

Herrie in de gemeente

Normvervaging bij geluidhinder

Door Joost Smits, www.PolitiekActief.Net, 23 september 2009

Om de reeks over de hoge snelheidslijn (HSL) en geluidshinder af te sluiten nu een notitie met "losse eindjes". Onderzoeksantekeningen, waar eigenlijk nog wat research op moet worden gedaan. Dat laat ik aan anderen over, tenzij er veel mails binnenkomen. In dat geval maak ik misschien een meer finale versie. Deze notitie is vooral naar aanleiding van mijn eerdere opmerking over "immoreel" beleid van de gemeente Lansingerland, en vooronderzoek voor een radiointerview. Daaruit bleek opvallend gedrag van de gemeente Kaag en Braassem. Waarom maken Lansingerland en Kaag en Braassem geen prioriteit van de geluidskarten, bijv. door zich aan te melden bij de Minister van Verkeer en Waterstaat?

1. Achtergrond

Kaag en Braassem is nieuwe naam die de gemeenten Alkemade en Jacobswoude kregen bij de fusie in januari 2009. Kaag en Braassem is naast Lansingerland de gemeente met de meeste klachten over de HSL.

ProRail: "Het gros van de klachten komt nu uit twee gemeenten, Kaag en Braassem (met name Roelofarendsveen) en gemeente Lansingerland (met name Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek). In Berkel en Rodenrijs gaat het vooral om de Edelstenenwijk en de Componistenbuurt. De HSL is een nieuwe spoorlijn waar de omgeving nu voor het eerst mee te maken krijgt en dat is voor veel mensen erg wennen. Omwonenden moeten vertrouwd raken met een nieuw geluid in hun directe woonomgeving. Tevens is de bouw van de HSL aanleiding geweest voor nogal wat (locale) ontwikkelingen die het eerdere landelijk gevoel wat mensen in sommige gebieden hadden ook aantast."¹

Ruwweg bij het pijltje is in Kaag en Braassem een nieuw bestemmingsplan in ontwikkeling: Braassemerland. Er moeten 2.250 woningen worden gebouwd. In Lansingerland worden zeer veel nieuwe woningen gebouwd, veelal in de invloedzone van de HSL. De gemeente zal groeien van enkele tienduizenden eind vorige eeuw naar 75.000 in 2015².

2. De Wet en het Rijksbeleid

Geluidhinder wordt gezien als een van de belangrijkste verstoringen van de leefbaarheid. Bescherming daartegen is een belangrijke voorwaarde voor een goede gezondheid. Daarom heeft de Europese Unie gezorgd voor een richtlijn voor de beheersing van omgevings-



