

Leidt Wilderszijde tot Wilders-stemmers?

De gemeente Lansingerland speelt gevaarlijk spel met de gezondheid van duizenden inwoners, onder andere in de nieuwbouwwijken Parkzoom, Rodenrijse Zoom en Wilderszijde. Vooral in dat laatste gebied komen HSL, ZoRo-bus, A16/A13 en Rotterdam-The Hague Airport samen, maar er staat niets over de kwalijke gevolgen voor de leefbaarheid op de informatiepagina's van de bouwprojecten op de gemeentelijke website. Integendeel.

De geluidsproblemen in Lansingerland zijn actueel in de media. Vorige week stond er een prima ingezonden brief in de Heraut van dhr. Van der Burg. Behalve met de hogesnelheidslijn (HSL) en Rotterdam-The Hague Airport, hebben we op dit drukste punt van Nederland te maken met de (aanstaande) A16/A13 verbinding, de RandstadRail, de ZoRo-bus, de nieuwe hoogspanningsverbinding (zoemen/brommen), de N209, de N470, de bedrijvenparken, enz. Alle steden van onze grootte in de omgeving maken geluidskaarten, waarin open en eerlijk (moet van Europese wetgeving) een overzicht wordt gemaakt van alle herrie. En daarna zijn die steden verplicht om samen met de inwoners actieplannen te maken wat ze ermee gaan doen. En Lansingerland? Ze weten ervan, het is in de gemeenteraad aan de orde gekomen, maar er wordt niet aan gewerkt.

De gemeenten die nu Lansingerland vormen hebben tien jaar geleden door de DCMR Milieudienst Rijnmond allerlei onderzoeken laten doen over de HSL. Onder andere met betrekking tot de leefkwaliteit. Er staat bijvoorbeeld in dat hogesnelheidstreinen een specifiek, naar, geluid maken, wat veel invloed heeft op de slaap die de omwonenden krijgen. Die rapporten waren lange tijd verdwenen, en niet beschikbaar voor de Lansingerlanders. Één rapport kwam pas recent boven water, via DCMR zelf, en niet de gemeente. Dat meest interessante rapport gaat over het leefklimaat. Dan zou je denken dat die informatie via de website van Lansingerland te vinden is. Nee.

Wat staat er wel op de website van de gemeente, betaald met belastinggeld? Ondanks de lessen van de DCMR, ook betaald door de gemeente, wordt er nogal veel gebouwd pal tegen de HSL aan. Ondanks dat met het recente TNO-rapport in de hand al duidelijk is dat als er straks 190 treinen per dag 250-300 km/uur rijden, je echt beter op een afstandje van de spoorlijn moet wonen.

Er staat voor Parkzoom: *"Geluidschermen en andere voorzieningen voorkomen dat bewoners last hebben van passerende treinen."* Voor Rodenrijse Zoom: *"rustig gelegen in de landelijke luwte van het dorp"*. Dit zijn wijken pal tegen de HSL aan. In Parkzoom heeft de gemeente zelf voor een aantal woningen de geluidsnormen verhoogd. De gemeenteraad heeft vastgesteld dat er maar 1.000 Euro per extra decibel per woning beschikbaar is als sprake is van hogere geluidswaarden. Als je te maken krijgt met bijv. 5 decibel meer herrie dan toelaatbaar volgens de wet, dan is er maar 5.000 Euro voor maatregelen. Die kosten in werkelijkheid pakweg 15.000-30.000 Euro. Gevolg: je krijgt een hogere norm toebedeeld. We hebben nu alleen ervaring met de tijdelijke Traxx-treinen op de HSL, en die veroorzaken tot een kilometer afstand al klachten, maar als straks de definitieve dienstregeling gaat rijden zullen de wijken naast de HSL het goed merken.

En dan de A16/A13. De gemeenteraad maakt zich erg druk om de al dan niet verdiepte aanleg van de nieuwe snelweg bij de Rottemeren. Ergens doet dat denken aan de "koeientunnel" van de HSL onder het Groene Hart. Die was zó duur, dat de rest van het traject, waar mensen wonen, te maken kreeg met versoberde geluidsmaatregelen. Volgens de Algemene Rekenkamer in 2003.

