



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**



5.1.2e

Burgemeester en Wethouders

Van Rozenburg

t.a.v. 5.1.2e

Postbus 1023

3180 AA ROZENBURG

Rozenburg 2009/1848



Directie Groen, Water en Milieu  
afdeling Milieu

Contact  
5.1.2e

T 5.1.2e  
5.1.2e @pzh.nl

Postadres Provinciehuis  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
T 070 - 441 66 11  
www.zuid-holland.nl

Datum  
19 mei 2009  
Ons kenmerk  
PZH-2009-356240  
Uw kenmerk  
-  
Bijlagen  
-

Onderwerp

Verzoek op grond van de Wet geluidhinder van ProRail voor vaststelling hogere grenswaarden railverkeerslawaai voor 565 woningen en 1 opvangtehuis voor gehandicapten in de zone van de Havenspoorlijn te Rozenburg.

Ingevolge de Algemene wet bestuursrecht zenden wij u de beschikking in het kader van de Wet geluidhinder, diverse bijlagen en een kennisgeving met betrekking tot bovengenoemde inrichting.

Wij wijzen u op de mogelijkheid om in beroep te gaan tegen de beschikking en/of daartegen een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen binnen de in de bijgevoegde kennisgeving gestelde termijn.

Wij verzoeken u deze beschikking aan de reeds ter inzage liggende stukken toe te voegen.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
voor dezen,



Bezoekadres  
Zuid-Hollandplein 1  
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bus 65  
stoppen bij het  
provinciehuis. Vanaf  
station Den Haag CS is  
het tien minuten lopen.  
De parkeerruimte voor  
auto's is beperkt.

5.1.2e



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

Kennisgeving beschikking  
Wet geluidhinder

**Onderwerp**

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben een verzoek op grond van de Wet geluidhinder om hogere grenswaarden railverkeerslawaai ontvangen van **Prorail** voor 553 woningen en 1 opvangtehuis voor gehandicapten **in de zone van de Havenspoorlijn te Rozenburg**. Als gevolg van de realisatie en ingebruikname van de Betuweroute zullen de treinintensiteiten op de Havenspoorlijn toenemen. Ten opzichte van de ontwerpbeschikking zijn wijzigingen aangebracht.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland hebben besloten de gevraagde hogere grenswaarden railverkeerslawaai vast te stellen.

**Inzage**

U kunt de beschikking en de overige relevante stukken van 25 mei 2009 tot en met 6 juli 2009 inzien op werkdagen:

- bij de Directie Omgevingsdiensten van de provincie Zuid-Holland 5.1.2e tijdens kantooruren (na telefonische afspraak), Zuid-Hollandplein 1 te Den Haag, tel.nr. 5.1.2e
- in het gemeentehuis van Rozenburg, Afdeling Producten en Diensten, bureau VROM, van 8.30-12.30 uur, Jan van Goyenstraat 1, tel.nr. (0181) 48 88 00.

**Beroep**

Tot en met 7 juli 2009 staat alleen voor belanghebbenden beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Géén beroep kan worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten geen zienswijzen over de ontwerpbeschikking te hebben ingebracht.

De beschikking treedt in werking met ingang van de dag na het einde van de beroepstermijn, tenzij voor deze datum beroep is ingesteld en met toepassing van artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht een verzoek wordt gedaan tot het treffen van een voorlopige voorziening, de beschikking treedt dan niet in werking voordat op het verzoek is beslist. Het beroepschrift moet worden gericht aan de Raad van State, Afdeling bestuursrechtspraak; het verzoek om een voorlopige voorziening moet worden ingediend bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, beide onder vermelding van **PZH-2009-356240**. Voor zowel het beroep- als het verzoekschrift is griffierecht verschuldigd.

**Inlichtingen**

Voor nadere inlichtingen kunt u zich wenden tot de afdeling Milieu, 5.1.2e tel.nr. 5.1.2e  
Deze kennisgeving staat ook op [www.zuid-holland.nl](http://www.zuid-holland.nl)



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

## Gedeputeerde Staten

Directie Omgevingsdiensten  
Afdeling Milieu  
Contact

5.1.2e

T 5.1.2e

5.1.2e @pzh.nl

Postadres Provinciehuis  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
T 070 - 441 66 11  
www.zuid-holland.nl

BESLUIT

Datum

19 MEI 2009

Ons kenmerk  
PZH-2009-356240  
Uw kenmerk

Bijlagen  
3

Onderwerp

BESLUIT van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

Geachte heer/mevrouw,

Dit besluit betreft de vaststelling van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidhinder voor 553 woningen en 1 opvangtehuis voor gehandicapten in de zone van de Havenspoorlijn te Rozenburg. Dit besluit bestaat dus uit een reeks van beschikkingen voor ieder geluidgevoelig object afzonderlijk. Het besluit is nodig in verband met het voornemen tot wijziging van voornoemde spoorweg. Deze wijziging van een spoorweg wordt veroorzaakt door groei van de treinintensiteiten en een verhoging van de snelheid naar 80 km/h.

### Aanleiding

Op 20 augustus 2008 is door Prorail een verzoek tot vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting voor de Havenspoorlijn gedaan.

Het verzoek bevatte de volgende bescheiden:

- aanbiedingsbrief van 20 augustus 2008, met kenmerk BR/HVS Rozb/ET/20733611;
- het formulier "verzoek hogere waarden";
- het akoestisch onderzoek "hogere waarde onderzoek Calandbrug te Rozenburg", M+P raadgevende ingenieurs, 20 augustus 2008, revisie 3, kenmerk M+P.RAIL.07.05.2;
- memo "afwijkingen RMV 2006" van 20 augustus 2008, met kenmerk BR/HVS Rozb/ET/20733646;
- memo "afweging geluidmaatregelen" van 20 augustus 2008, met kenmerk BR/HVS Rozb/20733675;
- brief "instemming afwijking Reken en Meetvoorschrift" van de Inspectie milieuhygiene Zuid-West, 22 juli 1999, met kenmerk 210799009T/MB;
- brief "verzoek instemming afwijking RMV" gericht aan het ministerie van VROM, 20 augustus 2008, met kenmerk BR/HVS Rozb/ET/20733583;
- het akoestisch onderzoek "Havenspoorlijn gemeente Rozenburg i.h.k.v. het Bgs", ten behoeve van de bepaling van de geluidbelasting 1987, M+P, 4 april 1996, kenmerk NS.95.10.2;

Bezoekadres  
Zuid-Hollandplein 1  
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bussen 18,  
22, 65 stoppen dichtbij  
het provinciehuis. Vanaf  
station Den Haag CS is  
het tien minuten lopen.  
De parkeerruimte voor  
auto's is beperkt.

## Procedure

Op ons besluit is de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

## Relevante wettelijke bepalingen

In onderstaande alinea's staan (geparafraseerd) de relevante bepalingen uit de Wet geluidhinder waarop het hogere waarden besluit gebaseerd is. Voor de exacte bepalingen dienen de genoemde wetsartikelen geraadpleegd te worden.

### *Grondslag*

Op grond van artikel 107 van de Wet geluidhinder zijn in hoofdstuk 4 van het Besluit geluidhinder regels gesteld in het belang van het voorkomen of beperken van geluidhinder van spoorwegen.

### *Zones*

Langs spoorwegen bevindt zich een zone<sup>1</sup>. De omvang daarvan is aangegeven in de bijlage bij de Regeling zonekaart spoorwegen. De Wet geluidhinder is van toepassing op woningen en overige geluidgevoelige bestemmingen die gelegen zijn binnen deze zones.

### *Wijziging van een spoorweg*

Er is sprake van een "wijziging van een spoorweg" als er omstandigheden wijzigen waardoor de geluidbelasting op woningen of overige geluidgevoelige bestemmingen toeneemt met 3 decibel of méér in de toekomstige maatgevende situatie<sup>2</sup>. De omstandigheden die –als deze wijzigen– tot een wijziging van een spoorweg kunnen leiden zijn opgesomd in artikel 4.2 van het Reken en meetvoorschrift geluidhinder 2006<sup>3</sup>. Een intensiteitstoename of een verhoging van de (maximum)snelheid (of een combinatie van beiden) behoren tot deze omstandigheden.

### *Verkeersintensiteit van een spoorweg*

Onder de verkeersintensiteit van een spoorweg wordt verstaan: het aantal eenheden van een categorie spoorvoertuigen<sup>4</sup> dat per uur –gemiddeld over het etmaal– over een traject passeert<sup>5</sup>.

### *Verkeerssnelheid*

Onder de (verkeers)snelheid wordt verstaan de representatief te achten snelheid per categorie spoorvoertuigen<sup>6</sup>. Wat precies onder de representatief te achten snelheid moet worden verstaan is in de Wet noch de toelichting nader uiteengezet. In de toelichting op het Reken en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is op dit begrip wel ingegaan ten aanzien van het verkeer op de weg. Voor wegverkeer kan uitgegaan worden van de maximumsnelheid.

---

<sup>1</sup> art. 1.4, Bgh

<sup>2</sup> art. 1, Wgh

<sup>3</sup> op grond van art. 110d, onder a, Wgh

<sup>4</sup> als bedoeld in art. 4.1, tweede lid, RMV 2006

<sup>5</sup> art. 4.1, eerst lid, RMV 2006

<sup>6</sup> art. 4.1, eerste lid, RMV 2006



#### *Toekomstig maatgevend jaar*

Het toekomstig maatgevende jaar komt blijkens de memorie van toelichting overeen met het peiljaar waarop in het algemeen binnen de Wet geluidhinder een geluidbelasting bepaald wordt. Overeenkomstig het Reken en meetvoorschrift geluidhinder 2006 betreft het hier in beginsel het tiende jaar nadat de verandering (in omstandigheden) heeft plaatsgevonden<sup>7</sup>.

#### *Woningen en geluidsgevoelige gebouwen*

De in het kader van het wijzigingsbesluit in acht te nemen waarden hebben betrekking op de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten. Onder een geluidsgevoelig gebouw wordt onder meer verstaan een verpleeghuis en bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen andere gezondheidszorggebouwen<sup>8</sup>. Op grond van het Besluit geluidhinder vallen daaronder onder meer verzorgingstehuizen<sup>9</sup>.

#### *Ten hoogst toelaatbare waarde (voorkeursgrenswaarde)*

De waarden die ten hoogst toelaatbaar zijn worden bepaald door het Besluit geluidhinder<sup>10</sup>. Gedeputeerde Staten mogen hogere waarden dan de waarden die ingevolge art. 4.13 van het Besluit geluidhinder gelden vaststellen<sup>11</sup>, als:

- maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn, danwel overwegende bezwaren ontmoeten van bijvoorbeeld stedenbouwkundige, verkeerskundige, of financiële aard<sup>12</sup>, én,
- de gecumuleerde geluidbelastingen naar het oordeel van GS niet leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting<sup>13</sup>.

Een hogere waarde kan onder meer op verzoek worden vastgesteld<sup>14</sup>. Dit verzoek kan bij een wijziging van een spoorweg onder meer worden gedaan door de spoorwegexploitant<sup>15</sup>. De vast te stellen waarden hebben betrekking op de voor geluidbelasting maatgevende gevel voor (in casu) de spoorweg.

#### *Cumulatie*

Er dient onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende gezoneerde geluidbronnen<sup>16</sup>.

Deze bepaling is uitsluitend van toepassing indien de voorkeursgrenswaarde van ten minste een andere geluidbron in de toekomstige situatie wordt overschreden<sup>17</sup>.

<sup>7</sup> TK 2004-2005, 29879, nr. 3, p. 23

<sup>8</sup> art. 1, Wgh

<sup>9</sup> art. 1.2, onderdeel a, Bgh

<sup>10</sup> art. 4.13 en art. 4.15, Bgh

<sup>11</sup> art. 4.14, Bgh

<sup>12</sup> art. 110a, vijfde lid, Wgh

<sup>13</sup> art. 110a, zesde lid, Wgh

<sup>14</sup> art. 110a, derde lid, Wgh

<sup>15</sup> art. 5.3, eerste lid, onder c, Bgh

<sup>16</sup> art. 110f, eerste lid, Wgh

<sup>17</sup> art. 110f, derde lid, Wgh

Daarnaast wordt het onderzoek naar de gecumuleerde geluidbelasting alleen verricht ten aanzien van geluidbronnen waarvan de geluidbelasting in de toekomstige situatie de voorkeursgrenswaarde overschrijdt<sup>18</sup>.

Tot verlening van een hogere grenswaarde kan alleen worden overgegaan indien de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een naar het oordeel van Gedeputeerde Staten onaanvaardbare geluidbelasting<sup>19</sup>. Dit oordeel dient bepaald te worden op basis van een onderzoek met toepassing van de correctie op grond van artikel 110f, vijfde lid, zijnde de regels voor het onderzoek naar cumulatie. Deze regels zijn gegeven in hoofdstuk 2 van bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006<sup>20</sup>.

#### *Akoestisch onderzoek*

Ten behoeve van het vaststellen van een hogere waarde moeten de resultaten van een akoestisch onderzoek<sup>21</sup> in kaart zijn gebracht<sup>22</sup>.

De wijze waarop het onderzoek moet worden uitgevoerd<sup>23</sup>, alsmede de regels omtrent al hetgeen betrekking heeft op de wijze waarop het onderzoek moet zijn uitgevoerd<sup>24</sup>, zijn neergelegd in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (RMV 2006).

De resultaten van het onderzoek ter bepaling van de geluidbelasting moeten worden vastgelegd in een overeenkomstig hoofdstuk 1 van bijlage I van het RMV 2006 ingericht akoestisch rapport<sup>25</sup>.

#### *Berekening van de geluidbelasting (emissies)*

Bij de vaststelling van de geluidbelasting moet rekening worden gehouden met de emissiegegevens zoals vastgelegd in het zogenaamde emissieregister (ook wel Aswin genoemd)<sup>26</sup>. Het gaat in ieder geval om de gegevens vermeld in hoofdstuk 7 van bijlage IV van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, waaronder de verkeersintensiteiten per spoor en de snelheid per traject<sup>27</sup>.

In afwijking van bovenstaand kan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, na overleg met de instanties die op de desbetreffende locatie de spoorweginfrastructuur en het gebruik daarvan beheren, afwijking toestaan van de in het emissieregister opgenomen wettelijk verplichte gegevens<sup>28</sup>. Van deze mogelijkheid kan de minister alleen gebruik maken indien de daar bedoelde gegevens onvoldoende representatief zijn.

<sup>18</sup> art. 110f, vierde lid, Wgh

<sup>19</sup> art. 110a, zesde lid, Wgh

<sup>20</sup> art. 110f, vijfde lid, Wgh, juncto art. 1.4, RMV 2006

<sup>21</sup> als bedoeld in art. 4.5, Bgh, met de in art. 4.3 Bgh omschreven strekking

<sup>22</sup> art. 5.5 juncto 5.4, eerste lid, onder c, Bgh

<sup>23</sup> art. 110d, Wgh

<sup>24</sup> art. 110e, Wgh

<sup>25</sup> art. 1.2, RMV 2006

<sup>26</sup> art. 4.4, eerste lid, RMV 2006

<sup>27</sup> art. 4.3, eerste lid, RMV 2006

<sup>28</sup> art. 4.4, tweede lid, RMV 2006

Voor het toekomstig maatgevend jaar bevat het emissieregister geen gegevens. Dit moet bepaald worden door middel van berekening dan wel meting<sup>29</sup>.

#### *Berekening van de geluidbelasting (overdracht)*

De geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten wordt berekend op basis van eerdergenoemde emissiegegevens en de verspreiding van het geluid in de specifieke omgeving: de "overdracht". De geluidbelasting dient in de vorm van het zogenaamde equivalente geluidniveau te worden berekend volgens Standaardrekenmethode II dan wel, zo van toepassing, Standaardrekenmethode I<sup>30</sup>. In afwijking daarvan kan dit geluidniveau tevens worden bepaald volgens de Standaardmeetmethode, bedoeld in hoofdstuk 6 van bijlage IV, indien de desbetreffende situatie valt binnen het toepassingsgebied van die Standaardmeetmethode<sup>31</sup>.

Verder dient bij de bepaling van het geluidniveau rekening te worden gehouden met een aantal factoren dat van invloed is op de overdracht van geluid, zoals de invloed van de atmosfeer en de bodem<sup>32</sup>. Ook moet –afhankelijk van de situatie– rekening worden gehouden met de effecten op de geluidoverdracht vanwege reflecties en afschermingen.

#### *Wijzigingsbesluit*

Tot wijziging van een spoorweg wordt niet overgegaan dan in overeenstemming met een besluit van burgemeester en wethouders, bepalende welke maatregelen nodig zijn om de geluidbelasting de waarden, die als ten hoogst toelaatbaar zijn aangemerkt, niet te boven te laten gaan<sup>33</sup>. Dit besluit wordt genoemd het "wijzigingsbesluit" of ook wel "maatregelbesluit".

#### *Binnenwaarden*

De hogere waarde heeft betrekking op de geluidbelasting op de (voor geluid maatgevende) gevel van een woning (of een geluidgevoelig object). Daarnaast kent de Wet geluidhinder een specifieke regeling voor de binnenwaarden voor woningen waarvoor een hogere grenswaarde is vastgesteld. Deze is in het kader van spoorweglawaaai neergelegd in artikel 4.24 van het Besluit geluidhinder. Voor de toepassing van deze regeling zijn burgemeester en wethouders van (i.c.) Rozenburg verantwoordelijk.

#### **De op het besluit betrekking hebbende stukken**

De bijlage behorende bij dit besluit, de Nota zienswijzen, het akoestisch onderzoek "hogere waarde onderzoek Calandbrug te Rozenburg", M+P raadgevende ingenieurs, 20 augustus 2008, revisie 3, kenmerk M+P.RAIL.07.05.2, het erratum op voornoemd onderzoek van 5 februari 2009, en een brief van ProRail van 22 december 2008, waarin ProRail nader ingaat op enkele punten uit de ingediende zienswijzen<sup>34</sup>.

<sup>29</sup> art. 4.6 juncto 4.4 eerste lid, RMV 2006  
<sup>30</sup> art. 4.7, eerste en tweede lid, RMV 2006  
<sup>31</sup> art. 4.6, tweede lid, RMV 2006  
<sup>32</sup> art. 1.5, RMV 2006  
<sup>33</sup> art. 4.4 en art. 4.6, Bgh  
<sup>34</sup> op grond van art. 3:15, derde lid, Awb

## Akoestische maatregelen en uitgangspunten

Uitgangssituatie bij het vaststellen van dit hogere waarden besluit is het eerdergenoemde akoestische onderzoek met alle daarin opgenomen uitgangspunten. Overeenkomstig dit onderzoek zijn wij uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- instroom van 45% stil materieel in 2017.

## Overwegingen

### *Algemeen*

De Wet geluidhinder staat ons niet toe om –in het kader van de besluitvorming voor de vaststelling van een hogere waarde– een oordeel te vellen over de wenselijkheid van de wijziging van de spoorweg. Een oordeel over de wenselijkheid van de toename van de verkeersintensiteiten of de verhoging van de maximumsnelheid komt ons uit hoofde van de Wet geluidhinder dan ook niet toe. Op grond van de Wet geluidhinder zijn wij slechts gehouden te bezien of het terugbrengen van de geluidbelasting doeltreffend is of overwegende bezwaren ontmoet van financiële, stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige of vervoerskundige aard<sup>35</sup>, en voorts of de wijziging niet leidt tot een naar ons oordeel onaanvaardbare gecumuleerde geluidbelasting<sup>36</sup>.

### *Akoestisch onderzoek: brugtoeslag en overdrachtsmodel*

Ten behoeve van de vaststelling van de geluidbelasting is uitgegaan van het emissieregister en de Standaardrekenmethode 2. Daarvan is in het akoestisch onderzoek op onderdelen afgeweken van de Standaardrekenmethode 2 (hoofdstuk 5 van het RMV 2006). Dit is weergegeven in de memo van de heer van den Brink, werkzaam bij (Prorail) aan de provincie Zuid-Holland van 20 augustus 2008<sup>37</sup>. Deze afwijkingen hebben betrekking op de gebruikte methoden voor de vaststelling van de geluidoverdracht. Voor wat betreft het emissieregister is –in tegenstelling tot wat verondersteld is in het ontwerpbesluit– hiervan niet afgeweken. Dit is hieronder toegelicht:

De brugtoeslag is vastgesteld op grond van geluidmetingen overeenkomstig hoofdstuk 6 van bijlage IV van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Zoals gezegd kan van deze meetmethode gebruik worden gemaakt indien de desbetreffende situatie valt binnen het toepassingsgebied van die Standaardmeetmethode<sup>38</sup>.

Deze meetmethode geeft onder meer aanwijzingen voor het meten van de geluidbelasting van kunstwerken zoals bruggen. De situatie valt onder het toepassingsbereik van de Standaardmeetmethode en is dus toegestaan. Er is in tegenstelling tot wat in het ontwerpbesluit was aangenomen dus niet afgeweken van het emissieregister. Instemming van de minister was en is dus niet nodig. Door de directeur Leefomgevingskwaliteit van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is bevestigd dat artikel 4.4, tweede

<sup>35</sup> art. 110a, vijfde lid, Wgh

<sup>36</sup> art. 110a, zesde lid, Wgh

<sup>37</sup> memo van ProRail, 20 augustus 2008., kenmerk BR/HVS Rozb/ET/20733646

<sup>38</sup> ingevolge art. 4.7, derde lid, RMV 2006

lid, van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 niet van toepassing is op de gehanteerde methode<sup>39</sup>.

Er is uitgegaan van een ander overdrachtsmodel dan in Standaardrekenmethode 2 is aangegeven. De afwijking t.o.v. de Standaardmethode betreft het ontbreken van het effect van afscherming en reflecties op de geluidbelasting. De specifieke situatie van een hooggelegen brug met overwegend lage bebouwing maakt dat afscherming en reflecties feitelijk slechts in beperkte mate optreden. Het strikt volgen van de Standaardrekenmethode zou ertoe leiden dat de afscherming overschat wordt, waardoor de geluidbelastingen onderschat worden. De onderschatting van de geluidbelasting waartoe de Standaardrekenmethode leidt geeft niet het beschermingsniveau waar de bewoners van Rozenburg recht op hebben. Het door ProRail gehanteerde overdrachtsmodel geeft derhalve een meer representatief beeld van de geluidbelasting op de woningen en het opvangtehuis. De juistheid van deze veronderstelling is middels controlemetingen bevestigd<sup>40</sup>.

Met de invloed van deze afschermende- en reflecterende werking op de geluidoverdracht moet –afhankelijk van de situatie– rekening worden gehouden<sup>41</sup>. Op grond van de toelichting op het Reken en meetvoorschrift geluidhinder 2006 heeft het bevoegd gezag de vrijheid om in te stemmen met "*alternatieve methode*" als dat leidt tot "*een meer representatieve meting of berekening*". Wij van mening dat de specifieke situatie in Rozenburg afwijken van de Standaardmethode rechtvaardigt, zeker gezien het feit dat dit de bescherming van de bewoners ten goede komt.

#### *Akoestisch onderzoek: verkeersintensiteiten en -snelheden*

Het onderzoek houdt verband met een groei van de verkeersintensiteit en een verhoging van de snelheid op –specifiek– de Calandbrug. De voor het betreffende traject representatief te achten snelheid is overeenkomstig het emissieregister in de huidige situatie 60 km/h ter plaatse van de Calandbrug. Voor de overige delen van de Havenspoorlijn is de maximumsnelheid 80 km/h. De maximumsnelheid op de Calandbrug is lager omdat enkele jaren geleden tussen ProRail en de gemeente Rozenburg is afgesproken dat, in afwachting van afronding van de hogere waarde procedure, er een tijdelijk regime van 60 km/h zou gelden.

Met het oog op een effectief en efficiënt gebruik van de Havenspoorlijn is het nodig dat treinen 80 km/h kunnen rijden. De dienstregeling is gebaseerd op 60 km/h, maar eventuele vertragingen en verstoringen moeten om bedrijfseconomische overwegingen kunnen worden ingehaald. Dat vertragingen en verstoringen ingelopen kunnen worden geeft de Havenspoorlijn en Betuweroute de vereiste robuustheid en flexibiliteit die de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM voor ogen hadden bij het vaststellen van de PKB Betuweroute en de Planbeschrijving Havenspoorlijn.

De groei van de intensiteit houdt verband met economische ontwikkelingen in ons land in het algemeen en de (mondiale) groei van het goederenvervoer in het bijzonder. Daarnaast houden deze ontwikkelingen verband met de aanleg van de Betuweroute die een meer soepele en

<sup>39</sup> brief van ministerie van VROM, kenmerk DGR/LOK 2008087173

<sup>40</sup> memo van ProRail, 20 augustus 2008., kenmerk BR/HVS Rozb/ET/20733646

<sup>41</sup> art. 1.5, tweede lid, RMV 2006

snellere afhandeling van het goederenvervoer over spoor mogelijk moet maken. Deze groei doet zich voor vanaf 2007.

Voorkomen moet worden dat geluidwerende en –isolerende maatregelen, die aan de hand van de resultaten van het akoestisch onderzoek worden genomen, na enkele jaren onvoldoende effectief blijken te zijn als de verkeersintensiteiten –en dus de geluidbelastingen– hoger zouden zijn dan aanvankelijk was geschat<sup>42</sup>. Geprognosticeerde intensiteiten zijn daarom over het algemeen (en zo ook in het geval van de Havenspoorlijn) enigszins hoger dan wat in 2017 naar verwachting feitelijk aan vervoersbewegingen gerealiseerd zal zijn. De gebruikte intensiteiten sluiten aan bij de prognoses zoals die voor de Betuweroute zijn geprognosticeerd. Deze prognoses vormen een betrouwbare en realistische basis van de geluidberekeningen.

#### *Akoestisch onderzoek: 45% stil materieel*

De hogere waarden zijn aangevraagd op basis van het uitgangspunt dat in 2017 tenminste 45% van het spoormaterieel voorzien is van stille remsystemen, waarmee dit materieel als "stil" beschouwd kan worden. Bovengenoemd uitgangspunt van 45% stil materieel wordt door ons voldoende plausibel geacht, omdat

- ieder jaar circa 3% van de wagons vervangen worden door nieuwe exemplaren;
- nieuwe wagons overwegend met remsystemen zullen zijn uitgerust die het loopvlak van de wielen niet opruwen (waardoor deze wagons als "stil" kunnen worden aangemerkt);
- in de jaren tussen nu en 2017 op Europees niveau met stimuleringsbeleid (incl. financiële regelingen) fors ingezet wordt op instroom van stil materieel en retrofitting van bestaand materieel (= het toepassen van stille remsystemen op bestaande wagons);
- ProRail sinds 2008 een korting geeft op de gebruiksvergoeding voor vervoerders en wageneigenaren die hun materieel stil maken.

Zie verder de brief van ProRail van 22 december 2008, de bijlagen bij de aanvraag, en de mededeling van de Europese Commissie aan het Europees Parlement en de Raad van 8 juli 2008 (kenmerk COM(2008) 432) inzake Geluidsreducerende maatregelen voor bestaand goederenmaterieel.

Het verzoek van ProRail bevat een onderbouwing en berekening van de gehanteerde emissiegegevens. Het akoestisch onderzoek voldoet aan de gestelde eisen zoals die gelden op grond van de Wet geluidhinder en de onderliggende regelingen.

#### *Monitoring van instroom stil materieel en hogere waarden*

Zoals gezegd berusten de vast te stellen hogere waarden op het uitgangspunt van de inzet van 45% stiller materieel in het toekomstig maatgevend jaar. Deze aanname vinden wij, zoals gezegd, aannemelijk. De Wet geluidhinder verplicht niet tot het monitoren van hogere waarden, gehanteerde uitgangspunten of maatregelen. Desalniettemin zal ProRail de instroom van stil materieel en de jaarlijkse geluidbelasting monitoren.

Bij eventuele of dreigende overschrijdingen van de vastgestelde grenswaarden kan ProRail – tijdelijk– de nodige procesmaatregelen treffen, zoals snelheidsreductie of variatie in de intensiteiten over de dag, die voldoende waarborg bieden dat de grenswaarden niet worden

<sup>42</sup> toelichting op artikel 4.1, RMV 2006

overschreden. Het gaat met andere woorden om aanvullende, in bedrijfseconomisch opzicht ingrijpende, maatregelen, die slechts in het uiterste geval ingezet zullen worden; deze gaan namelijk gepaard met een vermindering van de vervoerscapaciteit. Dergelijke maatregelen kunnen daarom geen permanent karakter hebben. Verlaging van de maximumsnelheid maakt dat voorkomende vertragingen minder goed ingelopen kunnen worden wat grote gevolgen heeft voor de dienstregeling. Dit gaat ten koste van de flexibiliteit en robuustheid van de Havenspoorlijn en Betuweroute.

#### *Ten hoogst toelaatbare waarde*

Voor de betreffende woningen en het andere geluidsgevoelig object zijn niet eerder hogere waarden vastgesteld. De heersende geluidbelasting is voor het merendeel van de betreffende objecten hoger dan 55 dB. De ten hoogst toelaatbare waarde is dan de laagste van de heersende waarde of de geluidbelasting uit 1987<sup>43</sup>. Voor die objecten waar de heersende waarde lager is dan 55 dB, is de ten hoogst toelaatbare waarde 55 dB<sup>44</sup>. Het verzoek van ProRail bevat een berekening van de ten hoogst toelaatbare waarde (tabel VI, bijlage A).

#### *Maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting*

Gedeputeerde Staten mogen hogere waarden vaststellen als maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen tot de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, danwel overwegende bezwaren ontmoeten van bijvoorbeeld stedenbouwkundige, verkeerskundige, of financiële aard<sup>45</sup>. Alle mogelijke maatregelen die de geluidafstraling van de brug konden reduceren zijn reeds in de periode 1998 tot 2007 getroffen. Ook zijn er al schermen langs de aarden baan geplaatst. Van andere mogelijke geluidreducerende maatregelen aan de brug is ons niet gebleken.

Het is evident dat vervanging van de brug door een nieuwe brug of tunnel stuit op overwegende bezwaren van financiële aard: de kosten zijn zeer veel hoger dan de kosten voor gevelisolatie. Een geluidsscherm ter afscherming van de brug zou dermate hoog moeten worden (zeer veel hoger dan de brug) dat dit ten eerste stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard, maar ook op overwegende bezwaren van financiële aard vanwege de zeer dure fundering en constructie. Van andere mogelijke maatregelen is ons niet gebleken. Het verzoek van ProRail voldoet derhalve aan het vijfde lid van artikel 110a van de Wet geluidhinder.

#### *Gecumuleerde geluidbelasting*

Gedeputeerde Staten mogen hogere waarden vaststellen als de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een naar hun oordeel onaanvaardbare geluidbelasting<sup>46</sup>.

Op de geluidbelastingen ten gevolge weg- en industrielaawaai moet de methode van hoofdstuk 2 van bijlage I van het Reken en Meetvoorschrift worden toegepast<sup>47</sup>. Dit is ook gebeurd. De lawaaisoorten zijn omgerekend naar de bronsoort waarvoor de hogere waarden worden verleend, i.c. railverkeerslawaai. De 'correctiefactor' die aldus wordt toegepast is een maat voor de zogenaamde hinderbeleving. Na toepassing van deze 'correctiefactor' blijkt dat de berekende

<sup>43</sup> art. 4.13, derde lid, Bgh

<sup>44</sup> art. 4.13, eerste lid, Bgh

<sup>45</sup> art. 110a, vijfde lid, Wgh

<sup>46</sup> art. 110a, zesde lid, Wgh

<sup>47</sup> art. 110f, vijfde lid, Wgh, juncto art. 1.4, RMV 2006

hinder vanwege het industrielawaai in alle gevallen groter is dan de berekende hinder vanwege het spoorverkeer. De vaststelling van hogere waarden voor railverkeer is, op grond van de methode uit hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het Reken en meetvoorschrift geluidhinder 2006, dan ook nauwelijks van invloed op de hinderbeleving in de zin van de Wet geluidhinder. Verder zijn de verleende hogere waarden ruim lager dan de waarde die het Besluit geluidhinder nog maximaal toelaatbaar stelt bij wijziging van een spoorweg (71 dB)<sup>48</sup>. Zelfs de gecumuleerde geluidbelasting overschrijdt voor geen enkele woning deze waarde. Om deze reden zal de vaststelling van hogere waarden naar ons oordeel niet leiden tot een onaanvaardbare gecumuleerde geluidbelasting. Het verzoek van ProRail voldoet derhalve aan het zesde lid van artikel 110a van de Wet geluidhinder.

### Zienswijzen

Door burgemeester en wethouders van Rozenburg, door politieke partij Gemeentebelangen Rozenburg, door Ressorst Wonen en door circa 180 bewoners zijn zienswijzen ingediend op het ontwerpbesluit.

### Ontvankelijkheid van de zienswijzen

Door een belanghebbende kan over het ontwerpbesluit tot vaststellen van hogere waarden (op grond van artikel 110a van de Wet geluidhinder) een zienswijze naar voren worden gebracht<sup>49</sup>.

Onder een belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken<sup>50</sup>.

Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kan bij een besluit tot het vaststellen van hogere waarden, gezien de aard en de gevolgen daarvan (namelijk dat voor de in dat besluit genoemde woningen hogere waarden gaan gelden dan de wettelijke voorkeursgrenswaarden), slechts als belanghebbende worden aangemerkt degene die uit hoofde van een bijzondere, rechtens te erkennen relatie tot één of meer van deze woningen een belang heeft. In beginsel zijn naast degene die om vaststelling van de hogere grenswaarden heeft verzocht uitsluitend de (toekomstige) eigenaren, andere zakelijke gerechtigden of gebruikers van de woningen waarvoor de hogere grenswaarden zijn vastgesteld, rechtstreeks bij dat besluit betrokken.

#### *Bewoners van woningen waarvoor hogere waarden zijn verleend*

Bewoners van woningen waarvoor in dit besluit hogere waarden zijn verleend zijn ontvankelijk voor zover het betreft de eigen woning. Voor zover de zienswijze betrekking heeft op andere woningen (of het ontvangtehuis voor gehandicapten) dan waarop zij rechthebbende zijn, zijn deze zienswijzen niet-ontvankelijk.

#### *De bewoners en/of eigenaren van* 5.1.2e

De woning 5.1.2e maakte geen deel uit van het verzoek om hogere waarden van ProRail van 20 augustus 2008. In het ontwerpbesluit van 25 augustus 2008 was deze woning daarom ook niet opgenomen. Desalniettemin is de geluidbelasting voor 5.1.2e wel berekend in het akoestisch onderzoek: aan de betreffende woning was abusievelijk het adres 5.1.2e

<sup>48</sup> art. 4.14, eerste lid, Bgh

<sup>49</sup> art. 3:15, eerste lid, Awb

<sup>50</sup> art. 1:2, eerste lid, Awb

toegewezen (waarneempunten 14 t/m 17). Overigens heeft dit geen gevolgen voor de hogere waarden voor [5.1.2e] omdat de hoogte van de geluidbelasting op de rekenpunten 7 en 12 (die wél betrekking hebben op [5.1.2e]) eveneens 61 dB is.

Voorafgaand aan de terinzagelegging hebben wij kennis gegeven van het ontwerpbesluit in één of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen<sup>51</sup>. Tevens hebben wij het ontwerpbesluit aan de belanghebbenden toegezonden<sup>52</sup>. Van het ontwerp is kennisgegeven in de Brielsche Courant / Hellevoetse Post van 3 september 2008. Tot de belanghebbenden wordt –naast ProRail– in dit geval alleen gerekend de bewoners of eigenaren van de betreffende woningen.

Onverlet de vraag of wij tot een dergelijke kennisgeving krachtens artikel 3:13, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht waren gehouden zijn wij van oordeel dat voor de betreffende woning [5.1.2e] toch een hogere grenswaarde kan worden vastgesteld omdat:

- de (enig mogelijke) belanghebbende ten aanzien van deze woning heeft een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbesluit. Aldus kan geconcludeerd worden dat de bewoners van [5.1.2e] kennis hebben genomen van het ontwerpbesluit. Nu zij van de gelegenheid gebruik gemaakt hebben om hun zienswijzen tegen het ontwerpbesluit in te dienen kan eveneens geconcludeerd worden dat zij bij een verlening van een hogere waarde voor [5.1.2e] niet zijn benadeeld;
- de zienswijze van de bewoners van [5.1.2e] is inhoudelijk behandeld en door ons betrokken bij de vaststelling van het hogere waarden besluit;
- op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan een besluit waartegen beroep is ingesteld, ondanks schending van een vormvoorschrift, door het orgaan dat op het bezwaar of beroep beslist, in stand worden gelaten indien blijkt dat de belanghebbenden daardoor niet zijn benadeeld<sup>53</sup>. Hoewel deze bepaling geen betrekking heeft op de procedure neergelegd in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, zijn wij van oordeel dat niets in de weg staat om deze bepaling ook van toepassing te laten zijn op de procedure afdeling 3.4.

#### *College van Burgemeester en wethouders van Rozenburg*

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van burgemeester en wethouders van de gemeente Rozenburg kan het volgende worden opgemerkt. Op grond van artikel 4.24 van het Besluit geluidhinder hebben burgemeester en wethouders, en niet zoals daarvoor de gemeenteraad, bij verlening van een hogere waarde op grond van artikel 110a van de Wet geluidhinder, de plicht te bevorderen dat de geluidbelasting *in* de woning een bepaalde waarde niet overschrijdt. Uit de rechtspraak en de Wet geluidhinder, zoals deze thans luidt, kan ons inziens worden afgeleid dat het college van burgemeester en wethouders daarom als belanghebbende in zin van artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht moet worden aangemerkt.

#### *Ressort Wonen*

Op grond van de verklaring in de zienswijze dat Ressort Wonen 189 woningen in eigendom heeft waarvoor hogere waarden zijn verleend moet deze partij als belanghebbende in de zin van artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht worden aangemerkt.

<sup>51</sup> art. 3:12, eerste lid, Awb

<sup>52</sup> art. 3:13, eerste lid, Awb

<sup>53</sup> art. 6:22, Awb

#### *Politieke partij Gemeentebelangen Rozenburg*

De vraag is of deze zienswijze is ingediend namens de politieke partij Gemeentebelangen Rozenburg, of namens de vijf ondertekenaars afzonderlijk. Geen van de ondertekenaars is woonachtig in één of meer woningen waarvoor in dit besluit hogere waarden zijn verleend. Noch blijkt uit de zienswijze dat één of meerdere ondertekenaars een bijzondere, rechtens te erkennen relatie heeft tot één of meer woningen waarvoor in dit besluit hogere waarden zijn verleend. Volgens een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State kan een politieke partij –in een geval waarbij beroep openstaat voor belanghebbenden– niet opkomen ter bescherming van algemene en collectieve belangen, omdat de woorden “*in het bijzonder*” aan het slot van artikel 1:2, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht zich daartegen verzetten<sup>54</sup>. Aldus kan geconcludeerd worden dat Gemeentebelangen Rozenburg noch de vijf afzonderlijke ondertekenaars ontvankelijk is in haar bezwaar.

Voor een volledig overzicht van de zienswijzen en de antwoorden wordt verwezen naar de nota zienswijzen (zie bijlage) die een integraal onderdeel vormt van het hogere waarden besluit. Bij de afweging omtrent de vaststelling van hogere waarden zijn alle (onderdelen van) zienswijzen door ons meegewogen: ook die onderdelen die niet expliciet zijn vermeld in de nota zienswijzen. Wij hebben de zienswijzen in hun geheel beoordeeld.

#### **Wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbesluit**

- Bomenrij 21 bleek een niet-bestaand adres. Deze is geschrapt;
- De woningen **5.1.2e** (even huisnummers) bleken niet in de aanvraag van ProRail voor te komen. De geluidbelastingen op deze 12 woningen voldoen aan de ten hoogst toelaatbare waarde van 55 dB<sup>55</sup>. Er zijn geen hogere waarden nodig. Deze 12 woningen maken daarom geen onderdeel meer uit van dit besluit;
- Het adres **5.1.2e** is abusievelijk niet opgenomen in de lijst met woningen waarvoor hogere waarden zijn aangevraagd. Dit is nu gecorrigeerd. Het totaal aantal hogere waarden wordt daardoor 553 woningen en 1 opvangtehuis voor gehandicapten;
- Als oorzaak van de wijziging van de spoorweg is ook de verhoging van de maximumsnelheid genoemd.

<sup>54</sup> Uitspraak van 5 december 2007, 200607948/1

<sup>55</sup> art. 4.13, eerste lid, Bgh

## Besluit

Op grond van artikel 4.14 (woningen) onderscheidenlijk 4.15 (overige geluidgevoelige bestemmingen) van het Besluit geluidhinder, juncto 110a van de Wet geluidhinder hebben wij de volgende hogere grenswaarden vastgesteld voor 553 woningen en 1 opvangtehuis voor gehandicapten te Rozenburg. Voor de adressen zie de bijlage behorende bij dit besluit.

Bestemming		Geluidsbron	Hogere grenswaarde in dB
Omschrijving	Aantal		
opvangtehuis voor gehandicapten	1	Havenspoorlijn	54
woningen	85	Havenspoorlijn	56
woningen	208	Havenspoorlijn	57
woningen	147	Havenspoorlijn	58
woningen	71	Havenspoorlijn	59
woningen	24	Havenspoorlijn	60
woningen	15	Havenspoorlijn	61
woningen	3	Havenspoorlijn	62

Bij dit besluit plaatsen wij de volgende kanttekeningen:

Opgemerkt wordt dat wij bij de totstandkoming van dit besluit alleen aspecten mogen betrekken die rechtstreeks voortvloeien uit de toepassing van de Wet geluidhinder. Aan dit besluit kunnen dan ook geen rechten worden ontleend met betrekking tot eventuele andere door ons te nemen besluiten voor bijvoorbeeld bouw- en bestemmingsplannen.

## Ter inzage gelegde stukken (in te zien op het gemeentekantoor van Rozenburg en op het Provinciehuis)

- Bijlage bij het besluit tot de vaststelling van een hogere grenswaarde Wet geluidhinder;
- Nota zienswijzen;
- Akoestisch onderzoek "hogere waarde onderzoek Calandbrug te Rozenburg", M+P raadgevende ingenieurs, 20 augustus 2008, revisie 3, kenmerk M+P.RAIL.07.05.2;
- Erratum op akoestisch onderzoek van 5 februari 2009;
- Brief van ProRail van 22 december 2008 waarin ProRail reageert op enkele onderdelen van ingekomen zienswijzen;
- Brief van het ministerie van VROM waarin verklaart is dat instemming van de minister om af te wijken van het emissieregister niet nodig is;
- de aanvraag tot vaststelling van hogere waarden van Prorail, 20 augustus 2008, met kenmerk BR/HVS Rozb/ET/20733611, incl. alle bijlagen.

## Beroep

Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden op grond van artikel 146 van de Wet geluidhinder en Hoofdstuk 20 van de Wet milieubeheer beroep instellen. Dit beroep moet, ingevolge de artikelen 6:7 en 6:8, vierde lid van de Algemene wet bestuursrecht, binnen zes weken worden ingesteld welke termijn aanvangt met ingang van de dag na de dag waarop een exemplaar van ons besluit ter inzage is gelegd.

Het beroep moet worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Geen beroep kan, ingevolge artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht, worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijze naar voren heeft gebracht tegen ons ontwerpbesluit. Indien tegen het besluit beroep wordt ingesteld kan overeenkomstig het bepaalde in artikel 36 van de Wet op de Raad van State en artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening worden ingediend. Dit verzoek moet worden gericht aan de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

### **Inwerkingtreding**

Dit besluit treedt in werking na afloop van de beroepstermijn. Indien gedurende de beroepstermijn een verzoek om een voorlopige voorziening is ingediend, treedt het besluit, ingevolge artikel 20:3, eerste lid van de Wet milieubeheer, niet in werking voordat op het verzoek is beslist.

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
voor dezen,

5.1.2e

*Deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.*

#### Bijlagen:

- bijlage bij het besluit hogere grenswaarden Havenspoorlijn Rozenburg
- nota van zienswijzen
- bekendmaking

#### Afschrift aan:

- Ressort Wonen, t.a.v. 5.1.2e Postbus 1049, 3180 AA, Rozenburg
- de bewoners van De Zoom 2 t/m 24 (even huisnummers)
- Nauta Dutilh, t.a.v. 5.1.2e Postbus 1110, 3000 BC, Rotterdam
- Gemeentebelangen Rozenburg

5.1.2e

- Burgemeester en Wethouders van Rozenburg
- Burgemeester en Wethouders van Rotterdam
- Rijkswaterstaat, Dienst Zuid-Holland, Postbus 556, 3000 AN, Rotterdam
- ProRail B.V., Projectorganisatie Betuweroute, Postbus 2038, 3500 GA, Utrecht
- VROM inspectie, regio Zuid-West, Postbus 29036, 3001 GA, Rotterdam

## Bijlage behorende bij het besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden Wet geluidhinder

### 1. Algemeen

*Naam:* Provincie Zuid-Holland

*Adres:* Zuid-Hollandplein 1, postbus 90602

*Postcode:* 2509 LP

*Plaats:* Den Haag

*Contactpersoon procedure:* 5.1.2e

*Telefoon:* 5.1.2e

*E-mail:* 5.1.2e@pzh.nl

*Contactpersoon inhoudelijk:* 5.1.2e

*Telefoon:* 5.1.2e

*E-mail:* 5.1.2e@pzh.nl

*Kenmerk:* PZH-2009-356240 (DOS-2008-0009502)

### 2. Ter inzage te leggen stukken (naast ontwerpbesluit en deze bijlage)

#### 2.1 akoestisch onderzoek

*Titel:* "hogere waarde onderzoek Calandbrug te Rozenburg", M+P raadgevende ingenieurs, 20 augustus 2008, revisie 3, kenmerk M+P.RAIL.07.05.2.

*Redactie:* M+P

*Datum:* 20 augustus 2008

*Kenmerk:* M+P.RAIL.07.05.2.

#### 2.2 Overige

-

### 3. Aanleiding

Als onderdeel van de Betuweroute wordt de Havenspoorlijn aangepast. De voorziene aanpassingen zijn beschreven in de Planbeschrijving Havenspoorlijn, die ten tijde van de terinzageligging van het Tracébesluit Betuweroute in 1996 ook ter inzage is gelegd ter informatie. Ter hoogte van de gemeente Rozenburg heeft de aanpassing betrekking op het verhogen van de maximumsnelheid en het verhogen van de treinintensiteiten om de te verwachten groei van het goederenverkeer zoals geprognosticeerd voor de Betuweroute te kunnen faciliteren.

#### 4. Activiteiten waarvoor hogere grenswaarden nodig zijn

##### *4.1 Voor welke activiteiten worden grenswaarden aangevraagd?*

Wijziging van een spoorweg: i.c. de Havenspoorlijn (traject 695).

##### *4.2 Een korte omschrijving van de reden en noodzaak van de voorgenomen activiteiten*

Door een intensiteitstoename en verhoging van de maximumsnelheid vind een toename van de geluidbelasting plaats met 3 dB of méér.

##### *4.3 Is de (spoor)weg gelegen in stedelijk of buitenstedelijk gebied?*

n.v.t.

##### *4.4 In het kader van welk besluit zal over de geluidsbelasting van de voorgenomen activiteiten worden besloten?*

Tot hogere waarden is besloten buiten bestemmingsplanprocedures om, overeenkomstig paragraaf 4.1.2. van het Besluit geluidhinder.

#### 5. Objecten waarop hogere grenswaarden betrekking hebben

##### *5.1.1 Typen van objecten: Woningen/, andere geluidsgevoelige gebouwen/geluidsgevoelige terreinen*

553 Woningen en 1 opvangtehuis voor gehandicapten

##### *5.1.2 Aanwezig/ in aanbouw/ geprojecteerd*

Aanwezig

#### 6. Geldende waarden

##### *6.1 Zijn voor de betrokken woningen, geluidsgevoelige gebouwen en terreinen eerder hogere grenswaarden verleend?*

Nee

##### *6.2 Zo ja. Welke grenswaarden zijn verleend en voor welke geluidsgevoelige objecten?*

n.v.t.

#### 7. Een zo nauwkeurige mogelijke aanduiding van de wettelijke bepalingen op grond waarvan de grenswaarden worden verleend/verzocht

Artikel 4.14 en 4.15 Besluit geluidhinder, juncto 110a van de Wet geluidhinder

## 8. Criteria voor verlening

*8.1 Een beschrijving van de mogelijkheden om de geluidsbelasting van de woningen, geluidsgevoelige objecten of terreinen te verminderen tot de voorkeursgrenswaarde, dan wel tot een lagere waarde dan de aangevraagde, alsmede een beschrijving van de hieraan verbonden kosten*

Op grond van artikel 110a van de Wet geluidhinder kan een hogere waarde alleen verleend worden als maatregelen om de geluidbelasting terug te dringen tot minimaal de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn, of als deze maatregelen overwegende bezwaren ondervinden.

### maatregelen op of aan de brug

Er zijn reeds vele maatregelen aan de brug getroffen in de periode van 1998 tot 2007 ter verlaging van het rolgeluid en het bruggeluid (zie akoestisch onderzoek). Er zijn geen bronmaatregelen die nog aanvullend aan de eerder getroffen maatregelen zouden kunnen worden genomen. Aanvullende maatregelen in de overdracht zijn niet effectief: het zou dan alleen het ophogen van de bestaande geluidschermen kunnen betreffen. Dit zal echter geen effect op de totale geluidbelasting hebben: de bestaande schermen zijn reeds effectief tegen het rolgeluid. Het bruggeluid zal niet afnemen door hogere schermen. Door een treinpassage wordt namelijk de gehele brug in trilling gebracht, en straalt ook de gehele brug geluid uit. Een scherm (hoe hoog dan ook) op de brug zal dit niet tegengaan. Vanwege de doorvaart van schepen zijn schermen direct naast de brug niet mogelijk (vanwege de doorvaarthoogte zou het geluid onder het scherm door gaan). Schermen op grotere afstand van de brug (bijvoorbeeld langs de kade van het Calandkanaal) zouden vanwege de hoge ligging van de brug dermate hoog moeten worden (veel hoger dan de brug) dat een scherm tot een massieve en kolossale 'muur' leidt. Dit ontmoet overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke en financiële aard.

### slijpen van de rails

De geluidemissie door wiel-rail contact (rolgeluid) wordt bepaald door de gecombineerde ruwheid van spoor en wiel. Een langdurige geluidreductie door het zogenaamde akoestisch slijpen van de rails kan pas worden bereikt als er voor beide variabelen sprake is van een optimale ruwheid. De wielen van blokgeremd materieel (zoals goederenmaterieel) is te hoog; het akoestisch slijpen van spoorstaven is dan niet effectief.

### vervanging van de brug

Omdat de huidige brug geen technische gebreken kent en nog een aanzienlijke (economische) restwaarde heeft zou het vervangen leiden tot het in één keer moeten afschrijven van de gehele restwaarde. Aangezien in 2007 nog voor 22 miljoen geïnvesteerd is in de brug (8 mio aan geluidreducerende maatregelen en 14 mio aan verbetering en versterking van de brug), en de levensduur daardoor tot tenminste 2020 verlengd is, zal vervangen tot een afschrijving van in ieder geval voornoemde 22 miljoen leiden. Vervanging van de brug vanuit akoestisch oogpunt ontmoet daarmee overwegende bezwaren van financiële aard. Het moge duidelijk zijn dat een nieuwe brug zeer veel duurder zal zijn dan gevelisolatie.