Dit geldt zeker voor de omgeving van

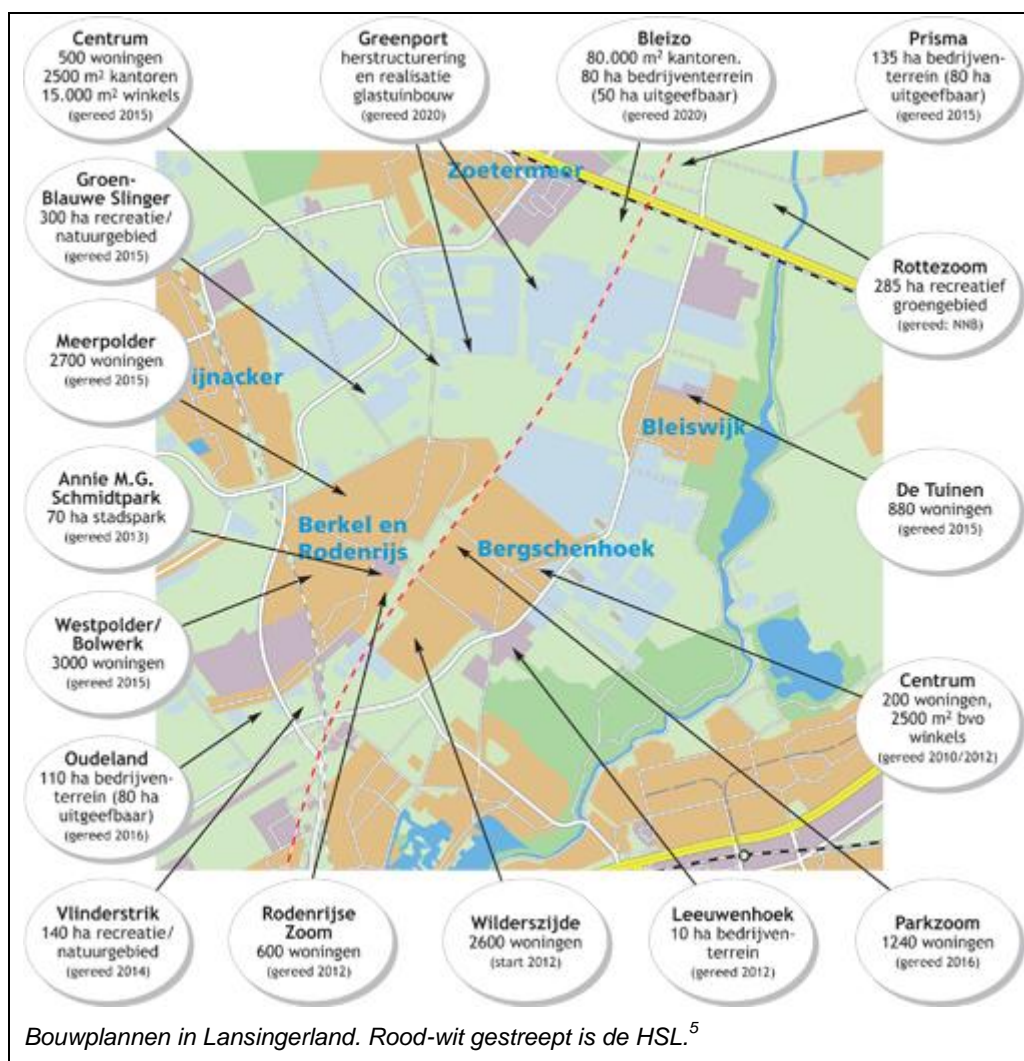


¹ ProRail, Veelgestelde vragen HSL,

www.prorail.nl/Publiek/Infraprojecten/HSLZuid/Pages/Veelgestelde vragen.aspx

² Gemeente Lansingerland, Presentatie burgemeester Van Vliet, 24 maart 2009,

www.regieraadbouwrandstad.nl/upload/documents/Presentaties/RegioRandstad/PresentatieLansingerland24mrt09.pdf



lawaai³. Belangrijk, omdat de lidstaten verplicht zijn zo'n richtlijn te vertalen in wetgeving. In de richtlijn staan niet alleen taken voor de rijksoverheid, maar ook voor steden. Grote verstedelijkte gebieden moeten geluidskarten maken. Daarin is precies te zien waar geluidsbronnen zich bevinden, en hoe hard het eraan toe gaat. Rijkswaterstaat maakt geluidskarten voor de snelwegen buiten de steden. Prorail maakt geluidskarten voor de hoofdspoorwegen buiten de steden. De HSL is ook een hoofdspoorweg⁴. En Schiphol maakt geluidskarten voor het lawaai door luchtverkeer van en naar deze luchthaven.

De provincies zijn samen de vierde bronbeheerder. Zij karteren de geluidsbelasting van grote provinciale wegen (>6 miljoen passerende voertuigen in 2006) buiten de steden.⁶

Alleen als steden de geluidskarten hebben, kunnen ze goed beleid voeren om hinder tegen te gaan. Maar ook preventief te werk gaan bij woningbouw, bouw van scholen, enz. De bedoeling van de Europese richtlijn is dat de bevolking meepraat over actieplannen. Daarin staat wat hoe wanneer gaat worden aangepakt met de beschikbare middelen. En alles moet openbaar beschikbaar zijn.

³ "Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai", Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen L189/12, 18 juli 2002

⁴ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2007-244.html> en www.st-ab.nl/wettennr02/0192-002_Besluit_aanwijzing_hoofdspoorwegen.htm

⁵ Website gemeente Lansingerland, "Bouwprojecten", www.lansingerland.nl/index.php?simaction=content&pagid=1113&mediumid=1

⁶ Projectbureau Omgevingslawaai Kartering en Actieplannen (Polka), "Geluidskarten van beheerders", www.polka.org/index.php?id=231

Naar aanleiding van de publicaties over de HSL krijg ik veel e-mail. Ik neem aan dat het juist is wat er staat. Een mooie illustratie van uitruil van belangen, en wellicht gebrek aan inzicht in geluidscontouren:

"Omdat een echte metroverbinding voorlopig te duur wordt gevonden, komt er een bus over een vrije baan tussen Station Rodenrijs en Zoetermeer Centrum West. Die loopt deels pal langs de HSL lijn. Maar aan welke kant? Nu is er ook weer voor gekozen om de ZoRo-bus aan de Berkelse kant te plaatsen omdat men plots last had van een tuinder aan de Bergschenhoekse kant. Een dubieus besluit met gevolgen voor de mogelijkheid om bijvoorbeeld ter hoogte van de Componistenbuurt een redelijke geluidswal op te trekken. Er moet daar immers een bushalte komen, en zo min mogelijk bomen, omdat het veilige gevoel van de wachtenden dan wordt weggenomen."

En ik ontving een mail:

"Zoals ik begrijp schrijft u nog een stuk over wat Lansingerland goed en fout heeft gedaan. Wat ik zelf nog vrij belachelijk vond en vind is dat ze bij de inrichting van het Landscheidingspark blijkbaar de bomen vooral aan de rand willen planten, en daartussen eigenlijk niet. Ter hoogte van de componistenbuurt vond men het nodig om een grote vijver te graven. Waarschijnlijk omdat dat de kans van geluidsabsorptie van de HSL helemaal minimaliseert... Ook leek het de bedenkers een goed plan om de geluidswal juist op het smalste stuk zo laag mogelijk te houden en steeds verder van de HSL te plaatsen."

