

# HERRIE IN Lansingerland 2010

## *Alle passages over herrie in Lansingerland uit de eerste 36 weekverslagen van 2010 op een rijtje*

### WEEK 2-2010

#### MINISTER EURLINGS BEANTWOORDT KAMERVragen OVER VliegCORRIDOR

In weekverslag 41 van 12 december 2009 berichtten wij dat het PvdA Tweede Kamerlid Jan Boelhouwer schriftelijke heeft vragen gesteld aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de gewenste vliegcorridor naar Rotterdam Airport. Hij is geïnspireerd door de brief die Ruud Braak eind oktober stuurde aan de luchtvaartmaatschappijen die deze luchthaven aandoen, aan de directie van Rotterdam Airport en aan onze minister president. De regering gebruikt Rotterdam Airport immers als thuishaven voor de vluchten van het Koninklijk Huis en de leden van het kabinet.

Deze brief had de volgende inhoud: "Bij herhaling heeft de Gemeenteraad van Lansingerland de Minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Ir C.M.P.S. Eurlings, verzocht een vliegcorridor rond Rotterdam Airport in te stellen waardoor de overlast voor de Lansingerlandse kernen tot een minimum beperkt wordt. De Minister heeft toegezegd dit te zullen onderzoeken. Maar is het nodig te wachten op een opgelegde vliegcorridor? Waarom neemt u als vliegtuigmaatschappij en vliegveld niet zelf het initiatief? U bent voor uw activiteiten gebaat bij een zo groot mogelijk draagvlak onder de direct bij uw activiteiten betrokken bevolking".

Wij verzochten om aan de piloten op te dragen de Lansingerlandse kernen Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk bij vliegbewegingen te mijden.

Een blik op de kaart laat zien dat er voldoende dunbevolkt gebied beschikbaar is om dit mogelijk te maken. De landerijen rondom de Rotte en het Bergse Bos bieden hiertoe ruime mogelijkheden.

Intussen ontvingen wij van directeur Wondolleck van Rotterdam Airport een uitnodiging om begin februari 2010 te komen praten. Hij spreekt dan mede namens de luchtvaartmaatschappijen.

PvdA Kamerlid Jan Boelhouwer liet zich inspireren door onze actie en stelde begin december 2009 schriftelijke vragen aan minister Eurlings. De minister heeft op 14 januari 2010 deze vragen beantwoord. Een compleet overzicht van de vragen en de antwoorden:

Hiermee beantwoord ik (minister Camiel Eurlings) de vragen die het lid Boelhouwer heeft gesteld over de aanvliegroute bij Rotterdam Airport.

1. Bent u op de hoogte van de geluidshinder die de bewoners van de Gemeente Lansingerland ervaren, als gevolg van vliegverkeer van en naar Rotterdam Airport? 1. Ja.

2. Deelt u nog steeds de mening dat een meer dwingende vliegcorridor zou kunnen leiden tot een geluidsarmere aanvliegroute?

2. Gemeente Lansingerland heeft in reactie op het voorontwerp aanwijzingsbesluit gevraagd om "zodanige aanpassing van de corridor van gepermitteerde routes dat deze buiten de woonkernen komt te liggen". In de toelichting op het Ontwerpbesluit Rotterdam Airport heb ik geantwoord dat de mogelijkheden en wenselijkheid met betrekking tot de corridor van gepermitteerde routes zullen worden gezien in samenhang met de andere in het traject van de Commissie Van Heijningen afgesproken maatregelen.

3. Wat is de stand van zaken betreffende het door u toegezegde onderzoek naar een andere vliegcorridor?

3. De opdracht betreffende onderzoek naar een andere vliegcorridor kan worden verstrekt zodra het advies op de inspraakreacties van de Commissie 21 (van provincie Zuid Holland en alle omliggende gemeenten) beschikbaar is. Het advies van de Commissie 21 wordt medio januari 2010 verwacht en is van belang bij het formuleren van de definitieve opdracht.

4. Op welke termijn kan een geluidsarmere aanvliegroute worden gerealiseerd?

4. Zie mijn antwoord vraag 3. Definiëren van een andere aanvliegroute zal eventueel plaatsvinden na afronding van het benodigde onderzoek. Een eventueel andere aanvliegroute kan gevolgen hebben voor het beperkinggebied geluidbelasting. Indien een wijziging hiervan optreedt zal dit meegenomen worden in het eerste luchthavenbesluit dat op basis van de nieuwe wet- en regelgeving RBML voor november 2014 vastgesteld dient te zijn.

5. Deelt u de mening dat de luchthaven, samen met de luchtvaart- maatschappijen, zelf het initiatief kan nemen tot een geluidsarmere vliegcorridor? Zo ja, bent u bereid deze te bevorderen, door Rotterdam Airport en de luchtvaartmaatschappijen hierop aan te spreken?

5. In de Regeling luchtverkeersdienstverlening zijn voor vertrekkende vliegtuigen vaste routes

(zogenoemde SID's) gedefinieerd. Voor landend verkeer zijn bij Rotterdam Airport geen standaardroutes vastgelegd. Niet de luchthavenexploitant, maar de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) samen met de piloten zijn verantwoordelijk voor de routes die vliegtuigen vliegen. Onderzoek naar de mogelijkheden en wenselijkheid van een eventuele aanpassing van de aanvliegeroutes Rotterdam Airport is opgenomen in het advies van de Commissie van Heijningen. Op welke wijze het landende verkeer vrijgehouden kan worden van de woonkernen op een zodanige wijze dat het totaal aantal woningen met geluidsbelasting afneemt en het vliegverkeer toch op een veilige wijze kan worden afgehandeld, zal na oplevering van het advies van de Commissie 21 verder worden bezien.

Wij zijn blij dat wij de antwoorden al ontvangen hebben voor ons gesprek met de heer Wondolleck. Wij zullen de komende week de antwoorden eens goed bestuderen, overleg voeren met ons Kamerlid Jan Boelhouwer en onze wethouder Naushad Boedhoe.

Zie ook het bericht van RTV Rijnmond van 16 januari hierover via link:

<http://www.rijnmond.nl/Homepage/Nieuws?view=%2FNews%2FDefault%2F2010%2Fjanuari%2FOnderzoek%20naar%20aanvliegeroutes%20Rotterdam%20Airport>

## **WEEK 3-2010**

### **Vliegcorridor Rotterdam Airport**

De berichtgeving in de lokale en regionale media over een eventuele komst van een vliegcorridor van en naar Rotterdam Airport over minder intensief bewoond gebied nabij de Rottemeren hield de gemoederen stevig bezig. Klonken er vanuit Lansingerland zelf vooral instemmende reacties, vele reacties vanuit Rotterdam zelf op dit berichtgeving van RTV Rijnmond hierover, sloegen een minder positieve toon aan. “ Moeten ze maar geen Vinex wijken bouwen in de nabijheid van het vliegveld’ zo was de algemene teneur. En “ blijf met je handen van ons vliegveld af want het is zakelijk voor Rotterdam erg belangrijk en je kunt er vandaar bovendien gemakkelijk en snel op vakantie” was een veel gehoorde reactie. Een enkele bewoner van de omgeving van de Rottemeren reageerde ook verontrust vanwege mogelijke toename van de vliegtuigherrie bij het eigen huis. Feit is echter dat de vliegtuigherrie de bewoners van de Vinex wijken vrijwel ontgaat maar dat vooral de bewoners van de oude kern van Bergschenhoek de klos zijn. En die waren er echt al eerder dan Rotterdam Airport! Wij denken dat het met het vliegtuiglawaai bij de Rottemeren wel mee zal vallen omdat er van grote hoogte aangevlogen wordt en vliegtuigen pas laat hun landing inzetten. Begin februari heeft Ruud een gesprek met directeur Wondolleck van Rotterdam Airport die ook spreekt namens alle luchtvaartmaatschappijen. Wij zijn ook heel benieuwd naar de visie van de Luchtverkeersleiding die er echt over gaat en natuurlijk de adviezen van de commissie 21 en de commissie van Heijningen die de minister ook over dit aspect van het nieuwe aanwijzingsbesluit moet adviseren. Wij en ons Tweede Kamerlid Jan Boelhouwer volgen de ontwikkelingen op de voet!

## **WEEK 4-2010**

### **Vliegcorridor Rotterdam Airport**

#### **VLIEGCORRIDOR ROTTERDAM AIRPORT EN COMMISSIE 21**

De zogeheten Commissie 21 van Rotterdam Airport waar ook onze gemeente zitting in heeft bracht een advies uit over het aanstaande aanwijzingsbesluit tbv deze luchthaven. In dit advies staat ook een passage over onze voorstellen mbt het instellen van een vaste corridor voor landende en stijgende vliegtuigen over minder intensief bewoond gebied. Zie pagina 20 en 21 via link

[http://twitdoc.com/docview?doc=25841731&key=key\\_2noseoum9yhq6prx0iej&usr=ewaldvanvliet&lcl=ewaldvanvliet/vccuqrwv/volledig%20advies%20-%20finaal%20eindconcept.doc&hits=32&qs=rsxccf](http://twitdoc.com/docview?doc=25841731&key=key_2noseoum9yhq6prx0iej&usr=ewaldvanvliet&lcl=ewaldvanvliet/vccuqrwv/volledig%20advies%20-%20finaal%20eindconcept.doc&hits=32&qs=rsxccf)

De commissie adviseert de minister in de nota van antwoord duidelijk aan te geven wat het effect is van toepassing van het tweede ILS op de aanvliegeroutes en de geluidscontouren en welke mogelijkheid hij heeft om de aan- en afvliegeroutes te controleren en te handhaven. Hierbij gaat het zowel om de handhaving van aanvliegeroutes tijdens de dalingsprocedure als om de handhaving van vlieghoogten en vliegeroutes boven verder weg gelegen gebieden. De minister zal daarbij ook moeten

aangeven welke mogelijkheden de nieuwe wetgeving meer biedt dan de wetgeving die op dit aanwijzingsbesluit van kracht is en hoe hij daarmee om zal gaan als in 2015 een nieuwe aanwijzingsprocedure wordt gestart.

Dit advies sluit aardig aan bij onze aanpak. Wij zien er steun in.

Begin februari bezoeken Ruud & Gerard op zijn uitnodiging de directeur van Rotterdam Airport om over de instelling van vliegcorridors te praten. Hij vertegenwoordigt daarbij alle luchtvaartmaatschappijen die Rotterdam Airport aandoen, behalve de Regering en het Koninklijk Huis. Van hen werd tot op heden op onze open brief nog niets vernomen!

## **WEEK 5-2010**

### **ROTTERDAM AIRPORT OMARMT INITIATIEF VAN DE LANSINGERLANDSE PVDA OM VliegBewegingen over Lansingerland te beperken**

Directeur R. Wondolleck van Rotterdam Airport omarmt het initiatief van de Lansingerlandse PvdA fractie om overlast gevende vliegbewegingen over de kernen van Lansingerland te beperken. Dat is het resultaat van het gesprek dat de PvdA gemeenteraadsleden Ruud Braak en Gerard Bovens vrijdagochtend met hem voerden.

De luchtvaartmaatschappijen die Rotterdam Airport aandoen zoals de VLM, KLM en Transavia zullen door hem op korte termijn gevraagd worden om hun piloten zodanig te instrueren dat zij de Lansingerlandse kernen zullen mijden. Dat geldt ook de vliegbewegingen van de regeringsvliegtuigen. Luchthaven directeur Wondolleck gaf tijdens het gesprek te kennen te willen blijven werken aan een goede relatie met de omliggende gemeenten. Hij gaf aan het belang en de redelijkheid van het verzoek van de Lansingerlandse PvdA fractie in te zien.

Rotterdam Airport zal op korte termijn samen met de betrokken luchtvaartmaatschappijen de concrete instructies voor de piloten uitwerken. Daarna volgt weer vervolgoverleg met de PvdA fractie van Lansingerland over de te nemen stappen.

De PvdA fractie van Lansingerland ziet het resultaat van dit overleg als een positieve stap vooruit om snel en op een praktische manier een oplossing te vinden voor de inwoners in de kernen die nu hinder ondervinden van de vliegbewegingen. De opstelling van Rotterdam Airport sluit volgens de fractie goed aan bij een van de voorwaarden die door de gemeenteraad van Lansingerland aan minister Eurlings zijn gesteld mbt zijn aanstaande besluit over de wijziging van het aanwijzingsbesluit Rotterdam Airport. Wordt snel vervolgd!

## **Week 6-2010**

### **PVDA KAMERVragen over Trillingen HSL**

De Tweede Kamerleden Diederik Samsom en Jan Boelhouwer (PvdA) hebben minister Cramer van VROM woensdag vragen gesteld over het mogelijk ontstaan van overlast door trillingen veroorzaakt door de HSL. "Klopt dat deze trillingen vooral worden veroorzaakt door de hogere snelheid van de treinen in het weekend en klopt het ook dat de mogelijke trillingen dan te maken hebben met het rijden van het tijdelijk materieel? Is het de verwachting dat deze overlast verdwijnt wanneer het nieuwe materieel in gebruik wordt genomen?"

De beide Kamerleden vragen zich af of het mogelijk optreden van trillingen door de HSL meegenomen is in de Milieu Effect Rapportage en zo ja of daarbij dan de zogenaamde SBR-normen voor trillingen toegepast en in de praktijk gehaald zijn? SBR staat voor de Stichting Bouw Research en is hét kennisplatform voor de bouw.

"Als er overlast door trillingen is, helpen de maatregelen om de geluidsoverlast te verminderen dan ook afdoende tegen de trillingsoverlast en welke andere maatregelen zijn er beschikbaar om trillingsoverlast door bewoners langs de HSL te beperken?" Hun slotvraag is of er "wordt overwogen om deze toe te passen" en, in het geval dat dit niet zou zijn, "waarom niet?"

Wij zijn reuze benieuwd naar de antwoorden van de minister van VROM.

## **WEEK 10-2010**

## TWEEDE TNO RAPPORT HSL HERRIE VERSCHENEN

Voor de doorbijters en echte liefhebbers zijn bij dit verslag de reactie van minister Eurlings op vragen van de vaste Kamercommissie van Verkeer & Waterstaat over de geluidsproblemen rond de HSL opgenomen plus ook het Tweede TNO rapport nav in november 2009 verrichtte geluidsmetingen langs het traject. Probeer je er maar eens doorheen te worsten zonder een specialistische TU Delft opleiding of veel juridische bekwaamheid op het gebied van geluidsregelgeving. Dat zal maar heel weinigen lukken dus zo verwonderlijk is het niet dat de irritatie over het optreden van overheden intussen de irritatie over het lawaai van de HSL zelf al aardig aan het overschrijden is. De minister komt in zijn reactie op de resultaten van het TNO rapport tot de volgende vier conclusies: a. De geluidproductie van de Thalys bij hogere snelheid (285 km/uur) sluit aan bij de aannames zoals gehanteerd bij de berekeningen van het akoestisch onderzoek voor het Tracébesluit. b. Bij relatief lage snelheden (160 km/uur) is de invloed van de afwijkende spoorconstructie hoger. Dit wordt verklaard door het feit dat de effectiviteit van het akoestisch geslepen spoor toeneemt naarmate de snelheid van de trein hoger is. Dit zal nader worden onderzocht door middel van geluidsmetingen aan het hogesnelheidsmaterieel (Thalys en AnsaldoBreda) bij hoge snelheden. De Thalys is echter bij 160 km/uur 7 dB(A) stiller dan het tijdelijke materieel, maar 4 dB(A) lawaaiiger dan dat je bij die snelheid op basis van het rekenmodel mag verwachten. c. Het geluid achter de schermen is zowel voor het tijdelijke materieel bij 160 km/uur als de Thalys bij 160 km/uur hoger dan op basis van het rekenmodel wordt berekend. Echter, bij de Thalys is het verschil aanzienlijk kleiner dan voor het tijdelijke materieel. d. De geluidproductie van het tijdelijke materieel (Traxx-Prio) is met 1 dB(A) afgenomen, mogelijk als gevolg van het onderhoud van de wielen. Hij vergeet in deze conclusies evenwel te vermelden dat de gemeten geluidniveaus op korte afstand langs het spoor (zonder geluidschermen) volgens diezelfde TNO rapportage voor Traxx treinen (Intercity materieel) 5 tot 6 dB(A) hoger zijn dan verwacht mag worden op grond van het akoestisch rekenmodel van het Tracébesluit, wanneer dit model wordt aangepast aan de dienstregeling van september 2009 (voor wat betreft het materieel, de treinintensiteiten en de rijnsnelheid). Dit als aanvulling op conclusie d. De Tweede Kamer vraagt de minister ook of er een bevoegd gezag is dat dient vast te stellen of aan de geluidnormen wordt voldaan? Welk bevoegd gezag kan of moet bij overtreding van de geluidnormen handhavend optreden? De reactie van de minister is er een voor juridische fijnproevers. De wettelijke kaders ten aanzien van het bevoegd gezag zijn met betrekking tot de indienststelling van een nieuwe lijn, zoals de HSL-Zuid, gecompliceerd. Van belang is vast te stellen dat hier niet sprake is van een overtreding waarbij handhavend kan of zou moeten worden opgetreden. Dit komt omdat noch uit de Wet geluidhinder, noch uit de Tracéwet, noch uit het Tracébesluit HSL-Zuid een verplichting kan worden afgeleid om de naleving van de normen te controleren en aanvullende maatregelen te treffen wanneer na verloop van tijd mocht blijken dat de normen (voorkeurswaarden en verleende hogere waarden) uit de Wet geluidhinder niet gehaald worden. De Wet geluidhinder kent een eenmalig toetsmoment bij aanleg van een nieuwe spoorlijn en een verplichting voorzieningen te treffen zodanig dat de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting bij woningen en andere geluidgevoelige objecten niet wordt overschreden. De wet voorziet niet in een systeem om de naleving permanent te bewaken. Er kan daarom geen sprake zijn van een overtreding van de geluidnormen, waardoor ook niet handhavend kan worden opgetreden. Wel kan het zijn dat er een dusdanige wijziging plaats vindt dat er sprake is van een 'wijziging van een spoorweg'. Volgens de minister is er bij ons geen sprake van een wijziging als bedoeld in de wet. Omdat er dan sprake zou moeten zijn van een "structureel" element. Die is er niet omdat de problematiek in de ogen van de minister wordt veroorzaakt door tijdelijk materieel. Zou er wel sprake zijn van een structurele wijziging van de spoorweg in onze achtertuin dan kan die wijziging pas worden doorgevoerd op grondslag van een besluit dat aan de geldende geluidsnormen is getoetst. Voor het stellen van deze geluidsnormen is de gemeente het bevoegd gezag, Als de akoestische toetsing van de wijziging van de spoorweg dan niet goed plaats vindt kan door de gemeente handhavend worden opgetreden. Maar let wel, de minister ontkent dat er sprake is van een "wijziging van de spoorweg" omdat de problemen tijdelijk van aard zijn en er aan de nodige verbeteringen wordt gesleuteld zodat hij rustig achterover kan leunen en zich kan beroepen op de hierboven vermelde passage dat de wet niet voorziet in een systeem om de naleving permanent te bewaken. Gaan we lekker met zijn allen! Overigens voorziet de wet ook niet in de piekbelasting. Die zit in de rekenmodellen versleuteld. Wat te doen? De kreet "Den Haag moet ingrijpen" is te simpel want het is de wet die in haar oneindige wijsheid belemmeringen opwerpt. Wij (minister en gemeenten langs de HSL) lopen tegen een fors aantal juridische en bouwkundige systeemfouten aan die alleen via nieuw beleid kunnen worden opgelost. De oude beleidskaders schieten immers te kort. Dat kan alleen als de minister en de betrokken colleges eens goed om de tafel gaan zitten om de hele complexe puzzel eens door te exerceren. Een speciale gemengde werkgroep van rijks- en

