



CDA-fractie Lansingerland
T.a.v. dhr. J. van der Burg
Noordeindseweg 310
2651 LM BERKEL EN RODENRIJS

Afdeling
**Vergunningverlening &
Handhaving**
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Rianne Horst
Telefoon
(010) 800 40 00
E-mail
info@lansingerland.nl
Fax
(010) 800 40 01

Datum 22 februari 2011
Ons kenmerk U11.02755
Uw brief van 24 januari 2011

Onderwerp **Ontheffing geluidhinder voor het
uitvoeren van slijpwerkzaamheden
aan het spoor van de HSL**

Geachte heer Van der Burg,

Bij besluit van 20 december 2010, verzonden op 22 december 2010, is aan BAM Rail, vertegenwoordigd door Kuiper & Burger Advies- en Ingenieursbureau, op grond van artikel 4.6 lid 2 van de Algemene Plaatselijke Verordening Lansingerland 2010 (hierna: APV) een ontheffing geluidhinder voor het jaar 2011 verleend ten behoeve van het in de nachtperiode uitvoeren van slijpwerkzaamheden aan het spoor van de HSL. Naar aanleiding van dit besluit heeft u namens de CDA-fractie van de gemeenteraad schriftelijk een aantal vragen aan het college gesteld. Hierna volgt de beantwoording van deze vragen.

Vraag 1:

In de ontheffing is een maximaal geluidsniveau voorgeschreven, maar geen maximum gesteld aan het aantal nachten waarin geslepen kan worden. Waarom niet?

Antwoord:

Het aantal nachten kan niet op voorhand worden bepaald en is afhankelijk van de staat van het spoor. Deze gegevens zijn nog onbekend over het spoor van de HSL. Het monitoringsprogramma over het akoestisch slijpen van het spoor van de HSL is nog lopend.

Een spoor wordt normaal 1 tot 2 keer per jaar geslepen en afhankelijk van de staat van het spoor en de gebruikte slijptrein rijdt de trein 5 tot 11 keer over het spoor. Daar het twee sporen betreffen zullen omwonenden 2 tot 4 nachten per jaar overlast kunnen ervaren van de slijpwerkzaamheden. Of dit ook opgaat voor het spoor van de HSL is niet zeker, nu het bovengenoemde monitoringsprogramma nog loopt. Het is tot uiterlijk 2 weken voor de aanvang van de werkzaamheden onduidelijk waar de slijpwerkzaamheden worden verricht.

Vraag 2:

Volgens onze informatie voldoet het nu voorgeschreven maximale geluidsniveau niet aan de in het Tracébesluit voorgeschreven nachtelijke waarde. Deze ligt aanzienlijk lager.

- a. Wat is de onderbouwing voor de gekozen geluidswaarde?
- b. Waarom is de nachtwaarde uit het Tracébesluit niet als eis gesteld?

Antwoord:

Het Tracébesluit heeft alleen betrekking op de besluitvorming omtrent de aanleg van de HSL. Op basis van de normen in de Wet geluidhinder wordt berekend wat de verwachte geluidsbelasting zal zijn en welke maatregelen (geluidsschermen e.d.) nodig zijn. Na de aanleg is het Tracébesluit als het ware 'uitgewerkt'. De geluidgrenswaarden van het Tracébesluit zijn voor deze situatie daarom niet het wettelijke beoordelingskader. Bovendien betreft de nachtwaarde uit het Tracébesluit een jaargemiddelde waarde, die bij kortdurende activiteiten zoals de slijpwerkzaamheden onvoldoende bescherming biedt tegen slaapverstoring. Binnen een jaargemiddelde grenswaarde zijn immers (strikt genomen) zeer hoge kortdurende geluidsniveaus mogelijk.

Het ingenieursbureau DGMR heeft in opdracht van BAM rail een akoestisch onderzoek verricht. Het onderzoeksrapport¹ bevat een inschatting van de te verwachten geluidbelasting (equivalente geluidniveau (LAeq)) van het slijpen op woningen in Nederland. Op basis van de in het rapport genoemde kentallen kan voor de verschillende baanvakken in Nederland de te verwachten geluidbelasting worden bepaald. Hierbij zijn de volgende factoren meegenomen: de hoogte van het spoor ten opzichte van het maaiveld, de aard van de bodem, de afstand van de woningen tot het spoor, de hoogte van de woningen, de aanwezige bebouwing en het type slijptrein.

Uit dit onderzoek blijkt dat, uitgaande van de 'worst-case scenario', in de gemeente Lansingerland de geluidbelasting (equivalente geluidniveau) op de woningen ten hoogste 55 dB(A) zal zijn. Uitgangspunten hierbij zijn dat:

- de woningen op 50 meter afstand van het spoor liggen (dit is alleen het geval bij Parkzoom);
- een spoor op 4 meter boven maaiveldhoogte ligt (bij Parkzoom ligt het spoor verdiept);
- het gebied tussen de woning en het spoor 100 % geluidreflecterend is (het HSL-spoor ligt deels in een tunnelbak, dat voor een deel van absorberend materiaal is gemaakt);
- een beoordelingshoogte op 8 meter ligt (i.c. staan er tevens flats);
- een slijptrein voor doorgaand spoor met veel slijpbewegingen.

