

AFSPRAAK IS AFSPRAAK



Door: Joost Smits

www.PolitiekActief.Net

20-1-2012

Afspraken en verwachtingen over het geluid van de hogesnelheidslijn

- Berkel en Rodenrijs en Bergschenboek hebben afdwingbare akkoorden gesloten over de geluidsproductie van de hogesnelheidslijn
- De gemeente Lansingerland kan voor Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek op een aantal waarnemingspunten lagere waarden eisen dan 57 dB(A)
- De scholen langs de HSL zouden zich moeten mengen in de discussie, om aanspraak te maken op lagere geluidsdruk, ook in verband met de cumulatie door Rotterdam-The Hague Airport.
- De dienstregeling uit het Tracébesluit levert meer herrie op dan toegestaan.
- De dienstregeling die men van plan is in de concessie en besluit Ministerraad wijkt tientallen treinen per dag af van de dienstregeling waarop het Tracébesluit is gebaseerd.
- De geluidswaarden waarop de politiek nu reageert worden in 2012 nog eens ver overschreden als er niet onmiddellijk wordt ingegrepen.
- Zonder ingrijpen vroeg in 2012 wordt het een "rampjaar". Met invloed op het leefklimaat binnen in de woningen.
- Een oplossing is mogelijk in twee fasen
- Het valt te betwijfelen of het mogelijk is de geplande aantallen hogesnelheidstreinen per dag, of zelfs maar de dienstregeling 2012, te laten rijden binnen de vastgestelde geluidsruimte zonder "Dak op de Bak".

Dit is versie 3.7 (definitief, 29 januari 2012, kaartfout verbeterd)

Afspraak is Afspraak

“AFSPRAKEN EN VERWACHTINGEN OVER HET GELUID VAN DE HOGESNELHEIDSLIJN”

INLEIDING | EEN

De staat van het bestuur van de meeste gemeenten en deelgemeenten in Nederland is, voor zover ik het kan beoordelen, redelijk ordentelijk. Er wordt procentueel maar een beperkt deel van de begroting gespendeerd aan de privé- en zakelijke belangen van de bestuurders, onder het mom van de verzorgingsstaat wordt een iets groter percentage uitgedeeld aan een deel van de achterban in de vorm van subsidies, en voor de rest van de politieke achterban plus het niet-geëngageerde deel van de bevolking (90%) kwijt men zich redelijk van de taken van de "nachtwakerstaat" plus sociale zaken. Het nest is min of meer opgeruimd, en men kan er tamelijk veilig en gezond vertoeven. Men kan heel oud worden zonder last te hebben van de gemeente.

Zo niet in Lansingerland. Of het nu gaat om een wat ouder dossier als de UPC-gelden, of actuele zoals de lasten van de huisvuilophaal, de gemeentelijke financiën, gevaarlijke pijpleidingen vlakbij woningen, of overlast van de hogesnelheidslijn: het gemeentebestuur brengt netto vooral schade toe aan de belangen, veiligheid en gezondheid van de inwoners. Hoewel individuele gemeenteraadsleden op dossiers veel werk verzetten, is de algemene teneur een van "bij de pakken neerzitten". De gemeenteraad lijkt liever te vergaderen over bijzaken, bij voorkeur in het geheim. De verontwaardiging wanneer een raadslid het aandurft om kritische vragen te stellen over de bestuurscultuur is 10 maal groter dan over de al sinds december 2008 in de Lansingerlandse politiek bekende geluidsproblematiek van de hogesnelheidslijn. Terwijl uitkeringsgerechtigden zonder blozen ook irrelevante persoonlijke informatie moeten overleggen.

Op 26 januari mag nota bene een wethouder inspreken in de Tweede Kamer, maar de inspreektekst, opgesteld in samenwerking met fractievoorzitters, wijst op (wederom) een slappe bedoening.¹ Als je geen hard punt maakt, kun je net zo goed niet gaan. Kun je wel een hard punt maken, is de tegenvraag? Wat was eigenlijk afgesproken?

HISTORIE | TWEE

Sinds september 2009 een artikelreeks begon over de hogesnelheidslijn op mijn hobbyblog, kreeg ik veel informatie toegestuurd. Enveloppen in de bus, discs met gegevens, email. Een van die discs was een cd met allemaal cijfertjes, getiteld "DHV Rekenmodel", uit 1997. Destijds kon ik veel niet thuisbrengen. Het waren geografische coördinaten, maar in een formaat dat ik niet herkende. En het belang van rekenuitkomsten van 14 jaar eerder was ook niet gelijk prioriteit.

Nu de wethouder mag inspreken was het tijd die cd weer eens voor de dag te halen. Door ander cartografisch werk, in verband met mijn "echte" onderzoekswerk, werden de coördinaten in de tabellen opeens wel duidelijk. Het blijkt te gaan om Rijksdriehoekskoördinaten, een algemeen in Nederland gebruikt systeem, met de kerktoren van Amersfoort als kadastraal middelpunt². Met een macro in Excel zijn de coördinaten te benaderen die ook Google Maps gebruikt. En Google heeft mooi online gereedschap dat Google Fusion Tables³ heet, en waarmee je tabellen uit Excel snel in een kaart kunt omzetten. Dat valt dan te combineren met informatie zoals die te vinden is in de diverse HSL-rapportages.

De gemeente liet (voor veel geld) een historisch dossieronderzoek (met veel spelvauten) maken, maar opvallend genoeg staat daar niet alles in, en is het niet voorzien van een nadere uitwerking tot een strategie. Ik heb de indruk dat er niet genoeg gebruik wordt gemaakt van de informatie die voorhanden is over de afspraken, in analytische en strategische zin.

Dit rapport dient meer de omwonenden dan de politiek. De omwonenden die last hebben van de herrie, en steeds de overheid om de hete brij zien heendraaien, en misschien denken "ben ik nou gek?". Dit rapport is een poging dat recht

¹ www.lansingerland.nl/internet/hsl-actueel_42725/item/inbreng-vaste-kamercommissie-iampm-26-januari-2012_36493.html

² http://nl.wikipedia.org/wiki/Geografisch_middelpunt_van_Nederland

³ www.google.com/fusiontables/Home/

te zetten. Te laten zien welke verwachtingen werden gewekt, en hoe daar niet aan wordt voldaan. Ook als omwonenden de komende jaren hun recht nog niet krijgen.