### maatregelen aan de overige spoorgedeelten

De geluidbelasting die de woningen in de Rozenburg ondervinden door spoorweglawaai wordt voornamelijk door de Calandbrug veroorzaakt. De oostelijk- en westelijk van de brug gelegen gedeelten van de spoorlijn liggen in ballastbed, en dragen nauwelijks bij aan het totale spoorweglawaai (ook omdat hier reeds 3 meter hoge schermen staan die het geluid effectief afschermen). Verdergaande maatregelen aan deze gedeelten verlagen de geluidbelastingen in Rozenburg niet, en zijn daarom niet doeltreffend.

*8.2 Indien deze getroffen worden, een beschrijving van de geluidsreducerende voorzieningen*

Er worden geen geluidreducerende maatregelen getroffen. Alle maatregelen die mogelijk zijn gebleken zijn reeds tussen 1998 en 2007 getroffen. Zie ook akoestisch onderzoek.

## 9. Binnenwaarde: een verklaring dat maatregelen ter verzekering van de maximaal toegelaten binnenwaarde in de woningen ook daadwerkelijk zullen worden getroffen

Op grond van artikel 4.24 van het Besluit geluidhinder treffen burgemeester en wethouders van Rozenburg, met betrekking tot de geluidwering van gevels, maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen een bepaalde waarde niet overschrijdt. Daartoe zijn de nodige afspraken gemaakt tussen Prorail en de gemeente Rozenburg.

## 10. Gecumuleerde geluidsbelasting

### 10.1 Zijn de woningen waarop het verzoek betrekking heeft gelegen in andere zones?

Ja.

### 10.2 Zo ja, om welke zones gaat het (industrieterreinen, wegen, spoorwegen en luchthavens)?

De betrokken woningen zijn ook gelegen in de zones van autosnelweg A15, de Europaweg, de industrieterreinen Maasvlakte Europoort en Botlek Pernis, en diverse lokale (gemeentelijke) wegen in de gemeenten Rozenburg en Rotterdam.

### 10.3 Is in het kader van het akoestisch onderzoek gedaan naar de effecten van de samenloop?

Ja.

### 10.4 Op welke wijze is met de samenloop bij de te treffen maatregelen rekening gehouden?

Niet.

### 10.5 Waarom leidt de vaststelling van hogere waarden niet tot een onaanvaardbare gecumuleerde geluidsbelasting?

Van een toename van de gecumuleerde geluidsbelasting op de gevel van de woningen waarvoor een hogere grenswaarde nodig is, is slechts zeer beperkt sprake. Volgens hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het Reken en meetvoorschrift geluidhinder 2006 dienen de afzonderlijke bronnen uitgedrukt te worden in een zogenaamde  $L^*$  voordat deze bij elkaar opgeteld (gecumuleerd) kunnen worden. In het akoestisch onderzoek is in tabel VII alleen het resultaat van deze cumulatie (de  $L_{RL, cum}$ ) opgenomen. De afzonderlijke geluidbelastingen  $L^*_{RL}$ ,  $L^*_{VL}$  en  $L^*_{IL}$  voor respectievelijk railverkeer, wegverkeer en industrielawaai zijn uiteraard wel berekend, maar helaas niet in voornoemde tabel opgenomen. Een quickscan door de provincie leert echter het volgende:

De hoogste hogere waarde die is aangevraagd is 62 dB. Uitgedrukt in  $L^*_{RL}$  is dit 57,5 dB. De geluidbelastingen ten gevolge van industrielawaai liggen tussen de 56 en 59 dB(A). Uitgedrukt in  $L^*_{IL}$  is dit 57 tot 60 dB(A). Voor alle woningen geldt dat  $L^*_{IL}$  groter is dan  $L^*_{RL}$ .

Voor de woningen met de hoogste gecumuleerde geluidbelasting (Druivenhoek 42 - 60 en Frambozendreef 2 - 16) wordt deze hoge gecumuleerde geluidbelasting overigens hoofdzakelijk veroorzaakt door wegverkeerslawaai.

De hogere waarden zijn voor alle woningen ruim lager dan de maximaal mogelijke hogere waarde (art. 4.14, Bgh; 71 dB). Eveneens geldt dat voor geen van de woningen de gecumuleerde geluidbelasting (uitgedrukt in  $L_{RL, cum}$ ) de waarde die voor railverkeerslawaai nog maximaal toelaatbaar is bij wijziging van een spoorweg (art. 4.14, Bgh; 71 dB) overschreden wordt.







De Bongerd	3181 PE	Rozenburg	58
De Bongerd	3181 PE	Rozenburg	58
De Bongerd	3181 PE	Rozenburg	58
De Bongerd	3181 PE	Rozenburg	58
De Bongerd	3181 PE	Rozenburg	58
De Bongerd	3181 PE	Rozenburg	58
De Bongerd	3181 PE	Rozenburg	58
De Bongerd	3181 PE	Rozenburg	57
De Bongerd	3181 PE	Rozenburg	57
De Bongerd	3181 PE	Rozenburg	57
De Heul	3181 PG	Rozenburg	57
De Heul	3181 PG	Rozenburg	57
De Heul	3181 PG	Rozenburg	57
De Heul	3181 PG	Rozenburg	57
De Heul	3181 PG	Rozenburg	57
De Heul	3181 PG	Rozenburg	57
De Heul	3181 PG	Rozenburg	57
De Heul	3181 PG	Rozenburg	57
De Heul	3181 PG	Rozenburg	57
De Heul	3181 PG	Rozenburg	57
De Heul	3181 PG	Rozenburg	57
De Heul	3181 PG	Rozenburg	57
De Krabbe	3181 MC	Rozenburg	57
De Krabbe	3181 MC	Rozenburg	57
De Krabbe	3181 MC	Rozenburg	57
De Krabbe	3181 MC	Rozenburg	56
De Krabbe	3181 MC	Rozenburg	56
De Krabbe	3181 MC	Rozenburg	56
De Kroon	3181 MD	Rozenburg	56
De Kroon	3181 MD	Rozenburg	57
De Kroon	3181 MD	Rozenburg	56
De Kroon	3181 MD	Rozenburg	57
De Kroon	3181 MD	Rozenburg	56
De Kroon	3181 MD	Rozenburg	57
De Kroon	3181 MD	Rozenburg	56
De Kroon	3181 MD	Rozenburg	57
De Kroon	3181 MD	Rozenburg	56
De Kroon	3181 MD	Rozenburg	57
De Kroon	3181 MD	Rozenburg	56
De Kroon	3181 MD	Rozenburg	57
De Kroon	3181 MD	Rozenburg	56
De Kroon	3181 MD	Rozenburg	57
De Kroon	3181 MD	Rozenburg	56
De Kroon	3181 MD	Rozenburg	57
De Looi	3181 ME	Rozenburg	56
De Looi	3181 ME	Rozenburg	56
De Looi	3181 ME	Rozenburg	56
De Looi	3181 ME	Rozenburg	56
De Looi	3181 ME	Rozenburg	56
De Looi	3181 ME	Rozenburg	56
De Looi	3181 ME	Rozenburg	56
De Looi	3181 ME	Rozenburg	56
De Meent	3181 PH	Rozenburg	57
De Meent	3181 PH	Rozenburg	57
De Meent	3181 PH	Rozenburg	57
De Meent	3181 PH	Rozenburg	57
De Meent	3181 PH	Rozenburg	57

5.1.2e







Kersendreef		3181 PR	Rozenburg	57
Korianderplaats		3181 RK	Rozenburg	62
Korianderplaats		3181 RK	Rozenburg	62
Korianderplaats		3181 RK	Rozenburg	61
Korianderplaats		3181 RK	Rozenburg	61
Korianderplaats		3181 RK	Rozenburg	61
Korianderplaats		3181 RK	Rozenburg	61
Korianderplaats		3181 RK	Rozenburg	59
Korianderplaats		3181 RK	Rozenburg	59
Korianderplaats		3181 RK	Rozenburg	59
Korianderplaats		3181 RK	Rozenburg	59
Korianderplaats		3181 RK	Rozenburg	58
Korianderplaats		3181 RK	Rozenburg	58
Korianderplaats		3181 RK	Rozenburg	58
Korianderplaats		3181 RK	Rozenburg	58
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	58
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	58
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	58
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	58
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	58
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	58
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	58
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	58
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	58
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	57
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	58
Kruisbessendreef	5.1.2e	3181 PS	Rozenburg	57
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	58
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	57
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	58
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	57
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	57
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	57
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	57
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	57
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	58
Kruisbessendreef		3181 PS	Rozenburg	57
Kruizemunt		3181 RL	Rozenburg	61
Kruizemunt		3181 RL	Rozenburg	59
Kruizemunt		3181 RL	Rozenburg	61
Kruizemunt		3181 RL	Rozenburg	59
Kruizemunt		3181 RL	Rozenburg	61
Kruizemunt		3181 RL	Rozenburg	59
Kruizemunt		3181 RL	Rozenburg	61
Kruizemunt		3181 RL	Rozenburg	59
Kruizemunt		3181 RL	Rozenburg	61
Kruizemunt		3181 RL	Rozenburg	59
Kruizemunt		3181 RL	Rozenburg	61
Kruizemunt		3181 RL	Rozenburg	59
Marjolein		3181 RM	Rozenburg	58
Marjolein		3181 RM	Rozenburg	60
Marjolein		3181 RM	Rozenburg	58
Marjolein		3181 RM	Rozenburg	60





		15		
Renettengarde		3181 PW	Rozenburg	58
Renettengarde		3181 PW	Rozenburg	58
Renettengarde		3181 PW	Rozenburg	58
Rozemarijn		3181 RN	Rozenburg	58
Rozemarijn		3181 RN	Rozenburg	60
Rozemarijn		3181 RN	Rozenburg	58
Rozemarijn		3181 RN	Rozenburg	60
Rozemarijn		3181 RN	Rozenburg	58
Rozemarijn	5.1.2e	3181 RN	Rozenburg	60
Rozemarijn		3181 RN	Rozenburg	58
Rozemarijn		3181 RN	Rozenburg	58
Rozemarijn		3181 RN	Rozenburg	58
Rozemarijn		3181 RN	Rozenburg	58
Rozemarijn		3181 RN	Rozenburg	58
Rozemarijn		3181 RN	Rozenburg	58
Rozemarijn		3181 RN	Rozenburg	57
Rozemarijn		3181 RN	Rozenburg	57
Rozemarijn		3181 RN	Rozenburg	57

\* betreft een opvangtehuis voor gehandicapten

**NOTA ZIENSWIJZEN**  
hogere waarde besluit Havenspoorlijn te Rozenburg

## INHOUDSOPGAVE

	Blz.	
1	INLEIDING	1
1.1	Kader	1
1.2	Doel Nota	1
1.3	Werkwijze en Leeswijzer	1
2	BELEVING GELUIDSHINDER	1
3	AFWEGING VAN BELANGEN EN INVESTERINGEN	3
4	BRONMAATREGELEN	5
5	ISOLATIE EN OVERIGE GELUIDWERENDE MAATREGELEN	7
6	TECHNISCHE VERANTWOORDING EN UITGANGSPUNTEN	8
7	BESTUURLIJKE ASPECTEN EN ROLLEN	12
8	PROCEDURE, WETTELIJK KADER EN COMMUNICATIE	13
9	LITERATUURLIJST	15
	Samenvatting van ingediende zienswijzen	1

## 1 INLEIDING

### 1.1 Kader

Deze nota is opgesteld in het kader van het ontwerpbesluit over de vaststelling van hogere grenswaarden op grond van de Wet geluidshinder voor 565 woningen en 1 opvangtehuis voor gehandicapten in de zone van de Havenspoorlijn te Rozenburg. Belanghebbenden hebben gelegenheid gehad om een zienswijze uit te brengen binnen zes weken van de dag waarop de ontwerpbeschikking ter inzage is gelegd, ingevolge artikel 3:15 van de Algemene wet bestuursrecht, bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.

### 1.2 Doel Nota

Het doel van deze nota is een overzicht te geven van de zienswijzen die zijn ingediend en een antwoord te geven op de vragen die zijn gesteld.

### 1.3 Werkwijze en Leeswijzer

Er zijn 181 zienswijzen ingediend. Deze brieven, e-mails en mondelinge berichten zijn samengevat per onderwerp dat aan de orde is gesteld. Alle onderwerpen die terugkomen in de zienswijzen zijn bijgehouden in een lijst. Deze onderwerpen zijn geclusterd tot thema's die in navolgende hoofdstukken aan de orden komen. Ten behoeve van de leesbaarheid van dit document wordt elk thema kort samengevat waarna de verschillende onderwerpen binnen dit thema worden beantwoord. Daarbij wordt vermeld in welke zienswijze dit onderwerp is genoemd, zodat elke persoon die een zienswijze heeft ingediend zijn of haar antwoorden kan terugvinden. In bijlage 1 zijn de samenvattingen van de zienswijzen te vinden.

## 2 BELEVING GELUIDSHINDER

Er is melding gemaakt van vele vormen van geluidshinder. Bij de inventarisatie is onderscheid gemaakt in geluidshinder binnen en buiten de woning. Naast geluidshinder worden ook andere vormen van hinder genoemd zoals verstoring van slaap met nadelige gevolgen voor de gezondheid en waardedaling van woningen door de afname van woongenot.

### **A. Ernstige aantasting woongenot wegens geluidshinder door treinverkeer over Calandbrug.**

(zienswijzen 2, 28, 29, 31, 41, 45, 47, 48, 49, 56, 57, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 68, 70, 71, 76, 77, 80, 85, 93, 95, 99, 100, 101, 102, 104, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 117, 119, 120, 121, 123, 124, 125, 126, 130, 131, 133, 137, 141, 142, 143, 144, 146, 149, 155, 157, 158, 160, 162, 164, 165, 166, 167, 168, 172, 173, 174, 176, 178, 179, 181)

De hogere waarde aanvraag van ProRail is getoetst aan de Wet geluidshinder. De Wet geluidshinder voorziet in regels en normen om ontoelaatbare hinder te voorkomen. Als de aanvraag voldoet aan het gestelde in de Wet geluidshinder mag verondersteld worden dat hierdoor voldoende gewaarborgd is dat overmatige hinder voorkomen wordt.

### **A15.en XX. Gezondheidsproblematiek wordt onderschat. Toename geluidsoverlast leidt tot negatieve gevolgen voor de gezondheid van bewoners.** (zienswijzen 22, 24, 25, 28, 33, 34, 38, 40, 41, 43, 51, 55, 58, 61, 63, 65, 68, 71, 75, 81, 83, 84, 85, 86, 92, 94, 97, 98, 100, 103, 104, 105, 110, 112, 118, 119, 120, 121, 125, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 145, 152, 153, 157, 160, 161, 163, 169, 171, 173, 180)

De hogere waarde aanvraag van ProRail is getoetst aan de Wet geluidshinder. De Wet geluidshinder voorziet in regels en normen om overmatige hinder te voorkomen. Als de aanvraag voldoet aan het gestelde in de Wet geluidshinder mag verondersteld worden dat hierdoor voldoende gewaarborgd is dat overmatige hinder en daarmee gezondheidsschade voorkomen wordt. Overigens kent de Wet geluidshinder geen verplichting om gezondheidseffecten te betrekken bij besluitvorming omtrent hogere grenswaarden.

**Bl. Er wordt geen rekening gehouden met mensen die werkzaam zijn in de volcontinu en overdag willen slapen. (zienswijze 125)**

De Wet geluidhinder bevat geen regeling die het mogelijk maakt hier rekening mee te houden. Wij kunnen dit dan ook niet voorschrijven aan Prorail.

**C. Overlast door raam open. (zienswijzen 3, 13, 24, 26, 37, 42, 44, 50, 54, 55, 60, 63, 64, 66, 68, 71, 75, 76, 78, 79, 102, 103, 105, 106, 107, 109, 111, 112, 119, 121, 122, 123, 130, 139, 140, 141, 143, 146, 151)**

De Wet geluidhinder voorziet bij de hogere waarde procedure alleen in normen voor de geluidbelasting op de gevel. De opbouw van de gevel noch eventueel geopende ramen zijn hierbij relevant. Voor de geluidbelasting in de woning is een aparte regeling: artikel 4.24 van het Besluit geluidhinder. De woningen die in aanmerking komen voor geluidisolerende maatregelen zullen zonodig aparte (geluiddempende) ventilatievoorzieningen krijgen zodat ventileren mogelijk is met gesloten ramen.

**D. Overlast door railverkeerlawaai 's nachts. (Zienswijzen 6, 8, 11, 20, 55, 65, 70, 72, 73, 74, 87, 92, 94, 96, 97, 98, 100, 111, 112, 114, 126, 131, 133, 137, 145, 148, 152, 154, 156, 157, 158, 167, 171, 172, 173, 176, 178, 180)**

De Wet geluidhinder heeft bij de normstelling expliciet rekening gehouden met het feit dat geluid 's nachts als hinderlijker wordt ervaren dan overdag (zie verder thema V). Als de aanvraag voldoet aan het gestelde in de Wet geluidhinder mag verondersteld worden dat hierdoor voldoende gewaarborgd is dat ontoelaatbare hinder in de nachtperiode voorkomen wordt. Overigens zijn de prognoses voor het maatgevend toekomstige jaar gebaseerd op dezelfde prognoses als die gehanteerd zijn voor de Betuweroute. De Betuweroute vormt met de Havenspoorlijn één vervoerssysteem. Indien de capaciteit in de avond- of nachtperiode zou worden geschrapt en verplaatst naar de dagperiode betekent dit dat het exploitatiemodel van de Havenspoorlijn niet meer in lijn is met die van de Betuweroute.

**AO. Hinder bij TV kijken door volume hoger te moeten zetten wanneer een trein de brug passeert. (zienswijzen 66, 71, 121, 123, 130, 145)**

Zie thema A.

**AS. OZB belasting verlagen met 50% vanwege geluidsoverlast buiten/tuin. (zienswijze 76)**

De hoogte van de OZB belasting is in het kader van het hogere waarde besluit niet aan de orde.

**B. Beperking woongenot in de tuin door railverkeerlawaai buiten. (zienswijzen 1, 3, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 43, 46, 47, 49, 50, 51, 54, 55, 57, 58, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 72, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 95, 97, 98, 100, 101, 102, 103, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 145, 146, 147, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 164, 168, 169, 170, 171, 172, 175, 176, 178, 179, 180, 181)**

De Wet geluidhinder kent geen regeling ter bescherming van tuin of balkon omdat de Wet het niet als een te beschermen object heeft aangewezen. In de uitspraak van 22 oktober 2008, no. 200808561 (Suurhoffbrug) overweegt de Afdeling dat de geluidbelasting op tuinen geen aspect is dat op grond van de Wet geluidhinder bij de besluitvorming moeten worden betrokken.

**FF. + AN. Opmerking over waardedaling van woning en schadeloosstelling. Planshade. Hoe hoog wordt het? Hoe is het geregeld? (Zienswijzen 2, 6, 8, 9, 13, 15, 16, 22, 23, 25, 29, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 41, 43, 47, 49, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 97, 98, 101, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 113, 117, 118, 119, 120, 121, 123, 124, 125, 126, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 149, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 160, 162, 164, 166, 168, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 178, 179, 180, 181)**

De in de toekomst optredende geluidbelastingen blijven ruim onder de maximale grenswaarde van 71 dB die de Wet geluidhinder nog toelaatbaar acht bij wijziging van een spoorweg. Daar komt bij dat de totale gecumuleerde geluidbelasting (o.a. door de omliggende industrieterreinen) niet of nauwelijks toeneemt. Wij zijn daarom van mening dat waardedaling van woningen uit zal blijven, danwel in ieder geval tot een minimum beperkt zal blijven. Mogelijke waardedaling van een woning is overigens geen criterium dat wij in het kader van de Wet geluidhinder moeten afwegen. De jurisprudentie bevestigt dit. De Afdeling oordeelt bijvoorbeeld in de uitspraak van 14 maart 2007, no.200602827/1 dat waardedaling geen aspect is dat behoort tot de belangen die de Wet geluidhinder beoogt te beschermen. Deze belangen kunnen gelet hierop niet worden betrokken bij de vaststelling van een hogere waarde op grond van deze wet.

### 3 AFWEGING VAN BELANGEN EN INVESTERINGEN

In deze zienswijzen wordt om onderbouwing gevraagd van de keuzes die zijn gemaakt nu en op de lange termijn met betrekking tot een spoortunnel, een nieuwe brug of het verleggen van het tracé. Daarnaast vraagt men zich af of de investering in het stiller maken van de brug de juiste is geweest. Er is inzage gevraagd in de financiële prognoses voor de Tweede Maasvlakte waarop de voorgenoemde keuzes gebaseerd zijn.

<p><i>AL. Snelheidsverlaging tot 60 km per kan volgens Prorail niet vanwege de kans op opstoppingen, maar hoe zit het met het passeren van boten? (Zienswijzen 62, 112)</i></p>
<p>Zie de thema's AA, AU en AT.</p>
<p><i>A4. Argument bezwaren van financiële aard voor tunnel in plaats van brug niet terecht in verband met lange termijn besluitvorming (&gt; 40 jaar). (Zienswijze 83)</i></p>
<p>De termijn die nodig is voor besluitvorming over de eventuele aanleg van een tunnel is niet relevant voor de hogere waarde procedure. Voldoende is aangetoond dat er overwegende bezwaren bestaan tegen de aanleg of bouw van een tunnel in het kader van het onderhavige hogere waarden besluit. Zie verder thema F.</p>
<p><i>BG. Ongelijke behandeling Rozenburg, Barendrecht, de Betuwe en de Hoekse Waard. (Zienswijze 157)</i></p>
<p>De Wet geluidhinder bepaalt de procedure en maatregelen die getroffen moeten worden bij een wijziging van een spoorweg. Wij maken daarin geen onderscheid tussen gemeenten. Als bedoeld wordt op de toezegging van de minister om bij aanleg van de Betuweroute, vooruitlopend op de toen in voorbereiding zijnde wijziging van de Wet geluidhinder, een lagere voorkeursgrenswaarde van 57 decibel te hanteren voor de Betuweroute en Havenspoorlijn in plaats van de destijds geldende 60 decibel, dan kunnen wij daarop antwoorden dat deze toezegging verwerkt is in de Wet geluidhinder die vigerend is vanaf 1 januari 2007. In deze laatste versie van de Wet geluidhinder is de voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai gesteld op 55 decibel.</p>
<p><i>E. Geen goede afweging van belangen tussen economische groei en de mens/bewoner. (Zienswijzen 1, 5, 6, 9, 15, 23, 24, 26, 39, 40, 46, 47, 49, 50, 58, 63, 65, 68, 71, 72, 73, 74, 77, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 93, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 102, 103, 104, 105, 111, 118, 121, 130, 132, 152, 155, 157, 158, 165, 169, 171, 173, 174, 180)</i></p>
<p>De Wet geluidhinder biedt het afwegingskader bij het vaststellen van hogere waarden voor de Provincie. Wij hebben getoetst of er maatregelen zijn waarmee de voorkeursgrenswaarde gehaald zou kunnen worden. Voor zover deze maatregelen voor handen zijn, ontmoeten zij bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige, vervoerskundige of financiële aard. Voorts zijn de nadelige gevolgen van dit besluit niet onevenredig in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.</p> <p>Het hogere waarden besluit maakt de verkeersgroei op de Havenspoorlijn mogelijk en maakt daarmee indirect een goede benutting van de Betuweroute mogelijk. De maatschappelijke belangen bij de verlening van de hogere grenswaarde zijn dan ook groot.</p>
<p><i>F. Bewoner vindt dat de optie tunnel onderzocht of gekozen moet worden. (Zienswijzen 2, 3, 5, 7, 10, 13, 14, 16, 17, 18, 22, 23, 24, 25, 26, 30, 33, 34, 35, 38, 41, 43, 49, 50, 51, 55, 57, 58, 60, 62, 63, 66, 71, 75, 77, 78, 79, 84, 85, 87, 92, 95, 99, 102, 104, 110, 112, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 126, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 142, 143, 147, 148, 150, 151, 155, 157, 158, 160, 164, 165, 173, 176, 177, 179)</i></p>
<p>Het is evident dat de kosten voor een tunnel zeer veel hoger zijn dan de kosten voor gevelisolatie. Tegen de aanleg van een tunnel bestaan derhalve overwegende bezwaren van financiële aard. ProRail heeft geen bevoegdheid om hier zelf over te beslissen. Wij kunnen dit dan ook niet van ProRail verlangen. Zie verder ook thema H.</p>
<p><i>H. Bewoner vindt dat de optie nieuwe brug/vervanging brug onderzocht of gekozen moet worden. (Zienswijzen 22, 33, 43, 51, 59, 69, 81, 82, 95, 99, 100, 102, 104, 119, 120, 142, 145, 150, 165, 169, 174, 177)</i></p>
<p>Omdat de huidige brug geen technische gebreken kent en nog een aanzienlijke (economische) restwaarde heeft zou het vervangen leiden tot het in één keer moeten afschrijven van de gehele restwaarde. Aangezien in 2007 nog voor 22 miljoen geïnvesteerd is in de brug (8 miljoen euro aan geluidreducerende maatregelen en 14 miljoen euro aan verbetering en versterking van de brug), en de levensduur daardoor tot tenminste 2020 verlengd is, zal vervangen tot een afschrijving van in ieder geval voornoemde 22 miljoen leiden. Vervanging van de brug vanuit akoestisch oogpunt ontmoet daarmee overwegende bezwaren van financiële aard. Verder is het evident dat de kosten voor een nieuwe brug veel hoger zullen zijn dan de kosten voor gevelisolatie.</p>
<p><i>II. Kortzichtige besluitvorming Provincie over tunnel, geen doorkijk naar 2020. (Zienswijzen 3, 143)</i></p>

De provincie is niet de beheerder van de spoorweg en ook niet van de Calandbrug. De beslissing om een tunnel aan te leggen kan alleen door de Minister van Verkeer en Waterstaat gemaakt worden. In het kader van de hogere waarde procedure hebben wij slechts te beoordelen of maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen tot de ten hoogst toelaatbare waarde doeltreffend zijn, of dat er overwegende bezwaren tegen deze maatregelen bestaan. Tegen een tunnel bestaan overwegende bezwaren van financiële aard. Zie ook thema F.

**LL. Alternatief tracé (over sluizen).** (Zienschijzen 5, 22, 38, 51, 58, 112, 118, 132, 163)

ProRail heeft geen bevoegdheid om te beslissen over de aanleg van (alternatieve) tracé's. Alleen de Minister van Verkeer en Waterstaat kan hiertoe besluiten. Wij kunnen dit dan ook niet verlangen van ProRail. Verder bestaan er tegen het op een andere plek leggen van de spoorlijn overwegende bezwaren van financiële aard. Het is evident dat de kosten van de aanleg van een alternatief tracé zeer veel hoger zijn dan de kosten voor gevelisolatie.

**MM. Opmerking over het niet vervangen van de brug.** (Zienschijzen 6, 58, 73, 74, 84, 108, 118, 155, 157, 160)

Omdat de huidige brug geen technische gebreken kent en nog een aanzienlijke (economische) restwaarde heeft zou het vervangen leiden tot het in één keer moeten afschrijven van de gehele restwaarde. Vervanging van de brug vanuit akoestisch oogpunt ontmoet daarmee overwegende bezwaren van financiële aard. Zie verder thema H.

**PP. Inzage prognoses 2e Maasvlakte** (Zienschijzen 7, 10, 18, 40, 103, 105, 148)

Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de toekomstig maatgevende intensiteit zoals die door de Minister in het kader van de Betuweroute opgesteld is voor de Havenspoorlijn. De toekomstig maatgevende intensiteit is terug te lezen in het akoestisch onderzoek dat ter inzage heeft gelegen. In het kader van het MER Bestemming Maasvlakte 2 zijn de prognoses en de effecten van spoorverkeer op de achterlandverbindingen onderzocht. Documentatie daarover is te vinden op [www.maasvlakte2.com](http://www.maasvlakte2.com).

**UU. Bewoners hebben in 1996 al twijfels geuit over over het stiller maken van de brug en destijds aangedrongen tot treinbuis in Thomassentunnel.** (Zienschijzen 91, 94, 97, 98, 102, 103, 105, 152, 160, 161, 163, 171, 178, 180)

De Havenspoorlijn is de slagader in de verbinding tussen het Rotterdamse havengebied en de rest van Nederland en het Europese achterland. In de PKB Betuweroute is aangegeven dat aanpassingen nodig zijn op de Havenspoorlijn vanaf de Waalhaven tot de Maasvlakte. De Planbeschrijving Havenspoorlijn (van 15 november 1996) bevat de inhoud van de voorgestelde aanpassingen en geeft het resultaat weer van het overleg met de betrokken overheden en andere belanghebbenden over de inpassing van de uit te breiden spoorlijn in de omgeving. In de planbeschrijving is o.a. beschreven dat de Calandbrug ongewijzigd blijft.

**VV. Prorail moet een controleerbare afweging geven van de kosten van bijvoorbeeld een tunnel en alle kosten die al gemaakt zijn en nog te maken zijn.** (Zienschijzen 48, 102)

Voor de aanvraag heeft ProRail onderzocht welke maatregelen effectief zijn voor het beperken van de geluidbelasting. Uit dit onderzoek is gebleken dat aanvullende maatregelen in de overdracht niet effectief zijn of op bezwaren stuiten (zie thema G). Het is evident dat de kosten voor een tunnel, los van het feit of een tunnel een maatregel is die afgewogen moet worden in het kader van het onderhavige besluit (zie thema F), van een andere orde zijn dan de kosten voor gevelisolatie.

**WW. Bewoner protesteert tegen levensduur van brug tot 2020, waardoor hun leven wordt vergald.** (Zienschijzen 102, 116, 145)

De provincie noch ProRail is eigenaar van de brug. Voldoende is aangetoond dat het vervangen van de brug in gegeven omstandigheden stuit op bezwaren van financiële aard. Zie ook de thema's H en UU.

**Y. Investering 22 miljoen aan maatregelen brug in 2007 fout aangezien effect nihil. Welke maatregelen aan de brug zijn er van dit geld getroffen?** (Zienschijzen 1, 3, 47, 50, 63, 66, 72, 85, 86, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 97, 98, 111, 112, 140, 141, 142, 152, 156, 158, 160, 161, 163, 171, 173, 179, 180)

De maatregelen die reeds in de periode tussen 1997 en 2007 aan de brug zijn getroffen staan genoemd in het akoestisch onderzoek. Zie verder thema AZ.

#### 4 BRONMAATREGELEN

In de zienswijzen zijn opmerkingen gemaakt over het bestrijden van geluidsoverlast bij de bron. Er zijn vragen gesteld over de mogelijkheid van snelheidsverlaging van de trein op de brug om lawaai tegen te gaan. Daarnaast zijn ook vragen gesteld over het inzetten van stiller materieel. Er wordt ook gevraagd of de treinen minder 's nachts zouden kunnen rijden.

##### **A3. ERTMS levert capaciteitsverhoging waardoor langzamer rijden (60 km/u) als geluidmaatregel mogelijk is. (Zienswijzen 83 en 100)**

Om een traject voor de beoogde baanvaknelheid geschikt te maken, wordt een seintechisch ontwerp gemaakt. Het traject wordt opgedeeld in blokken, waarbij de lengte van de blokken mede wordt bepaald door de remkarakteristiek van de goederentrein bij de maximale snelheid die gereden mag worden. Ook bij invoering van ERTMS blijven vaste blokafstanden bestaan. Een baanvak dat geschikt is voor 80 km/uur moet grotere blokken hebben dan voor 60 km/uur. Daarnaast speelt de ligging van in- en uittakpunten een rol, maar ook hellingen van bruggen en tunnels.

De Havenspoorlijn kent een baanvaknelheid van 80 km/uur. Als alle goederentreinen met eenzelfde lengte en gewicht vanaf één emplacement over een vlakke baan zonder in-/uittakpunt vertrekken, kan er in theorie iedere 3 minuten een trein vertrekken, dus 20 treinen per uur per richting.

##### **AA. Opmerkingen over het niet toepassen van snelheidsverlaging. Onderbouwing gewenst.**

(Zienswijzen 1, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 17, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 27, 33, 36, 37, 38, 40, 41, 48, 50, 51, 54, 57, 58, 61, 63, 67, 71, 73, 74, 75, 78, 80, 81, 82, 86, 88, 89, 90, 93, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 102, 103, 105, 110, 113, 115, 116, 117, 118, 121, 125, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 136, 142, 145, 147, 148, 150, 152, 159, 160, 161, 163, 165, 169, 170, 171, 173, 174, 176, 177, 178 en 180).

GS kunnen en mogen een hogere waarde ondermeer vaststellen als geluidreducerende maatregelen op bezwaren stuiten van financiële, verkeerskundige, vervoerskundige, of bijvoorbeeld stedenbouwkundige aard (zie voor de exacte regeling art. 110a Wgh).

De aanleg en het gebruik van een hoogwaardige goederenspoorlijn tussen de Maasvlakte en de Duitse grens bij Zevenaar (de Betuweroute inclusief de daarmee samenhangende aanpassingen aan de Havenspoorlijn) maken onderdeel uit van het vigerende nationaal ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de planologische kernbeslissing (PKB; thans nationale structuurvisie in de zin van de Wro) Betuweroute. Dit beleid is nader uitgewerkt in het Tracébesluit Betuweroute (en enkele andere tracébesluiten) en de Planbeschrijving Havenspoorlijn. Op basis van de prognose voor de Betuweroute is in de Planbeschrijving Havenspoorlijn bepaald van welke treinverkeersintensiteiten, uitgedrukt in bakken/uur op de verschillende delen van de Havenspoorlijn uitgegaan dient te worden. Een en ander is vervolgens vertaald in een Functioneel Programma van Eisen Betuweroute, waarin onder andere is bepaald dat op het traject Maasvlakte-Kijfhoek (oftewel de Havenspoorlijn) uitgegaan dient te worden van een snelheid van 80 km/uur. De baanvaknelheid op de Havenspoorlijn, inclusief de Calandbrug, bedraagt derhalve 80 km/uur.

##### **AC. Vaste openingstijden brug. (Zienswijze 38)**

Wij verwijzen voorts naar de uitspraak van de Afdeling van 22 oktober 2008, no. 200708561/1, (Suurhoffbrug). In deze zaak hadden appellanten eveneens aangevoerd dat de snelheid teruggebracht zou moeten worden tot 60 km/uur. De Afdeling heeft in deze zaak geoordeeld dat de door appellanten voorgestelde maatregelen om de geluidbelasting terug te dringen overwegende bezwaren ontmoeten van vervoerskundige en financiële aard. Dat is ook hier het geval. Zie verder thema AU.

##### **AT. Waarom geen lagere snelheid maar wel de brug open laten gaan voor scheepvaart? (Zienswijzen 39, 55, 78, 80 en 178)**

Gelet op de toegankelijkheid van de Britanniëhaven zijn brugopeningen noodzakelijk. De brug is in beheer bij Rijkswaterstaat. Brugopeningen worden aangevraagd door scheepvaart en afgestemd met de spoorvervoerders. Noch ProRail, noch de Provincie is hierin een partij. Wijzigingen aan het regime behoren daarmee niet tot een mogelijke maatregel in het kader van dit besluit. Het openingsregime bevindt zich buiten de invloedssfeer van dit besluit en de invloedssfeer van ProRail.

##### **AU. Genoemde investeringen van tientallen miljoenen in baanbeveiliging nodig om treinen dichter op elkaar te laten rijden bij 60 km/uur heeft geen onderbouwing. (Zienswijzen 80 en 100)**

Het functioneel programma van eisen van de Havenspoorlijn schrijft een baanvaknelheid van 80 km/u voor. Het seintechisch ontwerp van de Havenspoorlijn is hierop gebaseerd. Om bij lagere snelheid de capaciteit gelijk te houden is een aanpassing van het seintechisch ontwerp en de uitvoering daarvan nodig. Deze aanpassing leidt ook tot fysieke maatregelen, aanpassingen en voorzieningen in, op of aan de spoorbaan, zoals het verplaatsen van detectiesystemen, isolatielassen, etc. Dit zou grote investeringen vergen en ontmoet daarmee overwegende

bezwaren van financiële aard. (zie verder thema AA.)
<b>AY. Wat is het effect van regelmatig slijpen van het spoor? Waarom doet ProRail dit niet? (Zienswijze 11)</b>
Door een treinpassage wordt de brug in trilling gebracht en straalt deze geluid af. Reductie van de geluidemissie van de brug wordt bereikt door de aanstoting en/of de afstraling van de brug te beperken. Voor de beperking van de afstraling zijn verschillende maatregelen getroffen (o.a. sandwichplaten en raildempers). Uit het akoestisch onderzoek van M+P blijkt dat er geen aanvullende voorzieningen ter beperking van de afstraling getroffen kunnen worden. Beperking van de aanstoting kan worden bereikt door de inzet van stil materieel. Stil materieel heeft veel gladdere wielen waardoor de brug minder in trilling wordt gebracht. Inzet van stil materieel leidt daarmee tot een lagere geluidemissie van de brug.

<b>BE. Maatregel PUR schuim in brug en aantal rijstroken tunnel verminderen. (Zienswijzen 112 en 135)</b>
Er zijn reeds dempende platen op de brug aangebracht. PUR schuim heeft gezien de dempende platen geen toegevoegde geluidreducerende waarde.
<b>BF. Forse snelheidsreductie tot max 40 km / uur de passage van de Calandbrug voor schrijven en handhaven. (Zienswijze 115)</b>
Zie thema AA.
<b>BM. Onderbouwing waaruit blijkt dat er geen technische maatregelen aan de brug meer nodig zijn wordt gevraagd. (Zienswijze 100)</b>
Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen maatregelen aan de brug voorhanden zijn die nog aanvullend aan de reeds getroffen maatregelen genomen kunnen worden.
<b>JJ. Opmerking over onvoldoende aandacht voor bronmaatregelen. (Zienswijzen 4, 11, 22, 24, 26, 33, 35, 43, 65, 80, 84, 93, 94, 97, 98, 99, 100, 126, 134, 135, 138, 143, 150, 152, 155, 160, 165, 168, 171 en 180)</b>
Er zijn reeds vele maatregelen aan de brug getroffen in de periode van 1998 tot 2007 ter verlaging van het rolgeluid en het bruggeluid (zie akoestisch onderzoek). Uit akoestisch onderzoek blijkt dat er geen bronmaatregelen zijn die nog aanvullend aan de eerder getroffen maatregelen zouden kunnen worden genomen.
<b>U. Opmerkingen over de relatie tussen het rollend materieel en de geluidafstraling van de brug (Zienswijzen 6, 7, 10, 11, 22, 38, 43, 73, 74, 81, 99, 155, 157, 160, 165 en 173)</b>
Door een treinpassage wordt de brug in trilling gebracht en straalt deze geluid af. Reductie van de geluidemissie van de brug wordt bereikt door de aanstoting en/of de afstraling van de brug te beperken. Voor de beperking van de afstraling zijn verschillende maatregelen getroffen (o.a. sandwichplaten en raildempers). Uit het akoestisch onderzoek van M+P blijkt dat er geen aanvullende voorzieningen ter beperking van de afstraling getroffen kunnen worden. Beperking van de aanstoting kan worden bereikt door de inzet van stil materieel. Stil materieel heeft veel gladdere wielen waardoor de brug minder in trilling wordt gebracht. Inzet van stil materieel leidt daarmee tot een lagere geluidemissie van de brug. Ook het slijpen van spoorstaven kan leiden tot een afname van de aanstoting. De effectiviteit hiervan is echter beperkt zolang er gebruik wordt gemaakt van conventioneel materieel: de spoorstaven ruwen hierdoor weer snel op.
<b>V. Opmerkingen over het verplaatsen van treinen van de nacht naar de dag. (Zienswijzen 9 en 100)</b>
Voor de beoordeling van de aanvraag zijn uitsluitend de prognoses voor het maatgevend toekomstige jaar (2017) relevant. De door ProRail gehanteerde prognoses (waaronder ook de verhouding dag-avond-nacht) zijn gebaseerd op de prognoses voor de Betuweroute, die door de Minister zijn vastgesteld. Hierin zijn de verwachte groeicijfers van het spoorvervoer op de Havenspoorlijn – mede in relatie tot de Betuweroute vastgelegd. De Betuweroute vormt met de Havenspoorlijn één vervoerssysteem. De Wet geluidhinder schrijft voor dat deze prognoses uit het Akoestisch Spoorboekje gebruikt moeten worden. Indien de capaciteit in de avond- of nachtperiode zou worden geschrapt en verplaatst naar de dagperiode betekent dit dat het exploitatiemodel van de Havenspoorlijn niet meer in lijn is met die van de Betuweroute.
<b>ZZ. Alternatief vervoer door te lage capaciteit bij snelheidsvermindering. (Zienswijze 50)</b>
De inzet van alternatieve vervoersmodaliteiten is geen maatregel die wij in het kader van een hogere waarde besluit moeten afwegen.

## 5 ISOLATIE EN OVERIGE GELUIDWERENDE MAATREGELEN

Er is in de zienswijzen vaak gesproken over de isolatie maatregelen die zijn getroffen of zouden moeten worden getroffen aan de woningen. De kosten en de effectiviteit van deze maatregelen komen veelal aan de orde. Daarnaast stelt men vragen naar de effecten op de gezondheid en het wooncomfort van deze maatregelen. Naast isolatie zijn geluidsschermen en extra groen geopperd als geluidsreducerende maatregelen.

<p><b>A6. Hogere schermen niet in overweging genomen.</b> (Zienswijze 83)</p>
<p>Over hoge(re) schermen is het volgende gezegd: het ophogen van de bestaande schermen is niet effectief omdat het de geluidafstraling van de brug, die maatgevend is, niet tegengaat. Het plaatsen van schermen om de brug af te schermen dienen zodanig hoog te zijn (veel hoger dan de brug) dat deze zeer duur worden, en daarmee op bezwaren van financiële aard stuiten. Zie ook thema G.</p>
<p><b>A7. Plaatsing van extra groen levert geluidreductie.</b> (Zienswijze 83)</p>
<p>Van een groenstrook langs het spoor is geen geluidreductie te verwachten. Geluid is een golfverschijnsel: de golflengte van het hoorbare geluid varieert van 6 meter voor 50 Hz tot 3 centimeter voor 10.000 Hz. Het kenmerk van golven is dat deze ongehinderd rondom obstakels buigen die kleiner zijn dan de eigen golflengte. Zo zullen geluidgolven van enkele meters tot enkele centimeters (de hoorbare frequenties) zich ook ongestoord voortplanten langs takken en twijgen met een doorsnede van enkele millimeters of centimeters.</p>
<p><b>AG. Isolatie biedt geen oplossing voor de geluidsoverlast.</b> (Zienswijzen 58, 77, 89, 90, 91, 103, 105, 108, 118, 134, 138 en 143)</p>
<p>Isolatie waarborgt het wettelijke geluidniveau in de woning.</p>
<p><b>AR. Ontevreden over isolatie maatregelen aan woning. Wooncomfort afgenomen en onvoldoende frisse lucht door suskasten.</b> (Zienswijzen 75, 95 en 124)</p>
<p>Zie de thema's EE en QQ.</p>
<p><b>BA. Financiële consequenties van gevelisolatie</b> <b>Waarom zijn de kosten voor geluidsreducerende maatregelen niet afgewogen tegen deze kosten?</b> (Zienswijze 100)</p>
<p>Vervanging van de brug, aanleg van een tunnel, etc. komen niet in aanmerking om getroffen te worden vanwege overwegende bezwaren van financiële aard. Het is evident dat de kosten van vervanging van de brug of aanleg van een tunnel niet in verhouding staan tot de kosten voor gevelisolatie. Alle overige maatregelen (zoals het ophogen van de bestaande schermen) zijn niet effectief (zie thema G). Een verdere vergelijking van de kosten is niet nodig.</p>
<p><b>BD. Bomen die zijn gekapt moeten worden teruggeplaatst. Bomen houden geluid tegen.</b> (Zienswijze 112)</p>
<p>Het is een misvatting dat bomen geluid tegenhouden. Het effect is slechts zeer gering. Zie verder thema A7.</p>
<p><b>EE. Ongezonde effecten van gevelisolatie.</b> (Zienswijzen 1, 48, 119, 145 en 158)</p>
<p>Gevelisolatie leidt niet tot een ongezond binnenklimaat in de woning. Er worden geluiddempende ventilatievoorzieningen aangebracht waardoor het mogelijk is continu te ventileren zonder dat dit leidt tot het binnendringen van geluid van buiten.</p>
<p><b>G. Bewoner vindt dat de optie extra geluidsschermen onderzocht of gekozen moet worden.</b> (Zienswijzen 1, 3, 4, 6, 11, 55, 73, 74, 75, 76, 100, 112, 127, 132 en 157)</p>
<p>Er zijn reeds vele maatregelen aan de brug getroffen in de periode van 1998 en 2007 ter verlaging van het rolgeluid en het bruggeluid (zie akoestisch onderzoek). Er zijn geen bronmaatregelen die nog aanvullend aan de eerder getroffen maatregelen zouden kunnen worden genomen. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat aanvullende maatregelen in de overdracht niet effectief zijn: het zou dan alleen het ophogen van de bestaande</p>

geluidschermen kunnen betreffen. Dit zal echter geen effect op de totale geluidbelasting hebben: de bestaande schermen zijn reeds effectief tegen het rolgeluid. Het bruggeluid zal niet afnemen door hogere schermen. Door een treinpassage wordt namelijk de gehele brug in trilling gebracht, en straalt ook de gehele brug geluid uit. Een scherm (hoe hoog dan ook) óp de brug zal dit niet tegengaan.

*HH. Bewoner stelt dat Prorail meer gevelisolatie kan toepassen dan reeds is gedaan. (Zienschijzen 3 en 104)*

De eerder getroffen voorzieningen zijn niet in het kader van de huidige hogere waarde procedure getroffen. De verplichting van de Wet geluidhinder om voorzieningen te treffen (om een binnenniveau van 35 decibel te bereiken) blijft dus ook voor de woningen waar al maatregelen getroffen zijn gewoon bestaan. Wel kan het natuurlijk zo zijn dat de eerder getroffen maatregelen al voldoende zijn om dit binnenniveau te halen. Na het nemen van het hogere waarde besluit zal ProRail onderzoek doen welke maatregelen (aanvullend) nodig zijn.

*P. Opmerkingen over het ontbreken van een maatregelcriterium (wettelijk kader/beleid) en financiële consequenties van gevelisolatie. (Zienschijze 9)*

Het is geen wettelijke verplichting om een maatregelcriterium of hogere waarden beleid te hebben. Gemeenten en provincies mogen zelf die keuze maken. Wij hebben ervoor gekozen om geen beleid of maatregelcriterium op te stellen omdat we per geval maatwerk willen kunnen leveren. Per slot van rekening is de ene situatie de andere niet. In het geval van de Havenspoorlijn te Rozenburg zijn wij van mening dat de kosten van de eventuele maatregelen (mede gezien het geringe effect van sommige maatregelen) in geen geval opwegen tegen de kosten voor gevelisolatie.

*QQ. Eigen kosten gemaakt door bewoner doordat ze zelf isolerende maatregelen hebben getroffen voordat Prorail hiermee begon. Worden ze gecompenseerd? (Zienschijzen 14, 50, 106, 107 en 109)*

De eerder getroffen voorzieningen zijn niet in het kader van de huidige hogere waarde procedure getroffen. De verplichting van de Wet geluidhinder om voorzieningen te treffen (om een binnenniveau van 35 decibel te bereiken) blijft dus ook voor de woningen waar al maatregelen getroffen zijn gewoon bestaan. Wel kan het natuurlijk zo zijn dat de eerder getroffen maatregelen al voldoende zijn om dit binnenniveau te halen. De provincie heeft geen regeling voor compensatie in dit soort gevallen. Zie verder ook thema HH.

## 6 TECHNISCHE VERANTWOORDING EN UITGANGSPUNTEN

In de zienschijzen zijn veel vragen gesteld van technische aard met betrekking tot het akoestisch onderzoek en de berekeningen die door Prorail zijn gedaan. Er is bijvoorbeeld gesproken over het meewegen van piekbelasting, windrichting, samenloop van geluid, staande golven en antigeluid. Er is ook gesproken over het overdrachtsmodel en er is gevraagd hoe het geluid in de toekomst gemonitord zal worden. Verschillende typen materieel worden beschreven.

*A1. Emissiegegevens nieuw materieel nog niet bekend. (Zienschijze 83)*

In het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is categorie 11 gereserveerd voor stil goederenmaterieel. Deze categorie is nog niet ingevuld. Voor het rekenen met deze categorie is gebruikt gemaakt van de meest recente informatie van het Innovatie Programma Geluid (IPG). Het IPG een programma van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat tussen 2002 en 2007 heeft gelopen met als doel het verminderen van weg- en railverkeerslawaaï bij de bron. Op basis van metingen die in het kader van IPG zijn gedaan heeft M+P in haar rapport voor de geluidemissie van stil goederenmaterieel een reductie van 7 dB toegepast op categorie 4 goederenmaterieel. Wij zijn van mening dat daarmee een voldoende goed beeld is ontstaan van de geluidreductie die stil materieel heeft. Het feit dat categorie 11 nog niet is ingevuld in het reken- en meetvoorschrift staat het toekennen van een hogere waarde niet in de weg.

*A11. In de metingen is geen rekening gehouden met reflecties, daarvoor is toestemming van minister nodig, deze ontbreekt. Het niet meenemen van reflecties leidt tot een onderschatting*

**van de geluidbelasting tot 3 dB. (Zienswijzen 83, 99 en 165)**

Het overdrachtsmodel is gecontroleerd en gevalideerd met metingen. Het gehanteerde overdrachtsmodel is naar ons oordeel veel beter in staat om de werkelijke geluidbelastingen te voorspellen dan dat een rekenmodel conform Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 dat zou doen. Vandaar dat wij ingestemd hebben met dit overdrachtsmodel.

**A12. Er is geen rekening gehouden met lopende en staande geluidgolven of geluidgolven die in fase zijn. (Zienswijze 83)**

Interferentie, het versterkend effect van golven in fase, treedt alleen op bij zuivere tonen en bij meerdere identieke bronnen, bijvoorbeeld een trafostation met meerdere trafo's die in fase geluid uitstralen. In het geval van de Calandbrug is geen sprake van tonaal geluid: interferentie zal niet optreden. Staande golven treden alleen op in afgesloten ruimten en dan nog alleen onder bijzondere omstandigheden wanneer de golflengte past in de ruimte die ter beschikking staat. In woonvertrekken kan een dergelijk verschijnsel in uitzonderlijke gevallen optreden. In het geval van de Calandbrug zijn er geen aanwijzingen dat dit verschijnsel zal optreden bij treinpassages.