Het piekgeluid op de woningen zal vanwege het continue karakter van het werk slechts een paar dB hoger zijn. In dit kader is - evenals in het verleden voor het slijpen van het spoor van de Randstadrail en voorheen de Hofpleinlijn - gekozen voor een maximale geluidswaarde van 60 dB(A).

Vraag 3:

Wordt de door het slijpen geproduceerde hoeveelheid geluid opgeteld bij de totale HSL geluidsproductie voor 2011? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De Wet geluidhinder geeft het akoestisch beoordelingskader voor de besluitvorming rond de aanleg van nieuwe spoorlijnen, het wijzigen van bestaande spoorlijnen waar al vervoer op plaatsvindt en de bouw van woningen langs bestaande spoorlijnen. Op grond van artikel 105 van deze wet zijn in het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs) eisen met betrekking tot de aard, samenstelling, wijze van aanleg of gebruik van de spoorweginfrastructuur opgenomen om de geluidshinder van een spoorweg te beperken of te voorkomen. Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State² volgt, dat het Bgs enkel betrekking heeft op gepland vervoer van een samenstelling van railverbindingen die onder

¹ Kentallen geluidsimmissie slijptreinen, rapportnummer I.2005.0278.00.R001 d.d. 9 juni 2005

² AbRvS 9 juli 2008, LJN: BD6751, 200707098/1

treinnummers rijden en die zijn opgenomen in een dienstregeling. Nu de slijpwerkzaamheden met de slijptreinen niet zijn voorzien in een dienstregeling, valt de geluidhinder die deze treinen veroorzaken niet onder de werking van het Bgs. Nu bij de berekening van de jaargemiddelde geluidsbelasting op grond van het Reken- en meetvoorschrift 2006, wordt uitgegaan van de dienstregeling voor 2011, wordt de geluidsbelasting ten gevolge van het slijpen dan ook niet meegerekend.

Volgens de DCMR is de bijdrage van het slijpgeluid aan de jaargemiddelde geluidbelasting vanwege het treinverkeer op de HSL echter praktisch verwaarloosbaar. De slijptrein veroorzaakt niet veel meer geluid dan een normale passerende trein en binnen een jaargemiddelde grenswaarde zijn (strikt genomen) hoge kortdurende geluidniveaus mogelijk.

Inleiding vraag 4:

Op verzoek van het bevoegd gezag moet het geluid door een meting worden aangetoond. Hieruit volgt dat vooralsnog pas gemeten wordt, nadat een klacht bij het bevoegd gezag is geuit.

Vraag 4a:

Waarom wordt gekozen voor het pas gaan meten na een klacht en waarom niet al tijdens de uitvoering van de werkzaamheden?

Antwoord:

Uit voornoemd akoestisch onderzoek van ingenieursbureau DGMR is gebleken dat de verwachte geluidbelasting van het slijpen op de woningen beperkt zal zijn. Het geluid van de slijptrein is vergelijkbaar met het geluid van een normale passerende trein. Bovendien is volgens de DCMR uit ervaring binnen het Rijnmondgebied gebleken dat het slijpen van de sporen dat incidenteel in de nachtperiode plaatsvindt niet tot klachten leidt, mits de omwonenden van te voren op de hoogte worden gesteld. In dit kader is enkel als voorwaarde opgenomen dat op het verzoek van het bevoegd gezag metingen moeten worden uitgevoerd.

Vraag 4b:

Hoe kan überhaupt een zorgvuldige beoordeling van een klacht plaatsvinden, als er geen bij die specifieke klacht bijbehorende meetresultaten beschikbaar zijn?

Antwoord:

Als voorwaarde is opgenomen dat op het verzoek van het bevoegd gezag metingen moeten worden uitgevoerd. Indien de situatie daartoe aanleiding geeft kan het bevoegd gezag dus om metingen verzoeken. In een situatie waarin nog geen metingen verricht zijn kan de politie beoordelen of het nodig is om in te grijpen.

Vraag 4c:

In de ontheffing wordt geen meetmethode bij klachten voorgeschreven. Om handhaving mogelijk te maken is deze wel vereist; waarom dan niet opgenomen?

Vraag 4d:

Bestaat er wel voldoende zekerheid over het voorhanden hebben van een meetmethode op de gevel, die bij handhaving als wettig bewijsmiddel kan dienen?

Antwoord vragen 4c en 4d:

In de ontheffing wordt het maximale geluidniveau L_{Amax} genoemd. Het maximale geluidniveau L_{Amax} is een algemeen begrip dat gedefinieerd is in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 en de daarin opgenomen Handleiding meten en rekenen industrielawaai (1999). De meetmethode is niet opgenomen in de ontheffing. Voor de duidelijkheid had dit beter wel opgenomen kunnen worden. In de Circulaire bouwlawaai 2010 wordt echter voorgeschreven dat de geluidbelasting moet worden bepaald conform de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (1999). Op deze wijze is de meetmethode vastgelegd.