Deze mailschrijver eindigt verdrietig met de opmerking dat hij denkt dat oudere bewoners moeten vertrekken zodat projectontwikkelaars daar nieuwe woningen kunnen bouwen.

Eerst zijn 6 grote verstedelijkte gebieden aangewezen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Die lijst wordt binnenkort aangevuld met meer gebieden. In juni was er een concept met daarin: Alkmaar (samen met Bergen, Heiloo, Heerhugowaard en Langedijk), Almere, Amersfoort, Apeldoorn, Arnhem, Breda, Den Bosch, Enschede (samen met Hengelo en Almelo), Gouda (samen met Alphen aan de Rijn, Boskoop, en Waddinxveen), Groningen, Hilversum (samen met Blaricum, Bussum, Huizen, Laren, Naarden en Weesp), Maastricht, Nijmegen, Tilburg, en Zwolle.

Het is de bedoeling om Zoetermeer en Pijnacker-Nootdorp toe te voegen aan de bestaande agglomeratie Den Haag.⁸

Voor de HSL is dat interessant. Voor het traject tussen Rotterdam en Amsterdam vallen voorlopig alleen Lansingerland, Rijnwoude en Kaag en Braassem buiten de aangewezen gebieden voor geluidskarten.

Op zich is dat vreemd, want vooral de eerste en laatste gemeente hebben nogal hun deel aan geluidsoverlast. Kaag en Braassem ligt onder de "rook" van Schiphol en naast de drukke A4 met daarnaast de HSL. Lansingerland wordt wel het drukste punt van Nederland genoemd, met al die woningbouw, de HSL, de aanstaande A16/A13 verbinding (van het Terbregseplein met een boog om Rotterdam naar de A13), de verbrede N209 (van Bleiswijk naar de A13 bij Rotterdam Airport), Rotterdam Airport, de nieuwe hoogspanningsverbinding "380kv", de nieuwe verbindingswegen Rotterdam / Pijnacker / Delft / Zoetermeer onder de noemer N470, de lightrail



⁷ Projectbureau Omgevingslawaaiering en Actieplannen (Polka), "Agglomeratiegemeenten en actoren", www.polka.org/index.php?id=38

⁸ Projectbureau Omgevingslawaaiering en Actieplannen (Polka), "Concept 2e tranche", 17 juni 2009, www.polka.org/index.php?id=287

(metro) verbinding RandstadRail (Spijkenisse, Rotterdam, Den Haag) en de ZoRo lijn (aanstaande snelle busverbinding tussen Zoetermeer Centrum West en de halte Rodenrijs op een vrije baan).

In de San Francisco Chronicle stond een artikel⁹ waarin beschreven wordt hoe de TGV in Frankrijk rijdt. Langzaam in druk bevolkt gebied, en snel alleen in landelijke gebieden. Want dan hebben minder mensen er last van. “High-speed trains make noise – lots of noise.” De toevoeging van een hogesnelheidslijn in verstedelijkt gebied, waar het de bedoeling is dat treinen op hoge snelheid zullen rijden, zou zeker met grote druk op de leefbaarheid in Lansingerland toch logischerwijs moeten leiden tot aanwijzing door de Minister?

Waarom hebben Lansingerland en Kaag en Braassem zich niet zelf aangemeld voor geluidskarten? Eerder schreef ik dat Lansingerland verplicht zou zijn de karten al te maken, maar dat is dus niet helemaal waar. Moreel verplicht, wellicht. Het is mij nu onduidelijk of het aangewezen worden voor de geluidskarten een spelletje “zwaan kleef aan” is (tikkertje, waarbij degene die aangetikt wordt, de tikker bij de hand moet vasthouden), of dat het een oproep is voor “Wie doet er mee”. Hebben de steden hun lobby in Den Haag niet op orde? Of denken ze dat het allemaal wel even kan wachten? Of hadden ze geen idee dat dit speelt?

Volgens Projectbureau POLKA zijn er eigenlijk drie criteria die bepalen of een gemeente of een groep gemeentes als agglomeratie voor de tweede tranche zal worden aangewezen:

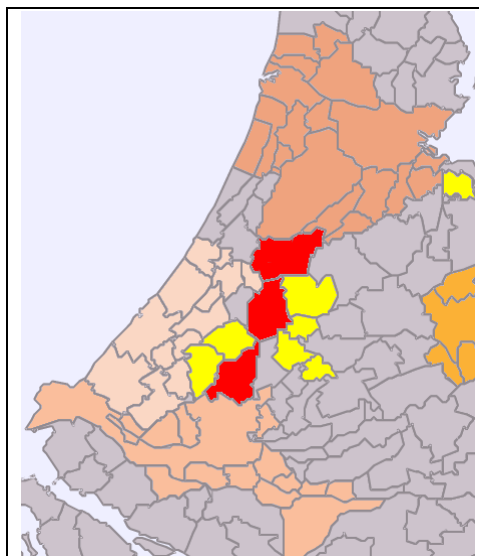
1. het inwonertal moet bij elkaar meer dan 100.000 bedragen (van een heel verstedelijkt gebied dat gemeentegrenzen kan overschrijden),
2. de bevolkingsdichtheid moet groot genoeg zijn,
3. de stedelijke bebouwing moet min of meer aaneengesloten zijn.