gemeentelijke overheden kan de minister daarbij adviseren. Wij realiseren ons dat de problematiek dusdanig ingewikkeld is dat kort door de bocht communiceren niet helpt. Het is dus van vitaal belang dat het nieuwe college van Lansingerland de inwoners eens precies en uitvoerig gaat uitleggen tegen welke weerbarstige juridische problematiek zij aanloopt en daarbij onderbouwt dat boosheid alleen hier echt geen afdoende oplossingen biedt waarbij natuurlijk wel de contouren van een oplossingsrichting moet worden aangegeven. Geen populaire & populistische aanpak maar wel de enige effectieve. Wij hopen dat de stichting " Stop de Herrie HSL" hier ook aan wil meewerken als kritisch volger. Graag uw snelle reactie op dit voorstel! Overigens gaan wij aan het college ook schriftelijke vragen stellen over de wijze waarop potentiële kopers van huizen in de buurt van het HSL tracé worden geïnformeerd over het risico op geluidshinder. Afgelopen zaterdag was er weer een door de gemeente samen met makelaars georganiseerde huizenbeurs waar het volgens de lokale media storm liep. De gemeentelijke website die al het bouwkundig moois ondersteunt, rept met geen woord over de HSL. Volgens ons is realistische voorlichting hard nodig. Wij zullen daar bij het college met nadruk aandacht voor vragen. Maar misschien is dit nu overbodig omdat het nieuwe college wellicht helemaal niet meer wil bouwen binnen bijvoorbeeld de 20KE zones.

## **Week 11-2010**

### **HERRIE IN LANSINGERLAND**

#### ***VLIEGRoutes VAN EN NAAR LUCHTHAVEN***

Op 6 februari 2010 berichtten wij dat directeur R. Wondolleck van Rotterdam The Hague Airport het initiatief van de Lansingerlandse PvdA fractie omarmt om overlast gevende vliegbewegingen over de kernen van Lansingerland te beperken. Dat was het resultaat van het gesprek dat Ruud Braak en Gerard Bovens met hem voerden. De luchtvaartmaatschappijen die Rotterdam The Hague Airport aandoen zoals de VLM, KLM en Transavia zullen door hem op korte termijn gevraagd worden om hun piloten zodanig te instrueren dat zij de Lansingerlandse kernen zullen mijden. Dat geldt ook de vliegbewegingen van de regeringsvliegtuigen. Luchthaven directeur Wondolleck gaf tijdens het gesprek te kennen te willen blijven werken aan een goede relatie met de omliggende gemeenten. Hij gaf aan het belang en de redelijkheid van het verzoek van de Lansingerlandse PvdA fractie in te zien. Rotterdam The Hague Airport zal op korte termijn samen met de betrokken luchtvaartmaatschappijen de concrete instructies voor de piloten uitwerken. Afsproken werd dat er daarna weer vervolgoverleg volgt met de PvdA fractie van Lansingerland over de te nemen stappen. Deze week kregen wij van de luchthaven directie het bericht dat *"de directie van Rotterdam-The Hague Airport eind van de maand spreekt met de luchtverkeersleiding om exact te bepalen op welke wijze het een en ander kan worden ingestoken. Daarna zal contact gezocht worden met de hoofden vliegdienst van VLM en Transavia"*. Vervolgens spreekt de PvdA fractie weer verder met directeur R. Wondolleck.

Wij herinneren de lezer graag aan de antwoorden van minister Eurlings op de Kamervragen die PvdA Tweede Kamerlid Jan Boelhouwer hierover stelde. Zie hiervoor ons weekverslag 2 van 16 januari 2010 (<http://berkel.pvda.nl/nieuws/nieuws/2009/12/Weekverslag+11+tot+16+januari+2010.html> ) Wordt op korte termijn vervolgd!

#### ***HSL HERRIE***

Ruud & Gerard stelden de afgelopen week een tweetal vragen over de geluidsoverlast die door de HSL veroorzaakt wordt. Vorige week analyseerden wij de brief van minister Eurlings aan de Tweede kamer over de handhavingsproblematiek mbt de geluidsoverlast. Wij constateerden toen dat er sprake is van een bestuurlijke vastloper van jewelste. Het is echt de hoogste tijd dat de getroffen gemeenten en de betrokken ministeries van VROM en V&W sluitende regie afspraken gaan maken over hoe het verder moet nu blijkt dat adequate wetgeving niet voorhanden is. Elkaar blijven bestoken met brieven en vragen heeft weinig zin. Het wordt een irritant partijtje "Zwartepieten" waar de burgers zich kapot aan ergeren.

Onze eerste set schriftelijke vragen betrof de informatievoorziening aan de potentiële kopers van huizen in de omgeving van het HSL tracé. De lokale media van vorige week berichtten over de grote belangstelling tijdens de op zaterdag 6 maart in Berkel en Rodenrijs gehouden " Nieuwbouw Woonbeurs". Een initiatief van de gemeente Lansingerland, projectontwikkelaars, makelaars, architecten en woningcorporatie 3B-Wonen. In de communicatie met de potentiële huizenkopers trekt

de gemeente samen op met projectontwikkelaars en makelaars. Een van de resultaten van deze samenwerking, zo meldt De Heraut, is de nieuwe website [www.buitenleveninderandstad.nl](http://www.buitenleveninderandstad.nl) Het is volgens onze PvdA fractie van groot belang dat potentiële kopers ook eerlijk worden geïnformeerd over het risico van geluidshinder vanwege de HSL, de mogelijke A13/A16 en Rotterdam-The Hague Airport. Op de nieuwe website is daarover niets te vinden. Ook verkoopbrochures blijven hierover stil. Het is rust & groen wat de klok slaat!

Deze constatering bracht ons tot de volgende vragen:

- 1 Onderschrijft het college de noodzaak dat potentiële kopers van nieuwbouw woningen in Lansingerland goed geïnformeerd worden over het mogelijke risico van geluidshinder vanwege de HSL, vliegveld en de mogelijke A13/A16?
- 2 Zo ja, welke afspraken gaat het college dan maken met verkopers van woningen over de voorlichting aan potentiële kopers over het mogelijke risico van geluidshinder in de omgeving van de betreffende woningen? Is het college bereid om ook zelf hierover actief te gaan informeren, bijvoorbeeld via de eigen gemeentelijke website en de nieuwe, hierboven aangegeven woonwebsite? Op welke wijze gaat dit dan gebeuren?
- 3 Zo neen, waarom niet?

Onze tweede, door Ruud ingediende set vragen betrof de wijze waarop het college denkt te gaan reageren op de in ons vorige weekverslag beschreven brief van minister Eurlings aan de tweede Kamer alsmede de resultaten van het tweede TNO onderzoek naar de feitelijke geluidshinder.

Deze vragen luiden als volgt:

1. Graag ontvangen wij binnen een week een ambtelijke appreciatie van brief VENW/DGMO-2010/963 van 9 maart 2010 met TNO-bijlage, gekoppeld aan een visie van het college over het vervolgtraject.
2. TNO heeft in het Noordelijke deel van het HSL Tracé gemeten op maaiveld bij Schiebroek en bij Hoogmade. Beide locaties zijn niet representatief voor Lansingerland. Bij Bleiswijk rijdt de HSL verhoogd boven het maaiveld, Bij Bergschenhoek en Berkel Rodenrijs verdiept in een bak. Niet uitgesloten is dat dit tot ernstiger geluidsoverschrijdingen leidt, hetgeen de conclusie van TNO dat in 2010 geen overschrijding van wettelijke normen ontstaat ondergraaft. In hoeverre onderschrijft het college deze gedachte en welke reactie overweegt het College?

Het is maar de vraag of het oude college nog de tijd gegund is om deze vragen nog te beantwoorden. Anders is er een schone taak voor het nieuw aantredende college weggelegd om snel aan de slag te gaan.

Ruud & Gerard hebben afgelopen week contact gelegd met PvdA Kamerlid Diederik Samsom met het verzoek om overleg over de ontstane bestuurlijke impasse mbt de handhaving geluidsoverlast. Binnenkort is er een gesprek. De lokale en regionale media pikten onze acties voortvarend op. Overigens denkt burgemeester Ewald van Vliet dat pas na inwerkingtreding van de Wet Schwung echt actie kan worden ondernomen (<http://www.geluidnieuws.nl/2010/jan2010/gpp.html>) De discussie is hierbij geopend.

Wij merken uit onze contacten met inwoners van Lansingerland dat er hoge verwachtingen zijn over de wijze waarop Leefbaar 3B als waarschijnlijke deelnemer aan het nieuwe college hun beloften mbt de aanpak van de HSL herrie zal gaan waarmaken. Het Leefbaar 3B verkiezingsprogramma meldt dat *“voor het nieuwe college en de nieuwe raad in ieder geval moet gelden dat alles moet worden gedaan om alsnog de overlast en gezondheidsschade tot een minimum te beperken”*. Vooral het woordje *“alles”* schept hoge verwachtingen. Wij als nieuwe fractie in de oppositie zullen zowel de Leefbaar 3B fractie en de van hen onafhankelijk opererende collegeleden met graagte aan deze belofte herinneren..

Wat wij overigens nog missen is inzicht in de stand van zaken mbt het historische feitenonderzoek mbt de tot standkoming van het HSL tracé in onze gemeente. Het is sinds september 2009 stil op dit front. Van de zijde van het college hoorden wij desgevraagd dat *“De conceptrapportage begin april 2010 beschikbaar is en dat deze naar verwachting eind april in het college behandeld zal worden. De raad ontvangt de rapportage direct aansluitend”*.

Wordt vervolgd!

## **Week 12- 2010**

### **CDA MOTIE OVER BESTUURLIJKE AANPAK HSL**

Aan het begin van de raadsvergadering presenteerde de stichting “ Stop de Herrie HSL” een geluidskaart van Lansingerland. Getracht was om de effecten van alle geluidsbronnen in onze directe

woonomgeving op kaart te zetten. De stichting wilde daarmee duidelijk maken dat wij in Lansingerland in een grote bak herrie leven en dat er gebouwd wordt op plekken waar dat eigenlijk onverantwoord is. "Stop de Herrie" eiste dan ook direct een gemeentelijke actie om het HSL tracé ter hoogte van Bergschenhoek en Bleiswijk te overkappen. "Maar wat doen we dan met het viaduct ter hoogte van Bleiswijk?" vroeg Ruud zich af.

De geluidskaart is te vinden op <http://www.stopherriehsl.nl/files/File/Geluidskaart%20def100317.pdf> Burgemeester Ewald van Vliet gaf aan dat de door de DCMR uit te brengen geluidskaart een definitief antwoord moet gaan geven op de vraag hoe de totale geluidsbelasting van Lansingerland er nu precies gaat uitzien.

De CDA fractie diende tijdens de raadsvergadering een motie in waarin het college verzocht werd om voor de behandeling van het onderwerp in de commissie Ruimte van 14 april 2010 een totaaloverzicht van de lopende onderzoeken, acties en lobbytrajecten met bijbehorende planning te overleggen en in de acties richting het Rijk, ook vóór afronding van de onderzoeken, reeds alle mogelijke oplossingen, inclusief de mogelijkheid van overkapping, breed aan de orde te stellen. Een procesmatige poging om met name enige rust te bewerkstelligen aan het bestuurlijke front en om alle politieke neuzen weer in dezelfde richting te krijgen. Maar wij blijven wel heel beducht als het gaat om al te vrijmoedige avances richting overkapping. Eerst de meetresultaten afwachten en dan pas over concrete maatregelen praten, zo luidt ons parool.

De motie haalde het met vlag en wimpel. Ruud tekende aan de motie op zich wat overbodig te vinden want ook zonder zou de verdere aanpak van de herrie toch wel op de volgende commissie vergadering aan de orde komen maar natuurlijk willen ook wij nu niet aan de zijlijn gaan staan. "De PvdA onderneemt veel actie op het gebied van geluidsoverlast. Denk maar aan onze acties tav het omvliegen van en naar Rotterdam The Hague Airport, het overleg wat wij met ons Kamerlid Diederik Samsom voeren, onze vragen over de voorlichting aan huizenkopers over lawaaioverlast. En niet te vergeten onze visie op de A13/A16: "Nee, tenzij". Wij onderschrijven de lijn die tijdens de vorige raad is ingezet. De concrete maatregelen zijn nu genomen en de resultaten worden afgewacht. Daarna volgt actie. Ruud gaf aan zeer benieuwd te zijn naar de haalbaarheid van een betaalbare geluidsbeperkende overkapping. Die onder het groene hart kost immers liefst 3 miljard euro! De discussie wordt vervolgd in de commissie Ruimte van 14 april. Dan zijn hopelijk ook de collegeantwoorden op onze vragen over de handhaving en de publieksvoorlichting binnen en wie weet, is er dan ook zicht op de datum waarop het DCMR onderzoek en het GGD slaapverstoringsonderzoek verschijnen. Daarna kunnen we echt aan de slag met lobbyen en oplossingen bedenken.

### **Week 13- 2010**

**Herrie.** Wij bereiden ons voor op een gesprek medio april met ons Tweede Kamerlid Diederik Samsom om samen te bezien hoe te komen uit de huidige impasse mbt de HSL herrie. Oude wetgeving voldoet niet, nieuwe wetgeving ("Swung") zal, als is het maar om financiële redenen, weinig soelaas bieden en het probleem "piekbelasting" blijft onopgelost. Bovendien is de mogelijkheid tot handhaving door dichtgetimmerde wetgeving uiterst beperkt. Deze maand verwachten wij het gemeentelijke rapport mbt het historisch feitenrelaas (hoe is het zover kunnen komen) en nog voor de zomer de resultaten van het brede DCMR geluidsonderzoek. Wat nog uitstaat zijn onze raadvragen mbt de realistische informatievoorziening aan aspirant kopers over wonen in Lansingerland en de Tweede Kamervragen van Samsom over overlast door trillingen veroorzaakt door de HSL. Zeker is dat de lawaaïge Traxx treinen nog lang niet van de baan zijn. Het ziet er naar uit dat ook in de nieuwe dienstregeling vanaf december 2010 met dit type treinen gereden gaat worden omdat de geluidsarmere Ansaldo/Breda treinen nog steeds niet geleverd zijn. Omdat dan de frequentie stap voor stap fors opgevoerd gaat worden, ligt het voor de hand dat NS-HI Speed door de het dak van de geluidsc contouren gaat knallen. Het ligt voor de hand, dat, in afwachting van nieuw type materiaal, de maximum snelheid van de Traxx treinstellen terug gebracht gaat worden tot 100 km per uur bij passeren van de verdiepte bak ter hoogte van Lansingerland. Dit voorstel hebben wij al eerder gelanceerd en lijkt ons, gezien de marginale vertraging op de reisduur, haalbaar. Alle andere oplossingen (nieuwe wetgeving en Rijksonderzoek naar de haalbaarheid van overkapping HSL bak) kosten veel tijd en bieden voor de korte termijn geen soelaas.

**Hoe zit het met bouwen binnen de 20KE zones?** Wij vonden hierover informatie over Schiphol en Rotterdam Schiebroek. Binnen de 20 KE geluidsc contour van Schiphol mag buiten bebouwd gebied alleen nog worden bijgebouwd als het saldo van sloop en nieuwbouw niet positief is. De Nota ruimte geeft aan dat geen grootschalige uitleg locaties mogen bijkomen binnen de 20Ke zone, behalve drie in de Nota Ruimte aangewezen uitleglocaties (Hoofddorp-West, Noordwijkerhout en de

Legmeerpolders). Binnen bebouwd gebied mag het aantal woningen wel toenemen binnen de 20Ke-contour.

Het bestemmingsplan van de gemeente Rotterdam van november 2009 mbt het Schiebroeksepark meldt het volgende: "In afwijking van hetgeen ter zake van het bouwen is geregeld elders in deze regels, mogen binnen de 20 KE geluidscontour Rotterdam Airport, zoals aangegeven op de plankaart, geen geluidsgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder worden gebouwd. Binnen deze contour is het niet toegestaan het bestaande gebruik ten behoeve van een geluidsgevoelig object om te zetten in een gebruik ten behoeve van een ander geluidsgevoelig object".

De milieu & natuur organisatie Vlinderstrik uit Rotterdam Schiebroek geeft aan dat de geluidscontouren in Schiebroek Noord globaal als volgt onderverdeeld kunnen worden. Meidoornsingel: 20 KE, Kastanjesingel: 25 KE, Lindesingel: 35 KE, industrieterrein nabij Zwarteweg/Adrianalaan: 45 KE.

