

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
t.a.v. de heer ir. C.M.P.S. Eurlings  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Rijpwetering, 2 augustus 2010

Onderwerp: uw brief d.d. 9 juli 2010, kenmerk VenW/BSK-2010/25654 met bijlage TNO-rapport, gezonden aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Geachte heer Eurlings,

Kortgeleden kwamen wij in het bezit van bovengenoemd schrijven waarop wij middels deze brief willen reageren. Allereerst betreuren wij het dat dit schrijven ons via derden heeft bereikt. Als direct belanghebbende partij hadden wij het ten zeerste gewaardeerd indien ook wij dit schrijven rechtstreeks van u hadden mogen ontvangen.

Verheugend is echter dat wij hebben kunnen vaststellen dat uw toezeggingen uit uw brief aan de Tweede Kamer medio november 2009 correct worden uitgevoerd. Tevens willen we hiermee nog opmerken dat de akoestische onderzoeken, behorend bij het Tracébesluit, destijds best wel zorgvuldig door de overheid zijn laten berekend, echter de eindsituatie qua geluidemissie wijkt nogal af van de destijds gedane aannames, zoals bij u en bij ons na alle door de overheid geïnitieerde metingen nu toch echt duidelijk is geworden. Het bevreedt ons ten zeerste dat er alsmaar tussentijdse metingen worden verricht en geen afdoende maatregelen worden getroffen, daar nu reeds bekend is dat de uiteindelijke dienstregeling uit het Tracébesluit nimmer geëffectueerd zal kunnen worden zonder geluidwerende maatregelen in welke vorm dan ook.

#### **Geluidmetingen HST/Prio materieel**

Geconstateerd is dat de maatregelen succesvol zijn geweest. We kunnen niet beoordelen of in onze situatie (infrabundel met A4) ook circa 9 dB(A) emissiegeluidwinst kan worden behaald op korte afstand van het spoor, terwijl het uiteindelijk gaat om de 57 dB(A) immissiegeluidsnorm op de gevel uit het Tracébesluit (Deze zaken worden helaas al te vaak doorelkaar gehaald). De normering geldt uiteindelijk voor de volledige dienstregeling met in totaal 184 treinbewegingen per dag (Ongeveer elke 5 minuten een passage met snelheden van boven de 250 km/h). Langdurige gevelmetingen door de DCMR in de periode 16-22 juni 2010 (na de maatregelen aan de HST/Prio!) geven bijvoorbeeld op het Westeinde 81 te Kaag en Braassem -bijna 500 meter van het spoor- doorgerekend naar de uiteindelijke dienstregeling een overschrijding van 4 dB(A) ten opzichte van de grenswaarde in het Tracébesluit.

Hierbij dient nog te worden opgemerkt dat ten tijde van de metingen de treinen veelal met veel lagere snelheden (ca. 120 km/h ipv 160 km/h zoals eerder vermeld) reden en nu ook nog rijden.

Uit bovenstaand voorbeeld blijkt duidelijk dat op termijn de situatie niet houdbaar is. Luistert de overheid naar de ontevreden burgers en wordt het probleem constructief benaderd of blijven we alsmaar investeren in metingen, rapporten en metingen en worden er geen knopen doorgemaakt om de geluidsoverlast binnen de normen te brengen? Rest nog te vermelden dat ook de waargenomen trillingen in huizen bij het rijden op hoge snelheid een niet te verwaarlozen rol spelen. Dit fenomeen is helaas tot op heden onvoldoende belicht geworden.

### **Slijpen van de wielen/akoestisch slijpen**

Zoals in uw brief terecht wordt opgemerkt is het zaak om het slijpaspect te blijven monitoren want wij krijgen sinds enkele weken meldingen dat de treinen nu reeds meer geluid produceren dan aanvankelijk. Ook ondergetekende heeft dit gesignaleerd. Onze vraag hierover: wordt het emissiegeluid regelmatig gemeten en is er dienaangaande sprake van een regelmatig slijpschema voor wielen en spoor?

### **AnsaldoBreda V250**

Wij stellen het ten zeerste op prijs om de rapportage van de inmetingen straks te mogen ontvangen. Hierbij kan worden opgemerkt dat tijdens de onlangs gehouden nachtelijke testritten er reeds meldingen zijn binnengekomen van slaapverstoring, waarvan akte.

### **TNO-rapportage**

U meldt in uw brief dat TNO aanvullende immissieberekeningen heeft uitgevoerd (geluidniveau op de gevel). Wij hebben genoemde berekeningen niet terug kunnen vinden in de rapportage en stellen toezending op prijs.

Daar geluidoverdracht heel sterk per locatie kan verschillen - invloeden van weer, wind, landschap, gebouwen etcetera bevreemdt het ons dat alleen de Gemeenten Kaag en Braassem en Lansingerland door de DCMR langdurige gevelmetingen hebben laten uitvoeren op diverse punten binnen de overlastzone. Dergelijk onderzoek, dat ons inziens in wezen onder de verantwoording van spoorwegbeheer valt, is de indicator bij uitstek en geeft beter inzicht dan alle doorberekeningen waarin niet of slechts moeizaam door middel van aannames de landschappelijke invloeden kunnen worden verwerkt, zo heeft de praktijk ons nu toch wel geleerd.

### **DCMR-rapport Lansingerland**

In deze alinea van uw brief wordt gesteld dat er voor de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) geen wettelijke verplichting is. Even verder stelt u echter dat het Tracébesluit HSL-Zuid onherroepelijk is en waarin genoemde grenswaarde wordt gehanteerd. Uw oud-collega minister Netelenbos zei echter in haar brief aan de Tweede Kamer van 13 december 2000 het volgende:

*'Op het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling IV) is het recht van toepassing zoals dat gold voor de inwerkingtreding van de herziene Tracéwet op 15 oktober 2000.'*

Wij vragen ons af wat de waarde van deze uitspraak is bezien in het licht van uw uitspraak dat er geen wettelijke verplichting is.

Nogmaals merken wij hierbij op dat extrapolatie van gevelmetingen naar de immissie in de geplande eindsituatie beduidend meer realistisch zijn dan berekeningen die uitgaan van emissiegeluid.

### **Wijziging alignement**

Ook hier geldt dat Rijkswaterstaat destijds van aannames is uitgegaan, er reed immers in 2004 nog geen trein. Graag vernemen wij wat de (wettelijke) status is van de geluidscontouren uit het akoestisch onderzoek in het Tracébesluit en waarom deze zone voor Lansingerland 400 meter bedraagt en voor Kaag en Braassem 600 meter.

In afwachting van uw spoedige en gewaardeerde reactie,

Met vriendelijke groet,  
namens het bestuur van de stichting,

Hein W. Schildt.  
voorzitter

c.c. Voorzitter Tweede Kamer  
Vaste Kamercommissie  
Gemeente Kaag en Braassem