De gevel van woningen, met een openstaande ventilatie-opening (bijv. een raam), moet een deel van het geluid tegenhouden. Als de herrie toeneemt, dan werkt dat niet goed, en moeten aanpassingen worden gedaan. Of de woonbaarheid vermindert. En de gezondheid van de bewoners. En de waarde van de woning. De bedoeling is dat er binnen in de woningen niet meer dan 35 decibel aan geluid is. Dat wordt in lijn met Europese regelgeving sinds kort uitgedrukt in dB. Het is 37 dB(A) volgens de oude norm die gold bij de aanleg van de hogesnelheidslijn. Daarbij hoort een geluidsbelasting van 55 dB, of 57 dB(A) volgens de oude norm, op de gevel. Bij hogere geluidsbelasting moeten aanpassingen worden aangebracht. Je kunt dus niet onbeperkt herrie maken bij woningen zonder consequenties.

De geluidsbelasting wordt berekend met een jaargemiddelde. Nadat TNO in november 2009 schreef dat de eerste dienstregeling van de HSL "van september 2009 niet gedurende een jaar [kan] worden gereden zonder in conflict te komen met de grenswaarden voor de geluidbelasting (die per woning zijn vastgelegd als een over een jaar gemiddelde etmaalwaarde)"⁴, werd bepaald dat het jaargemiddelde altijd wordt berekend over een kalenderjaar. Zo kreeg de rijksoverheid tijd om gedurende 2010 aanpassingen te maken aan treinen en spoor, en kon de overlastperiode september-december 2009 worden weggepoetst. Omdat de dienstregeling heel erg beperkt was, lukte dat nog.

In 2011 is onderzocht wat de geluidsbelasting voor een aantal woningen zou zijn van de gemiddelde dienstregeling in 2011, en uitgaande van maximumsnelheden van 160 km/uur. In januari 2011 reden minder treinen dan in december 2011. Bij een woning werd 60 dB(A) gemeten, bij een woning 56 en bij een 52. Als treinen de laatste drie maanden van 2011 harder dan 160 zouden rijden dan zou dat nog hoger worden.⁵ En inderdaad gingen een aantal treinen vanaf oktober veel harder rijden dan 160 km/uur.

Het probleem is enerzijds dat de geluidsschermen langs de HSL niet effectief zijn. Dat is al een aantal malen geconstateerd, onder andere door Lloyd's Register Rail Europe⁶, in een rapport dat bijna heel 2011 geheim werd gehouden, en is gebaseerd op studies die TNO al in 2010 op het bureau had liggen.

In december 2011 werd de dienstregeling 2012 ingevoerd, die nog drukker is, en waar meer hogesnelheidstreinen beschikbaar komen om harder dan 160 km/uur te rijden.

Het is duidelijk dat januari 2012 een hogere geluidsbelasting kent dan gemiddeld in 2011. En dat er maanden volgen die een nog hogere geluidsbelasting veroorzaken. Daarom valt te verwachten dat 2012 een "rampjaar" wordt voor de omwonenden. Met meer treinherrie in de woonkamer, de slaapkamer en de kinderkamer dan mag. Het jaargemiddelde voor 2012 kan alleen binnen de norm blijven als onmiddellijk wordt ingegrepen.

VERWACHTINGEN | DRIE

In het Tracébesluit voor de hogesnelheidslijn werden besluiten genomen over de aanleg en de wijze waarop geluid binnen de perken kon worden gehouden. Dat vond men toen heel belangrijk. Er was een felle discussie vooraf gegaan over de plaats van het traject. Moest het vooral over oud spoor, langs snelwegen, of dwars door het Groene Hart. Bij die laatste variant was het belangrijk het geluid te beperken in dit dichtbevolkte stuk Nederland. Zo kwam men op het maximum van 57 dB(A), omdat boven die wettelijke waarde nadere aanpassingen aan woningen moeten worden gemaakt.

We kunnen ervan uitgaan dat in die voorbereiding moeite werd gedaan om toch in ieder geval onder dat maximum te blijven, met een veiligheidsmarge. Op de cd staan vele zogeheten "waarnemingspunten". Daarbij wordt, uitgaande van een bepaalde hoogte van een geluidsscherm, uitgerekend hoeveel herrie verwacht mag worden op een bepaalde hoogte. Meestal 1,5 meter (begane grond) en 4,5 meter (slaapverdieping). Soms ook nog voor 7,5 en 10,5 meter,

⁴ TNO, "Evaluatie van de geluidemissie van de HSL-Zuid (dienstregeling september 2009)", 15 oktober 2009, blz. 27, www.tno.nl/content.cfm?context=overtno&content=nieuwsbericht&laag1=37&laag2=2&item_id=2009-11-17%2012:24:40.0

⁵ R. Wigbels, "Geluidmetingen HSL, Stand van zaken", Milieudienst Rijnmond DCMR, augustus 2011, middelste dia op blz. 3, www.lansingerland.nl/document.php?m=1&fileid=56395&f=c73326ff8ca1e7adfb9dad718a8b1f&attachment=0&a=611,

⁶ Lloyd's Register Rail Europe, "HSL Zuid: Inventarisatie aanvullende geluidsmaatregelen", 7 januari 2011, www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/11/08/hsl-zuid-inventarisatie-aanvullende-geluidsmaatregelen.html, onder andere op blz. 34 over de geluidsschermen bij Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek, die weer verwijst naar opmerkingen op blz. 32 over de aanleg, en op blz. 5 over de bureaustudies van TNO

blijkbaar vooruitlopend op de aanleg van appartementen. Soms ook voor meerdere gevels. Gevel Oost, Gevel Noord, enz., voor woningen die niet parallel stonden ten opzichte van de spoorlijn, maar gedraaid.