Het speelt bij het project Wilderszijde. Dat is het stukje tussen de Wildersekade, de HSL, de Boterdorpseweg en de N209. Daar moeten 2.600 woningen komen. Voor een groot deel liggen die binnen de geluidszone van de HSL. Maar ook tussen de 20 Ke en 35 Ke lijnen van Rotterdam Airport. 20 Ke wil volgens de Rijksoverheid zeggen dat 10% van de mensen ernstige hinder ondervindt. 35 Ke betekent zelfs 25%. De gemeente Rotterdam heeft in 1998 de Motie Beynen aangenomen, waarbij is afgesproken dat er alleen in uitzonderingsgevallen woningbouw zal plaatsvinden binnen de 20 Ke-contour. Rotterdam riep destijds de omliggende gemeenten op het voorbeeld te volgen. De regering in Den Haag volgde in 2004. Al in 2007 schreef de Heraut: *"Sallant detail: volgens inmiddels bijgestelde normen zou in dit gebied in de aanlegzone van Rotterdam Airport geen nieuwe woningbouwlocatie kunnen komen. Maar wat al gepland was, mag doorgaan. En dat is met Wilderszijde het geval."* Willens en wetens is dit doorgezet.

Europese onderzoeken tonen aan dat geluidhinder leidt tot slaapgebrek, geheugenproblemen, slechter functioneren en hoge bloeddruk.

Dan kun je natuurlijk maatregelen nemen zodat het binnen uit te houden is, maar mensen willen toch ook in de tuin zitten? Of gaan winkelen in de Galerie, de geplande winkelstrip? De Milieueffectrapportage (MER) uit 2005 is er duidelijk over: *“Binnen een groot deel van het plangebied is de milieukwaliteit ‘tamelijk slecht’. Ter plaatse van de bebouwing direct langs de wegen kan de milieukwaliteit afnemen tot ‘slecht’.*” Staat die MER online op de site van de gemeente? Nee. Wordt er in de ronkende bewoordingen over de bouwplannen over Wilderszijde op de gemeentesite iets gezegd over het slechte leefklimaat? Nee. Ernstig, want in Bestemmingsplan II beloofde de gemeente nog: *“Toekomstige bewoners van het plangebied Wilderszijde ondervinden uiteraard wel geluidhinder van het overvliegende luchtverkeer. Hierover zullen de toekomstige bewoners van de wijk worden geïnformeerd.”* Uiteraard? In de lijst van vragen en antwoorden naar aanleiding van de informatieavond in september 2009 over vrije kavels op De Kade: *“V: Voldoet de gehele wijk door cumulatie van alle geluidsbronnen wel aan de geluidsnormen? A: De ontwikkeling van de wijk Wilderszijde voldoet aan alle geldende wet- en regelgeving. Ook aan de huidige regelgeving omtrent geluid. Voor een aantal woningen langs de geluidsbronnen is ontheffing aangevraagd.”* Voldoen aan de regelgeving? De huidige regelgeving (Nota Ruimte) bepaalt dat er niet zo dicht tegen de 35 Ke-contour gebouwd mag worden. Betaald door de gemeente schreef DCMR in 1998 nog dat er een lacune in de wet zit als het gaat om de geluidsproblemen van de HSL: *“Derhalve is er in onze ogen sprake van een lacune. Omdat aanpassing van [de regelgeving] niet in de lijn der verwachting ligt, zal als alternatief moeten worden gedacht aan extra maatregelen, om op die wijze alsnog een afdoende beschermingsniveau in de leefomgeving te kunnen realiseren.”*

De MER laat trouwens de A16/A13 buiten beschouwing, omdat destijds het definitieve traject van de weg nog niet bekend was. De gemeenteraad van Lansingerland besloot in juli 2008: *“Derhalve dient de A13/16 rekening te houden met Wilderszijde. Het MER en het ontwerpbestemmingsplan schieten hierin dan ook niet te kort.”* Inmiddels is er een variant gekozen, en een aantal woningen liggen op 600 meter afstand van de snelweg, en dat kunnen er meer worden als die nog wat noordelijker opschuift. Vele woningen liggen binnen 1 kilometer van de drukke snelweg. Wie vertelt de toekomstige bewoners dat het leefklimaat ernstig tekort schiet door de HSL en het vliegveld, en dat er een en ander aan de hand is met de besluitvorming over de snelweg door hun achtertuin?

