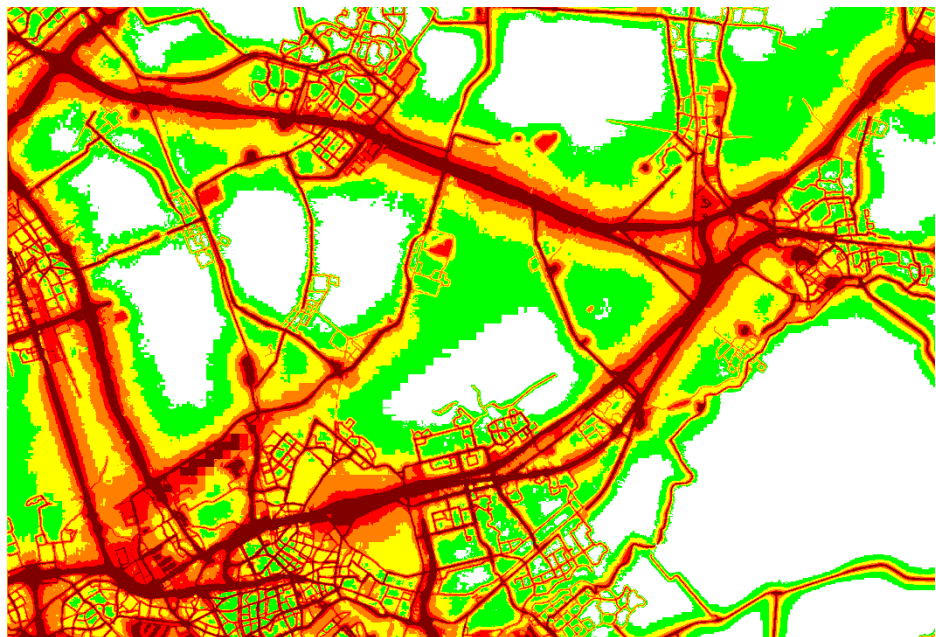


# EEN GELUIDSKAART VOOR LANSINGERLAND



25-3-2010

“Rustig wonen in de luwte van het dorp”

Door: Joost Smits

[www.PolitiekActief.Net](http://www.PolitiekActief.Net)

- Sinds 2008 zijn er veel geluidsbronnen bij gekomen in Lansingerland, en de geluidsoverlast stijgt, mede door slechte en defecte geluidsmaatregelen.
- Met eenvoudige middelen, en op basis van openbare bronnen is een indicatieve geluidskaat te maken, als burgerinitiatief voor de gemeentelijke verplichtingen onder de Europese Richtlijn Omgevingslawaai.
- Een indicatieve kaart is een goede basis voor de actieplannen die gemeenten in overleg met hun burgers moeten maken om geluidsproblemen aan te pakken.
- De gemeente Lansingerland prijst woningen in herriegebieden aan als “rustig wonen in de luwte van het dorp”.
- Maar ook als het gaat om pijpleidingen langs en door bebouwd gebied (CO<sub>2</sub>, kerosine, aardgas) is het gemeentelijk beleid opmerkelijk. Adviezen over risico's van zelf ingehuurde experts worden niet altijd overgenomen.
- Diverse oplossingen zijn mogelijk, op de eerste plaats eerlijkheid, maar ook dubbel grondgebruik HSL.

# Een Geluidskaat voor Lansingerland

“RUSTIG WONEN IN DE LUWTE VAN HET DORP”

## INLEIDING | EEN

Op 25 maart 2010 presenteerden René Wendel, van de Stichting Stop Geluidsoverlast HSL, en Joost Smits, onafhankelijk blogger van [www.PolitiekActief.Net](http://www.PolitiekActief.Net), een geluidskaat voor Lansingerland.

In de Europese richtlijn Omgevingslawaai<sup>1</sup> zijn verplichtingen opgenomen aan gemeenten voor:

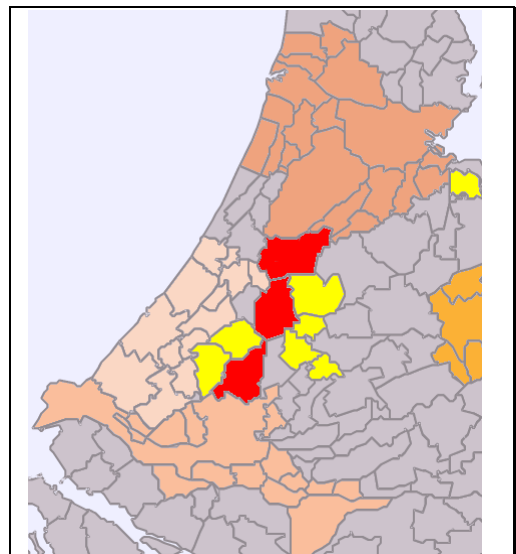
- a) vaststelling van de blootstelling aan omgevingslawaai door middel van geluidsbelastingkaarten volgens bepalingmethoden die voor de lidstaten gemeenschappelijk zijn;
- b) voorlichting van het publiek over omgevingslawaai en de effecten daarvan;
- c) aanneming van actieplannen door de lidstaten op basis van de resultaten van de geluidsbelastingkaarten, teneinde omgevingslawaai zo nodig te voorkomen en te beperken, in het bijzonder daar waar hoge blootstellingsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de gezondheid van de mens, en de milieukwaliteit uit het oogpunt van omgevingslawaai te handhaven waar zij goed is.

Gemeenten in de omgeving doen dat al. Het voorlichten van de inwoners door gemeenten is dus niet meer iets vrijblijvends. Gemeenten kunnen er niet zo maar meer voor kiezen om te zeggen dat het de eigen verantwoordelijkheid is van kopers en huurders van nieuwe woningen. Ze moeten het eerlijk zeggen. Uit onderzoek, onderschreven door de Nederlandse overheid, en de Europese Commissie, blijkt namelijk dat er gezondheidsrisico's zitten aan het lang blootstaan aan teveel lawaai.<sup>2</sup>

In dit document staan vooral scans en plaatjes uit documenten van de overheid. Uit eigen nota's van met name de gemeente Lansingerland.

## GELUIDSWAARDEN IN 2008 | TWEE

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu maakt in 2008 een groot overzicht<sup>3</sup> van geluidswaarden van Nederland op een van schaal 10x10 meter. Ze zeggen erover: “De gegevens zijn in benadering van toepassing op de situatie voor 2008. De kaart geeft slechts een ruwe indicatie van de geluidskwaliteit en is niet geschikt om geluidsniveaus in het kader van de normstelling uit de Wet Geluidhinder te kunnen toetsen aan ‘de geluidbelasting op de gevel’. Wel biedt de kaart op meer globale schaal een goed beeld van de geluidskwaliteit van aandachtsgebieden zoals woonkernen, natuur- en stiltegebieden.” Die waarden zijn te vertalen in een plaatje:



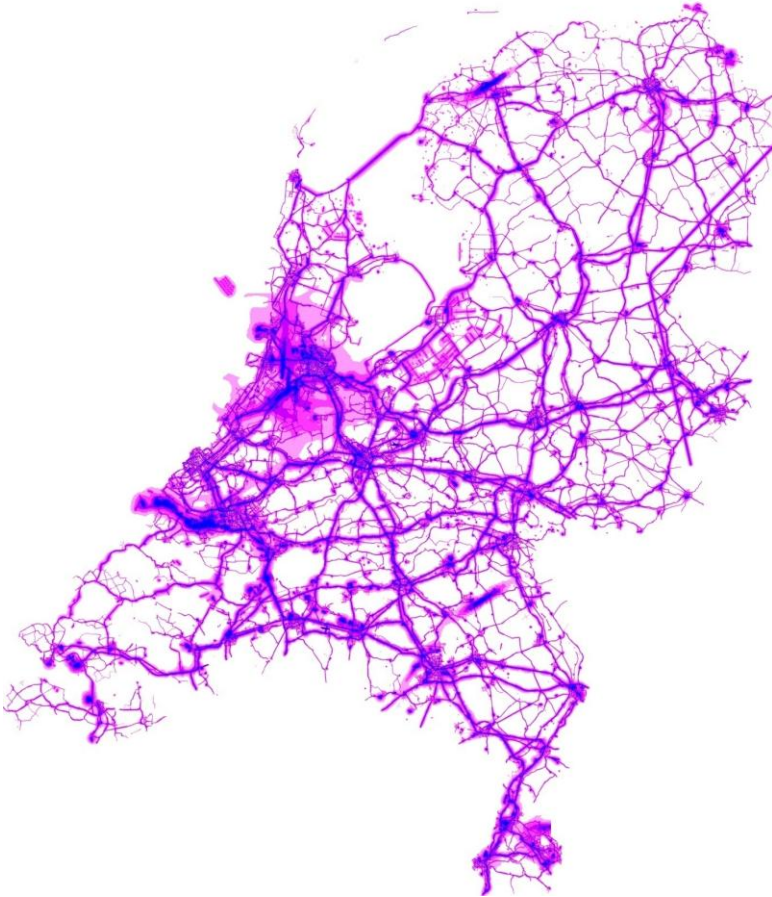
De rode gemeenten, waar de HSL doorloopt, maken nog geen kaarten. De andere niet-grijze gemeenten zijn al aangewezen om geluidskarten te maken. Illustratie: JS Zie: [www.polka.org](http://www.polka.org)

<sup>1</sup> “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>

<sup>2</sup> Malou van Hintum, “Ongestoorde slaap is goed voor economie” en “Ongestoorde slaap is goed voor economie”, in: Volkskrant, 19 januari 2009, resp. [www.volkskrant.nl/wetenschap/article1133258.ece/Slapen\\_naast\\_snelweg\\_ondermijnt\\_geheugen](http://www.volkskrant.nl/wetenschap/article1133258.ece/Slapen_naast_snelweg_ondermijnt_geheugen) en [www.volkskrant.nl/binnenland/article1133890.ece/Ongestoorde\\_slaap\\_is\\_goed\\_voor\\_economie](http://www.volkskrant.nl/binnenland/article1133890.ece/Ongestoorde_slaap_is_goed_voor_economie), en European Environment Agency (EEA), “EEA draws the first map of Europe’s noise exposure”, 28 oktober 2009,

[www.eea.europa.eu/pressroom/newsreleases/eea-draws-the-first-map-of-europe2019s-noise-exposure](http://www.eea.europa.eu/pressroom/newsreleases/eea-draws-the-first-map-of-europe2019s-noise-exposure)

<sup>3</sup> [http://cerberus.rivm.nl/geluid/gelbel\\_doel.html](http://cerberus.rivm.nl/geluid/gelbel_doel.html), ASCII-grid is vrij voor programmeurs



De kleuren kunnen worden gerelateerd aan de tabel uit de Nota Hogere Geluidswaarden<sup>4</sup> van de gemeente Lansingerland:

#### 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

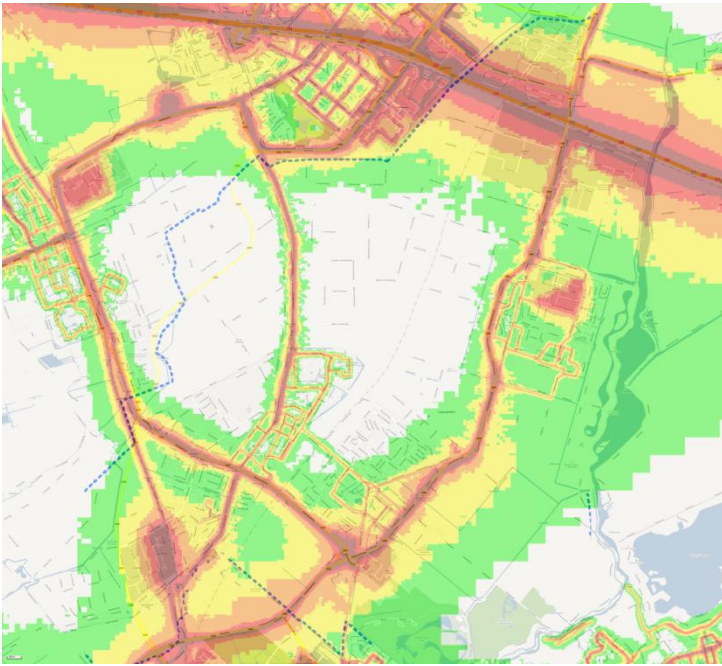
Het RIVM heeft ook nog een waarde voor lager dan 45 dB: zeer goed. Die kun je wit maken op de kaart. "Goed" wordt groen, "redelijk" geel, "matig" oranje, "tamelijk slecht" rood, en "slecht" donkerrood. Het RIVM heeft geen waarden voor zeer slecht. Dat zou anders "zwart" kunnen zijn.

Die kleurenkaart kan over de wegenkaart van Lansingerland wordt gelegd, afkomstig uit Google Maps.<sup>5</sup> Dan komt er dit plaatje uit:

<sup>4</sup> Gemeente Lansingerland, "Beleidsnota Hogere Waarden – Beleidsregels voor het beoordelen en vaststellen van een verzochte hogere grenswaarde voor geluid", versie 3, april 2009,

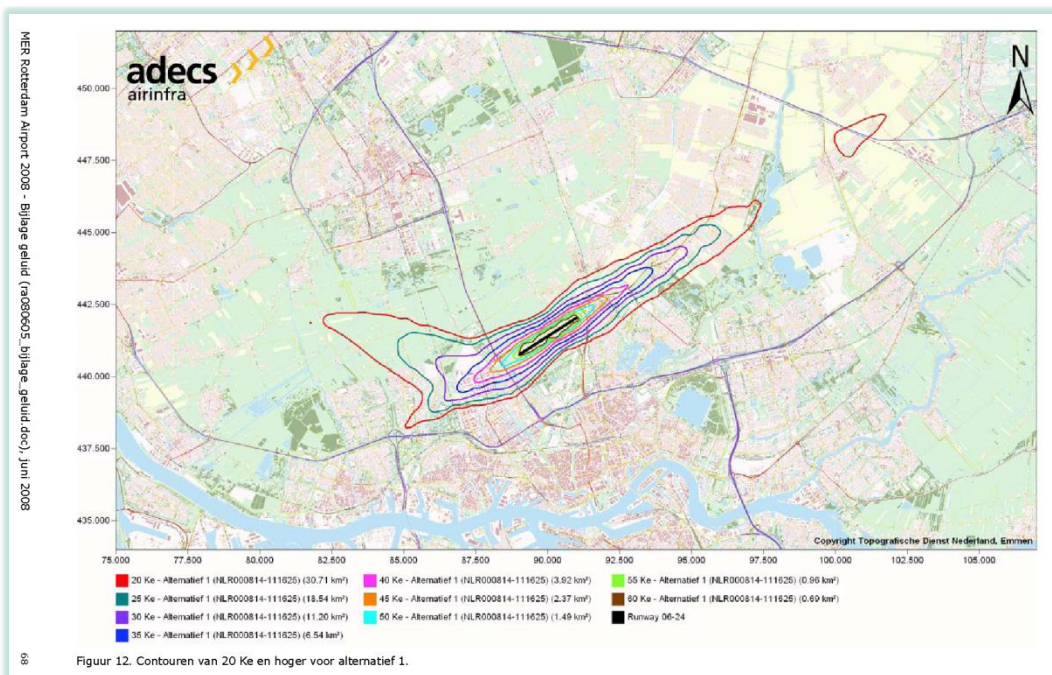
[www.lansingerland.nl/document.php?fileid=10594&m=1&f=c3bb647056550682e8aa6e94fba5910a&attachment=0&c=8389](http://www.lansingerland.nl/document.php?fileid=10594&m=1&f=c3bb647056550682e8aa6e94fba5910a&attachment=0&c=8389)

<sup>5</sup> <http://maps.google.nl>



Veel witte en groene gebieden. Er is een gele vlek te zien onderaan bij Bergschenhoek, waar de 20Ke-geluidcontour van Rotterdam Airport loopt. 20Ke is een norm die ongeveer aangeeft waar 10% van de mensen ernstige hinder ondervindt. Volgens de nationale Nota Ruimte mag er in de 20Ke-zone eigenlijk niet meer worden gebouwd. Tenzij in uitzonderingsgevallen. Er is ook een 35Ke-zone, waar 25% van de mensen ernstige hinder ondervindt, en waar absoluut niet mag worden gebouwd.