**A13. Het overdrachtsmodel houdt geen rekening met lokale factoren. (Zienswijzen 83 en 145)**

Het overdrachtsmodel is gecontroleerd en gevalideerd met metingen. Het gehanteerde overdrachtsmodel is naar ons oordeel veel beter in staat om de werkelijke geluidbelastingen te voorspellen dan dat een rekenmodel conform Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 dat zou doen. Vandaar dat wij ingestemd hebben met dit overdrachtsmodel. Zie verder ook thema A11.

**A14. Controlemetingen hebben niet voorzien in reflecties. Reflecties kunnen extra optreden door de hoge ligging van de spoorbrug. (Zienswijze 83)**

De metingen die zijn verricht ter validatie en verificatie van het overdrachtsmodel zijn inclusief reflecties. Alleen bij het overdrachtsmodel dat gebruikt is voor de berekeningen zijn reflecties (net als afscherming) niet meegenomen omdat de rekenresultaten dan beter overeenkomen met de gemeten waarden. Zie verder thema A11.

**A2. Emissiegegevens van nieuw materieel op brug niet bekend. (Zienswijze )**

Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de geluidreductie door de inzet van stil materieel op verschillende bovenbouwconstructies, zoals een aarden baan. Hieruit blijkt dat door de toepassing van stil materieel minder trillingen in de bovenbouwconstructie ontstaan. Dit mechanisme zal op de Calandbrug niet anders zijn. Stil materieel (lees: materieel met gladde wielen) brengt de brug minder in trilling waardoor deze ook minder geluid afstraalt. Wij hebben dan ook geen reden om aan te nemen dat het uitgangspunt van ProRail op dit punt onjuist is.

**A5. Antigeluid niet onderzocht. (Zienswijze 83)**

Antigeluid (ook wel actieve geluidbeheersing genoemd) kan alleen in zeer specifieke situaties toegepast worden en dan vooralsnog alleen binnen afgesloten ruimten. Om het concept van actieve geluidbeheersing breed toepasbaar te maken zijn door TNO in het kader van het Innovatieprogramma Geluid verschillende simulatieonderzoeken gedaan. De resultaten van deze onderzoeken leiden ertoe dat de verwachting is dat op korte termijn actieve geluidbeheersing niet kosteneffectief is toe te passen. Dit deelonderzoek van IPG is daarom stopgezet. Deze techniek is dus niet beschikbaar als maatregel.

**A8. Meer en hogere passageniveaus van treinen is niet meegenomen in de toetsing van de geluidniveaus. (Zienswijze 83)**

De geluidbelasting vanwege een spoorlijn wordt uitgedrukt in het equivalente geluidniveau. Dit niveau wordt bepaald op basis van het emissiegetal van een spoorlijn. Voor dit emissiegetal zijn de gemiddelde aantallen bakken per uur, de rijsnelheid en de aard van de bovenbouwconstructie nodig. Voor het hogere waarde besluit is voor deze gegevens uitgegaan van de toekomstig maatgevende situatie. Daarmee ligt de maatgevende situatie ten grondslag aan de aangevraagde hogere waarden.

**A9. Geluidemissie van nieuwe 25 kV-locs zijn nog niet bekend omdat daar nog geen metingen aan zijn gedaan. (Zienswijze 83)**

De nieuwe typen elektrische locomotieven zijn nog niet ingedeeld in een aparte categorie van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 dus zijn ze ingedeeld in categorie 2. In het akoestisch onderzoek is gerekend met locomotieven in categorie 2: schijf+blokgeremd rijtuigmaterieel. Indeling in deze spoorvoertuigcategorie is een conservatieve inschatting, op grond van de configuratie van de nieuwste type locomotieven mag men een indeling in een stillere categorie verwachten. Tot slot geldt dat voor de geluidbelasting op de Havenspoorlijn de intensiteit van het aantal goederenbakken maatgevend is. De intensiteit van de locomotieven is van

<p>ondergeschikt belang.</p>
<p><b>AD. Opmerkingen over de monitoring van de hogere waarden en een monitoringsprogramma.</b> (Zienswijze 160)</p>
<p>Met het onderhavige besluit worden slechts hogere waarden vastgesteld. De provincie heeft op grond van de Wet geluidhinder geen bevoegdheid voor handhaving of monitoring van deze waarden. Overigens is er een convenant tussen ProRail en de Gemeente Rozenburg om de afgesproken geluidskoepel te monitoren.</p>
<p><b>AI. Metingen en verificatie is nodig van 2 dB verlaging geluid door inzet 45% stiller materieel.</b> (Zienswijzen 85, 94, 97, 98, 99, 103, 105, 152, 159, 165, 171 en 180)</p>
<p>Het in de toekomstige situatie meten of verifiëren van de geluidreductie op de woningen ten gevolge stil materieel is niet aan de orde in het kader van het hogere waarde besluit. Overigens is de reductie van de geluidemissie van stil materieel bepaald aan de hand van metingen: zie ook thema A1.</p>
<p><b>AJ. Hoe zal het geluid in de toekomst gemonitord worden?</b> (Zienswijzen 103 en 105)</p>
<p>Zie AD.</p>
<p><b>AK. Meewegen cumulatie van geluid. Twijfels bij punt 10.5 van de bijlage dat er geen sprake is van gecumuleerde geluidsbelasting op de gevels.</b> (Zienswijzen 62, 71, 80, 94, 95, 97, 98, 103, 105, 108, 112, 121, 130, 145, 152, 159, 163, 164, 171 en 180)</p>
<p>Zie Z.</p>
<p><b>AM. Waar ligt grens te isoleren huizen? En bij welke geluidsbelasting is isolatie nodig?</b> (Zienswijzen 62 en 64)</p>
<p>Voor alle woningen waarvoor een hogere waarde is vast gesteld moet een onderzoek worden uitgevoerd naar de geluidbelasting in de woning. Artikel 4.24 van het Besluit geluidhinder geeft de wettelijke regeling voor de geluidbelasting in de woning bij spoorweglawaai. De binnenwaarde die moet worden bereikt is 35 decibel. Het zijn Burgemeester en Wethouders van Rozenburg die hiervoor de verantwoordelijkheid hebben.</p>
<p><b>AP. Geluidsoverlast is door Prorail verkeerd ingeschat.</b> (Zienswijze 66)</p>
<p>De geluidbelastingen voor de toekomstige situatie zijn overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 bepaald. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat de geluidbelasting niet goed is berekend.</p>
<p><b>AQ. Men rijdt met zeer zware oude en nieuwe dieseltreinen terwijl er een bovenleiding is aangelegd.</b> (Zienswijzen 71, 121 en 130)</p>
<p>In het akoestisch spoorboekje (emissieregister) hebben diesel en elektrische locomotieven dezelfde geluidemissie. Het meenemen van een diesel of een elektrische locomotief leidt daarom niet tot een andere berekende geluidsbelasting. Overigens zijn de wagons bepalend in de geluidbelasting.</p>
<p><b>AV. Prorail geeft geen onderbouwing van een permanente snelheidsreductie of verschuiving van treinen van de nacht naar de dag.</b> (Zienswijzen 80, 99, 165 en 173)</p>
<p>Snelheidsreductie en verschuiving van treinen van de nacht naar de dag betreffen in bedrijfseconomisch opzicht ingrijpende maatregelen. Deze gaan namelijk gepaard met een vermindering van de vervoerscapaciteit. Dergelijke maatregelen kunnen daarom geen permanent karakter hebben. Verlaging van de maximumsnelheid maakt dat voorkomende vertragingen minder goed ingelopen kunnen worden wat grote gevolgen heeft voor de dienstregeling. Dit gaat ten koste van de flexibiliteit en robuustheid van de Havenspoorlijn en Betuweroute.</p>
<p><b>AX. Waarom pas in 2015 met 45% stil materieel rijden? Waarom niet al eerder? Waarom niet nu al?</b> (Zienswijzen 25, 86, 93, 100, 119, 120, 129, 134, 136, 138 en 177)</p>
<p>Sinds 2006 is de Europese TSI-geluid van kracht (zie bijlage bij hogere waarde aanvraag) die ervoor zorgt dat nieuw aangeschafte wagons voorzien zijn van een remsysteem dat het loopvlak van de wielen niet opruwt. Verder stimuleert ProRail het ombouwen van bestaand goederenmaterieel door vervoerders een korting te geven op de gebruiksvergoeding van het spoor van € 0,04 per wagonkilometer. Deze korting is met terugwerkende kracht geldig vanaf 1 januari 2008. Vervoerders kunnen dus al vanaf dit jaar met stil materieel gaan rijden. Vervoerders zullen deze korting meewegen bij vervanging en afschrijving, maar dit zal niet onmiddellijk tot ombouw van het volledige wagenpark leiden. Ook de aanschaf van nieuwe wagons zal geleidelijk gaan. Er zullen dus enkele jaren nodig zijn om te komen tot een situatie waarbij 45% van de wagons met remsystemen zijn uitgerust waardoor de wagons als "stil" kunnen worden aangemerkt. De instroom van stil materieel is realistisch, mede gelet op de aangekondigde maatregelen van de Europese Commissie. Zie verder T.</p>
<p><b>AZ. Wat is het totale effect geweest van de maatregelen van 1998 en 2007 op geluidbelasting? Uit welke metingen blijkt dit?</b> (Zienswijze 10)</p>

<p>Het effect in geluidreductie is verwerkt in de berekening van de huidige geluidbelasting. Hoe groot precies het effect van alle maatregelen is geweest is niet relevant in het kader van deze hogere waarde procedure. Zie ook thema Y.</p>
<p><b>BC. Er zou nu anno 2008 door metingen in beeld gebracht moeten worden wat de geluidsbelasting is binnen de woning, niet alleen na het toekennen van de HW. (Zienswijze 112)</b></p> <p>Artikel 4.24 van het Besluit geluidhinder geeft de wettelijke regeling voor de geluidbelasting in de woning bij spoorweglawaai. De waarde die moet worden bereikt is 35 decibel. Het zijn Burgemeester en Wethouders van Rozenburg die hiervoor de verantwoordelijkheid hebben. Bij het vaststellen van een hogere waarde hoeven wij dus nog géén rekening te houden met art. 4.24. Ook is in het kader van de hogere waarde procedure niet van belang wat de huidige geluidbelasting is binnen de woning.</p>
<p><b>BH. De grenswaarden in het Convenant worden ter discussie gesteld. (Zienswijzen 148)</b></p> <p>In het kader van het onderhavige besluit is het convenant -de geluidkoepel- niet relevant. Overigens heeft ProRail in de aanvraag aangegeven dat de afspraken uit het convenant zijn gerespecteerd.</p>
<p><b>BN. Wat heeft de doorvaart van schepen (geen geluidsschem bij de brug mogelijk vanwege doorvaarthoogte) te maken met de geluidbelasting vanwege het railverkeer over de Calandbrug? (Zienswijze 100)</b></p> <p>Om effectief te zijn zou niet alleen op de brug, maar ook aan de onderzijde van de brug een scherm dienen te worden aangebracht. De benodigde doorvaarthoogte maakt dat dit niet mogelijk is.</p>
<p><b>GG. Metingen wijken af van calculaties van Prorail (2006) . (Zienswijzen 3, 6, 7, 9, 10, 12, 19, 23, 26, 30, 49, 50, 73 en 74)</b></p> <p>De metingen die zijn verricht ter validatie en verificatie van het geluidmodel dienen slechts om aan te tonen dat het rekenmodel dat ProRail heeft (laten) ontwikkelen beter overeenkomt met de werkelijkheid dan het standaard-rekenmodel dat het Reken en Meetvoorschrift geluidhinder 2006 voorschrijft. Deze metingen zijn niet zondermeer naast de berekende resultaten te leggen. Zie verder thema A11. Overigens heeft de Afdeling geaccepteerd dat modellen worden gebruikt. Volgens de Afdeling zijn modellen uit de aard van de zaak altijd een abstractie van de werkelijkheid. De validiteit van een model wordt aangetast indien de berekeningen op basis van een model te zeer afwijken van de werkelijkheid. Zie bijvoorbeeld de uitspraak van 20 augustus 2008, no. 200702782/1. Wij zien geen aanleiding voor het oordeel dat die situatie zich in dit geval voordoet.</p>
<p><b>KK. Opmerking over maatregelen die Prorail verzuimd heeft te onderzoeken. (Zienswijze 4)</b></p> <p>Er is in de zienswijzen verwezen naar andere maatregelen die effectief zouden kunnen zijn om de geluidbelasting te verminderen. Er is verwezen naar maatregelen die elders zijn genomen. Ook is verwezen naar maatregelen die TNO zou hebben. Door geen van de briefschrijvers is echter aangegeven welke maatregelen dit dan zijn of waar die genomen zouden zijn. Zonder een goede omschrijving van dergelijke maatregelen kunnen wij deze ook niet in ons oordeel over het hogere waarde verzoek betrekken. Wij hebben geen aanleiding om te veronderstellen dat niet voldoende zou zijn aangetoond dat maatregelen niet doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten.</p>
<p><b>Q. Opmerkingen over het niet onderzoeken of meewegen van de piekbelasting. (Zienswijze 145)</b></p> <p>De Wet geluidhinder kent geen wettelijke regeling of -normen voor piekbelasting. In het Reken- en meetvoorschrift 2006 is niet aangegeven dat bij het bepalen van de geluidbelasting vanwege spoortrajecten als de onderhavige rekening moet worden gehouden met piekniveaus. Zie ook de uitspraak van de Afdeling van 22 oktober 2008, no. 200708561/1, waarbij de Afdeling oordeelt dat het college bij de vaststelling van de hogere grenswaarde terecht geen rekening heeft gehouden met de piekgeluidbelasting vanwege de spoorweg.</p>
<p><b>S. Opmerkingen over vermeende strijdigheden van het akoestisch onderzoek met wettelijke vereisten. (Zienswijzen 163 en 176)</b></p> <p>Ons is niet gebleken dat het akoestisch onderzoek strijdig is met de wettelijke vereisten. De aanvraag zoals die is ingediend bestaat uit het akoestisch onderzoek en enkele bijlagen. Al deze documenten samen vormen de aanvraag, welke voldoet aan de wettelijke vereisten.</p>
<p><b>T. Opmerkingen over de haalbaarheid van 45% stil materieel. Hoe wordt het meegewogen in HW besluit? 45% is niet toereikend. (Zienswijzen 7, 10, 14, 18, 22, 23, 26, 33, 35, 40, 41, 48, 51, 55, 61, 65, 71, 75, 80, 81, 86, 92, 94, 97, 98, 99, 100, 102, 103, 105, 108, 112, 116, 121, 130, 135, 142, 145, 148, 150, 152, 157, 159, 160, 165, 171, 173, 178 en 180)</b></p> <p>Naar ons oordeel heeft Prorail met de aangeleverde onderbouwing voldoende aangetoond dat 45% stil materieel in 2017 realistisch is. Bij het verzoek om vaststelling van hogere waarden van 20 augustus 2008 is uitvoerig op het scenario voor instroom van stil goederenmaterieel op het Nederlandse spoorwegnet ingegaan. Dat dit scenario realistisch is, wordt bevestigd door de mededeling van de Europese Commissie aan het Europees</p>

Parlement en de Raad van 8 juli 2008 (met kenmerk COM(2008) 432) inzake Geluidsreducerende maatregelen voor bestaand goederenmaterieel.

**T2. Opmerkingen over het moeten waarborgen van 45% stil materieel.**

Het waarborgen van de maatregelen die nodig zijn om te voldoen aan de vastgestelde hogere waarden gebeurt niet in het hogere waarde besluit. Dit gebeurt in het wijzigingsbesluit van de gemeente Rotterdam. Overigens is 45% stil materieel geen maatregel maar een uitgangspunt bij de berekening van de toekomstig maatgevende geluidbelasting.

**W. Opmerkingen over het al dan niet meewegen van windrichting. (Zienschijzen 1, 17, 19, 20, 95 en 161)**

De berekeningen zijn gemaakt met een rekenmodel dat gebaseerd is op het standaard reken en meetvoorschrift (zoals de Wet geluidhinder voorschrijft). Binnen dit rekenvoorschrift zit een correctie (Cm) voor weersinvloeden. Door toepassing van deze correctie worden geluidniveaus gepresenteerd die optreden bij gemiddelde meteo-omstandigheden. Een overheersende windrichting (bijvoorbeeld Zuidwest) is hier niet in verwerkt.

**YY. Welke mogelijke maatregelen kan Prorail treffen buiten maatregelen aan de brug? (Zienschijze 104)**

Naast bronmaatregelen (aan brug of trein) komen overdrachtsmaatregelen aan de orde. Het betreft dan slechts geluidschermen of -wallen. Een scherm of wal om de brug af te schermen zou veel hoger moeten zijn dan de brug. Een dergelijk hoog scherm stuit op bezwaren van financiële en landschappelijke aard. Er zijn niet méér of andere maatregelen die Prorail verder had moeten onderzoeken.

**Z. Bij onderzoek geluidsoverlast is geen rekening gehouden met samenloop van geluid. Dus optelsom: Europoort, Botlek, A15 en Calandbrug. (Zienschijzen 1, 60, 87 en 100)**

In het akoestisch onderzoek is het cumulatieve effect van het geluid van alle gezoneerde bronnen meegenomen voorzover de woningen waarvoor hogere waarden zijn aangevraagd binnen deze zones liggen. Wij zijn van mening dat het vaststellen van hogere waarden niet leidt tot een onaanvaardbare gecumuleerde geluidbelasting. De cumulatie is uitgerekend volgens de regels van bijlage I van het Reken en meetvoorschrift geluidhinder 2006. De gecumuleerde geluidbelasting is daarbij uitgedrukt in de bronsoort waarvoor de hogere waarden worden verleend, namelijk spoorweglawaai.

## 7 BESTUURLIJKE ASPECTEN EN ROLLEN

In de zienschijzen is gesproken over de rol van de verschillende partijen die betrokken zijn bij het ontwerpbesluit: Prorail, de Provincie Zuid- Holland, DCMR, de Gemeente Rotterdam en de Gemeente Rozenburg. Ook is er gesproken over de afspraken die zijn gemaakt in de geluidskoepel.

**CC. Verstrengeling van belangen Gemeente Rotterdam. (Zienschijze 1)**

De gemeente Rotterdam is geen partij in de hogere waarde procedure.

**DD. Onkunde voor belangenbehartiging van inwoners over gevelisolatie van Gemeente Rozenburg. (Zienschijze 1)**

De gemeente Rozenburg is geen partij in de hogere waarde procedure.

**J. Opmerking vermeende onbetrouwbaarheid Prorail. (Zienschijzen 24, 99, 116, 165, 176 en 178)**

Wij beschouwen de binnengekomen aanvraag van Prorail, beoordelen die op wettelijke criteria, en verlenen de hogere waarden als aan alle eisen is voldaan en er geen gegronde zienschijzen zijn ingediend. De aanvraag voldoet aan de wettelijke criteria, en wij zijn van mening dat er geen gegronde zienschijzen zijn ingediend. Wij hebben geen onregelmatigheden geconstateerd die de verlening van hogere waarden in de weg zouden staan.

**K. Opmerkingen over de objectiviteit en deskundigheid van de provincie. (Zienschijzen 14, 75, 82, 94, 97, 98, 99, 152, 160, 163, 165, 171, 173 en 180)**

De Wet geluidhinder heeft de bevoegdheid om hogere waarden vast te stellen bij wijziging van een spoorweg bij Gedeputeerde Staten neergelegd. Het vaststellen van hogere waarden is een wettelijke taak van ons. Die taak voeren wij objectief en onafhankelijk uit.

**L. Opmerkingen over de rol van de DCMR in het proces. (Zienschwizen 9 en 66)**

De DCMR is geen partij in de hogere waarde procedure. De hogere waarde procedure is een zaak tussen Prorail, de provincie, en de bewoners van de betreffende woningen. Dat de DCMR de gemeente Rozenburg adviseert staat hier geheel los van.

**M. Opmerkingen over de relatie van de hogere waarden met de geluidskoepel. (Zienschwizen 7, 10, 22, 24, 25, 33, 36, 51, 55, 81, 95, 99, 108, 129, 134, 136, 138, 157, 160 en 165)**

De geluidskoepel is een privaatrechtelijke afspraak tussen ProRail en de gemeente Rozenburg. Bij de beslissing op grond van de Wet geluidhinder over de vast te stellen hogere waarden kan deze privaatrechtelijke afspraak niet worden meegewogen. Overigens heeft ProRail het verzoek om hogere waarden zo ingericht dat de waarden uit de geluidskoepel gerespecteerd worden.

## 8 PROCEDURE, WETTELIJK KADER EN COMMUNICATIE

In de zienschwizen zijn vragen gesteld die betrekking hebben op deze HW procedure en de HW procedure in 1997. Daarnaast zijn vragen gesteld over het wettelijke kader.

**A10. Passageniveaus bij passage van treinen overschrijdt de hoogst toelaatbare waarde bij omliggende woningen. Tezamen is er sprake van een overschrijden gelijk aan enkele uren per dag. (Zienschwize 83)**

De geluidbelasting vanwege een spoorlijn wordt uitgedrukt in het equivalente geluidniveau. Dit niveau is een gemiddeld niveau dat over een langere periode optreedt. Het momentane geluidniveau kan hiervan afwijken, zowel naar boven als naar beneden. In de Wet geluidhinder is hiervoor geen kader opgenomen. Aan de geluidbelasting wordt met de hogere waarde een grens gesteld. Deze zal niet worden overschreden.

**AB. Ligging spoorweg op grondgebied Rotterdam ipv Rozenburg. (Zienschwizen 18, 40 en 148)**

Dat is correct. De Havenspoorlijn is gelegen op het grondgebied van de gemeente Rotterdam.

**AE. Opmerking over termijn inbrengen zienschwize. (Zienschwize 160)**

De termijn waarbinnen zienschwizen kunnen worden ingediend (zes weken) is vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht. Deze termijn is wettelijk voorgeschreven.

**AF. Opmerkingen over de korte tijd tussen aanvraag en ontwerp-besluit hogere waarden**

De termijn tussen aanvraag en het ontwerp-besluit kon beperkt gehouden worden omdat voordat de definitieve aanvraag is ingediend er, zoals gebruikelijk, vooroverleg heeft plaatsgevonden tussen Prorail en de provincie over de aanvraag.

**AH. Door verhoging van de grenswaarde valt de bescherming tegen lawaai weg voor bewoners. Vrijbrief voor Prorail. (Zienschwizen 66, 75, 77, 78, 92, 103, 105 en 181)**

Het hogere waarde besluit en het nog te nemen wijzigingsbesluit bieden de bewoners bescherming tegen spoorweglawaai. Dit hogere waarde besluit treedt in de plaats van wat op grond van artikel 4.13 van het Besluit geluidhinder nu als ten hoogst toelaatbare geluidbelasting is aangemerkt. Er bestaat geen vrijbrief voor ProRail om geluidhinder boven de hogere waarde te veroorzaken.

**BB. Protest ambtelijk taalgebruik. (Zienschwize 1)**

Ambtelijk of juridisch taalgebruik is onvermijdelijk omdat de hogere waarden procedure strikt moet voldoen aan wettelijke voorschriften.

**BJ. De instemming van de minister om 'af te wijken van het emissieregister voor de berekening van de heersende waarde' (blz. 4 besluit) wordt beschreven als ware het slechts een formaliteit. (Zienschwize 145)**

<p>Uit contact met het ministerie van VROM is gebleken dat instemming van de minister om af te wijken van het emissieregister niet nodig is. Naar is gebleken heeft ProRail niet afgeweken van de voorgeschreven onderdelen van de emissieregister.</p>
<p><b>BK. (ontwerp) beschikking en bijlagen zijn niet voor een leek te volgen. (Zienswijze 145)</b></p> <p>Technisch of juridisch taalgebruik is onvermijdelijk omdat de hogere waarden procedure strikt moet voldoen aan wettelijke voorschriften.</p>
<p><b>BL. De indruk wordt gewekt dat ook de zienswijzeprocedure slechts een formaliteit is. (Zienswijze 145)</b></p> <p>De algemene voorbereidingsprocedure conform afdeling 3.4 van de Algemene Wet bestuursrecht is vanuit de Wet geluidhinder voorgeschreven. Wij hebben deze gevolgd. Onderdeel daarvan is de inhoudelijke beoordeling van de ingekomen zienswijzen neergelegd in de nota van zienswijzen. Deze nota maakt integraal onderdeel uit van het besluit.</p>
<p><b>I. Opmerkingen over de in 1997 door Prorail gestarte maar afgebroken hogere waarde procedure voor 11 huizen. (Zienswijzen 4, 18, 22, 35, 40, 49, 55, 59, 75, 77, 78, 93, 94, 97, 98, 103, 105, 129, 132, 133, 134, 136, 138, 147, 148, 152, 171, 180)</b></p> <p>De eerder gestarte maar later afgebroken hogere waarde procedure staat nu niet ter discussie. Als halverwege een procedure de aanvrager zijn verzoek intrekt, en later een nieuw verzoek doet (met eventueel andere geluidwaarden), dan kunnen wij alleen dit nieuwe verzoek beoordelen. Wij beschouwen de binnengekomen aanvraag van Prorail (d.d. 20-08-2008), beoordelen die op wettelijke criteria, en verlenen de hogere waarden als aan alle eisen is voldaan en er geen gegronde zienswijzen zijn ingediend.</p> <p>Om toch een inhoudelijk antwoord te geven op de zienswijzen waarom nu voor meer woningen hogere waarden nodig zijn het volgende: het eerdere hogere waarde verzoek stamt uit 1996 en was gebaseerd op het Reken- en meetvoorschrift Railverkeerslawaaï uit 1987. Voor de situatie bij Rozenburg leidde deze rekenmethodiek tot een onderschatting van de geluidemissie.</p>
<p><b>M. Opmerkingen over strijdigheid van het besluit hogere waarden met het Coalitie-akkoord. (Zienswijzen 7, 10, 22, 24, 25, 33, 36, 51, 55, 81, 95, 99, 108, 129, 134, 136, 138, 157, 160 en 165)</b></p> <p>De Wet geluidhinder biedt niet de ruimte om bij de afweging tot een hogere waarde besluit het coalitie-akkoord te betrekken.</p>
<p><b>N. Opmerkingen over het verzoek tot uitvoeren van een m.e.r. of gezondheidsonderzoek. (Zienswijzen 9 en 108)</b></p> <p>Op grond van de bijlage bij het Besluit Milieu-effectrapportage 1994 bestaat een zogenoemde MER-plicht voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een landelijke spoorweg. De vraag of er een MER-plicht bestaat, dient te worden beantwoord bij de vaststelling van het tracé of plan dat in de mogelijke aanleg, wijziging of uitbreiding voorziet. Het besluit ziet op de vaststelling van hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder. Bij een dergelijk besluit speelt de vraag of er een milieueffectrapport dient te worden opgesteld geen rol. Zie de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 13 juli 2005, 200407033/1. In de Wet geluidhinder wordt ook niet geëist dat alvorens tot het vaststellen van hogere waarden wordt overgegaan een gezondheidsonderzoek wordt uitgevoerd. Zie verder ook thema XX.</p>
<p><b>NN. Hoe wordt handhaving binnenniveau geregeld?(Zienswijzen 6, 73, 74, 94, 97, 98, 152, 171 en 180)</b></p> <p>De wettelijke binnenwaarde is vastgelegd in artikel 4.24 van het Besluit geluidhinder. In dit artikel staat ook wie verantwoordelijk is, in casu de gemeente Rozenburg. Handhaving van het binnenniveau is niet aan de orde in het kader van de hogere waarde procedure.</p>
<p><b>O. Opmerkingen dat ook in de rest van Rozenburg overlast wordt ondervonden van de Havenspoorlijn.(Zienswijzen 5 en 80)</b></p> <p>De Wet geluidhinder geeft aan welke afweging gemaakt moet worden bij het toetsen van een aanvraag voor een hogere waarde. Alleen die aspecten die de Wet noemt kunnen worden meegenomen. Eventueel optredende geluidhinder bij woningen waarvoor geen hogere waarden zijn aangevraagd vallen buiten de afweging die wij maken. Deze woningen komen dan ook niet terug in het hogere waarde besluit. Voor deze woningen geldt als maximum geluidbelasting vanwege de spoorweg de ten hoogst toelaatbare waarde volgens artikel 4.13 en 4.14 van het Besluit geluidhinder. Overigens is het aannemelijk dat voor de woningen waarvoor geen hogere waarden worden vastgesteld de geluidbelasting vanwege de spoorweg onder de 55 decibel blijft. Deze woningen zijn namelijk op grotere afstand van de spoorweg gelegen dan de woningen met een hogere waarde van 56 decibel, en de geluidbelasting is lager naarmate de afstand tot de bron groter is.</p>

**OO. Ondersteuning van bewoner door initiatiefnemer bij procedure.** (Zienswijze 6, 73 en 74)

Ondersteuning van de bewoners in een procedure is geen verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. Bewoner dient hier zelf zorg voor te dragen.

**R. Opmerkingen over woningen en scholen die zouden ontbreken in het verzoek.** (Zienswijze 7, 18, 40, 80, 103, 105, 148 en 169)

Woningen en scholen (onder andere twee basisscholen) waarvoor Prorail geen hogere waarde heeft aangevraagd komen ook niet terug in het hogere waarde besluit. Voor deze woningen en scholen geldt dan als maximum geluidbelasting vanwege de spoorweg de ten hoogst toelaatbare waarde volgens artikel 4.13 en 4.14 van het Besluit geluidhinder. Overigens zijn voornoemde twee scholen wel meegenomen in het akoestisch onderzoek. Omdat bij scholen alleen de dagperiode beschouwd hoeft te worden (artikel 1b, eerste lid, Wgh) is de geluidbelasting meestal lager dan bij omliggende woningen, waar ook de nachtperiode meetelt. Dit is ook hier het geval. Vandaar dat uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voornoemde twee scholen aan de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting voldoen, en er dus ook geen hogere waarden nodig zijn.

**RR. Uitgangspunt binnenwaarde van 35 dB, uitleg norm en HW procedure.** (Zienswijze 9, 48, 52 en 125)

De wettelijke binnenwaarde is vastgelegd in artikel 4.24 van het Besluit geluidhinder. In dit artikel staat ook wie verantwoordelijk is, in casu de gemeente Rozenburg.

**SS. Ontbreken concrete verklaring of garantie naleving binnenniveau door Prorail bij het besluit.** (Zienswijze 9, 23 en 48)

De wettelijke binnenwaarde is vastgelegd in artikel 4.24 van het Besluit geluidhinder. In dit artikel staat ook wie verantwoordelijk is, in casu de gemeente Rozenburg.

**TT. Prorail moet eerst meer maatregelen treffen zodat bewoners minder overlast wordt bezorgd (anders wereld op zijn kop). Belang van de buurt voorop.** (Zienswijze 24, 25, 27, 29, 33, 34, 35, 36, 39, 43, 51, 57, 58, 61, 65, 68, 69, 71, 78, 79, 80 en 81)

Er zijn reeds vele maatregelen aan de brug getroffen in de periode van 1998 tot 2007 ter verlaging van het rolgeluid en het bruggeluid (zie akoestisch onderzoek). Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen bron- of overdrachtsmaatregelen zijn die nog aanvullend aan de eerder getroffen maatregelen zouden kunnen worden genomen, zonder dat deze stuiten op overwegende bezwaren van ondermeer financiële aard. Zie verder thema G.

## 9 LITERATUURLIJST

1. Railverkeer Havenspoorlijn gemeente Rozenburg, spoorbaan exclusief Calandbrug, M+P, 6 oktober 1999, NS.98.4.2.
2. Akoestisch onderzoek Havenspoorlijn gemeente Rozenburg in het kader van het Bgs., M+P, 4 april 1996, NS.95.10.2
3. Railverkeersgeluid in Rozenburg t.g.v. de Calandbrug, metingen en validatie rekenmodel, M+P 20 oktober 1998, NS.98.4.1.
4. Verificatiemeting Calandbrug, nadere analyse snelheidseffect, Memo Rik van Haaren, DHV, 3 maart 2008, MD-MK2008042/3
5. Verificatie geluidmeting Calandbrug, Deltarail, maart 2008, DeltaRail/08/60496/014
6. Geluidonderzoek t.b.v. project gevelisolatie Rozenburg, RAIL.05.6.1.
7. Interne notitie van 5.1.2e op 30 januari 2008.

**Bijlage 1**  
**Samenvatting van ingediende zienswijzen**

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactievraag
1.1	5.1.2e	BB	Opmerking dat er door het ambtelijke taalgebruik geschat wordt dat de gemiddelde inwoner de procedure niet kan volgen waardoor er weinig reacties zullen komen.
1.2		E	Er wordt bij de afweging alleen gekeken naar de financiële aspecten en economische waarden van de havenspoorlijn en de Betuweroute en niet naar de gezondheid en welzijn van bewoners.
1.3		AA	Bij een verlaging van de baanvaksnelheid naar 60 km/uur wordt een verlaging van 1 tot 2 dB gehaald. Dit wordt door de initiatiefnemer als een 'relatief gering effect gezien' en door de bewoner als een enorme geluidsvermindering en dus de moeite van het overwegen waard.
1.4		G	Bij maatregelen aan de brug of een hoog scherm langs het Calandkanaal of langs Rozenburg.
1.5		CC	De gemeente Rotterdam kan de belangen van Rozenburg niet goed behartigen want zij zijn tevens de grootste belanghebbende in de haven en de maasvlakte. Zij hebben dus een conflict van belangen.
1.6		W	Er is alleen gekeken naar gemiddelde waarden en niet naar piekwaarden bij Westenwind.
1.7		G	Geluidswerend scherm rondom Rozenburg heeft wel een significant effect. Dat is nu al te merken tussen zomer, wanneer er bladeren aan de bomen zijn en winter, wanneer de bomen kaal zijn. Ook een effect van 1 a 2 dB zou cumulatief met andere maatregelen een significant effect hebben op veiligheid, gezondheid en het welzijn van bewoners.
1.8		Y	Investering van 22 miljoen in 2007 voor vervanging van de brug was een domme investering omdat het resultaat nihil was vanuit akoestisch oogpunt.
1.9		Z	Bij het akoestisch onderzoek is geen rekening gehouden met de samenloop bij de te treffen maatregelen. Bewoners hebben wel te maken met een samenloop van geluid: autosnelweg A15, industrieterreinen, Europort en Botlek, havengeluid in het Calandkanaal, trein over de brug.
1.10		DD	De gemeente Rozenburg was onkundig om bij het maken van de afspraken de belangen van de bewoners goed te behartigen.
1.11		EE	we willen geen extra gevelisolatie omdat ons hele huis al geïsoleerd is omdat we nu al hinder ondervinden van treinen, boten en industrie. Bovendien is het volledig isoleren van een huis ongezond.
1.12		B	Bewoner wil graag met de ramen open en met de deur naar de tuin open, in de tuin en in het park genieten van rust.
1.13		W	Reeds nu wordt de overlast van treinen op de Calandbrug, vooral bij Westenwind, als onhoudbaar gezien.
2.1		A	bewoner ervaart het geluid van de brug als zeer hinderlijk
2.2		FF	bewoner vreest waardedaling van woning.
2.3		F	bewoner vindt dat Prorail een tunnel moet aanleggen, net als dat voor de snelweg is gedaan.
3.1		GG	metingen en calculaties van Prorail in 2006 waren foutief.
3.2		GG	Bewoners mogen niet de dupe worden van fouten door Prorail gemaakt in het verleden.
3.3		GG	"Criteria voor verlening" Punt 8 van de bijlage van het Besluit is zeer twijfelachtig tot onwaar.
3.4		Y	geluidswerende maatregelen genomen aan de brug en aan de diverse woningen in de wijken gelegen nabij de Calandbrug bleken later niet toereikend.
3.5		HH	Prorail stelt dat er nu geen geluidswerende maatregelen meer mogelijk zijn terwijl dit niet waar is. Maatregelen aan woning zijn alleen genomen op het dak en de 1e en 2e verdieping op de achter en voorgevel. De deur op de BG en het zolderraam is niet geïsoleerd door Prorail.
3.6		C	Bewoner wil graag met de ramen open en met de deur naar de tuin open
3.7		B	in de tuin en in het park genieten van rust.
3.8		G	op de dijkrand bij de zuidwest ingang van Rozenburg is geen Geluidswal neergezet terwijl dit wel effectief zou zijn tegen geluidsoverlast (zoals gedaan is langs de hele zuidrand).
3.9		II	In plaats van te anticiperen op de Betuwelijn bij de besluitvorming van de ontsluitingsmogelijkheden van het eiland bij rampen (Oranjetunnel en Blankenburgtunnel) heeft de provincie gekozen de verkeersontsluiting 2e Maasvlakte gescheiden aan te pakken. Er had in de beginfase al een extra tunnelbaan moeten komen voor de trein bij de Thomassentunnel. Er is bij de besluitvorming hierover niet doorgekeken naar 2020.
3.10		F	bewoner hoopt dat er serieus wordt gekeken naar de optie voor een treintunnel.
4.1		I	Steeds weer worden de geluidsbelastingen aangepast en komt Prorail met nieuwe getallen. Voorbeeld hiervan is de hogere waarde procedure die gestart is voor 11 woningen van de in totaal 33 woningen met een geluidsbelasting van meer dan 57 dB(A) terwijl er anno 2008 een ontheffing aangevraagd wordt voor 565 woningen en 1 opvanghuis.
4.2		JJ	Prorail belooft veel en maakt het niet waar gezien de opmerking van de heer Wilgenburg "Wij hebben zoveel ervaring al opgedaan met stalen bruggen dat een geluidreductie van 5 dB(A) makkelijk haalbaar moet zijn".
4.3		KK	TNO heeft een kant en klare oplossing voor het reduceren van de geluidsbelasting van de Calandbrug waar Prorail aandacht aan zou moeten besteden.
4.4		G	Maatregel geluidsschermen langs de spoorrails en Calandbrug is een onderbelicht item gebleven waar Prorail aandacht aan moet besteden.
5.1		O	ook buiten het gebied met de 565 woningen wordt er overlast ondervonden van de spoorlijn.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
5.2		E	Met het geld dat verdient wordt door het vaker kunnen laten rijden van treinen zouden maatregelen om de geluidsbelasting terug te dringen betaald kunnen en moeten worden.
5.3		LL	Een mogelijke maatregel die niet onderzocht is is het verleggen van de spoorlijn, bijvoorbeeld over de sluisen.
5.4		F	Prorail zou zo snel mogelijk moeten starten met de aanleg van een tunnel.
6.1		GG	Waren het aantal metingen (populatie) voldoende voor een Gauss-kromme? Zijn de 4% boven- en onderextremen bestudeerd om de oorzaak vast te stellen? Is er een oscillatiepatroon* vastgesteld? Verzoek om meer onderzoek.* De oscillatie heeft ruweg een verhoging doordat wind gedragen geluid en niet wind gedragen geluid elkaar treffen met 4% verschil en afhankelijk van de frequentie en windrichting geeft dit spikes in de geluidmeting en -beleving.
6.2		AA	Een snelheidsvermindering van 80 km/h naar 60 km/h over een traject van 2,5 km over de brug zou een verlaging van 60 dB naar 45 dB teweegbrengen. Dit geeft slechts een vertraging van 40 seconden per trein. Bijkomend voordeel is het afnemen van de hoeveelheid hamerslagroest als onderdeel van fijnstof. Met een kleinere verspreidingsafstand.
6.3		AA	Het economisch- en veiligheids argument om niet te hoeven investeren in een baanvakbeveiliging is onterecht.
6.4		U	Is er een naadloze vergrendeling van de rails na het weer dichtgaan van de brug?
6.5		MM	De restwaarde van de brug is geen argument om de brug te handhaven en heeft niets met geluidsoverlast te maken.
6.6		NN	wie zorgt er voor de naleving van de binnenwaarden? Provincie, Gemeente of Prorail?
6.7		OO	Bewoner eist in de gelegenheid te worden gesteld bezwaar te maken met alle argumenten en dat zijn constructieve bijdrage door de initiatiefnemer wordt ondersteund.
6.8		E	Laat geen extra treinen toe behalve in het geval van calamiteit. Geef vanaf nu prioriteit aan binnenvaart en de kleine kustvaart.
6.9		FF	Als de HW wordt toegekend wil bewoner complete onteigening en onbewoonbaar verklaring van de zone.
6.10		D	Geen treinen tussen 00 en 06 h.
6.11		G	Vervang van de gladde windkeringvlakken door een heuvel en door RWS laten herbepplanten met de bomen die ze bij de aanleg van de Thomassentunnel geroid hebben.
7.1		R	In het gebied waarvoor de hogere waarde wordt bedongen staan ook 2 lagere scholen die in dezelfde categorie vallen als de dagopvang voor geestelijke gehandicapten, waarom worden deze niet in de aanvraag genoemd?
7.2	5.1.2e	AA	Het woon- en leefmilieu is sterk gebaat bij een lagere snelheid over de Calandbrug. Wat is de financiële onderbouwing gegeven gelet op het complete traject vanaf de Maasvlakte tot aan de Duitse grens.
7.3		GG	Waarom wijken de genoemde waarden in de aanvraag af van de waarde in het rapport Verificatie Geluidmeting Calandbrug van maart 2008 projectnummer 60496?
7.4		T	Wat is de onderbouwing voor het feit dat in de aanvraag Hogere Waarde rekening wordt gehouden met het feit dat in 2017 45% stil materieel op het baanvak zal worden gebruikt?
7.5		U	Waarom richt alle aandacht zich op het rollend materieel, terwijl uit de bijlage blijkt dat de brug de grootste veroorzaker is van de geluidsoverlast?
7.6		M	Zal bij het aflopen van de geluidkoepel (de overeenkomst tussen de Gemeente Rozenburg en Prorail betreffende de hoogte van het geluid op het tracé Calandbrug) in 2015, omdat in de aanvraag Hogere Waarden rekening wordt gehouden met een verlenging van de levensduur van de brug van 1917 tot 2020, de beschermende norm voor de gemeente Rozenburg worden vervangen door de hogere geluidsnorm volgens de wettelijke regeling?
7.7		PP	Kan de bewoner inzage krijgen in de prognoses? Het lijkt de bewoner zeer onwaarschijnlijk dat de vervoerders niet weten uit hoeveel bakken de trein bestaat, zoals deze aangaf.
7.8		F	Bewoner stelt voor dat er maatregelen genomen worden om de periode tussen 2015 en het in gebruik nemen van een tunnel dusdanig in te richten dat er geen geluidsoverlast is binnen de bestaande normen zonder gebruikmaking van de procedure hogere waarde.
8.1		B	Lawaai door trein die de brug passeert in de tuin van bewoner is bij zuidwesten wind overweldigend. Vreest overlast als er om de 8 minuten een trein rijdt.
8.2		D	's Nachts wordt bewoner wakker door passerende trein.
8.3		FF	bewoner vreest door de verkeersoverlast van trein over brug zijn huis niet meer te kunnen verkopen.
9.1		GG	de feitelijke geluidsbelasting zonder maatregelen op de woningen en andere geluidsgevoelige terreinen.
9.2		GG	bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde een onderzoek naar de mogelijk te treffen dan wel getroffen maatregelen en de akoestische effecten.
9.3		GG	een onderbouwing van de doelmatigheid van de mogelijk te treffen maatregelen en een onderbouwing op basis van de hoofdcriteria en eventuele vastgestelde aanvullende criteria.
9.4		GG	een overzicht van de gecumuleerde geluidsbelasting afkomstig van de industrie en het wegverkeer.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
9.5	5.1.2e	GG	conclusies over te treffen maatregelen en ook overige genoemde overwegingen in concept besluit zijn niet bevestigd door objectieve derden/deskundigen maar alleen door Prorail zelf.
9.6		AA	concept besluit dat een permanente snelheidsverlaging bezwaren van financiële aard onderbouwd. Ook hier is geen onafhankelijk deskundigenrapport beschikbaar.
9.7		N	In het MER wordt geconcludeerd dat als de geluidsreducerende maatregelen aan de brug voltooid zijn er een aanvaardbaar geluidsniveau zou worden bereikt waardoor de bouw van een tunnel niet nodig zou zijn. Dit bleek in werkelijkheid niet waar te maken, waardoor er nu een HW procedure nodig is. Hierdoor blijkt de de uitgevoerde MER procedure misleidend is geweest. Daarom zou er nader MER onderzoek gedaan moeten worden in de vorm van een onafhankelijke second opinion.
9.8		P	In de nieuwe Wet Geluidshinder wordt sterker de nadruk gelegd op de financiële afweging van bron- en overdrachtsmaatregelen tegenover gevelmaatregelen. Als de kosten van bron- en overdrachtsmaatregelen onacceptabel hoog zijn kan een HW worden vastgesteld. In het concept-besluit is niet inzichtelijk gemaakt wat de financiële doorrekening heeft opgeleverd en ook niet of er in Zuid-Holland wel spake is van een eenduidig maatregelencriterium.
9.9		RR	Bestreden wordt dat uitgangspunt moet zijn een binnenwaarde van 35 dB. Uitgangspunt moet zijn een binnenniveau van 33 dB, volgens artikel 111 van de nieuw Wgh. De regelgeving die gehanteerd wordt is verouderd.
9.10		P	Nergens blijkt of onderzoek is gedaan naar de haalbaarheid van het aanbrengen van gevelwering en welke kosten hiermee gemoeid zijn. Dit is belangrijk inzake de afweging van kosten aan het spoor als bron of kosten bij de ontvanger(s).
9.11		N	Er ontbreekt in de stukken een gezondheidsparagraaf met daarin de gezondheidsaspecten die een rol spelen of het gevolg zijn van het meewerken aan een hogere grenswaarde.
9.12		FF	Er is geen aandacht besteed aan de consequenties die het besluit heeft voor de waardedaling van huizen. Immers wordt dit besluit aangemerkt als een publiekrechtelijke beperking die in het kadaster wordt opgenomen.
9.13		SS	In de stukken en het ontwerp-besluit ontbreekt een concrete verklaring of overeenkomst met garanties, waaruit blijkt dat er door of namens Prorail maatregelen getroffen zullen worden om te voldoen aan het wettelijk binnenniveau.
9.14		B	Het tekort schieten van de maatregelen aan de Calandbrug hebben ingrijpende gevolgen voor de leefbaarheid in de wijk en in de tuin.
9.15		AA	Invloed op overlast is uit te oefenen door maatregelen als snelheidbeperking
9.16		V	Invloed op overlast is uit te oefenen door het verschuiven van treinen naar dagperiode.
9.17		E	frequentie van de treinen verminderen
9.18		L	DCMR is niet meer als objectief te bestempelen door hun langdurige (20 jaar) relatie met de spoorlijn. Het kan geen van het Havenbedrijf Rotterdam onafhankelijke mening vormen en kan dus niet als adviseur optreden bij de problematiek van de Havenspoorlijn.
10.1		B	De veroorzaker van de geluidsoverlast is op geen enkele manier bereid maatregelen te treffen om de geluidsoverlast voor deze groep bewoners draaglijk te maken. De wetgever schrijft voor dat het geluidsniveau in de woning niet meer mag bedragen dan 40 dB(A). Het leefmilieu buiten de woning (tuin) vindt zij niet belangrijk. De wetgever heeft hiervoor niets geregeld dus wordt er niets gedaan.
10.2		GG	Het is opvallend dat de genoemde waarde in de aanvraag Hogere Waarde naar beneden zijn bijgesteld ten opzichte van de waarde die in het rapport Verificatie Geluidsmeting Calandbrug van maart 2008 projectnummer 60496 zijn vermeld. Naar mijn mening kan dit geen toeval zijn.
10.3		F	De totale procedure hangt van veronderstellingen en niet onderbouwde aannames aan elkaar. Het lijkt mij dan ook voor de hand liggen dat direct met het ontwerp van een spoortunnel onder het Calandkanaal wordt begonnen en dat, gelet op de reeds eerder opgedane ervaringen met de Botlek spoorwegtunnel, op korte termijn tot uitvoering wordt overgegaan.
10.4		M	De overeenkomst tussen de Gemeente Rozenburg en ProRail (de geluidskoepel Calandbrug) loopt in 2015 af. In de aanvraag Hogere Waarde wordt echter rekening gehouden met een verlengde levensduur van de brug van 2017 tot 2020. Dit betekent dat, na afloop van het Convenant in 2017 een vacuum ontstaat, of worden de waarden die in het Convenant zijn afgesproken aangehouden tot er een adequate oplossing voor de geluidsoverlast van de brug (bijvoorbeeld een tunnel) is gevonden en gerealiseerd?
10.5		T	In de aanvraag Hogere Waarde wordt gewag gemaakt van het feit dat in 2017 45% (aantal wagons) stiller materieel op de Betuwelijn zal rijden. Dit lijkt een slag in de lucht die op geen enkele wijze is onderbouwd en hier mag dan ook geen rekening mee worden gehouden. Bij de berekening van de Hogere Waarde moet worden uitgegaan van het worst case scenario ten opzichte van de kwaliteit van het materieel zoals het nu op het baanvak wordt gebruikt.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
10.6		U	In de procedure Hogere Waarde wordt veel aandacht besteed aan het rollend materieel, terwijl uit onderliggende stukken blijkt dat de constructieve samenstelling van de Calandbrug de grootste oorzaak is van de geluidsoverlast. Ik verwijs hierbij naar de door de experts gedane prognose dat na het treffen van geluidsreducerende maatregelen aan en op de brug een afname van de geluidsoverlast van 6 tot 8 dbA zou worden verkregen. Het resultaat van alle maatregelen (circa 25 miljoen euro) heeft echter een schamele 2 dbA opgeleverd.
10.7		AA	Een oplossing zou zijn om de treinen met een snelheid van 60 km of minder over de brug te laten rijden maar daardoor zou de dienstregeling in gevaar komen. Door ProRail is echter nooit inzichtelijk gemaakt wat de tijdsconsequentie is als op de Calandbrug een snelheidsreductie wordt toegepast ten opzichte van de totale tijdsduur van het traject Maasvakte-Duitse grens.
10.8		PP	Bij de gehele procedure wordt uitgegaan van een maximaal aantal bakken (wagons). Prognose en verificatie (kwartaalrapportage) is niet mogelijk, want vervoerder weet niet hoeveel wagons er daadwerkelijk over de brug rijden. Dit is ongeloofwaardig, want er moet vanuit worden gegaan dat als er iets wordt vervoerd, de klant hiervoor betaald.
10.9		AZ	Wat is het totale effect geweest van de maatregelen van 1998 en 2007 op geluidbelasting? Uit welke metingen blijkt dit?
11.1		AA	Doel van innovatieprogramma geluid is vooral het verminderen van brongeluid bij spoorwegen. Brongeluid is mede afkomstig van de hoge snelheid. Als de eerste locomotief over de calandbrug is wordt de snelheid dieet opgevoerd, terwijl er nog veel wagons over de calandbrug rijden.
11.2		U	Goederentreinen zijn vrijwel uitsluitend voorzien van blokremmen, die daardoor ca. 7 dB(A) meer lawaai veroorzaken, door opruwing van de wielen. Meer treinen uitrusten met schijfremmen en regelmatig wielen gladslijpen.
11.3		D	Zoveel mogelijk treinverkeer ovedag afwickelen, wanneer geluidsemissies minder hard doortellen dan in de nacht (vanwege nachtelijk straffactor van 10 dB(A)), omdat emissies overdag en 's avonds minder hinder veroorzaken dan dezelfde emissies 's nachts. Er wordt gesproken van voorkeursgrenswaarde van 55 dB overdag. 's Nachts gelden andere grenswaarden, nl. 10 dB(A) lager, omdat de stress factor hoger is.
11.4		G	Belangrijkste maatregel is de aanleg van schermen langs het spoor .
11.6		AY	Belangrijkste maatregel is regelmatig slijpen van het spoor en de wielen om opruwing daarvan te bestrijden.
11.5		JJ	Betonnen dwarsliggers tussen de rails plaatsen.
12.1		GG	Pro-Rail stelt zich (al 20 jaar) star en autoritair op naar de bewoners rond de brug.
12.2	5.1.2e	AA	Een lagere maximale treinsnelheid op de brug is volgens pro-rail niet mogelijk, omdat de railcapaciteit dit niet toelaat. 80 km/uur is een starre eis van pro-rail. Capaciteit wordt namelijk nog niet benut (gebasseerd op 30 jaar woonervaring). Een hogere snelheid dan 60 km/uur moet pas ter discussie komen als de railcapaciteit dit werkelijk vereist.
13.1		C	Een raam open 's nachts is niet te doen.
13.2		B	Buiten in de tuin zitten is niet meer te doen. Een raam open 's nachts is niet te doen.
13.3		FF	Rozenburg kent leegloop en verloedering door de situatie. Dit is niet vreemd , want ook wij kijken al buiten Rozenburg, maar worden gekweld door een waardevermindering van onze woning.
13.4		F	Waarom ziet men niet in dat een treintunnel naast een fatsoenlijke geluidsooplossing ook een logistieke verbetering betreft. Ja, zoiets kost geld, en nee dit zal zich niet direct terugverdienen. Maar toen wij als Nederlanders de Waterweg gingen graven was terugverdientijd ook niet het criterium.
14.1		QQ	Partijen die schade ondervinden moeten worden gecompenseerd. Compensatieregelingen kunne bestaan uit subsidieregelingen voor geluids-isolerende maatregelen aan de betreffende panden en het verlagen van de WOZ waarde van de betreffende panden.
14.2		T	Dat er in de toekomst mogelijk een reductie van de geluidsoverlast zal kunnen optreden doordat er ooit van moderner materieel gebruik gemaakt zal worden, is niet of ten minste onvoldoende onderbouwd.
14.3		K	Het voornemen om tot een vaststelling van hogere grenswaarden te komen lijkt een poging om de exploitatie-vergunning te kunnen afgeven door slechts de randvoorwaarden bij te stellen.
14.4		F	Technische voorzieningen aan het spoor en de spoorbrug hebben niet geleid tot de beoogde geluidsreductie. Verdere geluidsreducerende maatregelen lijken, zolang de spoorverbinding bovengronds blijft, technisch niet haalbaar.
15.1		B	Woongenot is alleen maar verslechterd. In de tuin zitten is er niet meer bij.
15.2		FF	Waardedaling woning
15.3		E	Havernspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie. Levert miljarden op. Waarom geen geld investeren in een nieuwe brug / tunnel en stil materieel?
16.1		B	Woongenot is alleen maar verslechterd. In de tuin zitten is er niet meer bij.
16.2		FF	Waardedaling woning
16.3		F	Havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie. Levert miljarden op. Waarom geen geld investeren in een nieuwe brug / tunnel en stil materieel?