Voor dit rapport zocht ik naar wat de overheid nou eigenlijk maximaal verwachtte aan geluidsdruk op de gevels. Voor

3.3.4 Cumulatie van geluid

Beleid gemeente Lansingerland:

Gecumuleerde geluidbelasting	Beoordeling akoestisch klimaat
< 50 dB	Goed
50- 55 dB	Redelijk
55 -60 dB	Matig
60-65 dB	Tamelijk slecht
65- 70 dB	Slecht
>70 dB	Zeer slecht

Berkel en Rodenrijs gebruikte ik niet het alternatieve bestand horend bij een geluidsscherm van 2 meter, omdat het 3 meter is. Als er keuze was, gebruikte ik de gevel met de hoogste verwachting aan decibellen. Verder koos ik de slaapverdieping (4,5 meter), behalve als daar geen waarde voor was (dan 1,5 meter). Die waardes kunnen van een

waardering worden voorzien, zoals de gemeente Lansingerland die specificeerde in de Nota Hogere Geluidswaarden⁷.

Het RIVM heeft ook nog een waarde voor lager dan 45 dB: zeer goed. De "waarnemingspunten" kun je dan op de kaart een kleur geven: wit voor "zeer goed", groen voor "goed", geel voor "redelijk", oranje voor "matig" (Google Fusion heeft geen oranje bolletjes, dus zijn ze bruin), rood voor "tamelijk slecht" en donkerrood voor "slecht". Dan moet de moderne dosismaat dB worden omgerekend naar de oude maat dB(A) door 2 op te tellen. "Redelijk" eindigt bij 57 dB(A), en "matig" begint bij 58 dB(A). Vandaar dat 57 dB(A) in het Tracébesluit zou verschijnen.

Die kaart ziet er zo uit:



⁷ 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

A, B en C zijn de eerder genoemde werkelijke meetpunten uit 2010 en 2011. Klik op het plaatje van de kaart hierboven⁸ om naar Google Fusion te gaan. Vervolgens kun je op de bolletjes klikken om informatie te zien. Daar is ook de tabel te zien en te downloaden voor eigen gebruik. Het Ministerie spelde een flink aantal straatnamen verkeerd. Ik heb dat zo gelaten om nazoeken te vergemakkelijken. Opvallend is dat men een stukje van de hogesnelheidslijn vandaan een goed tot zeer goed leefklimaat verwachtte. Het is met deze informatie dat vervolgens de besluitvorming is opgezet, en de lobby gevoerd voor de aanleg.

BELOFTES | VIER

Decibellen

Een weerman kan zeggen "ik denk dat het morgen zonnig wordt". Dat is geen belofte, maar een verwachting. Een beleidsmaker, bijvoorbeeld bij het voorbereiden van de rijtoer van de koningin, werkt die verwachting om naar zekerheden. Moet de koningin een dikke jas meenemen, of niet. Moeten de lakeien regenpakken aan, of niet. Zodat de kans dat de rijtoer een ramptocht wordt zo klein mogelijk is.

Op dezelfde manier is er in 1998 een Tracébesluit genomen, rekening houdend met veiligheidsmarges. Daarom kun je stellen dat er in het Tracébesluit voor de hogesnelheidslijn (HSL) geen verwachtingen staan, maar beloftes. Uitspraken van bestuurders waar men juist vertrouwen aan kan ontleen. In een aantal documenten over de HSL staan de Tracéwaarden. Het gedetailleerde akoestisch onderzoek, waar alle waarden in zouden staan, heb ik nog niet ontvangen. Maar we hebben genoeg aan bijv. het "Akoestisch onderzoek nieuw alignement verdiepte bak HSL-Zuid - Berkel en Rodenrijs / Bergschenhoek" uit december 2001, of nog vollediger het "Akoestisch onderzoek nieuw alignement HVOB HSL-Zuid - Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek km 7.8-11.4" uit december 2004.⁹ In die laatste staat op blz. 12 een tabel met zowel een aantal van de waarnemingspunten uit 1997, als de decibelwaarde uit het Tracébesluit, als twee nieuwe waardes in verband met aanpassingen aan de tunnelbak ("half verdiepte open bak", ofwel HVOB) die midden tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek in ligt.

We kunnen nu de marge berekenen. Het gemiddelde verschil tussen de waarde van de waarnemingspunten van 1997 en 1998 is 4,993 dB(A). Er is blijkbaar een marge van 5 decibel aangehouden tussen wat men verwachtte, en wat is vastgelegd als waarde in de besluitvorming. Dat is heel veel. Decibellen lopen langs een logaritmische schaal. Drie decibel extra is een verdubbeling van de geluidsdruk. 5 Decibel is een factor 3,2. Met de marge verschaft de beleidsmaker zekerheden.

In 2001 werd besloten de tunnelbak iets anders aan te leggen. Om een indruk te krijgen wat dat betekende voor de herrie heb ik het gemiddelde uitgerekend van de waardes van mijn verzameling waarnemingspunten voor 1998 en 2001. Voor 1998 is dat 55,22 dB(A), en voor 2001 is het 53,17 dB(A). Met andere woorden: door die verandering zou er minder herrie zijn voor de omwonenden. Niettemin werd er besloten tot allerlei aanpassingen aan de schermen, waar over werd onderhandeld tot 2004. Het gemiddelde van die waardes is vervolgens 52,53 dB(A), nog iets minder.

In het historisch overzicht¹⁰, gemaakt door de gemeente Lansingerland, is te lezen dat steeds werd uitgegaan van het akoestisch onderzoek als leidraad, als belofte, als basis voor vertrouwen. "Wat betekent een aanpassing voor de omwonenden?"