Wat ons opvalt, is dat er desondanks (ander bestemmingsplan?) nog gewoon nieuwbouw wordt gepleegd in het gebied ter hoogte van het nieuwe RandstadRail station Meijersplein. Die plek ligt in de directe omgeving van de Meidoornsingel en de Kastanjesingel en ook nog eens dichterbij de start en landingsbaan. Het is bovendien de bedoeling dat in de toekomst in deze wijk nog veel meer grootschalige stadsvernieuwing wordt gepleegd. Hoe zich dat verhoudt met de standpuntbepaling van de Rotterdamse gemeenteraad over niet bouwen binnen de 20KE zone laat zich raden.

Blijft de vraag wat de juridische status van de KE zone precies is. Is er nationale en/of internationale regelgeving die beperkingen biedt tav bouwen binnen een dergelijk gebied of is het een aangelegenheid die via concrete bestemmingsplannen en beleidsnota's geregeld moet worden? Wij zijn heel geïnteresseerd in onderbouwde meningen hierover. Laat het ons horen!

Medio april hebben wij overigens weer overleg met de directie van Rotterdam-The Hague Airport over de invoering van een "omvliegroute" van en naar deze luchthaven over minder intensief bewoond gebied. Wij zijn heel benieuwd naar de stand van zaken. Wij zijn ook heel benieuwd hoe de directie van deze luchthaven tegen de 20KE problemen aankijkt en welke oplossingen zij ziet.

Woensdag 14 april vergadert de raadscommissie Ruimte, zoals tijdens de laatste raadsvergadering in maart 2010 afgesproken, over de voortgang van het HSL herrie dossier. Het CDA komt dan met een gedachtewisseling die in het teken van "haast maken" staat mbt de levering van geluidsarm spoor materiaal, het verwijderen van het spoor van herrie treinen en juridisch onderzoek mbt het voorkomen van goederen vervoer over het HSL spoor. Lobbyen moet, volgens hen. Vinden wij ook en dat doen wij dus ook. Ze zullen dus van CDA zijde zeker Camiel Eurlings gaan bellen zolang het nog kan. Wij houden u op de hoogte van de resultaten van onze overleggen en de verder te nemen stappen.

## **Week 14- 2010**

**Uit:** Brief Nr. 313 dd. 31 maart 2010 van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal "Hierbij bied ik u het zesentwintigste voortgangsrapport (VGR 26) HSL-Zuid aan. Het rapport behandelt de verslagperiode 1 juli 2009 tot en met 31 december 2009".

### **Stand van zaken Geluidsproblematiek**

Bij brief van 9 maart 2010 (kamerstuk 22026 nr. 312) heb ik uw Kamer uitgebreid geïnformeerd over de conclusies van de tweede serie metingen door TNO, heb ik uw Kamer de antwoorden op 23 Kamervragen doen toekomen en heb ik maatregelen ter voorkoming van toekomstige overschrijdingen van de geluidsnormen aangekondigd.

De belangrijkste conclusie uit het rapport van TNO is dat de geluidsproductie van de Thalys bij hogere snelheid (285 km/uur) aansluit bij de aannames zoals gehanteerd bij de berekeningen van het akoestisch onderzoek voor het Tracébesluit. Bij relatief lage snelheden (160 km/uur) is de invloed van de afwijkende spoorconstructie hoger. Dit komt doordat de effectiviteit van het akoestisch geslepen spoor toeneemt naarmate de snelheid van de trein hoger is. Het geluid achter de schermen is zowel voor het tijdelijke materieel bij 160 km/uur als de Thalys bij 160 km/uur hoger dan op basis van het rekenmodel wordt berekend. Echter, bij de Thalys is het verschil aanzienlijk kleiner dan voor het tijdelijke materieel.

Deze conclusies duiden erop dat de treinen op de HSL bij hoge snelheid, dit zijn in de definitieve situatie de beoogde snelheden, doen wat ze moeten doen. De berekeningen die zijn gemaakt bij het ontwerpen van de baan zijn uitgegaan van deze hoge snelheden. Gelet op het feit dat in de tijdelijke situatie het tijdelijke materieel meer geluid produceert dan verwacht, heb ik reeds aangekondigd dit



tijdelijke materieel stiller te maken. Dit is ook nodig om ervoor te zorgen dat in 2010 binnen de berekende geluidsbelasting uit het tracébesluit wordt gebleven. Zie mijn brief van 13 november 2009 (kamerstuk 22026 nr. 306). Het stiller maken van het huidige tijdelijke materieel heeft dan ook de hoogste prioriteit.

Een aantal mogelijkheden is bekeken om de HST-Prio rijkundigen stiller te maken. Twee mogelijke opties worden uitgewerkt. Dit zijn het plaatsen van LL-blokken en het afschakelen van de blokkenrem. Omdat bij de afgeschakelde blokkenrem sprake is van een grotere geluidsreductie en een snelle ombouw geniet deze optie de voorkeur. Omdat niet zeker is dat de afgeschakelde blokkenrem toegelaten wordt, is er voor gekozen om ook het traject van ombouw met LL-blokken in gang te zetten als terugvaloptie. Deze maatregel is al wel toegelaten.

Remproeven met de afgeschakelde blokkenrem in februari zijn goed verlopen, de laatste veiligheidsbeschouwingen vinden nu plaats en als ook deze positief uitvallen is de toelating door IVW na een positief advies van de NOBO voorzien per begin april. De ombouw van het tijdelijke materieel kan daarna in twee à drie weken plaatsvinden. Door deze snelle ombouw is het mogelijk dat eind mei vier stammen met zeven rijkundigen die nu op de HSL-Zuid rijden, stiller zijn. Dit geldt dan ook voor het materieel dat eind 2010 extra op de HSL-Zuid, tussen Amsterdam en Breda, zal worden ingezet. Nadat dit stiller gemaakte materieel is ingezet zal TNO metingen uitvoeren naar de effectiviteit van de maatregel. Ook zullen metingen aan het hogesnelheidsmaterieel (AnsaldoBreda) op het HSL-spoor en metingen op diverse locaties vlak achter de geluidsschermen worden verricht. Verder heb ik ProRail gevraagd om voor het bereiken van de volledige dienstregeling met hogesnelheidsmaterieel de effectiviteit van de geluidsschermen te meten.

## **Week 15-2010**

### **HSL HERRIE OP BESTUURLIJKE BORDJE WAAR HET THUIS HOORT**

Afgelopen maandag spraken Ruud & Gerard met PvdA Tweede Kamerlid Diederik Samsom en zijn beleidsmedewerker over de vraag hoe de HSL herrie problematiek op de agenda van de Tweede Kamer te krijgen. Diederik Samsom stelde voor om de herrie problematiek aan te snijden tijdens het Algemeen Overleg (AO) dat de Kamercommissie Verkeer & Waterstaat op 18 mei met minister Eurlings heeft. Wij zorgden samen met hem voor de input van dit overleg. De minister ontving intussen in het kader van de schriftelijke voorbereiding van dit overleg van PvdA zijde een groot aantal vragen.

Dit zijn de meest in het oog springende:

1. Is het mogelijk om langs het traject bij de gebieden die het meest overlast ervaren (Lansingerland, tussen Berkel & Rodenrijs en Bleiswijk) c.q. waar de normen overschreden worden de geluidwallen te verhogen of het spoor (deels) te overkappen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke kosten zouden hier, bij benadering, mee gemoed zijn?
2. Is het technisch mogelijk om het geluid veroorzaakt op het viaduct bij Zoetermeer en Bleiswijk beter af te schermen? Welke kosten zouden hier, bij benadering, mee gemoed zijn?
3. Heeft een (tijdelijke) verdere verlaging van de maximum snelheid bij de plekken waar de het meeste overlast wordt geconstateerd een positief effect op de piekbelasting? Hoeveel zou dit effect zijn? En hoeveel minuten vertraging zou dit opleveren?
4. TNO heeft in het Noordelijke deel van het HSL Tracé gemeten op maaiveld bij Schiebroek en bij Hoogmade. Bij Bleiswijk rijdt de HSL verhoogd boven het maaiveld, Bij Bergschenhoek en Berkel Rodenrijs verdiept in een bak. Kan aangetoond worden dat de metingen representatief zijn?

Tijdens de Raadscommissievergadering Ruimte van afgelopen woensdag riep Ruud alle partijen met een vertegenwoordiging in de Tweede Kamer op om hun vertegenwoordigers te vragen om tijdens dit AO druk op de minister te zetten om echt iets te gaan doen aan onze HSL-herrie problematiek. Tot op heden zijn alleen VVD & PvdA Tweede Kamerleden in dit dossier actief. Er is nog een schone taak weggelegd voor onze CDA, Christen Unie, Groen Links en D66 collega's om hun Kamerleden in de HSL-benen te krijgen. Woensdagavond leek het CDA nog niet echt wakker te zijn (de pijlen werden uitsluitend op het college gericht) maar blijkens een persbericht van vrijdag 16 april met een oproep om naar deze AO vergadering te komen, is men dat daar intussen wel. Erg laat en bovendien niet erg chique als het om de broodnodige collegiale samenwerking in dit dossier gaat.

Wij hopen dat de eerste onderzoeksresultaten van de in opdracht van de gemeente verrichtte DCMR geluidsmetingen ook op de 18 mei beschikbaar zijn.

Voor uw agenda: het Algemeen Overleg Verkeer en Waterstaat over de HSL is gepland voor dinsdag 18 mei van 17.00-19.00 uur in het Tweede Kamergebouw (Groen van Prinstererzaal). De vergadering is openbaar.

Samen met ons afdelingsbestuur dienden wij afgelopen week een amendement in op het landelijke PvdA verkiezingsprogramma dat op zondag 25 april 2010 (zie [www.pvda.nl](http://www.pvda.nl) om het programma te downloaden) wordt gehouden. Via ons amendement willen wij een passage toevoegen aan paragraaf 2.4.2 onder 6 "Ruimtelijke ordening".

Ons amendement luidt als volgt: Overwegende dat:

- De huidige regelgeving in de Tracé wetgeving en de Wet Geluidshinder in de praktijk aan de Minister of aan lokale overheden weinig mogelijkheden biedt om bij de aanleg van vliegvelden, (HSL)spoorwegen en verkeerswegen vastgelegde geluidsnormen te handhaven.
- De Wet geluidshinder slechts een eenmalig toetsmoment kent bij de aanleg van ondermeer een nieuwe spoorlijn om voorzieningen te treffen zodanig dat de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting bij woningen en andere geluidgevoelige objecten niet wordt overschreden. De wet voorziet niet in een systeem om de naleving permanent te bewaken.
- Dit voor burgers in lawaai zones niet uit te leggen is en de overheid beperkt om in te grijpen in situaties waarin de geluidsoverlast de vooraf omschreven geluidsnormen overschrijdt.
- Aanpassing van wetgeving, op basis van nieuwe inzichten zoals opgedaan bij de bestrijding van geluidsoverlast veroorzaakt door bijvoorbeeld de HSL treinen in de Bollenstreek en ter hoogte van de gemeente Lansingerland, dan ook hard nodig is.

Besluit: Aansluitend op paragraaf 2.4.2 onder 6 " Ruimtelijke ordening" de volgende zin toe te voegen: *"Geluidsoverlast in (nieuwe) woongebieden, die veroorzaakt wordt door de aanleg of uitbreiding van infrastructuur ten behoeve van vliegtuig, trein- en wegverkeer, wordt tegen gegaan. De wettelijke mogelijkheden om handhavend op te treden bij overschrijding van geluidsnormen - ook bij bestaande knelpunten - worden verruimd"*.

Diederik Samsom zal waarschijnlijk in de komende maand mei nog een bezoek aan Lansingerland brengen om overleg te plegen met inwoners over hun ervaringen met de herrie problematiek en bij te praten over zijn inzet in dit dossier. Wij gaan dit bezoek organiseren.

Wij kregen afgelopen week van het college antwoord op onze schriftelijke vragen over de voorlichting aan aspirant kopers van woningen over de herrie problemen in onze gemeente

(<http://www.lansingerland.nl/index.php?simaction=content&mediumid=1&pagid=1726&stukid=18487>) en over het tweede TNO rapport over de HSL geluidshinder

(<http://www.lansingerland.nl/index.php?simaction=content&mediumid=1&pagid=1726&stukid=18547>). Wordt vervolgd!

## WEEK 16- 2010

### HERRIE EN PARTIJCONGRES PVD A

Aanstaande zondag houdt de PvdA het congres waar het verkiezingsprogramma en de kandidatenlijst voor de Tweede Kamer verkiezingen van 9 juni wordt vastgesteld. In weekverslag 15 van vorige week berichtten wij over het amendement 0.66 dat wij bij ons partijbestuur hebben ingediend. Dat luidt als volgt:

Overwegende dat:

- De huidige regelgeving in de Tracé wetgeving en de Wet Geluidshinder in de praktijk aan de Minister of aan lokale overheden weinig mogelijkheden biedt om de bij de aanleg van vliegvelden, (HSL)spoorwegen en verkeerswegen vastgelegde geluidsnormen te handhaven.
- De Wet geluidshinder slechts een eenmalig toetsmoment kent bij de aanleg van ondermeer een nieuwe spoorlijn om voorzieningen te treffen zodanig dat de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting bij woningen en andere geluidgevoelige objecten niet wordt overschreden. De wet voorziet niet in een systeem om de naleving permanent te bewaken.
- Dit voor burgers in lawaai zones niet uit te leggen is en de overheid beperkt om in te grijpen in situaties waarin de geluidsoverlast de vooraf omschreven geluidsnormen overschrijdt.
- Aanpassing van wetgeving, op basis van nieuwe inzichten zoals opgedaan bij de bestrijding van geluidsoverlast veroorzaakt door bijvoorbeeld de HSL treinen in de Bollenstreek en ter hoogte van de gemeente Lansingerland, dan ook hard nodig is.

Besluit: Aansluitend op paragraaf 2.4.2 onder 6 " Ruimtelijke ordening" de volgende zin toe te voegen: *"Geluidsoverlast in (nieuwe) woongebieden, die veroorzaakt wordt door de aanleg of uitbreiding van infrastructuur ten behoeve van vliegtuig, trein- en wegverkeer, wordt tegen gegaan. De*

*wettelijke mogelijkheden om handhavend op te treden bij overschrijding van geluidsnormen - ook bij bestaande knelpunten - worden verruimd”.*

Wij hebben afgelopen week vele PvdA afdelingen gevraagd om ons amendement te steunen. Dat is te meer nodig omdat het presidium van het partijcongres een preadvies aan het congres heeft gegeven om ons amendement niet over te nemen. Wij begrijpen dat dit niet zozeer om inhoudelijke redenen gaat maar omdat volgens het congrespresidium "Amendementen moeten passen bij de aard en de lengte van de oorspronkelijke tekst (dus niet te gedetailleerd)". De afdelingen die wij hebben gevraagd om ons te steunen, hebben vrijwel allen met geluidsoverlast in de directe woonomgeving van doen. De afdelingen Maassluis en Amersfoort, ere wie ere toekomt, waren de eersten die positief reageerden.

Onze lokale media berichtten afgelopen week adequaat over de door ons zo zeer gepromote gezamenlijke fractieaanpak richting Tweede Kamer om de HSL-herrie problematiek goed op de agenda van de Tweede Kamer te krijgen. Onze opzet om op initiatief van ons Tweede Kamerlid Diederik Samsom deze problematiek op 18 mei te agenderen tijdens het Algemeen Overleg van de Kamercommissie Verkeer & Waterstaat is gelukt. Wij spraken met hem af dat hij op een nog nader af te spreken datum na 18 mei naar Lansingerland komt om onze inwoners bij te praten over de resultaten van het overleg. Wij zullen dit organiseren en van de nodige publiciteit voorzien. Wij hebben ook contact met onze PvdA collega's in de Raad van de gemeente Kaag en Braassem. Zij & wij willen graag snel om de tafel om een gezamenlijk plan te trekken.

Ook als het om de geluidsoverlast mbt Rotterdam The Hague Airport gaat, zitten we niet stil. Toevallig ook op 18 mei praten Ruud & Gerard verder met directeur Wondolleck van de luchthaven over de door ons zo gewenste vliegcorridor buiten intensief bewoond gebied. Wij begrepen uit antwoorden op raadvragen van VVD collega Edith Bal dat de provincie Zuid Holland van plan is een "Werkgroep maatregelen Rotterdam Airport" in te stellen. In deze werkgroep komen vertegenwoordigers van ondermeer de betrokken gemeenten, provincie en rijk. De werkgroep moet concrete maatregelen gaan voorbereiden om de leefbaarheid te vergroten door ondermeer de cumulatie van geluidsoverlast tegen te gaan. De werkgroep is nog niet operationeel. Als het een beetje meezit zijn wij hen dus met onze plannen voor. Wordt vervolgd!

## **WEEK 17- 2010**

### **Bouwen binnen 20 en 30 KE zones.**

Begin april stelden wij het college schriftelijke vragen over het bouwen binnen 20 KE en 35 KE geluidszones. Deze week kregen wij antwoord. Wij vroegen het college wat hun standpunt is over bouwen van woningen in de 20 KE zone. Volgens het college heeft Lansingerland geen eigen beleid over bouwen in de 20 KE zone. Het college wordt geconfronteerd met regionaal beleid en afspraken die woningbouw mogelijk maken wanneer een locatie is opgenomen in het stadsregionale RR 2020 programma als woningbouwlocatie. Het college geeft aan te beseffen dat er in een dergelijk geval sprake is van een geluidsgevoelige omgeving en besteedt extra aandacht aan de woonkwaliteit, door onder andere toepassing van een zorgvuldige verkaveling, extra groen, ruimere kavels, kwaliteit van openbaar groen etc.

