

# Herrie en handhaving

## Kastjes en muren

Door Joost Smits, [www.PolitiekActief.Net](http://www.PolitiekActief.Net), 1 maart 2010

---

Ook uit nieuwe rapporten blijkt dat er iets goed mis is met de hogesnelheidslijn (HSL). Geluid dringt ver door in het achterland, trillingen als aardbevingen, en niet gehaalde normen. Onze nationale en gemeentelijke bestuurders beginnen alvast met een zwartepietenspel “wie moet handhaven”. Het Europees Parlement stelt vragen aan de Europese Commissie. Daarom een aanvullende korte studie naar behoorlijk bestuur, toezicht en handhaving. Het lijkt niet meer goed te komen met het prestigeproject hogesnelheidslijn.

## 1. Achtergrond

Sinds in september 2008 testtreinen begonnen te rijden over het noordelijke deel van de hogesnelheidslijn, een traject van 45 kilometer tussen Hoofddorp en Rotterdam, begonnen ook de klachten. In december 2008 werd daarvan door VVD-raadslid mevr. Bal al melding gemaakt in de gemeenteraad van Lansingerland.<sup>1</sup> In augustus 2009 was het voldoende voor de Minister van Verkeer en Waterstaat om door TNO een onderzoek te laten doen. Omdat er andere treinen, op andere snelheden, in een andere dienstregeling, op ander spoor zouden gaan rijden dan voorzien. Zeg maar een heel ander soort hogesnelheidslijn dan voorzien, berekend, goedgekeurd.<sup>2</sup> In oktober was dat TNO-rapport klaar, en half november mochten we het allemaal zien.<sup>3</sup> Het kwam erop neer dat de dienstregeling niet een jaar zou mogen draaien zonder over de wettelijke normen te gaan. Bij Hoogmade (gemeente Kaag en Braassem) en Berkel en Rodenrijs (gemeente Lansingerland) werden op korte afstand veel hogere waarden gemeten dan verwacht. TNO maakte verder opmerkingen over de kwaliteit van de geluidsmaatregelen.<sup>4</sup> Niet zo raar, omdat de Algemene Rekenkamer al concludeerde dat die zijn versoberd.<sup>5</sup>

Het probleem lijkt dan vooral te zitten bij de Traxx-HST-Prio-combinaties. Dat zijn geleasede “gewone” locomotieven (geen hogesnelheidslocomotieven) met heel oude intercity-rijtuigen, die het regionale vervoer tussen Amsterdam en Rotterdam verzorgen. Volgens Verkeer en Waterstaat maken ze meer herrie dan mag onder de Europese regels, maar vallen ze onder een uitzonderingsregel omdat ze zo oud zijn. “Als die regels zouden gelden, dan zouden de treinen niet zo rijden zoals ze rijden”, zegt het ministerie.<sup>6</sup> De bejaarde rijtuigen hebben blokremmen, en doordat die blokken tegen de wielen drukken worden ze minder rond. Omdat ze op veel hogere snelheid worden voortgesleurd dan vroeger (160 km/uur ipv 120-140) maken ze ook veel meer lawaai dan vroeger.

De treinen die de plaats van de Traxx-HST-Prio-combinaties moeten innemen worden pas op zijn vroegst vanaf eind 2010 geleverd, met 1 treinstel per maand.<sup>7</sup> Zodat in 2012 alle oude rijtuigen verdwenen zijn. Als het meezit. De fabrikant van de nieuwe treinen, AnsaldoBreda, zei in juli 2009 dat er geen termijnen zijn afgesproken. De NS heeft alvast 60 miljoen Euro korting geclaimd wegens late levering. De Deense spoorwegen claimden zelfs 500 miljoen Euro korting. Zij wachten al sinds 2003 op hun treinen.<sup>8</sup> En het kan nog tot 2012 duren voor ook in Denemarken alles is geleverd.<sup>9</sup> AnsaldoBreda staat bekend om de late leveringen. Minister Peijs van Verkeer en Waterstaat noemde

---

<sup>1</sup> [www.heraut-online.nl/heraut-online/index.php?itemid=9439](http://www.heraut-online.nl/heraut-online/index.php?itemid=9439)

<sup>2</sup> [www.geluidnieuws.nl/2009/okt2009/hsl.html](http://www.geluidnieuws.nl/2009/okt2009/hsl.html)

<sup>3</sup> TNO, “Evaluatie van de geluidemissie van de HSL-Zuid”, 15 oktober 2009, blz. 19 en 20, [www.tno.nl/downloads/TNO\\_Rapport\\_HSL\\_15\\_okt\\_2009.pdf](http://www.tno.nl/downloads/TNO_Rapport_HSL_15_okt_2009.pdf)

<sup>4</sup> TNO (2009), blz. 24

<sup>5</sup> Algemene Rekenkamer over versobering geluidsmaatregelen HSL in: Parlementair onderzoek infrastructuurprojecten (Commissie Duivesteijn), “Reconstructie HSL-Zuid – De besluitvorming uitvergroot”, 15 december 2004, blz. 317, [www.parlement.com/9291000/d/tk29283\\_8.pdf](http://www.parlement.com/9291000/d/tk29283_8.pdf)

<sup>6</sup> Gesprek met de Stichting Geen Gehoor en de Stichting Stop Geluidsoverlast HSL op het ministerie op 7 december 2009

<sup>7</sup> [www.trouw.nl/nieuws/economie/article2809758.ece/Wanneer\\_vertrekt\\_toch\\_de\\_eerste\\_Fyra\\_.html](http://www.trouw.nl/nieuws/economie/article2809758.ece/Wanneer_vertrekt_toch_de_eerste_Fyra_.html)

<sup>8</sup> [www.dsb.dk/cs/Satellite?a=SogArtikel&aid=1075364616331&b=Pressemeddelelse&bid=1148307500157&c=Page&cid=1075364616427&pagename=DSBUK/Page/Forside&sa=SogArtikel&said=1075364616331](http://www.dsb.dk/cs/Satellite?a=SogArtikel&aid=1075364616331&b=Pressemeddelelse&bid=1148307500157&c=Page&cid=1075364616427&pagename=DSBUK/Page/Forside&sa=SogArtikel&said=1075364616331)

<sup>9</sup> <http://en.wikipedia.org/wiki/IC4>

destijds AnsaldoBreda “niet geschikt”.<sup>10</sup> De late levering van de treinen (ze hadden al in 2007 moeten zijn geleverd) wordt door het HSA-consortium geweten aan de beschikbaarheid van een doosje met de ERTMS-beveiliging voor in de locomotief. In het KRO-programma Reporter ontzenuwde directeur Verslype van de Europese Spoorwegassociatie ERA dat fabeltje: het gaat om kastjes die je ook in kurt bouwen als de trein al helemaal klaar is. Toch werd het in de Tweede Kamer behandeld als de “TSI-claim”.<sup>11</sup> En beloond met een lening van 180 miljoen Euro.

Op 7 september 2009 ging de eerste dienstregeling op de hogesnelheidslijn van start. Rond 25 oktober 2009 komen meldingen bij mij binnen over trillingen. Onder andere afkomstig van burgemeester Eenhoorn en wethouder Uit den Boogaard van Kaag en Braassem op werkbezoek bij een bedrijf op het Veenderveld in Roelofarendsveen. Er wordt een motie over ingediend in de Tweede Kamer door VVD en SP, die het niet haalt door tegenstand van de coalitiepartijen PvdA, CDA en ChristenUnie.<sup>12</sup> Wordt aangehouden. Later stelt Kamerlid Aptroot (VVD) weer vragen<sup>13</sup>, en ook de PvdA (Samsom).<sup>14</sup> De twee stichtingen van omwonenden, Geen Gehoor uit Rijpwetering en Stop Geluidsoverlast HSL uit Berkel en Rodenrijs, maken een inventarisatie.<sup>15</sup> Bij die berichten zitten meldingen tot 500 meter.