Treinen

Om de relevantie van die verwachting en beloftes te duiden moeten we ook kijken naar het aantal treinen dat men wilde laten rijden op de HSL. Was dat alleen af en toe een trein naar Parijs, of meer? In december 2004 schreef het Ministerie in het "Akoestisch onderzoek nieuw alignement HVOB HSL-Zuid":

⁸ Ook hier te vinden: www.google.com/fusiontables/DataSource?snapid=S3670030cwO

⁹ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, "Akoestisch onderzoek nieuw alignement HVOB HSL-Zuid", 17 december 2004, www.politiekactief.net/files/RWS-Ak%20onderzoek041217.pdf

¹⁰ L. Voogelaar, "Hogesnelheidslijn in de gemeente Lansingerland - Dossieronderzoek bestuurlijke besluitvorming", april 2010, www.lansingerland.nl/document.php?m=1&fileid=56831&f=26a86f76af9421e9494e4f129d27a016&attachment=1&c=33679

2.1.1. Verkeersintensiteiten

Voor de HSL wordt uitgegaan van dezelfde verkeersintensiteiten als destijds aangehouden ten tijde van het TB van 1998. Onderverdeeld naar het aantal treinen en het aantal eenheden per uur is in tabel 3 en 4 een overzicht gegeven van de conform het Tracébesluit van april 1998 gehanteerde uitgangspunten voor de HSL.

Tabel 3 Aantal treinen per richting voor iedere periode voor 2015, Rotterdam-Schiphol.

	Thalys [treinen per uur]	shuttle treinen [treinen per uur]
dagperiode (07.00-19.00 uur)	2.90	2.00
avondperiode (19.00-23.00 uur)	2.75	2.00
nachtperiode (23.00-7.00 uur)	0.55	1.25

2.1.3. Snelheid

De snelheden waarmee de Thalys-treinen over het betreffende baanvak zullen rijden zijn ontleend aan de snelheidswegdiagrammen uit het Programma van Eisen van de HSL. Op het baanvak ter hoogte van de gemeente Bergschenhoek loopt de snelheid van de HST richting Amsterdam op van ongeveer 180 km per uur tot ongeveer 230 km per uur. Richting Rotterdam loopt de snelheid terug van 300 tot 260 km per uur. Het shuttlematerieel rijdt 220 km per uur. Het snelheidsverloop bij snelheden onder de 220 km per uur is voor beide typen treinen gelijk.

Zo zien we waarom de bij AnsaldoBreda bestelde treinen maar maximaal 250 km/uur rijden: meer is niet nodig om te voldoen aan de eisen van het Tracébesluit. We kunnen ook uitrekenen om hoeveel treinen het per dag gaat: 184,4 in beide richtingen (zie mijn tabel hieronder). De tabel uit het Tracébesluit met dat totaal van 184,4 is ook terug te vinden in het rapport van Bureau Peutz¹¹, dat het Ministerie bekend is via Kamervragen.¹² En in het rapport "Geluidmetingen HSL in Lansingerland" door de Milieudienst Rijnmond DCMR uit 2010.¹³

Hier kunnen we uit afleiden dat de verwachtingen uit 1997, en de beloftes uit 1998, 2001 en 2004, zijn gebaseerd op een dienstregeling met maximaal 184 treinen. Laat je meer treinen rijden, dan wordt de veiligheidsmarge van 5 decibel opgegeten.

Nu wordt ook het grote probleem van de HSL duidelijk. Zie bijvoorbeeld het persbericht uit november 2011:

*"Om de bedrijfsvoering van HSA gezonder te maken rijdt Fyra tussen Amsterdam en Rotterdam vanaf 2015 vier keer per uur in de daluren. Eerder was afgesproken dat deze trein dan vijf keer per uur zou rijden."*¹⁴

Dus: jippie, er rijden maar 4 shuttle treinen per uur in plaats van vijf in de daluren. Terwijl de lijn berekend is op 2 per uur. Volgens de Nederlandse Spoorwegen zijn Daluren: buiten spitsuren en weekend/feestdagen. Spitsuren: werkdagen 6.30 - 9.00 uur en 16.00 - 18.30 uur.¹⁵ Nu begint de dienstregeling van de Fyra om 6.00, en duurt die tot 0.00. Laat ik de NS-opgave volgen, zodat de spits straks begint om 6.30. Dan telt een dag 5 spitsuren, en 12 daluren tot de nachtperiode die volgens het Tracébesluit om 23.00 begint. De treinen rijden in twee richtingen. Laat ik de exploitant in dit verhaal een lol doen en even aannemen dat aan de dagranden maar 2 ritten per uur worden gereden in plaats van 4, en in de nacht geen treinen rijden.

¹¹ Bureau Peutz, "Onderzoek naar de geluidbelasting ten gevolge van de HSL-Zuid op de meetlocatie Boskade te Hoogmade", 2 maart 2011, www.politiekactief.net/files/SGG%20rapport%20PEUTZ%20V%201014-4-RA.pdf, tabel 2 op blz. 3 telt op tot 184,4

¹² Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu, "Lijst van Vragen 2011 D42027", 12 september 2011, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/nds-tk-2011D42027.pdf>

¹³ Rogier Wigbels, "Geluidmetingen HSL in Lansingerland - Geluidbelastingen vanwege het treinverkeer op de hogesnelheidslijn, gemeten ter plaatse van woningen", Milieudienst Rijnmond DCMR, 14 juni 2010, www.lansingerland.nl/internet/hsl-actueel_42725/item/dcmr-rapport-14-juni-2010_33673.html, eerste tabel van Bijlage 6, blad 6 (of blz. 56 van de PDF)

¹⁴ Persbericht Ministerraad, "Financiële problemen HSA opgelost", 18 november 2011, www.rijksoverheid.nl/regering/het-kabinet/ministerraad/persberichten/2011/11/18/financiele-problemen-hsa-opgelost.html

¹⁵ www.ns.nl/over-ns/nieuwscentrum/persberichten/2011/4/nieuwe-abonnementen-voordeliger-reizen-in-dal.html, onderaan

De Thalys rijdt in 2012 11x per dag naar Parijs. En terug. Volgens de vervoersconcessie uit juli 2009¹⁶ wordt dat flink opgevoerd:

"a. ten aanzien van internationale treinen:

i. een dienst Amsterdam-Brussel: 26 treinen per richting, per dag, welke zullen stoppen op de stations Schiphol Rotterdam Centraal en Antwerpen, en waarvan tien treinen per richting per dag als eindbestemming, respectievelijk vertrekpunt, Parijs zullen hebben;

ii. een dienst Den Haag-Rotterdam-Breda-Brecht-Antwerpen Centraal-Mechelen-Brussel Centraal-Brussel Zuid: acht treinen per richting, per dag;"

Dat zijn dus $26 \times 2 = 52$ treinen per dag langs Lansingerland. De treinen onder ii komen hier niet langs.