De situatie sinds de aanwijzing aan Rotterdam Airport uit 2004 was:



Bron: Milieueffectrapportage Rotterdam Airport, door het vliegveld zelf gemaakt in 2008<sup>6</sup>

## HEDEN EN TOEKOMST | DRIE

Sinds september 2008 rijden er testtreinen over de hogesnelheidslijn. En dat leidde al vrij snel tot aanwijzingen dat er iets grondig mis is. In december 2008, één maand vóór de peildatum van de WOZ-belasting van 2010, kwam het al aan de orde in de raadscommissies van de gemeente Lansingerland.

<sup>6</sup> [www.centrumpp.nl/Images/1.2.2.Deelrapport\\_geluid\\_tcm306-260824.pdf](http://www.centrumpp.nl/Images/1.2.2.Deelrapport_geluid_tcm306-260824.pdf)



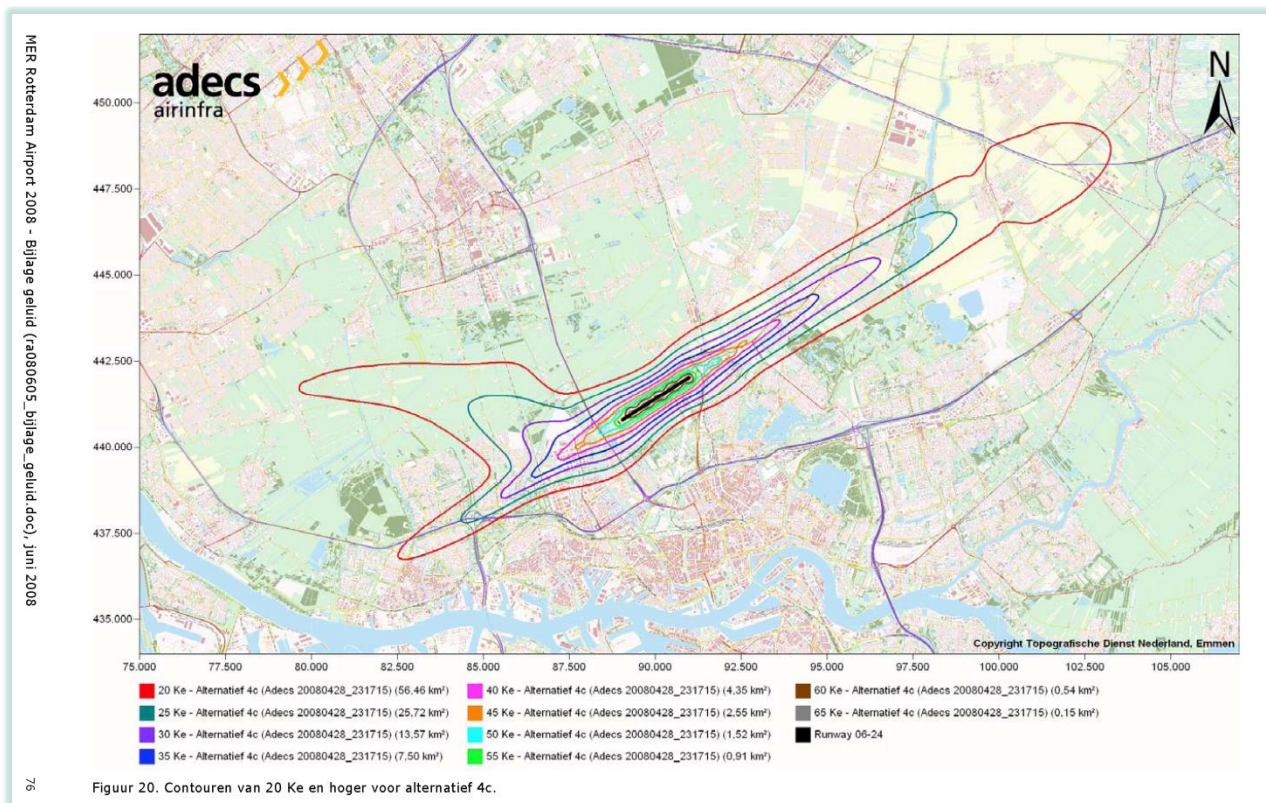
Het huis-aan-huisblad De Heraut deed verslag:<sup>7</sup>

Aangezien er nu al klachten over geluidsoverlast van de testtreinen zijn uit Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Kruisweg,

waarom bewoners met klachten over geluidsoverlast van de testritten niet nu al terecht kunnen bij de DCMR.

Week: 49 | woensdag 10 december 2008 - Heraut -

Rotterdam Airport heet inmiddels Rotterdam The Hague Airport, en is een luchthaven met ambities. In 2008 werden alle toekomstscenario's naast elkaar gezet voor uitbreiding. Volgens de Structuurvisie 2025 van de Gemeente Lansingerland, aangenomen door de gemeenteraad vlak voor de verkiezingen van 2010, is alternatief 4c de nabije toekomst:



In de structuurvisie staat ook nog een plaatje volgens de nieuwe decibelnormen, maar daar heeft de gemeente zich een beetje vergalopperd, lijkt het, omdat in hetzelfde jaar dat het decibelplaatje werd gemaakt, het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium NLR nog de rijksoverheid adviseerde<sup>8</sup> dat die decibelplaatjes belangrijke mankementen vertonen. Ze concluderen dat weliswaar de berekeningswijze is gestandaardiseerd, maar nog niet de inputgegevens. Daardoor kun je heel andere uitkomsten krijgen als je er andere gegevens instopt, en is het niet slim voor een gemeente om zo maar een plaatje gemaakt door het management van het vliegveld, in een structuurvisie te kopiëren.

<sup>7</sup> [www.heraut-online.nl/heraut-online/index.php?itemid=9439](http://www.heraut-online.nl/heraut-online/index.php?itemid=9439)

<sup>8</sup> [www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/2008315%20bijlage\\_tcm195-212207.pdf](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/2008315%20bijlage_tcm195-212207.pdf) en zie voor een heel inzichtelijk verhaal over het berekenen van vliegtuigeluid ook [www.nlr.nl/id~10540/lang~en.pdf](http://www.nlr.nl/id~10540/lang~en.pdf)



NLR-CR-2008-016

## Analyse actualisatie gelijkwaardigheidscriteria

A.B. Dolderman en A.M. Kruger-Dokter

### Invoervariabelen Hindermodel

De invoervariabelen voor het hindermodel zijn niet voorgeschreven in een berekeningsvoorschrift. Voor MER berekeningen wordt in de Richtlijnen voor de milieueffectrapportage wel vastgelegd welke inwonerbestanden of dosis-effectrelaties moeten worden gebruikt. Dit geldt echter niet voor actualisatieberekeningen. Het NLR adviseert om het gebruik van het hindermodel in een berekeningsvoorschrift vast te leggen. Dit zou voor alle soorten hinderberekeningen, dus ook voor actualisaties, eenduidig vastleggen welke invoervariabelen gebruikt moeten worden en welke methodiek toegepast moet worden.

Het komt erop neer dat men ernaar streeft dat de nieuwe contouren met decibellen ongeveer gelijk zijn aan de oude contouren met Ke-waarden. Het is niet de bedoeling dat een gebied waar eerst overlast is door vliegtuigen, vanwege een nieuwe berekening opeens als "goed leefbaar" wordt bestempeld.