Opvallend is een staatje dat ik kreeg uit Berkel en Rodenrijs uit de Edelsteenwijk. *“De vibratie gingen gepaard met herrie in de vorm van een diep gegrom (zoals wij eerder hebben ervaren bij een aardbeving). [...] Wij hebben het idee dat de vibraties optreden bij de HST die van zuid naar noord het viaduct oprijdt.”* Wat is opvallend: het zijn meldingen uit het weekend, als de Thalys rijdt. De problemen zijn dus niet beperkt tot de “gewone” locomotieven met bejaarde rytuigen, maar gaan ook op voor de echte hogesnelheidstrein Thalys. Ergens was dat wel te verwachten, want hoewel er veel is geschreven over de hogesnelheidslijn vond de Tweede Kamer midden jaren negentig dat sommige rapportages en plannen wel erg gedetailleerd waren. De zogenaamde Nieuwe HSL-nota uit 1994 had zeer veel dikke bijlagen. De daaropvolgende nota’s waren dunner. Daardoor is er maar één gedetailleerd openbaar stuk over “Geluid en Trillingen”: deelrapport 15 uit 1994.<sup>16</sup> Daarvan raakte nota bene het enige exemplaar in handen van de rijksoverheid zoek in de post toen het werd opgestuurd naar ProRail om te scannen en online te zetten. Anders dan gewone burgers meemaken werd het gelukkig in twee dagen weer gevonden. Uit bladzijde 49 blijkt dat ze destijds eigenlijk geen idee hadden of trillingen een probleem zouden worden.

Eind januari 2010 kreeg het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een tweede TNO rapport over de HSL in handen, maar het is nog steeds niet openbaar. Daaruit blijkt dat bij een snelheid van 160 km/uur over het kalenderjaar 2010 de norm bij Hoogmade precies wordt gehaald. 59,5 db(A), wat daar mag wegens de afgekondigde verhoogde geluidsnormen. Echter, de treinen rijden in het weekend al vaak 300 km/uur, en niet alleen als er vertraging is, om tijd in te lopen. We kunnen veilig stellen dat de norm niet wordt gehaald. Pikant is dat de rijksoverheid het nodig vindt om de wet een draai te geven. In de wet staat dat je de geluidsbelasting moet berekenen over een jaar. TNO zei al in het eerste rapport<sup>17</sup>: *“kan de dienstregeling van september 2009 niet gedurende een jaar worden gereden zonder in conflict te komen met de grenswaarden voor de geluidbelasting”*, dus september 2009-september 2010. Het ministerie maakt er nu van dat het een kalenderjaar moet zijn. Dus september-december 2009 voldoet aan de norm, gemiddeld over het hele jaar 2009 genomen (8 maanden géén trein...). En januari-december 2010 voldoet bij Hoogmade aan de norm als treinen maar 160 rijden, wat ze niet doen. TNO heeft overigens vooral zitten rekenen, en weinig zitten meten. De problemen met de geluidsschermen, en de overlast daardoor op de gevels in Berkel zijn daardoor weggepoetst. De DCMR Milieudienst Rijnmond mailde mij op 10 november 2009 heel wijze woorden: *“Nu het geheel is gerealiseerd kan in de praktijk d.m.v. metingen worden vastgesteld welke geluidbelasting de HST oplevert. Zo lang die metingen niet zijn verricht heeft het geen zin verder te speculeren over de juiste weergave en geschiktheid van de modellen. Zover waren we immers in ‘98 / ‘99 ook.”* Praktisch gezien:

<sup>10</sup> In Commissievergadering Tweede Kamer, bron: “Peijs vindt fabrikant HSL-trein ongeschikt”, NRC Handelsblad, 14 oktober 2005

<sup>11</sup> [www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/200958\\_tcm195-240283.pdf](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/200958_tcm195-240283.pdf)

<sup>12</sup> [www.politiekactief.net/files/Moties%20HSL%20091126.pdf](http://www.politiekactief.net/files/Moties%20HSL%20091126.pdf)

<sup>13</sup> <http://parlis.nl/pdf/kamervragen/V009Z25283.pdf>

<sup>14</sup> [www.politiekactief.net/files/PvdA%20vragen%20100204.pdf](http://www.politiekactief.net/files/PvdA%20vragen%20100204.pdf)

<sup>15</sup> [www.politiekactief.net/artikelen/1001trillingen.shtml](http://www.politiekactief.net/artikelen/1001trillingen.shtml)

<sup>16</sup> [www.politiekactief.net/artikelen/1002deelrapportgeluid.shtml](http://www.politiekactief.net/artikelen/1002deelrapportgeluid.shtml)

<sup>17</sup> TNO (2009), blz. 27, uitsmijter onderaan

nu de bezettingsgraad van de Fyra nog zo laag is, is er alle gelegenheid de zaak goed uit te zoeken, zonder reizigerspubliek te treffen. Die bezetting is immers maar 8,5%.<sup>18</sup>

## 2. Behoorlijk bestuur

Vergelijk de exploitatie van de hogesnelheidstrein met een inbreker. Je treft een inbreker aan in je huis, met zijn hand in de lade met zilverbestek. Jij, de toezichthouder, spreekt de inbreker aan op zijn gedrag ("wat zijn we aan het doen"). Na wat smoesjes ("ik had mij in het huis vergist", "ik dacht dat het mocht", "je hebt toch genoeg messen en vorken") moet hij toegeven dat het eigenlijk niet klopt, al is hij niet overtuigd. Dan kun je natuurlijk eerst een deal sluiten. Hij legt alles netjes terug, zorgt dat het ingedrukte ruitje wordt vervangen, en belooft het niet meer te doen. Een compromis waarmee te leven valt. Geen gedoe met politie, rechtszaken die geld kosten, risico van vrijspraak (rechtvaardigheidsgevoel burger) of buitensporig hoge straf (ook niet rechtvaardig tegenover dader).

Vandaar dat ik tot nu toe steeds voorstander ben geweest om een deal te sluiten met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daar komt uiteindelijk de hogesnelheidslijn vanaf.

Hoe had het moeten zijn, sprekend vanuit "behoorlijk bestuur":

- De HSL had wat betreft de geluidsmaatregelen volgens plan moeten worden uitgevoerd. Naar het schijnt mede door de hoge kosten van de "koeientunnel" onder het Groene Hart (er wonen geen mensen, alleen koeien), afgedwongen door lobby's rond de Tweede Kamer, moest er worden bekibbeld op de rest. In plaats van stevige absorberende geluidsschermen dicht bij het spoor is er gebruik gemaakt van dunne reflecterende schermen op enige afstand. Die kunnen niet dichterbij, omdat ze naar verluid de luchtdruk van de snel rijdende treinen niet kunnen weerstaan. Over de verwachte weerkaatsing van geluid uit de tunnelbak bij Berkel en Rodenrijs sprak de DCMR Milieudienst Rijnmond nog haar zorg uit in 1998.<sup>19</sup> In 2001 is er een veranderd ontwerp doorgevoerd dat inderdaad nu die problemen geeft die de DCMR voorzag. TNO mat in oktober 2009 14 decibel meer geluid dan verwacht, en schrijft dat toe aan de geluidbeperkende maatregelen: *"Mogelijk is met de reflectie onvoldoende rekening gehouden."*<sup>20</sup>
- Er hadden moderne hogesnelheidstreinen besteld moeten worden, in plaats van de AnsaldoBreda-treinen. Dat zijn eigenlijk geen echte hogesnelheidstreinen, want hun topsnelheid is maar 250 km/uur.<sup>21</sup> En daar moet-ie ook continu op gaan rijden in Nederland. Zelfs de Thalys, al dertien jaar oud, topsnelheid 336,2 km/uur, maximaal 300 rijdend in Nederland, is van een model dat in Frankrijk langzaam wordt vervangen door de AGV.<sup>22</sup> Die zou stiller zijn dan de TGV, door betere aerodynamica, en de verdeling van de motoren over de hele trein. Het ding is 15% energiezuiniger. En doet 575 km/uur. De Japanse Shinkansen treinen werken al sinds het begin in 1984 met over de trein verdeelde motoren. En de Duitse ICE-3 rijdt sinds 2000.<sup>23</sup> Getrokken treinen raken langzaam uit de mode.
- Toen er sprake was van de Traxx-HST-Prio-combinaties had het ministerie vooraf voor elk jaar (september-september) degelijke berekeningen moeten laten maken voor de verwachte geluidsbelasting per jaar. Zoals beschreven in Bijlage IV behorende bij hoofdstuk 4 Spoorweg van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.<sup>24</sup>
- Bij de testritten van de treinen tussen september 2008 en september 2009 had de geluidsbelasting een rol moeten spelen. Dat was niet zo.
- Als je met oude rijtuigen iets nieuws gaat doen, zoals rijden op een nieuwe hogesnelheidslijn, dan horen de Europese regels toegepast te worden, zoals vastgelegd in de zogenaamde TSI's.<sup>25</sup> Zeker