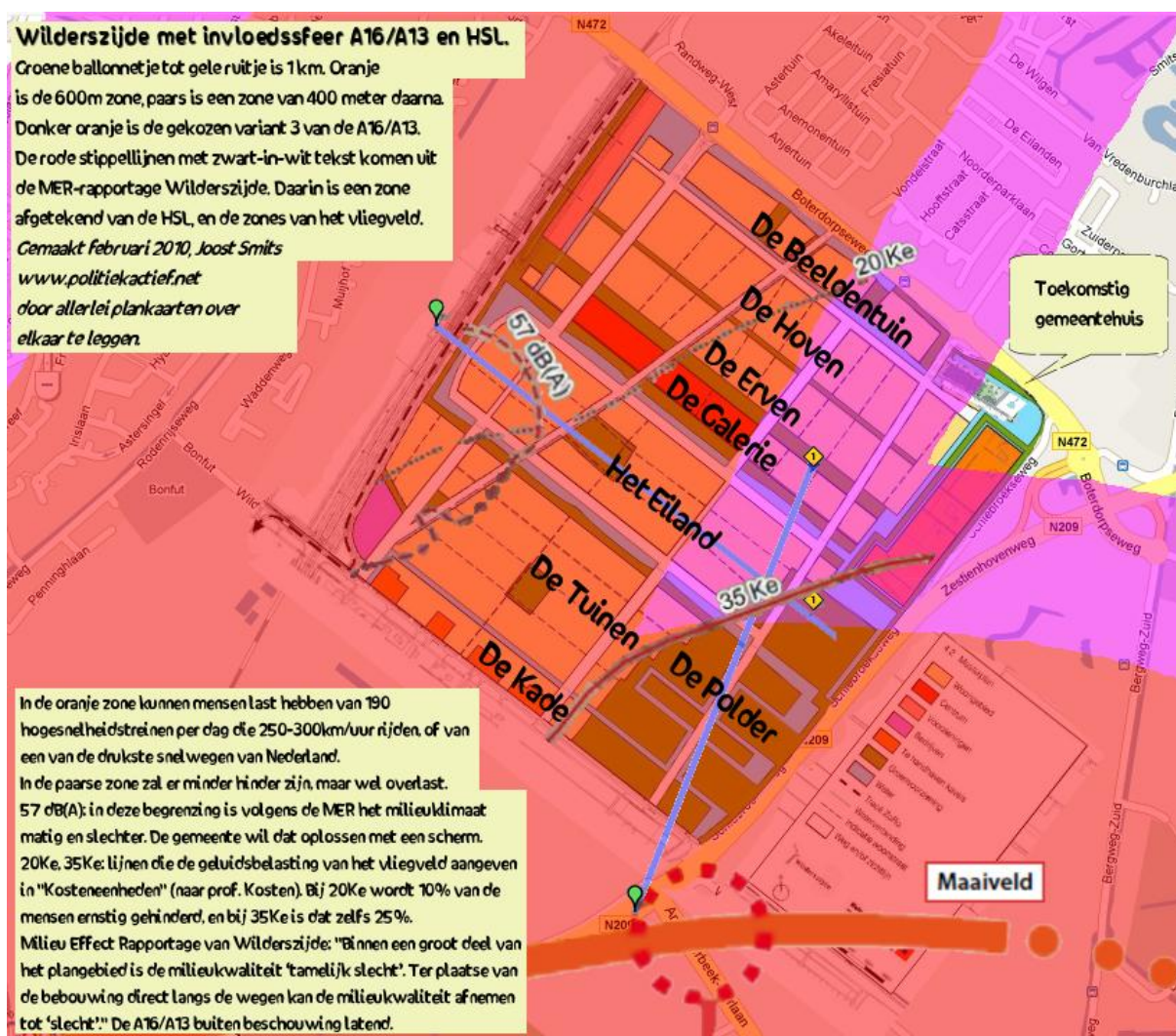
De grote vraag is hoe lang dit voort gaat duren. Waarom stelt de gemeente de bouwopgave vóór de belangen van de mensen die er gaan wonen? Waarom vertelt de gemeente niet eerlijk: *“Als je hier gaat wonen, moet je zus en zo weten”*.

Wethouder De Rijke (CDA) zei op de informatieavond over de HSL op 16 november 2009 dat mensen een eigen verantwoordelijkheid hebben als ze gaan wonen in gebieden met geluidsproblemen. Helemaal mee eens. Je moet folders van makelaars met een grote schep zout nemen. Maar de uitspraak van De Rijke op een door de gemeente georganiseerde informatieavond is absurd als het college van Burgemeester en Wethouders bouwplannen aanprijst als *“rustig”* en *“geen last”*, en informatie over de problemen eerst belooft, en dan niet geeft. Dan zijn de zogenaamde inspanningen van het college als het gaat om steun aan de burgers voor de HSL, het vliegveld en de A16/A13 toch ook krokodillentranen: eerst cashen voor de gemeentekas, en dan de rijksoverheid de schuld geven.