Behalve de ambities van het vliegveld, heeft Lansingerland te maken met de ambities van het Rijk. Er moet een verbinding komen tussen het Terbregse Plein en de A13 (tussen Delft en Rotterdam).<sup>9</sup> In feite een parallelstrook van de A20. Na de nodige inspraak is gekozen voor deze variant:

### Variant 3: korte reistijden

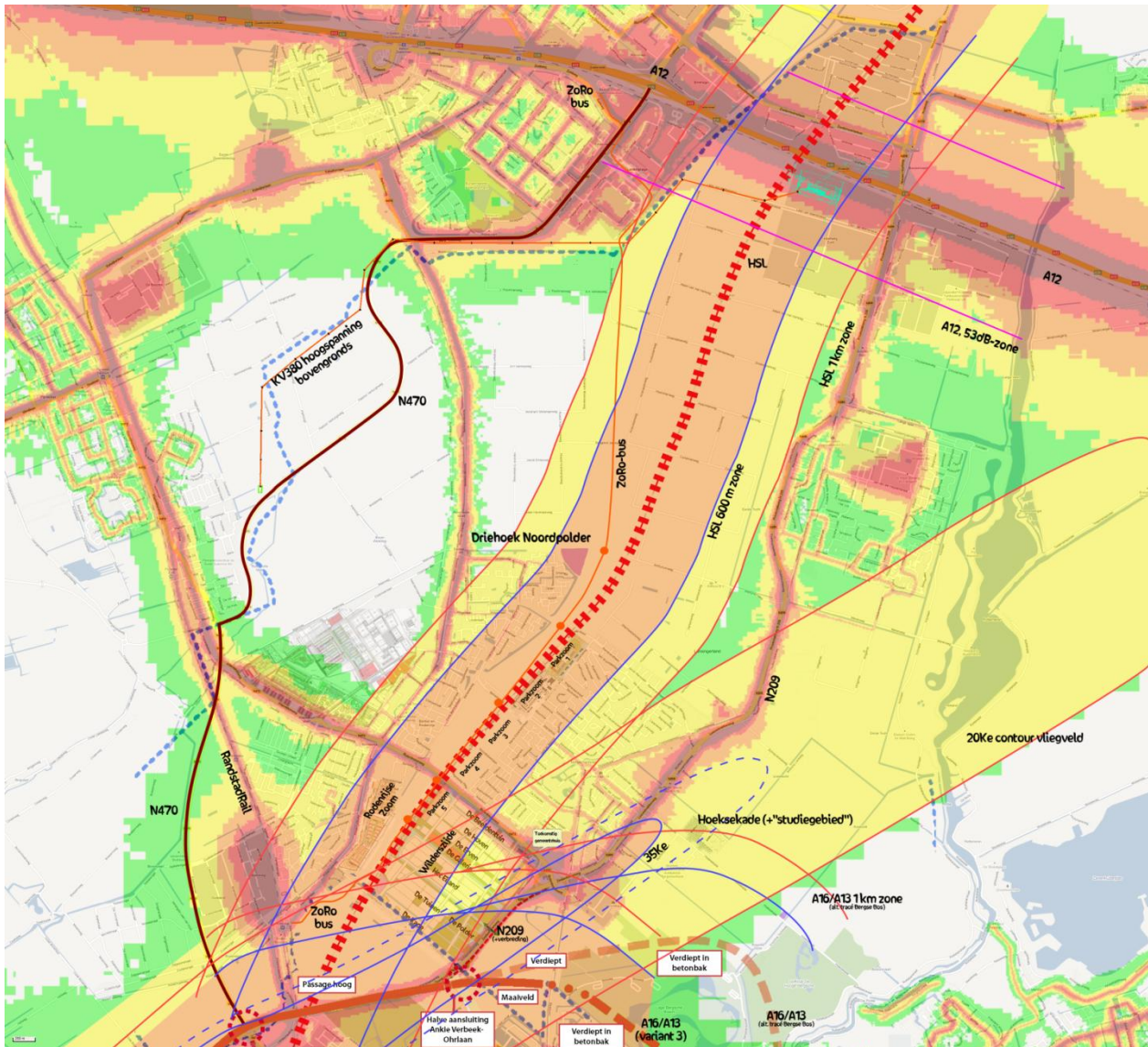


Daarbij aangetekend dat of het om tunnels gaat, of om tunnelbakken, of om maaiveld, en of het tracé zoals op dit plaatje onder het bos doorloopt bij Rotterdam, of toch om het bos heen, nog besloten moet worden.

<sup>9</sup> [www.rijkswaterstaat.nl/wegen/plannen\\_en\\_projecten/a\\_wegen/a13/a13\\_a16\\_rotterdam/index.aspx](http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/plannen_en_projecten/a_wegen/a13/a13_a16_rotterdam/index.aspx)



Al deze plaatjes, en meer, bijvoorbeeld de verbreding van de N209, en de diverse bouwplannen, kunnen in de geluidkaart van het RIVM worden gelegd. Dan krijg je de Geluidkaart Lansingerland die gepresenteerd is aan de nieuwe gemeenteraad op 25 maart:



De paarse strepen bij de A12 zijn de 53dB-zone op 800 meter uit de Structuurvisie van de gemeente.<sup>10</sup> Ze passen vrij aardig bij de gele (op 1.000) en oranje zones (op 600 meter) van het RIVM. Daarom is het redelijk dezelfde zones geel en oranje te maken bij de A16/A13. Die wordt oostelijk overschaduwed door de 20Ke-contour van het vliegveld. Door de cumulatie van geluidsbronnen zou het misschien oranje moeten kleuren. Net als in Wilderszijde door de cumulatie van vliegveld, HSL, N209 en A16/A13 sommige delen misschien rood moeten zijn. Omdat het RIVM spreekt van indicatieve waarden, houd ik het dus bewust aan de positieve kant. In de Gouden Griffelbuurt, groen op de kaart, was in 2008 de geluidscontour van de Stationssingel nog niet bekend. Daar horen wat oranje en gele vegen te staan anno 2010. Maar omdat ik ze niet precies kan berekenen heb ik die detaillering weggelaten, en houd ik het bij deze opmerkingen in de tekst.

Voor de HSL heeft helemaal in het begin Rijkswaterstaat de zone van 600 meter aan weerskanten onderzocht op geluidsproblemen. In het traject van de planning en aanleg heeft men geprobeerd om geluidswerende maatregelen te treffen. Maar in augustus 2009 moest ook de Minister van Verkeer en Waterstaat toegeven dat er met heel andere treinen, in andere frequenties, op andere snelheden, en zelfs op ander spoor wordt gereden dan de bedoeling was.<sup>11</sup> Twee achtereenvolgende rapporten van TNO in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, en een rapport

<sup>10</sup> "Milieuraandvoorwaardenkaart" in de Structuurvisie 2025, [www.lansingerland.nl/document.php?fileid=26005&m=1&f=61c74ad3e39e118df870e140e45fd043&attachment=0&a=331](http://www.lansingerland.nl/document.php?fileid=26005&m=1&f=61c74ad3e39e118df870e140e45fd043&attachment=0&a=331)

<sup>11</sup> "Plan van aanpak Evaluatie geluidsemisatie HSL", in: [www.geluidnieuws.nl/2009/okt2009/hsl.html](http://www.geluidnieuws.nl/2009/okt2009/hsl.html)

van Bureau Sight in opdracht van het ministerie van VROM, beschrijven problemen met de geluidsmaatregelen. Los van welke treinen er nou eigenlijk rijden. De Algemene Rekenkamer zei in 2003 nog dat vanwege budgettaire redenen (ik denk aan de “koeientunnel” onder het Groene Hart), de “geluidsmaatregelen zijn versoberd”<sup>12</sup> waar mensen wonen. Dit komt zonder aanpassingen niet goed.<sup>13</sup>

Met blauwe lijnen heb ik de 35Ke-zone van het vliegveld getekend (binnen de 35Ke-contour is geen geluidsgevoelige bebouwing toegestaan), die dicht bij Lansingerland komt. Met blauwe stippellijnen eveneens de 35Ke zoals het vliegveld die in de toekomst ziet, hoewel nog niet geaccepteerd door de overheid. Die loopt over de bouwplannen Hoeksekade heen, die nu trouwens al in de 20Ke zone liggen.