<sup>18</sup> [www.rtl.nl/%28financien/rtlz/nieuws/%29/components/financien/rtlz/2010/07/0218\\_1540\\_Nieuwe\\_Hogesnelheidstrein\\_Amsterdam\\_Rotterdam\\_wordt\\_nauwelijks\\_gebruikt.xml](http://www.rtl.nl/%28financien/rtlz/nieuws/%29/components/financien/rtlz/2010/07/0218_1540_Nieuwe_Hogesnelheidstrein_Amsterdam_Rotterdam_wordt_nauwelijks_gebruikt.xml)

<sup>19</sup> [www.dcmr.nl/nl/actueel/\\_content/gemeenschappelijk/nl/documents/nieuws/2009/11/Klachten-HSL.html](http://www.dcmr.nl/nl/actueel/_content/gemeenschappelijk/nl/documents/nieuws/2009/11/Klachten-HSL.html)

<sup>20</sup> TNO (2009), blz. 24

<sup>21</sup> [www.treinennieuws.nl/eerste-hogesnelheidstrein-in-nederland](http://www.treinennieuws.nl/eerste-hogesnelheidstrein-in-nederland)

<sup>22</sup> [www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=578878](http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=578878)

<sup>23</sup> [http://nl.wikipedia.org/wiki/ICE\\_3](http://nl.wikipedia.org/wiki/ICE_3)

<sup>24</sup> [www.stillerverkeer.nl/rmv/Wetgeluidhinder/bijlageIVversieaug09.pdf](http://www.stillerverkeer.nl/rmv/Wetgeluidhinder/bijlageIVversieaug09.pdf)

<sup>25</sup> TSI 2002/735/EG, technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel” van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem uit 2002, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:245:0402:0506:NL:PDF> en TSI 2008/232/EG,

als die oude rijkstrijken op een hogere snelheid rijden dan vroeger en als ze regelmatig zijn verbouwd. Uit verplichting, en uit behoorlijk bestuur. Dan horen die rijkstrijken niet meer lawaai te maken dan vastgelegd. Zeker omdat in 2001 in de concessie voor de hogesnelheidslijn, en in 2003 en 2005 in brieven aan de Tweede Kamer<sup>26</sup> is gezegd dat de TSI's van toepassing zijn.

- De rijkstrijken zijn gekeurd voor de hogesnelheidslijn. Dat is ook een bewijs van nieuw gebruik. In die keuring had sprake moeten zijn van een toets op geluidsbelasting naar de huidige Europese regels. In de Europese richtlijn voor hogesnelheidslijnen is vastgelegd dat treinen en spoor op elkaar moeten zijn afgestemd. Daarbij wordt verwezen naar zaken als geluidsbelasting.<sup>27</sup> In de keuringsregels is die verplichting niet overgenomen, en de rijkstrijken zijn dus ook niet gekeurd naar wat in de Europese richtlijn staat. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat op 17 december 2009: *“Geluidsafstraling heeft niets met infracompatibiliteit te maken. Infracompatibiliteit is een check of de trein qua techniek op de infrastructuur past. Voorbeelden zijn [geeft voorbeelden], enz. maar geen geluid. Zoals zo vaak gezegd, daar wordt ondanks dit alles wel wat aan gedaan aan de geluidsafstraling.”* Zelfs het Europees Parlement krabbelde zich hierover op het hoofd, en EP-lid Jeanine Hennis-Plasschaert (VVD) stelde er vragen over aan de Europese Commissie.
- Volgens deelrapport 15 “Geluid en Trillingen” op blz. 28 zouden de uitkomsten van *“een nauwkeurige bepaling van de werkelijk te verwachten geluidbelasting noodzakelijk”* zijn opgenomen in het Bestemmingsplan HSL-Bergschenhoek. Dat bestemmingsplan heb ik nog niet gelezen. Deelrapport 15: *“Een dergelijk akoestisch onderzoek maakt deel uit van de wettelijke procedure die moet worden doorlopen voor het vaststellen en in het bestemmingsplan opnemen van geluidrelevante voorschriften voor gebieden langs de HSL”*. Dat stelt gemeenten in staat om te handhaven op basis van de Wet Milieubeheer, waarover later meer.

ProRail is economisch de eigenaar van de spoor. ProRail is een dochter van Railinfratrust BV (RIT), een bedrijf dat eigendom is van de Nederlandse staat. Een overheidsbedrijf, dus. In hun Model-Toegangsovereenkomst<sup>28</sup> is geluidsreductie opgenomen als prestatie. Bij de toegang van de oude interciti-rijkstrijken tot het hogesnelheidsspoor was het daarom logisch geweest om aandacht te besteden aan de geluidsbelasting.

Dat is allemaal niet gebeurd.

### 3. Toezicht

Er hoort op meerdere wijzen toezicht te zijn op het gebruik van de hogesnelheidslijn. Op de eerste plaats door de minister betrokken bij de concessie aan de exploitant van de hogesnelheidslijn. Dat is de Minister van Verkeer en Waterstaat. Zie de Spoorwegwet<sup>29</sup> en de Wet Personenvervoer<sup>30</sup>. ProRail houdt toezicht op de naleving van de afgesloten contracten.

---

technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel” van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem uit 2008, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:084:0132:0392:NL:PDF>

<sup>26</sup> Brieven aan de Tweede Kamer, “HSL-Zuid”, 23 juni 2003, blz. 6, [www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/HSL-Zuid%20-%20www.verkeerenwaterstaat.nl%20cend%20bsg%20brieven%20data%201056376609\\_tcm195-138600.pdf](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/HSL-Zuid%20-%20www.verkeerenwaterstaat.nl%20cend%20bsg%20brieven%20data%201056376609_tcm195-138600.pdf) en “Vervoer HSL-Zuid”, 11 oktober 2005, blz. 3, [www.hslzuid.nl/hsl/Images/Brief%2520Vervoer%2520HSL-Zuid%252011%2520okt%252005\\_tcm51-34851.doc](http://www.hslzuid.nl/hsl/Images/Brief%2520Vervoer%2520HSL-Zuid%252011%2520okt%252005_tcm51-34851.doc)

<sup>27</sup> In de Richtlijn Highspeed Infrastructure <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996L0048:NL:HTML> staat in punt 3 van bijlage I: *“Voor hogesnelheidstreindiensten is het noodzakelijk dat de eigenschappen van de infrastructuur en die van het rollend materieel volkomen coherent zijn.”* Deze richtlijn is in 2004 op dit punt gewijzigd, en nu wordt er geschreven in Bijlage I punt 3 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:220:0040:0057:NL:PDF> dat een voorwaarde is dat er een uitstekende compatibiliteit is tussen infrastructuur en rollend materieel. Dat komt op hetzelfde neer. In de nieuwe richtlijn 2008/57/EG, die de oude aparte richtlijnen voor hogesnelheidsvervoer en conventioneel vervoer combineert en vervangt, staat hetzelfde in punt 3 van Bijlage I. Sinds 2004 staat er in dat de compatibiliteit bepalend is *“voor het niveau van de prestaties, de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening en voor de kosten daarvan.”*

<sup>28</sup> [www.prorail.nl/Vervoerders/Documents/1456347%20model\\_Toegangsovereenkomst\\_2010\\_ProRail%2004sep\\_2009.pdf](http://www.prorail.nl/Vervoerders/Documents/1456347%20model_Toegangsovereenkomst_2010_ProRail%2004sep_2009.pdf)

<sup>29</sup> [www.st-ab.nl/wetten/0261\\_Spoorwegwet.htm](http://www.st-ab.nl/wetten/0261_Spoorwegwet.htm)

<sup>30</sup> [www.st-ab.nl/wetten/0759\\_Wet\\_personenvervoer\\_2000\\_Wp\\_2000.htm](http://www.st-ab.nl/wetten/0759_Wet_personenvervoer_2000_Wp_2000.htm)

Op het gebied van geluidshinder houdt de VROM-Inspectie sinds 2005 toezicht op de wet- en regelgeving voor spoorweglawaai.<sup>31</sup> De geluidsnormen waaraan moet worden voldaan zijn vastgelegd in de Wet Geluidhinder.<sup>32</sup> Hierin is voorgeschreven dat geluid van een spoorlijn aan de buitenkant van de gevel van een woning niet meer dan 55 dB mag bedragen (art. 87e). Dat is de "hoogste toelaatbare geluidsbelasting". Het geluid binnen een woning (langs spoor, weg of industrieterrein) mag eigenlijk nooit meer bedragen dan 35 dB (art. 111a).