Bouwen binnen de 20 KE zones in Lansingerland speelt op drie locaties in Bergschenhoek. Het gaat om Wilderszijde, de driehoek tussen de N209 en de Oosteindseweg en de locatie Hoeksekade Noord. Locaties die nog in de tijd dat Bergschenhoek een zelfstandige gemeente was, vastgelegd zijn in het streekplan RR2020. Er is geen nationale of internationale regelgeving van toepassing op bouwen binnen de 20KE zones.

Helder is dus dat bouwen op de genoemde locaties in Lansingerland toegestaan is en dat er geen wetgeving aan de orde die zulks verhindert. Natuurlijk kan de Raad alsnog besluiten om bijvoorbeeld niet te gaan bouwen op Wilderszijde. Daar zit wel een gigantisch prijskaartje aan omdat deze plek is opgenomen in de grondexploitatie van onze gemeente. Wij hebben aan ons college gevraagd of zij bereid is om overleg te plegen met de directie van Rotterdam-The Hague Airport om gezamenlijk te onderzoeken of en zo ja welke alternatieven er zijn voor de geplande woningbouw in de 20 KE zone van Wilderszijde. Wij weten dat de directie van de luchthaven daartoe bereid is. Het college gaf aan dat inmiddels ambtelijk vooroverleg met de directie van Rotterdam-The Hague Airport is ingepland. Binnenkort spreken ook wij (op 18 mei) opnieuw met de directie en zullen wij dit punt, naast de gewenste aanvliegroutes over minder bewoond gebied, natuurlijk ook aansnijden.

Alle Leefbare verkiezingsretoriek ten spijt, zal ook dit college natuurlijk genoodzaakt zijn om te gaan bouwen binnen de genoemde 20KE zones. Want tientallen miljoenen euro's afboeken op de grondexploitaties kan de gemeentelijke bruin niet trekken.

## WEEK 18- 2010

### HSL HERRIE

Wij hadden inzage in een brief van het ministerie van VROM aan de Stichting Stop Geluidsoverlast HSL-Zuid waarin namens de minister van ambtelijke zijde werd aangegeven dat zij er van uitgaan dat "de benodigde maatregelen (noot: zoals het aanpassen van de remblokken en het slijpen van de rails) tijdig worden uitgevoerd zodat er ook geen overschrijding van de geluidgrenswaarden van het Tracébesluit zal plaatsvinden. De minister van V&W heeft zijn toezeggingen aan de Tweede Kamer gedaan vanuit zijn politieke verantwoordelijkheid en niet op grond van een wettelijke bepaling. Hij is voor wat betreft de realisatie van de maatregelen in goed overleg met ProRail, HSA en NS HI-Speed". Een opvallende uitspraak omdat namens de minister van VROM de HSL-herrie vuilniszak nu op de politieke stoep van minister Eurlings wordt gezet. VROM vindt dat aan alle regels is voldaan en voor de rest is het een kwestie van politieke keuzes van de minister van Verkeer en Waterstaat. Een interessante ontwikkeling omdat de beantwoording van de vraag over hoe het nu verder moet met de bestrijding van de HSL-herrie voortaan niet meer alleen een kwestie is van hoe omgaan met regelgeving maar nu een stevige politieke dimensie heeft gekregen. Daar ligt een ingang voor de Tweede Kamer tijdens het Algemeen Overleg van 18 mei: de minister heeft zelf door zijn reacties een opening gegeven voor een politiek debat over wat hij als oplossingen ziet. De Kamer kan daar met eigen ideeën op in gaan spelen.

Dinsdag 11 mei verscheen het eerste rapport van de DCMR over de door de HSL veroorzaakte geluidsbelasting. Dit rapport is geschreven in opdracht van onze raad nav een discussie in commissie en raadsverband in het najaar van 2009. Fijnproevers kunnen zich wellicht nog wel herinneren dat de toenmalige portefeuillehouder in eerste aanleg niet veel voelde voor eigen gemeentelijke geluidsmetingen maar om ging toen onze Ruud Braak dreigde met amendering van het toen door het college voorgelegde, bescheiden maatregelen pakket. Met steun van de hele raad ging het college toen heel snel om. Het was een beslissend politiek moment in de geschiedenis van de gemeentelijke aanpak van de HSL herrie. Net als het gebruiken van het Kameroverleg van 18 mei om de HSL-herrie problematiek in de schijnwerper van de Tweede Kamer te krijgen. Ook ons gezamenlijke PvdA resultaat.

De DCMR rapportage is een voorlopige. In juni 2010 verschijnt het complete onderzoek met daarin ook metingen die verricht zijn aan de Bergenhoekse kant van het spoor. In de deze week verschenen rapportage wordt nog volstaan met metingen in Berkel en Rodenrijs. De resultaten liegen er niet om. Het gemeentelijke persbericht geeft aan dat "uit de tussenresultaten van het onafhankelijke lange duur geluidsmetonderzoek dat de gemeente Lansingerland heeft laten uitvoeren naar de geluidsbelasting van de HSL, blijkt dat de grenswaarden op de gevel wordt overschreden. Er vindt in de huidige situatie een overschrijding van de geluidsproductie op de gevel plaats van 3 à 4 decibel, in de eindsituatie wordt een overschrijding verwacht van 11 decibel. Bij het onderzoek is rekening gehouden met de door de minister van Verkeer en Waterstaat aangekondigde maatregelen zoals het aanpassen van remblokken door vervanging van de gietijzeren remblokken door kunststof LL-blokken. Daarnaast zullen de komende tijd de Traxx treinen vervangen worden, gaan er meer treinen op een dag rijden en zal er met hogere snelheden worden gereden. De metingen zijn mede daarom vertaald naar de geprognosticeerde eindsituatie. Deze doorrekening laat zien dat het geluid niet zal afnemen, maar verder zal toenemen".

Een overschrijding met 3 tot 4 decibel levert lawaai op dat ruim twee keer hoger is dan in de beoogde grenswaarde is bepaald. Dat is nog al wat. Zeker wanneer men zich realiseert dat de toekomstige geluidsbelasting nog veel hoger zal zijn.

Het college reageerde alert. Volgens het persbericht heeft "de gemeente er direct bij de minister van Verkeer en Waterstaat op aangedrongen om binnen een week verdere maatregelen te nemen om de geluidsbelasting te verminderen. Daarnaast is ook High Speed Alliance B.V. (HSA), de exploitant van de treinen over de HSL-Zuid, op de hoogte gesteld van de resultaten van het onderzoek. Ook bij HSA heeft de gemeente erop aangedrongen binnen een week (uiterlijk 18 mei) maatregelen te nemen om te gaan voldoen aan de grenswaarden zoals vastgelegd in het Tracé-besluit. Indien binnen een week

noch door de minister van Verkeer en Waterstaat, noch door HSA maatregelen zijn genomen dan zal de gemeente tegen de Staat en HSA een kort gedingprocedure bij de civiele rechter aanhangig maken om op korte termijn een einde aan de geconstateerde overtredingen te maken

Daarnaast zal de gemeente de gegevens uit het geluidsmetonderzoek gebruiken in het bezwaarschrift dat momenteel wordt ingediend tegen de minister van VROM. De gemeente had de minister van VROM al eerder verzocht handhavend op te treden tegen de geluidsoverlast die veroorzaakt wordt door de HSL. De minister heeft dit verzoek afgewezen, omdat er volgens haar geen sprake zou zijn van de overschrijding van de geluidsnormen. Het onafhankelijk uitgevoerde geluidsmetonderzoek bewijst echter het tegendeel. Tot slot brengt het college ook de Tweede Kamerfracties op de hoogte van de resultaten van het onderzoek met een verzoek de bevindingen mee te nemen bij het Algemeen Overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat op 18 mei en bij hem aan te dringen op verdere maatregelen. Ook wordt de fracties gevraagd de resultaten van het onderzoek te betrekken bij de besprekingen over een regeerakkoord. Verder verzoekt de gemeente de minister van VROM om maatregelen te treffen om de geluidsnormen te handhaven". Tot zover het citaat uit het persbericht van 11 mei.

Het is inderdaad slim van het college om zowel de gang naar de civiele rechter als naar de bestuursrechter te maken. Het is interessant om te vernemen hoe de advocaat van onze gemeente de dagvaarding voor het kort geding zal gaan opstellen. Dat wordt precisiewerk en stof voor juridische experts. Ongetwijfeld zal hij of zij concluderen dat er sprake zal zijn van een onrechtmatige daad. De precieze formulering mbt wat die onrechtmatige daad precies omhelst, wie daar op aangesproken wordt en welke schade er voor wie exact aan de orde is luistert heel nauw. Met de uitspraak van VROM dat door het optreden in dit dossier door de minister van V&W het speelterrein niet alleen meer wordt bepaald door de regels in het Tracebesluit en de Wet op de Geluidshinder maar ook een politieke dimensie heeft gekregen, liggen er voor een kort geding nieuwe kansen die verder gaan als de tevens gekozen ingang bij de Bestuursrechter.

Natuurlijk stemmen wij onze informatie af met onze Kamerleden Diederik Samsom & Jan Boelhouwer ivm het Algemeen Overleg van 18 mei. Wij hebben daarover ook contact met onze PvdA collega's in Kaag en Braassem. Onze lokale acties worden afgestemd.

Wat overigens opvalt, is dat de minister blijkens een brief van 7 mei aan de Kamer niet in staat is om de schriftelijk ingediende vragen van de Kamerleden ter voorbereiding van het Algemeen Overleg binnen de gestelde termijn te beantwoorden. Diederik Samsom diende ondermeer de volgende, samen met ons voorbereide, vragen in (zie weekverslag 15-2010):

1. Is het mogelijk om langs het traject bij de gebieden die het meest overlast ervaren (Lansingerland, tussen Berkel & Rodenrijs en Bleiswijk) c.q. waar de normen overschreden worden de geluidswallen te verhogen of het spoor (deels) te overkappen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke kosten zouden hier, bij benadering, mee gemoeid zijn
2. Is het technisch mogelijk om het geluid veroorzaakt op het viaduct bij Zoetermeer en Bleiswijk beter af te schermen? Welke kosten zouden hier, bij benadering, mee gemoeid zijn?
3. Heeft een (tijdelijke) verdere verlaging van de maximum snelheid bij de plekken waar de het meeste overlast wordt geconstateerd een positief effect op de piekbelasting? Hoeveel zou dit effect zijn? En hoeveel minuten vertraging zou dit opleveren?
4. TNO heeft in het Noordelijke deel van het HSL Tracé gemeten op maaiveld bij Schiebroek en bij Hoogmade. Bij Bleiswijk rijdt de HSL verhoogd boven het maaiveld, Bij Bergschenhoek en Berkel Rodenrijs verdiept in een bak. Kan aangetoond worden dat de metingen representatief zijn?

Eind vorige week verscheen ook nog eens het historisch feiten onderzoek over de besluitvormingsprocessen mbt de aanleg van de HSL in ons gebied. Een 100 pagina's dik document dat gepubliceerd is op onze website onder de rubriek "documenten". Wij komen op de inhoud van dit fraai gedocumenteerde verhaal binnenkort nog terug.

En het is nog steeds de bedoeling dat Diederik Samsom nog voor de Tweede Kamerverkiezingen richting Lansingerland komt om zich, samen met de inwoners, op de hoogte te stellen van onze geluidsproblematiek. Wij horen snel over de datum, zo meldde hij ons zojuist. Volgende week dinsdagmiddag 18 mei dus het Algemeen Overleg. Wij zullen er natuurlijk bij zijn! Wordt vervolgd!

## WEEK 19-2010

### ROTTERDAM-THE HAGUE AIRPORT WIL GESPREK OVER WILDERSZIJDE

De directie van Rotterdam-The Hague Airport wil een gesprek met het college van Lansingerland over de toekomstige invulling van de nu nog braakliggende gronden in Wilderszijde. Wij berichtten al eerder in onze weekverslagen dat Ruud en Gerard in gesprek zijn met de directie van de luchthaven over een vliegcorridor van en naar de luchthaven die minder geluidsoverlast met zich brengt voor de inwoners van de dichtbevolkte kernen. Tijdens deze gesprekken kwam ook de toekomstige bebouwing van Wilderszijde aan de orde. In deze wijk, die ligt binnen de 20KE zone van de luchthaven, zijn ongeveer 2500 woningen gepland. De directie van Rotterdam-The Hague Airport ziet de klachten van de nieuwe inwoners al op zich af komen en realiseert zich dat bouwen binnen de 20 KE zone de nodige barrières kan opwerpen bij de verdere ontwikkeling van de luchthaven. Hoe hier uit te komen.

Tijdens deze gesprekken ontstond de gedachte om ook de toekomst van de nu nog lege Schieveense polder, die aan de andere kant van de Doenkade parallel loopt aan de start en landingsbaan, hierbij te betrekken. In deze polder zijn bedrijven, woningen en ook een groene zone gepland. Wanneer het Rotterdamse ontwikkelingsbedrijf OBR, Schiphol Vastgoed en het Lansingerlandse Grondbedrijf de koppen eens bij elkaar zouden steken en samen zouden gaan nadenken over de integrale ontwikkeling van het gehele gebied Wilderszijde-Schieveensepolder-Rotterdam The Hague Airport ontstaan er wellicht nieuwe kansen om uit de huidige impasses te komen. Op dit moment liggen alle gebiedsontwikkelingen stil.

Een idee kan zijn om de voor Wilderszijde geplande woningen niet daar te gaan bouwen maar in de Schieveensepolder die buiten de lawaaizone ligt en de aldaar geplande bedrijvigheid te verplaatsen naar Wilderszijde. Nu kent Lansingerland in de buurt van Wilderszijde al de nodige bedrijventerreinen (Oudeland, Rodenrijs) zodat de vraag gerechtvaardigd is of "genoeg niet genoeg is".

Wilderszijde biedt volgens de directie van de luchthaven evenwel de unieke kans voor een verdere ontwikkeling die in de wereld nog niet bestaat. Een watermanagement industrie, het "Brainpark Watermanagement". Congrescentra, hotel, waterbouwkundig laboratorium, kantoren van baggeraars, sleepbedrijven en andere aan de water en haven gerelateerde bedrijvigheid en natuurlijk de nodige toeristische attracties. En dat gelegen vlakbij een van de grootste havens van de wereld, de luchthaven en de Technische Universiteit Delft om de hoek, goede vervoersvoorzieningen direct beschikbaar en al onze Delta hoogstandjes binnen een straal van 100 kilometer afstand bereikbaar. Je legt zo een vanzelfsprekende brug tussen de waterhavens, de luchthaven en onze Greenport. Waard om eens goed naar te kijken, zou je zo zeggen! Nederland is met kroonprins Willem Alexander als boegbeeld bij uitstek een water expertise land. Het betreft een speerpunt in onze economische ontwikkeling. De hele wereld weet en erkent dit dus waarom deze uitdaging samen met het OBR en Rotterdam The Hague Airport niet oppakken?

Ruud vroeg donderdag aan het college om op korte termijn op collegeniveau in overleg te treden met directeur Wondolleck van de luchthaven die al in de startblokken staat voor bestuurlijk overleg. Tot onze verbijstering reageerde VVD wethouder Eric Kampinga (financiën & economische zaken) zeer lauw. Hij vond een insteek op bestuurlijk niveau niet nodig omdat er al ambtelijk contact was. En dat in een situatie waarin wij als gemeente gigantische renteverliezen oplopen vanwege onze braakliggende gronden en de stagnerende nieuwbouw. Een bodemloze put. De artikel 12 situatie ligt in het verschiep. Natuurlijk zullen we het hierbij niet laten zitten. Als raadslid heb je de nodige instrumenten beschikbaar om een college snel in de benen te krijgen. Maar dit zeldzame staaltje "Jan Salie" gedrag bevestigt onze twijfels of de economische en financiële toekomst van Lansingerland momenteel wel in goede handen is. Natuurlijk komen wij hier binnenkort op terug!

### TWEDE KAMER DEBATTEERT OVER HSL-HERRIE

Dinsdag debatteerde de Tweede Kamer tijdens een Algemeen Overleg met minister Camiel Eurlings over de HSL-herrie. Daarbij legde de minister de volgende standpunten aan de Kamer voor: Volgens de minister rijdt de trein door een bak grind. De regering neemt de klachten van omwonenden serieus. De in het trajectbesluit geformuleerde waarden worden voor 100% gerespecteerd. Geen enkele maatregel om die situatie te bereiken wordt uitgesloten inclusief (gedeeltelijk) overkappen. "Hoe dit te financieren, zien we later wel". Minister Eurlings ziet twee oplossingsrichtingen:

1. Tijdelijke materiaal: Is het een tijdelijk probleem veroorzaakt door inzet treinen die niet geschikt zijn voor het HSL spoor of werken de problemen ook door als de Ansaldo Breda treinen rijden? De minister wil van rekenmodellen af en wil voortaan “weten op basis van concreet meten”. Bij het tijdelijke materiaal worden vanaf heden de blokkenremmen afgekoppeld. De toestemming van de toezichthouders is net binnen. In de tweede week van juni zijn bij alle Traxx treinstellen de blokkenremmen verwijderd. De blokkenremmen maken volgens hem de wielen ruw en dat geeft geluidsoverlast. Daarna is het gelijk meten geblazen of deze ingreep ook echt zoden aan de dijk zetten. De minister realiseert zich de grote politieke importantie van deze uitspraak.
2. Voor de lange termijn (inzet Ansaldo Breda treinen) is het de vraag of de oorspronkelijke berekeningen op basis waarvan de baan is geconstrueerd in de praktijk ook kloppen. Er zijn inmiddels drie treinstellen nieuwe stijl beschikbaar. Daarmee worden op korte termijn bij zeer hoge snelheid testen uitgevoerd. Ook daarbij zal gemeten worden.

De tussensrapportage van de DCMR spreekt de minister niet tegen. Wel stelde hij dat DCMR veel aannames doet mbt de toekomstige situatie. “Beter geen aannames maar meten”, zo luidt zijn parool. De testresultaten van de Ansaldo Breda zijn bepalend mbt de definitief te nemen maatregelen. De minister gaat mee met het de suggestie van CDA Kamerlid Koopmans om partijen (gemeenten, ministeries, TNO en DCMR) om de tafel te noden om samen een plan van aanpak te maken. “Geen stapeling van rapporten en onderzoeken meer en ook geen overheden die elkaar met juridische maatregelen bestoken”.