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag	
17.1	5.1.2e	W	De laatste jaren is het railverkeer over de Calandbrug flink toegenomen. Als inwoner van Rozenburg, nu al meer dan 25 jaar, is dat zeer goed merkbaar. Wonen in een industriegebied brengt naast voordelen ook nadelen met zich mee. Aan veranderingen kan je wennen, maar met lawaai is dat niet of nauwelijks. In een land met een zeeklimaat heb je te maken met overheersende winden uit zuid-west tot westelijke richtingen. Een blik op de kaart is voldoende om te constateren dat onze woonwijk precies in dat gedeelte ligt waar het lawaai van het goederentreinverkeer het meest merkbaar is.	
17.2		AA	In het verleden zijn er aanpassingen verricht aan de Calandbrug, maar de overlast is gebleven. Wat wel gebleken is, eigen constatering, dat het lawaai minder is wanneer de treinen met een lagere snelheid de brug passeren. Suggesties: Voer een maximum snelheid in op dit deel van het tracé. Een beetje computerprogramma kan een dienstregeling maken en treinen genoeg laten rijden. We leven en wonen tenslotte in een 24-uur economie. De bedenkingen van Prorail tegen de invoering van een maximum snelheid komen zeer zeker niet geloofwaardig over.	
17.3		F	Met de verwachte opbrengsten van de Havenspoorlijn investeren in de toekomst: bouw een tunnel, het liefst een hele lange. Begin daar al in een vroeg stadium mee en wacht niet tot de 2e Maasvlakte klaar is of de Calandbrug is afgeschreven.	
18.1		F	De havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie. Dan was het toch wel van belang geweest om daar tijdig, een tunnel, een geluidsarme brug of stiller materiaal in te investeren. Veel mensen die in deze industriële omgeving werken komen uit Rozenburg. Deze mensen kunnen niet zonder een goede nacht rust.	
18.2		I	In 1997 is de aanvraag voor Hogere Waarde voor 11 woningen nu circa 10 jaar later 565 woningen. Dit geeft de toename van geluidsoverlast duidelijk aan. Prorail mag doorgaan met de geluidsproductie, de omgeving moet zich aanpassen.	
18.3		R	In het ontwerpbesluit wordt een opvangtehuis voor gehandicapten besdireven terwijl in het gebied waar de hogere waarden wordt bedongen bevinden zich nog 2 lagere scholen welke ook als geluid gevoelige gebouwen gerekend mogen worden. Volgens het akoestische onderzoek van M+P komt een school n.l. Bramenpad 1 met de meting op 1,5 meter variant 2 op 52dB dat is de laagste score van de hele wijk wat mij juist lijkt.	
18.4		T	In de aanvraag Hogere Waarde wordt rekening gehouden met het feit dat in 2017 45% stilmateriaal op het baanvak zal worden gebruikt. Dit is een aannname en hiervoor wordt geen enkele onderbouwing gegeven.	
18.5		PP	In de voorgaande perioden zijn afspraken gemaakt over het verstrekken van Prognoses en Kwartaalrapportages maar de vervoerders geven aan niet te weten hoeveel wagons en locomotieven per uur de brug belasten. Dit lijkt mij zeer onwaarschijnlijk.	
18.6		AA	Bij het punt overwegingen in het ontwerpbesluit geeft Prorail aan dat andere geluidsreducerende maatregelen niet voorhanden zijn. Mijn mening is dat de snelheid verder reduceren ook een geluidsreducerende maatregel is.	
18.7		AB	De genoemde havenspoorlijn behoort niet tot de gemeente Rozenburg maar bij het grondgebied van Rotterdam.	
19.1		GG	Omdat Prorail NIET aan de huidige grenswaarden kan/wil voldoen, kiest zij ervoor deze te verhogen. Dit is voor prorail niet alleen een snelle, maar bovendien uiterst goedkope manier om in 1 keer GEEN last meer te hebben van bewoners van 565 adressen. Zij stellen alles aan de geluidsoverlast te hebben gedaan en met het punt economisch belang denkt men de Provincie Zuid Holland hiervan te kunnen overtuigen.	
19.2		AA	Wat zijn de kosten op jaarbasis bij een reductie van de maximumsnelheid? Is aanpassing van de snelheid niet de makkelijkste en goedkoopste manier om deze overlast te beperken? Hoe verhoudt de geluidsoverlast zich tov de snelheid? Is niet voldoende onderzocht. In combinatie met de grenswaarde dramatische toename overlast.	
19.3		W	Wat is de meest nadelige windrichting? Is niet voldoende onderzocht. Intensiteit neemt de komende jaren toe. In combinatie met de grenswaarde dramatische toename overlast.	
20.1		D	In de nachtelijke uren worden wij regelmatig gestoord door het treinlawaai, ook onze gezondheid laat te wensen over door vermoedelijk nachtrust verstoring.	
20.2		W	De geluidscontour door Prorail opgegeven over mijn huis Rozemarijn 4 te Rozenburg bedraagt nu 57 db(A) bij een snelheid van de trein van 60km/u. De verwachting is dat het geluid verder zal toenemen i.v.m. de T Maasvlakte en een hogere snelheid van de trein naar 80km/u. Een vergunning is aangevraagd voor Rozemarijn 4 van 60 db(A) alweer een hogere gemiddelde waarde. De pieken bij westelijke wind zijn nog hoger.	
20.3		AA	Een erts of kolentrein heeft een gewicht van 3800 ton en moet vanwege capaciteits overwegingen met een snelheid van 60 km/u naar 80 km/u aldus ProRail. Ook container overslag gaat van 10 miljoen naar 25 miljoen stuks en zal ook niet zonder geluid kunnen passeren over de stalen Calandbrug. Ruim een verdubbeling door de 2 <sup>e</sup> Maasvlakte.	
21		onbekend	A	Nog nooit een dag last gehad van geluidsoverlast.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
22.1	5.1.2e	LL	Vanwege tegenvallende resultaten van de maatregelen zijn nu alleen de alternatieven treintunnel of het verleggen van het traject over de sluis mogelijk.
22.2		B	Rustig in de tuin zitten is er niet meer bij.
22.3		JJ	Niet gevelisolatie, maar snelheidsbeperking is een goede maatregel. Problemen bij de bron aanpakken.
22.4		I	In '97 hogere waarde voor 11 woningen, 10 jaar later voor 565 woningen. Prorail mag doorgaan met geluidsproductie en de bewoners moeten zich aanpassen. Prorail zorg voor overlast, en neemt pas daarna maatregelen. Het moet andersom zijn.
22.5		U	Alle aandacht richt zich op rollend materieel, terwijl de brug de grootste oorzaak is. Hier wordt geen aandacht aan besteed.
22.6		H	Als economisch belang voorgaat, zorg dan voor goede vervanging van brug
22.7		T	in de aanvraag hogere waarde wordt rekening gehouden met 45% stil materieel in 2017. Dit is een aanname. Er wordt geen goede onderbouwing voor gegeven.
22.8		M	De overeenkomst tussen de Gemeente Rozenburg en ProRail (de geluidskoepel Calandbrug) loopt in 2015 af. In de aanvraag Hogere Waarde wordt echter rekening gehouden met een verlengde levensduur van de brug van 2017 tot 2020. Dit betekent dat, na afloop van het Convenant in 2017 de beschermde norm voor de gemeente Rozenburg wordt overgenomen door de hogere geluidsnorm volgens de wettelijke regeling, hetgeen dan weer een hogere geluidsoverlast geeft aan de inwoners van Rozenburg. Dit is een onacceptabel gevolg van deze procedure.
22.9		XX	De relatie met gezondheids aspecten (slaapverstoring, continue blootstelling aan geluid is slecht voor de gezondheid)
22.10		FF	bewoner vreest waardedaling van woning.
22.11		T	Stil materieel moet sneller (en beter) dan in 2017 worden ingevoerd
22.12		F	Havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie. Levert miljarden op. Waarom geen geld investeren in een nieuwe brug / tunnel en stil materieel?
22.13		AA	Waarom geen maximumsnelheid van 60 km/uur op dit trace?
23.1	Anoniem	GG	Prorail zorg voor overlast, en neemt pas daarna maatregelen. Het moet andersom zijn.
23.2	Anoniem	T	Stil materieel moet sneller dan in 2017 worden ingevoerd
23.3	Anoniem	F	De definitieve oplossing is een tunnel
23.4	Anoniem	FF	Bewoner vreest waardedaling van woning.
23.5	Anoniem	B	Raam open, in de tuin verblijven, schoorsteen gebruiken is allemaal niet mogelijk.
23.6	Anoniem	SS	Welke garanties geeft Prorail voor de te nemen maatregelen?
23.7	Anoniem	E	Als geld een reden wordt om bewoners van een hele woonwijk hun nachtrust en woongenot te ontnemen en bovendien eigenaren van woningen in hun eigendom worden aangetast, dan zijn we in Nederland heel verkeerd bezig.
24.1	Anoniem	TT	Prorail wil de hogere grenswaarde vastgesteld hebben omdat de Calandbrug niet stiller gemaakt kan worden. De overlast neemt jaar na jaar toe en met de komst van de 2e Maasvlakte gaat dit nog verder toenemen. Ondanks alle technische maatregelen die zijn getroffen is Prorail er niet in geslaagd de overlast te beperken. Er zijn kennelijk geen verdere technische maatregelen meer voorhanden om de brug stiller te maken (met als grondslag economische consequenties?). De inwoners moeten zich kennelijk maar aanpassen aan de veranderde omstandigheden, die alleen maar verder verslechteren, terwijl Prorail dat niet hoeft te doen. Reeds in 1997 is een aanvraag voor hogere grenswaarde gedaan voor destijds 11 woningen, nu circa 10 jaar later voor 5651!!! woningen. Een duidelijk bewijs van de toename van de overlast in de afgelopen jaren, terwijl Prorail mag doorgaan met de (toenemende) geluidsproductie, de bewoners moeten zich maar aanpassen.
24.2	Anoniem	C	De woonomstandigheden zijn over de jaren alleen maar verslechterd, rustig in de tuin zitten of zelfs maar de ramen open te hebben is niet meer aan de orde. Het besluit de hogere grenswaarde te verlenen geeft Prorail vrijbaan, maar gaat volledig voorbij aan het persoonlijk belang en dat van de omgeving.
24.3	Anoniem	JJ	Isolatie van de betrokken woningen in de aangegeven contour mag misschien een oplossing lijken maar m.i. geeft een permanente snelheidsbeperking van de treinen op en nabij de brug een aanzienlijk beter effect en geeft bestrijding aan de bron. Prorail houdt in de aanvraag rekening met het feit dat in 2017 er met 45% stil materieel op het baanvlak zal worden gereden. Dit is opnieuw een aanname en er is geen onderbouwing voor. De aandacht wordt door Prorail gericht op dit stiller materieel, terwijl de brug de grootste veroorzaker is en hier geen verdere aandacht aan geschonken wordt.
24.4	Anoniem	E	Een gelimiteerde lagere snelheid over de brug wordt door Prorail niet mogelijk geacht i.v.m. het voorgenomen dienstschema en dit economisch niet verantwoord is. Indien het economisch belang voorgaat, zorg dan voor een goede vervanging van de brug!
24.5	Anoniem	J	Prorail gaat uit van een (algemeen aanvaarde?) rekenmethode en moet daarna maatregelen gaan nemen omdat deze methode kennelijk toch niet die waarden halen, die uitsluitend door meting kunnen worden vastgesteld en niet door van tevoren berekende waarden. Prorail veroorzaakt eerst overlast, neemt vervolgens maatregelen, die niet toereikend blijken te zijn en dient dan een aanvraag in voor een Hoger Grenswaarde.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
24.6	Anoniem	M	Er bestaat een overeenkomst tussen Prorail en de Gemeente Rozenburg omtrent de hoogte van het getuid op het tracé Calandbrug die in 2015 afloopt, terwijl in de aanvraag Hogere Grenswaarde rekening wordt gehouden met een verlenging van de levensduur van de brug van tussen 2017 en 2020! Dit houdt in dat na afloop van dit convenant de beschermende norm voor de Gemeente Rozenburg wordt overgenomen door de hogere geluidsnorm overeenkomstig de wettelijke regeling, hetgeen vervolgens een hogere geluidsoverlast geeft aan de inwoners van Rozenburg. Dit is een niet te accepteren gevolg van deze procedure.
24.7	Anoniem	XX	Door de toenemende geluidshinder, die reeds jaren geleden is begonnen en de verdere intensiteittoename in de toekomst (o.a. 2e Maasvlakte) wordt de situatie voor de bewoners m.b.t. de gezondheid (slaapverstoring, continue blootstelling aan geluidsoverlast), woongenot, e.d., sterk aangetast.
24.8	Anoniem	FF	Tevens voor eigenhuis bezitters is er sprake van een waardevermindering van de woning.
24.9	Anoniem	F	Het is begrijpelijk, dat de Havenspoorlijn essentieel is voor de Nederlandse economie, maar waarom kan dan niet gezorgd worden voor een vervangende tunnel?
####	Anoniem	AA	Waarom geen lagere max. snelheid op dit deel van het totale tracé? Waarop zijn de bedingen van Prorail gebaseerd?
25.1	5.1.2e	TT	Bewoners moeten zich aanpassen en prorail niet. Dat is de wereld op zijn kop.
25.2		B	Rustig in de tuin zitten is er niet meer bij.
25.3		AA	Isolatie van huizen mag een oplossing lijken, maar een snelheidsbeperking van treinen heeft een veel groter effect. Bestrijdt geluidsoverlast aan de bron.
25.4		AX	De afname van 45% stil materieel in 2017 wordt niet onderbouwd en stil materieel moet sneller en beter worden ingezet.
25.5		M	De overeenkomst tussen de Gemeente Rozenburg en ProRail (de geluidskoepel Calandbrug) loopt in 2015 af. In de aanvraag Hogere Waarde wordt echter rekening gehouden met een verlengde levensduur van de brug van 2017 tot 2020. Dit betekent dat, na afloop van het Convenant in 2017 de beschermde norm voor de gemeente Rozenburg wordt overgenomen door de hogere geluidsnorm volgens de wettelijke regeling, hetgeen dan weer een hogere geluidsoverlast geeft aan de inwoners van Rozenburg. Dit is een onacceptabel gevolg van deze procedure.
25.6		XX	De relatie met gezondheids aspecten (slaapverstoring, continue blootstelling aan geluid is slecht voor de gezondheid)
25.7		FF	Bewoner vreest waardedaling van woning.
25.8		F	Havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie. Levert miljarden op. Waarom geen geld investeren in een nieuwe tunnel?
26.1		JJ	Probleem wordt bij burger neergelegd, terwijl het bij de bron moet worden aangepakt.
26.2		C	Het is nu al onmogelijk om 's nachts met een open raam te slapen, laat staan als de 2e Maasvlakte gerealiseerd is.
26.3		E	Economie gaat voor de gewone man.
26.4		GG	Isolatie helpt niet
26.5		B	Dadelijk kan je niet met goed fatsoen in je tuin zitten. Wij hebben toch ook rechten???
26.6		F	Havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie. Levert miljarden op. Waarom geen geld investeren in een nieuwe tunnel, brug en stil materieel?
26.7		T	Stil materieel moet sneller dan in 2017 worden ingevoerd
27.1		AA	Treinen moeten een lagere snelheid maken op de brug: maximaal 40 km/uur
27.2		B	Wij missen genot van buiten zitten in de tuin. Een gesprek stopt als een trein passeert. In de zomer een raam open is niet meer mogelijk.
27.3		TT	Maatregelen ana brug hebben niet geholpen. We maken ons nu al zorgen over de aanleg van de 2e maasvlakte.
28.1		XX	Reeds nu zonder verhoging van de grenswaarden wordt men 's nachts wakker van het treinlawai
28.2		B	Buiten het huis overdag is de geluidsoverlast niet meer te verdragen.
28.3		A	In huis overdag met dubbel glas en gesloten deuren, is de overlast van de brug zeer storend.
29.1		A	bewoner ervaart het geluid van de brug als zeer hinderlijk. Er is een aanmerkelijk toename van de herrie. Ondanks aanbrengen van dubbele beglazing en rolluiken
29.2		B	s nacht kan raam niet open. Rustig in de tuin zitten niet mogelijk (alsof een straaljager laag overkomt.
29.3		FF	Waarde van koopwoning is negatief beïnvloed.
29.4	TT	Maatregelen ana brug hebben niet geholpen. We maken ons nu al zorgen over de aanleg van de 2e maasvlakte.	

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
30.1	Anoniem	F	De havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie en levert miljarden op. Waarom kan er dan geen geld gemvesteerd worden in een tunnel. Dan heeft de Spoorlijn ook gaan vertraging meer als de brug omhoog moet om een boot te laten passeren. Levert dus tijd winst op voor de treinen. En minder geluid overlast voor de burger.
30.2	Anoniem	B	Het woongenot verslechterd alleen maar, als je in de tuin zit krijgen we steeds meer moeite om elkaar goed te verstaan als de trein weer over de brug rijdt. Wat de trein ook steeds vaker per uur gaat doen. Zomers kunnen we onze ramen niet meer oplaten staan als we willen slapen, want dan is de geluid niveau zo hoog datje niet meer goed in slaap kan komen. En er vaak even wakker van wordt.
30.3	Anoniem	GG	Prorail wil de hogere waarde vaststellen omdat de brug niet stiller gemaakt kan worden. De overlast neemt jaar naar jaar alleen maar toe. Doordat de technische mogelijkheden op zijn om de brug stiller te maken moet de bewoners zich maar aanpassen. Dat is de wereld op zijn kop.
31.1		A	De huidige geluidsproductie leidt al jarenlang tot grote overlast in onze woning. Ondanks toezeggingen uit het verleden en kennelijk genomen maatregelen is de overlast in het geheel niet afgenomen. Wij vertrouwen erop dat deze kwestie van geluidsoverlast ainsnog wordt aangepakt door ingrijpende maatregelen dan wel dat GEEN vaststelling plaatsvindt van hogere grenswaarden.
32			dubbel geregistreerd zie 19.
33.1		F	Vanwege tegenvallende resultaten van de maatregelen zijn nu alleen de alternatieven treintunnel of het verleggen van het traject over de sluis mogelijk.
33.2		B	Rustig in de tuin zitten is er niet meer bij.
33.3		AA	Niet gevelisolatie, maar snelheidsbeperking is een goede maatregel. Problemen bij de bron aanpakken.
33.4		TT	In '97 hogere waarde voor 11 woningen, 10 jaar later voor 565 woningen. Prorail mag doorgaan met geluidsproductie en de bewoners moeten zich aanpassen. Prorail zorg voor overlast, en neemt pas daarna maatregelen. Het moet andersom zijn.
33.5		JJ	Alle aandacht richt zich op rollend materieel, terwijl de brug de grootste oorzaak is. Hier wordt geen aandacht aan besteed.
33.6		H	Als economisch belang voorgaat, zorg dan voor goede vervanging van brug
33.7		T	in de aanvraag hogere waarde wordt rekening gehouden met 45% stil materieel in 2017. Dit is een aanname. Er wordt geen goede onderbouwing voor gegeven.
33.8		M	De overeenkomst tussen de Gemeente Rozenburg en ProRail (de geluidskoepel Calandbrug) loopt in 2015 af. In de aanvraag Hogere Waarde wordt echter rekening gehouden met een verlengde levensduur van de brug van 2017 tot 2020. Dit betekent dat, na afloop van het Convenant in 2017 de beschermde norm voor de gemeente Rozenburg wordt overgenomen door de hogere geluidsnorm volgens de wettelijke regeling, hetgeen dan weer een hogere geluidsoverlast geeft aan de inwoners van Rozenburg. Dit is een onacceptabel gevolg van deze procedure.
33.9		XX	De relatie met gezondheids aspecten (slaapverstoring, continue blootstelling aan geluid is slecht voor de gezondheid)
33.10		FF	bewoner vreest waardedaling van woning.
33.11		T	Stil materieel moet sneller (en beter) dan in 2017 worden ingevoerd
33.12		F	Havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie. Levert miljarden op. Waarom geen geld investeren in een nieuwe brug / tunnel en stil materieel?
33.13		AA	Waarom geen maximumsnelheid van 60 km/uur op dit trace?
34.1		XX	Ik vind dat met het vergroten van de geluidsnorm voorbij wordt gestreefd aan het belang en de gezondheid van mij en mijn vrouw en het werkelijke probleem, en dat is geluidsreducerende maatregelen.
34.2		F	Wanneer er geen verdere maatregelen getroffen kunnen worden aan de geluidsoverlast van de brug dient er gekeken te worden naar verdere alternatieven een spoortunnel of een overkapping.
34.3		TT	Waarom zouden wij de dupe moeten zijn van de geluidsoverlast, degene die voor overlast zorgt dient maatregelen te nemen, zo gaat dat altijd waarom nu niet?
34.4		FF	De overlast die prorail gaat veroorzaken zal vergeleken nu vele malen erger zijn, waarde vermindering van ons huis zal geen misschien zijn maar een feit.
35.1		TT	Prorail wil de hogere waarde laten vaststellen omdat de brug niet stiller gemaakt kan worden. Het lijkt wel de omgekeerde wereld, bewoners moeten zich aanpassen aan de veranderde omstandigheden en Prorail niet.
35.2		I	In 1997 is de aanvraag voor hogere waarde gedaan voor 11 woningen en nu circa 10 jaar later voor 565 woningen Dit geeft de toename in geluidsoverlast duidelijk aan. Toen wij ons huis in 1989 kochten hadden wij geen overlast van de treinen of van de brug.
35.3		JJ	De overlast van de treinen is de laatste jaren alleen maar toegenomen en in de toekomst zullen er steeds meer treinen over de brug gaan rijden. Alle aandacht gaat nu uit naar het rollend materieel, maar de brug is grootste veroorzaker van de geluidsoverlast.
35.4		F	Als een havenspoorlijn essentieel is voor de Nederlandse economie, levert miljarden op. Waarom is er dan geen geld geïnvesteerd in een nieuwe brug of met de bouw van de Thomas tunnel?
35.5		FF	Geluidshinder is al aanwezig, met uitbreiding van de Maasvlakte komt er toename van het treinverkeer dan wordt het woongenot van deze 565 woningen verder aangetast en een waardedaling van deze woningen.

5.1.2e

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
35.6	5.1.2e	F	Iets waar wij ons mateloos aan irriteer is het feit dat op andere plaatsen aan de Betuwelijn aanpassingen zijn gedaan in de vorm van tunnels, etc. en hier bij de Caland brug aan het begin van de lijn half werk wordt geleverd tegen een hoge prijs.
35.7		B	De suggestie om eventueel de woningen extra te isoleren helpt niet als je rustig in je tuin wil zitten of met een open raam wilt slapen.
35.8		T	In de aanvraag van hogere waarden wordt rekening gehouden met 45% stil materieel in 2017, maar dit is een aanname geen zekerheid. Zou er niet wat meer druk uitgeoefend kunnen worden om versneld gebruik te gaan maken van het stille materieel?
36.1		TT	De overlast van de treinen neemt jaar na jaar alleen maar toe. Ondanks de maatregelen aan de brug om die overlast te beperken is er nu een eind gekomen aan de technische haalbaarheid van de maatregelen aan de brug. De brug kan niet stiller gemaakt worden. In de toekomst gaan er steeds meer treinen over die 'niet stiller te maken brug' rijden, de overlast neemt alleen maar toe. De bewoners moeten zich gaan aanpassen aan de veranderde omstandigheden en Prorail niet. Dat is de wereld op zijn kop.
36.2		B	Het woongenot is alleen maar verslechterd, rustig in de tuin zitten is al langere tijd niet meer aan de orde.
36.3		AA	Het besluit om de hogere waarde te verlenen geeft alle ruimte aan Prorail maar gaat voorbij aan het persoonlijk belang en dat van de buurt. Isolatie van huizen mag een oplossing tijken maar een snelheidsbeperking van de treinen op de brug heeft een veel groter en bestrijdt degeluidsoverlast aan de bron.
36.4		M	De geluidskoepel ( de overeenkomst tussen de Gemeente Rozenburg en Prorail betreffende de hoogte van het geluid op het tracé Calandbrug) loopt af in 2015, terwijl in de aanvraag Hogere Waarden rekening wordt gehouden met een verlenging van de tevensduur van de brug van 2017 naar 2020. Dat betekent dat, na afloop van het convenant, de beschermende norm voor de Gemeente Rozenburg wordt overgenomen door de hogere geluidsnorm volgens de wettelijke regeling, hetgeen dan weer een hogere geluidsoverlast geeft aan de inwoners van Rozenburg. Dit is een onacceptabel gevolg van deze procedure.
37.1		C	Het is voor mij onmogelijk om nog met een raam open te slapen vanwege het lawaai van de treinen die over de brug denderen, ik heb al diverse malen geklaagd bij DCMR maar het wordt steeds erger, zeker als de 2e Maasvlakte ingebruik genomen zal worden.
37.2		AA	Gevolg is dat deze familie vaak s'nachts wakker wordt en zich afvraag of het soms oorlog is. Waarom wordt er niet langzamer gereden, bv. 60 km/hr?
37.3		B	Tevens is de tuin van deze woning onbruikbaar geworden om in te zitten omdat men daar elkaar amper kan verstaan als er een trein over de brug komt.
37.4		FF	Het lawaai probleem wordt nu aden bij de burgers neergelegd, terwijl de burgers niet geholpen worden of schadeloos worden gesteld, wat te denken als ik zou willen verkopen??
38.1		U	Prorail meent dat de brug niet stiller gemaakt kan worden. Prorail moet zijn licht eens gaat opsteken bij de Parijse Metro, daar is het wel gelukt om de metro stil te krijgen. Uit het Ontwerpbesluit blijkt dat er geluidsmetingen zijn gedaan voor 565 huizen in de wijk Rozenburg west. Voor mijn woning geldt een verhoogde waarde van 57 db(A) i.p.v. voorkeursgrenswaarde van 55 db(A) . Pro rail heeft wel maatregelen getroffen om hieraan te voldoen maar die hebben niet geresulteerd in een gewenst resultaat. In de bijlage mis ik de informatie wat men dan precies heeft gedaan om de brug stiller te maken.
38.2		LL	Prorail kan alleen over de brug en niet door de tunnel. Waarom wordt het tracé niet over de sluizen gevoerd, wanneer dit uitgevoerd wordt zoals de infrastructuur nu voor het wegverkeer is kan er te allen tijde worden doorgereden en hoeft de trein ook niet te wachten bij geopende sluisdeuren.
38.3		AA	De maximum snelheid is of moet naar 80 km per uur. Als de maximum snelheid wordt verlaagd kunnen de treinen dichter achter elkaar aan rijden, per saldo zal het dus evenredig zijn maar de geluidsbelasting zal een stuk lager zijn wanneer de treinen minder hard rijden.
38.4		AC	Het scheepvaartverkeer heeft voorrang boven het treinverkeer waardoor de treinen regelmatig in file staan te wachten voor de geopende brug. Een beter communicatie met de havendienst met eventueel vaste openingstijden van de brug waardoor er beter geptand kan worden door Prorail kan ook helpen de rijnsnelheid te verlagen.
38.5		F	Er wordt voor miljarden geïnvesteerd in een tweede maasvlakte, de havenspoorlijn is daar een essentieel onderdeel van en kan als de aorta van de Nederlandse economie worden gezien. Er wordt een groot deel van de Betuwelijn wordt ondergronds of verdiept aangelegd, veelal om milieu technische redenen, maar aan het begin van de Betuwelijn, de havenspoorlijn, wordt geen rekening meer gehouden met het milieu en geluidsoverlast.
38.6		FF	Wanneer de geluidsbelasting nog verder toeneemt zal het woongenot en de waarde van mijn huis afnemen.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
38.7		B	Wij willen net als ieder ander gewoon in onze tuin kunnen zitten en genieten van het getijl van vogels en het geluid van het ruisen van de wind door de bladeren van de bomen. Ik maak mij zorgen over de toenemende geluidsoverlast veroorzaakt door de treinen. Veel mensen hebben vooral 's nachts veel last van de (goederen) treinen en slapen daardoor slecht en kunnen niet meer met het raam open slapen.
38.8		XX	Dat dit erg vervelend is spreekt voor zich. Maar dat het stelselmatig last hebben van geluidsoverlast ongezond is blijkt nu ook uit het rapport "Geluid, gezondheid en geld" dat uitgevoerd is door de Milieumonitoring Stadsregio Rotterdam (MSR). Volgens een woordvoerder van de Milieudienst Rijnmond (DCMR) raken mensen door de geluidsoverlast gestrest en lopen een hoge bloeddruk op.
38.9		F	Bij de bouw van de Thomassentunnel heeft Prorail de kans laten liggen om het spoor door de tunnel te laten lopen en heeft men bewust voor de brug gekozen omdat volgens Prorail de hellingshoek te steil was voor de trein, er zouden dan extra locomotieven nodig zijn. Prorail gaat hiermee voorbij aan het feit dat de trein nu de brug op moet, de hellingshoek is weliswaar kleiner maar de hoeveelheid energie die nodig is blijft gelijk. In de tunnel zouden de dalende wagons de stijgende wagons zelfs duwen waardoor de locomotief geholpen wordt. Tevens gaat de trein wel door een tunnel bij de botlekbrug.
39.1		B	Het woongenot is verslechterd, rustig in de tuin zitten is niet altijd mogelijk. Wanneer op een warme zomeravond de deuren en ramen openstaan en men wil om 20.00 uur het journaal zien en horen, dan moet men wel de deuren sluiten voor het lawaai of de TV harder zetten. Dit geeft ergernis met als gevolg het denken aan verhuizing.
39.2		FF	Maar ook in de wintertijd, bij een bepaalde windrichting is de herrie soms onacceptabel. In de toekomst zal het lawaai i.v.m. de tweede Maasvlakte nog intensiever worden, dus ernstige aantasting van het woongenot met als gevolg waardedaling van de woningen. Een besluit om hogere waarde te verlenen is koren op de molen voor Prorail, maar gaat voorbij aan het persoonlijk belang en dat van de buurt.
39.3		E	De havenspoorlijn zal in de toekomst miljarden opleveren. Waarom wordt dan niet gedacht aan een nieuwe brug of tunnel? Het antwoord zal dan wel zijn geldgebrek. Als economisch belang voorgaat zorg dan voor een goede vervanging van de brug en niet wachten tot 2017.
39.4	5.1.2e	AT	Waarom geen max. snelheid op dit deel van het traject? Mijn persoonlijke constatering is, dat bij voortzetting van het treinvervoer na stilstand voor de brug wegens het doorlaten van de scheepvaart, het lawaai aanvaardbaar is, daar de trein niet de volledige snelheid heeft wanneer deze de brug passeert.
39.5		TT	De bewoners moeten zich aanpassen aan de veranderde omstandigheden en Prorail dus niet. Dit is de wereld op zijn kop.
40.1		AB	De genoemde havenspoorlijn behoort niet tot de gemeente Rozenburg maar bij het grondgebied van Rotterdam.
40.2		R	In het ontwerpbesluit wordt een opvangtehuis voor gehandicapten besdiren terwijl in het gebied waar de hogere waarden wordt bedongen bevinden zich nog 2 lagere scholen welke ook als geluid gevoelige gebouwen gerekend mogen worden. Volgens het akoestische onderzoek van M+P komt een school n.l. Bramenpad 1 met de meting op 1,5 meter variant 2 op 52dB dat is de laagste score van de hele wijk wat mij niet juist lijkt.
40.3		AA	Bij het punt overwegingen in het ontwerpbesluit geeft Prorail aan dat andere geluidsreducerende maatregelen niet voorhanden zijn. Mijn mening is dat de snelheid verder reduceren ook een geluidsreducerende maatregel is.
40.4		I	In 1997 is de aanvraag voor Hogere Waarde voor 11 woningen nu circa 10 jaar later 565 woningen. Dit geeft de toename van geluidsoverlast duidelijk aan. Prorail mag doorgaan met de geluidsproductie, de omgeving moet zich aanpassen.
40.5		E	De havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie. Dan was het toch wel van belang geweest om daar tijdig, een tunnel, een geluidsarme brug of stiller materiaal in te investeren.
40.6		XX	Veel mensen die in deze industriële omgeving werken komen uit Rozenburg. Deze mensen kunnen niet zonder een goede nacht rust.
40.7		T	In de aanvraag Hogere Waarde wordt rekening gehouden met het feit dat in 2017 45% stilmateriaal op het baanvak zal worden gebruikt. Dit is een aanneme en hiervoor wordt geen enkele onderbouwing gegeven.
40.8		PP	In de voorgaande perioden zijn afspraken gemaakt over het verstrekken van Prognoses en Kwartaalrapportages maar de vervoerders geven aan niet te weten hoeveel wagons en locomotieven per uur de brug belasten. Dit lijkt mij zeer onwaarschijnlijk.
41.1		B	Bewoner verwacht dat het woongenot zeer zal verslechteren door de toenemende overlast van de Calandbrug en de treinen. Nu al ondervindt de bewoner dat men niet meer rustig in de tuin kan zitten. Al jaren ramen en deuren gesloten.
41.2		A	In huis is de geluidsoverlast nu al aanmerkelijk. Bij passering van een trein moet bijvoorbeeld de TV harder.
41.3		XX	Het genoodzaakt zijn op met de ramen dicht te slapen tegen geluidshinder is niet bevordelijk voor de gezondheid van bewoners, zeker gezien een van hen aan astma lijdt.
41.4		F	Waarom is er nog geen actie genomen op het advies een treintunnel onder het Calandkanaal te leggen?

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
41.5	5.1.2e	T	Het op korte termijn inzetten van stiller materieel zou een gunstig effect hebben op de geluidsoverlast.
41.6		AA	Het beperken van de snelheid zal zeker helpen de herrie te reduceren.
41.7		FF	Bewoner is bang dat door het verlenen van de HW zijn woning in de toekomst aanmerkelijk in waarde zal zakken.
42		C	Het is nu al onmogelijk om 's nachts met een open raam te slapen, laat staan als de 2e Maasvlakte gerealiseerd is.
43.1	Anoniem	B	Het woongenot is alleen maar verslechterd, rustig in de tuin zitten is al langere tijd niet meer aan de orde.
43.2	Anoniem	U	Alle aandacht richt zich op het rollend materieel, terwijl dat de brug de grootste veroorzaker is van de geluidsoverlast. Hieraan wordt geen aandacht aan besteed.
43.3	Anoniem	H	Als economisch belang voorgaat zorg dan voor een goede vervanging van de brug.
43.4	Anoniem	JJ	Het probleem wordt bij de burger neergelegd, terwijl geluidsbron niet of onvoldoende wordt aangepakt.
43.5	Anoniem	XX	De relatie met gezondheidsaspecten (slaapverstoring, continue blootstelling aan geluid is slecht voor de gezondheid)
43.6	Anoniem	FF	Geluidshinder is al aanwezig, intensiteit neemt sterk toe in de toekomst, dus ernstige aantasting woongenot, waardedaling woning.
43.7	Anoniem	F	Havenspoorlijn is essentieel voor Nederlandse economie, levert miljaren op. Waarom geen geld investeren in nieuwe brug, tunnel en stil materieel?
43.8	Anoniem	TT	Prorail zorgt eerst voor overlast en moet daarna maatregelen nemen. Het moet zijn, eerst maatregelen en dan minder overlast
44	5.1.2e	C	Bewoner heeft last van treinen die 's nachts rijden tussen 2-3 uur met het raam op een kier.
45		A	Bewoner maakt vanaf dat hij in Rozenburg woont al bezwaar tegen het lawaai overlast veroorzaakt door de treinen over de Calandbrug. Het lawaai is niet afgenomen. Bewoner zit niet te wachten op nog meer lawaai.
46.1	Anoniem	B	Bewoner ervaart geluidsoverlast overdag in de tuin en 's nachts met het raam op een kier. Bepaalde windrichting verergerd het geluid.
46.2	Anoniem	E	Bewoner vindt het onacceptabel dat de overlast toeneemt met de 2e Maasvlakte.
47.1	5.1.2e	A	Bewoner ervaart een toename aan geluidsoverlast.
47.2		B	Bewoner ervaart geluidsoverlast overdag in de tuin en 's nachts met het raam open.
47.3		Y	Maatregelen aan de brug hebben niet veel uitgehaald.
47.4		FF	Waarde van woning wordt negatief beïnvloed door de geluidsoverlast.
47.5		E	Bewoner vindt het onacceptabel dat de overlast toeneemt met de 2e Maasvlakte.
48.1		SS	Tijdens een bijeenkomst in december 2006 in het gemeentehuis van Rozenburg is beloofd door Prorail dat woningen met een gevelbelasting van meer dan 57 dB in aanmerking komen voor gevelisolatie. Deze belofte is niet nagekomen door Prorail. In hoeverre kan ik vertrouwen op de belofte van Prorail?
48.2		AA	Snelheidsverlaging ontmoet bezwaren van diverse aard. Dit wordt gezien als het falen van de organisatie Prorail. Het kan toch niet zo zijn dat de bewoners van dit falen de gevolgen moeten dragen.
48.3		VV	Maatregelen aan de brug cq vervanging van de brug worden van tafel geveegd door overwegende bezwaren van financiële aard. Wat is de onderbouwing hiervan? Het nog niet behalen van het resultaat zou een last van Prorail moeten zijn en niet van de bewoners.
48.4		EE	Moeten de bewoners, als het weer het toelaat, achter de gevelisolatie gaan zitten in plaats van de voor ieder benodigde frisse lucht?
48.5		RR	Wat is de aanvraagwaarde van de hogere grenswaarde?
48.6		T	Wat is stil? Blijft het oude materieel ook rijden? Wie geeft mij (en de provincie) de garantie dat 45% gehaald wordt? Hoeveel is er al geïnvesteerd in stil materieel?
48.7		AA	Wat is het effect van een snelheidsverlaging tot 70 km/uur?
48.8		AA	Kan men er op vertrouwen dat de grens van 80 km/uur niet wordt overschreden?
48.9		A	Bewoner ondervindt overlast doordat machinisten aan hoorn trekken.
49.1		B	Het woongenot verslechterd, rustig zitten in de tuin is er niet meer bij.
49.2	A	Doordat treinen in de toekomst alleen maar meer gaan rijden, zal het geluid steeds toenemen. Het besluit om de hogere grenswaarde te verlenen geeft een vrijbrief aan prorail.	
49.3	GG	Isolatie aan huizen had een oplossing moeten bieden maar heeft ook niet het benodigde effect gehad.	
49.4	F	De havenspoorlijn is voor de economie van groot belang met de komst van de 2e Maasvlakte. Bouw een tunnel zodat de Rozenburgers ook normaal kunnen blijven wonen.	
49.5	FF	De waardedaling van de woningen zal ook wel sterk toenemen.	

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
49.6		I	Ook is in 1997 een aanvraag voor HW ingediend voor 11 woningen, nu zijn dat er 565, hoeveel over 10 jaar?
49.7		E	Uit alles blijkt dat het economisch belang voor gaat op menselijk belang.
50.1		Y	Prorail heeft vele mijnen gebuikt om te trachten de Calandbrug stiller te maken, dit is echter mislukt. Blijkbaar heeft men vantevoren niet goed onderzocht wat de resultaten van de miljoeneninjectie zou zijn.
50.2		GG	Prorail kiest de weg van de minste weerstand door een paar huizen te isoleren en een hogere waarde te mogen gebruiken.,
50.3		AA	De mogelijkheid voor langzamer rijdende treinen treinen is bij voorbaat afgewezen door Prorail. Prorail zou het moeten heroverwegen gezien het feit dat de overlast in de nabije toekomst alleen maar harder gereden gaat worden.
50.4		ZZ	Als door langzamer rijden de capaciteit te laag blijkt te zijn zal een alternatief onderzocht moeten worden, bijvoorbeeld geheel of gedeeltelijk vervoer over water.
50.5		F	Het alternatief van een tunnel is van de hand gedaan om economische redenen. Zelfs met als reden behoud van natuurgebied. De indruk wordt gewekt dat de mensen in de omgeving van de Calandbrug het niet de moeite waard zijn te investeren in een treintunnel.
50.6		E	Bewoner is 35 jaar geleden in Rozenburg komen wonen en gesteld op zijn rust. Hun woongenot is in de laatste jaren erg verslechterd. Zij zijn nu de dupe van de vooruitgang en vinden niet dat het belang van een particulier bedrijf boven het belang van de gemeenschap gesteld kan worden.
50.7		C	Bewoner zegt dat slapen met open raam slecht te doen is.
50.8		B	Bewoner zegt dat in de tuin zitten alleen nog ergernis geeft.
50.9		QQ	Bewoner heeft met eigen geld woning in 2005 laten isoleren. Ergernis dat Prorail dit nu gebkostigd voor omliggende woningen 2 jaar later.
####		FF	Bewoner heeft al aangegeven dat waarde van woning door de Betuwe Route drastisch aan het dalen is. Hoe wordt de bewoner hiervoor gecompenseerd. Bewoner leeft met deze vraag in onzekerheid.
51.1	5.1.2e	TT	Dat de bewoners zich weer gaan aanpassen aan de veranderde omstandigheden (meer treinen) en Prorail niet is de wereld op zijn kop. Prorail moet eerst meer maatregelen treffen zodat bewoners minder overlast wordt bezorgd.
51.2		M	Het is onacceptabel dat wanneer de Geluidskoepel afloopt in 2015 de beschermende norm voor de Gemeente Rozenburg wordt verhoogd naat een HW.
51.3		AA	Naar mening van bewoner zijn er betere maatregelen om de geluidsoverlast te reduceren zoals het verlagen van de snelheid van de treinen tot 60 km/u.
51.4		H	Naar mening van bewoner zijn er betere maatregelen om de geluidsoverlast te reduceren zoals de aanleg van een nieuwe geluidsamere Calandbrug
51.5		LL	Naar mening van bewoner zijn er betere maatregelen om de geluidsoverlast te reduceren zoals het traject van de spoorlijn ter plaatse van de Calandbrug omleggen
51.6		F	Naar mening van bewoner zijn er betere maatregelen om de geluidsoverlast te reduceren zoals aanleg van een tunnel
51.7		T	Waarom 45% stiller materieel en niet 100 %? Waarom niet meteen invoeren? Hoe wordt het gecontroleerd? Wat als het percentage niet gehaald wordt ? Waar is de aanneme van 45% op gebaseerd?
51.8		B	Sterk afnemend woongenot door bewoner zowel binnen als buiten de woning, rustig in de tuin zitten is er niet meer bij.
51.9		FF	Bewoner ervaart waardevermindering van huis en huis wordt moeilijker verkoopbaar.
51.10		XX	Hoe zal er om worden gegaan met emotionele en psychische (slaapstoornissen, continue blootstelling aan geluid) consequenties voor bewoners?
52.1		RR	Hoe kan het dat als de "norm" niet gehaald wordt, we deze even gaan aanpassen?
52.2		FF	Door aanpassen van de geluidsnorm en ook alle negatieve publiciteit zal de waarde van bewoners huis verminderen.
53			Heeft dezelfde zienswijze opnieuw gemaield. Zie nummer 6.
54.1		C	Door geluidsoverlast onmogelijk om met raam open te slapen.
54.2		AA	Waarom wordt er geen 60 km/uur gereden?
54.3		B	Door lawaai is tuin onbruikbaar geworden.
54.4		FF	Bewoner wordt niet schadeloos gesteld voor waardedaling van huis.
55.1		C	Bewoner ondervind geluidsoverlast en is genoodzaakt te slapen met de ramen dicht.
55.2		G	Langs andere delen van de Betuwe Route worden soms voor slechts enkele woningen maatregelen genomen zoals geluisschermen of verdiept aanleggen van de spoorbaan. Waarom hier niet? Bijvoorbeeld 250 meter langs de Merseyweg om heel zuidwest Rozenburg af te schermen