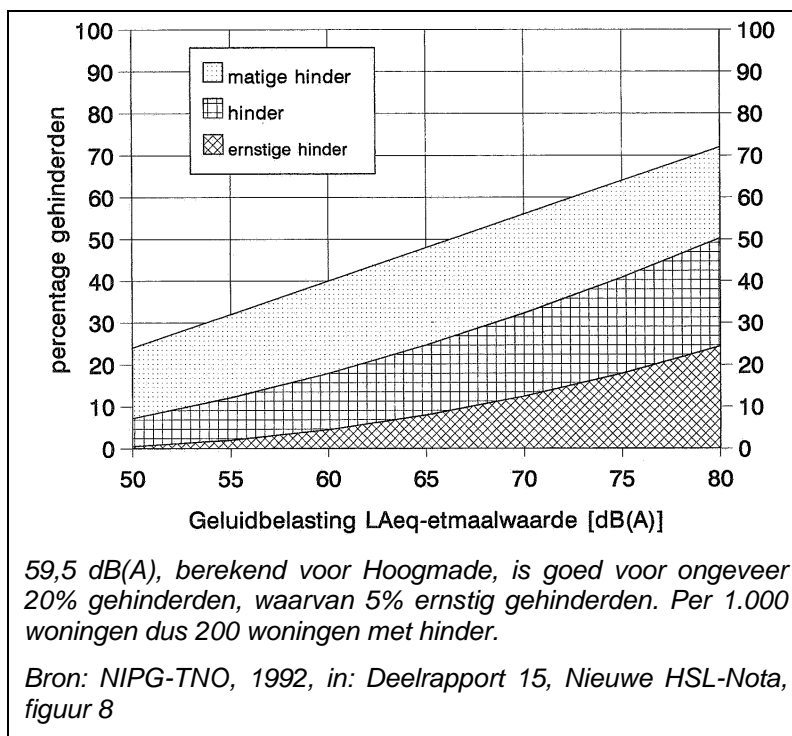
De Tweede Kamer houdt toezicht op de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu). Tot nu toe willen PvdA, CDA en ChristenUnie, die de meerderheid hebben in de Tweede Kamer, niet horen dat er echte problemen zijn, en dat creatief wordt omgegaan met regelgeving. Namens Kamerlid Samsom (PvdA) kwam er een e-mail op 26 januari 2010: "Wij gaan er vooralsnog vanuit dat het

probleem tijdelijk is omdat alleen het tijdelijk materieel erg veel geluid maakt. Niettemin wel heel irritant natuurlijk." Van september 2008 tot minstens 2012 en vast ook daarna hebben mensen die wonen binnen een zone van pakweg 600 meter van de hogesnelheidslijn ernstige overlast. Waarom niet de kwestie omdraaien? Tijdelijk moeten de treinen op de HSL langzamer rijden en zorgen dat er geen overlast is, tot de problemen met treinen en geluidsmaatregelen definitief zijn opgelost?

Naar verwachting omdat er grote kosten zitten aan het oplossen van de problemen. En omdat het bedrijf dat de hogesnelheidslijn exploiteert, HSA, er financieel erg slecht voor staat.<sup>33</sup> Er is al een keer een financiële deal gemaakt met HSA, dat tot opgetrokken wenkbrauwen leidde bij zowel de Tweede Kamer als de Europese Commissie. Aanpassingen aan de exploitatie hogesnelheidslijn kunnen niet plaatsvinden zonder een bijdrage door HSA, en dat kan het bedrijf mogelijk niet dragen. Bovendien is de concessie voor de hogesnelheidslijn afgegeven onder gunstige omstandigheden. Als HSA ermee zou stoppen, dan zou dat rond 2 miljard Euro kosten.

Het begint er echter op te lijken dat een goede exploitatie van de hogesnelheidslijn niet mogelijk is zonder ingrijpende aanpassingen. Het zal niet mogelijk zijn om binnen de geluidsnormen en zonder ernstige trillingen, zoals de bedoeling is, 200 treinen per dag te laten rijden met 250-300 km/uur. Laat staan nachttreinen, laat staan passagiersrijtuigen gevuld met vracht.<sup>34</sup> Zoals de bedoeling is in de toekomst. Allemaal nodig voor een goede winstmarge. Doorgaan op de wijze waarop nu de bedoeling is, is alleen uitstel van executie. De Tweede Kamer is weer eens kortzichtig.

Gemeenten houden toezicht op de geluidsnormen in hun bestemmingsplannen, zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer.<sup>35</sup> Gemeenteraden houden toezicht op de gemeentebesturen. De gemeente Kaag en Braassem heeft op 9 februari 2010 de gemeenteraad geïnformeerd over metingen door de Milieudienst West Holland.<sup>36</sup> Ze vonden "erg hoge" geluidswaarden gezien de grote afstand tot het spoor: 73 dB(A) op 500 meter. Dat is zelfs op een halve kilometer nog boven de norm voor bijv. rangeerterreinen en industrieterreinen. Vreemd is dat ze blijkbaar afspreken een korte meting te doen,



<sup>31</sup> [www.vrominspectie.nl/onderwerpen/milieu/geluidshinder/](http://www.vrominspectie.nl/onderwerpen/milieu/geluidshinder/)

<sup>32</sup> [www.st-ab.nl/wetten/0502\\_Wet\\_geluidhinder\\_WGH.htm](http://www.st-ab.nl/wetten/0502_Wet_geluidhinder_WGH.htm)

<sup>33</sup> Michiel Haighton, "Thalys en Fyra doen NS de das om", in: Volkskrant, 18/19 februari 2010, [www.volkskrant.nl/economie/article1350629.ece/Thalys\\_en\\_Fyra\\_doen\\_NS\\_de\\_das\\_om](http://www.volkskrant.nl/economie/article1350629.ece/Thalys_en_Fyra_doen_NS_de_das_om)

<sup>34</sup> [www.politiekactief.net/artikelen/0909hstcargo.shtml](http://www.politiekactief.net/artikelen/0909hstcargo.shtml)

<sup>35</sup> [www.st-ab.nl/wetten/0613\\_Wet\\_milieubeheer\\_Wm.htm](http://www.st-ab.nl/wetten/0613_Wet_milieubeheer_Wm.htm)

<sup>36</sup> [www.kaagenbraassem.nl/index.php?simaction=content&mediumid=4&pagid=238&stukid=9245](http://www.kaagenbraassem.nl/index.php?simaction=content&mediumid=4&pagid=238&stukid=9245)

en vervolgens constateren: *“de metingen die zijn uitgevoerd zijn indicatief en hebben geen wettelijke waarde. Voor spoorweglawaai zijn de piekgeluiden namelijk niet bepalend, maar de gemiddelde geluidniveaus. Met deze korte meting kunnen de gemiddelde geluidniveaus niet worden bepaald.”*

De gemeente Lansingerland is zelf begonnen met een langdurig onderzoek van 3 maanden.<sup>37</sup> Op zich is dat leuk om te horen, maar de keerzijde is dat de burger eerst betaalt voor slecht uitgevoerde rijksplannen, en vervolgens lokaal nog eens voor onderzoek om aan te tonen dat het niet deugt. Lokaal zitten mensen dan zowel in de herrie, als dat ze geen lantaarnpalen, stoeptegels en bromsnorren krijgen voor dat belastinggeld. Terwijl het eerste en aanstaande tweede TNO-rapport al voldoende aanknopingspunten biedt. Gratis voor de lokale belastingbetaler.

## 4. Handhaving

Als dan uiteindelijk geconstateerd is dat het niet deugt, dat de inbreker op heterdaad is betrapt, en er geen akkoord te sluiten valt, dan moet er worden gehandhaafd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat schreef op 16 september 2009 naar aanleiding van klachten over het geluid van de HSL: *“De bevoegdheid om handhavend op treden met betrekking tot de wet geluidhinder is belegd bij de VROM-inspectie als onderdeel van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.”* Op 8 januari 2010 en 9 februari 2010 werd dat standpunt nog eens bevestigd.<sup>38</sup>

In december stuurden de gemeenten Kaag en Braassem en Lansingerland een brief naar het Ministerie van VROM met het verzoek de geluidsnormen te handhaven. VROM reageerde als een wesp gestoken. Wat nooit een burger of zelfs Tweede Kamerlid lukte gebeurde: van een brief van 22 december was er al op 28 december een antwoord, en op 30 december ontvangen met handtekening van de minister<sup>39</sup>, ingeboekt, en online gezet door de gemeente Lansingerland. 24 December was een halve werkdag (Kerstavond), 25 en 26 Kerstmis, 27 december een zondag... Het meest efficiënte ministerie van het land?