Zoals het nu gaat, gaat dit leiden tot zeer grote schadeclaims. Nog groter dan de financiële strop waar de gemeente nu bang voor is, als ze eerlijk worden. En veel moeten afschrijven.

Op 3 maart zijn er weer verkiezingen voor de gemeenteraad. Sluit een verbond met de kandidaat van uw keuze. *“Ik stem op jou als je 1. zorgt dat er niet meer wordt gebouwd waar mensen geen kans hebben op een redelijk leefklimaat, en 2. zorgt dat de gemeente eerlijk vertelt aan de bevolking wat er aan de hand is”*. De kandidaat die dat belooft, en ook garandeert dat zijn of haar partij daar achter staat, die verdient een stem in de gemeenteraad. Een mooi begin is te maken als de kandidaatradsliden zich gaan inzetten voor een Lansingerlandse versie van de Motie Beynen uit Rotterdam uit 1998: een inspanningsverplichting om geen nieuwe woningbouw te laten plaatsvinden binnen een bepaalde geluidszone.

Landelijk is men al zo ver als het gaat om luchtvaart. Geen bouwplannen meer binnen de 20 Ke-contour. Nu nog wat meer realisme met snelwegen en hogesnelheidslijnen. Immers: burgers die voor de mal worden gehouden als bij Wilderszijde, worden al snel Wilders-stemmers.



NB: de ZoRo-bus (stippellijn bij de HSL) is inmiddels noordelijk/westelijk van de HSL komen te liggen, ook tegen de HSL aan. De MER lezend heeft dat gevolgen voor de geluidswaarde. "De afname van het aantal geluidbelaste woningen in variant 2 t.o.v. variant 1 is onder andere het gevolg van een betere ontsluiting van het gebied [door de ZoRo-bus]. Ten gevolge van de ZORO-lijn wordt in beide varianten de voorkeursgrenswaarde niet overschreden.", staat op blz. 104. Ik vond niet hoe dat met de nieuwe ligging van de lijn is opgelost.

Bronnen van de over elkaar gelegde plaatjes:

- Gemeente Bergschenhoek, "Milieueffectrapport Wilderszijde", 8 september 2005, figuur 9.1, blz. 102, www.vlinderstrik.net/documenten/mer_wilderszijde.pdf
- Gemeente Lansingerland, "Masterplan Wilderszijde", oktober 2006, www.lansingerland.nl/index.php?simaction=content&mediumid=12&pagid=688&fontsize=12&stukid=1870
- Rijkswaterstaat, "A13/A16: zes varianten voor nader onderzoek", augustus 2008, variant 3 is inmiddels gekozen, www.rijkswaterstaat.nl/wegen/plannen_en_projecten/a_wegen/a13/a13_a16_rotterdam/varianten/
- Gemeente Lansingerland, "Ontwerp Hans van Heeswijk Architecten" gemeentehuis, 20 december 2007, www.lansingerland.nl/plaat.php?fileid=4263

De oranje en paarse zones

De 600-meter-zone is afkomstig uit art. 74 Wet Geluidhinder wat betreft de zone rond de A16/A13. Wat betreft de HSL verwijst het naar de website van ProRail

www.prorail.nl/Publiek/Infraprojecten/HSLZuid/Geluid/Pages/Home.aspx waarin staat dat de Projectorganisatie Rijkswaterstaat HSL-Zuid in het verleden alle woningen tot op een afstand van circa 600 meter vanaf het spoor nauwkeurig heeft onderzocht op mogelijke geluidsoverlast afkomstig van rijdende treinen op de HSL. Dit in verband met de 57dB(A)-grens, de grens waarboven het leefklimaat "matig" wordt. Vanzelfsprekend zijn er geluidsmaatregelen om de geluidsoverlast tegen te gaan, maar omdat er andere treinen rijden dan gepland kan daar niet zo maar worden uitgegaan dat die alles tegenhouden. TNO zegt in het rapport uit oktober 2005 dat de HSL niet is ontworpen voor het huidige gebruik. Verder geven zowel het DCMR-rapport als het TNO rapport aan dat er iets aan de hand is met de geluidsmaatregelen bij Berkel en Rodenrijs, waardoor het geluid veel harder klinkt. TNO mat 14 dB(A) méér dan verwacht. Als straks de definitieve hogesnelheidstreinen gaan rijden is het probleem niet vanzelfsprekend opgelost. Daarom moet als veilige marge de oorspronkelijke 600 meter worden aangehouden als maat voor het gebied waarin mensen ernstige hinder kunnen hebben van de treinen.