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
55.3		B	Bij de huidige snelheid van 60 km/uur kan men elkaar met name bij zuidwestenwind elkaar in de tuin slecht verstaan.
55.4		D	Bewoner nodigd uit om snachts te komen meten in de slaapkamer. Het geluid is oververdovend.
55.5		XX	Geluidsoverlast is schadelijk voor de gezondheid en nachtrust van bewoners.
55.6		I	De toename in geluid is bewezen door de aanvraag HW in 1997 voor 11 woningen en nu voor 565woningen.
55.7		FF	Door stijging van geluidshinder in de komende jaren is bewoner bang voor waardedaling huis.
55.8		T	In 2017 zal er 45 % stil materieel zijn, hoeveel geluidsgeweld moeten we voor 12017 ondergaan?
55.9		M	Het is niet acceptabel dat als in 2015 de Geluidskoepel afloopt wij worden blootgesteld aan een hogere geluidsnorm.
####		AT	Geen snelheidsverlaging van 60 naar 80 km / uur volgens prorail vanwege treinen die te dicht op elkaar komen te zitten is een oneigenlijk argument. De brug moet tenslotte ook open voor de scheepvaart
55.1		F	Waarom is er niet voorvarend begonnen aan een tunnel zoals bij de Vondelingenweg?
56.1		A	Ernstige aantasting van woongenot nu en in de toekomst door geluidsoverlast.
56.2		FF	Waardedaling woning
57.1		TT	HW verlenen geeft alle ruimte aan Prorail maar is niet in belang van de buurt.
57.2	5.1.2e	AA	Snelheidsbeperking van treinen heeft een veel groter effect dan isolatiemiddelen omdat het het geluid bij de bron aanpakt.
57.3		A	Ernstige aantasting van woongenot nu en in de toekomst door geluidsoverlast.
57.4		FF	Waardedaling woning
57.5		B	Rustig in de tuin zitten is er niet meer bij.
57.6		F	Waarom is er tegelijk met de Thomassentunnel geen spoortunnel aangelegd.
58.1		MM	zal de HW Door slijtage aan de brug in de toekomst steeds verhoogd worden?
58.2		E	Economisch belang van de Havenspoorlijn moet de bouw van een tunnel of een omleiding mogelijk maken.
58.3		TT	De bewoner moet zich aanpassen aan de veranderde omstandigheden en Prorail niet. Dat is de wereld op zijn kop.
58.4		B	Woongenot is alleen maar verslechterd. In de tuin zitten is er niet meer bij.
58.5		F	Pak het geluid aan bij de bron en bouw een tunnel.
58.6		LL	Verleg het trace van de Havenspoorlijn.
58.7		AA	Snelheids beperking pakt het geluid bij de bron aan.
58.8		XX	Geluidsoverlast is schadelijk voor de gezondheid en nachtrust van bewoners.
58.9		FF	Waardedaling woning
58.10		AG	Isolatie van woningen biedt geen oplossing voor geluidsoverlast
59.1	Anoniem	I	In 1997 is de aanvraag voor hogere waarde gedaan voor 11 woningen, nu ca. 10 jaar later voor 565 woningen. Dit geeft de toename van geluidsoverlast duidelijk aan. In meer dan 10 jaar is dit her resultaat, Prorail mag doorgaan met toename van geluidsproductie, de omgeving dient zich maar aan te passen.
59.2	Anoniem	H	Mocht het economisch belang voorrang hebben, dient er voor een goede vervanging van de brug zorg gedragen te worden.
59.3	Anoniem	FF	Geluidshinder os al aanwezig, de intensiteit hiervan neemt sterk toe en zal in de toekomst nog sterker toenemen, conclusie ernstige aantasting van het woongenot en een waardedaling van de getroffen woningen.
60.1		A	Bewoner ondervind al jaren veel hinder van het treinverkeer op de Calandbrug en zie dit helaas, maar niet graag, verergeren. Het lawaai van de Calandbrug neemt al jaren toe en de maatregelen tot dusver hebben geen invloed. De situatie met een toename van het aantal treinen in combinatie met de verhoogde grenswaarde is echt te gek voor woorden en moet worden tegengegaan.
60.2		Z	Niet eens gesproken over combinatiegeluid met de snelweg, CDMR terminal en zeeschepen die uren liggen met de motor aan.
60.3	5.1.2e	B	Buiten zitten in de tuin is niet meer te doen voor bewoner
60.4		C	een raam open 's nachts is niet meer te doen voor bewoner
60.5		FF	Rozenburg kent al leegloop en verloedering door deze situatie. Dit is niet vreemd, want ook wij kijken al buiten Rozenburg, maar worden gekweld door een waardevermindering van onze woning.
60.6		F	Een treintunnel is wat nodig is. Dit is naast een fatsoenlijke geluidsooplossing ook direct een logistieke verbetering voor het knelpunt Calandbrug.
61.1	Anoniem	TT	Het HW besluit geeft de ruimte aan Prorail maar gaat voorbij aan het persoonlijk belang en dat van de buurt.
61.2	Anoniem	AA	Tijdelijke snelheidsbeperking van de trein op de brug tot b.v. 2017 is een bestrijding van de geluidsoverlast aan de bron.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
61.3	Anoniem	T	Er wordt geen onderbouwing gegeven voor het feit dat in 2017 45% stil materieel op het baanvak zal worden gebruikt.
61.4	Anoniem	A	Geluidshinder is al aanwezig, intensiteit neemt sterk toe in de toekomst, dus ernstige aantasting woongenot
61.5	Anoniem	XX	Aantasting van de nachtrust, woongenot en continu blootstelling aan geluid is slecht voor de gezondheid.
62.1	5.1.2e	A	Bewoner ondervind toenemende geluidsoverlast van de Calandbrug ondanks de maatregelen aan de brug en het zal door de 2e Maasvlakte alleen toenemen.
62.2		B	Isolering werkt alleen binnen de woning bewoners wonen enige honderden meters van brug en kunnen niet met een prettig gevoel van rust buiten verblijven, zeker met de toename aan het aantal treinbewegingen de komende jaren.
62.3		AL	Prorail heeft aangegeven niet 60 ipv 80 km per uur te kunnen rijden vanwege het aantal treinbewegingen en situaties waarbij opstoppingen ontstaan. Maar wat als er boten willen passeren? Ook dan ontstaan er problemen.
62.4		F	Om de hinder aan bewoners op te heffen en van het passeren van schepen af te zijn is een spoorwegtunnel de beste optie. Zoals de Botlektunnel.
62.5		FF	Waardedaling en onverkoopbaarheid woning westelijk deel Rozenburg.
62.6		AM	Wat gebeurt er en waar ligt de grens waar huizen geïsoleerd moeten worden?
62.7		AN	Hoe hoog zal het bedrag worden als er planschade ingediend wordt?
62.8		AK	Bij toeneming van fabrieksruis, autoverkeer en de trein is het niet meer prettig.
63.1		Anoniem	A
63.2	Anoniem	AA	Overlast zou minder zijn als treinen langzamer gingen rijden.
63.3	Anoniem	C	Kan 's nachts geen raam open houden
63.4	Anoniem	B	Kan niet meer rustig in de tuin zitten.
63.5	Anoniem	Y	Maatregelen aan brug hebben niet geholpen
63.6	Anoniem	FF	Waardedaling woning door de geluidsoverlast.
63.7	Anoniem	E	Vind het onacceptabel dat de overlast toeneemt door de bouw van de 2e Maasvlakte.
63.8	Anoniem	XX	De relatie met gezondheidsaspecten zoals slaapverstoring, continue blootstelling aan geluid is slecht voor de gezondheid.
63.9	Anoniem	F	Een nieuwe tunnel voor het lawaai in plaats van de brug.
64.1	Anoniem	A	Woongenot is sinds 1997 alleen maar verslechterd door de toenemende railverkeerslawaai.
64.2	Anoniem	B	Rustig in de tuin zitten is al geruime tijd niet meer aan de orde.
64.3	Anoniem	C	's Avonds en 's nachts kunnen er geen ramen open wat met name in de zomermaanden erg vervelend is.
64.4	Anoniem	FF	Waardedaling woning door de geluidsoverlast.
64.5	Anoniem	AM	Bewoners van Balsemien 1 t/m 7 zijn niet in aanmerking gekomen voor geluidsisolerende maatregelen, hoewel vlak achter de brug gelegen.
65.1	Anoniem	B	Zolang wij een gesprek moeten stoppen als wij in de tuin zitten, omdat er een trein voorbij rijdt, is voorgestelde oplossing onacceptabel.
65.2	Anoniem	D	Bewoners worden zomers wakker rond 4 uur van voorbij rijdende treinen.
65.3	Anoniem	XX	Relatie tussen geluidsoverlast en gezondheid.
65.4	Anoniem	TT	Raar dat er eerst overlast bezorgd wordt en een hogere waarde wordt aangevraagd ipv geluidshinder aan te pakken.
65.5	Anoniem	JJ	Ipv kijken naar isolatie en de treinen moet er gekeken worden naar de brug die de geluidsveroorzaker is.
65.6	Anoniem	T	45% stil materieel is niet voldoende 55% zorgt nog steeds voor overlast.
65.7	Anoniem	E	Economisch belang van havenspoorlijn moet investering in nieuwe brug, tunnel of stiller materieel mogelijk maken. De bewoner is de dupe.
65.8	Anoniem	FF	Waardedaling woning door toenemende geluidsoverlast.
66.1	Anoniem	AH	De HW zijn afwijkingen van de wettelijke norm, welke dient om bewoners te beschermen tegen treinlawaai. wij verzoeken u om de bescherming.
66.2	Anoniem	L	Het probleem is niet nieuw. Omwonenden klagen al land bij de DCMR over de herrie.
66.3	Anoniem	C	Nachts met het raam open slapen is onmogelijk vanwege het lawaai.
66.4	Anoniem	B	Bewoner wil rustig van tuin genieten in de zomer zonder lawaai.
66.5	Anoniem	AO	Bewoner wil TV kunnen kijken zonder het volume op te moeten schroeven.
66.6	Anoniem	A	Door toenemend aantal passages van treinen neemt geluidsoverlast in de laatste 30 jaar steeds toe.
66.7	Anoniem	AP	565 huishoudens zijn de dupe omdat Prorail de effecten van het lawaai van de brug verkeerd heeft ingeschat.
66.8	Anoniem	F	Er had een spoorbuis naast de Tomassentunnel gelegd moeten worden.
66.9	Anoniem	Y	Eerdere operaties om de brug stiller te maken zijn teleurstellend afgerond

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
67.1	Anoniem	B	Veel lawaai als je rustig in de tuin Zit.
67.2	Anoniem	AA	Laat treinen met een lagere snelheid en frequentie rijden/
68.1	Anoniem	A	Woongenot is verslechterd door de toenemende railverkeerslawaai. Rustig gesprek is niet mogelijk als trein voorbij dendert.
68.2	Anoniem	B	Genieten van de tuin is niet meer mogelijk.
68.3	Anoniem	E	Economisch belang gaat boven het belang van de bewoner.
68.4	Anoniem	XX	Gezondeheid (gehoorsklachten) aspecten van geluidsoverlast.
68.5	Anoniem	C	Men kan niet goed ventileren 's nachts want bij elke trein is men wakker.
68.6	Anoniem	TT	De problemen worden bij ons neergelegd want Prorail kan of wil hier niets meer aan doen.
69.1	Anoniem	H	Als economisch belang voorgaat zorg dan voor een goede vervanging van de brug zodat geluidsoverlast beperkt blijft.
69.2	Anoniem	TT	Het kan niet zo zijn dat de bewoners zich maar moeten aanpassen aan de veranderde omstandigheden. Dat is de omgekeerde wereld.
70.1		A	Er wordt inbreuk gedaan op mijn woongenot.
70.2		B	Ik kan niet meer rustig in de tuin met mijn vrouw praten vanwege de geluidsoverlast
70.3		D	Mijn kinderen worden hier ook 's nachts wakker van.
71.1		A	Ernstige geluidshinder door spoorbrug in de woonkamer, stoort vreselijk.
71.2		B	Geluidshinder in de tuin waardoor een gesprek niet mogelijk is.
71.3		AO	Geluid van de trein komt boven TV uit.
71.4		C	In de slaapkamer hoort met het geluid van de trein en is bewoner genoodzaakt met het raam dicht te slapen.
71.5		XX	Geluidsoverlast is niet bevordelijk voor de gezondheid.
71.6		E	Economisch belang wordt boven gezondheid van bewoner gesteld.
71.7		AA	Prorail geeft aan niet langzamer te willen rijden over de brug omdat dit te veel geld kost.
71.8		AQ	Men rijdt met zeer zware oude en nieuwe dieseltreinen terwijl er een bovenleiding is aangelegd.
71.9		TT	De problemen van Prorail hoef ik niet op mijn bord te krijgen.
####		T	Ongelooft in het vervangen van materieel in de termijnen en hoeveelheden die men aangeeft.
71.1		FF	Waardedaling woning
71.1		F	Waarom wordt er geen nieuwe spoortunnel gegraven? Voor geluidsreductie nu en in de toekomst.
71.1		AK	In de omgeving is al zeer veel lawaai van de snelweg, van schepen die voorbij varen, van het lossen van de Roro schepen en de olieindustrie met stankoverlast vind ik meer dan genoeg overlast voor mijn woonomgeving.
72.1		B	We kunnen niet meer in de tuin zitten
72.2		D	Van slapen komt ook weinig
72.3	5.1.2e	Y	Het veranderen van de brug heeft niet geholpen
72.4		FF	Onze woning is niet meer verkoopbaar dus minder waard
72.5		E	Dit ten behoeve van de tweede maasvlakte
73.1		GG	Waren het aantal metingen (populatie) voldoende voor een Gauss-kromme? Zijn de 4% boven- en onderextremen bestudeerd om de oorzaak vast te stellen? Is er een oscillatiepatroon* vastgesteld? Verzoek om meer onderzoek.* De oscillatie heeft ruweg een verhoging doordat wind gedragen geluid en niet wind gedragen geluid elkaar treffen met 4% verschil en afhankelijk van de frequentie en windrichting geeft dit spikes in de geluidmeting en -beleving.
73.2		AA	Een snelheidsvermindering van 80 km/h naar 60 km/h over een traject van 2,5 km over de brug zou een verlaging van 60 dB naar 45 dB teweegbrengen. Dit geeft slechts een vertraging van 40 seconden per trein. Bijkomend voordeel is het afnemen van de hoeveelheid hamerslagroest als onderdeel van fijnstof. Met een kleinere verspreidingsafstand.
73.3		AA	Het economisch- en veiligheids argument om niet te hoeven investeren in een baanvakbeveiliging is onterecht.
73.4		U	Is er een naadloze vergrendeling van de rails na het weer dichtgaan van de brug?
73.5		MM	De restwaarde van de brug is geen argument om de brug te handhaven en heeft niets met geluidsoverlast te maken.
73.6		NN	wie zorgt er voor de naleving van de binnenwaarden? Provincie, Gemeente of Prorail?
73.7		OO	Bewoner eist in de gelegenheid te worden gesteld bezwaar te maken met alle argumenten en dat zijn constructieve bijdrage door de initiatiefnemer wordt ondersteund.
73.8		E	Laat geen extra treinen toe behalve in het geval van calamiteit. Geef vanaf nu prioriteit aan binnenvaart en de kleine kustvaart.
73.9		FF	Als de HW wordt toegekend wil bewoner complete onteigening en onbewoonbaar verklaring van de zone.
73.10		D	Geen treinen tussen 00 en 06 h.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
73.11	5.1.2e	G	Vervang van de gladde windkeringvlakken door een heuvel en door RWS laten herbeplanten met de bomen die ze bij de aanleg van de Thomassentunnel geroid hebben.
74.1		GG	Waren het aantal metingen (populatie) voldoende voor een Gauss-kromme? Zijn de 4% boven- en onderextremen bestudeerd om de oorzaak vast te stellen? Is er een oscillatiepatroon* vastgesteld? Verzoek om meer onderzoek.* De oscillatie heeft ruweg een verhoging doordat wind gedragen geluid en niet wind gedragen geluid elkaar treffen met 4% verschil en afhankelijk van de frequentie en windrichting geeft dit spikes in de geluidmeting en -beleving.
74.2		AA	Een snelheidsvermindering van 80 km/h naar 60 km/h over een traject van 2,5 km over de brug zou een verlaging van 60 dB naar 45 dB teweegbrengen. Dit geeft slechts een vertraging van 40 seconden per trein. Bijkomend voordeel is het afnemen van de hoeveelheid hamerslagroest als onderdeel van fijnstof. Met een kleinere verspreidingsafstand.
74.3		AA	Het economisch- en veiligheids argument om niet te hoeven investeren in een baanvakbeveiliging is onterecht.
74.4		U	Is er een naadloze vergrendeling van de rails na het weer dichtgaan van de brug?
74.5		MM	De restwaarde van de brug is geen argument om de brug te handhaven en heeft niets met geluidsoverlast te maken.
74.6		NN	wie zorgt er voor de naleving van de binnenwaarden? Provincie, Gemeente of Prorail?
74.7		OO	Bewoner eist in de gelegenheid te worden gesteld bezwaar te maken met alle argumenten en dat zijn constructieve bijdrage door de initiatiefnemer wordt ondersteund.
74.8		E	Laat geen extra treinen toe behalve in het geval van calamiteit. Geef vanaf nu prioriteit aan binnenvaart en de kleine kustvaart.
74.9		FF	Als de HW wordt toegekend wil bewoner complete onteigening en onbewoonbaar verklaring van de zone.
74.10		D	Geen treinen tussen 00 en 06 h.
74.1		G	Vervang van de gladde windkeringvlakken door een heuvel en door RWS laten herbeplanten met de bomen die ze bij de aanleg van de Thomassentunnel geroid hebben.
75.1		I	In 1997 is de geluidsbealsting op de woning vastgesteld op 59 bB. En nu blijkt de geluidsbealsting 62 bD. Hoe kan dat?
75.2		G	Het aanleggen van een hoge, dikke geluidswal (zoals langs de snelweg bij Rotterdam Ommoord/Zevenkamp) of beter toereikend geluidsscherm (zoals over de A16 bij Dordrecht) is nooit bespreekbaar geweest.
75.3		AA	Ook een snelheidsreductie van de treinen op dit traject is onbespreekbaar. Niet omdat het niet haalbaar is maar omdat het een principekwestie is volgens Prorail. Wie geeft hun beslisrecht hierover?
75.4		T	De aanname over stil materieel is ons inziens een zwak punt. Een partij die de klachten van de burgers serieus neemt zou eisen stellen en doet geen aannames. Laat geen materieel na 2010 toe dat niet stil is.
75.5		F	Opbrengsten Havenspoorweg en Betuwe Route moeten genoeg zijn om een tunnel te bouwen. Ook geen last van scheepvaart, dus win-win situatie.
75.6		AR	Ontevreden over isolatie maatregelen aan woning. Woonconfort afgenomen en onvoldoende frisse lucht door suskasten.
75.7		C	Genoodzaakt met open raam te slapen met de herrie.
75.8		B	In de tuin is het steeds slechter vertoeven terwijl we belasting betalen.
75.9		FF	Waardedaling woning
75.1		XX	Stress door het geluid en de procedures is slecht voor de gezondheid.
75.1		AH	Het zou fijn zijn als wij eens beschermd werden tegen de schijnbaar onbeperkte macht van Prorail.
75.1		I	Het feit dat Prorail eerst 11 woningen aanwees voor een HW en nu 565 geeft aan dat er van kennis van zaken of een vooruitziende blik geen sprake is.
75.1		K	Wij gaan er van uit dat de Provincie zich zeer terughoudend opstelt bij het vertrouwen van prorail.
76.1		A	Woongenot wordt ontoelaatbaar aangetast door geluidsoverlast. Toekennen HW niet acceptabel.
76.2		C	Bij zomerse temperaturen kan ik 's nachts geen slaapkameraam open zetten door overmatig spoorgeluid.
76.3		B	Bij het treffen van geluidsvoorzieningen gaat men geheel voorbij aan het woongenot rondom het huis.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
76.4		AS	De gemeentelijke OZB belasting is gebaseerd op het woongenot van huis-, tuin- en omgeving. Deze belasting zou dan ook met 50% verminderd moeten worden.
76.5		G	Door economisch belang van de Havenspoorlijn moet het toch mogelijk zijn om ipv aanpassingen aan ruim 500 woningen, een geluidsscherm te plaatsen bij de Calandbrug.
76.6		FF	Waardedaling woning
77.1		A	Woongenot verslechterd en het geluid zal in de toekomst alleen maar toenemen.
77.2		B	Gezellig in de tuin een praatje maken is er niet meer bij. Zeker niet als treinen in de toekomst meer gaan rijden.
77.3		AH	Naar mijn mening krijgt de Prorail een vrijbrief als er een besluit wordt genomen om een hogere grenswaarde te verlenen.
77.4		AG	Isolatie van huizen lost het probleem niet op.
77.5		F	De Havenspoorlijn is belangrijk voor de economie, waarom geen tunnel?
77.6		FF	Waardedaling woning.
77.7		I	Er is in 1997 ook al een HG ingediend voor 11 woningen. Hoeveel worden dat er in de toekomst?
77.8		E	Uit alles blijkt dat het economische belang voorgaat boven menselijk belang.
78.1		AH	De HW zijn toch ooit niet voor niets ingesteld? Dat was toch om mensen te beschermen tegen dit soort omstandigheden (meer lawaai, toenemend treinverkeer in de komende jaren).
78.2		AA	Door 60 km /uur te rijden kan het lawaai binnen de huidige waarde blijven maar dat is voor Prorail onaangaabel vanwege economisch belang?
78.3		B	Wat als wij zomers in de tuin zitten en er denderd om de 10 minuten een trein met veel kabaal voorbij?
78.4		AT	Waarom geen lagere snelheid maar wel de brug open laten gaan voor scheepvaart?
78.5		F	Waarom geen extra tunnelbuis naast de Thomassentunnel?
78.6		C	Een raam open zetten in de slaapkamer is onmogelijk. En het lawaai is met rolluiken niet eens weg!
78.7		I	Dat er in 1997 een HW is aangevraagd voor 11 woningen en nu voor 565 geeft aan dat er een toename van geluidsoverlast is.
78.8	5.1.2e	FF	Waardedaling woning.
78.9		TT	Prorail lukt het niet om aan de norm te voldoen, dus zijn zij gerechtigd om HW aan te vragen? Dat is in onze ogen echte de omgekeerde wereld.
79.1		F	De bevolking heeft voorgesteld de trein door een tunnel te rijden. Men gaf aan dat dit niet kon vanwege de kosten. Nu heb ik begrepen dat dat wel een mogelijkheid was geweest.
79.2		TT	Ontwerpbeslissing HW is de meest onelegante oplossing met als gevolg meer railverkeerslawaai voor de Rozenburgse bevolking. Wanneer een voetballer voortdurend naast schiet maken we het doel toch ook niet groter?
79.3		B	Kan niet meer rustig in de tuin zitten.
79.4		C	Slapen met open raam niet meer mogelijk.
80.1		A	Het te nemen besluit zal de leefsituatie van een grote groep inwoners verslechteren wegens geluidsoverlast en veiligheidsrisico's.
80.2		R	Twee in de bewuste zone gelegen scholen ontbreken op de lijst met adressen waarvoor HW wordt gevraagd. Dit is te onrecht omdat deze in de Wet geluidshinder worden aangeduid als andere geluidsgevoelige gebouwen.
80.3		TT	De in het besluit aangevoerde overwegingen, het ontbreken van nadere uitwerkingen en de verwachte praktische en financiële bezwaren van Prorail lijken wel concrete belangen van ruim 1500 mensen te verdringen.
80.4		AA	Naar onze mening is het belang van het niet stijgen van de geluidsoverlast als gevolg van het toestaan van 80 km/uur ipv 60 km/uur voor de bewoners juist enorm groot vanwege de impact op de kwaliteit van hun wonen en leven.
80.5		AK	Twijfels bij punt 10.5 van de bijlage dat er geen sprake is van toename van de gecumuleerde geluidsbelasting op de gevels.
80.6		T	45% stiller materieel in 2017 wordt mogelijk niet gehaald, zegt Prorail zelf. Naar onze mening is zowel de 3% stiller materieel per jaar als de 45% in 2017 te vrijblijvend.
80.7		AU	Opmerkelijk zijn de Genoemde investeringen in baanbeveiliging nodig om treinen dichter op elkaar te laten rijden bij 60 km/uur van tientallen miljoenen heeft geen onderbouwing. Moet dit stukje spoor daar toch al niet van zijn voorzien?
80.8		AV	De bezwaren van financiële aard die permanente snelheidsreductie op de Calandbrug en/of verschuiving nacht-dag ontmoet zijn evenmin uitgewerkt (punten 2 en 3 van memo 20 -08-08).
80.9		AT	Dat brugopeningen en stagnaties elders niet meer ingehaald kunnen worden vinden wij als overweging niet overtuigend maar wel relevant voor wat betreft het toestaan van meer geluidsoverlast voor het stukje spoorweg bij en op de Calandbrug.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
80.10		JJ	Prorail zou gehouden moeten worden om vooral het veroorzaken van het geluid permanent aan de bron aan te pakken.
80.11		AK	Met het oog op de al aanwezige cumulatie van industrie-, wegverkeer- en railwaaai zou door Prorail het maximale nagestreed moeten worden voor wat betreft het voorkomen van geluidshinder in de vorm van permanente maatregelen aan de bron.
80.12		O	Niet alleen bewoners in deze (ontwerpbesluit HW) zone hebben direct baat bij bron maatregelen maar ook voor het voorkomen van extra geluidsoverlast voor nog veel meer Rozenburgers.
80.13		B	De mogelijkheid om geluidwering van gevels etc. is geen 100% oplossing. Het lost overlast buiten de woning en op het school plein niet op. Vooralde piekbelasting is ondragelijk.
80.14		FF	Waardedaling van woningen geschat op 13 tot 20 miljoen euro.
80.15		T	Harde afspraak inzet stiller materieel nodig.
81.1		TT	Prorail wil de hogere waarde laten vaststellen omdat de brug niet stiller gemaakt kan worden. De overlast van de treinen neemt alleen maar toe. De maatregelen aan de brug om die overlast te beperken zijn bereikt, er zijn geen mogelijkheden meer om de brug stiller te maken. Aangezien in de toekomst er nog meer treinen over deze brug gaan rijden, zal de overlast alleen maar toe nemen. Op deze manier moeten de bewoners zich gaan aanpassen terwijl dat de taak van prorail moet zijn. In 1997 was de aanvraag voor hogere waarden voor 11 woningen, nu voor 565 woningen! Duidelijk voorbeeld van de toename van geluidsoverlast! Het resultaat van meer dan 10 jaar is dat Prorail mag doorgaan met geluidsproductie, de omgeving moet zich maar aanpassen.
81.2		B	Ons woongenot is alleen maar verslechterd, rustig in de tuin zitten is er al lang niet meer bij, en zal alleen nog verslechteren.
81.3		AA	Door het besluit om hogere waarden te verlenen gaat Prorail voorbij aan het belang van de bewoners van de buurt. Isolatie van de huizen mag een oplossing lijken maar een veel groter effect zal een snelheidsbeperking van de treinen op de brug zijn, dit pakt de geluidsoverlast aan bij de bron.
81.4		U	De aandacht gaat naar het rollend materieel maar de brug blijkt de grootste veroorzaker van de geluidsoverlast. Hieraan wordt weinig aandacht besteed.
81.5	5.1.2e	H	Als het economische belang zo groot is, zorg dan voor een goede vervanging van de brug.
81.6		T	In de aanvraag Hogere Waarden wordt rekening gehouden met het feit dat in 2017 45% stil materieel op het baanvak gebruikt zal worden. Echter dit is een aanname, er wordt geen enkele onderbouwing gegeven.
81.7		M	De geluidskoepel (overeenkomst Gemeente Rozenburg en Prorail betreffende de hoogte van het geluid op de Calandbrug) loopt af in 2015, terwijl in de aanvraag Hogere Waarden rekening wordt gehouden met een verlenging van de levensduur van de brug van 2017 naar 2020. Dit betekent dat, na afloop de het convenant, de beschermende norm van de Gemeente Rozenburg wordt overgenomen door de hogere geluidsnorm volgens de wettelijke regeling, hetgeen dan weer een hogere geluidsoverlast geeft aan de inwoners van Rozenburg. Dit is een onacceptabel gevolg van deze procedure.
81.8		XX	De relatie met gezondheidsaspecten zoals slaapverstoring, continue blootstelling aan geluid is slecht voor de gezondheid.
81.9		FF	Er is altijd al geluidshinder aanwezig, intensiteit neemt sterk toe in de toekomst dus: *ernstige aantasting woongenot *waardedaling woning.
81.10		T	Waarom wordt het materieel niet eerder vervangen dan pas 45% in 2017, is dit niet eerder mogelijk?
81.11		E	Voor de Nederlandse economie is de Havenspoorlijn essentieel, levert miljarden op. Waarom wordt er dan geen geld geïnvesteerd in nieuwe brug of tunnel en stil materieel?
81.12		AA	Waarom geen maximale snelheid voor de treinen van 60km op de brug?
82.1		E	Prorail heeft het woongenot van ondergetekende ernstig aangetast door op een niet adequate manier om te gaan met de door haar veroorzaakte toename van de geluidsbelasting in onderhavig gebied. Het toekennen van hogere waarden geeft Prorail opnieuw mogelijkheden haar akoestische vervuiling uit te breiden en een blijvende claim te leggen op het toch al zo broze milieu van dit gebied. Het is derhalve volstrekt onaanvaardbaar dat u als provinciaal bestuurders dit laat gebeuren omdat het economisch belang hoe dan ook zou moeten prevaleren. Toekennen van hogere waarden impliceert minachting voor uw electoraat dat ervan uitgaat dat zij mensen heeft gekozen die verantwoordelijk en competent genoeg zijn deze zaak op te lossen vooral in het voordeel van de burger omdat hij/zij in voornoemde zaak:
82.2		B	Haar algemeen welzijn ziet verslechteren, veroorzaakt door veelvuldige blootstelling aan te hoge geluidsnormen en gebrek aan recreatiemogelijkheden in de tuin.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
82.3	5.1.2e	AA	Het onzinnig vindt om te moeten wijken voor een bedrijf dat onvoldoende wil mee werken aan alternatieven om de geluidsbelasting te reduceren door op dit deel van het tracé bijvoorbeeld een snelheid van max. 60 km te hanteren. Proeven hebben uitgewezen dat dit de geluidsbelasting sterk terugbrengt, sterker dan de voorbije werkzaamheden aan de brug die nagenoeg geen effect hebben gesorteerd. Flexibilisering van de rijtijden kan deze geringe vertraging, elders op het tracé, goedmaken.
82.4		FF	Haar financiële positie ziet verslechteren omdat de waarde van hun pand drastisch zal verminderen. Toekennen van de hogere waarden belast in financieel opzicht ook de provincie omdat zij claims kan verwachten vanwege haar participatie in deze zaak.
82.5		H	Zal moeten ervaren dat alle door Prorail voorgestelde aanpassingen aan en op het beoogde tracé zoals o.a. stiller rollend materieel slechts marginaal zullen blijken en niet leiden tot ingrijpende verbeteringen. Slechts vervanging van de Calandbrug, als bron van alle ellende, kan het probleem verhelpen.
82.6		K	Kortom om de leefbaarheid enigszins te behouden in Rozenburg mag u als bestuurders van de provincie, alleen al gezien vanuit morele gronden, geen toestemming verlenen voor de hogere waarden railverkeerslawaai omdat dit er gewoonweg niet meer bij kan. De rek is eruit in een gemeente waar geen moment meer sprake is van enige rust. Vanuit dit perspectief gezien dient u uw verantwoordelijkheid te nemen en af te zetten tegen een bedrijf dat puur uit economische motieven een samenleving schoffeert en daar bij weigert de echt noodzakelijke maatregelen te nemen die op de korte en lange termijn zullen leiden tot een leefbaar Rozenburg.
83.1		A1	De mate van geluidsreductie is niet te voorspellen omdat voor veel nieuwe wagons nog geen emissie waarden bekend zijn, ook niet van de fabrikant. De emissiemetingen gedaan aan wagons zijn niet specifiek gedaan op stalen kunstwerken of van toepassing op stalen kunstwerken met een geluidsprofiel zoals de Calandbrug. Derhalve is het niet plausibel dat de voorspelling voor 2017 haalbaar is of haalbaar is te achten.
83.2		A3	Aanzienlijke investeringen baan beveiliging: Deze investeringen zijn helemaal niet nodig. Het nieuwe baanbeveiligings systeem (ERTMS level 1 en later zelfs level 2) dat in werking treedt zodra de electrificatie van het havenspoor een feit is voorziet weldegelijk in dichtere rijden. Het langzaam rijden is dus wel degelijk een mogelijke procesmaatregel. Bovendien is het nieuwe systeem juist efficiënter als er langzamer gereden wordt omdat daardoor de remweg van de treinen korter is en de treinen veiliger dichtere rijden. Zo kan de capaciteit van het spoor verhoogd worden terwijl de geluidsemisatie omlaag gaat. Waarom keyrail niet langzamer wil rijden is me dus geheel onduidelijk.
83.3		A4	Bezwaren van financiële aard/voortijdig vervangen brug. Daar hebben de mensen die last hebben van het lawaai totaal geen boodschap aan. De huidige problematiek is niet iets wat maar kort bekend is. Al sinds de jaren 60 is het probleem bekend en er is absoluut onvoldoende opgeanticipeerd door de provinciale en nationale overheid alsmede de spoorwegen. Men heeft voldoende tijd gehad om tot een oplossing te komen, 40 jaar lijkt me wel voldoende! Dat men het heeft laten liggen is NIET de schuld van de Rozenburgers.
83.4		A5	Andere geluidsreducerende maatregelen: Deze zijn wel degelijk voorhanden - Anti geluid
83.5		A6	Plaatsing hoge geluidsschermen
83.6		A7	Plaatsing geluidsdempend groen
83.7		A8	Invloed hoogst toelaatbare geluidsbelasting op de gecumuleerde geluidsbelasting Deze heeft wel degelijk grote invloed op de gecumuleerde geluidsbelasting omdat: Het aantal baanbewegingen zeer sterk toeneemt en dat daardoor het aandeel van de hoogst toelaatbare geluidsbelasting zeer sterk toeneemt. met andere woorden: De tijd dat er sprake is van waarden waarop de hoogst toelaatbare geluidsbelasting van toepassing is neemt toe en vertegenwoordigt daardoor een veel groter aandeel in de cumulatieve waarde. Daardoor neemt de geluidbelasting onaanvaardbaar toe.
83.8		A9	Tevens zijn de metingen gedaan aan de Calandbrug niet gedaan met de nieuwe elektrische locomotieven op 25KV die treinen kunnen trekken die langer zijn dan de hele brug zelf. Het feit dat van deze locs emissiewaarden bekend zijn wil niet zeggen dat deze te gebruiken zijn in deze specifieke situatie.
83.9		A10	Keyrail spreekt over 120 bewegingen op de betuweroute. In 2009 Aangezien er veel met deel treinen gereden wordt op het havenspoor verdrievoudig ik dit getal, volgens mijn waarnemingen is dit correct. Een gemiddelde passage duurt 2 minuten met 2 minuten bedoel ik waarden binnen de cumulatieve waarde. Van deze 2 minuten is 1 minuut equivalent aan de hoogst toelaatbare waarde dat is een totaal van 360 minuten. Dat impliceert dus dat er bijna 1/4 oftewel 6uur (!!!) van een etmaal sprake is van waarden die gelijk staan aan de hogere grenswaarde, dat is een zeer groot aandeel. Als ik het aantal spoorbewegingen niet zou verdrievoudigen is er nog steeds sprake van 2 uur geluid gelijk aan de hogere grenswaarde, nog steeds een heel groot aandeel.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
83.10	5.1.2e	A11	Tijdelijk ontbreken van toestemming minister ( art 4.4 lid 2 RMV 2006 ) De metingen zijn NIET conform de wet er zijn (deel) metingen niet gedaan of de resultaten daarvan zijn niet meegenomen. Ik doel hiermee op het niet meten van afscherming en reflectie. Deze metingen zijn juist cruciaal daar deze van zeer grote invloed kunnen zijn. Overal waar geluid tegen oppervlaktes valt ontstaan reflecties, deze reflecties kunnen precies in fase aankomen met direct geluid bij een andere oppervlakte waardoor het geluid met wel 3 DB(a) kan toenemen. Andersom is natuurlijk ook mogelijk als het indirecte geluid van reflecties geheel of gedeeltelijk uit fase bestaat kan er geluidsreductie ontstaan.
83.11		A12	Ook het specifiek voor Rozenburg toegepaste overdrachtsmodel voorziet niet in lopende en staande of in en uit fase staande golven daar de waarden lineair geëxtrapoleerd zijn, dat is goed te zien aan de geluidscontouren. Daarom is het VERPLICHT deze metingen wel op te nemen in de besluitvorming dan wel toekenning omdat deze factoren relevant zijn. Het Rozenburgse overdrachtsmodel is in deze hele zaak de zwakste schakel.
83.12		A13	De nu gebruikte emissiegegevens leiden NIET tot een nauwkeurigere heersende waarde daar men geen metingen heeft gedaan aan reflecties en afscherming. Dat het berekende emissie getal volledige consensus geniet tussen alle partijen wil niet zeggen dat deze waarden correct zijn. Bovendien worden deze waarden in een overdrachtsmodel gestopt dat totaal niet voldoet omdat er geen rekening gehouden wordt met zeer ingewikkelde lokale factoren. Daarom neem ik aan dat de minister geen toestemming verleent.
83.13		A14	Het hanteren van reflectie en afschermingsmetingen is cruciaal. Een hooggelegen spoorbrug zorgt ervoor dat er juist sterke reflecties kunnen optreden , het geluid komt namelijk onverstrooid aan en valt vervolgens op de gevels. Daar de Rozenburgse laagbouw dicht op elkaar staat is het optreden van sterke reflecties een vaststaand feit. De controlemetingen hebben nooit voorzien in reflecties. Aangezien de situatie zo is dat reflecties wel degelijk een grote invloed hebben op de cumulatieve belasting MOET er rekening gehouden worden met dit vaststaand feit en dienen deze berekend en gemeten te worden. Het weglaten van deze metingen is juist een nadelig feit voor de Rozenburgers.
83.14		A15	Gezondheidsproblematiek wordt onderschat! (hoge bloeddruk, hart- en vaat ziekten, tress etc.)
84.1	Anoniem	JJ	Geluidsoverlast bij de bron aanpakken
84.2	Anoniem	TT	Eerst info avonden, plan en actie voor isolatie van brug en woningen. Vervolgens blijkt dat de norm wordt overschreden, dan maar een verhoging, dat kan toch zomaar niet?!
84.3	Anoniem	F	Tunnel aanleggen
84.4	Anoniem	MM	Nieuwe Brug aanleggen
84.5	Anoniem	XX	Veel mensen werken 's nachts en slapen dus ook overdag. Geen rust mogelijk!
84.6	Anoniem	B	Rustig in de tuin zitten is er niet meer bij
84.7	Anoniem	FF	Woning wordt minder waard.
84.8	Anoniem	E	Ik ben voor vooruitgang, maar we moeten wel blijven nadenken. Pro rail denkt alleen maar aan de portomonee.
85.1	5.1.2e	Y	De geluidbeperkende maatregelen hebben niet de verwachte geluidsreductie opgeleverd.
85.2		Al	Waar onder de inzet van, in de verre toekomst "stil materieel" plausibel is.
85.3		A	Door de onaantoonbare geluidsbelasting zal het woonmilieu in de woningen worden aangetast.
85.4		A	Door de onaantoonbare geluidsbelasting zal het woonmilieu buiten de woningen worden aangetast.
		XX	Gevolgen hebben voor de gezondheid zijn negatief.
85.5		FF	De waarde van de woningen daalt.
85.6		E	Overal waar nieuwe wegen worden aangelegd wordt rekening gehouden met geluidsbelasting en geluidsbeschermende maatregelen toegepast, zelfs voor wind terplaatse t.b.v. de scheepvaart.
85.7		TT	Alles overwegende blijkt dat prorail met de realisatie van de Betuweroute met een probleem zit en dit door middel van het aanvragen van vaststelling hogere grenswaarden railverkeerslawaaï probeert af te wentelen ten kosten van de bewoners van de 565 woningen en een opvanghuis. Die dan altijd nog met een toenemend railverkeerslawaaï blijven zitten.
85.8		F	Te overwegen valt of er niet beter een spoortunnel geboord kan worden onder het Calandkanaal zoals onder de Oude maas dan is tevens het probleem van vertraging door brugopening en baanvaksnelheid opgelost.
86.1		Y	De door Prorail getroffen maatregelen ter onderdrukking van het lawaaï veroorzaakt door treinen die de Calandbrug passeren blijken niet voldoende afdoende te zijn om het geluidsniveau tot het wettelijk gestelde maximum te kunnen beperken.
86.2		AA	In aanmerking genomen dat het uitgangspunt hierbij is dat de snelheid bij de passage 80 km. p/u bedraagt, terwijl bekend is dat bij een passagesnelheid van 60 km. p/u dit wel bereikt zou kunnen worden. Het wordt zelfs omschreven als een doeltreffende maatregel. Bij de uitvoering van de levensverlengende maatregelen en de geluidsbeperkende maatregelen moet al bekend geweest zijn dat deze niet afdoende zouden zijn om het geluidsniveau voldoende te verlagen bij 80 km. p/u.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
86.3	5.1.2e	E	Nu wordt verwezen naar het economisch belang en de noodzakelijkheid het net op volle capaciteit te benutten terwijl de belangen van de bewoners ondergeschikt gemaakt worden aan de financiële consequentie van werkzaamheden tot verlenging van de levensduur van de grootste veroorzaker van de overproductie van geluid.
86.4		XX	De onlangs (2007) uitgevoerde werkzaamheden aan de Calandbrug moeten de levensduur tot 2020 verlengen hetgeen betekent dat er tot die tijd geen mogelijkheid is om de geluidsoverlast die de brug veroorzaakt te beperken. Weliswaar wordt in de door Prorail toegestuurde informatie gewag gemaakt van 45% stiller materiaal maar de tijdsduur is 10 jaar en in die tijd is ook de verkeersintensiteit toegenomen tot maximale capaciteit van het net, hetgeen betekent dat er elke 3 minuten een trein passeert. De lichamelijke belasting van deze te hoge geluidsbelasting kan gezondheidsschade opleveren. Juist in een gebied dat door de arbeidsintensiteit vele mensen telt die continuë diensten draaien is slaap zeer belangrijk en juist dat wordt door de hoge concentratie van geluid zeer bemoeilijkt, zonet onmogelijk. Verschillende onderzoeken hebben dat reeds vastgesteld. Niet voor niets is het wettelijk vastgesteld dat de geluidsbelasting niet hoger mag zijn dan 57 dB(A).
86.5		B	Door de almaar toenemende geluidsoverlast wordt het woongenot van de mensen die in de zones wonen, zoals aangegeven op het kaartje dat verstrekt is door Prorail, slechter. De isolatie van woningen kan bijdragen tot een dragelijk geluidsniveau in huis maar buitenshuis wordt de situatie met de toenemende trein verkeersintensiteit alleen maar minder. Het gezegde: 'Tsfa gedane arbeid is het goed rusten', is niet meer van toepassing daar er geen rust meer is.
86.6		FF	In punt 8 van de bijlage behorende bij het ontwerpbesluit tot vaststelling van de hoger grenswaarden Wet Geluidshinder staat dat vervanging van de brug op overwegende bezwaren van financiële aard stuit, er wordt niet aan de overwegend financiële consequenties voor de bewoners in betreffende zones gedacht, die de waarde van hun huis zien dalen mede door de geluidshinder die vanwege financiële overwegingen door de provincie en Prorail niet tot een aanvaardbaar niveau wordt teruggebracht.
86.7		TT	Dit lijkt sterk op een omgekeerde wereld, daar het slachtoffer van alle niet genomen maatregelen ook nog eens een financieel verlies lijdt.
86.8		T	In de aanvraag tot verlening van hogere grenswaarden wordt uitgegaan van een vernieuwing van materieel waarbij in 2017 45% van het materieel stiller zou zijn dan het voorgaande, niet vermeld wordt van welke waarde wordt uitgegaan en hoe dit getoetst gaat worden. Hoeveel stiller en wat is de nominale waarde waaraan getoetst kan en gaat worden.
86.9		AX	Tegelijkertijd houdt het voorgaande ook in dat dan nog steeds 55% niet stil is en door de toegenomen intensiteit zal dat dus nog steeds voor overlast zorgen. Vraag is ook waarom niet sneller dan de genoemde 3% per jaar en waarom niet al het materieel als dit de geluidsoverlast effectief reduceert?
86.10		E	Ik vind de afwegingen die nu gemaakt worden, waarbij om economische redenen voorbijgegaan wordt aan leefbaarheid en gezondheid van bewoners in aangrenzende gebieden, niet steekhoudend. De betrokkenen zijn in veel gevallen niet in de gelegenheid zich aan deze situatie te onttrekken door gebiedsgebonden belangen (werk). Juist het dicht bij het werk wonen wordt door de regering in alle toonaarden aanbevolen daar dit goed is voor het milieu. En juist dat milieu wordt hier, waar de leefomstandigheden toch al onder zware druk staan door de ons omringende industrie, nog eens extra belast door de aanvraag om hogere grenswaarden.
87.1		Z	Ik ondervind al jaren veel hinder van het treinverkeer op de Calandbrug en zie dit helaas, maar niet graag, verergeren. Het lawaai van de Calandbrug neemt al jaren toe en de maatregelen tot dusver hebben geen invloed. De situatie met een toename van het aantal treinen in combinatie met de verhoogde grenswaarde is echt te gek voor woorden en moet worden tegengegaan. Niet eens gesproken over combinatiegeluid met de snelweg, CDMR terminal en zeeschepen die uren liggen met de motor aan.
87.2		B	Buiten zitten in de tuin is niet meer te doen,
87.3		D	Raam open 's nachts is niet te doen.
87.4		FF	Rozenburg kent al leegloop en verloedering door deze situatie. Dit is niet vreemd, want ook wij kijken al buiten Rozenburg, maar worden gekweld door een waardevermindering van onze woning.
87.5		F	Serieuze duurzame maatregelen zijn noodzakelijk en niet pappen en nathouden. Een treintunnel is wat nodig is. Dit is naast een fatsoenlijke geluidsooplossing ook direct een logistieke verbetering voor het knelpunt Calandbrug. Waarom ziet men dit niet in.
87.6		E	Ja, zoiets kost geld en nee dit zal zich niet direct terugverdienen. Maar toen wij als Nederlanders de Waterweg gingen graven (!) was terugverdiend ook niet het criterium.
88.1		Y	De overlast van de treinen neemt jaar na jaar alleen maar toe. Ondanks de maatregelen aan de brug om die overlast te beperken is er nu een eind gekomen aan de technische haalbaarheid van de maatregelen aan de brug. De brug kan niet stiller gemaakt worden.
88.2		TT	In de toekomst gaan er steeds meer treinen over die "niet stiller te maken brug"rijden, de overlast neemt alleen maar toe. De bewoners moeten zich gaan aanpassen aan de veranderde omstandigheden en Prorail niet. Dat is de wereld op zijn kop.
88.3	AA	Waarom geen max. snelheid van 60 km op dit deel van het tracé?	