Daarin staat dat niet eenduidig is geregeld hoe de handhaving moet plaatsvinden. Uit de bewoordingen lijkt te volgen dat het gaat om Rijk versus gemeenten.

Zeer opmerkelijk is de conclusie van een bijeenkomst van de twee stichtingen van omwonenden van de HSL met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ProRail, TNO en Gemeente Lansingerland (zonder VROM) op 25 februari 2010. *“Het overleg van vorige week tussen VROM, VenW en de gemeenten is voor de burgers teleurstellend verlopen. VROM blijft van oordeel dat de gemeente zou moeten handhaven. Als de gemeente zich hierin niet wil vinden dan is de conclusie dat de Raad van State maar moet uitmaken wie er bevoegd is.”*, staat in het verslag.<sup>40</sup> De ambtenaar die de brief van 16 september 2009 van de minister van Verkeer opstelde was aanwezig bij dat overleg.

Gelukkig hoeven burgers niet lang te wachten op de Raad van State. Die concludeerde op 8 februari 2010 naar een vasthoudende klagende burger dat de minister van Verkeer en Waterstaat geen bevoegdheid heeft tot handhaving van de bij of krachtens de Wet geluidhinder gestelde regels. En dat terecht de klagende burger voor handhaving moet zijn bij de Minister van VROM. Het zou ook raar zijn dat gemeenten gaan over de handhaving van structurele problemen met rijks-infrastructuur.

Een vreemde gang van zaken. Artikel 18.3 van de Wet Milieubeheer geeft in ieder geval aan dat de Minister van VROM de afstemming van werkzaamheden van bestuursorganen en toezichthouders moet regelen. De Minister van VROM zou de Minister van Verkeer en Waterstaat kunnen verplichten tot handhaving van de geluidsnormen op het hogesnelheidsspoor. In het verslag staat: *“De minister gaat dus volgens ProRail/VenW verder dan hij op grond van de wet zou moeten. Naar de letter van de wet kan hij volgens ProRail/VenW nergens toe worden gedwongen. Ook kan VenW HSA juridisch gezien niet verplichten om maatregelen te nemen.”* Lijkt mij ongelooflijk, dan wel ongeloofwaardig.

Stel dat bij de plannen voor de hogesnelheidslijn was voorgenomen om 75 decibel geluid te maken (ver boven de wettelijke normen), of om de geluidsproductie niet vast te leggen, zou het plan dan zijn

<sup>37</sup> [www.lansingerland.nl/document.php?fileid=25991&m=1&f=ef96e14d8c5e4dc639c8f2a20947e243&attachment=0&c=17093](http://www.lansingerland.nl/document.php?fileid=25991&m=1&f=ef96e14d8c5e4dc639c8f2a20947e243&attachment=0&c=17093)

<sup>38</sup> Zie de bijlagen achter deze korte studie.

<sup>39</sup> [www.politiekactief.net/files/MinVROM%20br091230%20over%20HSL.pdf](http://www.politiekactief.net/files/MinVROM%20br091230%20over%20HSL.pdf)

<sup>40</sup> [www.stopherriehsl.nl/files/File/Samenv%20bespr%20VenW%2025-02-2010.pdf](http://www.stopherriehsl.nl/files/File/Samenv%20bespr%20VenW%2025-02-2010.pdf)

doorgegaan? Alle besluitvorming, het maken van akoestische rapporten, het toetsen door Tweede Kamer en Raad van State<sup>41</sup>, planschadeprocedures, alles was op grond van de norm dat de hogesnelheidslijn 57 dB(A) (oude norm, tegenwoordig 55 dB) gemiddeld aan de gevel geluid zou maken. Het is heel vreemd dat, nu het er naar uitziet dat de normen blijvend zullen worden overschreden, ruzie uitbreekt bij VROM, Verkeer en Waterstaat en gemeenten wie politieagent moet spelen. Na zoveel mislukkingen, die op zijn minst grenzen aan onbehoorlijk bestuur, de burger in de kou laten staan.

Wat niet wil zeggen dat de gemeenten Kaag en Braassem en Lansingerland niet werk kunnen maken van hun bevoegdheid tot handhaving. Gewoon een mannetje naast het spoor dat treinen aanhoudt als ze teveel herrie maken. Trein doorzoeken, proces verbaal aan de bestuurder geven, en eventuele boete nasturen. Bij herhaalde overtreding in beslagname van het voertuig. Het klinkt raar, maar is volkomen in de haak.

Voor de gemeente Lansingerland is er al een soort precedent. De gemeenteraad besloot in september 2009 *“dat de gemeente Lansingerland de minister van Verkeer en Waterstaat schriftelijk op de hoogte brengt van haar standpunt dat er geen goederenvervoer over de HSL mag plaatsvinden.”*<sup>42</sup> Ook dat besluit is alleen te handhaven door een mannetje bij de gemeentegrens treinen te laten aanhouden.

Maar voor gemeenten staat er veel op het spel. Kaag en Braassem bouwt het plan Braassemerland, op een steenworp afstand van de A4 en de HSL, die daar een paar meter boven het maaiveld loopt. Voor het gemak waren die 200 treinen per dag, 250-300 km/uur rijdend, plus vracht, plus nachtritten niet opgenomen in het onderzoek voor het bestemmingsplan. Lansingerland heeft vele bouwplannen pal tegen de HSL aan. Hoewel voor sommige woningen hogere geluidswaarden zijn vastgelegd door provincie en gemeente, adverteert de gemeente op de eigen website met woorden als *“rustig wonen in de luwte van het dorp”* en *“geluidschermen en andere voorzieningen voorkomen dat bewoners last hebben van passerende treinen.”* Lansingerland bouwt zelfs de woonwijk Wilderszijde pal naast de HSL. 2.600 Woningen onder de geluidsc contouren van het vliegveld, vlakbij het gekozen tracé van de toekomstige snelweg A16/A13 en naast de te verbreden provinciale verbindingsweg N209 (A12/A13). In de milieu-effectrapportage stond dat de leefkwaliteit in Wilderszijde slecht tot zeer slecht is, maar dat is niet terug te vinden in de documentatie die de gemeente aan de kopers verstrekt. En de ZoRobus, die een positief effect had in de milieueffectrapportage, is inmiddels uit plannen voor de wijk verdwenen.<sup>43</sup> De verkoop moet niet te lang duren, want drukt nu negatief op de gemeentelijke begroting, zegt de gemeente in De Heraut.<sup>44</sup> Zou de gemeente hard gaan roepen dat er iets niet deugt met de HSL, en het pleit verliezen in de handhaving, dan blijven ze met de kater zitten van onverkoopbare woningen. Wat niet wil zeggen dat het weglaten van informatie die kopers nodig hebben en sussen van de geluidsoverlast door de gemeente Lansingerland goed te praten is. Met geluidsoverlast zijn grote gezondheidsrisico's verbonden, zoals vastgesteld door onafhankelijk onderzoek.<sup>45</sup> Gemeenten als Lansingerland zitten ingeklemd tussen de zekerheid van grote financiële problemen als ze de geluidsproblemen nu toegeven en grote financiële problemen als ze later worden aangeklaagd met schadeclaims. De Lansingerlandse wethouder De Rijke (CDA) zei op de informatieavond over de HSL op 16 november 2009 dat mensen een eigen verantwoordelijkheid hebben om vooraf goede informatie te verzamelen als ze gaan wonen in gebieden met geluidsproblemen.<sup>46</sup> Maar die vlieger gaat niet op als de gemeente, laat ik het noemen “dubieuze” (bedenk zelf andere termen), informatie geeft. Het doet mij denken aan de DSB-koopsompolissen.