Gezien de ligging van Lansingerland is het niet vreemd om de gemeente op te nemen in de lijst, toegevoegd aan de agglomeratie Rotterdam. In Pijnacker/Nootdorp (wél op de lijst) is de bevolkingsdichtheid 1.250 inwoners/km². Lansingerland, niet op de lijst, heeft er nu 947 per km². De bouwactiviteiten maken van Lansingerland binnen een paar jaar een middenmoter in de lijst met 1.376 km². Waddinxveen, Apeldoorn, en Midden-Delfland staan wél op de lijst, respectievelijk met slechts 907, 457, en 372 inwoners per km². De twee relevante grijze gebieden in het kaartje, Zoeterwoude en Zevenhuizen-Moerkapelle, hebben een veel lagere bevolkingsdichtheid van respectievelijk 383 en 351 inwoners/km².

De bebouwing is aaneengesloten. Van Rotterdam naar Zoetermeer loopt een langgerekt gebied van bebouwing via Lansingerland, en idem van Rotterdam naar Delft en Pijnacker/Nootdorp.

3. Beleidsnota Lansingerland

Van Kaag en Braassem kon ik geen gemeentelijke beleidsnota vinden. Van Lansingerland wel. Daarin wordt op vrij duidelijke toon uitgelegd hoe geluidshinder werkt. Toch kan het beter. De gemeenten Utrecht¹⁰ en Nieuwegein¹¹, bijvoorbeeld, besteden aandacht aan hoe hard een decibel eigenlijk klinkt.



Rood: van boven naar beneden gemeenten in het HSL traject zónder aanwijzing: Kaag en Braassem, Rijnwoude, Lansingerland

De andere niet-grijze gemeenten zijn al aangewezen om geluidskarten te maken. Zevenhuizen-Moerkapelle en Zoeterwoude zijn ook nog grijs in dit gebied, maar niet in de HSL zone.

Illustratie: JS

⁹ Michael Mahoney, een jurist die transportkwesties volgt, “California high-speed rail builders should learn French”, in: San Francisco Chronicle, 25 July 2008, pagina B-11, www.sfgate.com/cgi-bin/article.cgi?f=/c/a/2008/07/25/EDUN11TU0F.DTL

¹⁰ Gemeente Utrecht, “Wat is geluid”, www.utrecht.nl/smartsite.dws?id=53878

¹¹ Gemeente Nieuwegein, “Geluid en decibellen”, www.nieuwegein.nl/infotype/webpage/view.asp?objectID=775

Daar hebben veel mensen geen beeld bij. En het goochelen met decibellen lijkt al snel een circus, zoals de radiomakers [Haring & Van Es](#) van UnityFM zeiden.

De Gemeente heeft een Beleidsnota Hogere Waarden¹². Daar staat achterin een staatje hoe leefbaar een bepaald geluidsniveau is. Dat is uit te breiden met een omschrijving van de beleving.

Geluidsbelasting	Beoordeling akoestisch klimaat	Beleving ¹³
< 50 dB	Goed	Huiskamer, slaapkamer, rustig kantoor, rustige woonbuurt, vogels bij zonsopkomst, zacht geroezemoes in een klas.
50-55 dB	Redelijk	Licht autoverkeer op 30 m, eigen kantoorkamer, regen, koelkast, in het bos.
55-60 dB	Matig	Koffiezetapparaat, elektrische tandenborstel (50-60 dB)
60-65 dB	Tamelijk slecht	Airconditioning (50-75 dB), normale conversatie, wasmachine (50-75 dB), vaatwasser (55-70 dB), naaimachine, wasdroger, pianospel (60-70 dB)
65-70 dB	Slecht	Stofzuiger (60-85 dB, 70 dB is een stofzuiger op 1 meter), elektrisch scheerapparaat (50-80 dB)
>70 dB	Zeer slecht	Verkeer op de snelweg op korte afstand, druk kantoor, geluid van hard staande TV, auto op 15 m, fortissimo zingen op 1 m afstand.

Voorbeeld. De normale hoogst toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van een woonhuis is 48 decibel (dB). Gemeenten mogen onder voorwaarden hogere waarden vaststellen, tot maximaal 58 decibel in verband met wegverkeer. Beseffen de ambtenaren, volksvertegenwoordigers en bestuurders eigenlijk wel dat ze de mensen die er wonen dan veroordelen tot een matig leefklimaat? Waar geen geroezemoes is als in een rustige woonbuurt, maar gemiddeld over de dag genomen steeds geluid als het gebrom van een elektrische tandenborstel, of het geborrel van een koffiezetapparaat?



