

HERRIE IN Lansingerland 2010

Alle passages over herrie in Lansingerland uit de eerste 11 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 aanvliegroutes 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 gezien.

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%20aanvliegroutes%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>

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 aanvliegroutes en de geluidscontouren en welke mogelijkheid hij heeft om de aan- en afvliegroutes te controleren en te handhaven. Hierbij gaat het zowel om de handhaving van aanvliegroutes tijdens de dalingsprocedure als om de handhaving van vlieghoogten en vliegroutes 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 PVD A 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 achter over 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

VLIEGRUTES 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 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 nee, 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 Schwing echt actie kan worden ondernomen (<http://www.geluidnieuws.nl/2010/jan2010/gpp.html>) De discussie is hierbij geopend¹

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”* scheidt 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!