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
88.4		B	Het woongenot is alleen maar verslechterd, rustig in de tuin zitten is al langere tijd niet meer aan de orde.
88.5		FF	Wat te denken van de waardedaling van onze woning.
89.1		Y	De geluidsoverlast van de treinen op de Calandbrug is na het realiseren van diverse maatregelen, zoals isolatie van mijn woning en werkzaamheden aan de brug maar minimaal afgenomen.
89.2		AG	De geluidsoverlast van de treinen op de Calandbrug is na het realiseren van diverse maatregelen, zoals isolatie van mijn woning en werkzaamheden aan de brug maar minimaal afgenomen.
89.3		B	Op dit moment rijden er minder treinen als in de toekomst zullen gaan rijden. Vanaf die tijd zullen we in de tuin zitten wel kunnen vergeten.
89.4		FF	De verkoopbaarheid én waarde van ons huis zullen sterk beïnvloed worden, op dit moment zit bij ons huis de waarde op 63 dB.
89.5		AA	Nu rijden de treinen nog in een gematigd (lees 60 km) tempo over de brug. Dit zal binnenkort naar 80 km gaan. Dit geeft significant meer lawaai.
90.1		Y	De geluidsoverlast van de treinen op de Calandbrug is na het realiseren van diverse maatregelen, zoals isolatie van mijn woning en werkzaamheden aan de brug maar minimaal afgenomen.
90.2		AG	De geluidsoverlast van de treinen op de Calandbrug is na het realiseren van diverse maatregelen, zoals isolatie van mijn woning en werkzaamheden aan de brug maar minimaal afgenomen.
90.3		B	Op dit moment rijden er minder treinen als in de toekomst zullen gaan rijden. Vanaf die tijd zullen we in de tuin zitten wel kunnen vergeten.
90.4		FF	De verkoopbaarheid én waarde van ons huis zullen sterk beïnvloed worden, op dit moment zit bij ons huis de waarde op 63 dB.
90.5		AA	Nu rijden de treinen nog in een gematigd (lees 60 km) tempo over de brug. Dit zal binnenkort naar 80 km gaan. Dit geeft significant meer lawaai.
91.1	5.1.2e	AG	Ik ben woonachtig in de gemeente Rozenburg, op steenworp afstand van de Calandbrug. Het is met name deze brug die de geluidsoverlast van het railverkeer verergert. In 2006 zijn door de firma Prorail een aantal geluidsisolerende maatregelen aan mijn huis genomen. Deze maatregelen hebben er deels voor gezorgd dat de geluidshinder –indien ramen en deuren zijn gesloten- minder is geworden. Het is natuurlijk evident dat regelmatig mijn ramen geopend zijn, zodat de genomen maatregelen maar beperkt effect hebben.
91.2		Y	Ook heeft Prorail een aantal "geluidsbeperkende" maatregelen aan de Calandbrug genomen. Hiervan is vast komen te staan dat deze maatregelen zeer weinig effect hebben gehad. Door Prorail is gezegd dat alle maatregelen zijn genomen die technisch en economisch haalbaar zijn. Hier heb ik mijn twijfels over. Het terugbrengen van de geluidsoverlast zal zeker economische gevolgen hebben, maar dit weegt niet op tegen het drastisch verlagen van het woongenot van vele Rozenburgers.
91.3		UU	Het is in mijn ogen dan ook onbegrijpelijk dat er geen extra tunnelbuis voor het railverkeer naast de Thomassentunnel is geplaatst. Zeker nu steeds vaker en langer de brug open gaat om de grote schepen -beladen met personenauto's- doorgang te verlenen. Hierdoor zal het toenemend aantal treinen gehinderd worden.
91.4		B	U begrijpt dat mijn zorgen met name uitgaan naar het verlagen van het woongenot, door geluidsoverlast in de buitenruimte,
91.5		FF	en een reële kans dat de waarde van mijn huis zal afnemen. Ik verzoek u hierbij dan ook om hiermee rekening te houden en deze beschikking niet af te geven.
92.1		T	In uw besluit geeft u onder het kopje overwegingen aan dat instroom van 45% stil materieel plausibel is met als ondersteunende informatie dat tussen nu en 2017 op Europees niveau fors ingezet wordt op instroom van stil materieel. Echter in het volgende bulletpoint geeft u direct aan dat dit kennelijk niet zo plausibel is omdat u direct een slag om de arm neemt met de tekst "zou in 2017 er geen 45% stil materieel blijken te zijn". Hoogstwaarschijnlijk moet ik hier uit concluderen dat u er zelf ook geen fiducia in heeft. Voor uw idee, tegen de tijd dat u concludeert dat het percentage niet gehaald is zijn we 9 jaar verder. Negen jaar herrie in mijn leven. Dat wil ik graag voorkomen. In uw overige bulletpoints laat u gemakshalve de toename van het treinverkeer in verband met de tweede Maasvlakte buiten beschouwing.
92.2		Y	In uw besluit geeft u tevens aan dat er volgens ProRail al het mogelijk is gedaan aan de brug om deze "geluidsarm" te krijgen. Ik nodig u graag uit voor een bezoek bij mij thuis om te constateren dat er wellicht alles aan gedaan is maar dat het niet geholpen heeft. In mijn visie is zeker nog niet alles gedaan wat er gedaan zou moeten worden in de situatie van de Havenspoorlijn.
92.3		F	Ondanks het geld dat er inmiddels in de brug geïnvesteerd is zal er toch gekeken moet worden naar een oplossing in de mogelijkheid van een spoortunnel. Het excuus dat er al veel geld aan de brug is besteed is geen excuus om dan maar geen andere dingen meer te doen. Ik mag toch zeker niet de dupe worden van de verkeerde keuzes van diverse instellingen.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
92.4		B	Daarnaast wil ik graag opmerken dat ik nu ongeveer zo'n 17 jaar met plezier aan een rustig park heb gewoond. Door de geluiden die de spoorbrug veroorzaakt zodra er een trein overheen rijdt is het voor mij niet prettig meer om buiten in mijn tuin te zijn. Regelmatig is het niet mogelijk om een fatsoenlijk gesprek te voeren in mijn eigen achtertuin.
92.5		D	Bovendien ondervind ik 's-nachts hinder van de regelmatig voorbijkomende treinen. Een paar keer per nacht word ik wakker (ik slaap met de ramen open dus isolatie is zinloos)
92.6		XX	Vanwege de geluidsoverlast en dat komt mijn fysieke en geestelijke gesteldheid niet ten goede. Ik sluit dan ook niet uit dat zodra mijn gezinsleden of ik fysieke of geestelijke klachten door slaapgebrek tengevolge van het geluid van de spoorbrug krijgen u ook de aansprakelijkheid aanvaart.
92.7		AH	Voor mijn woning wordt in het besluit gesteld dat voor mijn woning een hogere grenswaarde van 56dB mag gelden e.e.a. op grond van de Wet geluidhinder. Ongetwijfeld zal dit zo zijn. Echter als ik 's-avonds na tien uur een boormachine op de muur zet die een geluidseffect van 56dB geeft bij mijn burens heb ik waarschijnlijk binnen een paar minuten mijn burens aan de lijn om te vragen wat ik aan het doen ben. Daarentegen mag een spoorlijn na 22.00 uur gewoon meer dan gemiddelde herrie maken waarbij de inwoners van ca 500 woningen meer dan gemiddelde hinder ondervinden. Ik neem aan dat u dit ook heel vreemd vindt.
92.8		FF	Als laatste wil ik graag benadrukken dat mijn woning door de overlast van de spoorbrug een waardevermindering ondergaat. Ik schat dat deze vermindering ca 20 tot 30 % van de huidige waarde is (ca € 270.000,-). Ik ga er dan ook van uit dat u mij bij het onverhoopt toch doorvoeren van de hogere grenswaarde volledig compenseert voor de waardevermindering van mijn woning.
93.1		A	geluidshinder: de overlast veroorzaakt door de treinlawaai leidt bij ons gezin (2 kleine kinderen) tot slaapverstoring. Het lawaai neemt in intensiteit toe op latere en vroegere uren. Aantasting woongenot: Mijn woongenot wordt door het lawaai ernstig verstoord.
93.2		FF	Tevens daalt de waarde van mijn woning door de toename van het treinverkeer.
93.3		I	Toename van geluidsoverlast: de geluidsoverlast neemt in de loop van de tijd flink toe. In 1997 nog voor 11 woningen een hogere waarde aangevraagd, in 2008 voor 565 (!). Met de uitbreiding van de Maasvlakte en volledige benutting van de Betuwelijn zal dit in de toekomst extreem toenemen.
93.4	5.1.2e	JJ	Calandbrug: Er zijn maatregelen genomen om de brug 'stiller' te maken, er wordt echter aan voorbij gegaan dat de brug niet de veroorzaker van het lawaai is. Dit zijn nl. de treinen die er overheen rijden.
93.5		AA	De treinen moeten met een lagere snelheid over de brug rijden (snelheidsbeperking).
93.6		AX	Tevens is er gesproken over vervanging van het materiaal (voor stiller materiaal). Dit dient eerder (dan 2017) en wellicht beter te moeten gebeuren.
93.7		TT	Omgeving: De geluidsproductie mag doorgaan en verveelvoudigen, de omgeving moet zich aanpassen. Dit is niet de juiste weg. Het probleem wordt bij de burger neergelegd en de geluidsbron en veroorzaker Prorail wordt niet of nauwelijks aangepakt.
93.8		E	Compensatie: Prorail, de overheid en de gebruikers van het trace verdienen miljoenen met het gebruik van deze spoorlijn. Hoe worden wij (de bewoners), die erg veel overlast ervan ondervinden, (financieel) gecompenseerd?
94.1		K	Deze verhoogde grenswaarden zijn afwijkingen van de wettelijke norm, welke dienen om bewoners van omliggende huizen te beschermen tegen het lawaai van de treinen over de Calandbrug. Door het verhogen van deze grenswaarden valt deze bescherming weg. En dus zoeken wij die bescherming nu bij u! Daarom vraag ik u, mede namens de andere 564 huishoudens, deze toename van geluidsoverlast een halt toe te roepen. En op te komen voor de burgers. Wij vinden dat u de grenswaarde verhoging voor het railverkeerslawaai moet verbieden en uw burgers moet beschermen!
94.2		E	Het is voor Prorail maar makkelijk om de grenswaarde te willen verhogen zodat zij zoveel mogelijk treinen kunnen laten rijden zonder over de consequenties voor de direct omwonenden, ons dus, na te denken!
94.3		B	Wij kunnen nu 's zomers nog minder ongestoord genieten in onze tuin als er een trein langsrijdt en zeker niet als er in de toekomst frequenter treinen gaan rijden met hogere snelheid over de Calandbrug. De overlast wordt nu al als onaanvaardbaar ervaren.
94.4		XX	Naast ons zelf zullen ook onze kinderen nu moeten opgroeien in een lawaaiige omgeving, wat niet ten goede komt voor hun ontwikkeling en gezondheid. Door de continue blootstelling aan geluid kunnen onze kinderen en wij zelf last krijgen van slaapverstoring en concentratieverlies. Dit laatste zal zeker tot uiting komen op hun scholen die ook binnen de grenswaarden liggen. En tijdens het buitenspelen zullen zij ook hier veel hinder van ondervinden.
94.5		UU	Prorail had moeten nadenken toen de Thomassentunnel werd gebouwd, dat was een natuurlijk moment om een spoortunnel er naast te laten aanleggen. Al het materieel was op dat moment ter plaatse om direct een extra tunnelbuis aan te leggen. Latere aanleg zal uiteraard kostenverhogend werken.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
94.6	5.1.2e	Y	Inmiddels is ook al veel geld uitgegeven voor maatregelen aan de brug en aan de woningen, waarbij nu nog extra te nemen maatregelen volgen. Als Prorail toen goed had nagedacht had dat een hoop overlast voor en onrust onder de omwonenden bespaart gebleven.
94.7		D	Zeker nu er begonnen is met de aanleg voor de 2e maasvlakte zal er in de toekomst om de paar minuten een trein over de Calandbrug gaan rijden. Wat tot gevolg heeft voor ons dat wij niet rustig in onze tuin kunnen zitten en wij 's nachts niet met het raam open kunnen slapen. Zelfs nu worden wij 's nachts wel eens wakker van een trein die langs komt. De brug geeft veel te veel herrie! Ook willen we graag televisie kunnen kijken zonder dat we deze harder moeten zetten bij het passeren van een trein.
94.8		FF	Daarbij komt ook nog dat door deze toename van geluidsoverlast ik bang ben dat de waarde van onze woning sterk zal dalen. Want wie wil er nu een huis kopen waar je zowel binnen als buiten last hebt van geluidsoverlast, zowel overdag als 's nachts.
94.9		E	Wij wonen in een gebied van Nederland dat essentieel is voor de Nederlandse economie. De havenspoorlijn levert miljarden op. Waarom kan er dan geen geld geïnvesteerd worden in een nieuwe brug, tunnel en stil materieel. Waarom moeten wij als omwonenden de dupe van dit alles worden.
94.10		I	In 1997 is er voor 11 woningen een aanvraag gedaan voor hogere grenswaarde en nu 10 jaar later voor 565 woningen. Dit geeft de toename van geluidsoverlast duidelijk aan. Prorail mag doorgaan met geluidsproductie en wij de omwonenden moeten ons aanpassen.
94.11		JJ	Prorail gaat voorbij aan het persoonlijk belang en dat van de buurt. Isolatie van huizen mag dan een oplossing lijken maar bestrijdt niet de geluidsoverlast aan de bron.
94.12		T	In het ontwerpbesluit staat vermeld dat het uitgangspunt bij het vaststellen van het hogere waarde besluit oa. is de instroom van 45% stil materieel. De instroom van 45% stil materieel moet dan zorgen voor een geluidsreductie van 2dB waarmee in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden. Er is geen onderbouwing van het effect van het stiller worden van de goederentreinen ook zorgt voor een afname van de geluidsemisatie van de Calandbrug. In het ontwerpbesluit is onduidelijk hoe de instroom van 45% stiller materieel zal worden meegewogen. Als Prorail landelijk een instroom van 45% bereikt betekent dat nog niet dat op het traject van het spoor langs Rozenburg (de Calandbrug) dit ook van toepassing zal zijn. Graag zien wij dat wordt aangegeven dat het 45% stiller materieel over de Calandbrug betreft en dat dit ook op de juiste wijze gemonitord wordt. Prorail zal toezien op de instroom van 45% stil materieel maar in het ontwerpbesluit en de bijbehorende bijlagen ontbreekt het monitoringsprogramma. Er wordt onvoldoende inzage gegeven over hoe de monitoring zal worden uitgevoerd. Welke waarborgen zijn er om overschrijding van de hogere waarden te voorkomen?
94.13		Al	Onduidelijk is of stiller materieel ook leiden tot een reductie van 2dB voor de maatgevende geluidsafstraling van de Calandbrug. Alleen door metingen zal een reductie blijken en metingen zijn dus een noodzakelijke voorwaarde bij alle verificaties en controles.
94.14		AA	Er is geen onderbouwing van de criteria van verkeerskundige, vervoerskundige en financiële aard voor de snelheidsverlaging van de treinen. Graag zien wij onderbouwing van dit punt. Waaruit blijkt dat snelheidsverlaging zal leiden tot afname van de capaciteit van de havenspoorlijn en aantasting van de operationaliteit van de Betuweroute? Prorail hanteert als tegenstrijdige onderbouwing hiermee dat bij een snelheidsverlaging van 60 km/uur (als terugvaloptie) bij gelijkblijvende brugopeningen nog voldoende capaciteit beschikbaar is voor de havenspoorlijn. Als enige beperking wordt hier dan genoemd dat de bijsturingmogelijkheden zullen afnemen. Bovendien wordt door Prorail aangegeven dat er nog een studie wordt uitgevoerd naar de capaciteit van de havenspoorlijn, waarbij ook een scenario met snelheidsbeperking op de Calandbrug en een mogelijk te verruimen openingsregime van de brug worden meegenomen.
94.15		AK	Bij de passages over cumulatie van geluid ontbreekt de vergelijking van het geluid nu, en de toekomstige situatie. Het is niet duidelijk aangegeven in hoeverre de gecumuleerde geluidsbelasting wordt verhoogd door de hogere waarde. Dit punt is dus niet voldoende omschreven en behoeft aanpassing in het besluit.
94.16		NN	Prorail moet opgave doen over de te verwachten aantallen treinen, uitgedrukt in het aantal wagons per uur in de dag-, avond- en nachtperiode. Bij de uitvoering van het programma heeft Prorail vervolgens gemeld dat zij in hun huidige dienst uitvoering niet instaat zijn de aantallen wagons per trein op te geven. Hoe wordt de monitoring hiervan vorm gegeven? Hoe wordt de relatie gelegd met de maximale geluidsbelasting?
94.17		AA	Ik woon zelf meer dan 30 jaar in Rozenburg mijn vrouw de laatste jaren. Nu hopen wij dat onze kinderen ook zonder deze continue geluidsoverlast kunnen opgroeien en een fijne jeugd mogen beleven.
95.1		A	De geluidshinder is nu al onacceptabel. De metingen welke een niveau van 57 decibel hebben aangegeven zijn een gemiddelde waarde. Echter in de praktijk zal de frequentie van het spoorverkeer door de aanleg van de Maasvlakte II alleen maar toenemen. Het aantal momenten met een piek van gemiddeld 57 decibel zal navenant toenemen. Het totaal aan geluidshinder zal per tijdseenheid ( b.v. per 24 uur) toenemen.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
95.2		W	Daarbij zij opgemerkt, dat bij westelijke winden en afhankelijk van de windsterkte, de piek van het geluidsstrekte zeker boven de 57 decibel zal komen te liggen.
95.3		AK	Het komt nu al voor, dat de geluidshinder van het railverkeer over de Calandbrug samenvalt met geluiden van het scheepvaartverkeer in de Britanniëhaven en het Calandkanaal.
95.4		B	Die momenten, geprojecteerd naar de nabije toekomst met de 2e Maasvlakte in exploitatie, maken dat de toch al belaste tuinrecreatie absoluut niet langer als prettig wordt ervaren, m.a.w. tuinrecreatie is alleen nog geschikt voor slechthorende mensen.
95.5		AR	Het isoleren van het huis is technisch tot op aanvaardbare geluidshoogte voor de mens mogelijk, echter zal dat leiden tot isolatie van die zelfde mens (leven in een cocon). Hij/zij komt het huis niet meer uit dan slechts voor de elementaire bezigheden en zal, wanneer de kans zich aanbiedt, met gezwinde spoed verhuizen. De vraag is wie opdraait voor de geluidsisolatiekosten, b.v. Rijkswaterstaat, Prorail, provincie Zuid-Holland. Toch niet de bewoner!!
95.6		AA	Prorail is (mede)gebruiker van de brug. Prorail zorgt voor de te hoge geluidshinder wanneer het zich niet houdt aan de voorschriften m.b.f. overeengekomen snelheid. Het wegverkeer ondergaat alom een sanctie voor het overschrijden van de overeengekomen snelheid in de vorm van boete en eventueel inbeslagneming. Waarom niet voor Prorail en zijn vervoersmiddelen? Wanneer de maximum snelheid van 60km/uur door de locs op de brug wordt gehandhaafd, zal de leefbaarheid qua geluidsbeleving door de omwonenden als onderdeel van hun psychisch bestaan worden aanvaard. Echter met 57 decibel is de maat vol.
95.7		M	Het convenant tussen de gemeente Rozenburg en Prorail loopt in 2015 af. Een hogere geluidsnorm voor Prorail zou dan voor het grijpen liggen en wellicht kunnen duren tot 2020, zijnde het jaar dat is genoemd als uiterste technische leeftijdsgrens van de Calandbrug. Dit betekent een periode van nog 12 jaren voor de omwonenden, die zij zouden moeten ondergaan met de onacceptabele geluidsoverlast. Dit mag niet gebeuren door een simpele afloop van het convenant waarbij de bedoelde omwonenden slechts als figurant mogen meedoen. Conclusie: grove onrechtvaardigheid.
95.8		F	Mochten de partijen niet tot een voor alle betrokkenen aanvaardbare oplossing kunnen geraken, dan resten slechts een 2-tal oplossingen t.w. een geluidssame specifieke spoorbrug of een treintunnel.
95.9		H	Mochten de partijen niet tot een voor alle betrokkenen aanvaardbare oplossing kunnen geraken, dan resten slechts een 2-tal oplossingen t.w. een geluidssame specifieke spoorbrug of een treintunnel.
95.10	5.1.2e	E	De in de regio Rijnmond ruimschoots aanwezige industrie zorgt voor welvaart in het gebied. Het welzijn van de inwoners wordt mede door de welvaart, in positieve zin bepaald. Maar het mag niet zo zijn, dat het welzijn ernstig wordt benadeeld door die zelfde welvaart. In dat geval is er fundamenteel iets verkeerd en moet er voor de gedupeerden een oplossing worden gezocht, die het welzijn herstelt. Rijk, gemeente, overheidsinstellingen en de industrie zullen hun verantwoording moeten dragen en niet middels politiek spelletjes hun doelstelling willen realiseren ten koste van een deel van de samenleving, die niet kan beschikken over voldoende economische- en politiek macht. Nederland is nog steeds een democratie en daar dienen alle ingezetenen naar te handelen. Zeer recentelijk heeft de regering getoond over veel kapitaal te kunnen beslissen, de kosten voor de oplossing voor het onderhavige probleem staan niet in verhouding tot de bedragen welke voor kapitaalinjecties aan financiële instanties hebben gediend.
96.1		D	Ik slaap nu al slecht door de geluidsoverlast van treinen welke over de brug rijden, dit wordt dus alleen maar erger !
96.2		FF	Waardedaling van onze woning door de toenemende geluidsoverlast.
97.1		K	Deze verhoogde grenswaarden zijn afwijkingen van de wettelijke norm, welke dienen om bewoners van omliggende huizen te beschermen tegen het lawaai van de treinen over de Calandbrug. Door het verhogen van deze grenswaarden valt deze bescherming weg. En dus zoeken wij die bescherming nu bij u! Daarom vraag ik u, mede namens de andere 564 huishoudens, deze toename van geluidsoverlast een halt toe te roepen. En op te komen voor de burgers. Wij vinden dat u de grenswaarde verhoging voor het railverkeerslawaai moet verbieden en uw burgers moet beschermen!
97.2		E	Het is voor Prorail maar makkelijk om de grenswaarde te willen verhogen zodat zij zoveel mogelijk treinen kunnen laten rijden zonder over de consequenties voor de direct omwonenden, ons dus, na te denken!
97.3		B	Wij kunnen nu 's zomers nog minder ongestoord genieten in onze tuin als er een trein langrijdt en zeker niet als er in de toekomst frequenter treinen gaan rijden met hogere snelheid over de Calandbrug. De overlast wordt nu al als onaanvaardbaar ervaren.
97.4		XX	Naast ons zelf zullen ook onze kinderen nu moeten opgroeien in een lawaaiige omgeving, wat niet ten goede komt voor hun ontwikkeling en gezondheid. Door de continue blootstelling aan geluid kunnen onze kinderen en wij zelf last krijgen van slaapverstoring en concentratieverlies. Dit laatste zal zeker tot uiting komen op hun scholen die ook binnen de grenswaarden liggen. En tijdens het buitenspelen zullen zij ook hier veel hinder van ondervinden.
97.5		UU	Prorail had moeten nadenken toen de Thomassentunnel werd gebouwd, dat was een natuurlijk moment om een spoortunnel er naast te laten aanleggen. Al het materieel was op dat moment ter plaatse om direct een extra tunnelbuis aan te leggen. Latere aanleg zal uiteraard kostenverhogend werken.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
97.6	5.1.2e	Y	Inmiddels is ook al veel geld uitgegeven voor maatregelen aan de brug en aan de woningen, waarbij nu nog extra te nemen maatregelen volgen. Als Prorail toen goed had nagedacht had dat een hoop overlast voor en onrust onder de omwonenden bespaart gebleven.
97.7		D	Zeker nu er begonnen is met de aanleg voor de 2e maasvlakte zal er in de toekomst om de paar minuten een trein over de Calandbrug gaan rijden. Wat tot gevolg heeft voor ons dat wij niet rustig in onze tuin kunnen zitten en wij 's nachts niet met het raam open kunnen slapen. Zelfs nu worden wij 's nachts wel eens wakker van een trein die langs komt. De brug geeft veel te veel herrie! Ook willen we graag televisie kunnen kijken zonder dat we deze harder moeten zetten bij het passeren van een trein.
97.8		FF	Daarbij komt ook nog dat door deze toename van geluidsoverlast ik bang ben dat de waarde van onze woning sterk zal dalen. Want wie wil er nu een huis kopen waar je zowel binnen als buiten last hebt van geluidsoverlast, zowel overdag als 's nachts.
97.9		E	Wij wonen in een gebied van Nederland dat essentieel is voor de Nederlandse economie. De havenspoorlijn levert miljarden op. Waarom kan er dan geen geld geïnvesteerd worden in een nieuwe brug, tunnel en stil materieel. Waarom moeten wij als omwonenden de dupe van dit alles worden.
97.10		I	In 1997 is er voor 11 woningen een aanvraag gedaan voor hogere grenswaarde en nu 10 jaar later voor 565 woningen. Dit geeft de toename van geluidsoverlast duidelijk aan. Prorail mag doorgaan met geluidsproductie en wij de omwonenden moeten ons aanpassen.
97.11		JJ	Prorail gaat voorbij aan het persoonlijk belang en dat van de buurt. Isolatie van huizen mag dan een oplossing lijken maar bestrijdt niet de geluidsoverlast aan de bron.
97.12		T	In het ontwerpbesluit staat vermeld dat het uitgangspunt bij het vaststellen van het hogere waarde besluit oa. is de instroom van 45% stil materieel. De instroom van 45% stil materieel moet dan zorgen voor een geluidsreductie van 2dB waarmee in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden. Er is geen onderbouwing van het effect van het stiller worden van de goederentreinen ook zorgt voor een afname van de geluidsemisatie van de Calandbrug. In het ontwerpbesluit is onduidelijk hoe de instroom van 45% stiller materieel zal worden meegewogen. Als Prorail landelijk een instroom van 45% bereikt betekent dat nog niet dat op het traject van het spoor langs Rozenburg (de Calandbrug) dit ook van toepassing zal zijn. Graag zien wij dat wordt aangegeven dat het 45% stiller materieel over de Calandbrug betreft en dat dit ook op de juiste wijze gemonitord wordt. Prorail zal toezien op de instroom van 45% stil materieel maar in het ontwerpbesluit en de bijbehorende bijlagen ontbreekt het monitoringsprogramma. Er wordt onvoldoende inzage gegeven over hoe de monitoring zal worden uitgevoerd. Welke waarborgen zijn er om overschrijding van de hogere waarden te voorkomen?
97.13		Al	Onduidelijk is of stiller materieel ook leiden tot een reductie van 2dB voor de maatgevende geluidsafstraling van de Calandbrug. Alleen door metingen zal een reductie blijken en metingen zijn dus een noodzakelijke voorwaarde bij alle verificaties en controles.
97.14		AA	Er is geen onderbouwing van de criteria van verkeerskundige, vervoerskundige en financiële aard voor de snelheidsverlaging van de treinen. Graag zien wij onderbouwing van dit punt. Waaruit blijkt dat snelheidsverlaging zal leiden tot afname van de capaciteit van de havenspoorlijn en aantasting van de operationaliteit van de Betuweroute? Prorail hanteert als tegenstrijdige onderbouwing hiermee dat bij een snelheidsverlaging van 60 km/uur (als terugvaloptie) bij gelijkblijvende brugopeningen nog voldoende capaciteit beschikbaar is voor de havenspoorlijn. Als enige beperking wordt hier dan genoemd dat de bijsturingmogelijkheden zullen afnemen. Bovendien wordt door Prorail aangegeven dat er nog een studie wordt uitgevoerd naar de capaciteit van de havenspoorlijn, waarbij ook een scenario met snelheidsbeperking op de Calandbrug en een mogelijk te verruimen openingsregime van de brug worden meegenomen.
97.15		AK	Bij de passages over cumulatie van geluid ontbreekt de vergelijking van het geluid nu, en de toekomstige situatie. Het is niet duidelijk aangegeven in hoeverre de gecumuleerde geluidsbelasting wordt verhoogd door de hogere waarde. Dit punt is dus niet voldoende omschreven en behoeft aanpassing in het besluit.
97.16		NN	Prorail moet opgave doen over de te verwachten aantallen treinen, uitgedrukt in het aantal wagons per uur in de dag-, avond- en nachtperiode. Bij de uitvoering van het programma heeft Prorail vervolgens gemeld dat zij in hun huidige dienst uitvoering niet instaat zijn de aantallen wagons per trein op te geven. Hoe wordt de monitoring hiervan vorm gegeven? Hoe wordt de relatie gelegd met de maximale geluidsbelasting?
97.17		AA	Ik woon zelf meer dan 30 jaar in Rozenburg mijn vrouw de laatste jaren. Nu hopen wij dat onze kinderen ook zonder deze continue geluidsoverlast kunnen opgroeien en een fijne jeugd mogen beleven.
98.1		K	Deze verhoogde grenswaarden zijn afwijkingen van de wettelijke norm, welke dienen om bewoners van omliggende huizen te beschermen tegen het lawaai van de treinen over de Calandbrug. Door het verhogen van deze grenswaarden valt deze bescherming weg. En dus zoeken wij die bescherming nu bij u! Daarom vraag ik u, mede namens de andere 564 huishoudens, deze toename van geluidsoverlast een halt toe te roepen. En op te komen voor de burgers. Wij vinden dat u de grenswaarde verhoging voor het railverkeerslawaai moet verbieden en uw burgers moet beschermen!

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
98.2		E	Het is voor Prorail maar makkelijk om de grenswaarde te willen verhogen zodat zij zoveel mogelijk treinen kunnen laten rijden zonder over de consequenties voor de direct omwonenden, ons dus, na te denken!
98.3		B	Wij kunnen nu 's zomers nog minder ongestoord genieten in onze tuin als er een trein langsrijdt en zeker niet als er in de toekomst frequenter treinen gaan rijden met hogere snelheid over de Calandbrug. De overlast wordt nu al als onaantvaardbaar ervaren.
98.4		XX	Naast ons zelf zullen ook onze kinderen nu moeten opgroeien in een lawaaige omgeving, wat niet ten goede komt voor hun ontwikkeling en gezondheid. Door de continue blootstelling aan geluid kunnen onze kinderen en wij zelf last krijgen van slaapverstoring en concentratieverlies. Dit laatste zal zeker tot uiting komen op hun scholen die ook binnen de grenswaarden liggen. En tijdens het buitenspelen zullen zij ook hier veel hinder van ondervinden.
98.5		UU	Prorail had moeten nadenken toen de Thomassentunnel werd gebouwd, dat was een natuurlijk moment om een spoortunnel er naast te laten aanleggen. Al het materieel was op dat moment ter plaatse om direct een extra tunnelbuis aan te leggen. Latere aanleg zal uiteraard kostenverhogend werken.
98.6		Y	Inmiddels is ook al veel geld uitgegeven voor maatregelen aan de brug en aan de woningen, waarbij nu nog extra te nemen maatregelen volgen. Als Prorail toen goed had nagedacht had dat een hoop overlast voor en onrust onder de omwonenden bespaart gebleven.
98.7		D	Zeker nu er begonnen is met de aanleg voor de 2e maasvlakte zal er in de toekomst om de paar minuten een trein over de Calandbrug gaan rijden. Wat tot gevolg heeft voor ons dat wij niet rustig in onze tuin kunnen zitten en wij 's nachts niet met het raam open kunnen slapen. Zelfs nu worden wij 's nachts wel eens wakker van een trein die langs komt. De brug geeft veel te veel herrie! Ook willen we graag televisie kunnen kijken zonder dat we deze harder moeten zetten bij het passeren van een trein.
98.8		FF	Daarbij komt ook nog dat door deze toename van geluidsoverlast ik bang ben dat de waarde van onze woning sterk zal dalen. Want wie wil er nu een huis kopen waar je zowel binnen als buiten last hebt van geluidsoverlast, zowel overdag als 's nachts.
98.9		E	Wij wonen in een gebied van Nederland dat essentieel is voor de Nederlandse economie. De havenspoorlijn levert miljarden op. Waarom kan er dan geen geld geïnvesteerd worden in een nieuwe brug, tunnel en stil materieel. Waarom moeten wij als omwonenden de dupe van dit alles worden.
98.10	5.1.2e	I	In 1997 is er voor 11 woningen een aanvraag gedaan voor hogere grenswaarde en nu 10 jaar later voor 565 woningen. Dit geeft de toename van geluidsoverlast duidelijk aan. Prorail mag doorgaan met geluidsproductie en wij de omwonenden moeten ons aanpassen.
98.11		JJ	Prorail gaat voorbij aan het persoonlijk belang en dat van de buurt. Isolatie van huizen mag dan een oplossing lijken maar bestrijdt niet de geluidsoverlast aan de bron.
98.12		T	In het ontwerpbesluit staat vermeld dat het uitgangspunt bij het vaststellen van het hogere waarde besluit oa. is de instroom van 45% stil materieel. De instroom van 45% stil materieel moet dan zorgen voor een geluidsreductie van 2dB waarmee in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden. Er is geen onderbouwing van het effect van het stiller worden van de goederentreinen ook zorgt voor een afname van de geluidsemisatie van de Calandbrug. In het ontwerpbesluit is onduidelijk hoe de instroom van 45% stiller materieel zal worden meegewogen. Als Prorail landelijk een instroom van 45% bereikt betekent dat nog niet dat op het traject van het spoor langs Rozenburg (de Calandbrug) dit ook van toepassing zal zijn. Graag zien wij dat wordt aangegeven dat het 45% stiller materieel over de Calandbrug betreft en dat dit ook op de juiste wijze gemonitord wordt. Prorail zal toezien op de instroom van 45% stil materieel maar in het ontwerpbesluit en de bijbehorende bijlagen ontbreekt het monitoringsprogramma. Er wordt onvoldoende inzage gegeven over hoe de monitoring zal worden uitgevoerd. Welke waarborgen zijn er om overschrijding van de hogere waarden te voorkomen?
98.13		AI	Onduidelijk is of stiller materieel ook leiden tot een reductie van 2dB voor de maatgevende geluidsafstraling van de Calandbrug. Alleen door metingen zal een reductie blijken en metingen zijn dus een noodzakelijke voorwaarde bij alle verificaties en controles.
98.14		AA	Er is geen onderbouwing van de criteria van verkeerskundige, vervoerskundige en financiële aard voor de snelheidsverlaging van de treinen. Graag zien wij onderbouwing van dit punt. Waaruit blijkt dat snelheidsverlaging zal leiden tot afname van de capaciteit van de havenspoorlijn en aantasting van de operationaliteit van de Betuweroute? Prorail hanteert als tegenstrijdige onderbouwing hiermee dat bij een snelheidsverlaging van 60 km/uur (als terugvaloptie) bij gelijkblijvende brugopeningen nog voldoende capaciteit beschikbaar is voor de havenspoorlijn. Als enige beperking wordt hier dan genoemd dat de bijsturingmogelijkheden zullen afnemen. Bovendien wordt door Prorail aangegeven dat er nog een studie wordt uitgevoerd naar de capaciteit van de havenspoorlijn, waarbij ook een scenario met snelheidsbeperking op de Calandbrug en een mogelijk te verruimen openingsregime van de brug worden meegenomen.
98.15		AK	Bij de passages over cumulatie van geluid ontbreekt de vergelijking van het geluid nu, en de toekomstige situatie. Het is niet duidelijk aangegeven in hoeverre de gecumuleerde geluidsbelasting wordt verhoogd door de hogere waarde. Dit punt is dus niet voldoende omschreven en behoeft aanpassing in het besluit.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
98.16	5.1.2e	NN	Prorail moet opgave doen over de te verwachten aantallen treinen, uitgedrukt in het aantal wagons per uur in de dag-, avond- en nachtperiode. Bij de uitvoering van het programma heeft Prorail vervolgens gemeld dat zij in hun huidige dienst uitvoering niet instaat zijn de aantallen wagons per trein op te geven. Hoe wordt de monitoring hiervan vorm gegeven? Hoe wordt de relatie gelegd met de maximale geluidsbelasting?
98.17		AA	Ik woon zelf meer dan 30 jaar in Rozenburg mijn vrouw de laatste jaren. Nu hopen wij dat onze kinderen ook zonder deze continue geluidsoverlast kunnen opgroeien en een fijne jeugd mogen beleven.
99.1		A	U wilt op aanvraag van ProRail voor 565 woningen in Rozenburg een hogere grenswaarde toekennen. Daar maken wij bezwaar tegen. Op dit moment wordt in delen van Rozenburg 's nachts en overdag een onaanvaardbare geluidshinder van het railverkeer op de Calandbrug ondervonden, zowel binnen als buiten de woning. Een verhoging van de grenswaarde geeft ruimte voor een nog grotere geluidsbelasting. Niet alleen de bewoners van de 565 woningen waarvoor een hogere grenswaarde is aangevraagd maar ook de Rozenburgers buiten de zone ondervinden overlast van het geluid van de treinen op de Calandbrug.
99.2		K	Zorgvuldigheid: Is de uiterste zorgvuldigheid gehanteerd bij de totstandkoming van dit ontwerpbesluit? Wij hebben hier grote vraagtekens bij. Daarom is de inspectie van VROM gevraagd om de procedure te beoordelen en aan te geven of onderstaande gang van zaken acceptabel is en getuigt van zorgvuldigheid jegens de burger.  • Op woensdag 20 augustus heeft u van Prorail een verzoek ontvangen. Drie werkdagen later publiceert u een ontwerpbesluit inclusief de door Prorail gehanteerde aannames over geluidsreductie. De aannames neemt u zonder meer over.
99.3		A11	• U zet vervolgens de procedure in gang ondanks het feit dat de minister u geen toestemming heeft gegeven om van het emissieregister af te wijken (art.4.4, tweede lid, RMV 2006); u geeft dit zelfs aan in het ontwerpbesluit op pagina 4 en 5.
99.4		JJ	In 1997 is de aanvraag voor hogere waarde gedaan voor elf woningen. Nu, circa tien jaar later, zijn dat al 565 woningen. Dit geeft de toename van de geluidsoverlast duidelijk aan. In meer dan tien jaar is dit het resultaat: ProRail mag doorgaan met geluidsproductie, de omgeving moet zich aanpassen.
99.5		TT	Wettelijke voorschriften/bronbestrijding: Wij maken er bezwaar tegen dat de geluidshinder niet door de veroorzaker en bij de bron wordt aangepakt maar op de inwoners van Rozenburg wordt afgewenteld. De overheid schrijft op grond van wettelijke voorschriften een beheersingsstrategie voor waarbij bronbestrijding veelal de prioriteit heeft. Lukt bronbestrijding niet, dan moet verspreiding beperkt worden door het afschermen aan de bron. Een laatste maatregel tot slot, is beperking van de blootstelling. Het vaststellen van een hogere grenswaarde valt niet eens in de derde categorie.
99.6		U	De brug en de overlast: Alle aandacht richt zich op het rollend materieel maar gebleken is dat de brug de grootste veroorzaker is van de geluidsoverlast. Aan dit aspect wordt geen aandacht besteed in het ontwerpbesluit. ProRail onderkent zelf ook dat de brug het probleem is, want in de aanvraag staat: 'Door een treinpassage wordt namelijk de gehele brug in trilling gebracht, en straalt ook de gehele brug geluid uit'.
99.7		T	Alle aanpassingen aan de brug hebben niet het gewenste resultaat opgeleverd, toch waren ze gebaseerd op vooraf gemaakte technische berekeningen. Hoe kunnen wij ervan uitgaan dat de huidige berekeningen zich juist verhouden tot de uitkomsten die Prorail hanteert? Het uitgangspunt bij het vaststellen van de hogere waarde is de instroom van 45% stil materieel. De instroom van 45% stil materieel moet zorgen voor een geluidsreductie van 2dB waarmee in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden. Het stiller worden van de goederentreinen is geen garantie voor een afname van de geluidsemmissie van de brug. Hiervoor wordt geen onderbouwing gegeven. In de aanvraag staat dat ProRail streeft naar een instroom van 45% stil materieel in 2017. Ten opzichte van welke referentie wordt deze 45 procent bepaald? Is dat de huidige frequentie van het railverkeer of van 2017? Een onderbouwing hiervoor ontbreekt in de aanvraag.  De frequentie op de Havenspoorlijn tussen nu en 2017 neemt aanzienlijk toe, er gaan veel meer treinen rijden op het tracé. Omdat de treinintensiteit op het spoor toeneemt veroorzaakt 45 procent 'stil' materieel in 2017 een verhoging van het geluidsniveau. Een direct gevolg van het vergroten van de intensiteit is dat het resterende aantal treinen (55%) altijd hoger is dan het huidige aantal treinen. Dit houdt tevens in dat er een groter overlast-effectgebied in Rozenburg ontstaat. Hier is in de ontwerpbesluit geen rekening mee gehouden.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
99.8	5.1.2e	F	De brug is aan het eind van zijn levensduur, een aanzienlijke renovatie wegens metaalmoeheid staat gepland voor 2014. Deskundigen twijfelen echter aan de mogelijkheid van renovatie. Wij pleiten voor een versnelde aanpak van de brug en deze te vervangen door een spoortunnel. Hier is overigens in het Calandtunneltracé al rekening mee gehouden.
99.9		E	De Havenspoorlijn/Betuwelijn is van vitaal economisch belang en levert de Nederlandse economie miljarden euro's op.
99.10		H	Kunt u aangeven waarom een lange termijn aanpak, de vervanging van de brug door een nieuwe brug of een spoortunnel, niet is afgewogen en meegenomen in deze procedure?
99.11		J	Onderbouwing ontbreekt: Wij zijn er niet van overtuigd of u een zorgvuldige afweging kunt - of wilt - maken tussen het maatschappelijk belang (vermindering van geluidsoverlast) en de kosten die gemaakt moeten worden om het geluidsniveau onder bestaande normen te brengen. Prorail geeft aan geen geluidsreducerende maatregelen te kunnen nemen maar de motivatie hiervoor wordt in het ontwerpbesluit niet onderbouwd. Voorbeelden:
99.12		AA	De in de aanvraag genoemde bronmaatregel om de snelheid te verlagen van 80 naar 60 km/u vraagt naar de mening van ProRail aanzienlijke investeringen en kan daardoor niet in beschouwing worden genomen. Nergens staat hoe hoog die investeringen zijn, hoe kunnen we dit afwegen?
99.13		AV	Een permanente snelheidsreductie en/of verschuiving nacht-dag ontmoet overwegende bezwaren van financiële aard. Ook ontbreekt een onderbouwing van de stelling dat het voortijdig vervangen van de brug overwegend bezwaren van financiële aard ontmoet. Wat betekenen in deze twee gevallen die overwegende bezwaren?
99.14		M	De geluidskoepel (= convenant tussen de Gemeente Rozenburg en ProRail betreffende de maximale geluidsbelasting op het tracé van de Calandbrug) loopt af in 2015. In de aanvraag Hogere Waarden wordt rekening gehouden met een verlenging van de levensduur van de brug van 2017 naar 2020. Dat betekent dat na afloop van het convenant de beschermende norm voor de Gemeente Rozenburg wordt overgenomen door de hogere geluidsnorm die is geregeld in de wet. Na 2015 ontstaat voor de inwoners van Rozenburg dus het risico van meer geluidsoverlast. Hieraan hebt u geen aandacht besteed in uw ontwerpbesluit en wij vinden dit een onacceptabel gevolg van de procedure.
99.15		AI	Monitoringsprogramma: Prorail zal toezien op de instroom van 45% stil materieel maar in het ontwerpbesluit en de bijbehorende bijlagen ontbreekt het monitoringsprogramma. Er wordt onvoldoende inzage gegeven over hoe de monitoring zal worden uitgevoerd. Welke waarborgen zijn er om overschrijding van de hogere waarden te voorkomen?
99.16		J	Prorail moet opgave doen over de te verwachten aantallen treinen, uitgedrukt in het aantal wagons per uur in de dag-, avond- en nachtperiode. Bij de uitvoering van het programma heeft Prorail vervolgens gemeld dat zij in de huidige dienst uitvoering niet in staat zijn de aantallen wagons per trein op te geven. Hoe wordt de monitoring hiervan vorm gegeven? Hoe wordt de relatie gelegd met de maximale geluidsbelasting? Hoe kunnen de inwoners van Rozenburg hier kennis van nemen?

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
99.17	5.1.2e	K	<p>Meten is weten: Alleen door metingen zal een reductie blijken en metingen zijn dus een noodzakelijke voorwaarde bij alle verificaties en controles. Wij vinden het onaanvaardbaar dat hieraan in de ontwerpbeschikking geen enkele aandacht wordt geschonken. Het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland schrijft in het coalitieprogramma 2011-2017 :</p> <p>"Iedereen moet aangenaam kunnen wonen, werken en recreëren in Zuid-Holland, nu en in de toekomst. Een duurzame en dynamische provincie is daarom het uitgangspunt van ons coalitieakkoord 2007 - 2011. Samen met andere overheden, burgers en maatschappelijke organisaties willen wij daar de komende jaren aan werken. 'Duurzaam denken, dynamisch doen', dat is het motto de komende jaren" en "Wij willen op Randstadniveau intensief samenwerken als dat nodig is om problemen in deze regio op te lossen, bijvoorbeeld om de bereikbaarheid te verbeteren en te zorgen voor voldoende goede en veilige woonmilieus"</p> <p>Wij vertrouwen er op dat de Provincie haar beloftes waarmaakt en haar zorgplicht aan de burger nakomt. Wij verzoeken u de hogere waarde aan ProRail niet te verlenen.</p>
100.1		A	<p>Clënten alsmede de bewoners van de overige 561 woningen ondervinden nu reeds - en al jarenlang - ernstige geluidhinder van het railverkeer over de Calandbrug. Niet alleen buitenshuis, maar ook binnenshuis. Als gevolg van de vaststelling van hogere grenswaarden zal de geluidhinder alleen maar toenemen. Blijkens het akoestisch onderzoeksrapport van 20 augustus 2008 zal de treinintensiteit in de periode 2010-2015 verdrie- of zelfs verviervoudigen ten opzichte van het jaar 2007 (p. 8). Uitgaande van 3 personen per woning gaat het om een groep van 1695 mensen die dag en nacht ernstige geluidhinder ondervinden.</p>
100.2	idem 100.1	B	Niet alleen buitenshuis hinder, maar ook binnenshuis.
100.3	idem 100.1	XX	Uit onderzoek van zowel de Gezondheidsraad als de WHO blijkt dat een te hoge geluidbelasting in de woonomgeving tot gezondheidsproblemen kan leiden (zie rivm.nl). Hoge geluidbelasting veroorzaakt niet alleen hinder, maar kan ook de nachtmst verstoren met alle gevolgen van dien. Het prestatievermogen kan afnemen, maar hoge geluidbelasting kan zelfs via stressreacties leiden tot verhoogde bloeddruk en daarmee tot hart- en vaatziekten.
100.4	idem 100.1	BM	In bijlage 5 van de aanvraag van ProRail wordt opgemerkt dat een verdere aanpak van de huidige brug technisch niet haalbaar is (p. 2). Deze stelling wordt - ten onrechte - niet onderbouwd. Waar blijkt dit dan uit?
100.5	idem 100.1	JJ	Onder punt 8 van de bijlage bij het ontwerpbesluit wordt overwogen dat er geen bronmaatregelen zijn die nog aanvullend aan de eerder getroffen maatregelen zouden kunnen worden getroffen (p. 3). Ook deze overweging wordt niet gemotiveerd. Waar blijkt dit dan uit?
100.6	idem 100.1	G	Zowel langs een deel van de spoorbaan als op de Calandbrug zelf (aanbruggen en hefgedeelte) zijn geluidschermen aangebracht. Volgens ProRail zal verdere verhoging van de geluidschermen geen effect hebben omdat de geluidschermen uitsluitend effect hebben op het rolgeluid, maar niet op de geluidafstraling van de brugconstructie zelf (bijlage 5, p. 2). Kennelijk wordt hier gedoeld op de schermen op de brug, maar onduidelijk blijft waarom extra en/of hogere geluidschermen elders in de nabijheid van de brug niet mogelijk zouden zijn.
100.7	idem 100.1	BN	In de bijlage bij het ontwerpbesluit wordt (ook) overwogen dat hogere schermen op de brug geen effect zullen hebben op het bruggeluid (p. 3). Voorts overweegt u: "Vanwege de doorvaart van schepen zijn schermen direct naast de brug niet mogelijk (vanwege de doorvaarthoogte zou het geluid onder het scherm doorgaan)". Deze overweging is onbegrijpelijk. Wat heeft de doorvaart van schepen te maken met de geluidbelasting vanwege het railverkeer over de Calandbrug?
100.8	idem 100.1	G	Tenslotte overweegt u dat "schermen op grotere afstand van de brug (bijvoorbeeld langs de kade van het Calandkanaal) vanwege de ligging demate hoog zouden moeten worden (hoger dan de brug) dat dit overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard ontmoet". Ook deze enkele overweging achten cliënten onvoldoende. U dient te onderbouwen dat en waarom dat zo is. Is hier onderzoek naar gedaan? Zouden deze schermen inderdaad hoger moeten zijn dan de brug? Is dit berekend dan? Waarom is sprake van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard? En van financiële aard? Wal zouden de kosten dan zijn.
100.9	idem 100.1	E	Weegt het belang van een leefbare woonomgeving en beperkte(re) geluidbelasting voor de bewoners van de 565 woningen en het opvangtehuis voor gehandicapten niet zwaarder?
100.10	idem 100.1	H	Ten aanzien van de vervanging van de brug: wanneer is een maatregel wel kosteneffectief? Met andere woorden: Wanneer ontmoet een maatregel vanwege de daarmee gemoede kosten naar uw mening niet langer "overwegende bezwaren van financiële aard"?

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
100.11	idem 100.1	AA	Snelheidsverlaging op het traject ter hoogte van de Calandbrug wordt economisch niet verantwoord genoemd. U verzuimt aan te geven in welke mate de capaciteit (treintensiteit) zal afnemen en waarom dat een overwegende bezwaar oplevert van vervoerskundige en verkeerskundige aard. Is hier onderzoek naar gedaan? Wat zijn dan de precieze effecten van de verwachte afname van de capaciteit?
100.12	idem 100.1	V	Ook ten aanzien van een eventuele verschuiving van treinen van de nacht- naar de avond- en/of dagperiode merkt ProRail op dat dit niet wenselijk is opdat dit beperkingen oplegt aan de beoogde functionaliteit en capaciteit van de Havenspoorlijn alsmede aan het bedrijfsproces van de vervoerders in het havengebied. Deze stelling wordt ten onrechte niet onderbouwd en kan derhalve niet dienen ter motivering van hogere waarden. Om welke beperkingen gaat het? En in welke mate?
100.13	idem 100.1	A3	Bij snelheidsverlaging: vertragingen niet ingelopen kunnen worden wat gevolgen heeft voor de operationaliteit van de Betuweroute. De betrokken overweging wordt ten onrechte niet onderbouwd. Bovendien wordt hierbij kennelijk uitgegaan van de bestaande dienstregeling. U dient al dan niet met behulp van ProRail te concretiseren hoe en in welke mate niet in te lopen vertragingen van invloed zullen zijn op de "operationaliteit".
100.14	idem 100.1	AU	Bij snelheidsverlaging: Ad 3): Overwogen wordt dat aanzienlijke investeringen in de baanbeveiliging vereist zijn om de terugval in capaciteit zo klein mogelijk te houden. Echter, ProRail merkt op (bijlage 5, p. 4) dat een snelheidsbeperking naar verwachting aanpassing van het beveiligingssysteem noodzakelijk maakt. Dit is vooralsnog dus onzeker. Los hiervan wordt niet gemotiveerd welke aanpassingen in de baanbeveiliging vereist zijn (als die al vereist zijn) en welke kosten dat met zich mee zal brengen. De enkele overweging dat de kosten hiervan door ProRail zijn geschat op enkele tientallen miljoenen euro's is onvoldoende. Er kan derhalve niet geconcludeerd worden dat sprake is van overwegende financiële bezwaren.
100.15	idem 100.1	Z	onaanvaardbare gecumuleerde geluidbelasting: Op pagina 4 van het ontwerpbesluit overweegt u dat het vaststellen van een hogere waarde slechts een zeer beperkt effect heeft op de hoogte van de gecumuleerde geluidbelasting. U meent derhalve dat het hogere waarde besluit niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. U verzuimt - ten onrechte - te motiveren dat en waarom de vaststelling van hogere waarden slechts een zeer beperkt effect heeft. Waar blijkt dit dan uit? En in welke mate wordt de gecumuleerde geluidbelasting verhoogd?
100.16	idem 100.1	D	Zoals aangegeven ondervinden cliënten nu reeds zeer ernstige geluidhinder. Zowel buitenshuis als binnenshuis; zowel overdag als 's nachts. De ramen moeten 's nachts noodgedwongen gesloten blijven vanwege treinen die over de Calandbrug denderen. Deze hinder zal in de toekomst alleen maar toenemen wanneer tot vaststelling van hogere waarden zou worden besloten. Cliënten zijn van mening dat redelijkerwijs niet gezegd kan worden dat de gecumuleerde geluidbelasting nog aanvaardbaar is.
100.17	idem 100.1	T	Tenslotte wijs ik erop dat inachtneming van de hogere waarden zelfs niet gewaarborgd is omdat de instroom van stil materieel niet gegarandeerd is. Er beslaat geen enkele garantie dat in 2017 inderdaad 45% stil materieel wordt ingezet. Het monitoringsprogramma dat ProRail voorstelt maakt dat niet anders. Cliënten hebben weinig vertrouwen in dat t.z.t. de snelheid inderdaad zal worden verminderd wanneer blijkt dat de instroom van stil materieel veel lager is dan nu wordtvoorgespiegeld.
100.18	idem 100.1	AX	Los hiervan draait ProRail de zaken om: er zou moeten worden begonnen met een snelheidsbeperking tot maximaal 60 km/uur en met de inzet van stil materieel zou de geluidbelasting nog verder moeten worden teruggedrongen.
101.1	5.1.2e	A	Er is toename van herrie, dus geluidsoverlast van de treinen. Duidelijke overlast van de treinen over de Calandbrug, waarvan we inmiddels weten, dat er door de komst van de tweede maasvlakte de komende jaren meer treinen zullen rijden dan tot nu toe
101.2		B	Niet meer normaal in de tuin kunnen zitten.
101.3		FF	De waarde van bewoners woning is negatief beïnvloed door de geluidsoverlast
102.1		UU	Bewoners hebben in 1996 al twijfels geuit over het stiller maken van de brug en destijds aangedrongen tot treinbuis in Thomassentunnel. Nu blijkt inderdaad dat de geluidsreductie van 5 dB niet gehaald gaat worden.
102.2		A	Onaanvaardbaar verlies aan levenskwaliteit door rail verkeersintensiteit.
102.3		B	Huizen die veelal zijn gebouwd met een mooie tuin. Bij dit railverkeerlawaai en met deze intensiteit, wordt het in de tuin zitten in plaats van genot tot een stressvolle bezigheid.
102.4		C	Tevens blijft het probleem bestaan dat je 's nachts geen raam meer kan open zetten. Dan doe je geen oog meer dicht.. Ook dit is een ongezonde situatie
102.5		VV	Er is nooit een controleerbare afweging aan ons duidelijk gemaakt tussen de kosten van bijvoorbeeld een tunnel en alle kosten die nu al gemaakt zijn (isolatiekosten) en nog te maken zijn. Nog los van het niet in geld uit te drukken overlast aspect voor de bewoners.
102.6		AA	Een steeds weerkerend element is de snelheid. Maar al te gemakkelijk meent ProRail dat om exploitatieve redenen niet kan worden overgaan tot snelheidsverlaging op de brug.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
102.7	5.1.2e	H	Maar al te gemakkelijk meent Prorail dat om exploitatieve redenen niet kan worden overgaan tot snelheidsverlaging op de brug. Ook dit argument had moeten worden meegenomen bij het besluit om af te zien van een tunnel en te kiezen voor de Calandbrug. Een afweging die bij de Botlekbrug wel ten gunste van een tunnel is uitgevallen. Voordeel van een 'Thomassen tunnel' is dat er dan ook niet meer gewacht hoeft te worden bij brugopeningen.
102.8		E	Kortom een gedegen financieel economische, maar zeker ook sociale afweging is niet gemaakt. De huidige lijn legt de pijn bij de burger en niet bij de overlast veroorzakende partij.
102.9		T	Het door Prorail aangegeven stille materieel bestrijkt een lange periode, over een kleine 10 jaar is pas 45% stil materieel verwacht. Waarom niet sneller en eerder?
102.10		WW	Tevens zal de Calandbrug naar verwachting langer meegaan, nl tot 2020., waardoor nog 12 jaar, voor sommigen (de ouderen onder ons, die niet meer werken en van hun huis willen genieten) zeer belangrijke levensjaren worden vergald.
102.11		F	Het is de omgekeerde wereld, dat Prorail alle ruimte krijgt om een aantal jaren geluidsoverlast te bezorgen en in de toekomst als de overlast al maar toeneemt misschien pas tot drastische maatregelen wordt verplicht. Er is een goed Nederlands gezegde: voorkomen is beter dan genezen! Zorg dan nu voor een tunnel
103.1		AH	Door verhoging van de grenswaarde valt de bescherming tegen lawaai weg voor bewoners.
103.2		B	Aantasting woongenot in de tuin in de zomer zeker met het in de toekomst frequenter rijden van treinen.
103.3		XX	Kinderen ondervinden nadelige gevolgen voor hun gezondheid door slaapverstoring, en op school door concentratieverlies. Ondervinden hinder bij buiten spelen.
103.4		R	School ligt ook binnen grenswaarde.
103.5		UU	Tijdens de aanleg van de Thomassentunnel had er een buis voor de havenspoorlijn aangelegd moeten worden.
103.6		C	s Nachts ondervindt bewoner overlast, wordt er wakker van. Kunnen niet met raam open slapen.
103.7		FF	Waardedaling woning
103.8		E	Economisch belang van havenspoorlijn moet investering in nieuwe brug, tunnel of stiller materieel mogelijk maken. De bewoner is de dupe.
103.9		I	In 1997 werd er een HW aangevraagd voor 1 wooningen nu voor 565. Dit geeft aan dat geluidsoverlast toeneemt.
103.10		AG	Isolatie van huizen pakt het probleem niet bij de bron aan.
103.11		T	In het HW besluit is onduidelijk hoe de instroom van 45% stiller materieel zal worden meegewogen.
103.12		AI	Alleen metingen en verificatie is nodig om na te gaan of het stiller materieel 45% inderdaad voor 2 dB verlaging zorgt.
103.13		AA	Graag zien wij een onderbouwing van het bezwaar tegen snelheidsverlaging met criteria van verkeerskundige, vervoerskundige en financiële aard.
103.14		AK	Punt over cumulatie van geluid ontbreekt de vergelijking van het geluid nu en in de toekomstige situatie niet voldoende beschreven in besluit.
103.15		AJ	Hoe zal het geluid in de toekomst gemonitord worden?
103.16	PP	Prorail moet inzage geven in de te verwachten aantal treinen, uitgedrukt in het aantal wagons per uur in de dag-, avond- en nachtperiode.	
104.1	E	Net zoals het economische belang is ook het woonplezier van groot belang.	
104.2	A	Het vergroten van de intensiteit van het railverkeer heeft dus binnenshuis geluidshinder tot gevolg. Negatieve invloed op woongenot.	
104.3	F	Met het bouwen van een spoortunnel of nieuwe brug had de bron van de hinder aangepakt en wellicht het enige juiste besluit.	