¹² "Beleidsnota Hogere Waarden – Beleidsregels voor het beoordelen en vaststellen van een verzochte hogere grenswaarde voor geluid", versie 3, april 2009

¹³ Brink Techniek BV, "Geluid – Meten met de geluidniveaumeter", 2007, www.brinktechniek.nl/prodinfo/752300I.doc

Geluidskarten zijn een andere manier om uit te drukken wat leefbaar is en wat niet. Dan moet er wel eerlijk spel worden gespeeld. ProRail maakt geluidskarten waarin het matige leefklimaat “55-60 dB” de veilige kleur “groen” krijgt. Projectbureau POLKA informeert en ondersteunt gemeenten, provincies en andere partijen bij de uitvoering van taken die volgen uit de Richtlijn omgevingslawaai. Uit een discussie op hun forum blijkt dat alleen geluidsdruk onder 50 decibel “groen” (goed) zou moeten kleuren, 50-55 “geel” (redelijk), 55-60 “oranje” (matig) en dan steeds donkerder tinten oranje en rood.¹⁴ Dat is in overeenstemming met de beleidsnota van Lansingerland.

Tenslotte kan het geen kwaad als gemeenten minder praten over decibellen, en meer over de verhoudingen tussen geluidsniveaus. Een stijging van 3 decibel is ongeveer een verdubbeling van de geluidsterkte. Een stijging van 4 decibel is 2½x zo hard geluid. 5 Decibel is 3,2x zo hard. De formule is 10 tot de macht (decibelstijging gedeeld door 10).

4. Politieke praktijk

Het komt opvallend vaak voor dat gemeenten gebruik maken van hun bevoegdheid om voor bepaalde woongebieden de geluidsnormen te verhogen. Je kunt je daar van alles bij voorstellen. Er is een doorgaande weg. Die was altijd vrij rustig. Door nieuwbouw, of gewoon doordat steeds meer mensen een auto hebben, voldoen woningen langs de weg niet meer aan de norm van 48 decibel. Het is lastig om zo maar geluidsschermen neer te poten. Dan kan de gemeente de norm verhogen. Toch zouden gemeenteraden hun colleges wat meer in de tang kunnen nemen. Het verhogen van de normen gebeurt immers op vrij grote schaal. Dat zou alleen een laatste bestuurlijk redmiddel mogen zijn, want zo lees ik ook dat het bedoeld was in de wet. Op afzienbare termijn omleiden van verkeersstromen, lagere snelheden, er is van alles mogelijk. Een goed bestuurder zet de situatie naar zijn hand, en laat zich niet door de situatie dwingen om de mensen in de straat tot een slechter leefklimaat te veroordelen.

a) Lansingerland

Hoe voorzichtig gaat de Gemeente Lansingerland om met het toekennen van hogere waarden? Voorbeeld uit het Bestemmingsplan Boterdorp¹⁵:

“De voorkeurswaarde voor nieuw te bouwen woningen en scholen binnen de zone van de Berkelseweg bedraagt 48 dB. [...] Ter plaatse van de woningen die met een wijzigingsbevoegdheid mogelijk worden gemaakt [...] vindt een overschrijding van de voorkeurswaarde plaats. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt er 55 dB. De maximaal toelaatbare waarde van 63 dB wordt dus niet overschreden.”

In gewone mensentaal: het hoort “rustig” en “goed” te zijn langs de Berkelseweg. “Groen”, op een geluidskart. Er is berekend dat er gemiddeld over een etmaal het geluid zal zijn van borrelende koffiezetapparaten en brommende elektrische tandenborstels. Een “matig” leefklimaat, “oranje”. En dat is okay, omdat het nog niet gaat om geluid van wasmachine- of vaatwasserniveau, “tamelijk slecht”, “knalrood”. De Beleidsnota Hogere Waarden, die vrij zorgvuldig het probleem beschrijft, lijkt een vrijbrief te zijn geworden.

Ander voorbeeld: Parkzoom 5. Daar wil de gemeente een sporthal, twee scholen voor voortgezet onderwijs en een appartementencomplex bestaande uit 35 woningen neerzetten¹⁶. Dit plangebied ligt binnen de zone van de HSL, sterker, er pal tegenaan.

“Binnen zones langs spoorwegen bedraagt de voorkeursgrenswaarde voor woningen 55 dB. Voor nieuwe woningen langs een bestaande spoorweg bedraagt de maximale grenswaarde 68 dB. [...] Op basis van [...] onderzoek is in het rapport geconcludeerd dat

¹⁴ Projectbureau Omgevingslawaai Kartering en Actieplannen (Polka), “Forum – discussie Legenda voor kaarten”, april 2007, www.polka.org/index.php?id=14&actie=toononderwerp&onderwerpid=15

¹⁵ Gemeente Lansingerland, “Bestemmingsplan Boterdorp”, 27 november 2008, www.lansingerland.nl/document.php?fileid=17222&m=1&f=318ec5090ef4982a5f42d372b26f0dd0&attachment=1&c=12127

¹⁶ Gemeente Lansingerland, “Besluit hogere waarden Wet geluidhinder, Inzake het bestemmingsplan “Parkzoom; partiële herziening voorzieningszone Parkzoom 5” te Bergschenhoek”, februari 2009, www.lansingerland.nl/document.php?fileid=15344&m=1&f=301f9ee365d859055d33667fa2f45e3d&attachment=&a=159

op de zesde bouwlaag en hoger van de woningen de geluidsbelasting vanwege de HSL de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. De maximaal berekende geluidsbelasting is 59 dB. [...] De geluidsbelasting is echter lager dan de maximale grenswaarde van 68 dB. Hogere waarden kunnen derhalve worden vastgesteld. [...] Uit een berekening [...] blijkt dat de gecumuleerde geluidsbelasting van het railverkeer 60 dB bedraagt.”