De bouwplannen Rodenrijse Zoom, Parkzoom 1 t/m 5 en Driehoek Noordpolder staan ingetekend. Allemaal in de herriezone van de HSL.

Wat zegt de gemeente over Parkzoom en Rodenrijse Zoom op de eigen website?

rustig gelegen in de landelijke luwte van het dorp.



Geluidschermen en andere voorzieningen voorkomen dat bewoners last hebben van passerende treinen.

Met het project Wilderszijde maken ze het nog veel bonter. Er komen 2.600 woningen in de zone naast de HSL, onder de 20Ke-contouren van het vliegveld, naast de verbrede N209, en vlakbij de A16/A13 te liggen.

De gemeente in informatie aan de kopers van kavels in oktober 2008, maar nog steeds op de website staat:

Voldoet de gehele wijk door cumulatie van alle geluidsbronnen wel aan de geluidsnormen?  
*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.*



Wat stond in de milieueffectrapportage die de gemeente Bergschenhoek, nu onderdeel van Lansingerland, liet maken in 2005? Niet te vinden op de gemeentesite<sup>14</sup> voor kopers en huurders die zichzelf op de hoogte willen stellen:

## Milieueffectrapport Wilderszijde

**Datum**

8 september 2005

**Opdrachtgever**

Gemeente Bergschenhoek

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’.

En dat oordeel was nog van toen de ZoRo-bus een halte had in de wijk, waarvan een positieve invloed werd verwacht. Inmiddels loopt de ZoRo-bus aan de noordkant van de HSL.

<sup>12</sup> Algemene Rekenkamer over versobering geluidsmaatregelen HSL in: Parlementair onderzoek infrastructuurprojecten (Commissie Duivesteijn), “Reconstructie HSL-Zuid – De besluitvorming uitvergroot”, 15 december 2004, blz. 317, [www.parlement.com/9291000/d/tk29283\\_8.pdf](http://www.parlement.com/9291000/d/tk29283_8.pdf)

<sup>13</sup> Alle bronnen in mijn rapportage “Herrie en Handhaven” op [www.politiekactief.net/artikelen/1003herriehandhaven.shtml](http://www.politiekactief.net/artikelen/1003herriehandhaven.shtml). Het Sight rapport, 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> DCMR rapport, 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> TNO rapport, alles staat op [www.politiekactief.net/artikelen/0909hsl dossier.shtml](http://www.politiekactief.net/artikelen/0909hsl dossier.shtml). Lees de voorspellende tekst van de Bewonersgroep Noordrand uit 1994: [www.politiekactief.net/files/Inspraak%20over%20HSL%20nota9406.pdf](http://www.politiekactief.net/files/Inspraak%20over%20HSL%20nota9406.pdf)

<sup>14</sup> [www.vlinderstrik.net/documenten/mer\\_wilderszijde.pdf](http://www.vlinderstrik.net/documenten/mer_wilderszijde.pdf)



Maar van die wijsheid staat geen woord bij de verkoopdocumentatie op de gemeentelijke website. Het beste dat ik kon vinden is dit:<sup>15</sup>

Wilderszijde ligt dichtbij Rotterdam Airport. Deze ligging heeft voor- en nadelen. U bent in tien minuten op de luchthaven. Dat is handig als u veel reist. Het nadeel is dat vliegverkeer geluid veroorzaakt. Het gebied ligt buiten de geluidscontouren van de aanvliegroutes, maar dat betekent niet dat u de vliegtuigen helemaal niet hoort. Langs de wijk loopt de N209. Deze weg wordt op termijn op sommige plaatsen verbreed en voorzien van een geluidsscherm. Het is verstandig voor u tot aankoop overgaat eens zelf ter plaatse te gaan luisteren, zodat u zelf een mening heeft over het geluid.

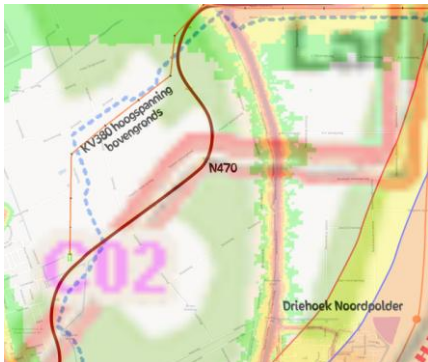
Is dat voldoende informatie voor mensen die vaak voor tonnen euro's en zeer lange tijd een lening aangaan? Vaak met de verwachting dat hun investering in de tijd meer waard wordt, omdat ook anderen op zo'n mooie locatie zullen willen wonen? "Buiten de geluidscontouren"? Of deels er precies onder? "Ga zelf eens luisteren", en daarna 24 uur per dag daar verblijven, niet alleen binnen maar tevens in de tuin? Terwijl 20Ke staat voor 10% ernstig gehinderde mensen? Waarbij vaststaat dat mensen ziek worden van blootstelling aan lawaai? Terwijl de milieueffectrapportage zegt dat de milieukwaliteit "tamelijk slecht tot slecht" is?

Dat makelaars de dingen wat mooier voorspiegelen, daar houdt iedereen in 2010 wel rekening mee. Dat de lokale overheid, betaald door belastinggeld, (vermeende) financiële overwegingen laat gaan vóór belangen van de eigen en toekomstige eigen inwoners, dat snap ik niet.<sup>16</sup>

## LEIDING GEVEN EN LEIDINGEN - VIER

Bij het maken van de kaarten kwam ik ook andere zaken tegen die ik niet onvermeld wil laten. Bij mij roepen ze het vermoeden op dat gemeenten niet alleen geluidsproblemen liever verzwijgen.

Bijvoorbeeld de CO<sub>2</sub>-leiding die van Pernis naar Amsterdam loopt, dwars door Lansingerland. Hij loopt onder het bouwplan "Het Lint" door.<sup>17</sup>



Het gaat om een oude pijpleiding met een lengte van 83 km tussen Rotterdam en Amsterdam. Aangelegd eind jaren zestig. De leiding heeft meer dan 20 jaar ongebruikt gelegen, vol met water. Sinds kort wordt de leiding weer gebruikt door OCAP, voor de distributie van CO<sub>2</sub> aan tuinders.<sup>18</sup>

In 2008 was daar het nodige over te doen bij de wijk Oosterheem van Zoetermeer. Het station Bleizo, mede onderwerp van beleid door de gemeente Lansingerland, zou zelfs worden gebouwd bovenop een segmenteinde van de CO<sub>2</sub>-leiding. Na het nodige verzet vanuit de bevolking, en de nodige media-aandacht, onontbeerlijk om bestuurders in te laten zien

dat ze verkeerd zitten, werd de CO<sub>2</sub> leiding 30 meter opgeschoven eind 2009.

Van belang is de folder die de exploitant van de buisleiding maakte in 2008. Die staat op de website van Shell<sup>19</sup>, en er is te lezen:



Zijn er al lekkages of ongevallen geweest?  
In de CO<sub>2</sub>-leiding die door de wijk Oosterheem loopt zijn sinds OCAP deze gebruikt, nog nooit lekkages geweest.