<sup>41</sup> Afdeling Bestuursrechtspraak inzake tracébesluit en project-PKB inzake HSL-Zuid, tracébesluit A16 (Moerdijk-Prinsenbeek Noord) en tracébesluit A4 (Burgerveen-Leiden) (E01.98.0242, E01.98.0273 en E01.98.0312), 6 september 1999

<sup>42</sup> [www.lansingerland.nl/document.php?fileid=20841&m=1&f=a0fcecba64ffad6ed77edf5a55cea431&attachment=0&c=14689](http://www.lansingerland.nl/document.php?fileid=20841&m=1&f=a0fcecba64ffad6ed77edf5a55cea431&attachment=0&c=14689)

<sup>43</sup> “Leidt Wilderszijde tot Wilders-stemmers?”, [www.politiekactief.net/artikelen/1002wilderszijde.shtml](http://www.politiekactief.net/artikelen/1002wilderszijde.shtml)

<sup>44</sup> “Wat mag niet verdwijnen en waar kunnen we bezuinigen?”, [http://de-heraut.nl/kranten/224/hera\\_29.jpg](http://de-heraut.nl/kranten/224/hera_29.jpg)

<sup>45</sup> Website Nederlands Instituut voor Neurowetenschappen: [www.nin.knaw.nl](http://www.nin.knaw.nl). Malou van Hintum, “Ongestoorde slaap is goed voor economie” en “Ongestoorde slaap is goed voor economie”, in: Volkskrant, 19 januari 2009, resp. [www.volkskrant.nl/wetenschap/article1133258.ece/Slapen naast snelweg ondermijnt geheugen](http://www.volkskrant.nl/wetenschap/article1133258.ece/Slapen naast snelweg ondermijnt geheugen) en [www.volkskrant.nl/binnenland/article1133890.ece/Ongestoorde slaap is goed voor economie](http://www.volkskrant.nl/binnenland/article1133890.ece/Ongestoorde slaap is goed voor economie), en European Environment Agency (EEA), “EEA draws the first map of Europe’s noise exposure”, 28 oktober 2009, [www.eea.europa.eu/pressroom/newsreleases/eea-draws-the-first-map-of-europe2019s-noise-exposure](http://www.eea.europa.eu/pressroom/newsreleases/eea-draws-the-first-map-of-europe2019s-noise-exposure)

<sup>46</sup> [www.lansingerland.nl/document.php?fileid=23873&f=9801cd5ede5a7f3f38e4ec70f1d780a9&attachment=1&c=15985&m=1](http://www.lansingerland.nl/document.php?fileid=23873&f=9801cd5ede5a7f3f38e4ec70f1d780a9&attachment=1&c=15985&m=1)

---

## 5. Conclusie

- Wat betreft “behoorlijk bestuur” heeft vooral de minister van Verkeer en Waterstaat flink wat steken laten vallen. Er is een dure spoorlijn aangelegd, met onvoldoende geluidsmaatregelen, en trillingen tot gevolg.
- De rapportages volgend uit “toezicht” geven allemaal aan dat het niet deugt. Verkeer en Waterstaat moet zelfs de wet draaien om nog enig positief oordeel over de dienstregeling 2010 te kunnen geven. En dan mogen de treinen allemaal maar 160 km/uur rijden. Daar gaat de hogesnelheidslijn...
- Een goede exploitatie van de hogesnelheidslijn is blijkbaar niet mogelijk zonder ingrijpende aanpassingen. Het zal niet mogelijk zijn om binnen de geluidsnormen en zonder ernstige trillingen, zoals de bedoeling is, 200 treinen per dag te laten rijden met 250-300 km/uur. Laat staan nachttreinen, laat staan passagiersrijtuigen gevuld met vracht. Zoals de bedoeling is in de toekomst. Allemaal nodig voor een goede winstmarge.
- Er is onnodige ruzie over de handhaving van de overschreden normen. De minister van VROM heeft de bal in handen, maar ook gemeenten kunnen onmiddellijk overgaan tot handhaving.
- Bij het Rijk hangt een mogelijk faillissement van het HSL-consortium HSA, en de uitonderhandeling van nieuwe concessies onder minder gunstige voorwaarden, als een molensteen van 2 miljard Euro om de nek. Verlamd om goede besluiten te nemen, die uiteindelijk toch onvermijdelijk moeten worden genomen.
- Gemeenten hikken aan tegen het handhaven van de geluidsnormen met betrekking tot de HSL, omdat er grote financiële risico's mee gemoeid zijn. Ze poetsen berichten, die de verkoop van woningen in gevaar kunnen brengen, liever weg.

---

Voor meer informatie:

Joost Smits, [www.PolitiekActief.Net](http://www.PolitiekActief.Net), [jsmits@prize.nl](mailto:jsmits@prize.nl)

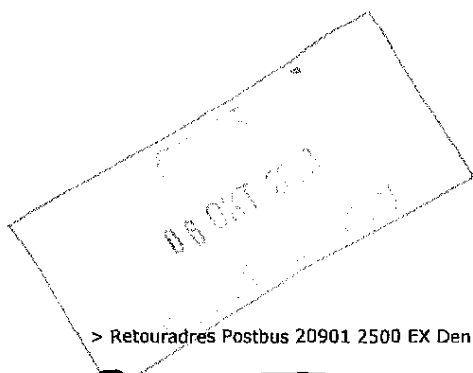


## ***De Fringe-files van Roelof Brouwer***<sup>47</sup>

---

<sup>47</sup> “*Fringe*” is een Amerikaanse televisieserie over een aantal vreemde zaken die over de hele wereld gebeuren. Al die vreemde gebeurtenissen zijn blijkbaar op de een of andere manier aan elkaar gelinkt: er is duidelijk ‘een patroon’ te herkennen dat over alle zaken heen loopt.  
[www.net5.nl/web/show/id=505280/langid=43/dbid=330/typeofpage=78934](http://www.net5.nl/web/show/id=505280/langid=43/dbid=330/typeofpage=78934)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

[Redacted recipient name and address]

**Mobiliteit**

Directoraat-Generaal  
Mobiliteit  
Spoorvervoer

Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 6171  
F 070 351 6591  
www.verkeerenwaterstaat.nl

**Contactpersoon**

Theo Vierling ←

T -

Datum 16 september 2009  
Onderwerp Handhaving HSL

**Ons kenmerk**

VenW/DGMo-2009/8594

**Uw kenmerk**

1255051 A.4 CLU

**Bijlage(n)**

Geachte Heer L [Redacted],

Op 31 augustus 2009 heb ik van u een brief ontvangen, met bovenstaand kenmerk, waarin u verzoekt handhavend op te treden opdat de geluidsnormen worden nageleefd.

De bevoegdheid om handhavend op treden met betrekking tot de wet geluidhinder is belegd bij de VROM-inspectie als onderdeel van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. U dient uw verzoek dan ook te richten tot de VROM-inspectie.

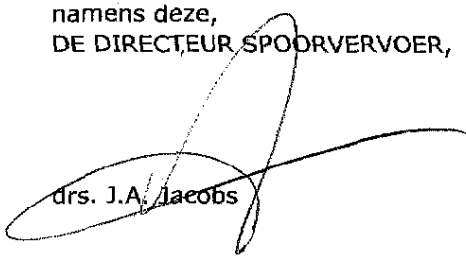
In uw brief stelt u dat de geluidsonderzoeken die in het verleden zijn verricht nu afwijken van de praktijksituatie.

Ik ben van mening dat de klachten van de omwonenden serieus moeten worden genomen. Daarom heb ik besloten om vanaf de aanvang van de dienstregeling over de HSL tussen Amsterdam en Rotterdam op 7 september 2009 metingen worden verricht. Deze metingen worden in opdracht van ProRail door TNO uitgevoerd. Ik wacht eerst de rapportage van TNO af alvorens te concluderen of het nodig is om maatregelen te nemen.

Ik vertrouw erop uw brief hiermee voldoende te hebben beantwoord.