In een tabel (kolom Concessie verwijst naar de concessie uit juli 2009, Persbericht naar het persbericht van 18 november 2011):

	uren	Tracébesluit					Concessie Persbericht		
		Thalys [treinen per uur]	shuttletreinen [treinen per uur]	Totaal (2 richtingen)			uren	Thalys [per dag]	shuttletreinen [treinen per uur]
dagperiode (07.00-19.00 uur)	12	2,9	2	117,6	spits (6.30-9.00)	2,5		5	25
avondperiode (19.00-23.00 uur)	4	2,75	2	38	spits (16.00-18.30)	2,5		5	25
nachtperiode (23.00-7.00 uur)	8	0,55	1,25	28,8	dal (rest tot 23.00)	12		4	96
					nacht (5.00-6.00 en 23-24)	2		2	8
	24	6,2	5,25	184,4		19	26	16	206

Uitgaande van de concessie met de exploitant van de HSL, HSA, uit 2009, en de plannen van de Ministerraad uit november 2011 gaan er in de eindsituatie 22 treinen méér rijden dan waarop het tracé is berekend, of nog meer als de exploitant meer shuttletreinen wil laten rijden in de dagranden en de nacht.

Dat is niet het enige probleem. De Milieudienst Rijnmond DCMR maakte in 2010 een rapport over eigen geluidmetingen in Lansingerland.¹⁷ Daarin werd een prognose gemaakt voor de toekomst, uitgaande van de 184,4 Thalys- en V250-treinen die er dan rijden volgens het Tracébesluit:

locatie	geluidbelasting	overschrijding t.o.v.	
bron	Tb/Bp	DCMR-metingen 19/3 tot 19/5 2010	
maat	Letmaal	Letmaal	overschrijding
eenheid	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Saffier	56	62	6
Bachplein	55	61	6
Berkelseweg	53	65	12
Parkzoom 1	57	67	10
Kwelderplantsoen	57	68	11

DCMR wilde de beleidsmakers nog een plezier doen, door ook een scenario uit te rekenen waarbij de V250-treinen 6 decibel minder herrie maken dan de Thalys. Ook dat scenario vertoont alleen overschrijdingen van 4-9 dB(A). En volgens TNO wordt een verschil van 6 decibel niet gehaald.¹⁸

Ook in het rapport van Bureau Peutz zijn ze uitgegaan van de 184,4 treinen uit het Tracébesluit om een prognose te maken voor de eindsituatie. Hierbij is gebruik gemaakt van de geluidmetingen die door TNO zijn verricht in de omgeving van de HSL-Zuid aan de Boskade in Hoogmade. Voor die woningen was al bekend dat 57 dB(A) niet gehaald

¹⁶ "Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet", per 1 juli 2009, www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2009/06/09/20094923-bijlage-2-aanbieding-concessie-hogesnelheidsnet/20094923-bijlage-2-concessie-hogesnelheidsnet.pdf

¹⁷ Rogier Wigbels, "Geluidmetingen HSL in Lansingerland - Geluidbelastingen vanwege het treinverkeer op de hogesnelheidslijn, gemeten ter plaatse van woningen", Milieudienst Rijnmond DCMR, 14 juni 2010, www.lansingerland.nl/internet/hsl-actueel_42725/item/dcmr-rapport-14-juni-2010_33673.html, Tabel 7, blz. 19

¹⁸ TNO, "Geluidemissiemetingen aan V250 en Thalys treinen op HSL Rheda- en ballastspoor", 13 december 2010, www.politiekactief.net/files/TNO%20rapport%20V250%20en%20Thalys%20101213.pdf, Tabel 3 op blz. 12, zie ook www.politiekactief.net/artikelen/1108liegenhsl3.shtml over de individuele geluidsbelasting van de treinen

zou worden, en de hogere waarde van 60 dB(A) verleend. Peutz rekende uit wat het laten rijden van de uiteindelijke dienstregeling betekent:¹⁹

Omschrijving	Letmaal in dB(A)
toekomstig conform Tracébesluit	63
verleende hogere waarde geluidbelasting	60
overschrijding	3

Conclusie: uitgaande van een uiteindelijke dienstregeling met de 184 treinen Thalys en V250 van AnsaldoBreda past het niet. Laat staan met 206 treinen. Er gaat iets grandioos mis met de plannen van de Ministerraad uit 2011 en de Concessie uit 2009.

Afspraken gemeente Berkel en Rodenrijs

Het stuk "Akoestisch onderzoek nieuw alignment HVOB HSL-Zuid" noemt meerdere malen het overleg dat er was met de gemeente Berkel en Rodenrijs.

*"De studie naar de effecten van de alignmentwijzigingen tezamen met de invloed van de plaats van de geluidsschermen vanwege het Masterplan vormgeving, heeft er toe geleid, dat in overleg met de Gemeente Berkel en Rodenrijs in december 2001 besloten is de geluidsschermdimensies aan te passen en de geluidsafscherming richting Berkel en Rodenrijs te vergroten."*²⁰

*"Na de studie rond de alignmentwijziging in december 2001 en de afspraak tussen de HSL en de gemeente Berkel en Rodenrijs voor het aanbrengen van extra geluidsschermen is het ontwerp van de geluidsschermen gewijzigd."*²¹

*"Het nieuwe alignment in combinatie met de geadviseerde schermen leidt tot geluidbelastingen, die gelijkwaardige of lager zijn dan in het Tracébesluit van 1998 is aangegeven. Er zijn geen nieuwe hogere waarden vereist."*²²

Of nog sterker:

*"In de gemeente Berkel en Rodenrijs komen geen situaties voor waarin het Tracébesluit van april 1998 beschreven is, dat er een hogere waarde aangevraagd moest worden."*²³

Dat verwijst naar wettelijke plichten. Plus de tabel vanaf genummerde blz. 13 met allerlei decibelwaardes, waar ten overvloede bij wordt gezegd dat dat alleen grosso modo is:

*"Een overzicht van de berekeningsresultaten is opgenomen in bijlage 1. Opgemerkt wordt, dat het akoestisch model nader gedetailleerd is."*²⁴

Het is geen flauwekulletje.