<sup>15</sup> Gemeente Lansingerland, "Verkoopbrochure Deel 1 - Wilderszijde De Kade Vrije Kavels - Uw ideale woning aan de rand van het dorp", [www.lansingerland.nl/document.php?fileid=10361&m=1&f=5a013b1a770d8b7a87c720f684b9b2e9&attachment=0&c=8059](http://www.lansingerland.nl/document.php?fileid=10361&m=1&f=5a013b1a770d8b7a87c720f684b9b2e9&attachment=0&c=8059)

<sup>16</sup> Meer details over Wilderszijde op het blog: "Leidt Wilderszijde tot Wilders-stemmers?",

[www.politiekactief.net/artikelen/1002wilderszijde.shtml](http://www.politiekactief.net/artikelen/1002wilderszijde.shtml)

<sup>17</sup> [www.lansingerland.nl/index.php?simaction=content&mediumid=17&pagid=996&fontsize=12](http://www.lansingerland.nl/index.php?simaction=content&mediumid=17&pagid=996&fontsize=12)

<sup>18</sup> [www.xs4all.nl/~estevenh/geonet/co2/](http://www.xs4all.nl/~estevenh/geonet/co2/)

<sup>19</sup> [www-static.shell.com/static/nld/downloads/responsible\\_energy/co2storage/ocap\\_folder.pdf](http://www-static.shell.com/static/nld/downloads/responsible_energy/co2storage/ocap_folder.pdf)

Dat zal best zo zijn. Maar een jaar later meldt een inwoner van Berkel en Rodenrijs allemaal dode eenden.<sup>20</sup>



**Shell**

**NEDERLAND**  
Meer Shell websites

**NIEUWSBERICHTEN**

## Lek in CO2-distributienetwerk

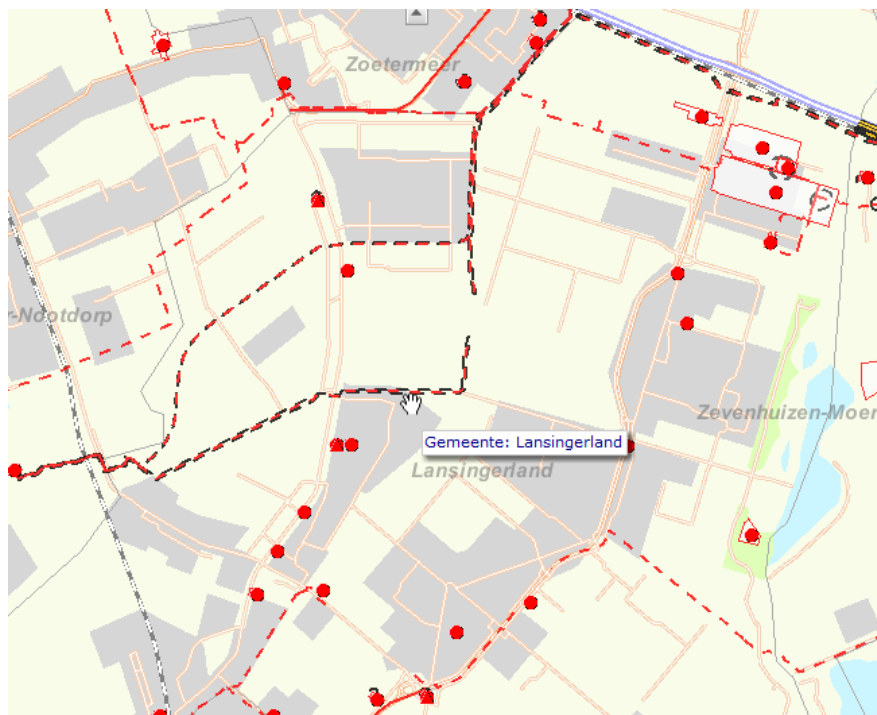
16/02/2009

In Berkel en Rodenrijs was er eind 2008 een lek in een CO2-distributienetwerk (= kleine leidingen naar eindgebruikers). Een lekkage in een gas-distributienetwerk is niet ongebruikelijk, dus ook niet als het om CO2 gaat.

Het betrof maar een beperkte hoeveelheid CO2 maar dit bleef hangen in een afgesloten ruimte waardoor er een aantal dode eenden te betreuren viel. Daarom melden we dit incident. Voor nadere informatie kunt u [hier klikken](#) - opent in een nieuw venster naar de website van Ocap. Daar kunt u ook van dit voorval alle gegevens vinden.

Een lekkage is tenslotte niet ongebruikelijk, ook niet bij CO2. Wie beweerde er ooit anders? En daar gaat Lansingerland dus bouwen.

Een andere leiding waar op een bijzondere wijze leiding wordt gegeven is de kerosine-leiding dwars door Lansingerland naar Rotterdam Airport:



Bron: [www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl) van de Rijksoverheid

Op de eerste plaats is al bijzonder dat onduidelijk is wat er eigenlijk door die buis stroomt. Want het zal kerosine zijn (K2-categorie), maar misschien ook giftiger spul (K1-categorie). Zie wat de Milieudienst Rijnmond DCMR schreef op verzoek van de gemeente:<sup>21</sup>

#### **Conclusie en advies, uitgaande van K1 leiding**

De leiding wordt gebruikt voor het transport van K2 brandstof (kerosine), maar is eveneens geschikt voor K1. Het gebruik van de leiding voor uitsluitend K2 is in onvoldoende mate vastgelegd.



's-Gravelandseweg 565  
Postbus 843  
3100 AV Schiedam  
T 010 - 246 80 00  
F 010 - 246 82 83  
E [info@dcmr.nl](mailto:info@dcmr.nl)  
W [www.dcmr.nl](http://www.dcmr.nl)

Datum  
**15 OKT. 2008**

<sup>20</sup> [www.shell.nl/home/content/nld/environment\\_society/co2\\_storage/news/2009/news\\_2009/pressrelease\\_lek\\_distributienetwerk.html](http://www.shell.nl/home/content/nld/environment_society/co2_storage/news/2009/news_2009/pressrelease_lek_distributienetwerk.html)

<sup>21</sup> [www.lansingerland.nl/document.php?fileid=14679&m=1&f=43a423b3ae587b3d26667d477eab1efe&attachment=&a=172](http://www.lansingerland.nl/document.php?fileid=14679&m=1&f=43a423b3ae587b3d26667d477eab1efe&attachment=&a=172)

De gemeente nam dat over in het Bestemmingsplan Klappolder:

Op basis van het huidig gebruik van de leiding voor het transport van kerosine kan de leiding worden getypeerd als K2 leiding. Gebruik van de leiding voor transport van een K1 vloeistof is echter niet (absoluut) uitgesloten. Het feit dat de leiding zal worden gebruikt voor als K2 leiding is mede gebaseerd op een afspraak met de voormalige gemeente Berkel en Rodenrijs bij de aanleg van de leiding dat deze leiding zal worden gebruikt voor K2 vloeistoffen.

*Gemeente Lansingerland  
Bestemmingsplan "Klappolder"  
Toelichting  
Vastgesteld 29 oktober 2009*

Probleem voor de gemeente is dat er woningen staan op 14 meter van die pijpleiding. En het is een probleem dat DCMR wel erg uitgebreid advies gaf. Veel uitgebreider dan gewenst, want nou moest de gemeente opeens iets doen met de constatering dat de woningen op minimaal 20 meter moeten staan. Hoe ga je daarmee om?

Voor het bepalen van een eventueel groepsrisico geldt ook hier dat gerekend moet worden met een invloedsgebied van 20 meter aan weerszijden van de leiding, over een lengte van 1000 meter. Omdat in het project Meerpolder op korte afstand van de leiding een woonwijk is gerealiseerd zou er in dit geval sprake kunnen zijn van een groepsrisico. Dit kan desgewenst door de DCMR worden berekend.

.....

Het college concludeert dat het DCMR advies verder gaat dan wat is gevraagd op grond van de zienswijze van het Ministerie van VROM. Er is uitsluitend verzocht de gegevens van de leiding in de toelichting op te nemen en om vooruitlopend op de nieuwe AMvB Buisleidingen de afstandentabel van het RIVM te hanteren voor leidingen met een K1 vloeistof.

.....

Op grond van dit interim beleid wordt het DCMR advies niet overgenomen voor wat betreft het groepsrisico en het voorleggen van het plan aan de VRR. Door DCMR is de verklaring van het ministerie van Defensie en het (interim) beleid van VROM niet meegenomen in de advisering

Je kunt natuurlijk door DCMR dat risico laten berekenen. Maar het college van burgemeester en wethouders vindt eigenlijk dat de experts van de DCMR, betaald door de gemeente, aangezocht door de gemeente omdat ze expert zijn, hun zaakjes niet voldoende voor elkaar hebben.<sup>22</sup> Ze hebben allerlei interim-beleid over het hoofd gezien, waardoor het DCMR-advies niet wordt overgenomen voor wat betreft de uitspraken over groepsrisico's (!), of het voorleggen van het plan aan de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond. Dat is een regio "ingesteld nadat het kabinet, via het kabinetsstandpunt Veiligheidsregio's en de Beleidsnota Crisisbeheersing 2004-2007, kenbaar heeft gemaakt de oprichting van veiligheidsregio's belangrijk te vinden."<sup>23</sup> Nee, die moet je natuurlijk niets vragen als je een pijpleiding met onduidelijke status te dicht langs een woonwijk hebt lopen.