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
104.4		H	Met het bouwen van een spoortunnel of nieuwe brug had de bron van de hinder aangepakt en wellicht het enige juiste besluit.
104.5		HH	Ook de woonwijken stammen uit de jaren zeventig van de vorige eeuw en zijn dus gebouwd naar de normen geldend in deze periode, doelend op elke vorm van isolatie.
104.6		XX	Het verder vergroten van geluidshinder heeft negatieve invloed op gezondheid.
104.7		FF	Het verder vergroten van geluidshinder heeft negatieve invloed op de waarde van woningen.
104.8		YY	Isoleren van de huidige brug heeft geen gewenst resultaat opgeleverd maar wat zijn de andere mogelijkheden om de bewoners zo min mogelijk overlast te geven van het vergroten van de intensiteit van het railverkeer?
105.1		AH	Door verhoging van de grenswaarde valt de bescherming tegen lawaai weg voor bewoners.
105.2		B	Aantasting woongenot in de tuin in de zomer zeker met het in de toekomst frequenter rijden van treinen.
105.3		XX	Kinderen ondervinden nadelige gevolgen voor hun gezondheid door slaapverstoring, en op school door concentratieverlies. Ondervinden hinder bij buiten spelen.
105.4		R	School ligt ook binnen grenswaarde.
105.5		UU	Tijdens de aanleg van de Thomassentunnel had er een buis voor de havenspoorlijn aangelegd moeten worden.
105.6		C	s Nachts ondervind bewoner overlast, wordt er wakker van. Kunnen niet met raam open slapen.
105.7		FF	Waardedaling woning
105.8	5.1.2e	E	Economisch belang van havenspoorlijn moet investering in nieuwe brug, tunnel of stiller materieel mogelijk maken. De bewoner is de dupe.
105.9		I	In 997 werd er een HW aangevraagd voor 1 wooningen nu voor 565. Dit geeft aan dat geluidsoverlast toeneemt.
105.10		AG	Isolatie van huizen pakt het probleem niet bij de bron aan.
105.11		T	In het HW besluit is onduidelijk hoe de instroom van 45% stiller materieel zal worden meegewogen.
105.12		AI	Alleen metingen en verificatie is nodig om na te gaan of het stiller materieel 45% inderdaad voor 2 dB verlaging zorgt.
105.13		AA	Graag zien wij een onderbouwing van het bezwaar tegen snelheidsverlaging met criteria van verkeerskundige, vervoerskundige en financiële aard.
105.14		AK	Punt over cumulatie van geluid ontbreekt de vergelijking van het geluid nu en in de toekomstige situatie niet voldoende beschreven in besluit.
105.15		AJ	Hoe zal het geluid in de toekomst gemonitord worden?
105.16		PP	Prorail moet inzage geven in de te verwachten aantal treinen, uitgedrukt in het aantal wagons per uur in de dag-, avond- en nachtperiode.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
106.1	Anoniem	A	Bewoner ondervind geluidsoverlast van treinen op de Calandbrug en verwacht dat maatregelen aan brug niet voldoende zijn om overlast te beperken.
106.2	Anoniem	B	Ernstige aantasting van woongenot in de tuin nu en in de toekomst door geluidsoverlast.
106.3	Anoniem	C	Kan hij in de toekomst zijn raam 's nachts openhouden?
106.4	Anoniem	FF	Waardedaling woning
107.1	Anoniem	QQ	Als maatregelen aan de woning gedaan moeten worden hoe en door wie worden die gecompenseerd?
107.2	Anoniem	A	Bewoner ondervind geluidsoverlast van treinen op de Calandbrug en verwacht dat maatregelen aan brug niet voldoende zijn om overlast te beperken.
107.3	Anoniem	B	Ernstige aantasting van woongenot in de tuin nu en in de toekomst door geluidsoverlast.
107.4	Anoniem	C	Kan hij in de toekomst zijn raam 's nachts openhouden?
107.5	Anoniem	FF	Waardedaling woning
107.6	Anoniem	QQ	Als maatregelen aan de woning gedaan moeten worden hoe en door wie worden die gecompenseerd?
108.1	5.1.2e	A	Ernstige aantasting van woongenot nu en in de toekomst door geluidsoverlast.
108.2		FF	Waardedaling woning
108.3		B	Isolatiemaatregelen beperken zich tot overlast binnen de woning, ook buiten hebben wij overlast: raam open, in de tuin.
108.4		AG	Isoleren is symptoombestrijding, pak de problemen aan bij de bron.
108.5		T	Inzet stiller materieel en het aanpassen van de snelheid biedt geen garantie voor bewoners in de toekomst. Dit is slechts een voornemen.
108.6		M	Na het aflopen van het Convenant in 2015 zal de beschermende norm voor de inwoners opgeheven worden.
108.7		MM	Het HW besluit dient gerelateerd te zijn aan de levensduur van de brug.
108.8		AK	Naast toename van trein verkeer dient Prorail Er rekening mee te houden dat ook wegtransport, scheepvaartverkeer en uitstoot van industrie zal toenemen. Is dit beoordeeld?
108.9		N	Waarom wordt er niet net als voor beschermde natuur waar een passende beoordeling nodig is nader onderzocht welke andere factoren een invloed hebben op dezelfde omgeving?
109.1	Anoniem	A	Bewoner ondervind geluidsoverlast van treinen op de Calandbrug en verwacht dat maatregelen aan brug niet voldoende zijn om overlast te beperken.
109.2	Anoniem	B	Ernstige aantasting van woongenot in de tuin nu en in de toekomst door geluidsoverlast.
109.3	Anoniem	C	Kan hij in de toekomst zijn raam 's nachts openhouden?
109.4	Anoniem	FF	Waardedaling woning
110.1	Anoniem	QQ	Als maatregelen aan de woning gedaan moeten worden hoe en door wie worden die gecompenseerd?
110.2	Anoniem	TT	Het is de wereld als zijn kop als ik mijn woning moet aanpassen omdat Prorail geen maatregelen meer aan de brug kan nemen.
110.3	Anoniem	F	Wellicht was een tunnel een uitkomst geweest.
110.4	Anoniem	AA	Snelheidsbeperking van treinen heeft een veel groter effect dan isolatiemiddelen omdat het het geluid bij de bron aanpakt. 60 km/uur overdag, 40 km/uur overdag over de brug en 30 km/uur snachts over de brug.
110.5	Anoniem	B	Ernstige verstoring van het woongenot in de tuin.
110.6	Anoniem	XX	De realiteit van geluidsoverlast met gezondheidsaspecten, slaapverstoring, concentratieproblemen.
111.1	5.1.2e	A	Ik ondervind veel overlast van de treinen op de Calanbrug. En de herrie neemt aanmerkelijk toe.
111.2		C	s Nachts een raam open houden kan niet.
111.3		D	Ondanks dubbele beglazing en rolluiken regelmatig wakker van voorbij rijdende treinen.
111.4		B	Ik kan niet rustig in mijn tuin zitten het geluid lijkt op een straaljager.
111.5		Y	Maatregelen aan de brug hebben niet geholpen.
111.6		FF	Waardedaling woning.
111.7		E	Onacceptabel dat de geluidsoverlast toeneemt door de aanleg van de 2e Maasvlakte.
112.1		Y	In de bijlage van het ontwerpbesluit mis ik de informatie over wat Prorail precies heeft gedaan om de brug stiller te maken,
112.2		T	Er is in de bijlage van het ontwerpbesluit geen onderbouwing voor de aanname van de instroom van stiller materieel. Hier ontbreken Europese voorschriften voor.
112.3	AL	Snelheidsverlaging op het traject ter hoogte van de Calandbrug wordt economisch niet verantwoord genoemd. Mijn mening hierin is dat dit wel mee zal vallen mits men de spoorlijn beter zou benutten, nu staan regelmatig treinen stil vanwege een geopende brug omdat de scheepvaart nog altijd voorrang heeft.	

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag	
112.4	5.1.2e	BC	Als de hogere waarde zijn vast gesteld en goed gekeurd door de provincie dan pas worden er metingen verricht aan de woning. Volgens mij is dit de verkeerde volgorde. Eerst in beeld brengen wat het geluidsniveau nu anno 2008 in de woningen zijn en deze meenemen in Uw besluit.	
112.5		A	De bewoners van Rozenburg west maken zich zorgen over de toenemende geluidsoverlast veroorzaakt door treinen.	
112.6		C	Veel mensen hebben vooral 's nachts veel last van de (goederen) treinen	
112.7		D	en slapen daardoor slecht en kunnen niet meer met het raam open slapen.	
112.8		XX	Dat het stelselmatig last hebben van geluidsoverlast ongezond is blijkt nu ook uit het rapport "Geluid, gezondheid en geld" dat uitgevoerd is door de Milieumonitoring Stadsregio Rotterdam (MSR). Volgens een woordvoerder van de Milieudienst Rijnmond (DCMR) raken mensen door de geluidsoverlast gestrest en lopen hoge bloeddruk op.	
112.9		B	Pro rail is bereid om aanpassingen voor de woning te vergoeden om zo binnen de norm te blijven maar je moet ook nog buiten de woning normaal kunnen leven!	
112.10		AK	Er wordt gesteld dat er geen toename is van gecumuleerde geluidsbelasting. Dit klopt niet want verhoging van de grenswaarde voor de spoorlijn geeft wel degelijk een hogere gecumuleerde geluidbelasting op.	
112.11		TT	Omdat de verwachte geluidstoename in onze wijk alleen maar hoger komt te liggen zou ik graag zien dat ProRail toch doeltreffende maatregelen neemt om de geluidsoverlast terug te brengen naar de voorkeursgrenswaarde van 55 dba.	
112.12		LL	Er moet een onderzoek komen naar een alternatieve route (spoorlijn verplaatsen over Rozenburg sluizen en deze later weer aansluiten op bestaande spoorlijn).	
112.13		BD	Bomen die zijn gekapt moeten worden teruggeplaatst. Bij westenwind hoor je de treinen komen en gaan richting de Maasvlakte. Dit is mijn inziens veroorzaakt door plaatsen van een nieuw viaduct en dat alle bomen naast het spoor zijn weg gekapt.	
112.14		G	Geluidsschermen plaatsen langs het spoor (aan de Rozenburgse kant) ter hoogte van nieuw viaduct (aansluiting N57) tot aan de Calandbrug. De geluidsschermen zijn aan de onderkant open, dus het beoogde effect is minimaal en het zou beter zijn om deze volledig af te dichten en mogelijk te verhogen.	
112.15		BE	Onderkant van de Calandbrug inpakken met PUR schuim, doeltreffend in geluid isolatie en dit materiaal heeft een minimaal gewicht. Extra gewicht hiervan compenseren met verwijderen rijbaan op brug. Volstaan met een rijbaan per richting.	
112.16		F	Onderzoeken of het toch niet mogelijk is de trein door een tunnel te laten gaan.	
112.17		FF	Hoe om te gaan met waardevermindering van mijn woning in de toekomst?	
113.1		Anoniem	A	Mijn leefgenot wordt nog meer aangetast!
113.2		Anoniem	FF	Waardedaling huis.
113.3		Anoniem	AA	Hoe harder de treinen over de brug rijden hoe meer herrie.
114.1	Anoniem	D	Zodra de wind uit de verkeerde hoek komt is het nu reeds 's nachts of de trein door onze slaapkamer rijdt.	
114.2	Anoniem	A	Ik protesteer derhalve met kracht tegen 't opwaarderen van de geluidsnorm.	
115.1	5.1.2e	A	De geluidshinder veroorzaakt door het treinverkeer, over met name de Calandbrug, is nu al demate hoog dat hierdoor de kwaliteit van het wonen en leven ernstig wordt benadeeld. Zowel binnenshuis als buitenshuis	
115.2		BF	Forse snelheidsreductie tot max 40 km / uur de passage van de Calandbrug voor schrijven en handhaven.	
115.3		AA	Snelheidsverlaging tot 40 km/ uur wordt door Prorail afgedaan omdat het de capaciteit van de havenspoorlijn omlaag brengt. Dit is klinkklare onzin.	
116.1		J	Prorail heeft ons altijd doen geloven dat ze het geluid op de Calandbrug tot de geldende normen konden verlagen. Dit is ze niet gelukt ondanks alle mooie praatjes.	
116.2		T	Nu doet Prorail ons geloven dat ze het geluid op de Calandbrug tot de geldende normen kunnen verlagen. Bij het nieuwe materiaal worden de treinstellen niet geremd op de wielen maar op de remschijven. Ook hierbij wordt het wiel ook over de rails tot stilstand gebracht, waardoor ook "remvlakken ontstaan". Het vervangen van het rollend materieel "stil materieel" zoals Prorail dit noemt, bestaat niet en zal geen vermindering van het geluid geven.	
116.3		AA	Om reden van robuustheid??? Kan de snelheid over de brug (lengte 500 m) niet verlaagd worden tot 60 km/uur dit tijd verlies kan niet ingehaald worden op de overige km's. Weet u hoe lang de Betuwelijn is?	
116.4		WW	Ook in 2020 zal men wel iets verzinnen waardoor de levensduur van de brug nog iets opgerekt kan worden en de burgers nog langer met verlast zitten.	
117.1		TT	HW verlenen geeft alle ruimte aan Prorail maar is niet in belang van de buurt.	
117.2		AA	Snelheidsbeperking van treinen heeft een veel groter effect dan isolatiemiddelen omdat het het geluid bij de bron aanpakt.	
117.3		A	Ernstige aantasting van woongenot nu en in de toekomst door geluidsoverlast.	

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
117.4		FF	Waardedaling woning
117.5		B	Rustig in de tuin zitten is er niet meer bij.
117.6		F	Waarom is er tegelijk met de Thomassentunnel geen spoortunnel aangelegd.
118.1		MM	zal de HW Door slijtage aan de brug in de toekomst steeds verhoogd worden?
118.2		E	Economsch belang van de Havenspoorlijn moet de bouw van een tunnel of een omleiding mogelijk maken.
118.3		TT	De bewoner moet zich aanpassen aan de veranderde omstandigheden en Prorail niet. Dat is de wereld op zijn kop.
118.4		B	Woongenot is alleen maar verslechterd. In de tuin zitten is er niet meer bij.
118.5		F	Pak het geluid aan bij de bron en bouw een tunnel.
118.6		LL	Verleg het trace van de Havenspoorlijn.
118.7		AA	Snelheids beperking pakt het geluid bij de bron aan.
118.8		XX	Geluidsoverlast is schadelijk voor de gezondheid en nachtrust van bewoners.
118.9		FF	Waardedaling woning
118.10		AG	Isolatie van woningen biedt geen oplossing voor geluidsoverlast
119.1		A	De huidige geluidsoverlast die wij ervaren geeft al de nodige verstoring van dag en nachtrust.
119.2		XX	Als de intensiteit van het geluid in de toekomst zal toenemen dan zal dit ernstige verstoring geven van onze dag en nachtrust en gevolgen hebben voor onze gezondheid.
119.3		B	Het in de tuin vertoeven, wat wij toch rekenen tot een belangrijk stuk woongenot is nu al een stuk verslechterd.
119.4	5.1.2e	EE	Niet kunnen ventileren is ongezond.
119.5		C	Door overlast kan het raam niet open.
119.6		FF	Waardedaling woning.
119.7		H	De havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie, levert miljarden op. Waarom dan geen geld investeren in een nieuwe brug, tunnel en stil materieel?
119.8		F	De havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie, levert miljarden op. Waarom dan geen geld investeren in een nieuwe brug, tunnel en stil materieel?
119.9		AX	De havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie, levert miljarden op. Waarom dan geen geld investeren in een nieuwe brug, tunnel en stil materieel?
119.10		TT	Nu wordt het probleem bij onze burgers neergelegd terwijl de geluidsbron niet of onvoldoende wordt aangepakt.
120.1		A	De huidige geluidsoverlast die wij ervaren geeft al de nodige verstoring woongenot.
120.2		XX	Als de intensiteit van het geluid in de toekomst zal toenemen dan zal dit ernstige verstoring geven van onze dag en nachtrust en gevolgen hebben voor onze gezondheid.
120.3		FF	Waardedaling woning.
120.4		B	Rustig in de tuin zitten wordt door toenemende geluidshinder verstoord.
120.5		H	De havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie, levert miljarden op. Waarom dan geen geld investeren in een nieuwe brug, tunnel en stil materieel?
120.6		F	De havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie, levert miljarden op. Waarom dan geen geld investeren in een nieuwe brug, tunnel en stil materieel?
120.7		AX	De havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie, levert miljarden op. Waarom dan geen geld investeren in een nieuwe brug, tunnel en stil materieel?
121.1		A	Ernstige geluidshinder door spoorbrug in de woonkamer, stoort vreselijk.
121.2		B	Geluidshinder in de tuin waardoor een gesprek niet mogelijk is.
121.3		AO	Geluid van de trein komt boven TV uit.
121.4		C	In de slaapkamer hoort met het geluid van de trein en is bewoner genoodzaakt met het raam dicht te slapen.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
121.5		XX	Geluidsoverlast is niet bevordelijk voor de gezondheid.
121.6		E	Economisch belang wordt boven gezondheid van bewoner gesteld.
121.7		AA	Prorail geeft aan niet langzamer te willen rijden over de brug omdat dit te veel geld kost.
121.8		AQ	Men rijdt met zeer zware oude en nieuwe dieseltreinen terwijl er een bovenleiding is aangelegd.
121.9		TT	De problemen van Prorail hoef ik niet op mijn bord te krijgen.
121.10		T	Ongeloof in het vervangen van materieel in de termijnen en hoeveelheden die men aangeeft.
121.11		FF	Waardedaling woning
121.12		F	Waarom wordt er geen nieuwe spoortunnel gegraven? Voor geluidsreductie nu en in de toekomst.
121.13		AK	In de omgeving is al zeer veel lawaai van de snelweg, van schepen die voorbij varen, van het lossen van de Roro schepen en de olieindustrie met stankoverlast vind ik meer dan genoeg overlast voor mijn woonomgeving.
122.1		F	De bevolking heeft voorgesteld de trein door een tunnel te rijden. Men gaf aan dat dit niet kon vanwege de kosten. Nu heb ik begrepen dat dat wel een mogelijkheid was geweest.
122.2		TT	Ontwerpbeslissing HW is de meest onelegante oplossing met als gevolg meer railverkeerslawaai voor de Rozenburgse bevolking. Wanneer een voetballer voortdurend naast schiet maken we het doel toch ook niet groter?
122.3		B	Kan niet meer rustig in de tuin zitten.
122.4		C	Slapen met open raam niet meer mogelijk.
123.1		A	Het leefgenot is ons inmiddels al vele jaren ontnomen door de geluidsoverlast. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat het railverkeerslawaai zal afnemen, hetgeen ons destijds wel is voorgehouden.
123.2	5.1.2e	C	Wij moeten altijd ramen en deuren dicht houden om tenminste voor huisgenoten verstaanbaar te zijn.
123.3		AO	Het geluid van onze TV moet bij een passerende trein altijd in volume omhoog en aansluitend weer terug naar een normaal niveau.
123.4		FF	Waardedaling woning. Houden u thans aansprakelijk voor de door ons geleden en nog te lijden schade, inclusief verdergaand waardeverlies van onze woning.
124.1		A	Wij hebben geluidsoverlast van de Betuwelijn met name als de treinen over de Calandbrug rijden.
124.2		AR	Geluidsoverlast in huis door matige isolatie.
124.3		B	Zeer veel geluidshinder als je buiten in de tuin zit of op straat bent.
124.4		FF	Waardedaling woning.
125.1		FF	Waardedaling woning.
125.2		A	Ook is de leefbaarheid al niet veel meer en zal dan ook tot een dieptepunt zakken.
125.3		XX	Daar ik CARA patient ben en het slapen met dichte ramen en of deuren mij niet ten goede komt is ook een rede tot mijn zienswijze.
125.4		B	Daarnaast heb ik een huis met tuin gekocht met de bedoeling om van de buitenlucht te kunnen genieten. Dat is nu al haast niet mogelijk laat staan als het railverkeer elke 3 minuten gaat rijden met de in aankomst zijnde 2e maasvlakte.
125.5		AA	Toen er werkzaamheden aan de Calandbrug werden uitgevoerd was de geluidsoverlast van het railverkeer minder doordat het railverkeer langzamer moest rijden.
125.6		BI	Ook is mij opgevallen dat er voornamelijk rekening gehouden word met mensen die werkzaam zijn in dag dienst. Daar ik werkzaam ben in de volcontinu zal het slapen tijdens mijn nachtdiensten er niet beter van worden als er meer railverkeer tijdens de dag uren gaat rijden. Want net als iedere andere belastingbetaler heb ik ook rust nodig.
125.7		RR	Ik ben het er dan ook niet mee eens dat de geluidsoverlast op de gevel van mijn huis nog verder omhoog gaat dan de nu al 57 db, wat al volgens de wet te hoog is. Als ik me niet vergis is de maximale geluidsoverlast vast gesteld op 53 db.
125.8		TT	Tevens is het onacceptabel dat het nog een aantal jaren gat duren voordat alle door Prorail genoemde maatregelen voltooid zullen zijn.
126.1	Anoniem	A	Voor de bewoners van Rozenburg zal het woongenot alleen maar slechter worden door o.a. dag en nacht goederenvervoer, denk aan slaaperstoring, continue geluid, niet meer ongestoord in de tuin recreëren , waardaling woning.
126.2	Anoniem	B	Voor de bewoners van Rozenburg zal het woongenot alleen maar slechter worden door o.a. dag en nacht goederenvervoer, denk aan slaaperstoring, continue geluid, niet meer ongestoord in de tuin recreëren , waardaling woning.
126.3	Anoniem	D	Voor de bewoners van Rozenburg zal het woongenot alleen maar slechter worden door o.a. dag en nacht goederenvervoer, denk aan slaaperstoring, continue geluid, niet meer ongestoord in de tuin recreëren , waardaling woning.
126.4	Anoniem	FF	Waardedaling woning.
126.5	Anoniem	F	Aangezien Prorail de veroorzaker is van het lawaai zal deze genooddaakt zijn met oplossingen te komen ter voorkoming van railverkeerslawaai, b.v. aanleg treintunnel.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
126.6	Anoniem	JJ	Door het toekennen van de HW zal de geluidsoverlast toenemen en zal de oorzaak niet daadwerkelijk aangepakt worden.
127.1	5.1.2e	TT	Prorail maakt op deze manier van hun probleem, ons probleem. Prorail krijgt de herrie niet onder controle, dus moeten de normaen maar verhoogd worden.
127.2		AA	Snelheidsbeperkingen dienen gehandhaafd te blijven tot er wel een oplossing is gevonden!
127.3		B	Isolerende maatregelen verhelfen niet de geluidsoverlast in de tuin.
127.4		G	Langs de Betuwelijn staan schitterende geluidswanden langs alle bewoning. Waarom kunnen deze geluidschermen niet voor Rozenburg geplaatst worden?
128.1	Anoniem	TT	Het besluit om de hogere waarde te verlenen geeft alle ruimte aan Prorail maar gaat voorbij aan het persoonlijk belang en dat van de buurt.
128.2	Anoniem	AA	Isolatie van huizen mag een oplossing lijken maar een snelheidsbeperking van de treinen op de brug heeft een veel groter effect en bestrijdt de geluidsoverlast aan de bron. Waarom geen max. snelheid van bv. 60 km op dit deel van het trace?
129.1	5.1.2e	TT	Bewoners moeten zich aanpassen en prorail niet. Dat is de wereld op zijn kop.
129.2		B	Rustig in de tuin zitten is er niet meer bij.
129.3		AA	Isolatie van huizen mag een oplossing lijken, maar een snelheidsbeperking van treinen heeft een veel groter effect: Bestrijdt geluidsoverlast aan de bron.
129.4		AX	De aanname van 45% stil materieel in 2017 wordt niet onderbouwd en stil materieel moet sneller en beter worden ingezet.
129.5		M	De overeenkomst tussen de Gemeente Rozenburg en ProRail (de geluidskoepel Calandbrug) loopt in 2015 af. In de aanvraag Hogere Waarde wordt echter rekening gehouden met een verlengde levensduur van de brug van 2017 tot 2020. Dit betekent dat, na afloop van het Convenant in 2017 de beschermde norm voor de gemeente Rozenburg wordt overgenomen door de hogere geluidsnorm volgens de wettelijke regeling, hetgeen dan weer een hogere geluidsoverlast geeft aan de inwoners van Rozenburg. Dit is een onacceptabel gevolg van deze procedure.
129.6		XX	De relatie met gezondheids aspecten (slaapverstoring, continue blootstelling aan geluid is slecht voor de gezondheid)
129.7		FF	Bewoner vreest waardedaling van woning.
129.8		F	Havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie. Levert miljarden op. Waarom geen geld investeren in een nieuwe tunnel?
129.9		I	Opmerkingen over de in 1997 door Prorail gestarte maar afgebroken hogere waarde procedure voor 11 huizen
129.10		AA	Waarom geen max. snelhed van 60 km op dit deel van het trace.
130.1		A	Ernstige geluidshinder door spoorbrug in de woonkamer, stoort vreselijk.
130.2		B	Geluidshinder in de tuin waardoor een gesprek niet mogelijk is.
130.3		AO	Geluid van de trein komt boven TV uit.
130.4	C	In de slaapkamer hoort met het geluid van de trein en is bewoner genoodzaakt met het raam dicht te slapen.	
130.5	XX	Geluidsoverlast is niet bevordelijk voor de gezondheid.	
130.6	E	Economisch belang wordt boven gezondheid van bewoner gesteld.	
130.7	AA	Prorail geeft aan niet langzamer te willen rijden over de brug omdat dit te veel geld kost.	
130.8	AQ	Men rijdt met zeer zware oude en nieuwe dieseltreinen terwijl er een bovenleiding is aangelegd.	
130.9	TT	De problemen van Prorail hoef ik niet op mijn bord te krijgen.	
130.10	T	Ongeloof in het vervangen van materieel in de termijnen en hoeveelheden die men aangeeft.	
130.11	FF	Waardedaling woning	
130.12	F	Waarom wordt er geen nieuwe spoortunnel gegraven? Voor geluidsreductie nu en in de toekomst.	
130.13	AK	In de omgeving is al zeer veellawaai van de snelweg, van schepen die voorbij varen, van het lossen van de Roro schepen en de olieindustrie met stankoverlast vind ik meer dan genoeg overlast voor mijn woonomgeving.	
131.1	Anoniem	TT	Prorail wil de HW laten vaststellen omdat de brug niet stiller gemaakt kan worden. Daardoor zal de overlast van de treinen met de jaren alleen maar toenemen. De bewoners moeten zich aanpassen aan de veranderde omstandigheden en Prorail niet. Dat is de werled op zijn kop.
131.2	Anoniem	B	Door de toenemende geluidsoverlast zal het woongenot verslechteren, rustig in de tuin zitten kan niet meer. De ramen moeten 's nachts ook open kunnen
131.3	Anoniem	D	s Nachts zullen de treinen ook rijden, ons nachtrust zal daardoor ook verstoord worden.
131.4	Anoniem	A	Geluidshinder is al aanwezig, intensiteit neemt toe in de toekomst, dus: ernstige aantasting woongenot.
131.5	Anoniem	FF	Waardedaling woning.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
131.6	Anoniem	XX	De relatie met gezondheidsaspecten, slaapverstoring, continue blootstelling aan geluid is slecht voor de gezondheid.
131.7	Anoniem	F	Havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie, levert miljoenen op. Waarom geen geld investeren in een nieuwe brug, tunnel en stiller materieel?
132.1		TT	Prorail heeft met haar plannen met de Calandbrug een probleem voor wat betreft geluidoverlast. Door ophogen van de grenswaarden krijgen wij (burgers) het probleem. Dit is de omgekeerde wereld. Prorail dient alle mogelijkheden te benutten om het geluid voor ons burgers onder de wettelijke grenswaarde te houden. Het besluit om de hogere waarde te verlenen geeft alle ruimte aan Prorail maar gaat totaal voorbij aan het persoonlijk belang en dat van de buurt.
132.2		AA	Zo lang zij dat niet kan garanderen zouden er niet méér treinen mogen rijden en zou de snelheid ook niet opgehoogd mogen worden van 60km/h naar 80km/h. Isolatie van huizen mag een oplossing lijken maar een snelheidsbeperking op de brug heeft een veel groter effect en bestrijdt het geluid bij de bron.
132.3		I	In 1997 is de aanvraag gedaan voor 11 woningen. Nu, ca. 10jaar later, voor 565 woningen. Dit geeft de toename van geluid duidelijk aan en ook te verwachten toekomstige toenames. Prorail mag dus constant meer geluid produceren en de omgeving wordt méér en méér beperkt.
132.4		G	Geluidwerende maatregelen op/langs de brug. Ipv het nu ca. 1mtr hoge geluidsschermpje op de brug is er een technische mogelijkheid om de brug te voorzien van doelmatige hogere geluidschermen. Als direct gemonteerd op de brug zelf niet werkt kunnen ze worden gebouwd naast de brug en voorzien van een eigen fundatie. Schermen kunnen tot in het water doorlopen. Schepen zouden door als het ware een tunnel van geluidsscherp kunnen varen. Zijn hier studies naar gedaan? -Geluidschermen tangs de oever van het Calandkanaal. Het is technisch zeker mogelijk om Rozenburg tegen geluid van de Calandbrug te beschermen middels geluidschermen welke op de oevers van het Calandkanaal worden gebouwd. Hiermee kan zeker geluid geweerd worden. Is hier studie naar gedaan? Iedere winst die uit deze schermen gehaald kan worden is voor ons burgers van groot belang.
132.5		XX	Diverse onderzoeken hebben echter aangetoond dat bloot staan aan een te hoge geluidbelasting in de woonomgeving tot serieuze gezondheidsproblemen kan leiden. Kinderen worden beperkt in hun concentratie en prestaties op school. Het is onacceptabel dat onze gezondheid en die van kinderen moet lijden onder het geluid van de treinen van Prorail.
132.6		B	Ons huis kan desgewenst geïsoleerd worden tegen geluid. Die technische mogelijkheid is er. Echter, onze tuin, één van de hoofdredenen waarom wij ons huis hebben gekocht, kan niet worden geïsoleerd.
132.7	5.1.2e	E	De havenspoorlijn zal van groot belang zijn voor de Nederlandse economie. Echter, investeren in een geluidarme nieuwe spoorbrug, tunnel, enz. wordt niet gedaan. De nu uitgevoerde maatregelen aan de brug werken niet voldoende. Ondanks deze niet functionerende maatregelen is de geluidbelasting op ons huis nog steeds te hoog. Andere maatregelen dienen nu dus te worden uitgevoerd zodat deze belasting wél onder de norm valt. Ook al kost dat geld!
132.8		LL	Is er al eens een studie gedaan naar de mogelijkheid om de Betuweroute niet over de Calandbrug het Calandkanaal te laten passeren? Mijns inziens is er ruimte voor een tracé langs de Neckarweg, over de Rozenburgse sluis en verder langs de Theemsweg. Dit tracé zou Rozenburg voor een zeer groot deel onthouden van het spoorwaaier. Tevens heeft de exploitatie van de Betuweroute geen hindering van een regelmatige open Calandbrug. Ook deze optie zou serieus overwogen moeten worden voordat wij als bewoners worden belast met veel ongezond geluid.
132.9		FF	Het vergroten van de geluidbelasting en verhogen van de grenswaarde van railverkeerslawaai leidt onherroepelijk tot waardevermindering van onze woning met onze prachtige tuin op het zuiden (brugkant). Wat wordt er gedaan door Prorail aan deze waardedaling? Bij het besluit dat genomen is tot ontwikkeling van de Betuweroute is nooit gesproken over het overschrijden van de grenswaarde van railverkeerslawaai voor ons huis en daling van huizenprijzen. Wij verwachten dat bij verhoging van de grenswaarden bewoners worden gecompenseerd.
133.1		A	Wij ondervinden reeds geruime tijd overlast van de treinen die de Calandbrug passeren. De overlast is in de afgelopen jaren alléén maar toegenomen, ofschoon de treinen nu maximaal 60 km per uur rijden.
133.2		B	De meeste overlast is uiteraard buiten : je kunt namelijk niet meer mstig in de tuin zitten.
133.3		D	De meeste overlast is uiteraard buiten : je kunt namelijk niet meer mstig in de tuin zitten, maar ook binnen is het geluid duidelijk hoorbaar, en vooral 's nachts en zelfs met gesloten ramen is het geluid in huis duidelijk hoorbaar, hetgeen de nachtrust nadelig beïnvloedt, met alle gevolgen van dien.
133.4		I	Tien jaar geleden is de aanvraag voor hogere waarde gedaan voor 11 woningen en nu getdt de aanvraag voor 565 woningen. Dit is een duidelijk bewijs voor de toename van geluidsoverlast.
133.5		AA	De geplande verhoging van de frequentie van passerende treinen (volgens schrijven Prorail d.d. 05 september 2008) zal de overlast drastisch doen verhogen. Indien daarbij ook de snelheid van de treinen wordt verhoogd van 60 naar 80 km per uur, zal de overlast nog verder toenemen. De snelheid dient dan ook 60 km per uur te blijven.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
133.6	5.1.2e	XX	Uiteindelijk zal de overlast van treinverkeer een doorlopend en continue karakter hebben, te weten dat geluidsoverlast altijd aanwezig zal zijn, hetgeen ook zijn beslag legt op onze gezondheid. Zie ook bijlage: Onderzoek DCMR en TNO naar effecten verkeerslawaaï op slaap.
133.7		FF	Als laatste argument, maar daarom zeker zo belangrijk, is het feit dat de waarde van ons huis door de geluidsoverlast zal dalen, hetgeen bij een eventuele verkoop voor ons nadelig zal uitpakken.
133.8		F	Gezien het belang van het treinverkeer (havenspoorlijn - Betuwe route) voor de Nederlandse economie, is de enige zinvolle oplossing het investeren in een nieuwe brug, dan wel tunnel. In de tussentijd moeten de treinen 60 km per uur blijven rijden.
133.9		TT	Het toekennen van een hogere grenswaarde is namelijk géén oplossing voor de overlast, in tegendeel het is het probleem neerleggen bij de burger (wij) terwijl de oorzaak van de overlast niet wordt aangepakt.
134.1		TT	Prorail wil de hogere waarde laten vaststellen omdat de brug niet stiller gemaakt kan worden. De overlast van de treinen neemt jaar na jaar alleen maar toe. Ondanks de maatregelen aan de brug om die overlast te beperken is er nu een eind gekomen aan de technische haalbaarheid van de maatregelen aan de brug. De brug kan niet stiller gemaakt worden. In de toekomst gaan er steeds meer treinen over die "niet stiller te maken brug" rijden, de overlast neemt alleen maar toe. De bewoners moeten zich gaan aanpassen aan de veranderde omstandigheden en Prorail niet. Dit is de wereld op zijn kop. Als wij willen bouwen en een vergunning nodig hebben moeten wij er ook eerst voor zorgen dat dit zo gebeurt dat wij geen overlast bezorgen aan onze medebewoners. Prorail kan gewoon zijn gang gaan en dient pas maatregelen te nemen als er overlast is. Terwijl het van tevoren bekend was dat het railverkeerslawaaï enorm zou toenemen bij de komst van de Betuweroute en nu willen ze nog een hogere grenswaarde railverkeerslawaaï hebben ook. Waar eindigt dit?
134.2		B	Het woongenot verslechterd alleen maar, rustig in de tuin zitten is al langere tijd niet meer aan de orde. Dit wordt nog erger naarmate de treinen elke 5 minuten gaan rijden.
134.3		AG	Isolatie van de huizen had een oplossing moeten bieden, maar heeft ook niet het benodigde effect gehad.
134.4		I	In 1997 is er een aanvraag gedaan voor hogere waarden voor 11 woningen nu ongeveer 10 jaar later zijn dit 565 woningen geworden. Dit geeft de toename van geluidsoverlast duidelijk aan.
134.5		JJ	Alle aandacht wordt gevestigd op de trein, terwijl blijkt dat de brug de grootste veroorzaker is van de geluidsoverlast. Hieraan wordt geen aandacht besteed.
134.6		F	Als economisch belang voorgaat zorg dan voor een goede vervanging van de brug. De havenspoorlijn is voor de economie van groot belang uiteraard met de komst van de tweede maasvlakte, dit gaat veel geld opleveren, laat Prorail er dan voor zorgen dat er zorg er zo snel mogelijk een tunnel voor de trein komt, dit bevordert het woongenot voor ons en als dit al eerder gebeurd was had dit Prorail een hoop geld bespaard, omdat ze er nu alles aan proberen te doen om de overlast te beperken, wat niet lukt en Prorail blijft er maar geld in steken terwijl een tunnel al veel eerder uitkomst had geboden.
134.7		XX	Het toenemen van het railverkeerslawaaï is slecht voor onze gezondheid: Slaapverstoring, continue blootstelling aan geluid en vervuiling door de uitlaatgassen van de trein.
134.8		FF	Wij wonen hier nu al ruim 22 jaar, in die 22 jaar zijn de prijzen van onze huizen gestegen nu zal er een waardedaling optreden door het toenemen van de geluidsoverlast. Wie wil er hier nu nog een huis kopen als de intensiteit sterk toeneemt in de toekomst???
134.9		AX	In de aanvraag Hogere Waarden wordt rekening gehouden met het feit dat in 2017 45% stil materieel op het baanvak zal worden gebruikt. Dit is een aanname en hiervoor wordt geen enkele onderbouwing gegeven. Ze hadden ook gedacht de brug stiller te maken, wat ook niet voldoende resultaat heeft opgeleverd. Zal dit stil materieel wel voldoende zijn en waarom pas in 2017???
134.10		M	De geluidskoepel (de overeenkomst tussen de Gemeente Rozenburg en Prorail betreffende de hoogte van het geluid op het tracé Calandbrug) loopt af in 2015, terwijl in de aanvraag Hogere Waarden rekening wordt gehouden met een verlenging van de levensduur van de brug van 2017 naar 2020. Dat betekent dat, na afloop van het convenant, de beschermende norm voor de Gemeente Rozenburg wordt overgenomen door de hogere geluidsnorm volgens de wettelijke regeling, hetgeen dan weer een hogere geluidsoverlast geeft aan de inwoners van Rozenburg. Dit is een onacceptabel gevolg van deze procedure.
135.1		B	Door het enorme lawaai kan ik visite in de tuin niet meer verstaan, we moeten stoppen met praten tot de trein voorbij is. Huis isoleren lost niets op, ik heb ook een tuin waar ik graag inzit maar dit is nu al niet meer te doen laat staan in de toekomst.
135.2	FF	Enorme waarde vermindering van het huis nu en in de toekomst, maar wel de volle mep betalen met het huurwaardeforfait.	
135.3	JJ	Geluidsbron n.m.i. nauwelijks of niet aangepakt. ze hebben de brug versterkt, maar dit was gewoon nodig, metaal moeheid want de brug is al jaren oud. Dit was gewoon achterstallig onderhoud en ze laten ons denken dat ze er wat aan gedaan hebben. Het enige wat ze gedaan hebben is zeer lage (minimale kosten natuurlijk) schermen geplaatst die niet helpen.	

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
135.4		BE	Als ze echt de intentie hadden om het enorme lawaai tegen te gaan hadden ze n.m.i. de rails in een massief rubberbed moeten leggen. Wat betreft de brug is tweederde vast, hebben ze al eens geprobeerd de onderkant vol te schuimen, zodat de akoestiek weggenomen wordt, en laat ze niet weggomen met dan zitten we met het hefvermogen van de brug, want wat ik al aangaf tweederde is vaste brug.
135.5		F	Tijdens de bouw van de Tomassentunnel hadden ze ook een spoortunnel gelijktijdig kunnen bouwen, zou lagere kosten zijn dan achteraf. Bij de botiekbrug wel een tunnel voor het spoor, daar woont geen hond, allen de Schelt staat daar.
135.6		XX	Gezondheidsaspecten worden overboord gekieperd alsof we robots zijn, het is onomstotelijk bewezen dat herrie leid tot slapeloosheid en zelfs depressie, daardoor mindere prestaties op het werk, ziekteverzuim, sociale problemen, dit alles komt op het bord van de werkende en belasting betalende burger. Prorail noem ik economische misdadigers, ze lopen wel te pochen in hun bijlage ontwerpbestuit punt 8.3 over groot maatschappelijk belang, maar ons maken ze gek en ziek met die herrie.
135.7		TT	Aanvraag hogere grenswaarden, camouflagewoorden voor "WIJ MOGEN MEER HERRIE MAKEN" zodat de buiter buiten spel staat is niet van de 21 <sup>e</sup> eeuw meer, we kunnen naar de maan, zelfs mars, maar een brug stiller maken lukt niet. Mocht Prorail de hogere grenswaarden verkrijgen dan is dit "klassejustitie".
135.8		T	Vervanging van stil materieel, er gaan ook buitenlandse operators op die lijn rijden, een consensus bereiken over stil materieel wordt een jaren lange discussie en niemand wil er een euro voor uitgeven.
136.1	5.1.2e	TT	Bewoners moeten zich aanpassen en prorail niet. Dat is de wereld op zijn kop.
136.2		B	Rustig in de tuin zitten is er niet meer bij.
136.3		AA	Isolatie van huizen mag een oplossing lijken, maar een snelheidsbeperking van treinen heeft een veel groter effect: Bestrijdt geluidsoverlast aan de bron.
136.4		AX	De aanname van 45% stil materieel in 2017 wordt niet onderbouwd en stil materieel moet sneller en beter worden ingezet.
136.5		M	De overeenkomst tussen de Gemeente Rozenburg en ProRail (de geluidskoepel Calandbrug) loopt in 2015 af. In de aanvraag Hogere Waarde wordt echter rekening gehouden met een verlengde levensduur van de brug van 2017 tot 2020. Dit betekent dat, na afloop van het Convenant in 2017 de beschermde norm voor de gemeente Rozenburg wordt overgenomen door de hogere geluidsnorm volgens de wettelijke regeling, hetgeen dan weer een hogere geluidsoverlast geeft aan de inwoners van Rozenburg. Dit is een onacceptabel gevolg van deze procedure.
136.6		XX	De relatie met gezondheids aspecten (slaapverstoring, continue blootstelling aan geluid is slecht voor de gezondheid)
136.7		FF	Bewoner vreest waardedaling van woning.
136.8		F	Havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie. Levert miljarden op. Waarom geen geld investeren in een nieuwe tunnel?
136.9		I	Opmerkingen over de in 1997 door Prorail gestarte maar afgebroken hogere waarde procedure voor 11 huizen
136.10		AA	Waarom geen max. snelhedi van 60 km op dit deel van het trace.
137.1	Anoniem	TT	Prorail wil de HW laten vaststellen omdat de brug niet stiller gemaakt kan worden. Daardoor zal de overlast van de treinen met de jaren alleen maar toenemen. De bewoners moeten zich aanpassen aan de veranderde omstandigheden en Prorail niet. Dat is de wereld op zijn kop.
137.2	Anoniem	B	Door de toenemende geluidsoverlast zal het woongenot verslechteren, rustig in de tuin zitten kan niet meer. De ramen moeten 's nachts ook open kunnen
137.3	Anoniem	D	s Nachts zullen de treinen ook rijden, ons nachtrust zal daardoor ook verstoord worden.
137.4	Anoniem	A	Geluidshinder is al aanwezig, intensiteit neemt toe in de toekomst, dus: ernstige aantasting woongenot.
137.5	Anoniem	FF	Waardedaling woning.
137.6	Anoniem	XX	De relatie met gezondheidsaspecten, slaapverstoring; continue blootstelling aan geluid is slecht voor de gezondheid.
137.7	Anoniem	F	Havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie, levert miljoenen op. Waarom geen geld investeren in een nieuwe brug, tunnel en stiller materieel?
138.1	5.1.2e	TT	Prorail wil de hogere waarde laten vaststellen omdat de brug niet stiller gemaakt kan worden. De overlast van de treinen neemt jaar najaar alleen maar toe. Ondanks de maatregelen aan de brug om die overlast te beperken is er nu een eind gekomen aan de technische haalbaarheid van de maatregelen aan de brug. De brug kan niet stiller gemaakt worden. In de toekomst gaan er steeds meer treinen over die "niet stiller te maken brug" rijden, de overlast neemt alleen maar toe. De bewoners moeten zich gaan aanpassen aan de veranderde omstandigheden en Prorail niet. Dit is de wereld op zijn kop. Als wij willen bouwen en een vergunning nodig hebben moeten wij er ook eerst voor zorgen dat dit zo gebeurt dat wij geen overlast bezorgen aan onze medebewoners. Prorail kan gewoon zijn gang gaan en dient pas maatregelen te nemen als er overlast is. Terwijl het van tevoren bekend was dat het railverkeerslawaai enorm zou toenemen bij de komst van de Betuweroute en nu willen ze nog een hogere grenswaarde railverkeerslawaai hebben ook. Waar eindigt dit?

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
138.2	5.1.2e	B	Het woongenot verslechterd alleen maar, rustig in de tuin zitten is al langere tijd niet meer aan de orde. Dit wordt nog erger naarmate de treinen elke 5 minuten gaan rijden.
138.3		AG	Isolatie van de huizen had een oplossing moeten bieden, maar heeft ook niet het benodigde effect gehad.
138.4		I	In 1997 is er een aanvraag gedaan voor hogere waarden voor 11 woningen nu ongeveer 10 jaar later zijn dit 565 woningen geworden. Dit geeft de toename van geluidsoverlast duidelijk aan.
138.5		JJ	Alle aandacht wordt gevestigd op de trein, terwijl blijkt dat de brug de grootste veroorzaker is van de geluidsoverlast. Hieraan wordt geen aandacht besteed.
138.6		F	Als economisch belang voorgaat zorg dan voor een goede vervanging van de brug. De havenspoorlijn is voor de economie van groot belang uiteraard met de komst van de tweede maasvlakte, dit gaat veel geld opleveren, laat Prorail er dan voor zorgen dat er zorg er zo snel mogelijk een tunnel voor de trein komt, dit bevordert het woongenot voor ons en als dit al eerder gebeurd was had dit Prorail een hoop geld bespaard, omdat ze er nu alles aan proberen te doen om de overlast te beperken, wat niet lukt en Prorail blijft er maar geld in steken terwijl een tunnel al veel eerder uitkomst had geboden.
138.7		XX	Het toenemen van het railverkeerslawaai is slecht voor onze gezondheid: Slaapverstoring, continue blootstelling aan geluid en vervuiling door de uitlaatgassen van de trein.
138.8		FF	Wij wonen hier nu al ruim 22 jaar, in die 22 jaar zijn de prijzen van onze huizen gestegen nu zal er een waardedaling optreden door het toenemen van de geluidsoverlast. Wie wil er hier nu nog een huis kopen als de intensiteit sterk toeneemt in de toekomst???
138.9		AX	In de aanvraag Hogere Waarden wordt rekening gehouden met het feit dat in 2017 45% stil materieel op het baanvak zal worden gebruikt. Dit is een aanname en hiervoor wordt geen enkele onderbouwing gegeven. Ze hadden ook gedacht de brug stiller te maken, wat ook niet voldoende resultaat heeft opgeleverd. Zal dit stil materieel wel voldoende zijn en waarom pas in 2017???
138.10		M	De geluidskoepel (de overeenkomst tussen de Gemeente Rozenburg en Prorail betreffende de hoogte van het geluid op het tracé Calandbrug) loopt af in 2015, terwijl in de aanvraag Hogere Waarden rekening wordt gehouden met een verlenging van de levensduur van de brug van 2017 naar 2020. Dat betekent dat, na afloop van het convenant, de beschermende norm voor de Gemeente Rozenburg wordt overgenomen door de hogere geluidsnorm volgens de wettelijke regeling, hetgeen dan weer een hogere geluidsoverlast geeft aan de inwoners van Rozenburg. Dit is een onacceptabel gevolg van deze procedure.
139.1		F	De bevolking heeft voorgesteld de trein door een tunnel te rijden. Men gaf aan dat dit niet kon vanwege de kosten. Nu heb ik begrepen dat dat wel een mogelijkheid was geweest.
139.2		TT	Ontwerpbeschikking HW is de meest onelegante oplossing met als gevolg meer railverkeerslawaai voor de Rozenburgse bevolking. Wanneer een voetballer voortdurend naast schiet maken we het doel toch ook niet groter?
139.3		B	Kan niet meer rustig in de tuin zitten.
139.4		C	Slapen met open raam niet meer mogelijk.
140.1		C	Wij zijn verplicht met de ramen dicht te slapen en zelfs dat is niet afdoende.
140.2	B	In de tuin zitten en een gesprek voeren is zo goed als onmogelijk nu al.	
140.3	Y	De maatregelen aan de Calandbrug hebben geen enkel effect gehad.	
141.1	Anoniem	A	Aantasting woongenot. En neemt toe met 2e Maasvlakte.
141.2	Anoniem	B	Niet rustig in tuin zitten.
141.3	Anoniem	FF	Waardedaling woning.
141.4	Anoniem	C	s Nachts met dichte ramen slapen wagens trein verkeer.
141.5	Anoniem	Y	Maatregelen aan de brug hebben niets geholpen.
142.1	5.1.2e	Y	Alle maatregelen aan de brug hebben tot nu toe niet veel geholpen. In de toekomst gaan er steeds meer treinen rijden en de overlast wordt daardoor steeds erger.
142.2		F	De havenspoorlijn levert genoeg geld op waarom wordt er geen geld geïnvesteerd in een tunnel?
142.3		T	De havenspoorlijn levert genoeg geld op waarom wordt er geen geld geïnvesteerd in stiller materieel?
142.4		H	De havenspoorlijn levert genoeg geld op waarom wordt er geen geld geïnvesteerd in een nieuwe brug?
142.5		TT	De bewoners moeten zich gaan aanpassen aan de nieuwe omstandigheden en Prorail niet. Toekennen van een HW gaat voorbij aan persoonlijk belang en van de buurt maar geeft alle ruimte aan Prorail.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
142.6	5.1.2e	AA	Snelheidsbeperking van treinen op de brug heeft een veel groter effect dan isolatie en bestrijdt de geluidsoverlast aan de bron.
142.7		A	Geluidshinder is al aanwezig , dit neemt snel toe in de toekomst. Waardoor er aantasting van het woongenot en slaapverstoring optreed.
142.8		FF	Waardedaling woning.
142.9		B	Rustig in de tuin zitten kan straks niet meer.
142.10		T	Er wordt rekening gehouden met het feit dat in 2017 45% stiller materieel op het baanvak zal worden gebruikt. Waarom pas in 2017 kan dat niet sneller en beter?
143.1		C	Slapen met het raam open kan helemaal niet, maar met gesloten ramen hoor je de treinen nog steeds rijden.
143.2		AG	De werkzaamheden die zijn gedaan in onze buurt om geluid te reduceren hebben weinig resultaat opgeleverd. Het dak zou aangepast moeten worden. Alleen schuine daken zijn aangepast, de bitumen dakbedekking niet.
143.3		A	Met toename treinverkeer wordt het alleen maar erger, je zit constant in de herrie. Dit geldt zeker voor de herft- en winter maanden als de bomen kaal zijn.
143.4		B	In de zomer kun je met goed fatsoen niet meer in de tuin zitten.
143.5		F	Alle maatregelen hebben al veel geld gekost, waarom geen tunnel?Geen herrie en geen hinderling door openstaande brug.
143.6		FF	Waardedaling woning.
143.7		II	Alles moet achteraf gedaan worden , er kan beter eens vooruit gedacht worden.
143.8		TT	Wij wonen en werken hier en de problemen moeten niet op onze rug gestapeld worden, het is jullie taak om de geluidsbron aan te pakken op een adequate manier.
143.9		JJ	Maatregelen nemen aan de bron, geen lapmaatregelen.
144.1		A	Overlast op dit moment al dusdanig dat er met vrees uitgekeken wordt naar de toename van het gebruik van het railnet via de Calandbrug met de uitbreiding van de 2e Maasvlakte.
144.2		FF	Waardedaling woning.
145.1		BJ	De instemming van de minister om 'afte wijken van het emissieregister voor de berekening van de heersende waarde' (blz. 4 besluit) wordt beschreven als ware het slechts een formaliteit.
145.2		BK	In deze (ontwerp)beschikking noch in de toegezonden bijlage wordt een zodanige toelichting gegeven dat uw overwegingen die tot de vaststelling van de hogere grenswaarden hebben geleid ook door een niet ter zake deskundige kan worden gevolgd.
145.3		BL	Het ontwerpbesluit behelst het besluit zonder de reactie op de zienswijzen en met doorgehaalde paragrafen over de beroepsprocedure en de inwerkingtreding alsof alleen de reactie op de zienswijzen nog worden opgenomen en de doorhalingen worden opgeheven. Daardoor wordt de indruk gewekt dat ook de zienswijzprocedure slechts een formaliteit is.
145.4		TT	De veroorzaker van de overlast heeft zijn ljest gedaan de pijn te verzachten en de slachtoffers moeten er maar mee leren leven en niet zeuren Het uitgangspunt dat 'de vervuiler betaald' lijkt met betrekking tot akoestische vervuiling nog maar beperkt opgeld te doen want het heeft er veel van weg dat niet ProRail maar de bewoners zich verder zonder nadere tegemoetkoming aan de veranderende omstandigheden dienen aan te passen; voor ProRail (en door u overgenomen) vertoont de brug geen technische gebreken; er kan immers veilig over gereden worden. Voor ons, bewoners, mankeert er uiteraard technische wél het een en ander aan de brug; hij produceert te veel herrie! (blz. 3 bijlage);
145.5	WW	ProRail verspoorde met het oog op geluidreductie voor 22 miljoen aan de brug. De levensduur is daardoor tot 2020 verlengd, maar de resultaten vallen tegen. Nu is de restwaarde echter zo hoog dat voortijdige vervanging 'overwegende bezwaren ontmoet van financiële aard'. Afgezien van de constatering dat bündvaren op de berekeningen gedaan door of voor ProRail niet verstandig is, had ik graag gezien dat eerst naar de mogelijkheden van vervanging van de brug zou zijn gekeken.	