Afspraken gemeente Bergschenhoek

De gemeente Bergschenhoek kreeg nog meer voor elkaar. In het historisch overzicht staat een afspraak genoemd met het projectbureau HSL op blz. 93.²⁵ Maar daar moest de auteur nog bekennen dat het besluit zelf verdwenen is. Niet zo sterk in de bewijsvoering. De Minister is in juli 2010 de reddende engel met complete weergave van context, achtergronden en afspraak:

"Na overleg is tussen de toenmalige gemeente Bergschenhoek en het projectbureau HSL-Zuid van Rijkswaterstaat een akkoord bereikt over de verhoging van de halfverdiepte open bak (HVOB) mits er aan een

¹⁹ Bureau Peutz, "Onderzoek naar de geluidbelasting ten gevolge van de HSL-Zuid op de meetlocatie Boskade te Hoogmade", 2 maart 2011, www.politiekactief.net/files/SGG%20rapport%20PEUTZ%20V%201014-4-RA.pdf, tabel 4 op blz. 5

²⁰ www.politiekactief.net/files/RWS-Ak%20onderzoek041217.pdf, genummerde blz. 5, of blz. 4 van de PDF

²¹ genummerde blz. 7, of blz. 6 van de PDF

²² genummerde blz. 12, of blz. 11 van de PDF

²³ genummerde blz. 10, of blz. 9 van de PDF

²⁴ genummerde blz. 10, of blz. 9 van de PDF

²⁵ L. Voogelaar, "Hogesnelheidslijn in de gemeente Lansingerland - Dossieronderzoek bestuurlijke besluitvorming", april 2010, www.lansingerland.nl/document.php?m=1&fileid=56831&f=26a86f76af9421e9494e4f129d27a016&attachment=1&c=33679

voorwaarde zou worden voldaan. In Rijkswaterstaat-documentatie (ZHM\216728) is deze voorwaarde als volgt omschreven:

'Het college van Bergschenhoek heeft in haar vergadering van 15 januari 2001 een positieve houding ingenomen ten aanzien van een verhoging van de halfverdiepte open bak met 40 cm en de kruisende wegviaducten met 40 tot 50 cm, onder de nadrukkelijke – door het Projectbureau geaccepteerde – randvoorwaarde dat de geluidscontouren gelijk blijven, zelfs als die (ver) onder de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) liggen.'

Middels een Rijkswaterstaat-rapport (PBNO\592011) uit 2004 is aangetoond dat bij de doorgevoerde wijzigingen van het alignement de geluidscontouren gelijk blijven (ze worden in een aantal gevallen zelfs beter) ten opzichte van de situatie in het tracébesluit.

Het rapport uit 2004 toont aan dat de bestuurlijke afspraak met het college van Bergschenhoek ruimschoots nagekomen wordt. Anders gezegd toont het rapport aan dat indien het alignement niet was gewijzigd de geluidsbelastingen van de omliggende woningen momenteel hoger zouden zijn. Hiermee is wat mij betreft duidelijk dat wordt voldaan aan de eerder gemaakte afspraak.

Kortom: de eerdere afspraak met de toenmalige gemeente Bergschenhoek ben ik nagekomen en gezien de werking van de normen uit de geluidwetgeving blijf ik vasthouden aan 57 dB(A) of eerder verleende hogere waarden.²⁶

De punten op een rijtje:

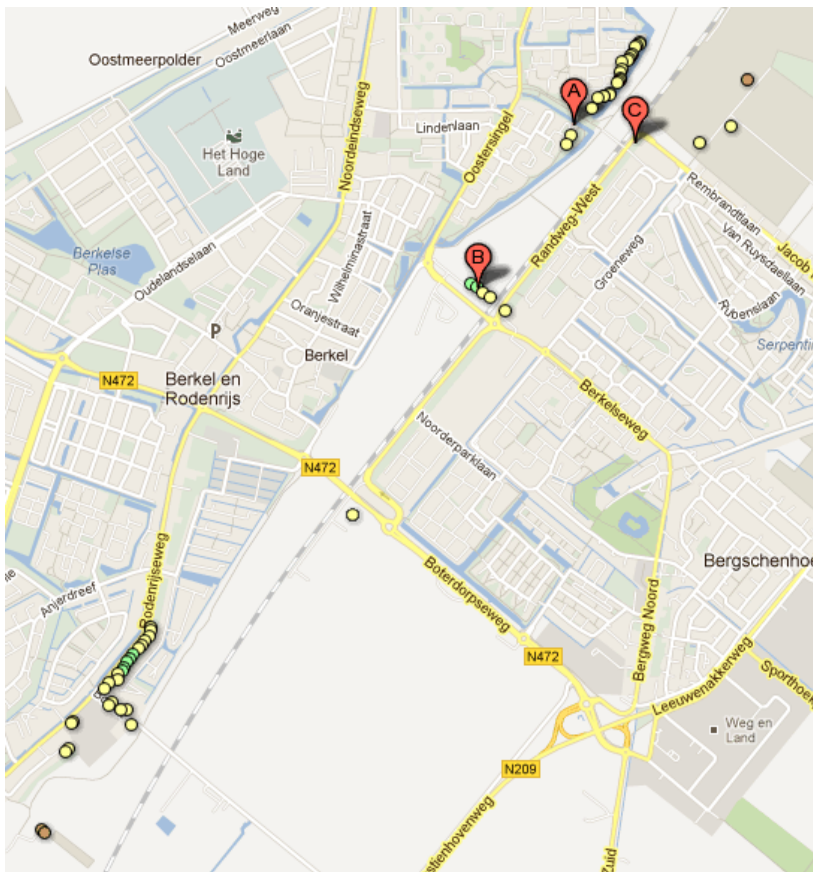
- De gemeente Bergschenhoek wilde er niet op achteruit gaan door de wijziging van de tunnelbak en de deal tussen het Ministerie en de gemeente Berkel en Rodenrijs
- 57 dB(A) is de norm, vanwege geluidwetgeving
- De afspraak ligt vast in Rijkswaterstaat-documentatie met als aanduiding ZHM\216728
- De afspraak verdient nakoming, is nagekomen, zal worden nagekomen
- Afspraak is afspraak
- Randvoorwaarde dat de geluidscontouren gelijk blijven, zelfs als die (ver) onder de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) liggen