Voor de duidelijkheid: mij is verteld dat de bewoners binnen de beschreven zone **onmiddellijk** moeten worden geëvacueerd. De regelgeving op dit gebied verandert volgend jaar, als het gaat om de bevoegdheden van de brandweer. Hoewel ook op dit moment de brandweer in situaties als deze eigenmachtig de evacuatie kan starten, worden ze nog vaak uitgespeeld door de (politieke) bestuurders. Vanaf volgend jaar is dat duidelijker, en krijgen brandweermensen training hoe ze hun bevoegdheid kunnen uitoefenen. Mij lijkt dat de gemeente weliswaar niet moet afgaan op dit stukje in een verantwoordingstekst over een geluidskaat, maar het wel even beter moet uitzoeken dan tot nu toe is gedaan.

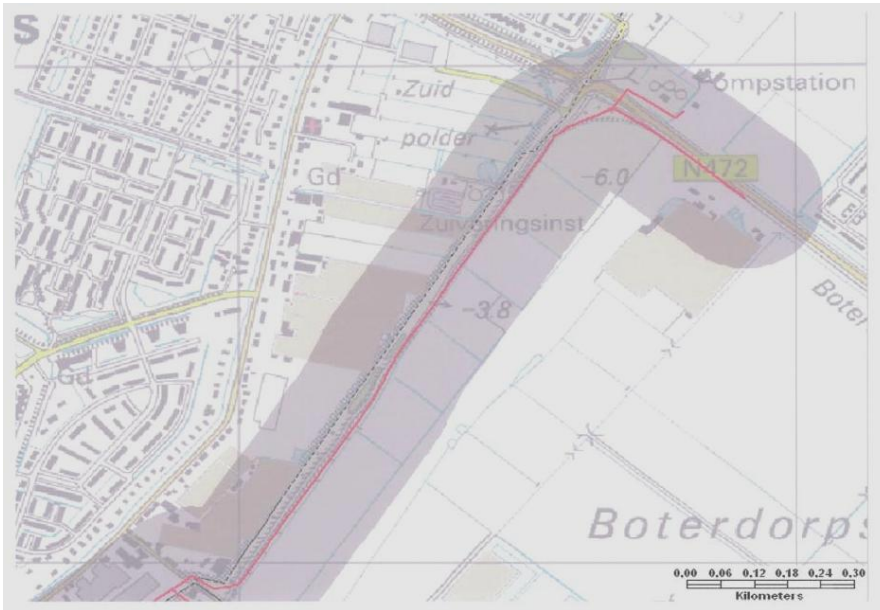
Derde kaartje komt uit het Bestemmingsplan Annie M.G. Schmidtpark:<sup>24</sup>

<sup>22</sup> <https://e-loket.lansingerland.nl/document.php?fileid=14684&m=1&f=ee0bfb35720dacdd78b33e48e158f61b&attachment=0&a=172>, 26 maart 2009

<sup>23</sup> [www.veiligheidsregio-rotterdam-rijnmond.nl/smartsite.dws?id=1263](http://www.veiligheidsregio-rotterdam-rijnmond.nl/smartsite.dws?id=1263)

<sup>24</sup> [www.lansingerland.nl/document.php?fileid=15955&m=1&f=0dbe54dd962521fd7590a35637daffec&attachment=0&a=160](http://www.lansingerland.nl/document.php?fileid=15955&m=1&f=0dbe54dd962521fd7590a35637daffec&attachment=0&a=160)





Het gaat om een hoge druk gasleiding. Daarbij is een heel kleine kans op een fakkelbrand:

Selectie incidentscenario's

Van de beschouwde risicobronnen is één relevant incidentscenario beschouwd:

- fakkelbrandscenario.

Zelfredzaamheid

Voor het beschouwde scenario als gevolg van een fakkelbrandincident met een hogedruk aardgastransportleiding geldt dat het uitstromende aardgas direct ontsteekt. Dit effect is zichtbaar voor de aanwezigen in het plangebied. Ontvluchting is mogelijk, mits er geen bijzondere beperkingen zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van aanwezigen en de infrastructuur in de omgeving op een juiste manier is ingericht.

Er is een groot belang dat kinderen, senioren, gehandicapten, hiervan op de hoogte zijn, om maar even wat groepen te noemen met "bijzondere beperkingen ten aanzien van de zelfredzaamheid". Denk verder aan scholen, peuterspeelzalen, kinderdagverblijven, enz.

Die grijze zone van 140 meter aan weerszijden van de gasleiding kun je over de geluidkaart leggen. Dat ziet zo uit:



De kans op een calamiteit met de hoge druk gasleiding is klein. Berekend op 1 op 1 miljoen. Echter, er zullen best mensen daar wonen en meedoen met de Staatsloterij. De grijze zone stelt de "letaliteitszone" voor. De zone die aangeeft waar men kans heeft om te overlijden bij een calamiteit. De "death zone". In het midden is dat 100%. En aan het uiterste randje 1%. Doe je mee aan de Staatsloterij dan is de kans op een prijs van 1 miljoen Euro of meer ongeveer

1 op 3,5 miljoen.<sup>25</sup> Woon je in die huizen onderaan het kaartje, dan heb je dus meer kans om te overlijden door een calamiteit, dan dat je een miljoen krijgt op het lot dat je bij de sigarenboer kocht. Je doet door daar te wonen al mee aan een loterij met een grotere "winkans".

Volgens de site [www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl) loopt een dunnere gasleiding aan de zuidkant van Wilderszijde. Dat komt er nog bij voor die mensen: gasleiding, vliegveld, HSL, A16/A13, N209. In de verkoopdocumentatie op de gemeentesite staat er niets over. Volgens de milieueffectrapportage Wilderszijde<sup>26</sup>, niet te vinden op de gemeentesite, gaat het om een 4 inch gasleiding, met een maximale bebouwingsvrije afstand van 30 meter. Dat wijst op de letaliteitszone.

Voor de gemeente is het belang aanmerkelijk. Van de HSL is niet alleen de herrie een bekend probleem. Er worden ook tot op 300-500 meter trillingen gemeld. Onder andere door de burgemeester van Kaag en Braassem. Daarover zijn al Kamervragen gesteld, en de Minister van Verkeer en Waterstaat is bezig het te onderzoeken. Ik kan mij zo voorstellen dat de grijze zone is berekend in de normale situatie, met normaal gebruik van de HSL. Nu ze zo gaan trillen en schudden door met verkeerde treinen heel anders gebruik te maken van heel ander spoor dan gepland, kan het risico gaan stijgen. Het is zo dat als het risico inderdaad stijgt, er een andere zone over Rodenrijse Zoom komt te liggen: een zone waarin woningen moeten worden gesloopt.

Ik heb eind februari 2010 vragen gesteld aan de gemeente of de kopers en huurders in Rodenrijse Zoom hiervan op de hoogte zijn. Ze hebben even moeten zoeken naar een ambtenaar die daar wat zinnigs over kan zeggen, en begin april krijg ik antwoord. Van de Gasunie had ik alleen een verhaal gekregen dat het allemaal keurig was berekend, maar ze konden nog niet antwoorden op de bijzondere situatie van de trillende HSL. Wordt vervolgd dus.