In gewone mensentaal: langs spoorwegen kun je verwachten dat er gemiddeld over een etmaal het geluid zal zijn als van borrelende koffiezetapparaten en brommende elektrische tandenborstels. Een “matig” leefklimaat, “oranje”. Voor nieuwe woningen mag maximaal het geluid van een stofzuiger opklinken, “slecht”, “dieprood”. Het gaat echter slechts om het geluidsniveau van iemand die zit te pingelen aan de piano of van een wasmachine, “tamelijk slecht”, “knalrood”. En daarom is er geen probleem.

Doet dit soort besluitvorming recht aan wat de mensen die er wonen ervaren? Is die bouw eigenlijk wel aanvaardbaar?

Ik was al in mijn notitie van 9 september ingegaan op het fenomeen van de financiële beperking. Per decibel terug te dringen geluid trekt de Gemeente maximaal 1.000 Euro per woning uit. Als de geluidsmaatregelen te duur worden, kan de Gemeente een hogere norm vaststellen, tot een maximum van 68 decibel. Voor een stijging met 5 decibel, 3,2x zo hard geluid, een hele categorie in de leefbaarheidstabel opschuivend, is dus maximaal 5 maal 1.000 = 5.000 Euro per woning beschikbaar aan maatregelen om de herrie tegen te gaan. Ik vraag mij af of die richtprijs rechtvaardig is.

b) Kaag en Braassem

Van Kaag en Braassem kon ik geen beleidsnota vinden. Maar wel diverse besluiten, gepubliceerd als gemeenteberichten. De datum is de eerste datum van ter inzage legging voor bedenkingen.

Datum	Locatie	Wegens	Gewenst	Nieuw	Factor
15-jan	Floraweg 46, Roelofarendsveen	Verkeer Floraweg	48	50	1,6x
15-jan	Pastoor van der Plaatstraat 32a, Rijpwetering	Verkeer PvdPlaatstraat	48	54	4,0x
15-jan	Pastoor van der Plaatstraat 32a, Rijpwetering	N445	48	51	2,0x
16-apr	Kerkweg 4, Rijnsaterwoude	N207	48	58	10,0x
18-jun	Bestemmingsplan Braassemerland, 170 van de 2250 nieuwe woningen	Wegverkeerslawaaï	48	58	10,0x
18-jun	Bestemmingsplan Braassemerland, 63 bestaande woningen	Wegverkeerslawaaï	48	63	31,6x
23-jul	Pastoor van der Plaatstraat 6, Rijpwetering	Verkeer PvdPlaatstraat	48	56	6,3x
30-jul	Veerstraat 35, Oude Wetering	Geen reden	48	54	4,0x
6-aug	Langeweg 30, Roelofarendsveen	Wegverkeer Langeweg	48	56	6,3x
20-aug	Noordeinde 155, Roelofarendsveen	Wegverkeer Noordeinde	48	58	10,0x

Factor is de berekende geluidsversterking met de formule 10 tot de macht (decibelverschil gedeeld door 10).

In de gemeenteberichten staan alleen passages als:

“In de Wet Geluidhinder zijn normen opgenomen die aangeven hoe hoog de geluidsbelasting mag zijn op woningen, veroorzaakt door industrie of verkeer. Deze gevelbelasting mag in beginsel de 48dB niet overschrijden (dB is een meeteenheid voor geluid). Als dit toch het geval is, biedt de Wet Geluidhinder mogelijkheden om de norm iets te verhogen, mits daarvoor goede gronden bestaan.”

De “goede gronden” heb ik daar niet in kunnen vinden. Opmerkelijk is dat de verhogingen soms fors zijn. 10x Zo hard geluid in Rijnsaterwoude. 31,6 Keer zo hard geluid in de nieuwbouwuurt Braassemerland. Mij lijkt dat dat komt doordat Kaag en Braassem uitgaat van de voorkeursnorm voor verkeerslawaaï van 48 dB. Want dat is het niveau van een rustige woonbuurt, of van geroezemoes. Zit je vlak onder Schiphol, tegen de A4, en tegen de HSL, dan is dat al snel onvoldoende. Toch wordt het leefklimaat “matig” of “tamelijk slecht”.

Maar het vasthouden aan die norm van 48 dB is ook wel opmerkelijk. Want, bij spoorwegen in de buurt is het voorkeursniveau toch niet 48, maar 55? Kijk ik in de “Beschikking vaststelling hogere grenswaarde” van de voormalige gemeente Alkemade¹⁷, inmiddels opgegaan in de gemeente Kaag en Braassem. Er zijn namelijk plannen om een nieuw woongebied, Braassemerland in Roelofarendsveen, te realiseren in de periode tot 2022. Er worden circa 2.250 woningen gebouwd. Het gebied wordt aan de noordkant begrensd door de Langeweg en het Westeinde en aan de oostkant door het

¹⁷ Gemeente Alkemade, “Beschikking vaststelling hogere grenswaarde”, 23 september 2008

Braassemermeer. Blz. 2: “Het bestemmingsplan Braassemerland voorziet alleen in nieuwe wegen en geluidgevoelige bestemmingen, ligt niet binnen de zone van het spoor [...]”. Als ik op het kaartje kijk, dan hangt het erom. De gebruikelijke zone is immers 600 meter. Maar met de HSL is gebleken dat de uitstraling vaak verder reikt.