Dat laatste is interessant. Er wordt gesproken van geluidscontouren van minder dan 57 dB(A) uit het Tracébesluit. We stellen ons lijnen voor in het landschap, waar de geluidsbelasting bijvoorbeeld precies 55 dB(A) is, of 50 dB(A).

Hoe die contouren precies lopen is niet door mij te reconstrueren. Een bossage, een woning, of andere obstakel of een glooiing in het landschap beïnvloedt de contour.

Wat we wèl precies weten is hoe hard het geluid mag zijn op de waarnemingspunten, liggend op de contouren. In de paragraaf *Decibellen* gaf ik aan dat een tabel te bouwen is met de waardes uit het stuk van het Ministerie uit 2004, gecombineerd met de waarnemingspunten uit de berekeningen uit 1997. En die tabel kan in kaartvorm worden getoond:

²⁶ Brief minister Eurlings aan Tweede Kamer, "Metingen tijdelijk materieel HSL-Zuid", 9 juli 2010, www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2010/07/09/201025654-metingen-tijdelijk-materieel-hsl-zuid/aec797a8-55cf-4921-9a63-62e87f986648.pdf, blz. 3



A, B en C zijn de eerder genoemde werkelijke meetpunten uit 2010 en 2011. Klik op het plaatje van de kaart hierboven²⁷ om naar Google Fusion te gaan. Vervolgens kun je op de bolletjes klikken om informatie te zien. Daar is ook de tabel te zien en te downloaden voor eigen gebruik. Het Ministerie spelde een flink aantal straatnamen verkeerd. Ik heb dat zo gelaten om nazoeken te vergemakkelijken, behalve daar waar er spellingverschillen waren tussen 1997 en 1998, en ik de goede spelling koos.

De noordwestelijke (bij A) en zuidwestelijke rijtjes liggen overigens in Berkel en Rodenrijs, en vallen buiten de dwingende afspraak die ik behandel in deze paragraaf. De twee bruine bolletjes in de linkeronderhoek liggen in Rotterdam.

Heel interessant is het meetpunt B. Met de huidige beperkte dienstregeling van 10 Thalys-treinen per richting per dag, en 2 shuttletreinen Fyra per uur op 160 km/uur werd aan de Berkelseweg 64,56 dB(A) gemeten. Volgens de verwachtingen uit 1997 zou het maar 47,6 dB(A) zijn. Afspraak in het Tracébesluit: maximaal 53 dB(A). In 2001 en 2004 verwachtte men zelfs 49 of 51 dB(A). En volgens DCMR wordt het uiteindelijk 65 dB(A).²⁸

De gemeente Lansingerland kan op grond van de afspraak eisen dat de geluidscontour lopend over Berkelseweg 64, van 53 dB(A), wordt gerespecteerd.

Voor de scholen langs de HSL bij Wilderszijde is het eenzame gele bolletje Boterdorpseweg 53 van belang. Daar is bij het Tracébesluit vastgelegd dat er ook maar 53 dB(A) zou zijn. Een verschil van 4 dB(A) met het maximum buiten Bergschenhoek, wat toch al gauw een factor 2,5 in geluidsdruk scheelt! Hogere leerprestaties, minder afleiding! Zeker omdat de scholen ook al onder de 20 Ke geluidscontour van Rotterdam-The Hague Airport liggen, en de cumulatieve geluidsdruk dus hoger ligt dan alleen van de HSL.

²⁷ Ook hier te vinden: www.google.com/fusiontables/DataSource?snapid=S367109qC-M

²⁸ Rogier Wigbels, "Geluidmetingen HSL in Lansingerland - Geluidbelastingen vanwege het treinverkeer op de hogesnelheidslijn, gemeten ter plaatse van woningen", Milieudienst Rijnmond DCMR, 14 juni 2010, www.lansingerland.nl/internet/hsl-actueel_42725/item/dcmr-rapport-14-juni-2010_33673.html, Tabel 7, blz. 19

OPLOSSINGEN | VIJF

De diverse rapporten over de HSL maken gebruik van het Reken- en Meetvoorschrift, gepubliceerd in de Staatscourant.²⁹ Daarin is de Minister het bevoegd gezag om te zorgen voor een dienstregeling die past binnen de geluidsnormen. Afgaand op alle regelgeving zit volgens mij de oplossing in twee fasen:

Korte termijn:

- Dienstregeling (tijdelijk) terugbrengen tot een dusdanig niveau zodat die gemiddeld over een jaar binnen 57 dB(A) blijft (of de lagere waardes die zijn afgesproken voor Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs)
- Inventariseren van knelpunten met metingen en testritten (testritten tellen niet mee in de bepaling van de geluidsdruk)
- Tijdelijke bouwstop en grondverkoop-stop (niet zo moeilijk in deze tijd) voor de gebieden tot pakweg 400 meter naast de HSL (400 meter is de marge van onderzoek van de HSL), om niet problemen te veroorzaken voor nieuwe bewoners (gewekt vertrouwen over geluidsniveaus die niet kunnen worden nagekomen).
- Bepalen gewenste dienstregeling, passend binnen de geluidsnormen, ten opzichte van de kosten om aan de geluidsnormen te voldoen (door exploitant HSL in samenwerking met Rijk)
 - Dat kostenplaatje wordt bepaald door diverse factoren: het aanpassen (of slopen als aanpassen te duur is) van woningen, scholen, bedrijven, enz., het afboeken van grondwaardes (dan wel afkopen van projectontwikkelaars) daar waar financieel/economische invloed is op bouwplannen langs de HSL, en het aanpassen van de spoorlijn (geluidsschermen, 'dak op de bak')