Bij grootschalige ingrepen in rijks- en provinciale wegen, de aanleg van nieuwe wegen en grootschalige projecten binnen een zone van circa 1 kilometer langs deze wegen, studie wordt gedaan naar de effecten hiervan op het landschap. (Bron: Grontmij, www.provinciegroningen.nl/informatiebalie/publicaties/n360grondelf.pdf) Het is dus niet onlogisch te veronderstellen dat omgekeerd de overheid burgers binnen die zone actief informeert over mogelijke gevolgen van de ingrepen op het leefklimaat. Bovendien komen klachten van zelfs 1,2 kilometer over de HSL: mensen die 's morgens ontwaken van de eerste trein.

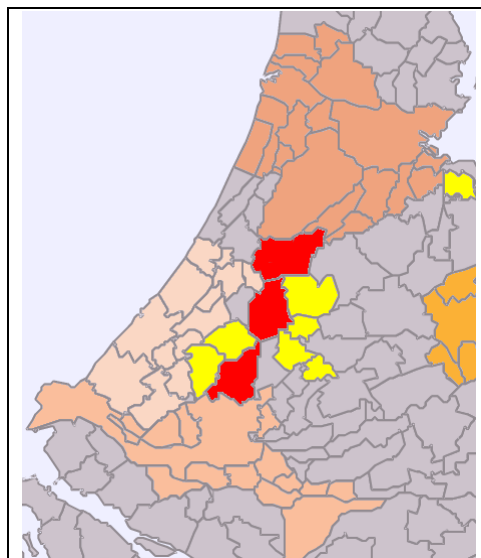
Gemeenten die geluidskarten maken

Rood: van boven naar beneden gemeenten in het HSL traject die geen geluidskarten maken: Kaag en Braassem, Rijnwoude, Lansingerland. De andere niet-grijze gemeenten maken ze wel. Zevenhuizen-Moerkapelle en Zoeterwoude zijn ook nog grijs in dit gebied, maar niet in de HSL zone.

Illustratie: JS, samengesteld uit informatie op www.polka.org/index.php?id=233, zie voor onderbouwing www.politiekactief.net/artikelen/0909herrie.shtml

Andere bronnen:

- C. van der Burg, "Rotterdam HAIRieport en HSheL", in: De Heraut, 3 februari 2010, www.heraut-online.nl/heraut-online/index.php?itemid=12561
- Gerrit Kool, "Een nieuwe woonwijk onder aanliegroute Rotterdam Airport", in: De Heraut, 21 maart 2007, www.heraut-online.nl/heraut-online/index.php?itemid=3531
- Bestemmingsplan Wilderszijde II: www.lansingerland.nl/document.php?fileid=14135&m=12&f=29c6f480f53194057f07710add289a93&attachme nt=1&c=5210
- De DCMR-rapporten uit 1998 en 1999: www.dcmr.nl/nl/actueel/_content/gemeenschappelijk/nl/documents/nieuws/2009/11/Klachten-HSL.html
- De gewraakte informatie van de Gemeente Lansingerland over respectievelijk Parkzoom, Rodenrijse Zoom en Wilderszijde op www.lansingerland.nl/index.php?simaction=content&mediumid=12&pagid=668&fontsize=12&stukid=6122, www.lansingerland.nl/index.php?simaction=content&mediumid=17&pagid=984&fontsize=12 en www.lansingerland.nl/index.php?simaction=content&mediumid=12&pagid=680&fontsize=12
- 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