De VVD wil druk op het meetproces en snelle meetresultaten. De minister wijst op protocollen maar onderschrijft de noodzaak. Het inzicht in een precies meettijdpad volgt snel. Nog voor dit zomerreces (juni en juli) moet er zicht zijn op de testresultaten mbt de aanpassingen aan het tijdelijke materiaal en ook of het testprogramma mbt de Ansaldo Breda treinen kan worden versneld. In eerste instantie zal aan de baan gemeten worden, later (“in de tweede fase”) volgen testen aan de gevels van woningen. Is dit een addertje onder het gras?

Volgens VROM minister Tineke Huizinga moet de nieuwe wet SWUNG oplossingen gaan bieden om in de toekomst echt te kunnen gaan handhaven. Er zit nu een fors gat in de wetgeving.

De Tweede Kamer ging vlot met de minister mee. Woordvoerders over herrie problematiek waren Jan Boelhouwer (PvdA), Gert Koopmans (CDA) en Charley Aptroot (VVD). Verder aanwezig Jansen (SP) en Van Gent (GL) die geen expliciet verhaal over onze problemen hadden. Niet aanwezig als woordvoerders CU, Partij vd. Dieren, PVV, SGP.

Het verhaal en de toezeggingen van minister Eurlings waren politiek gezien slim. Hij pakte de Kamer stevig in. Hij zei bijna op alles ja waar het om de inbreng van de Tweede Kamer ging. Maar wat is het waard? Eurlings is op 9 juni (verkiezingen) “dubbel” demissionair. Hoe kan hij dan nog met droge ogen uitspraken doen over dure aanpassingen aan het spoor? Op basis van de huidige wetgeving is handhaven er (nog) niet bij. Het is nauwelijks uit te leggen maar het is echt zo.

Het is nu wachten op de nieuwe wet SWUNG. Eurlings politieke uitspraken klinken hard maar welbeschouwd koppelt hij zijn oplossingen immer aan nieuwe onderzoeken.

Ons college dreigde vorige week met een kort geding nav de resultaten van het eerste DCMR onderzoek naar de HSL overlast. De minister diende binnen een week met een reactie en maatregelen te komen. Het is nu de vraag wat het college gaat doen. Toch direct een kort geding of eerst de onderzoeksresultaten in juni en juli mbt de door de minister genomen maatregelen afwachten en het bestuurlijke overleg aangaan zoals door de Tweede Kamer wordt gestimuleerd?

Nu een kort geding aanspannen brengt het levensgrote risico met zich dat de rechter in zijn afwegingen het spoedeisende karakter zal weerleggen gezien de vermeende constructieve opstelling van de minister. Dan ben je als gemeente voor eens en altijd je juridische ingang bij de civiele rechter kwijt en dreig je bovendien te vervreemden van de Tweede Kamer die zich inspant op de verschillende overheden bijeen te brengen. Het lijkt ons verstandig wanneer het college nog eens goed bij haar juridische adviseurs te rade gaat.

Feit blijft wel dat de publieke onrust door het Tweede Kamerdebat zeker niet geluwd is. De roep om een kort geding blijft zonder evenwel een analyse van wat de daaraan verbonden risico's zijn. Bovendien is er het idee dat de minister toch maar moet gaan handhaven door een voorschotje op de wet Swung te nemen. “Waar een wil is, is een weg”. Maar ingrijpen zonder een wettelijke basis is zelfs een minister niet gegeven.

Wat wel voor de hand ligt, is dat de aangehouden motie Aptroot/Roemer nu alsnog door de Tweede Kamer in stemming genomen wordt. Wij hebben onze Kamerleden Boelhouwer en Samsom inmiddels gevraagd om deze motie te ondersteunen. Ook het CDA heeft toegezegd mee te zullen doen dus er is

een Kamer meerderheid. Wellicht dat het aannemen van deze motie de minister nog eens extra zal prikkelen om met oplossingen te komen.

Om met ons Kamerlid Jan Boelhouwer te spreken: "The Proof of the pudding is in the eating".

Wordt vervolgd!

## WEEK 20 – 2010

**HSL-herrie & kortgeding.** Het college stapte deze week nog niet naar de rechter in verband met het geluidsoverlast van de HSL. De minister heeft beloofd deze week nog een brief naar het college te sturen om daarin uit te leggen welke maatregelen hij wil nemen. Pas na bestudering van deze brief zal het college besluiten welke volgende stap er gezet gaat worden. Zo op het oog ligt de reactie van de minister wel voor de hand. Het zal een getrouwe kopie zijn van de maatregelen die hij opsomde tijdens het Algemeen Overleg met de Tweede Kamer op 18 mei. Het is maar de vraag of het zinvol is om, zo de brief een afspiegeling is van het debat van de 18<sup>de</sup>, nu al direct een kort geding aan te spannen. Het is voorstelbaar dat de rechter zal oordelen dat de minister, gelet op het concrete maatregelenpakket dat hij voorstaat, de kans krijgt om aan het 57DB(a) regime te gaan voldoen. Daar is immers geen strijd over.

Wij hopen dat ons Tweede Kamerlid Jan Boelhouwer, die samen met Diederik Samsom, de Lansingerlandse herrie dossiers in zijn portefeuille heeft, op donderdag 3 juni naar Lansingerland komt om zelf eens poolshoogte te nemen en met bezorgde inwoners te spreken. Dit bezoek is nog in voorbereiding. Aanstaande maandag weten we meer.

## WEEK-21 – 2010

**PVDA KAMERLID JAN BOELHOUWER BEZOEKT HSL-HERRIE.** Donderdagmorgen bracht PvdA Tweede Kamerlid Jan Boelhouwer op onze uitnodiging een werkbezoek aan zonnig Lansingerland. Hij liet zich bijpraten over de Lansingerlandse HSL-herrie problemen door Rene Wendel van de stichting "Stop de herrie HSL", een aantal omwonenden van het tracé (Karin Brandsen en Harald Rengelink) en Astrid en Gerard. Onze woordvoerder Ruud Braak was voor zijn werk in het buitenland. Jan Boelhouwer werd vergezeld door Rik Harmsen die beleidsmedewerker van Kamerlid Diederik Samsom is.

Tijdens het werkbezoek passeerden de volgende zaken de revue.

Volgens Rene Wendel van stichting "Stop herrie HSL" is Lansingerland de dupe van een enorm handhavingsgat in de wetgeving. Er kan op basis van het tracé besluit HSL door het Rijk niet gehandhaafd worden. De huidige wetgeving deugt niet en moet dus snel aangepast worden. *"Wij hopen dat de nieuwe wet op de geluidshinder (zogenaamde wet Swung) wel mogelijkheden voor handhaving bij geluidsoverlast gaat bieden"*.

In het tracebesluit HSL is vastgelegd dat de geluidsnormen HSL ook gerespecteerd zullen worden wanneer er sprake is van een geluidsbelasting op de woningen die lager uitpakt dan 57 db(a). Daarover zijn destijds met de projectorganisatie HSL afspraken over gemaakt. Rene Wendel wil dat het Rijk zich aan deze afspraken houdt en niet de algemene norm van 57 db(a) voor spoorweglawaaï zal hanteren bij het zoeken naar oplossingen voor de huidige problemen.

In de toekomst zullen er liefst 184 treinen per dag gaan rijden. Nu al staat op basis van de geluidsmetingen van DCMR vast dat, ook al wordt er dan gereden met het nieuwe Ansaldo Breda materiaal, er toch een overschrijding zal plaatsvinden van liefst 11 db(a) boven de gestelde norm van 57 db(a).

Volgens Wendel *"komt het op langere termijn met de HSL herrie wel goed mits zowel de lokale overheid als de Tweede Kamer scherp blijft richting de betrokken ministeries"*. In juni en augustus zijn de onderzoeksresultaten nav de technische aanpassingen van de huidige Fyra treinen te verwachten en de testresultaten mbt het geluid dat de nieuwe Ansaldo Breda treinen ook aan de gevels gaat produceren. Wanneer deze de 57 db(a) normen te boven gaan heeft de minister een heus probleem. De Tweede Kamer zal er met kracht op moeten toezien dat er dan concrete maatregelen genomen zullen worden. Dit op basis van de harde toezeggingen die minister Eurlings tijdens het Algemeen Overleg op 18 mei jl. aan de Tweede Kamer deed. PvdA Kamerlid Jan Boelhouwer zegde mede namens zijn collega Diederik Samsom toe *"de minister scherp te zullen houden aan zijn uitspraken en de hele gang van zaken op de voet te zullen blijven volgen. Dit in goed overleg met de lokale PvdA fractie"*.

Kamerlid Boelhouwer nam samen met een aantal omwonenden van het HSL spoor nog een kijkje op het viaduct nabij het Offenbachplantsoen en kon met eigen oren het verschil beluisteren tussen het



lawaai veroorzaakt door een passerende Fyra trein en de moderne HSL op weg naar Parijs. Wat opviel was dat het geluid dichtbij het spoor milder uitpakt dan op grotere afstand.

Wij onderschrijven de inschatting van de stichting "Stop de herrie HSL" dat er op termijn wel afdoende oplossingen gerealiseerd zullen worden. Maar scherp volgen en niet loslaten, blijft keihard nodig want er is nog een lange weg te gaan.

Het is verstandig dat het college van Lansingerland nu eerst de brief van minister Eurlings afwacht met daarin een bevestiging van de afspraken die hij met de Tweede Kamer heeft gemaakt en niet nu al direct het wapen van het kort geding grijpt. De minister moet immers zijn toezeggingen waar kunnen maken. Het is goed om de dreiging van een kort geding achter de hand te houden. Maar wat met overleg opgelost kan worden, moet via dat overleg gaan en niet via de rechter.

's Middags was Jan Boelhouwer samen met Job Cohen al weer campagne aan het voeren in Tilburg!

## **WEEK 22- 2010**

### **MINISTER BEVESTIGT RESULTATEN TWEDE KAMEROVERLEG HSL HERRIE AAN COLLEGE**

Vorige week (weekverslag 21) schreven wij over het bezoek van ons Kamerlid Jan Boelhouwer aan de HSL-herrie in Lansingerland. Zie ook het verslag op pagina 3 van de Heraut van deze week. Wij waren toen nog in afwachting van de brief die minister Eurlings beloofde te sturen aan ons college. Verwacht werd dat deze brief een getrouwe afspiegeling zou bevatten van de toezeggingen die hij tijdens het Algemeen Overleg op 18 mei had gedaan. Deze verwachting is uitgekomen. De brief van 4 juni bevestigt nog eens dat als de waarden van 57db(A) of verleende hogere waarden *"op de huidige infrastructuur niet gerespecteerd kunnen worden, aanvullende (infrastructurele) maatregelen noodzakelijk zijn"*. En: *"de gemeente zal bij deze afweging betrokken worden en de eventueel te nemen maatregelen zullen voortvarend en in goed overleg met uw gemeente uitgevoerd worden"*. De minister "gaat er van uit dat daarmee een kort geding van de baan is". Het college bericht de minister op 8 juni dat zij *"uw opvatting onderschrijven dat een kort geding tussen overheden ongewenst is. Uw toezeggingen geven ons vertrouwen dat, in goede samenwerking tot een oplossing van de geluidsproblematiek in onze gemeente zal worden gekomen. Dit is voor ons reden om op dit moment af te zien van het starten van een kort geding tegen de staat"*.

Rene Wendel, voorzitter van "Stop de herrie HSL" reageerde in het AD/RD teleurgesteld. Hij zegt geen vertrouwen te hebben in de goede afloop. *"Ik vind dat de gemeente veel te snel heeft losgelaten"*. Bij RTV Rijnmond stelde hij *"Deze toezeggingen zijn qua inhoud haast minder dan hetgeen de minister tijdens het overleg met de Tweede Kamer op 18 mei beloofde"*. *"De treinen hebben tot nu toe al meer herrie geproduceerd dan in een heel jaar is toegestaan. Het is onbestaanbaar dat daar aan voorbij wordt gegaan"*. Hij gaf aan te overwegen om nu zelf maar naar de rechter te stappen.

Vorige week donderdag stelde Rene Wendel tijdens het bezoek van Jan Boelhouwer dat het *"op langere termijn met de HSL herrie wel goed komt mits zowel de lokale overheid als de Tweede Kamer scherp blijft richting de betrokken ministeries"*. Zo op het oog zit er wat spanning tussen zijn uitspraken want van een wegvallen van scherp is volgens ons geen sprake. Integendeel.

Vorige week gaven wij aan dat *"de minister zijn toezeggingen waar moet kunnen maken. Het is goed om de dreiging van een kort geding achter de hand te houden. Maar wat met overleg opgelost kan worden, moet via dat overleg gaan en niet via de rechter"*. De brief van 4 juni bevestigt wat ons betreft de toezeggingen die de minister aan de Tweede Kamer heeft gedaan. Wij zijn het met het college eens dat een kort geding *"op dit moment"* dus niet aan de orde is. De minister moet de kans krijgen om "te herstellen". Gebeurt dit niet of niet slagvaardig & scherp genoeg dan mag de nieuwe minister van V&W, Charley Aptroot (VVD), alsnog een kort geding van gemeentewege verwachten.

Wordt vervolgd!

## **WEEK 23- 2010**

Woensdagavond stond in de raadscommissie Ruimte de geschiedschrijving over de bestuurlijke besluitvormingsprocessen bij de tot standkoming van het HSL-trace op de agenda. Het was Ruud die in het najaar 2009 in raadscommissieverband er voor pleitte om een historisch overzicht te maken van het totale bestuurlijke besluitvormingsproces rond de ontwikkeling van de HSL in onze streken. Zo zou een ieder die zich de vraag stelde "hoe het zo gekomen was" over dezelfde informatie kunnen beschikken. Vorige maand verscheen een 100 pagina's tellende geschiedschrijving waarin de ontwikkelingen goed op een rijtje worden gezet. Daar zijn wij blij mee.

Natuurlijk moet je bij het schrijven van de geschiedenis altijd keuzes maken. De verhaallijn volgt de verschillende fases van de tot standkoming van de Planologische Kern Beslissingen (PKB's) van het

Rijk. Deze PKB's waren voor het Rijk nodig om in te kunnen grijpen in de ruimtelijke ordening in de gebieden die de HSL ging doorkruisen. De gemeentelijke geschiedschrijving gaat ook uitvoerig in op de zorgen die de 3B gemeenten zich maakten over de mogelijke geluidsoverlast en de rapporten die zij daarover door DCMR over lieten opstellen. Die zijn nog steeds zeer actueel.

Minder aandacht was er voor de vraag wat de aanleg van de HSL precies zou gaan betekenen voor de nieuwbouwwijken die zouden gaan grenzen aan het HSL-trace. Hoe was bijvoorbeeld de geluidsbelasting in die wijken berekend en hoe was daar met geïnteresseerde kopers over gecommuniceerd door gemeente en project ontwikkelaars?

Zo vertellen bewoners van de wijk Boterdorp Zuid West ons dat bij de aanleg van hun wijk uitgegaan is van metingen op basis van industrielawaai die beneden de 50 DB(a) zou blijven en dat er met geen woord in de plannen gesproken werd over metingen op basis van treinenlawaai met een begrenzing van 57 DB(a).

In maart 2010 stelden wij schriftelijke vragen aan het college over de informatievoorziening aan potentiële kopers van nieuwbouwwoningen mbt de geluidshinder door ondermeer de HSL. Wij vroegen toen aan het college onze stelling te onderschrijven dat het nodig is dat aspirant kopers goed geïnformeerd worden over het mogelijke risico van geluidshinder. Het college reageerde hierop bevestigend en sprak van "het schetsen van een realistisch beeld van de woonkwaliteiten van Lansingerland". Voorts: "Bij nieuwe communicatiemiddelen zorgen wij er voor dat we een realistisch beeld schetsen." En: "Wij zoeken naar een gezonde balans. We maken Lansingerland niet mooier dan het is". En ook: "Wij spreken zeer regelmatig met de ontwikkelaars en de makelaars over de rol die geluidshinder speelt bij de afweging van mensen om een woning te kopen in Lansingerland".

Afgelopen week viel ons oog op de website [www.buytenwonen.nl/](http://www.buytenwonen.nl/) Op de home page staat de volgende flitsende tekst: "*Buiten wonen. Wonen midden in de natuur. 's Morgens wakker worden met het geluid van de vogels. Schepnetjes mee en met de kinderen naar de poldersloot een klein stukje verder. In de verte zien hoe een boer het gras maait. Klinkt idyllisch, vindt u niet? En toch is die idylle dichterbij dan u denkt. Want buiten wonen bestaat nog: in 'Buyten', een kleinschalig project aan de rand van Bergschenhoek. Nu nog is het gebied het domein van de natuur. Holland op z'n best, met grazende koeien en een boerderij in de verte. En straks, als uw woning eenmaal is gerealiseerd, heeft u nog steeds het idee dat u 'Buyten' woont. In een wijk die groen is, ruim van opzet en met een heel gevarieerde bebouwing. Komt u mee naar Buyten?*"

"Buyten komt volgens deze website *"te liggen in Wilderszijde-Zuid. de wijk ligt pal aan de rand van het dorp, met als natuurlijke grenzen de Boterdorpseweg, de Schiebroekseweg en de Wildersekade. Het zijn eeuwenoude verbindingswegen door de polders. U kunt er kilometers ver kijken. Hollandser kan uw decor niet zijn. Hier begint het groene Hart van Holland, met z'n weilanden en koeien, z'n boerderijen en molens."*

Een zeldzaam staaltje volksverlakkerij dat volkomen haaks staat op het antwoord wat wij in maart van het nieuwe college kregen. Ruud citeerde woensdag tijdens de commissiebehandeling van het HSL geschiedenis document letterlijk de website "Buyten" en constateerde met de lachers op zijn hand dat het college nog steeds haar communicatietaken schromelijk verwaarloost. De wijk ligt pal naast de te verbreden N209, de mogelijke nieuwe A13/A16 en vlakbij de start en landingsbaan van Rotterdam Airport en op een paar honderd meter van de HSL. Het college op haar beurt verborg zich uiteraard achter de projectontwikkelaars. Is het gek dat burgers deze wijze van besturen helemaal zat zijn? Waar is Leefbaar 3B gebleven met hun verhalen over betere communicatie met de burger en de noodzaak van burgerparticipatie?