Langere termijn:

- Aanpassingen aanbrengen, met metingen en testritten effectiviteit vaststellen
- Dienstregeling geleidelijk uitbreiden tot gewenst niveau, binnen de geluidsnormen
- Meetprogramma bij elke wijziging van de dienstregeling of materieel om tevoren aan te tonen dat dienstregeling past in de geluidsruijme (zoals ook staat in het Reken- en Meetvoorschrift)

Het valt te betwijfelen of het mogelijk is de geplande aantallen hogesnelheidstreinen per dag, of zelfs maar de dienstregeling 2012, te laten rijden binnen de vastgestelde geluidsruijme zonder "Dak op de Bak". Maar dat is afhankelijk van de kosten-baten-afwegingen van de exploitant en de Rijksoverheid. Ze kunnen er, om aan de regelgeving te voldoen, ook een fietspad van maken. Wat niet kan is niet-voldoen aan regelgeving, omdat uiteindelijk altijd een rechter gevonden zal worden die de zaak beperkt of stillet. Met veel verlies van geloofwaardigheid en aanzien tot gevolg.

CONCLUSIE | ZES

1. Er zijn vele aanwijzingen dat de voormalige gemeenten Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek afdwingbare akkoorden hebben gesloten over de geluidsproductie, die verder gaan dan "weersverwachtingen"
2. De gemeente Lansingerland kan voor Berkel en Rodenrijs voor de toekomst er een punt van maken dat de geluidscoutour van 55 dB(A), lopend over Bachplein 21, wordt gerespecteerd. Een kleine winst ten opzichte van de 57 dB(A) die algemeen voor de HSL geldt. Er werd nu 52 dB(A) gemeten met de beperkte dienstregeling gemiddeld over 2011. Voor de eindsituatie wordt 61 dB(A) verwacht.
3. De gemeente Lansingerland kan voor Bergschenhoek eisen dat de geluidscoutour lopend over Berkelseweg 64, van 53 dB(A), wordt gerespecteerd. Voor de eindsituatie wordt 65 dB(A) verwacht.
4. De scholen langs de HSL zouden zich moeten mengen in de discussie, ook in verband met de cumulatie door Rotterdam-The Hague Airport.
5. De dienstregeling uit het Tracébesluit levert meer herrie op dan toegestaan.
6. De dienstregeling die men van plan is in de concessie en besluit Ministerraad wijkt tientallen treinen per dag af van de dienstregeling waarop het Tracébesluit is gebaseerd.

²⁹ "Reken- en Meetvoorschrift 2006", Staatscourant 21 december 2006, nr. 249 / pag. 8, www.stillerverkeer.nl/rmv/Wetgeluidhinder/RMV%20geluidhinder%202006.pdf

7. In 2012 rijden veel meer treinen dan in 2011, op hogere snelheden. De waardes waarop de politiek nu reageert worden in 2012 nog eens ver overschreden als er niet onmiddellijk wordt ingegrepen. De onderzochte gemiddelde dienstregeling over 2011 bij 160 km/uur lijkt het maximale dat haalbaar is.
8. Zonder ingrijpen vroeg in 2012 wordt het een "rampjaar". Met invloed op het leefklimaat binnen in de woningen.
9. Een oplossing is mogelijk in twee fasen.
10. Het valt te betwijfelen of het mogelijk is de geplande aantallen hogesnelheidstreinen per dag, of zelfs maar de dienstregeling 2012, te laten rijden binnen de vastgestelde geluidsruimte zonder "Dak op de Bak".

OVER DE AUTEUR

Joost Smits is bestuurskundige en softwareontwikkelaar. Van 1995-2003 betrokken in de deelgemeentelijke politiek van Rotterdam Hillegeersberg-Schiebroek. Sinds 2000 blogger op www.politiekactief.net. Een van de sprekers op het hoofdpodium van de "Werkconferentie gemeenteraad en handhaven", georganiseerd door het Ministerie van Justitie, in aanwezigheid van o.a. minister Piet Hein Donner, september 2002 in Amsterdam. Lid van de VVD, de Nederlandse Kring voor de Wetenschap der Politiek, en de Liberale Stroomgroep (www.liberalen.info). En lid van BNN. In dienst van de Universiteit Twente voor promotieonderzoek naar de geografische verdeling van verkiezingsresultaten. Dit rapport is op persoonlijke titel geschreven, zoals alles op het weblog.

KAARTEN

De kaart en tabel van het rekenmodel uit 1997 is hier te vinden:

www.google.com/fusiontables/DataSource?snapid=S3670030cwO

De kaart en tabel van de waarnemingspunten met de waarde van het rekenmodel uit 1997, het Tracébesluit uit 1998, de aanpassing uit 2001 en het akkoord uit 2004 staat hier:

www.google.com/fusiontables/DataSource?snapid=S367109qC-M

Een ZIP-bestand van het rekenmodel uit 1997 is te downloaden via

www.politiekactief.net/artikelen/1201geluidscontouren.shtml

Zie ook (buiten mededinging) *The Alderman's Speech*:

www.politiekactief.net/artikelen/1201eindlawaaish5.shtml

De toestand van Lansingerland staat beschreven in het Jaaroverzicht:

www.politiekactief.net/artikelen/1112jaaroverzicht.shtml



Met dank aan de lezerscommunity (± 2.000) voor het meelesen, tips en commentaar

Update 29/1: De kaarten in de vorige versie bleken verkeerde kleuren te hebben. Ik had de beoordeling van dB gebruikt, waar dB(A) in de tabel stond. Daardoor ontstonden onnodig te veel bruine bolletjes.