Wat ik niet begrijp is dat in de bijlage bij dat besluit uit 2008 een hele rij woningen wordt genoemd waarvoor de norm tot het maximum wordt verhoogd. In bovenstaand tabelletje van gemeenteberichten van dit jaar zie ik dat ook weer. Voor 63 bestaande woningen wordt de norm op 63 dB gezet. Het college van B&W beslist daar vandaag over. 63 Bestaande woningen worden veroordeeld tot een tamelijk slecht leefklimaat door verkeerslawaai, de HSL buiten beschouwing latend. 170 Nieuw te bouwen woningen krijgen eveneens het wettelijk maximum voor hun kiezen: 58 decibel. Hoe hard is dat dan? Die 63 bestaande en 170 nieuwe woningen zitten allebei aan het wettelijk maximum, wat voor de nieuwe woningen echter 5 decibel (68%) zachter ligt. Is dat geloofwaardig? Of zitten die eigenlijk ook op 63 decibel, wat harder is dan het wettelijk maximum? Het zal wel in documentatie staan die ik niet gevonden heb.



In Braassemerland kun je een huis kopen met de hele dag geluid als van borrelende koffiezetapparaten of brommende elektrische tandenborstels. Is dat eigenlijk wel geschikt bouwland? Doet mij denken aan gemeenten die bouwen in de uiterwaarden van de rivier, waardoor eens in de zoveel jaar je hele inboedel door de voordeur naar buiten drijft.

5. Conclusie

Het gros van de klachten over de HSL komt uit Lansingerland en Kaag en Braassem. Bij nader onderzoek blijken deze gemeenten het een en ander gemeen te hebben. Het is een korte studie geweest, en ik kom dus ook alleen tot voorlopige conclusies:

- dat het vreemd is dat deze gemeenten niet zijn aangewezen door de Minister van Verkeer en Waterstaat voor het maken van geluidskaarten. Ze hebben immers nogal hun deel aan geluidsoverlast;
- dat juist het op topsnelheid rijden van hogesnelheidstreinen in verstedelijkt gebied, en de bijgaande druk op de leefbaarheid, al een reden kan zijn voor meer ministeriële prioritering;
- dat het voor de beleving van niet-specialisten beter is om geluidsniveaus te presenteren in vergelijking met het geluid van bijv. stofzuigers, wasmachines, koffiezetapparaten;
- dat geluidskaarten het nodige inzicht verschaffen, maar dat o.a. ProRail vergoelijklende kleuren gebruikt, die geen recht doen aan de geluidservaring;
- dat Lansingerland de eigen Beleidsnota Hogere Waarden lijkt te gebruiken als een vrijbrief, en de richtprijs van slechts 1.000 Euro per decibel per woning helpt rechtvaardigheid niet;
- dat Kaag en Braassem een wat onheldere wijze van presenteren van besluiten heeft, naar mijn mening ongeschikt bouwland gaat verkopen, en de normen grootscheeps nogal ver opschroeft tot aan de wettelijke maxima, de HSL steeds buiten beschouwing latend;
- dat gemeenten eigenlijk geen woningen moeten bouwen waar ze niet minstens een kwalitatief redelijk leefklimaat kunnen bieden;
- dat gemeenteraden hun colleges van Burgemeester en Wethouders meer in de tang kunnen nemen, en dat het verhogen van de normen alleen een laatste bestuurlijk redmiddel zou moeten zijn, want zo lees ik ook dat het bedoeld was in de wet;

- dat een goed bestuurder de situatie naar zijn hand zet, en zich niet door de situatie laat dwingen om de mensen in de straat tot een slechter leefklimaat te veroordelen.

6. Nawoord

Wat zou er eigenlijk moeten gebeuren? Zorgen dat de gemeente (eerlijke) geluidskarten maakt en een goed geluidhinderbeleid opzet. Dat kan helpen in het verminderen van alle verkeerslawaai, Rotterdam Airport, HSL, enzovoort, enzovoort. Ook door preventie, zoals niet bouwen als er niet minstens een redelijk leefklimaat kan worden geboden.

Voor de korte termijn moet er worden gemeten aan de HSL. Zowel bij diverse klagers, als op plekken waar kan worden verwacht dat de norm wordt overtreden. Metingen doen volgens de wettelijke normen, maar ook meten op piekgeluid (zie mijn vorige notitie). En experts polsen of de door mij genoemde “geluidscapressie” (geluid klinkt harder ondanks dat het binnen de decibelnormen blijft) en “geluidsuperpositie” (geluid klinkt harder op plaatsen waar je het niet verwacht, bijv. verder dan 600 meter) realistische factoren zijn. Dan kan daar later nader onderzoek op plaatsvinden.