Pas geleden berichtten wij over de reactie die ons college stuurde op de brief van minister Eurlings naar aanleiding van zijn stevige toezeggingen tijdens het AO dat hij had met de Kamercommissie van V&W op 18 mei 2010. Zie het integrale verslag in bijlage. Met de strekking en inhoud van de collegebrief zijn wij het eens maar wij vinden het, zo gaf Ruud woensdagavond aan, niet juist dat het college de brief verstuurd heeft zonder de raad vooraf over de inhoud te consulteren. Wij hebben immers als Raad met het college afgesproken dat wij in het HSL dossier "gezamenlijk zullen optrekken". En daar past, als het om zo'n belangrijke schriftelijke reactie gaat, een verplichte consultatie vooraf bij. Het college onderschreef het standpunt van Ruud niet, reden voor ons om onze visie bij de behandeling van het historisch HSL onderzoek in de raad van 1 juli via een in te dienen motie, nog maar eens extra handen en voeten te geven. Als Raad zijn we er wel goed voor om onze Tweede Kamer fracties intensief te bewerken met informatie en voorstellen over onze

geluidsproblematiek maar wanneer de zaak tenslotte afgekaart moet worden, staan we buiten spel. Mooi niet!

Lijkt het maar zo of is het de afgelopen week wat beter gesteld met de geluidsoverlast door de HSL? Werken de door Eurlings aangekondigde korte termijn maatregelen? (verwijderen blokkenremmen bij het oude Traxx materiaal). Wij zijn heel benieuwd naar uw waarnemingen. Laat het ons svp snel weten!  
Wordt allemaal vervolgd!

## WEEK 25 – 2010 (1 JULI 2010)

**VOORLICHTING OVER WONEN IN LANSINGERLAND MOET EERLIJKE** De informatievoorziening en promotie door projectontwikkelaars over het wonen in Lansingerland is ons en velen met ons al langer een doorn in het oog. Die moet eerlijker. Daarom diende Ruud donderdag tijdens de raadsvergadering hierover een motie in. Die luidde als volgt.

*Gelet op*

- *De opmerking die wethouder den Uil maakte tijdens de bespreking van het dossier bestuurlijke besluitvorming HSL in de raadscommissie Ruimte van 16 juni 2010 dat: "Het college geen verantwoordelijkheid draagt voor de informatie of folders die projectontwikkelaars geven";*
- *De welhaast idyllische maar niet realistische beschrijving die bijvoorbeeld de nieuwe website "Buytenwonen.nl" geeft van het wonen in de nieuwe wijk Wilderszijde;*
- *Het antwoord van het college op onze al eerder op 11 maart 2010 gestelde schriftelijke vragen over "woonpromotie en omgevingsrisico's";*

*Overwegende dat*

- *Het college in haar antwoord op de door ons op 11 maart gestelde vragen sprak van "het schetsen van een realistisch beeld van de woonkwaliteiten van Lansingerland". Voorts: "Bij nieuwe communicatiemiddelen zorgen wij er voor dat we een realistisch beeld schetsen." En: "Wij zoeken naar een gezonde balans. We maken Lansingerland niet mooier dan het is". En ook: "Wij spreken zeer regelmatig met de ontwikkelaars en de makelaars over de rol die geluidshinder speelt bij de afweging van mensen om een woning te kopen in Lansingerland"*
- *Deze antwoorden op gespannen voet staan met de reactie van wethouder Den Uil tijdens de commissievergadering van 16 juni;*
- *Er maatschappelijke onrust bestaat over de wijze waarop potentiële kopers van woningen in Lansingerland geïnformeerd werden/worden over de woonkwaliteiten in onze gemeente en dat dit het imago van onze gemeente schade berokken;*
- *Woonpromotie over de kwaliteit van het wonen in Lansingerland wel degelijk tot de medeverantwoordelijkheid van het college behoort.*

Draagt het college om op korte termijn bindende afspraken te maken met alle in Lansingerland actief zijnde projectontwikkelaars en makelaars mbt een meer realistische informatievoorziening & woonpromotie over de kwaliteit van het wonen in Lansingerland en verzoekt het college de Raad over de inhoud van deze afspraken te informeren.

Wij werden gesteund door de fracties van CDA en Groen Links.

Er ontspan zich een onthullende discussie. We konden onze oren niet geloven. De coalitiepartijen vonden dat je het college niet verantwoordelijk kunt houden voor de woorden van projectontwikkelaars en makelaars. Bovendien hebben aspirant kopers hun eigen verantwoordelijkheid. Zij moeten volgens VVD, Leefbaar 3B en Christen Unie zo langzamerhand toch wel weten wat er in Lansingerland als het om herrie gaat speelt. De woordvoerder van Leefbaar 3B betichtte onze woordvoerder Ruud zelfs van "censuur". Ook het college ging niet met onze motie mee. Niet gehinderd door de antwoorden die het college zelf op onze eerdere schriftelijke vragen gaven (zie tekst motie), sprak wethouder De Paepe over "het vermijden van de schijn dat wij verantwoordelijk zijn voor de informatievoorziening van makelaars en projectontwikkelaars". Het woord "verantwoordelijk" komt overigens in de motie niet voor, aldus Ruud, wel de medeverantwoordelijkheid. Het gaat om een inspanningsverplichting van collegezijde. Ruud droeg nog maar eens de beeldende teksten uit de brochure van [www.buytenwonen.nl](http://www.buytenwonen.nl) voor en kreeg natuurlijk de lachers op zijn hand maar zelfs dat hielp niet. Waar zijn de boze woorden van Leefbaar 3B gebleven over het bouwen in de 20KE zones vlakbij de HSL in Parkzoom & Wilderszijde en Rotterdam Airport? Hoe gaat de coalitie dit uitleggen aan de mensen van "Stop de herrie HSL"? Het lijkt ons een knappe uitdaging. De motie haalde het niet: alleen CDA en PvdA stemden voor.

**DOSSIER ONDERZOEK BESLUITVORMING HSL** Donderdag ging de Raad akkoord met het door het college ingestelde dossieronderzoek over de besluitvormingsprocessen die vooraf gingen aan de bouw van de HSL in de gemeente Lansingerland. Het CDA diende met onze steun een amendement in omdat het dossieronderzoek naast inzicht in de houding van de drie voormalige gemeentebesturen, ook informatie heeft opgeleverd over afspraken en over toezeggingen door het Rijk. Juist de in het verleden gemaakte afspraken en de gedane toezeggingen door het rijk kunnen van groot belang blijken bij de gesprekken & onderhandelingen en eventueel juridische procedures tussen gemeente Lansingerland en het Rijk. Over dit belang had de begeleidende collegebrief zich dan ook uit moeten spreken. Zonder deze conclusies wordt geen recht gedaan aan het raadsbesluit van 24 september 2009 en aan de inhoud en het bestuurlijk gewicht van het rapport. Het college zal, wanneer daartoe aanleiding bestaat, deze informatie actief moeten inzetten. Het ingediende amendement stelt voor dit recht te trekken. Ook dit amendement haalde het niet. Alleen CDA, Groen Links, D66, Huis de Haas en de PvdA stemden voor. Het college vond de in het amendement verwoorde opdracht dat "informatie over afspraken en toezeggingen die het Rijk heeft gedaan" door het college actief ingezet zal worden in haar gesprekken/onderhandelingen en juridische procedures met het rijk, te weinig specifiek en raadde het amendement af. Johan van de Burg (CDA: "het college is in het HSL-dossier wel erg afwachtend") en Ruud (" het raadsvoorstel behoeft aanvulling want het is echt niet compleet") haalden verbaal alles uit de kast maar tevergeefs.

Ruud diende ook nog een motie in over de afgesproken samenspraak tussen college en raad waar het gaat om het samen optrekken bij belangrijke ontwikkelingen en beslissingen in het HSL-dossier. Hier volgt de tekst.

Gelet op het feit dat

- *de HSL in Lansingerland tot grote geluidsproblemen voor de inwoners leidt;*
- *de gemeenteraad een grote politieke verantwoordelijkheid heeft bij de aanpak van de geluidsoverlast en de HSL een politiek gevoelig en relevant onderwerp is;*
- *het de intentie is van de gemeenteraad en het college om gezamenlijk in het HSL-dossier op te trekken;*
- *de gemeenteraad ten aanzien van het HSL-dossier op adequate wijze invulling aan haar verantwoordelijkheid wil geven;*
- *hiervoor goede informatie van de zijde van het college onontbeerlijk is;*
- *informatie over de HSL de raad niet tijdig bereikt heeft zoals de brief d.d. 4 juni 2010 van de Minister van Verkeer en Waterstaat over toezeggingen tijdens het Algemeen Overleg met de Tweede Kamer op 18 mei 2010;*
- *de raad niet vooraf door het college is geconsulteerd over:*
  - a. *het voornemen een kort geding tegen de Minister van Verkeer en Waterstaat te voeren;*
  - b. *de beslissing om naar aanleiding van bovengenoemde brief het kort geding niet door te zetten;*
- *hier sprake is van een politiek relevant onderwerp met een bestuurlijk risico zoals benoemd in het Handvest actieve informatieplicht gemeente Lansingerland.*

*Van mening zijnde dat:*

- *hoewel het mandaat bij het college ligt, de gemeenteraad een zo groot belang heeft dat zij vooraf bij het nemen van de beslissingen ten aanzien van het HSL-dossier betrokken wil worden.*

*Spreekt uit dat zij het college opdraagt vanaf heden bij belangrijke beslissingen rondom de HSL vooraf de gemeenteraad te consulteren.*

Ook deze motie haalde het niet, zij het dat CDA, Groen Links, D66 en Huis de Haas wel met ons meegingen. Het college beriep zich vooral op de huns inziens keurige manier waarop de Raad over de door het college genomen stappen in dit dossier wordt geïnformeerd maar maakte niet of nauwelijks de stap naar het gevraagde "vooraf consulteren". De coalitiepartijen vonden dat ook niet nodig want zij hadden het volste vertrouwen in het optreden van het college in dit dossier. Men vond dat het college zo te zeer beperkt werd in het handelen. Duaal handelen was even ver weg. Net als de afspraak om in dit dossier "gezamenlijk op te trekken". Ruud vond het opvallend dat het college door dezelfde coalitiepartijen vorige week donderdag volledig werd gekortwiekend door het aannemen van de motie "onmiddellijke personeelsstop" maar nu plotseling, in een zeker zo explosief dossier, de vrije hand wordt gelaten.

De conclusie van dit langdurige debat kan geen ander zijn dat er zich een diepe scheiding van geesten in de Raad heeft afgetekend waar het gaat om het omgaan met het HSL-dossier. De oppositie vraagt om scherpte, wil zelf handelend optreden en mee mogen denken met het college, de

coalitie leunt tevreden achterover, verschuilt zich achter het college en wacht de informatie graag en in dankbaarheid af. Wat ons betreft een belangrijk signaal aan al die inwoners die bij de recente gemeenteraadsverkiezingen juist op partijen als Leefbaar 3B hebben gestemd omdat die "alles op alles zouden gaan zetten om de HSL overlast te bestrijden". Dus niet!

## **WEEK 26-2010**

### **COLLEGE VLIEGT COMPLEET UIT DE HSL-COMMUNICATIE BOCHT**

"Ach", dacht een ambtenaar van het ministerie van Verkeer en Waterstaat eind juni, "met het zomerreces voor de deur is het misschien handig om minister Eurlings de Tweede Kamer te laten informeren over de stand van zaken mbt de toezeggingen die hij had gedaan over de geluidsoverlast van de HSL. Vooral even laten zien dat de zaak volledig onder controle is en dat de minister prima naar de Kamer heeft geluisterd. Wel een beetje de zaak met de mantel der liefde bedekken want de minister ging op 20 mei wel heel erg ver in zijn toezeggingen. Als je niet oppast, zit zo meteen minister Aptroot met de gebakken peren in Lansingerland. Over herrie maken gesproken! Is bovendien mijn bureau ook gelijk weer leeg en kan ik snel naar de camping!"

Zo moet het ongeveer gegaan zijn bij de geboorte van de brief die minister Eurlings, met een afschrift aan het college van Lansingerland en de actiegroep "Stop de Herrie HSL", op 9 juli stuurde aan de leden van de Tweede Kamer. Een wonderlijke brief want waarom juist nu verstuurd? De minister was toch duidelijk geweest over de volgorde tijdelijk in drie fases te houden geluidsonderzoeken? Er zou toch op dringend verzoek van de Kamer een goede afstemming komen tussen de onderzoekers van DCMR en TNO en de betrokken overheden? We zouden er toch voor zorgen dat de communicatie naar de bevolking toe eenduidig en professioneel zou verlopen? Waarom dan juist nu zo'n brief in een fase waarin de broodnodige informatie nog lang niet compleet is. Een klassiek staaltje "eigen straatje schoonvegen", zo lijkt het.

Waar kwam de minister mee? Met de simpele resultaten van een geluidsmeting op 6 juni ter hoogte van Schiebroek na afschakeling van de blokrem van het huidige HST-Prio materieel (aanzienlijk lagere waarden gemeten dan vorig jaar), met de stellige conclusie dat er voor het jaar 2010 binnen de berekende geluidswaarden uit het tracé besluit wordt gebleven, dat er voor het jaar 2011 nog geen uitspraak mogelijk is omdat de te verwachten geluidsemissie van de nieuwe AnsaldoBreda treinen nog in juli/augustus gemeten moet worden en dat er slechts twee van de vijf locaties waarvoor DCMR geluidsscenario's berekende door de minister als relevant beschouwd worden (en laten die twee nou net geen geluidsoverschrijding laten zien, de overige drie worden ter zijde geschoven omdat het Vinex gebieden betreft waarbij de onderliggende bestemmingsplannen later zijn vastgesteld dan het onherroepelijk worden van het Tracebesluit). De minister blijkt tot slot ook geen boodschap te hebben aan de met Bergschenhoek in 2001 gemaakte afspraak dat de geluidscontouren gelijk blijven zelfs als die (ver) onder de voorkeurswaarde van 57db(A) liggen. Hij blijft vast houden aan 57 db(A) of eerder verleende hogere waarden.

De rapen waren gaar, in ieder geval voor het comité " Stop de Herrie HSL " dat spoorstraf overging tot een kort geding dat op 3 september in Utrecht zal dienen. "De stichting eist de onmiddellijke stopzetting van de herrietreinen nu uit het DCMR rapport blijkt dat de geluidsruimte voor het jaar 2010 op is. Daarnaast moeten de aan bewoners beloofde lagere geluidsnormen worden gehonoreerd. In de brief van 9 juli 2010 aan de Tweede Kamer laat minister Eurlings weten dat in 2010 de norm niet wordt overschreden. Hij baseert dit op een berekening van TNO die echter niet representatief is voor de gemeente Lansingerland. TNO heeft aan geen enkele woning (langdurig) gemeten in tegenstelling tot het gedegen onderzoek van DCMR. De minister zei in de Tweede Kamer dat 'meten is weten', en kondigde intensieve metingen aan. TNO heeft echter niet meer dan 6 treinpassages van de Traxx geregistreerd. DCMR mat meer dan duizend treinpassages". Aldus een persbericht van de stichting

Je zou van ons college mogen verwachten dat zij gezien alle commotie direct zou reageren op de brief van de minister. Maar dat bleek niet het geval. Het duurde ruim drie weken (3 augustus) voordat er een antwoord kwam en in het tussentijdse daartussen ging er alles mis wat er op het gebied van communicatie mis kan gaan. Omdat er als maar niet gecommuniceerd werd, stelde Ruud Braak op 21 juli de volgende vragen aan het college:

- Waarom heeft het college gebruikmakend van de lokale pers niet voortvarend de bevolking over de inhoud van deze brief geïnformeerd en het overgelaten aan de vrije nieuwsgaring van de pers en de stichting “Stop Herrie HSL”? Door dit na te laten is onnodig onrust ontstaan.
- Waarom heeft het college volstaan met het plaatsen van de brief op het raadsinformatie systeem zonder aan de raad aan te geven hoe zij voortvarend de materie zal beschouwen?
- Wanneer kan de raad een appreciatie van het college verwachten? De PvdA gaat uit van per ommekeer, deelt u die visie?
- Zijn de resultaten van de TNO-metingen overeenkomstig de DCMR-resultaten? Gaat u de overeenkomsten en verschillen met ons delen?
- Hoe is de opmerking van de Minister te duiden over bouwen in VINEX gebieden (incl. het vaststellen van de bestemmingsplannen) na het Tracé-besluit?

Er kwam geen reactie van het college maar wel een artikel in de Heraut van 28 juli waarin wethouder De Paepe uitvoerig de brief van minister Eurlings becommentarieerde. Ruud vond dit heel vreemd want de Raad wist officieel nog van niets en vroeg aan het college op 29 juli hoe dit zat: “Is het college met de PvdA fractie van mening dat de Raad in dit specifieke dossier haar informatie van het college niet uit de lokale pers moet vernemen maar rechtstreeks van het college?” Het college stelde een dag later monter dat de wethouder niet gereageerd had op de brief van de minister maar op een reactie die het comité “Stop de herrie HSL” al direct gegeven had. Volgens het college was wethouder De Paepe gevraagd te reageren op de brief van het actiecomité. “Elementen hieruit zijn in het artikel in de Heraut van 28 juli verwerkt als zijnde een inhoudelijke reactie van het college op de ministeriele brief. Dit is dus niet het geval”.