## OPLOSSINGEN - VIJF

De problemen waarin de gemeente is geraakt zijn niet allemaal door de gemeente veroorzaakt. Er was hier een landelijk gebied, waarin bijvoorbeeld veel pijpleidingen lagen van defensie, en die kwamen vroeger niet op alle kaarten voor. Inmiddels zijn er veel bouwopgaven neergelegd, en zijn de pijpleidingen voor transport van allerlei in de Randstad noodzakelijke materialen ingezet. Veel bouwplannen zijn nog gemaakt door de Provincie, of opgedragen door het Rijk. Er is als prestige-project een HSL gemaakt, waarvan het de bedoeling is dat 200 treinen per dag er 250-300 km/uur gaan rijden. Heel anders dan in andere landen, waar in dicht bebouwd gebied hogesnelheidstreinen de snelheid matigen.

De eerste oplossing die de nieuwe gemeenteraad ter harte kan nemen is om over de lijn te stappen die nu de politiek van de burgers scheidt. Schaar je als gemeente aan de zijde van de burger, in plaats van willens en wetens een tegenspeler te zijn. Bescherm de mensen die op je grondgebied wonen. Als je wil dat ze in volle overtuiging bepaalde keuzes maken, zoals wonen in een letaliteitszone ("death zone"), of wonen pal onder de landingsbaan van Rotterdam The Hague Airport, laat ze daar dan voor tekenen. De gemeente Rotterdam schijnt dat te doen, om zeker te zijn dat kopers van woningen beseffen wat ze aangaan, en niet later klagen als het tegenvalt. Denk eraan dat als 10% van de mensen ernstige hinder ondervindt in een zone van het vliegveld, toch mooi 90% dat niet heeft. Maar als van die 10% een aanmerkelijk deel gezondheidsklachten ontwikkelt, dan ben je als gemeente aansprakelijk als je discutabele informatie hebt geleverd voorafgaand aan koop- of huurcontract.

De gemeente Lansingerland schijnt bezig te zijn met een eigen geluidskaat. Gemaakt door de Milieudienst Rijnmond DCMR. Naar verluid zónder de geluidsproblemen van de HSL, zónder de nieuwe geluidscontouren van Rotterdam The Hague Airport, zónder de nieuwe A16/A13 verbinding, zónder de effecten van de verbrede N209. In de raadsvergadering werd al gevraagd: "wat heb je daar dan aan". Hoe kan dit een invulling zijn van het de wetgeving op dit gebied, of de basis vormen voor de actieplannen die de gemeente wettelijk met de bevolking moet gaan maken om de problemen op te lossen? Het doel is niet "maak een geluidskaat", nee, dat is stap 1. Daarna moet je actieplannen maken voor het bestrijden van de geluidsoverlast, volgens de Europese richtlijn, samen met de bewoners.<sup>27</sup> En hoe kun je nou actieplannen maken als de problemen niet op je kaart staan?

Heel vreemde gang van zaken. Ik wil niet zeggen dat "mijn" kaart perfect is, maar wat ik zo begrijp is de gemeente bezig met een nutteloze exercitie. Waarmee ze zich weer in de verkeerde kant van de streep bevinden: tegenover de bewoners, in plaats van samen met de bewoners. De gemeente moet onderkennen dat een indicatieve kaart met alle problemen van heden en nabije toekomst beter is dan een kaart met gegevens van gisteren. Want een indicatieve kaart is bij uitstek geschikt om te bepalen waar de problemen zitten, actieplannen te maken volgens de richtlijnen, en dan uiteindelijk het beleid in werking te stellen, zonder veel last te hebben van verouderde gegevens.

<sup>25</sup> [www.scholieren.com/werkstukken/18920](http://www.scholieren.com/werkstukken/18920)

<sup>26</sup> [www.vlinderstrik.net/documenten/mer\\_wilderszijde.pdf](http://www.vlinderstrik.net/documenten/mer_wilderszijde.pdf)

<sup>27</sup> <http://nsg.nl/showpdf.php?fileid=27>

Voor de problemen met het vliegveld worden oplossingen aangedragen door het management van het vliegveld zelf. Door anders te vliegen, en met modernere navigatie, is de overlast voor bewoonde gebieden te beperken. Het vliegveld lijkt deze redenering vooral te gebruiken om nog verder door te groeien ná de groei van de geluidscontouren die voor de korte termijn op het programma staat. Maar ook nu is er veel te winnen, als de gemeente maar goed oplet, en niet langer lukraak discutabele plaatjes overneemt in besluitvorming.

Voor de HSL werden door René Wendel van de Stichting Stop Geluidsoverlast HSL oplossingen aangedragen. De al eerder gesuggereerde overkapping kreeg opeens een visualisatie:



Ontleend aan het project Sijtwende<sup>28</sup> bij Den Haag. Door te bouwen boven op de HSL ontstaat een woongebied buiten de geluidscontouren van Rotterdam Airport, een verbinding tussen Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek. De financiering kan volgens Wendel komen uit het niet uitvoeren van het tot mislukken gedoemde plan Wilderszijde. Er valt bij de rijksoverheid een flinke schadeclaim te halen, om het onuitvoerbare plan Wilderszijde ten goede te keren.

Voor de diverse pijpleidingen zijn de oplossingen gelegd in vaste regels. Bouw je te dichtbij, dan moet je die huizen afbreken. In de regels draait alles om de bescherming van de burger, soms ten koste van de portemonnee van de (lokale) overheid. Nu het lokale beleid nog!

Een laatste oplossing is het inschakelen van externe deskundigen om de hele beleidsmatige en juridische knoop van problemen rond HSL, vliegveld en pijpleidingen op te lossen. Vooral bij de HSL blijkt dat overheden elkaar de zwarte piet willen toeschuiven, en er ook sprake is van grote financiële risico's die een oplossing tegenwerken. Terwijl dat gezelschapsspelletje doorgaat zitten de burgers met de gebakken peren. Tot uiteindelijk de financiële risico's toch ontploffen. De kwestie van de HSL kan worden voorgelegd aan bijv. de Kafkabrigade.<sup>29</sup> De Kafkabrigade rukt uit wanneer burgers en ambtenaren zijn vastgelopen in het woud van wet- en regelgeving. Het is een methode om overbodige bureaucratie op te sporen en aan te pakken. Niet de overheidsorganisatie zelf, maar het probleem vanuit het perspectief van de direct betrokken burgers staat centraal. Volgens bestuurskundige Peter Castenmiller zou de besluitvorming van de HSL-problematiek geschikt zijn voor de Kafkabrigade.

## SLOTOPMERKING

Klopt er iets niet? Zijn er nieuwe inzichten van na de door mij geciteerde bronnen? [www.PolitiekActief.Net](http://www.PolitiekActief.Net) is een hobby-project, en als er iets beter kan, laat het gewoon even weten via de reactiemogelijkheden op de site.

## OVER DE AUTEUR

Joost Smits is bestuurskundige (niet verbonden aan de Kafkabrigade) en softwareontwikkelaar. Van 1995-2003 betrokken in de deelgemeentelijke politiek van Rotterdam Hillegersberg-Schiebroek. Sinds 2000 blogger op [www.politiekactief.net](http://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](http://www.liberalen.info)). En lid van BNN.

<sup>28</sup> [http://project.vrom.nl/project.asp?code\\_prijt=10743&code\\_prgm=28](http://project.vrom.nl/project.asp?code_prijt=10743&code_prgm=28)

<sup>29</sup> [www.kafkabrigade.nl](http://www.kafkabrigade.nl), zie onder andere "De stelling van Peter Castenmiller: Het systeem van lokaal bestuur begint zichzelf te overleven", in: NRC Handelsblad, 6 maart 2010



## Bijlage: The Making Of



Werk in uitvoering. Kaart met erover gelegd alt. 4c uit de MER van het vliegveld, en het ZoRo-bus tracé uit [www.lansingerland.nl/document.php?fileid=11072&m=1&f=1964dd0b94ac9db235aca9790e7af478&attachment=0&a=76](http://www.lansingerland.nl/document.php?fileid=11072&m=1&f=1964dd0b94ac9db235aca9790e7af478&attachment=0&a=76)

In de uiteindelijke geluidskaat zijn deze lijnen precies overgetrokken. Van het vliegveld alleen de 20Ke en 35Ke-contouren in verband met de overzichtelijkheid.