Met vriendelijke groet,

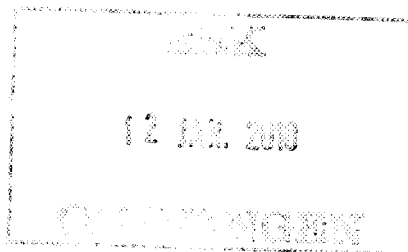
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR SPOORVERVOER,

  
drs. J.A. Jacobs



> Retouradres Postbus 20906 2500 EX DEN HAAG

[Redacted]



**Hoofddirectie Juridische Zaken**  
Sector Algemeen Bestuurlijk-  
Juridische Zaken

Koningskade 4  
DEN HAAG  
Postbus 20906  
2500 EX DEN HAAG  
T 070 351 87 57  
F +31-70-351 8550  
<http://www.minvenw.nl>

**Contactpersoon**  
Mevrouw mr. J.M. Leurs  
T +31-70-351 8312  
[jozien.leurs@minvenw.nl](mailto:jozien.leurs@minvenw.nl)

Datum 8 januari 2010

Onderwerp Reactie op het verzoek om handhaving van de Wet geluidhinder HSL

**Ons kenmerk**  
VENW/DGMO-2010/143

**Uw kenmerk**  
1255051. A.4 CLU

**Bijlage(n)**  
1

Geachte heer [Redacted],

Op 27 augustus 2009, ontvangen op 31 augustus, heeft u namens de heer R.D. Brouwer in een brief aan mij gemeld dat geluidoverlast wordt ondervonden van de Hogesnelheidslijn. Om deze geluidoverlast tegen te gaan heeft u in die brief verzocht om handhaving van de geluidnormen zoals neergelegd in het Besluit geluidhinder spoorwegen.

Op 16 september 2009, kenmerk VenW/DGMO-2009/8594, heb ik op uw brief gereageerd. Daarin heb ik aangegeven dat de bevoegdheid om handhavend op te treden met betrekking tot de Wet geluidhinder is belegd bij de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (hierna: VROM). Verder schrijf ik in die brief dat ik de klachten van omwonenden serieus neem en dat daarom metingen naar de geluidbelasting vanwege de Hogesnelheidslijn zullen worden verricht.

Uw verzoek om handhaving heb ik doorgezonden naar de minister van VROM.

Omdat u de mening bent toegedaan dat ik niet op uw verzoek om handhaving heb gereageerd, heeft u bij brief van 16 oktober 2009 bij mij bezwaar tegen het niet tijdig beslissen gemaakt. Dit bezwaarschrift heb ik bij brief van 22 december 2009 doorgestuurd als beroepschrift aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Voorts heeft u bij de minister van VROM bezwaar tegen het niet tijdig beslissen op uw verzoek om handhaving ingediend.

Voor zover u meent dat ik niet tijdig op uw verzoek om handhaving heb beslist, deel ik u mede dat, zoals ik dat ook al in de brief van 16 september 2009 heb verwoord, ik niet bevoegd ben om de geluidnormen bij of krachtens de Wet geluidhinder op grond van de Wet geluidhinder of de Tracéwet te handhaven. Ik zal dit nog nader toelichten.

De Tracéwet is een procedure-wet die dient voor de besluitvorming en verwezenlijking van infrastructuur, waaronder de aanleg van de HSL. Dat wil zeggen dat in die wet is geregeld welke procedure moet worden gevolgd bij het nemen van een tracébesluit. In de Tracéwet is echter geen bepaling opgenomen




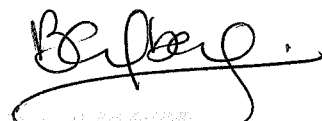
waarin ik bevoegd ben verklaard om het bepaalde in de Tracéwet, waaronder de artikelen over geluid, te handhaven. Ook in de Wet geluidhinder en daarop gebaseerde regelgeving is geen bepaling opgenomen waarbij ik ben aangewezen als bevoegd bestuursorgaan voor de handhaving van het bij of krachtens de Wet geluidhinder bepaalde. Artikel 148 van de Wet geluidhinder biedt evenmin grondslag voor handhaving door mij.

Wel wil ik benadrukken dat, hoewel het een tijdelijke situatie betreft, ik binnen mijn mogelijkheden alles wil doen om op korte termijn de geluidproductie op dit moment zo veel mogelijk te beperken. Ter informatie stuur ik u hierbij mijn brief aan de Tweede Kamer van 13 november 2009, die ziet op de uitkomsten van de metingen naar de geluidemissie van de Hogesnelheidslijn en de vervolgstappen om de klachten te verminderen. Tevens zijn er door dhr. Aptroot van de VVD inmiddels kamervragen met betrekking tot de handhaving gesteld, deze zullen binnenkort worden beantwoord.

Hopelijk heb ik u hiermee voldoende geïnformeerd.

Hoogachtend,

 DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR SPOORVERVOER,

  
Drs. J. A. Jacobs

**Hoofddirectie Juridische Zaken**  
Sector Algemeen Bestuurlijk-  
Juridische Zaken

**Datum**  
8 januari 2010

**Ons kenmerk**  
VENW/DGMO-2010/143

AFDELING  
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak na vereenvoudigde behandeling (artikel 8:54 van de Algemene wet  
bestuursrecht) in het geding tussen:

R.D. Brouwer, wonend te Roelofarendsveen,  
gemeente Kaag en Braassem,  
appellant,

en

de minister van Verkeer en Waterstaat,  
verweerder.

van V&W het bezwaarschrift van 16 oktober 2009 terecht als beroep aangemerkt en ter verdere behandeling aan de Afdeling doorgezonden.

2.3. De minister van V&W heeft R.D. Brouwer bij brief van 16 september 2009 meegedeeld dat hij niet bevoegd is om een besluit te nemen op het verzoek tot handhaving. Blijkens de stukken heeft de minister van V&W deze aanvraag doorgezonden aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (hierna: de minister van VROM).

In de Wet geluidhinder is geen bepaling aan te wijzen die de minister van V&W een bevoegdheid geeft tot handhaving van de bij of krachtens de Wet geluidhinder gestelde regels. De Afdeling ziet dan ook geen grond voor het oordeel dat de minister ten onrechte stelt ter zake geen bevoegdheid te hebben. De minister van V&W heeft er terecht voor gekozen de aanvraag door te zenden naar een bestuursorgaan – te weten: de minister van VROM – dat naar zijn mening wel bevoegd is te beslissen.

Nu de minister van V&W niet gehouden was om op de aanvraag te beslissen, is er geen sprake van het niet tijdig nemen van een besluit door deze minister.

2.4. Het beroep is kennelijk niet-ontvankelijk.

2.5. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

**Van** <jozien.leurs@minvenw.nl>  
**Aan:** [REDACTED]  
**Datum** 09-02-2010 15:09:58  
**Onderwerp:** RE: vraagje

Geachte heer [REDACTED],

Bij brief van 16 september 2009 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat u laten weten dat uw verzoek om handhaving moet worden gericht aan de VROM-inspectie. Bij brief van 6 oktober 2009 heeft u gereageerd dat u ervan uitgaat dat de minister het verzoek heeft doorgestuurd aan de VROM-inspectie. Naar aanleiding van uw brief zijn de stukken op 13 oktober 2009 aan VROM overhandigd.

Hopelijk heb ik u hiermee voldoende geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
Jozien Leurs.

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: mr. C. L. [REDACTED] [mailto:C[REDACTED]@[REDACTED].nl]  
Verzonden: dinsdag 9 februari 2010 10:09  
Aan: Leurs, J. (Jozien) - CEND-HDJZ  
Onderwerp: vraagje

Geachte mevrouw Leurs,

*Bij brief van 8 januari jl, heeft u mij laten weten dat u het verzoek om handhaving mbt de HSL hebt doorgezonden aan de Minister van VROM. Kunt u mij ook aangeven op welke datum dat is geschied?*

Bij voorbaat dank voor de moeite.

Met vriendelijke groet,  
[REDACTED]

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State  
Postbus 20019  
2500 EA DEN HAAG

KOPIE

Zoetermeer, 2 maart 2010

Ons dossiernummer: ██████████  
Doorkiesnummer: ██████████  
Faxnummer: ██████████  
E-mail: ██████████  
Betreft: 201001915/1/M2

Hoogedelgestreng College,

Namens cliënt de heer R.D. Brouwer te Roelofarendsveen is bij uw College beroep ingesteld bij u geregistreerd onder bovenvermeld nummer. Ter verdere toelichting en achtergrond wil cliënt het volgende onder uw aandacht brengen.

#### **Gebied**

Het HSL- tracé doorkruist tussen Hoofddorp en Rotterdam een van de drukste stedelijke gebieden van Nederland waar de geluidsdruk van andere factoren als industrielawaai, vliegtuiglawaai (Schiphol), lawaai van Rijkswegen (A4) en drukke Provinciale wegen reeds een behoorlijke belasting zijn voor het akoestisch leefklimaat voor omwonenden.