Dat bleek echter volstrekt niet waar te zijn want een week er op, op 4 augustus, berichtte de Heraut in een artikel dat zij hun redactionele vragen schriftelijk aan het college hadden voorgelegd waarna het college onder de kop “Vragen van de heer Kool van de Heraut brief minister aan de Tweede Kamer over de HSL” zijn vragen minutieus schriftelijk beantwoordde. Over de strekking kon geen enkele twijfel bestaan. Het college reageerde wel degelijk direct op de brief van de minister. Aan de Raad werden dus kennelijk onwaarheden verstrekt, reden waarom Gerard (die de met vakantie zijnde Ruud een weekje verving) op zijn beurt op 4 augustus direct schriftelijke vragen stelde waarin hij het college met het verhaal in de Heraut confronteerde.

Het college reageerde opnieuw met kerende post. Zij boog deemoedig het hoofd en gaf toe de Raad niet juist te hebben geïnformeerd. Het bericht in de Heraut bleek compleet juist. “In onze brief van 30 juli aan uw fractie hebben wij ten onrechte aangegeven dat er sprake zou zijn van een reactie van het college op uitspraken van het Actiecomité naar aanleiding van de ministeriele brief. Het college was op het moment van de beantwoording van de vragen van de Heraut een inhoudelijke reactie aan het voorbereiden op de brief van de minister van 9 juli. Achteraf gezien hadden we er als college goed aan gedaan op dat moment nog niet op de vragen van de Heraut in te gaan en dat pas te doen nadat het college haar standpunt had bepaald en dit aan de raad had meegedeeld”. Waarna uitvoerige excuses aan onze fractie en de rest van de Raad.

Wij zullen ongetwijfeld in de komende raadscommissie op deze gang van zaken terug komen. Juist in een voor de inwoners zo gevoelig dossier als dat over de HSL is zorgvuldig communiceren richting media, inwoners en raad absoluut nodig. Dat is niet gebeurd en het is te gemakkelijk om dit met een excuus van college zijde af te doen. Voor een college dat burgerparticipatie en directe betrokkenheid van inwoners als speerpunt heeft, zijn dit blunders van jewelste. Hoe scherp zit het college eigenlijk in de aanpak van de HSL-herrie problematiek? Daar willen we meer van weten. En hoe om te gaan met een college dat onwaarheden richting Raad debiteert?

Vlak voor het zomerreces, tijdens de raadsvergadering van 1 juli, diende Ruud bovendien een motie in waarin hij het college verzocht om bij belangrijke ontwikkelingen in het HSL dossier de Raad vooraf te consulteren over het in te nemen standpunt. Dit om een zo breed mogelijk bestuurlijk draagvlak te vormen bij de uit te zetten koers in dit zo complexe en voor burgers belangrijke dossier. Tot onze verbazing gingen de coalitiepartijen niet in onze motie mee. Wij kunnen ons voorstellen dat zij inmiddels van standpunt zijn veranderd. Dat zou hen beslist sieren. Wij zijn benieuwd.

Zouden we bij alle commotie nog bijna vergeten wat het college van de brief van de minister vond. Op 3 augustus, dus ruim 3 weken na ontvangst van de ministeriele brief, kwam dan eindelijk een schriftelijke reactie.

Wij citeren hier het gemeentelijke persbericht: “De gemeente vindt de conclusie van de minister van VenW, dat de getroffen maatregelen (het afschakelen van de remblokken en het gladder maken van de wielen van het tijdelijk materiaal) hebben geleid tot een mindere geluidsbelasting van de HSL, voorbarig. De minister baseert, volgens de gemeente Lansingerland, zijn conclusie op de resultaten van een onderzoek door TNO op één dag (16 juni) en op één locatie (Schiebroek). Daarbij vindt de gemeente Lansingerland de onderbouwing van de minister, dat voor het kalenderjaar 2010 binnen de berekende geluidsbelasting uit het Tracébesluit wordt gebleven, zeer summier. Volgens de gemeente Lansingerland gaat de minister er bij deze conclusie van uit dat de resultaten van het TNO-onderzoek voor het gehele spoor gelden en ook gelden voor de geluidsniveaus voor woningen langs het spoor. In het Tracébesluit heeft het Rijk vastgelegd hoe de HSL moet worden aangelegd en aan welke geluidsvoorwaarden het tracé moet voldoen. Met deze conclusie gaat de minister voorbij aan zijn eigen wens dat hij het noodzakelijk vindt dat eerst metingen aan zowel het tijdelijke als het definitieve materieel moeten worden verricht, voordat er conclusies kunnen worden getrokken. De gemeente Lansingerland verzoekt de minister, zoals afgesproken, eerst de resultaten van het lopende geluidsmetonderzoek af te wachten alvorens conclusies te trekken .

De minister geeft verder in zijn brief aan dat het akoestisch slijpen van de rails effectief is. Hij acht het van belang dat er regelmatig monitoring plaatsvindt dat het spoor zo stil mogelijk blijft. De gemeente Lansingerland verzoekt de minister haar te informeren over de wijze waarop de monitoring plaatsvindt inclusief het slijpschema dat er aan gekoppeld wordt.

De minister stelt in zijn brief ook dat twee van de vijf meetlocaties van DCMR recente nieuwbouwlocaties zijn en dat de onderliggende bestemmingsplannen van deze nieuwbouwlocaties later zijn vastgesteld dan het zogenoemde Tracébesluit. De betreffende nieuwbouwlocaties zijn gebouwd op plaatsen waar ze volgens de vastgelegde rijksplannen geen hinder van het geluid van de HSL zouden ondervinden. Hier is in 2001 en 2004 onderzoek naar gedaan dat dit bevestigt. Mocht uit geluidsmetonderzoek blijken dat de normen voor de woningbouw worden overschreden, dan kan dit volgens de gemeente komen door een onjuiste berekening van de reikwijdte van het lawaai voor het Tracébesluit. De aangetroffen overschrijdingen kunnen volgens het onderzoek van DCMR ook worden veroorzaakt door een hogere geluidsproductie van de treinen en het spoor of omdat de maatregelen die het geluid moeten verminderen niet effectief genoeg zijn. Daarbij zijn de woningen een gevolg van de VINEX-taakstelling van de toenmalige gemeente Berkel en Rodenrijs. Bij het bepalen van de reikwijdte van het geluid van de HSL-Zuid was het beleid van het Rijk erop gericht dat met de bestaande VINEX-taakstelling rekening zou worden gehouden. Daarom is de gemeente Lansingerland van mening dat de nieuwbouwlocaties eenzelfde benadering verdienen als de woningen die al aanwezig waren ten tijde van het Tracébesluit”.

Tot zover het persbericht van de collegereactie. Het had wat ons betreft allemaal best wel wat scherper gekund. Woensdagavond 25 augustus staat het HSL-dossier weer op de agenda van de commissie Ruimte. Wij zijn heel benieuwd wat de andere fracties te melden hebben want van hen werd tijdens het hele zomerreces taal nog teken vernomen!  
Wordt zeker vervolgd!

### **Over Rotterdam Airport (18 augustus 2010)**

Binnenkort zitten Ruud en Gerard weer om de tafel met de directie van Rotterdam-The Hague Airport om te komen tot een formalisering op papier van de afspraken over de aan- en afvliegroutes. Zoals bekend is er een regeling in de maak om deze zoveel mogelijk via de Rottemeren en buiten de bebouwde kernen te laten verlopen. Tot begin juli hadden wij de indruk dat deze afspraken al in de praktijk werden gebracht maar sinds dat moment ging het helemaal mis. Wij ontvangen dus momenteel nogal wat klachten van mensen die horrendol worden van het lawaai. Het is bovendien tot zeer laat heel druk in de lucht. Wat is er precies aan de hand?

Via de onvolprezen Twitter vernamen wij pas geleden van een bron bij de luchtverkeersleiding dat “de geluidsmaatregel om maximaal op baan 24 van Rotterdam Airport te landen nu ook is gepubliceerd als mededeling aan luchtverreikers. Het zegt niets over hoe deze landing wordt ingezet, via de woonkernen of daar omheen. Het betekent dat er zo min mogelijk uit de richting Vlaardingen, en zo veel mogelijk uit de richting Lansingerland wordt geland”. Hoe we dit moeten duiden, geen idee. We gaan er natuurlijk wel met spoed achteraan. Wordt vervolgd!

## Week 27-2010

### NIEUWE HSL MOTIE IN DE MAAK

Vorige week in weekverslag 26, berichtten wij uitvoerig over de genante wijze waarop het college tijdens de zomerperiode de communicatie over de ontwikkelingen in het HSL dossier richting Raad verzorgd had en hoe wij daar tegenspel in hadden geboden. Het college ging noodgedwongen op de knieën en bood de Raad haar excuses aan. Ruud kwam afgelopen woensdag tijdens de commissie Ruimte terug op de gang van zaken. Hij ging nog even terug naar het Raadsdebat van 1 juli 2010 waarin hij een motie aan de raad voorlegde met de volgende tekst:

*Overwegende dat:*

- *de HSL in Lansingerland tot grote geluidsproblemen voor de inwoners leidt;*
- *de gemeenteraad een grote politieke verantwoordelijkheid heeft bij de aanpak van de geluidsoverlast en de HSL een politiek gevoelig en relevant onderwerp is;*
- *het de intentie is van de gemeenteraad en het college om gezamenlijk in het HSL-dossier op te trekken;*
- *de gemeenteraad ten aanzien van het HSL-dossier op adequate wijze invulling aan haar verantwoordelijkheid wil geven;*
- *hiervoor goede informatie van de zijde van het college onontbeerlijk is;*
- *informatie over de HSL de raad niet tijdig bereikt heeft zoals de brief d.d. 4 juni 2010 van de Minister van Verkeer en Waterstaat over toezeggingen tijdens het Algemeen Overleg met de Tweede Kamer op 18 mei 2010;*
- *de raad niet vooraf door het college is geconsulteerd over:*
  - a. *het voornemen een kort geding tegen de Minister van Verkeer en Waterstaat te voeren;*
  - b. *de beslissing om naar aanleiding van bovengenoemde brief het kort geding niet door te zetten;*
- *hier sprake is van een politiek relevant onderwerp met een bestuurlijk risico zoals benoemd in het Handvest actieve informatieplicht gemeente Lansingerland.*

*Van mening zijnde dat:*

- *hoewel het mandaat bij het college ligt, de gemeenteraad een zo groot belang heeft dat zij vooraf bij het nemen van de beslissingen ten aanzien van het HSL-dossier betrokken wil worden.*

***Spreekt uit dat zij het college opdraagt vanaf heden bij belangrijke beslissingen rondom de HSL vooraf de gemeenteraad te consulteren.***

Deze motie haalde het toen niet, zij het dat CDA, Groen Links, D66 en Huis de Haas wel met ons meegingen. Het college beriep zich vooral op de huns inziens keurige en tijdige manier waarop de Raad over de door het college genomen stappen in dit dossier wordt geïnformeerd maar maakte niet of nauwelijks de stap naar het gevraagde “vooraf consulteren”. De coalitiepartijen vonden dat ook niet nodig want zij hadden het volste vertrouwen in het optreden van het college in dit dossier. Men vond dat het college zo te zeer beperkt werd in het handelen. De Raad moest niet op de stoel van het college gaan zitten.

Ruud constateerde afgelopen woensdagavond dat de Raad als hoogste orgaan van de gemeente en als enige echte vertegenwoordiging van de inwoners tijdens de zomerreces “volledig door het college was voorbij gelopen”. Omdat deze commissievergadering het eerste publieke moment na het zomerreces was, kon Ruud er niet omheen om opnieuw het genante karakter van de hele gang van zaken voor het voetlicht te brengen. “Het blijft van het grootste belang dat het college in dit type voor vele inwoners belangrijke dossiers, de leden van de raad vooraf betreft bij de te nemen stappen. Dat deed het vorige college ook en met succes, denk maar aan de plannenmakerij mbt de nieuwe ministeriele aanwijzing voor Rotterdam The Hague Airport. Daar werd de raad stap voor stap bij betrokken”. Wethouder De Paepe gaf daarop aan deze aanpak in het recente verleden niet te kennen en zich hierin alsnog te zullen gaan verdiepen! Tja!

Ruud kondigde voor de Raadsvergadering van 9 september een nieuwe motie aan die in hoofdzaak een herhaling van zetten van de hiervoor genoemde motie zal zijn. Hopelijk gaat de hele Raad, door schade en schande deze zomer wijs geworden, nu wel mee. Wanneer bijvoorbeeld de Christen Unie nu wel met ons mee gaat, hebben we een meerderheid in de Raad.



Lichtpuntje is wel dat het college de Raad voortaan via een soort maandelijkse nieuwsbrief zal informeren over de ontwikkelingen. Maar dat is altijd "achteraf" terwijl het ons om de informatie en betrokkenheid vooraf gaat.

Wij maken ons zorgen over het gebrek aan bestuurlijke slagkracht dat ons college in dit en in andere dossiers die de grenzen van Lansingerland overschrijden maar voor de ontwikkeling van Lansingerland van groot belang zijn, laat zien. Het is allemaal heel mager en weinig overtuigend. Hier staat geen tegenspeler van statuur. Daar hebben ook wij als oppositiepartij heel veel hinder van. Wordt dus op 9 september vervolgd!

## **WEEK 28-2010**

### **HSL-SORES**

Natuurlijk was er ook afgelopen week nieuws van het HSL-herrie front. Op 27 augustus verklaarde de minister van V&W bij monde van zijn inspecteur Verkeer en Vervoer het, mede, door onze gemeente ingediende bezwaarschrift tegen het niet handhaven door het ministerie van V&W van de regelgeving die geluidsoverlast moet bestrijden, ongegrond. De gronden van afwijzing die in de uitspraak geschetst worden komen ons inmiddels vertrouwd over. Er is geen juridische basis voor handhaving in de bestaande regelgeving. De geluidsruimte voor de HSL is bij het vaststellen van het tracebesluit vastgelegd. Over en uit. De gemeente kan nu nog binnen zes weken in beroep bij de Raad van State en wil zich de komende 14 dagen beraden over haar positie. Die is niet sterk zolang dit gat in de wet niet is opgevuld met de komst van de wet Swung. Het is goed wanneer het college de Raad vooraf bij de te nemen vervolgstappen betreft. Dat gaat, zoals vrijdagmiddag bleek, ook gebeuren. De voorzitter van de raad heeft het op de agenda van de raad van aanstaande donderdag gezet.

Op vrijdag 3 september, bij het schrijven van dit weekverslag, startte in Utrecht het kort geding dat de Stichting "Stop de Herrie HSL" begon tegen de partijen die zij verantwoordelijk acht voor het maken van de HSL-herrie: de Staat, HSA, Thalys Nederland en ProRail. Daarover in een volgend weekverslag meer. De stichting begeeft zich via deze civiele procedure op het complexe pad van de onrechtmatige overheidsdaad. Verlies van dit kort geding kan een ongewenste versterking van de politieke positie van de minister met zich brengen wat een negatieve invloed kan hebben op het verdere proces van gezamenlijk zoeken naar een oplossing. Wij zullen het zien.

Intussen zitten wij niet stil. Wij hebben voortdurend contact met ons PvdA Tweede Kamerlid Diederik Samsom en zijn ondersteunende beleidsmedewerker over de door de PvdA Kamerfractie te ondernemen acties. Samsom is met de Tweede Kamerfractie van het CDA aan het overleggen om via de Kamercommissie V&W een verzoek te doen aan de minister voor een toelichting op zijn HSL-brief van begin juli en de reactie van de gemeente Lansingerland daarop. Het CDA, dat eerder in de richting van onze lokale CDA fractie (Johan vd Burg) aangaf, direct actie te zullen gaan ondernemen, had het afgelopen week te druk met andere zaken zodat nog niet duidelijk is of de CDA Kamerfractie op de uitnodiging van Samsom zal ingaan. Binnenkort horen wij meer. U hoort het van ons.

De HSL tussen Amsterdam en Rotterdam trekt nauwelijks reizigers, gemiddeld zijn er maar 75 reizigers per rit. Dit blijkt uit de gegevens van NS HI-Speed die vrijdagmorgen in het AD stonden. Het traject heeft zeven miljard euro gekost. Tijdens de spits is slechts de helft bezet en daarbuiten zijn de treinen zo goed als leeg. NS HI-Speed is al geruime tijd bezig om de kaartjes voor dumprijzen te verkopen. Mensen met een abonnement mogen tot oktober zonder toeslag gebruik maken van de trein. NS rekent erop dat het aantal reizigers zal toenemen als in oktober de trein vier keer per uur gaat rijden. Nu rijdt de Fyra slechts één keer per uur. De Italiaanse hogesnelheidstreinen met een topsnelheid van 250 kilometer per uur rijden nog steeds niet op het traject. Die zijn nog in training.

## **WEEK 29-2010**

### **MINISTER EURLINGS DOOR COALITIE ONFATSOENLIJK AANGEPAKT**

Het college vroeg de Raad in een ingelast agendapunt om steun voor een in te dienen beroep bij de Raad van State op de uitspraak in bezwaar bij de minister van Verkeer en Waterstaat. De gemeente Lansingerland vindt dat de minister handhavend moet optreden bij overschrijding van de geluidsnormen voor het HSL-trace en de minister vindt dat hem deze bevoegdheid wettelijk ontbreekt. Bij monde van Ruud ondersteunden wij het voorstel van het college om in beroep te gaan. Het is goed dat ons hoogste rechtscollege een uitspraak doet over de vraag of de minister wel terecht weigert om

de geluidsnormen HSL te handhaven. Voor ons is en blijft het noodzakelijk om samen met de inwoners, stichting "Stop de Herrie HSL", college en raad gezamenlijk op te blijven trekken. Wij blijven ons daar voor inzetten.