Vraag 4e:

Staat onomstotelijk vast welke overheid hiervoor bevoegd gezag is?

Antwoord:

De gemeente is het bevoegd gezag, omdat deze vorm van geluidhinder onder de APV valt. Op grond hiervan is de gemeente bevoegd gezag om eventueel handhavend op te treden indien de voorwaarden in de verleende ontheffing niet worden nageleefd. Het toezicht hierop zal in de praktijk plaatsvinden door de politie in samenwerking met de DCMR. De DCMR zal zo nodig geluidsmetingen verrichten.

Vraag 4f:

Welke handhavingmiddelen staan het bevoegd gezag in dit geval ter beschikking?

Antwoord:

In de ontheffing is opgenomen dat de gemeente, politie en/of de DCMR zonodig aanwijzingen kunnen geven in het kader van de openbare orde en veiligheid, die op grond van de ontheffing direct moeten worden opgevolgd. In het uiterste geval kan de ontheffing worden ingetrokken en/of kunnen de slijpwerkzaamheden worden stilgelegd.

Vraag 5:

De informatieplicht naar omwonenden beperkt zich tot een straal van 100 meter, terwijl de werkzaamheden in de nacht plaatsvinden en de DCMR in eerdere rapportages heeft vastgesteld dat HSL-geluidshinder tot 800 meter draagt.

Hoe is men gekomen tot het voorschrijven van een straal van slechts 100 meter?

Wat gaat de gemeente doen om ook omwonenden op grotere afstand, over de concrete tijdstippen en tijdsduur van de slijpwerkzaamheden adequaat te informeren?

Antwoord:

De gekozen straal van 100 meter is overgenomen uit de ontheffing geluidhinder die in het verleden is verleend. Aanvrager, Kuiper & Burger Advies- en ingenieursbureau, heeft bezwaar gemaakt tegen deze voorwaarde, omdat zij van mening is dat het voorschrift praktisch niet haalbaar is.

Bij slijpwerkzaamheden kan in een nacht een traject van enkele tientallen kilometers geslepen worden. Dit betekent dat voor een enkele nacht slijpen enkele honderden tot duizenden adressen aangeschreven moeten worden. Voorts geeft zij aan dat in het merendeel van de gevallen de slijpwerkzaamheden eruit bestaan, dat een slijptrein één tot drie maal voorbij komt rijden met een snelheid van enkele kilometers per uur, waarbij een hoeveelheid geluid geproduceerd wordt die vergelijkbaar is met het geluid van een normale passerende trein. Gemiddeld gebeurt dit voor een omwonende slechts één of twee keer per jaar.

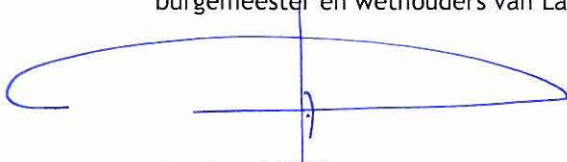
Volgens Kuiper & Burger Advies- en ingenieursbureau zijn er bij BAM Rail geen klachten bekend van omwonenden over de slijpwerkzaamheden. Zij concludeert hieruit dat de omwonenden weinig tot geen hinder ondervinden van de werkzaamheden. In dit kader is Kuiper & Burger Advies- en ingenieursbureau van mening dat het voor iedere inzet van een slijptrein moeten aanschrijven van een dusdanige grote groep omwonenden van het spoor voor BAM Rail een administratieve en financiële belasting betekent, die niet in verhouding staat tot de hoeveelheid veroorzaakte overlast.

De DCMR heeft bevestigd dat het geluid van de slijptrein vergelijkbaar is met het geluid van een normale passerende trein. Voorts blijkt volgens de DCMR uit ervaring binnen het Rijnmondgebied, dat het slijpen van de sporen dat incidenteel in de nachtperiode plaatsvindt, niet tot klachten leidt.

Datum 22 februari 2011
Ons kenmerk U11.02755

Gelet op het feit dat het spoor van de HSL door de gehele gemeente loopt en in een nacht een traject van enkele tientallen kilometers geslepen gaat worden, waardoor BAM Rail voor iedere nacht een enorme groep omwonenden moet aanschrijven en het gegeven dat de geluidshinder verder draagt dan 100 meter, is het college voornemens de voorwaarde te wijzigen in de verplichting dat minimaal twee weken voorafgaande aan de uitvoering van de nachtelijke werkzaamheden een aankondiging in het plaatselijke huis-aan-huisblad "De Heraut" moet worden geplaatst.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, sweeping horizontal stroke with a vertical line intersecting it near the center.

drs. ing. Ad Eijkenaar
Secretaris

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, stylized initial 'E' followed by the name 'Ewald van Vliet' in a cursive script.

Ewald van Vliet
Burgemeester