- TNO, "Evaluatie van de geluidemissie van de HSL-Zuid", 15 oktober 2009, en brief van minister Eurlings aan de Tweede Kamer d.d. 13 november 2009, www.tno.nl/content.cfm?context=overtno&content=nieuwsbericht&laag1=37&laag2=2&item_id=2009-11-17%2012:24:40.0
- Gemeente Bergschenhoek, "Milieueffectrapport Wilderszijde", 8 september 2005, www.vlinderstrik.net/documenten/mer_wilderszijde.pdf
- Gemeente Lansingerland, "Informatieavond vrije kavels De Kade, vragen en antwoorden", 11 september 2009, www.lansingerland.nl/index.php?simaction=content&mediumid=12&pagid=680&fontsize=12&stukid=1729
- 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&attachme nt=0&c=8389
- Voor de gezondheidsrisico's van geluidhinder, zie www.volkskrant.nl/wetenschap/article1133258.ece/Slapen_naast_snelweg_ondermijnt_geheugen en 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
- De Motie Beynen staat niet online, maar de inhoud komt neer op wat staat in www.bds.rotterdam.nl/content.jsp?objectid=186922 : "de motie Beynen e.a., die de raad op 12 februari 1998 aannam. De motie is erop gericht geen nieuwe woningbouw te laten plaatsvinden binnen een bepaalde geluidszone. Een uitzondering kan worden gemaakt voor kleinschalige vervanging van bestaande woningen."
- Wethouder De Rijke (CDA) zei op de informatieavond van 16 november 2009: "Op de opmerking over verkeerde voorlichting aan de burgers reageert wethouder De Rijke dat het best gebeurd zal zijn, en misschien wel meerdere keren, dat mensen hier met andere verwachtingen een huis hebben gekocht. Volgens hem is het niet bewust gedaan. Hij vindt dat zowel de overheden als de mensen zelf een verantwoordelijkheid hebben om goede informatie te verzamelen." Bron: Gemeente Lansingerland, "Verslag informatieavond HSL op 16 november 2009 in de Veilinghal FloraHolland te Bleiswijk", blz. 6, www.lansingerland.nl/document.php?fileid=23873&f=9801cd5ede5a7f3f38e4ec70f1d780a9&attachment=1&c=15985&m=1
- Vrijstelling voor het noordelijk tracé van de ZoRo-bus: www.lansingerland.nl/document.php?fileid=17461&m=1&f=24495a1d3da130d9149f7862e4c8fe73&attachme nt=0&c=12277 en alternatieven uit 2007 in www.lansingerland.nl/document.php?fileid=11072&m=1&f=1964dd0b94ac9db235aca9790e7af478&attachme nt=0&a=76
- Kabinetsbeleid (Nota Ruimte, www.vrom.nl/notaruimte) is dat er niet meer bouwplannen mogen komen voor gebieden binnen de 20 Ke-contour. Laat staan dicht tegen de 35 Ke-contour. "In lijn met de doelstelling ten aanzien van de 20 Ke-contour uit diezelfde PKB en met de uitgangspunten van de Schipholwet, wordt thans in de Nota Ruimte bepaald dat er, buiten de locaties die reeds in de verstedelijkingsafspraken zijn vastgelegd, geen nieuwe uitleglocaties binnen en aan die 20 Ke-contour kunnen worden ontwikkeld." Bron: Ministerie van Vrom, "Overzicht van gehanteerde doelen" bij Nota Ruimte, 2004, www2.vrom.nl/notaruimte/download/get.asp?file=download/0205000000.pdf
- Art. 4.4 Besluit Geluidhinder: "Tot aanleg of wijziging van een spoorweg [...] wordt [...] niet overgegaan dan in overeenstemming met een besluit van burgemeester en wethouders", www.st-ab.nl/wettennr05/0502-002_Besluit_geluidhinder.htm
- Art. 111a Wet Geluidhinder: "Indien [...] een hogere geluidsbelasting dan 48 dB vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, onderscheidenlijk een hogere geluidsbelasting dan 55 dB vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen als de ten hoogste toelaatbare is vastgesteld, treffen burgemeester en wethouders met betrekking tot de geluidwering van die gevels maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen in geval van geluidsbelasting vanwege wegen ten hoogste 33 dB, onderscheidenlijk vanwege spoorwegen ten hoogste 35 dB bedraagt.", www.st-ab.nl/wetten/0502_Wet_geluidhinder_WGH.htm
- Art. 328bis Wetboek van Strafrecht: "Hij die, om het handels- of bedrijfsdebet van zichzelf of van een ander te vestigen, te behouden of uit te breiden, enige bedrieglijke handeling pleegt tot misleiding van het publiek of van een bepaald persoon, wordt, indien daaruit enig nadeel voor concurrenten van hem of van die ander kan ontstaan, als schuldig aan oneerlijke mededinging, gestraft met gevangenisstraf van ten hoogste een jaar of geldboete van de vijfde categorie.", www.st-ab.nl/wetten/0474_Wetboek_van_Strafrecht_Sr.htm