In de Heraut van woensdag 8 september wordt de indruk gewekt dat de PvdA fractie in Lansingerland er op tegen is dat de Stichting Stop Geluidsoverlast HSL gesprekspartner is in het meerpartijen overleg met de minister over de bestrijding van het lawaaioverlast van de HSL. Dit is onjuist. Wij zijn daar absoluut niet tegen. Wij vinden dat de minister de Stichting dan ook onterecht uitsluit van deelname aan dat overleg. Hoe is dit misverstand dan kunnen ontstaan? De PvdA heeft meerdere malen het College van Lansingerland erop gewezen dat de democratisch gekozen vertegenwoordiging van de burgers van Lansingerland bestaat uit 31 gekozen gemeenteraadsleden. En dat het niet zo kan zijn dat het College van Lansingerland wél de Stichting Stop Geluidsoverlast HSL voorziet van actuele informatie over de HSL en daarbij haar actieve informatieplicht naar de door de burgers gekozen gemeenteraad over het hoofd ziet. De stichting "Stop de Herrie HSL" zal toch ook als kiezer van mening zijn dat de door hen gekozen raad tijdig over de juiste informatie dient te beschikken, zodat ook de gemeenteraadsleden de belangen van onze bevolking optimaal kunnen behartigen. Dus wat de PvdA Lansingerland betreft, wij steunen elk initiatief om de overlast van de HSL binnen de afspraken en wettelijke kaders te brengen. Het resultaat telt!

Samen met onze collega's van het CDA hebben wij donderdagavond een motie ingebracht waarin wij de kaderstellende betrokkenheid van de gemeenteraad bij de informatie en besluitvorming over de HSL nog eens extra wilden borgen. Over de wijze waarop de raad die betrokkenheid georganiseerd wil zien, mag immers geen misverstand bestaan. Onze motie luidt als volgt:

Gelet op het feit dat:

- de HSL in Lansingerland tot grote geluidsproblemen voor de inwoners leidt;
- de gemeenteraad een grote politieke verantwoordelijkheid heeft bij de aanpak van de geluidsoverlast en de HSL een politiek gevoelig en relevant onderwerp is;
- het de intentie is van de gemeenteraad en het college om gezamenlijk in het HSL-dossier op te trekken;
- de gemeenteraad ten aanzien van het HSL-dossier op adequate wijze invulling aan haar verantwoordelijkheid wil geven;
- hiervoor goede informatie van de zijde van het college onontbeerlijk is;
- zeer elementaire informatie over de HSL de raad - ook na toezeggingen van het college in de raadsvergadering van 1 juli - niet tijdig heeft bereikt (zoals de brief d.d. 9 juli 2010 van de Minister van Verkeer en Waterstaat betreffende de metingen van tijdelijk materieel op de HSL-Zuid); het college – ondanks een oproep hiertoe door de fracties van de PvdA en L3B – de raad voorafgaande aan haar antwoord op 3 augustus 2010 **niet** heeft geconsulteerd;
- hier sprake is van een politiek relevant onderwerp met een bestuurlijk risico zoals benoemd in het Handvest actieve informatieplicht gemeente Lansingerland;
- het college met raadsvoorstel 2010/78 de raad vooraf om instemming vraagt met het nemen van juridische maatregelen tegen het besluit van de minister;
- het college in raadsvoorstel 2010/78 aangeeft dat de raad steeds zal worden *geïnformeerd* over alle verdere juridische maatregelen tegen het besluit van de minister.

Van mening zijnde dat:

- hoewel het mandaat bij het college ligt, de gemeenteraad een zo groot belang heeft dat zij **vooraf** bij het nemen van de juridische beslissingen ten aanzien van het HSL-dossier **betrokken** wil worden zodat voorstellen ter zake steeds **vooraf ter instemming** aan de raad dienen te worden voorgelegd;
- de raad gezien het grote belang voor de gemeente, over alle **overige** belangrijke ontwikkelingen en te nemen maatregelen in het HSL-dossier, steeds ten spoedigste - zo mogelijk vooraf maar in ieder geval gelijktijdig - adequaat dient te worden geïnformeerd;

de raad het nodig acht bovenstaande betrokkenheid bij het HSL dossier formeel te borgen.

Spreekt uit dat zij het college opdraagt vanaf heden:

- alle te nemen juridische maatregelen in het HSL dossier steeds **vooraf ter instemming** aan de raad voor te leggen;
- informatie over alle overige belangrijke ontwikkelingen in het HSL dossier steeds ten spoedigste op adequate wijze met de raad te delen;
- informatie over alle overige – niet juridische – te nemen maatregelen in het HSL dossier, steeds zo mogelijk vooraf maar in ieder geval direct aansluitend op het bekend stellen van de maatregel, op adequate wijze met de raad te delen.

De intentie van onze Ruud en Johan vd Burg (CDA) was om via deze motie een helder en objectief kader te stellen met betrekking tot de wijze waarop de raad de informatievoorziening van collegezijde in de toekomst geregeld wil zien. De coalitiepartijen met Leefbaar 3B voorop, zagen de motie als een gebrek aan vertrouwen in een college dat volgens hen inmiddels, als het om de informatievoorziening en betrokkenheid van de raad in dit dossier gaat, het leven na een zomer vol blunders gebeterd had. Zij, bij monde van woordvoerder Jan Pieter Blonk, bleven er op hameren dat Ruud met de motie uit was op nieuwe excuses. En dat terwijl hij in zijn betoog uitdrukkelijk had uitgelegd dat het daarom niet om ging. Het verleden was afgesloten maar dat liet onverlet dat de raad zijn kaderstellende zaakjes wel op orde moet brengen. Dat is namelijk de taak van de raad ten voeten uit. Het is niet eenvoudig te debatteren in een situatie waarin de tegenstrever in het debat voortdurend stellingen debiteert ("de PvdA heeft geen vertrouwen in het college en is als maar uit op excuses") die aantoonbaar niet kloppen. Zo wordt het geen debat. Het wordt dan herhalen op herhalen van zetten en een voortdurend omdraaien van feiten. En daar had Ruud last van. Een treurige poging van coalitiezijde om een schisma in de raad te bewerkstelligen in de zo broodnodige samenwerking en eensgezindheid in de raad in dit dossier.

De vervolgens door coalitiepartijen ingediende motie geeft een aardig beeld van het niveau waarop de coalitie zich de vormgeving van deze samenwerking & eensgezindheid voorstelt. In de motie wordt de leus uitgeroepen "College, Raad en Stichting: "Samen tegen de HSL-herrie. Samen tegen Eurlings". Enig gefluister achter de college tafel bracht de wethouder er toe om in tweede termijn de motie te ontraden waarna woordvoerder Blonk even schielijk als hij met deze motie gekomen was, deze motie weer introk. We hadden de zoveelste genante vertoning er weer bij. De beoogde aanval op Eurlings vinden wij onfatsoenlijk en bestuurlijk dom. Zowel de CDA als de PvdA fracties zijn al weken druk in overleg met hun Kamerfracties om de minister scherp te houden op zijn vergaande toezeggingen die hij in mei had gedaan en dan banjeren de Leefbaren zo door de porseleinkast heen. Over bestuurskracht, eensgezindheid & tactisch vermogen gesproken. Onze motie haalde het niet: alleen CDA en PvdA stemden voor.

## WEEK 30-2010

Zo juist (vrijdag 17.09 om 10.30 uur) kregen wij het bericht dat de stichting "Stop de herrie HSL" het kort geding met als inzet de directe stop van de herrie veroorzakende Traxx treinen, heeft verloren. De Traxx treinen mogen blijven rijden. Binnenkort doet TNO metingen bij gevels langs huizen. Als dan blijkt dat de normen worden overschreden moet de overheid alsnog maatregelen nemen. Nu had de rechter twijfels of normen inderdaad worden overschreden. Het "maatschappelijk belang" van het blijven rijden van treinen geeft de doorslag, aldus onze correspondent. We horen er ongetwijfeld snel meer over. Zie ook [www.stopherriehsl.nl/](http://www.stopherriehsl.nl/)

## WEEK 32-2010

### VRAGEN OVER HSL-HERRIE

Ruud stelde tijdens het vragen halfuurtje in de raad de volgende vragen aan het college:

1. Inmiddels hebben wij kennis kunnen nemen van de volledige tekst van het vonnis van 17 september van de voorzieningen rechter in het kort geding over de geluidsoverlast HSL. Onze vraag aan het college: wat is uw reactie op deze uitspraak?
2. Hoe staat het met de voortgang van de metingen die DCMR en TNO momenteel uitvoeren? Dit inclusief die naar het geluid van het nieuwe Ansaldo Breda materiaal. Hoe loopt de onderlinge afstemming tussen DCMR en TNO en wanneer worden de definitieve meetresultaten verwacht? Welke rol vervult het college momenteel in de praktijk bij deze afstemming en de productie van de onderzoeksresultaten?
3. In de overwegingen van de rechter in het vonnis mbt de HSL-herrie komt de volgende cruciale passage voor: *"Ten aanzien van de onder 4.3 omschreven rechtmatigheidsvraag geldt het volgende. In het geding is onvoldoende duidelijk of in het DCMR rapport van 14 juni 2010, op welke uitkomsten de Stichting cs. de gestelde overschrijding baseren, de wettelijk voorgeschreven meetmethodiek is gevolgd. Pro Rail heeft immers gemotiveerd gesteld dat de door DCMR gehanteerde methode niet in overeenstemming is met het bij en krachtens de wet Geluidshinder bepaalde omtrent de vaststelling van de geluidsbelasting vanwege een spoorweg (art. 110d wet Geluidshinder in samenhang met het Reken- en meetvoorschrift 2006 en de daarin voorgeschreven methodes (regeling van 12 december 2006; Staatscourant*

2006, 249). Die stelling is door de Stichting cs. in onvoldoende mate weersproken." Onze vraag: Wist het college dit? Zo ja, waarom is er niet conform voorschriften gemeten, zo neen, hoe kon dit gebeuren?

Wethouder Henk de Paepe stelde het te betreuren dat de inwoners dat door het verliezen van het kort geding de hoop op een snelle oplossing kwijt zijn. Hij kon nog niets zeggen over de datum waarop de resultaten van de DCMR en TNO metingen bekend zijn. Metingen zijn zeer weersafhankelijk. Pas na afloop van de metingen kan iets gezegd worden over de datum van rapportage. De gemeente monitort wekelijks de voortgang. Volgens de wethouder heeft DCMR wel degelijk volgens de meetvoorschriften gehandeld. TNO volgt nu het spoor van DCMR. Deze kwestie is door de beperkingen die het kort geding biedt, onderbelicht gebleven waarna de rechter oordeelde zoals hij deed.

## **WEEK 33-2010**

De minister van Verkeer en Waterstaat reageerde op de valreep nog op de brief van ons college van 6 augustus over de geluidsmetingen van de "nep-Fyra's" en het nieuwe HSL-materiaal. Brieven over en weer schrijven draagt niet echt bij aan oplossingen. Het versterkt eerder de wederzijdse irritatie en verhoogt de zuurgraad. Tijd om weer eens aan tafel te gaan zitten met elkaar op bestuurlijk niveau, zouden wij zo zeggen. Kern van de reactie van de minister is dat DCMR en Lansingerland niet goed omgaat met de meet en regelvoorschriften. Het zal toch niet waar zijn dat, zoals de minister stelt, bij het opstellen van de bestemmingsplannen voor bijvoorbeeld de Vinex wijken in Bergschenhoek een verkeerde berekening van de voorkeurswaarden heeft plaats gevonden? Wij krijgen er ook alsmear geen vinger achter hoe het komt dat de metingen als maar in tijd worden uitgesteld. Alles is onder controle zegt de wethouder van dienst. De raad lijkt het allemaal wel best te vinden, op de CDA fractie en wij na. Dat voedt het wantrouwen onder de bevolking die denkt dat daarmee de minister over de hoofden van de inwoners tijd aan het winnen is. Het is maar zo 2011 en dan kan er weer met schone lei herrie gemaakt worden. Het college wil tijd om zich te beraden over deze brief. We horen dus nog. Al is het maar het geluidseffect van de verdubbeling van de dienstregeling vanaf komend weekend! Wordt vervolgd.

## **WEEK 35-2010**

### **FORSE STAP VOORUIT OP WEG NAAR STILLERE VliegROUTES**

Dinsdag 2 november is er overleg omtrent vliegroutes op Rotterdam The Hague Airport waaraan vertegenwoordiger van Rotterdam-The Hague Airport, Luchtverkeersleiding, Transavia, VLM en Ruud en Gerard deelnemen. De PvdA fractie is al geruime tijd met de directie van de luchthaven aan de slag om stillere vliegroutes te krijgen voor het landende en vertrekkende vliegverkeer. Stap voor stap lijkt dat nu te gaan lukken mits zowel de luchtverkeersleiding als de luchtvaartmaatschappijen meewerken. In het aanwijzingsbesluit dat in 2001 is vastgesteld zijn voor vertrekkende vluchten die op instrumenten vliegen standaard vertrekroutes vastgesteld. Om deze standaard vertrekroutes zijn tolerantiegebieden gedefinieerd waarbinnen vertrekkende vliegtuigen moeten blijven. Indien buiten deze tolerantiegebieden gevlogen wordt dan kan de Inspectie Verkeer en Waterstaat hier tegen optreden indien er geen geldige reden voor is. Voor landend verkeer zijn geen routes vastgelegd anders dan in het AIP. In 2005 is een procedure gestart om fouten die in het aanwijzingsbesluit 2001 zaten te repareren. Hiervoor is twee keer de mogelijkheid tot inspraak geweest. Verder zijn er inspraakavonden en informatiebijeenkomsten geweest tussen 2005 en 2009. Een terugkerend punt dat hierbij opviel, waren de vele klachten over landend verkeer dat over woonwijken vliegt. Deze zijn opgepakt in een adviescommissie (commissie van Heijningen) die tijdens de procedure actief is geweest. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd naar alle adviezen van deze commissie nadat het besluit genomen is inhoudelijk te gaan kijken. Het besluit is inmiddels op 18 oktober jl. genomen en gepubliceerd. Daar kan nu beroep tegen worden aangetekend. Rotterdam The Hague Airport heeft samen met ons het initiatief genomen om met alle betrokken partijen om tafel te gaan zitten om te kijken of er, los van de erg formele vastlegging in juridische procedure (die veel tijd en moeite kosten) te komen is tot een set van afspraken die de ondervonden hinderbeleving kunnen wegnemen. De klachten komen volgens de luchthaven voornamelijk uit de gemeenten Lansingerland, Zuidplas (Nieuwerkerk ad IJssel, Zevenhuizen en Moordrecht), Capelle ad IJssel en de deelgemeenten Ommoord, Zevenkamp en Nesselande. Hel spannend of het gaat lukken om er met elkaar uit te komen. Het is de bedoeling dat, mocht het aanstaande dinsdag allemaal gaat lukken, de afspraken vastgelegd gaan worden in een door de

directie van Rotterdam-The Hague Airport af te sluiten convenant met de gemeente Lansingerland. Wij houden u op de hoogte!

## **WEEK-36- 2010**

### **Vliegmaatschappijen ontwikkelen zelf stillere aanvliegeroutes naar Rotterdam-The Hague Airport**

Goed nieuws voor lawaaiig Lansingerland. De vliegmaatschappijen Transavia en City Jet/VLM zijn bereid er voor te gaan zorgen dat hun vliegroute naar Rotterdam-The Hague Airport niet meer over dicht bebouwd gebied plaatsvindt. Er wordt ook gewerkt aan een oplossing om voortaan niet meer te landen over de oude kern van Bergschenhoek. Dat is het resultaat van overleg op dinsdag 2 november tussen Rotterdam-The Hague Airport, Transavia, City Jet/VLM, Luchtverkeersleiding en de PvdA fractie (Ruud Braak & Gerard Bovens) van Lansingerland. De vliegmaatschappijen zijn bereid in overleg met de Luchtverkeersleiding zogenaamde voorkeursroutes te ontwikkelen die, mits de veiligheid dit toestaat, gevolgd zullen worden bij het landen op de luchthaven. Ongeveer 80% van de landingen vindt op zicht plaats. De piloten hebben in de praktijk een grote vrijheid om hun route te kiezen. City Jet/VLM en Transavia gaan nu zelf aan de slag met de voorbereiding van deze voorkeursroutes.

Precies een jaar geleden stuurde de PvdA Lansingerland een open brief aan alle betrokkenen waarin zij verzocht om de aanvliegeroutes in goed overleg zodanig te wijzigen dat er niet meer over dicht bevolkt gebied gevlogen zal gaan worden. De directie van Rotterdam The Hague Airport pikte dit signaal op. Na intensief voorbereidend overleg met de PvdA fractie werd er door de luchthaven directie dinsdag 2 november een overleg georganiseerd met alle betrokken partijen met als inzet er samen uit te komen. Met de bereikte actieve steun van de luchtvaartmaatschappijen gaat dit nu ook lukken. De maatschappijen zullen ook werken aan de bewustwording van piloten om bij het landen druk bevolkte gebieden te vermijden.

Belangrijk voor de inwoners van Lansingerland en alle andere gemeenten aan de oost en noordzijde van de luchthaven is dat nu de aanvliegbewegingen voorspelbaar worden en dat inwoners niet voortdurend verrast worden door vliegbewegingen en geluidsoverlast die zij niet begrijpen. Rotterdam The Hague Airport ziet voor zich een belangrijke rol weggelegd bij de actieve communicatie richting omwonenden over deze veranderingen in de wijze van aanvliegen.

Het voorbereidende werk van de PvdA fractie zit er nu op. Aan het college nu de schone taak om dit karwei af te maken iom luchthaven directeur Roland Wondolleck. Te denken valt aan een convenant waarin de afspraken met de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen netjes worden vastgelegd. Maar als het nodig is, we helpen natuurlijk graag! Wordt vervolgd met de finale.

### **DCMR GELUIDSKAART LANSINGERLAND**

Afgelopen dinsdag publiceerde het college de door DCMR gemaakte geluidskaart van Lansingerland. Een verhaal van gemiddelden en niet van pieken. U kunt de kaart vinden op;

[www.lansingerland.nl/index.php?simaction=content&mediumid=1&pagid=311&stukid=24637#titel24637](http://www.lansingerland.nl/index.php?simaction=content&mediumid=1&pagid=311&stukid=24637#titel24637)

Wanneer u inzoomt op de kaart kunt u zien hoe het met de geluidsoverlast in uw eigen straat en buurt staat. Wat opnieuw opvalt is de situatie op Wilderszijde, de hele zuid-west kant van Bergschenhoek, de omgeving van de N209 & andere belangrijke verkeersroutes, de A12 (Kruisweg!) en de Noordpolder van Berkel. De bekende plekken.