#### **Tracébesluit**

Het tracébesluit uit 1998 – inclusief de bijbehorende rapporten en onderzoeken – vormt de juridische basis. Ondanks verzoeken om handhaving en metingen is nog steeds geen officieel besluit genomen. Rapportages tonen nu reeds aan dat op vele locaties de daarin vermelde grenswaarden worden overschreden. Dit wordt bevestigd door een door TNO gehouden onderzoek in opdracht van ProRail, gedateerd 15 oktober 2009.

Cliënt is van mening dat de uitkomsten van dit onderzoek onverkort van kracht dienen te blijven – aanvullende onderzoeken ten spijt. Immers tot op heden heeft er nog geen enkele wijziging aan het tracé en/of de treinen plaatsgevonden. (Uitgezonderd het toegezegde nitschakelen van de nachtelijke positioneringsritten en het akoestisch slijpen tbv de shuttledienst met de Traxx/Prio combinatie (=Fyra)). Hierover meldden de heren van ingenieursbureau Sigt op 22 december dat akoestisch slijpen alleen wat oplevert voor materieel in de TGV-klasse 9 en niet voor dit oude materieel.



### **Dienstregeling**

Ten tijde van het TNO-onderzoek was sprake van de dienstregeling:

Fyra: 2 x 17 passages per dag gedurende 5 (werk)dagen per week.

Vanaf 13 december is hieraan toegevoegd:

Thalys: 2 x 7 passages per dag gedurende 7 dagen per week.

Snelheden: Voor beide tot 160 km/h

Weekend: teneinde vertragingen in te halen wordt er regelmatig op snelheden tot 300 km/h gereden, hetgeen ook door ProRail is bevestigd.

Was voor de komst van de Thalys er al sprake van een overschrijding, nu zou dit helemaal evident moeten zijn.

Toekomst: na ingebruikname van het bestelde nieuwe HST-materieel bij AnsaldoBreda in Italië (naar verwachting binnen circa 4 jaar) komt er een dienstregeling van 12 treinen per uur, dus iedere 5 minuten. De geluidsruimte die nu reeds is opgesoupeerd, is straks helemaal overvol.

### **Geluidshinder**

Daar er plannen zijn om aan het onderstel van de Fyra rijtuigen te gaan sleutelen (andere remblokken) blijft de TSI herkeuring onverkort van kracht. Dit wordt door VenW tegengesproken. Afhankelijk van de snelheid die wordt gereden produceren de treinen een emissiegeluid van 90 dB en hoger. Als de Thalys op hoge snelheid rijdt wordt een indringend bulderend geluid geproduceerd dat vergaande impact heeft op het psychosociale woon- en leefklimaat voor duizenden burgers tot op circa 1000 meter van de lijn.

Vaetstelling: de overheid blijft in gebreke om haar burgers tegen overlast te beschermen.

### **Geluidswering**

Vastgesteld is dat de geluidsschermen, ook in samenhang met de infrabundel met de A1 niet zijn uitgevoerd conform het Tracébesluit. In alle akoestische berekeningen en modellen is altijd uitgegaan van geluidsabsorberende schermen. Geplaatst zijn van hardglas vervaardigde schermen in een stalen frame. Deze hebben de eigenschap dat het geluid in sterke mate wordt gereflecteerd. De destijds gemaakte berekeningen zijn derhalve niet coherent met de praktijk van heden. Door het platte polderlandschap met veel water is tevens gebleken dat noch de hoogte noch de lengte van de schermen op diverse plaatsen voldoende zijn. Het tracé ligt in grote delen van de gemeente Kaag en Braassem tot 6 meter boven het maaiveld (maaiveld is + 1 mtr boven NAP). Dit is mede oorzaak dat het geluid zo sterk en zo ver bereik heeft. Tevens is er in Kaag en Braassem geen hoogbouw dat de grote geluidsklappen kan opvangen.

### **Trillingshinder**

Sedert de Thalys regelmatig op snelheden van 250 tot 300 km/h rijdt zijn er trillingen in huizen waargenomen in diverse delen van de gemeente Kaag en Braassem, tot op 500 meter afstand van het spoor. Dit zal waarschijnlijk z'n oorzaak vinden in het feit dat de polders bestaan uit slappe veengrond met veel waterverzadiging, waardoor geproduceerde schokgolven zich vrij onbelemmerd kunnen voortzetten. De ervaring heeft reeds geleerd dat bij rijnsnelheden rond de kritische snelheid de zogenaamde verticale stijfheid van de bodem wegvalt zodat het baanvak onder de trein gaat golven. Behalve schade aan het baanvak is schade aan woningen door toedoen van trillingen niet denkbeeldig.

### **Piekgeluid**

Anders dan in de 'gewone' wet Geluidhinder (omgevingslawaai en open knalpotten, discotheken etc.) is er voor het piekgeluid van treinen een afwijkende regeling (spoorwegbesluit) waarin wordt gesteld dat het treingeluid moet worden gemiddeld over een periode van een jaar en waarin de zogenaamde stille periodes worden meegeteld. De spoorwegen worden als het ware boven de wet gesteld.

Regelmatig blootstaan aan een hoge geluidsbelasting (zie ook wet omgevings- en industrielawaai) kan al snel leiden tot gezondheidsklachten op fysiek, psychisch en sociaal gebied. Bronnen hiervoor zijn: GGD, het Europees Milieuagentschap (EEA) en de wereldgezondheidsorganisatie (WHO) en RIVM. Vooral een hoge emotionele waarneming bij een snelle en sterke intensiteit en frequentie kunnen snel leiden tot ernstige gezondheidsklachten en verminderd concentratievermogen, juist ook bij kinderen. Inmiddels is ook de Provincie Zuid-Holland door alle commotie opgeschrikt en GS heeft een schrijven over piekbelasting naar VenW en VROM gezonden, tevens staat de HSL op de agenda van de Provincie. Men heeft expliciet gevraagd om de normstelling aan te passen.

### **WOZ-waarde en onroerend goed**

Onroerend goed – met name woningen – zal door de geluidsoverlast drastisch in waarde dalen en/of onverkoopbaar blijken. Daar de WOZ-waarde direct aan de OZB is gekoppeld zullen ook de belastinginkomsten teruglopen en kunnen schadeclaims door huiseigenaren met betrekking tot onverkoopbaarheid worden verwacht.

### **Erkenning en herkenning**

Reeds in 1998 heeft DCMR een rapportage uitgebracht waarin de huidige situatie voor het merendeel al in is voorspeld. Helaas is er naar deze instantie niet of onvoldoende geluisterd.

De minister van VenW heeft erkend dat er geluidsproblemen zijn, dat er andere treinen rijden dan aanvankelijk gepland en dat deze teveel geluid produceren. De Algemene Rekenkamer heeft bevestigd dat de geluidsweringen zijn uitgevoerd in een versoberde versie, terwijl TNO heeft aangegeven dat de geluidswering onvoldoende is voor het type treinen dat er nu rijdt.

### **Handhaving en aansprakelijkheid**

De minister van VenW heeft het TNO-rapport naast zich neer gelegd en heeft 2 nieuwe onderzoeken geëntameerd via ProRail en NSHSpeed. Alhoewel de rapporten reeds klaar zijn, zijn er opdrachten verstrekt tot aanvullende berekeningen, zo deelde een ambtenaar van VenW mee. Men dient zich te houden aan het Reken- en Moetvoorschrift spoorwegen 2006 en duidelijk is dat dit nu niet het geval is. Volgens de wet Geluidhinder spoorwegen is het de Gemeente die handhavend moet optreden bij overtreding. Dit omdat men destijds goedkeuring had verleend aan wijziging van het bestemmingsplan. In eerste instantie is dit door het ministerie van VROM bevestigd en in tweede instantie is men hier op teruggekomen tijdens een gesprek d.d. 20 januari. Uitspraak: wij weten ook niet wie er op dit moment moet handhaven en deze situatie zal worden opgelost in de nieuwe wet Swung in voorbereiding. Al met al pogen zowel de ministeries VenW als VROM de gehele problematiek naar de toekomst te verschuiven, terwijl men het Tracébesluit uit 1998 simpelweg negeert.

Ik vertrouw erop u hiermee de achtergrond duidelijk te hebben geschetst.

Hoogachtend,



mr. C. I. 