En dan? Dan zitten de mensen langs de HSL nog 1, 2 of 3 jaar met die Traxx-treinen, en daarna komen pas de nieuwe treinen. Waarvan niet vooraf zeker is of die echt stiller zullen zijn. Geluidwerende maatregelen kunnen misschien helpen. Coating of plaatwerk in de verdiepte bak, ballast in het spoor, raildempers, enz.

En in de perken houden van de overlast. Immers, eigenlijk kunnen treinen niet op topsnelheid rijden in dichtbevolkt gebied. Misschien is de situatie van de HSL vergelijkbaar met de *troubles* rond de Calandbrug¹⁸. Dat loopt al sinds 1994, en nog steeds wordt ProRail voor de rechter gedaagd wegens gebroken afspraken.¹⁹

Daar hebben gemeente én bewoners samen een zogenaamde geluidskoepel²⁰ opgesteld. Dat is de naam van een convenant met ProRail. Als ik het goed begrijp beschrijft die de hoeveelheid herrie die maximaal per etmaal mag worden gemaakt. Dat wordt gemonitord. Als de geluidskoepel is overschreden, moeten treinen langzamer rijden. Natuurlijk gaat dat niet zonder slag of stoot, maar ik zie dat ProRail zelfs schikkingsvoorstellen neerlegt, en dan heb je toch wat bereikt. Maar het is een slijtageslag.

En het is vallen en opstaan. Je krijgt misschien de gemeente mee (als ze doorzetten wat ze nu beloven moet dat toch kunnen lukken), maar er zal tegenspel komen van Provincie en Rijk. Het gaat immers om grote geldbedragen. De compensatie voor vertragingen op de HSL begint immers bij een vertraging van 30 minuten, in plaats van 60 minuten zoals op andere treinen.²¹ Als de trein in Lansingerland altijd langzamer moet rijden, komt die grens van 30 minuten in gevaar.

Voorbeeld van tegenwerking door de Provincie? De partij Gemeentebelangen Rozenburg heeft daarvan een helder voorbeeld op hun site staan.²² En als ProRail één vinger krijgt, dan nemen ze gelijk weer de hele hand.

Voor meer informatie:

Joost Smits, www.PolitiekActief.Net, jsmits@prize.nl

¹⁸ Project Mainportontwikkeling Rotterdam, “Bestrijding geluidsoverlast – Calandbrug krijgt sandwichplaten en schermen”, in: PMR Journaal, september 2002, zie blz. 3 rechter kader,

www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/PMR%20journaal%20september%202002_tcm195-169124.pdf
¹⁹ Decibel/Joop Mookhoek, GBR/Pamela Blok, “Hogere Waarde aan Prorail”, in: Westvoornse Courant, 3 september 2009, http://wc.thuisbladen.net/index.php?option=com_content&task=view&id=2778&Itemid=32

²⁰ “Geluidsoverlast in de Gemeente Rozenburg”, in: Rozenburgse Courant, 9 februari 2009, http://rc.thuisbladen.net/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=1986

²¹ NS Hispeed, “Compensatie bij vertraging”, www.nshispeed.nl/nl/na-de-reis/compensatie-bij-vertraging

²² J.W. Mookhoek en mede-indieners, “Motivering bij beroepschrift inzake vaststelling hogere grenswaarden railverkeerslawaai door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland aan Prorail”, 29 juli 2009, www.gbrozenburg.nl/bezwaar_Hogere_Waardeverlening_GS-ZH_aan_Prarail_290709.pdf, zie blz. 7

Bronnen:

- ProRail, Frequently Asked Questions HSL-Zuid, www.prorail.nl/FAQ/Pages/FAQOverzicht.aspx
- Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, www.st-ab.nl/wettennr05/0502-022_Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.htm
- “Tracébesluit HSL-Zuid”, www.hslzuid.nl/hsl/Images/Tracebesluit_tcm51-12716.pdf
- “Tracébesluit HSL-Zuid Nota van Toelichting”, www.hslzuid.nl/hsl/Images/Toelichting%20Tracebesluit_tcm51-12717.pdf
- Wet Geluidhinder, www.st-ab.nl/wetten/0502_Wet_geluidhinder_WGH.htm
- “Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai”, Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen L189/12, 18 juli 2002, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:189:0012:0025:NL:PDF>
- Gemeente Lansingerland, “Beleidsnota Hogere Waarden – Beleidsregels voor het beoordelen en vaststellen van een verzochte hogere grenswaarde voor geluid”, versie 3, april 2009, www.lansingerland.nl/document.php?fileid=10594&m=1&f=c3bb647056550682e8aa6e94fba5910a&attachment=0&c=8389
- Gemeente Alkemade, “Beschikking vaststelling hogere grenswaarde”, 23 september 2008, www.kaagenbraassem.nl/document.php?fileid=4571&m=4&f=ebc4caff825071040661670cac8e8736&attachment=1&c=2617
- De website van het Projectbureau Omgevingslawaai Kartering en Actieplannen (Polka), www.polka.org
- En de diverse links genoemd in de tekst