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag	
145.6	5.1.2e	T	de verwachte 45% stil materieel in 2017 (blz. 4 besluit) Uitgegaan wordt van een geleidelijke instroom van zogenaamd stil materieel tot een niveau van 45% in 2017. Mocht er in 2017 geen 45% stil materieel blijken te zijn, zal dit percentage naar verwachting ten minste worden benaderd en worden aangevuld met tijdelijke procesmaatregelen; het monitoringsprogramma van ProRail ziet hierop toe. Het Europese en Nederlandse stimuleringsbeleid en de tijdelijke procesmaatregelen bieden u voldoende waarborg dat de hogere waarden realistisch en haalbaar zijn en niet overschreden zullen worden. (Blz. 3 van het ontwerpbesluit)	
145.7		H	de vervanging van de brug (blz. 4 besluit en blz. 3 bijlage).Als nu zou blijken dat ProRail indertijd de verkeerde keuze heeft gemaakt door de brug niet te vervangen, moeten wij, de geluidgehinderde bewoners, daar dan de dupe van zijn? Of dient ProRail in zo'n geval de brug alsnog te vervangen of in ieder geval ruim voor 2020 te vervangen?	
145.8		AA	de tot 60 km snelheidsverlaging (blz.4 besluit en blz. 3 bijlage)	
145.9		AK	de gecumuleerde geluidsbelasting (blz. 4/5 besluit en blz. 4 bijlage)	
145.10		FF	de waardevermindering van de woning; de verwerking van de waardevermindering in de WOZ waarde bepaling; de gevolgen van de vermindering van de aantrekkelijkheid van (de omgeving van) het huis bij een toekomstige verkoop.	
145.11		XX	Ook de gezondheidsaspecten voor de betreffende bewoners worden buiten beschouwing gelaten. De noodzakelijke aanpassingen in hun leefwijzen kunnen zowel psychische als fysieke gevolgen voor hen hebben.	
145.12		D	slapen in een kamer met gesloten ramen;	
145.13		B	een tuin alleen om door de ruiten naar te kijken, maar niet om rustig in te zitten;	
145.14		AO	sluiten van deuren en ramen om naar radio, CD, videorecorder of TV te luisteren;	
145.15		EE	uiterst beperkte verkoelingsmogelijkheid via ramen en deuren tijdens of na een warme zomerdag nLa.w. de hitte blijft in de woning hangen;	
145.16		Q	railverkeergeluid kenmerkt zich in tegenstelling met wegverkeergeluid door pieken en dalen; gewinning aan geluidhinder van wegverkeer is daarom eerder te verwachten dan het wennen aan geluidshinder van eenzelfde geluidsniveau veroorzaakt door railverkeer.	
145.17		WW	Hoeveel was de restwaarde en van welke levensduur werd uitgegaan vóór de investering in 2007?	
145.18		A13	Het gaat dus niet om het buiten de methode houden van alleen de afscherming, omdat daardoor zowel het directe geluid als het gereflecteerde geluid zou worden onderschat, maar om het buiten de berekening houden van afscherming én reflectie, alsof er geen reflectie zou zijn! De constatering dat er van een zodanige reflectie van geluid sprake is dat de geluidhinder zich rondom het huis voordoet, betekent dat uitwijken naar voortuin geen optie is. Bij nieuwbouw dient bij geluidbelasting de open ruimte op de luwzijde van een woning te worden gesitueerd. Wij hebben geen luwzijde meer en straks ook geen bruikbare open ruimte meer over te houden. Ik geef u in overweging zodanig de gebruikte rekenmethode op zijn betrouwbaarheid wat de reflectie betreft nader te (laten) onderzoeken.	
145.19		AK	Het komt mij voor dat het scheepvaartgeluid uit de geluidzone Calandkanaal ten onrechte buiten beschouwing is gebleven In geef u in overweging de gecumuleerde geluidsbelasting in heroverweging te nemen en te onderzoeken ofde cumulatie van het geluid in alle zones inclusief de geluidsbelasting door de scheepvaart de hoogst toelaatbare waarde niet overstijgt.	
146.1		Anoniem	A	Het woongenot is sinds 1997 alleen maar verslechterd door toegenomen railverkeerslawaai. Bewoner vreest dat dit met de komst van de 2e Maasvlakte alleen maar zal toenemen.
146.2		Anoniem	B	Overdag rustig in de tuin zitten is al geruime tijd niet meer aan de orde.
146.3		Anoniem	C	s Avonds en 's nachts kunnen geen ramen open staan door het railverkeerslawaai. Met name in de zomer maanden is dit erg vervelend.
146.4		Anoniem	FF	Waardedaling woning.
147.1		5.1.2e	TT	In de toekomst gaan er steeds meer treinen over de 'niet stiller te maken brug' rijden. De overlast neemt derhalve alleen maar toe. De bewoners moeten zich dus gaan aanpassen aan de veranderde omstandigheden en Prorail niet. Dit lijkt mij heel vreemd.
147.2	B		Het woongenot is alleen maar verslechterd, rustig in de tuin zitten wordt steeds minder vaak mogelijk.	
147.3	I		In 1997 is de aanvraag voor hogere waarde gedaan voor 11 woningen, nu ca. 10 jaar later voor 565 woningen. Dit geeft de toename van de geluidsoverlast duidelijk aan.	
147.4	TT		Prorail zorgt eerst voor de overlast en moet daarna maatregelen nemen. Het moet natuurlijk andersom: eerst maatregelen nemen, zodat geen overlast veroorzaakt wordt.	
147.5	AA		Een eventuele maximum snelheid van 60 km/uur op dit stuk van het trace levert een substantiele reductie van geluid op.	
147.6	F		Waarom geen tunnel, dan is iedereen tevreden? Geen geluidsoverlast voor bewoners en geen vertraging voor Prorail vanwege openstaande brug.	
148.1	AB		De genoemde haven behoort niet tot de gemeente Rozenburg maar bij het grondgebied van Rotterdam.	
148.2	R		In het gebied van de HW bevinden zich 2 scholen welke ook als geluid gevoelige gebouwen gerekend kunnen worden.	
148.3	AA		Mijn mening is dat de snelheid verder reduceren ook een geluidsreducerende maatregel is.	
148.4	I		In 1997 is de aanvraag voor hogere waarde gedaan voor 11 woningen, nu ca. 10 jaar later voor 565 woningen. Dit geeft de toename van de geluidsoverlast duidelijk aan.	

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag	
148.5	5.1.2e	F	Havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie, levert miljoenen op. Waarom geen geld investeren in een nieuwe brug, tunnel en stiller materieel?	
148.6		D	Verstoring van nachtrust door geluidsoverlast.	
148.7		T	In de aanvraag HW wordt rekening gehouden dat in 2017 45% stilmateriaal op het baanvak zal worden gebruikt. Dit is een aanname en hiervoor wordt geen enkele onderbouwing gegeven.	
148.8		PP	In voorgaande perioden zijn afspraken gemaakt over het verstrekken van Prognoses en Kwartaalrapportages maar de vervoerders geven aan niet te weten hoeveel wagons en locomotieven per uur de brug belasten.	
148.9		BH	Mijn woning ligt volgens de geluidskoepel in de oude waarde van 60 dBA. Volgens de nieuwe waarde betekent het 58 dB (Lden). Maar de aanvraag HW is 59 dB (Lden). Wat volgens mij onjuist is. De waarde van het Convenant kan hiermee ter discussie gesteld worden.	
148.10		TT	Prorail moet eerst maatregelen treffen en dan weinig of geen overlast.	
149.1		A	De geluidshinder is al aanwezig, neemt alleen maar toe in de toekomst door het verhogen van de intensiteit waarmee trienen gebruik maken van de brug. . Bewoner maakt zich zorgen over het toenemen van de geluidsoverlast in de toekomst van de 2e Maasvlakte, hoe hoog zal het zijn?	
149.2		FF	Waardedaling woning.	
150.1		Anoniem	F	De Havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie, levert miljarden op. Waarom wordt er dan geen geld geïnvesteerd in een nieuwe tunnel.
150.2		Anoniem	H	De Havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie, levert miljarden op. Waarom wordt er dan geen geld geïnvesteerd in een nieuwe brug.
150.3	Anoniem	T	De Havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie, levert miljarden op. Waarom wordt er dan geen geld geïnvesteerd in een nieuw stil materieel.	
150.4	Anoniem	JJ	Nu wordt het probleem bij de burger neergelegd en de geluidsbron niet op onvoldoende aangepakt.	
150.5	Anoniem	AA	Een snelheidsbeperking van de treinen op de brug heeft een groot effect en bestrijdt de geluidsoverlast aan de bron.	
151.1	5.1.2e	F	De bevolking heeft voorgesteld de trein door een tunnel te rijden. Men gaf aan dat dit niet kon vanwege de kosten. Nu heb ik begrepen dat dat wel een mogelijkheid was geweest.	
151.2		TT	Ontwerpbeslissing HW is de meest onelegante oplossing met als gevolg meer railverkeerslawaai voor de Rozenburgse bevolking. Wanneer een voetballer voortdurend naast schiet maken we het doel toch ook niet groter?	
151.3		B	Kan niet meer rustig in de tuin zitten.	
151.4		C	Slapen met open raam niet meer mogelijk.	
152.1		K	Deze verhoogde grenswaarden zijn afwijkingen van de wettelijke norm, welke dienen om bewoners van omliggende huizen te beschermen tegen het lawaai van de treinen over de Calandbrug. Door het verhogen van deze grenswaarden valt deze bescherming weg. En dus zoeken wij die bescherming nu bij u! Daarom vraag ik u, mede namens de andere 564 huishoudens, deze toename van geluidsoverlast een halt toe te roepen. En op te komen voor de burgers. Wij vinden dat u de grenswaarde verhoging voor het railverkeerslawaai moet verbieden en uw burgers moet beschermen!	
152.2		E	Het is voor Prorail maar makkelijk om de grenswaarde te willen verhogen zodat zij zoveel mogelijk treinen kunnen laten rijden zonder over de consequenties voor de direct omwonenden, ons dus, na te denken!	
152.3		B	Wij kunnen nu 's zomers nog minder ongestoord genieten in onze tuin als er een trein langsrijdt en zeker niet als er in de toekomst frequenter treinen gaan rijden met hogere snelheid over de Calandbrug. De overlast wordt nu al als onaanvaardbaar ervaren.	
152.4		XX	Naast ons zelf zullen ook onze kinderen nu moeten opgroeien in een lawaaiige omgeving, wat niet ten goede komt voor hun ontwikkeling en gezondheid. Door de continue blootstelling aan geluid kunnen onze kinderen en wij zelf last krijgen van slaapverstoring en concentratieverlies. Dit laatste zal zeker tot uiting komen op hun scholen die ook binnen de grenswaarden liggen. En tijdens het buitenspelen zullen zij ook hier veel hinder van ondervinden.	
152.5		UU	Prorail had moeten nadenken toen de Thomassentunnel werd gebouwd, dat was een natuurlijk moment om een spoortunnel er naast te laten aanleggen. Al het materieel was op dat moment ter plaatse om direct een extra tunnelbuis aan te leggen. Latere aanleg zal uiteraard kostenverhogend werken.	
152.6		Y	Inmiddels is ook al veel geld uitgegeven voor maatregelen aan de brug en aan de woningen, waarbij nu nog extra te nemen maatregelen volgen. Als Prorail toen goed had nagedacht had dat een hoop overlast voor en onrust onder de omwonenden bespaart gebleven.	
152.7	D	Zeker nu er begonnen is met de aanleg voor de 2e maasvlakte zal er in de toekomst om de paar minuten een trein over de Calandbrug gaan rijden. Wat tot gevolg heeft voor ons dat wij niet rustig in onze tuin kunnen zitten en wij 's nachts niet met het raam open kunnen slapen. Zelfs nu worden wij 's nachts wel eens wakker van een trein die langs komt. De brug geeft veel te veel herrie! Ook willen we graag televisie kunnen kijken zonder dat we deze harder moeten zetten bij het passeren van een trein.		
152.8	FF	Daarbij komt ook nog dat door deze toename van geluidsoverlast ik bang ben dat de waarde van onze woning sterk zal dalen. Want wie wil er nu een huis kopen waar je zowel binnen als buiten last hebt van geluidsoverlast, zowel overdag als 's nachts.		

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag	
152.9	5.1.2e	E	Wij wonen in een gebied van Nederland dat essentieel is voor de Nederlandse economie. De havenspoorlijn levert miljarden op. Waarom kan er dan geen geld geïnvesteerd worden in een nieuwe brug, tunnel en stil materieel. Waarom moeten wij als omwonenden de dupe van dit alles worden.	
152.10		I	In 1997 is er voor 11 woningen een aanvraag gedaan voor hogere grenswaarde en nu 10 jaar later voor 565 woningen. Dit geeft de toename van geluidsoverlast duidelijk aan. Prorail mag doorgaan met geluidsproductie en wij de omwonenden moeten ons aanpassen.	
152.11		JJ	Prorail gaat voorbij aan het persoonlijk belang en dat van de buurt. Isolatie van huizen mag dan een oplossing lijken maar bestrijdt niet de geluidsoverlast aan de bron.	
152.12		T	In het ontwerpbesluit staat vermeld dat het uitgangspunt bij het vaststellen van het hogere waarde besluit oa. is de instroom van 45% stil materieel. De instroom van 45% stil materieel moet dan zorgen voor een geluidsreductie van 2dB waarmee in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden. Er is geen onderbouwing van het effect van het stiller worden van de goederentreinen ook zorgt voor een afname van de geluidsemisatie van de Calandbrug. In het ontwerpbesluit is onduidelijk hoe de instroom van 45% stiller materieel zal worden meegewogen. Als Prorail landelijk een instroom van 45% bereikt betekent dat nog niet dat op het traject van het spoor langs Rozenburg (de Calandbrug) dit ook van toepassing zal zijn. Graag zien wij dat wordt aangegeven dat het 45% stiller materieel over de Calandbrug betreft en dat dit ook op de juiste wijze gemonitord wordt. Prorail zal toezien op de instroom van 45% stil materieel maar in het ontwerpbesluit en de bijbehorende bijlagen ontbreekt het monitoringsprogramma. Er wordt onvoldoende inzage gegeven over hoe de monitoring zal worden uitgevoerd. Welke waarborgen zijn er om overschrijding van de hogere waarden te voorkomen?	
152.13		AI	Onduidelijk is of stiller materieel ook leiden tot een reductie van 2dB voor de maatgevende geluidsafstraling van de Calandbrug. Alleen door metingen zal een reductie blijken en metingen zijn dus een noodzakelijke voorwaarde bij alle verificaties en controles.	
152.14		AA	Er is geen onderbouwing van de criteria van verkeerskundige, vervoerskundige en financiële aard voor de snelheidsverlaging van de treinen. Graag zien wij onderbouwing van dit punt. Waaruit blijkt dat snelheidsverlaging zal leiden tot afname van de capaciteit van de havenspoorlijn en aantasting van de operationaliteit van de Betuweroute? Prorail hanteert als tegenstrijdige onderbouwing hiermee dat bij een snelheidsverlaging van 60 km/uur (als terugvaloptie) bij gelijkblijvende brugopeningen nog voldoende capaciteit beschikbaar is voor de havenspoorlijn. Als enige beperking wordt hier dan genoemd dat de bijsturingmogelijkheden zullen afnemen. Bovendien wordt door Prorail aangegeven dat er nog een studie wordt uitgevoerd naar de capaciteit van de havenspoorlijn, waarbij ook een scenario met snelheidsbeperking op de Calandbrug en een mogelijk te verruimen openingsregime van de brug worden meegenomen.	
152.15		AK	Bij de passages over cumulatief van geluid ontbreekt de vergelijking van het geluid nu, en de toekomstige situatie. Het is niet duidelijk aangegeven in hoeverre de gecumuleerde geluidsbelasting wordt verhoogd door de hogere waarde. Dit punt is dus niet voldoende omschreven en behoeft aanpassing in het besluit.	
152.16		NN	Prorail moet opgave doen over de te verwachten aantallen treinen, uitgedrukt in het aantal wagons per uur in de dag-, avond- en nachtperiode. Bij de uitvoering van het programma heeft Prorail vervolgens gemeld dat zij in hun huidige dienst uitvoering niet instaat zijn de aantallen wagons per trein op te geven. Hoe wordt de monitoring hiervan vorm gegeven? Hoe wordt de relatie gelegd met de maximale geluidsbelasting?	
153.1		FF	De waarde van mijn woning zal aanzienlijk dalen.	
153.2		B	Ik verwacht niet meer rustig in de tuin te kunnen zitten en aldaar normaal met iemand een conversatie te houden.	
153.3		XX	Mijn nachtrust zal verstoord worden met wellicht gevolgen voor de gezondheid	
154.1		Anoniem	D	Kan niet slapen 's nachts
154.2		Anoniem	B	Kan niet meer rustig in de tuin zitten.
154.3	Anoniem	FF	Waarde van de woning daalt.	
155.1	5.1.2e	TT	Prorail wil de hogere waarde laten vaststellen omdat de brug niet stiller kan worden gemaakt. De overlast van de treinen neemt jaar na jaar alleen maar toe. Ondanks de maatregelen aan de brug om die overlast te beperken is er nu een eind gekomen aan de technische haalbaarheid van de maatregelen aan de brug. De brug kan niet stiller worden gemaakt. In de toekomst gaan er steeds meer treinen over die "niet stiller te maken brug" rijden, de overlast neemt alleen maar toe. De bewoners moeten zich gaan aanpassen aan de veranderde omstandigheden en Prorail niet. Dat is de wereld op zijn kop. In 1997 is de aanvraag voor hogere waarde gedaan voor 11 woningen nu circa 10 jaar later voor 565 woningen. Dit geeft de toename van geluidsoverlast duidelijk aan. In meer dan 10 jaar is dit het resultaat, Prorail mag doorgaan met geluidsproductie, de omgeving moet zich aanpassen.	
155.2		B	Het woongenot is alleen maar verslechterd, rustig in de tuin zitten is er al lang niet meer bij.	

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag	
155.3	5.1.2e	JJ	Het besluit om de hogere waarde te verlenen geeft alle ruimte aan Prorail maar gaat voorbij aan het persoonlijk belang en dat van de buurt. Isolatie van huizen mag een oplossing lijken, maar een snelheidsbeperking van de treinen op de brug heeft een veel groter effect en bestrijdt de geluidsoverlast aan de bron. Het probleem wordt bij de burger gelegd, terwijl geluidsbron niet of onvoldoende wordt aangepakt.	
155.4		E	Als economisch belang voor gaat zorg dan voor een goeie vervanging van de brug.	
155.5		A	Geluidshinder is al aanwezig, intensiteit neemt sterkte toe in de toekomst, dus: ernstige aantasting van woongenot	
155.6		FF	Waardedaling van de woning.	
155.7		MM	De Havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie, levert miljarden op. Waarom geen geld investeren in nieuwe brug?	
155.8		F	De Havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie, levert miljarden op. Waarom geen geld investeren in nieuwe tunnel?	
155.9		U	De Havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie, levert miljarden op. Waarom geen geld investeren in stil materieel?	
156.1		Anoniem	B	We kunnen niet meer rustig in de tuin zitten.
156.2		Anoniem	D	Slapen met de ramen open is er niet meer bij.
156.3	Anoniem	Y	Maatregelen aan de brug hebben niet geholpen.	
156.4	Anoniem	FF	Waarde van de woning minder.	
157.1	5.1.2e	A	Daar de Calandbrug volgens Prorail kennelijk niet beduidend stiller gemaakt kan worden, wordt de geluidsoverlast van de treinen door de komst van de 2e Maasvlakte aanzienlijk groter.	
157.2		D	Onze nachtrust wordt, ondanks het slapen met gesloten ramen, meerdere malen onderbroken door het treinlawaai over de Calandbrug.	
157.3		BG	De geluidsoverlast is op meerdere plaatsen, zoals: - Barendrecht - de Betuwe en - de Hoekse Waard middels verdieping van de spoorbaan tot meters onder het maaiveld en het plaatsen van hoge geluidsschermen deugdelijk aangepakt. Hoewel wij slechts enkele honderden meters van de Calandbrug wonen en deze meer geluidsoverlast veroorzaakt dan de spoorlijn op de vaste grond is hier mijns inziens sprake van ongelijke behandeling.	
157.4		B	Vooraf met de meest voorkomende windrichting Zuidwest is de conversatie in de tuin, met een treinsnelheid van 60 km per uur over de Calandbrug, bijna onmogelijk. Met snelheidstoename tot 80 km/h en toenemend treinverkeer in de nabije toekomst wordt het converseren in de tuin absoluut onleefbaar.	
157.5		XX	Gedurende de nachtelijke uren is degeluidsoverlast niet te tolereren en verzoek u middels een onafhankelijk expertise bureau met name in de slaapkamer het geluid 's nachts te laten meten en hierdoor te laten vaststellen de schadelijke gevolgen voor onze gezondheid.	
157.6		A	In 1997 is voor 11 woningen en momenteel, ongeveer 10 jaar later, voor 565 woningen door de aanvraag van hogere waarden de geluidsoverlast al bewezen. Door de reeds aanwezige geluidshinder en de sterk toenemende intensiteit hiervan in de toekomst is er sprake van ernstige aantasting van het woongenot.	
157.7		TT	Mag Prorail ongestraft doorgaan met geluidsproductie en moeten wij ons noodgedwongen aanpassen?	
157.8		FF	Waardedaling van mijn woning.	
157.9		U	Daar de havenspoorlijn essentieel is voor de Nederlandse economie en miljarden oplevert moet het toch mogelijk zijn te investeren in stil materieel.	
157.10		MM	Investeren in een nieuwe brug	
157.11		F	Investeren in een nieuwe tunnel	
157.12		G	Een geluidsscherm van ongeveer 250 meter langs de Merseyweg zal geheel zuidwest Rozenburg afschermen van het treinlawaai van de Calandbrug .	
157.13		T	In de aanvraag Hogere Waarden heb ik de volgende bedenkingen: er wordt aangenomen dat anno 2017 45% 'stil' materieel op het baanvak zal gaan rijden. Hier ontbreken vastgelegde afspraken.	
157.14		M	Het convenant tussen de gemeente Rozenburg en Prorail loopt af in 2015, terwijl in de aanvraag Hogere Waarden rekening wordt gehouden met een verlenging van de levensduur van de brug van 2017 naar 2020. Dat houdt in, dat na afloop van het convenant, de beschermde norm voor de gemeente Rozenburg wordt overgenomen door de hogere geluidsnorm volgens de wettelijke regeling, hetgeen dan weer een hogere geluidsoverlast geeft aan de bewoners van Rozenburg. Dit is een onacceptabel gevolg van deze procedure.	
157.15		E	Tenslotte : als economisch belang voorgaat, zorg dan voor een goede vervanging van de brug of maak er een spoorwegtunnel.	
158.1	B	Graag zouden mijn vrouw en ik rustig in de tuin willen zitten helaas wordt dit verstoord door lawaai afkomstig von treinen die over de brug denderen.		
158.2	Y	De aanpassingen die zijn gedaan aan de brug om geluidsoverlast te verminderen hebben niet geholpen.		

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
158.3	5.1.2e	D	Een raam openzetten kan je ook maar even doen, want het lijkt wel of de trein je huis/slaapkamer in komt rijden, zo'n herrie is dat. Menig keer is onze nachtrust hierdoor verstoord.
158.4		A	Aangezien in de toekomst het treinverkeer aanzienlijk zal toenemen, en daarmee ook de bijkomende herrie, gaat ons woonplezier erg achteruit.
158.5		FF	Ons huis zal in waarde dalen ,want wie kiest ervoor om iedere 5min gestoord te worden door een voorbij daverende trein.
158.6		EE	Prorail heeft het over isolatie van de huizen ,in huis zal de geluidsoverlast hierdoor wat afnemen , maar moeten we dan noodgedwongen in ons huis gaan zitten met de ramen poldicht,als het buiten prochtig weer is. Er is uitgezocht dat als de treinen zachter rijden de geluidsoverlast ook afneemt maar dit is ook al geen optie omdat er dan minder treinen per uur over kunnen.
158.7		E	De havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie, en levert miljarden op. Waarom moeten wij de dupe worden van de spoorlijn terwijl bedrijven er beter van worden.
158.8		F	Waarom geen geld investeren in een tunnel?
159.1		T	<p><b>45% stil materieel</b></p> <p>In het (ontwerp)besluit staat vermeld dat het uitgangspunt bij het vaststellen van het hogere waarde besluit oa. is de instroom van 45% stil materieel. De instroom van 45% stil materieel moet dan zorgen voor een geluidsreductie van 2dB waarmee in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden. Wij plaatsen kanttekeningen bij dit punt. In het (ontwerp)besluit of een bijlage daarvan treffen wij geen onderbouwing/onderzoek waaruit blijkt dat het effect van het stiller worden van de goederentreinen (rolgeluid) ook zorgt voor een afname van de geluidsemisatie van de dominante geluidsbron de Calandbrug (bruggeluid).</p> <p>Wij plaatsen kanttekening bij of het stil materieel als primaire maatregel ook zal leiden tot een reductie van 2dB voor de maatgevende geluidsafstraling van de Calandbrug. Wij stellen dat voor het verkrijgen van inzicht in de daadwerkelijke reductie metingen verricht moeten worden bij de passage van stil materieel op de Calandbrug. Prorail stelt dat deze metingen zullen plaatsvinden waarmee de treinintensiteiten het niveau van de vastgestelde hogere waarde bereikt. In verband hiermee stellen wij dat In de overwegingen van de (ontwerp)beschikking dit punt wordt meegenomen.</p> <p>In het handhavingprogramma van het convenant geluidsreductie Calandbrug is opgenomen dat Prorail opgave moet doen over de te verwachten aantallen treinen, uitgedrukt in het aantal wagons per uur in de dag-, avond- en nachtperiode.</p> <p>Bij de uitvoering van het programma heeft Prorail vervolgens gemeld dat zij in hun huidige dienst uitvoering niet instaat zijn de aantallen wagons per trein op te geven. Het verbaast ons daarom dat in het (ontwerp)besluit wordt vermeld dat ieder jaar circa 3% van de wagons vervangen zal worden door nieuwe exemplaren. Graag willen wij weten op welke wijze gemonitord zal worden hoeveel van de nieuwe wagons over de Calandbrug (zullen) rijden.</p>
159.2		AI	<p>In het (ontwerp)besluit is onduidelijk hoe de instroom van 45% stil materieel zal worden meegewogen. Wij stellen dat indien Prorail landelijk een instroom van 45% bereikt dat nog niet betekent dat op het traject van het spoor langs Rozenburg (de Calandbrug) dit ook van toepassing zal zijn. Graag zien wij dat wordt aangegeven dat het betreft 45% stil materieel over de Calandbrug en dat dit ook op de juiste wijze gemonitord wordt.</p> <p>Als onderdeel van de aanvraag en in de overwegingen inzake het (ontwerp) besluit is opgenomen dat het monitoringsprogramma van Prorail zal toezien op de instroom van 45% stil materieel etc. In het ontwerpbesluit en de bijbehorende bijlagen ontbreekt het monitoringsprogramma. In de notitie behorende bij de (ontwerp)beschikking wordt onvoldoende inzicht gegeven over hoe de monitoring zal worden uitgevoerd. Het is voor ons en onze burgers van belang te weten hoe In het ontwerpbesluit opgenomen overwegingen gewaarborgd worden zodat de hogere waarden niet overschreden worden. Verder stellen wij dat het monitoringsprogramma alleen effectief kan zijn als het gebaseerd wordt op geluidmetingen op één of meerdere permanente meetposten op korte afstand van de Calandbrug. Op korte afstand omdat in dat geval geen rekening gehouden hoeft te worden met meteorologische omstandigheden.</p> <p>Het voordeel hiervan is dat gegevens inzake aantallen wagons, aandeel snelle wagons, snelheden, geluidsemisatie van de Calandbrug bij het passeren van stoommaterieel worden geregistreerd. In een ander traject hebben wij ruime ervaringen opgedaan die de uitvoerbaarheid en bruikbaarheid van dergelijke metingen bevestigen.</p>
159.3		AK	<p><b>Cumulatie</b></p> <p>In de bijlage van het (ontwerp)besluit is de cumulatie van geluid aangegeven. Hierin ontbreekt de vergelijking van het geluid nu en de toekomstige situatie. Hierdoor is het niet inzichtelijk in hoeverre de gecumuleerde geluidbelasting wordt vertoogd door de hogere waarde. De gecumuleerde geluidbelasting in de belaste wijk is zeer hoog. In verband hiermee stellen wij dat in het (ontwerp) besluit wordt meegenomen dat in het vervolgtraject (overdrachtsmaatregelen) de geluidsisolatie maatregelen worden afgestemd op de gecumuleerde waarden.</p>

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
159.4		AA	<p><b>Capaciteit</b></p> <p>Als één van de criteria voor de verlening van de hogere waarden is de optie "snelheidsverlaging" beschouwd. Hierbij is gesteld dat deze optie bezwaren ontmoet van verkeerskundige, vervoerskundige en financiële aard. Graag zien wij een onderzoek/onderbouwing van dit punt, waarmede moet blijken dat snelheidsverlaging zal leiden tot afname van de capaciteit van de havenspoorlijn, en aanzienlijke investeringen vergt en de operationaliteit van de Betijweroute aantast.</p> <p>Prorail geeft aan dat het verschuiven van treinen van de nachtperiode naar de avond- en/of dagperiode en een permanente snelheidsverlaging naar 80 km/uur niet wenselijk wordt geacht, omdat dit beperkingen oplegt aan de beoogde functionaliteit en capaciteit van de Havenspoorlijn en het bedrijfsproces van de vervoerders in het havengebied.</p> <p>Desondanks wordt in de ovenvegingen van het (ontwerp)besluit als tijdelijke procesmaatregelen snelheidsverlaging en verschuiving van treinen van de nacht- en avondperiode naar de dagperiode als temgvaloptie genoemd voor het geval dat stilmaterieel onvoldoende op gang komt. Hiervoor hanteert Prorail als onderbouwing dat bij een snelheidsverlaging van 60 km/uur (als terugvaloptie) bij gelijkblijvende bmgopeningen nog voldoende capaciteit beschikbaar is voor de Havenspoorlijn. Als enige beperking wordt hier dan genoemd dat de bijsturingmogelijkheden zullen afnemen.</p> <p>Wij concluderen dat u niet al op voorband kunt aannemen dat (permanente) verlaging van de snelheid naar 60km/uur zal leiden tot beperkingen van de capaciteit van de havenspoorlijn. Verder merken wij op dat op dit moment nog niet met zekerheid kan worden gesteld dat het rijden met een lagere snelheid geen reële optie is om de geluidsbelasting te verlagen. Voor een definitieve beoordeling zijn de resultaten van de nog uit te voeren capaciteitsstudie noodzakelijk.</p>
160.1		A	<p>Op dit moment ondervinden wij 's nachts en overdag al een onaanvaardbare geluidshinder van het railverkeer op de Calandbrug, zowel binnen als buiten de woning. Een verhoging van de grenswaarde geeft ruimte aan een nog grotere geluidsbelasting. Dat betekent een ernstige inbreuk op ons woongenot.</p> <p>Nu al is het slapen met open raam 's nachts niet mogelijk vanwege het donderende geluid van de treinwagons die over de Calandbrug gaan.</p>
160.2		FF	Een daling van de marktwaarde van onze woning.
160.3	5.1.2e	XX	<p>Bovendien is een continue blootstelling aan raillawaai schadelijk voor onze gezondheid. Zowel de Gezondheidsraad in Nederland (Gezondheidsraad, 2004a) als de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft vastgesteld dat een te hoge geluidbelasting in de woon- en werkomgeving tot gezondheidsproblemen kan leiden (Berglund et al., 2000). Daarnaast kan blootstelling aan geluid leiden tot een verminderd prestatievermogen en lichamelijke stressreacties tot een verhoogde bloeddruk en daarmee tot hart- en vaatziekten. Deze lichamelijke stressreacties manifesteren zich meestal pas na jarenlange blootstelling aan (zeer) hoge geluidsniveaus in de woon- of werkomgeving. (Van Kamp et al., 2004). Onderschrijft de provincie deze bevindingen van de Gezondheidsraad en de WHO?</p>
160.4		K	<p>Vraagtekens bij werkwijze:</p> <p>ProRail heeft op woensdag 20 augustus 2008 een verzoek tot vaststelling van hogere waarden voor de Havenspoorlijn bij de provincie ingediend. Op maandag 25 augustus 2008 had de provincie de ontwerp-beschikking klaar. Dat betekent dat de provincie kans heeft gezien om binnen vijf dagen (inclusief de zaterdag en de zondag) te beoordelen of ProRail een goed onderbouwd verhaal heeft en het ontwerp-besluit te maken. Bij deze werkwijze zet ik vraagtekens. Kan ik de vergaderstukken inzien?</p> <p>Proces in hoog tempo:</p> <p>Verder vind ik dat het gehele proces in een hoog tempo wordt gevoerd. Er moet zelfde eenbesluit worden genomen voordat de minister heeft ingestemd met een afwijken van het Emissieregister. Inmiddels heb ik de VROM- inspectie hierover geïnformeerd. Hoe komen GS ertoe om nu al een beslissing te forceren terwijl de minister nog niet heeft ingestemd?</p> <p>Dit ontwerp-besluit (PZH-2008-723547) is volgens mij in strijd met het coalitieakkoord 2007-2011 van de provincie Zuid-Holland, waarin wordt gesteld dat iedereen in Zuid-Holland in de toekomst aangenaam moet kunnen wonen, werken en recreëren. Hoe kunt u instemmen met hogere grenswaarden als daarvan het gevolg is dat ons woonklimaat wordt aangetast?</p> <p>Kan het provinciebestuur duidelijk maken waarom er geen geld kan worden vrijgemaakt voor een nieuwe brug of een spoortunnel? Wat is overigens 'voortijdig' vervangen van een brug die in 2017 is afgeschreven? Immers, in de aanvraag wordt gesproken over 'verlenging van de levensduur van 2017 tot 2020'.</p>
160.5		AE	<p>Kennisachterstand:</p> <p>Met het voorstel om de grenswaarde te verhogen word ik geconfronteerd met iets waar ik niet om gevraagd heb. Ten opzichte van ProRail heb ik een kennisachterstand, zowel juridisch als technisch. Ik heb slechts zes weken de tijd gekregen om een zienswijze In te dienen. Dat vind ik te kort. Bij ProRail en de Provincie Zuid-Holland werken professionals die alle technische, procedurele en juridische ins en outs kennen. Ik ben leek en beschikken niet over deze kennis. Het inhuren van professionals die ons juridisch en technisch bijstaan in een eventueel te volgen bezwaarprocedure, kan ik mij financieel niet veroorloven. Dit ervaar ik als oneerlijk.</p>

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
160.6	5.1.2e	JJ	Ik maak er bezwaar tegen dat de geluidshinder niet bij de bron wordt aangepakt, maar op de bewoners van 565 woningen wordt afgewenteld. De overheid schrijft op grond van wettelijke voorschriften een beheersingsstrategie voor waarbij bronbestrijding veelal de prioriteit heeft. Lukt bronbestrijding niet, dan moet verspreiding beperkt worden door het afekermen aan de bron. Een laatste maatregel tot slot, is beperking van de blootstelling. Het vaststellen van een hogere grenswaarde valt in mijn ogen nog niet eens in de derde categorie.
160.7		TT	In 1997 is de aanvraag voor hogere waarde gedaan voor elf woningen. Nu, circa tien jaar later, zijn dat al 565 woningen. Dit geeft de toename van de geluidsoverlast duidelijk aan. In meer dan tien jaar is dit het resultaat: ProRail mag doorgaan met geluidsproductie, de omgeving moet zich aanpassen.
160.8		U	Maatregelen op of aan de brug: Alle aandacht richt zich op het rollend materieel, terwijl blijkt dat de brug de grootste veroorzaker is van de geluidsoverlast. Aan dit facet wordt geen aandacht besteed in de ontwerp-beschikking. Ik vind nog steeds dat de brug het probleem is. ProRail onderkent dit zelf ook, want in de aanvraag staat (citaat): 'Door een treinpassage wordt namelijk de gehele brug in trilling gebracht, en straalt ook de gehele brug geluid uit'.
160.9		UU	Al In 1996 heb ik in discussies met ProRail over de Regeling nadeel compensatie Betuweroute, gepleit voor een aanpak aan de bron. Samen met andere Rozenburgers heb ik voorgesteld om een spoortunnel naast de geplande Thomassentunnel te bouwen. Daar was door budgetoverschrijding op andere delen van het Betuweroutetraject geen geld meer voor.
160.10			Ik onderken het economisch belang van de Havenspoorlijn. De Havenspoorlijn is van vitaal belang en levert de Nederlandse economie miljarden euro's op. Ik vind het dan ook onaanvaardbaar dat er geen geld beschikbaar wordt gesteld voor maatregelen die definitief een einde maken aan het spoorweglawaai op de Calandbrug.
160.11		MM	Waarom geen nieuwe brug? (gezien belang Nederlandse Economie)
160.12		F	Waarom geen nieuwe spoortunnel? (gezien belang Nederlandse Economie)
160.13		Y	Zijn de constructie van de brug en de aanleg van de spoorrails op de brug wel representatief voor de berekeningen die gemaakt zijn? Ook hier zijn onderzoeken naar gedaan en deze moeten vergeleken worden. Waarom hebben de reeds uitgevoerde aanpassingen op de brug niet het gewenste resultaat opgeleverd, deze waren toch ook gebaseerd op vooraf gemaakte technische berekeningen?
160.14		AA	Onderbouwing ontbreekt: Hoe kan de Provincie een zorgvuldige afweging maken tussen het maatschappelijk belang (vermindering van geluidsoverlast) en de kosten die ProRail moet maken om het geluidsniveau onder bestaande normen te brengen? In de ontwerp-beschikking ontbreekt elke een onderbouwing voor de weigering om geluidswerende maatregelen te nemen. Enkele voorbeelden daarvan: • De in de aanvraag genoemde bronmaatregel om de snelheid te verlagen van 80 naar 60 km/u vraagt naar de mening van ProRail aanzienlijke investeringen en kan daardoor niet in beschouwing worden genomen. Nergens staat hoe hoog die investeringen zijn. Kunt u dat aangeven? • Een permanente snelheidsreductie en/of verschuiving nacht-dag ontmoet overwegende bezwaren van financiële aard. Ook hiervoor ontbreekt een onderbouwing. Wat zijn dan die overwegende bezwaren?
160.15		T	In de aanvraag staat dat ProRail streeft naar een instroom van 45% stil materieel in 2017. Ten opzichte van welke referentie wordt dit percentage bepaald? Is dat de huidige frequentie van het railverkeer of van 2017? Bovendien ontbreekt in het ontwerp-besluit en de bijbehorende bijlagen het monitoringsprogramma. Er wordt onvoldoende inzage gegeven in hoe de monitoring zal worden uitgevoerd. Ook staat nergens onderbouwd dat het stiller worden van de goederentreinen inderdaad een afname van de geluidsemisatie van de Calandbrug tot gevolg zal hebben. Volgens het akoestisch onderzoeksrapport van 20 augustus 2008 zal de treinintensiteit in de periode 2010-2015 aanzienlijk toenemen ten opzichte van het jaar 2007. Een hogere intensiteit betekent méér treinen op het tracé. Als in 2017 45 procent 'stil' materieel wordt ingezet, zou dat op dat moment nog steeds een groter geluidsniveau kunnen veroorzaken, omdat de overblijvende 55 procent nog altijd meer treinen zijn dan het huidige aantal treinen.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
160.16		AD	U vertrouwt er in uw overwegingen op dat de hogere waarden niet overschreden worden, terwijl ProRail zegt geen procesmaatregelen te willen nemen. Dat wordt ons vooral duidelijk uit een aparte toelichting die wij hebben ontvangen (kenmerk BR/CDS/00/18.472/1223176) en de overwegingen die op pagina 4 van het ontwerpbesluit gegeven worden; - 'Zou in 2017 er geen 45 procent stil materiaal blijken te zijn, het percentage in 2017 toch ten minste deze waarde zal benaderen en dit samen met tijdelijk te nemen procesmaatregelen voldoende waarborg biedt dat de hogere waarden niet overschreden worden'; - 'Vanwege te nemen procesmaatregelen (zoals snelheidsreductie of verschuiving van treinen van de nacht- en avondperiode naar de dagperiode) voldoende gewaarborgd is dat de aangevraagde hogere waarden realistisch en haalbaar zijn'; - 'Aanzienlijke investeringen zijn nodig in aanpassen aan baanbeveiliging om bij inzet van genoemde procesmaatregelen als permanente (bron)maatregel de terugval in capaciteit zo klein mogelijk te houden'; - 'Een permanente snelheidsreductie en/of verschuiving nacht-dag daarmee overwegende bezwaren van financiële aard ontmoet'. <b>Ik ben van mening dat zonder deze procesmaatregelen de hogere waarden overschreden zullen worden. Wat doet de provincie om te waarborgen dat dit niet het geval zal zijn?</b>
160.17		M	De getuiskoopel (= overeenkomst tussen de Gemeente Rozenburg en ProRail betreffende de hoogte van het geluid op het tracé Calandburg) loopt af in 2015, terwijl in de aanvraag Hogere Waarden rekening wordt gehouden met een verlenging van de levensduur van de brug van 2017 naar 2020. Dat betekent dat na afloop van het convenant de beschermende norm voor de Gemeente Rozenburg wordt overgenomen door de hogere geluidsnorm volgens de wettelijke regeling, hetgeen dan weer een hogere geluidsoverlast geeft aan de inwoners van Rozenburg. Dit is een onacceptabel gevolg van deze procedure.
161.1		TT	Prorail wil de hogere waarde laten vaststellen omdat de brug niet stiller gemaakt kan worden. >e overlast van de treinen neemt jaar na jaar alleen maar toe. Ondanks de maatregelen aan de bmg om die overlast te beperken is er nu een eind gekomen aan de technische haalbaarheid van de maatregelen aan de bmg. In de toekomst gaan er nog meer treinen over de bmg rijden waardoor de overlast nog meer toeneemt. De bewoners moeten zich aanpassen aan de veranderde omstandigheden en Prorail niet. Dat is de wereld op zijn kop.
161.2	5.1.2e	UU	Voor het autoverkeer is destijds een tunnel gemaakt. Vreemd dat er niet gelijk een treintunnel naast is gemaakt wanneer je weet dat de bmg uiteindelijk in 2020 mee kan en dan of vervangen moet worden door een ander exemplaar ofwel alsnog een tunnel. Regeren is loomzieren.
161.3		XX	Uit diverse onderzoeken blijkt dat geluidsoverlast een relatie heeft met gezondheidsklachten. Ofwel continue geluidsoverlast maakt ziek.
161.4		W	Over de geluidsmetingen die zijn gedaan na de renovatie van de bmg en de uitkomsten over de gemeten waarden heb ik sterk mijn twijfels of het meetresultaat de juiste waarde weergeeft. De windrichting heeft invloed op de geluidsbelasting. Bij zuidwestenwind welke in Nederland in verhouding het meest voorkomt is de geluidsbelasting hoger dan bij b.v. Noordoostenwind.
161.5		Y	Persoonlijk ervaar ik de maatregel die tot nu toe genomen zijn aan de brug om het geluid te beperken niet noemenswaardig. Eerder lijkt mij het geluid toegenomen en is de tijdsduur toegenomen van de overlast. Ondanks alle beloften om de brug stiller te maken door Prorail.
161.6		AA	Wellicht dat de overlast beperkt kan worden door de snelheid te beperken.
162.1		A	De intensiteit van de geluidshinder dat al aanwezig is zal in de toekomst sterk toenemen.
162.2		FF	Ernstige aantasting van het woongenot en waardedaling van de woning.
163.1		S	De bevindingen van M+P laten nogal wat te vragen over tw.; voldoet het onderzoek aan de eisen die Europa stelt? Er is sprake in het rapport dat de geluidsbelasting binnen de woningen de waarde van 35db niet zal overschrijden bij gesloten ramen, terwijl de 37db niet overschreden mag worden met geopende ramen, dwz dat de geluidsbelasting aan de buitenzijde van de huizen ook naar beneden moet worden bijgesteld.
163.2		AA	Het onderzoek gaat ook uit van een constante snelheid van 80 km zonder remmen en optrekken. Door het openen van de brug en de snelle opeenvolging van de treinen, ligt het voor de hand dat er opstoppingen niet te voorkomen zijn met als gevolg, continue optrekken en afremmen.
163.3		AK	Verder zou ik de spoorlijn niet buitenstedelijk willen noemen daar hij op ongeveer 200 meter van mijn huis ligt. Het is mij dan ook niet duidelijk waarom de verdere route niet is meegenomen. In een wijziging spoorweg als bedoeld in art 1 van de Wet geluidshinder temeer daar hier van een cumulatie van geluidshinder zeker sprake is. Wellicht neemt het aantal decibellen misschien niet toe (ook daar heb ik mijn twijfels over), maar doordat de bakken per uur toenemen van 20.1 naar 215 per dag, van 15.5 naar 300 in de avond en van 7.1 naar 174 per nacht, naast het industriële lawaai en het toenemende lawaai van de A15, die zelfs nog verbreed gaat worden, worden mijn belangen zeker geschaad.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
163.4		XX	Op de geluidskaart van het RIVM staat mijn huis al in het gebied waarin de geluidsoverlast als slecht wordt aangegeven, en is mij niet duidelijk waarom dit geluidsgevoelige gebied niet wordt meegenomen in het onderzoek. De belasting voor de bewoners in een gebied waar het nooit meer stil is, zal een grote wissel trekken op de volksgezondheid.
163.5		LL	In Papendrecht, Zuidwijk en Lombardijen is de spoorweg verlegd, waarom is dit hier niet ter sprake gekomen.
163.6		UU	In de Thomassentunnel ligt een spoortunnel, waarom wordt deze niet gebruikt.
163.7		Y	Er wordt zoveel geld aan de Calandbrug besteed, met zo weinig resultaat voor de bewoners, die zeer in hun welzijn worden aangetast.
163.8		K	Er is geen balans in het economische plaatje van industrie, fanancien en bewoners en dit is zeker niet conform de richtlijnen van Europa. Ik verzoek u dan ook dit onderzoek te laten evalueren door een onafhankelijk bureau en daarin niet alleen de Calandbrug mee te nemen maar het gehele traject langs Rozenburg en zeker de tunnel die in het rapport van ProRail niet eens genoemd wordt en verzoek u dringend de gevraagde hogere grenswaarden af te wijzen.
164.1		A	Ik ondervind al jaren veel hinder van het treinverkeer op de Calandbrug en zie dit helaas verergeren. Het lawaai van de Calandbrug neemt al jaren toe en de maatregelen tot dusver hebben geen invloed. De situatie met een toename van het aantal treinen in combinatie met de verhoogde grenswaarde, is echt te gek voor woorden en moet worden tegengegaan.
164.2		AK	Niet eens gesproken over combinatiegeluid met de snelweg, CDMR terminal en zeeschepen die uren liggen met de motor aan.
164.3		B	Buiten zitten in de tuin is niet meer te doen, laat staan een raam open 's nachts.
164.4		FF	Rozenburg kent al leegloop en verioedering door deze situatie, bovendien worden wij gekweld door een waardevermindering van onze woning.
164.5		F	Serieuze duurzame maatregelen zijn noodzakelijk, bijvoorbeeld een treintunnel. Dit is naast een fatsoenlijke geluidsooplossing ook direct een logistieke verbetering voor het knelpunt Calandbrug. Ik ben mij ervan bewust dat zoiets geld kost en dat dit zich niet direct zal terugverdienen.
165.1	5.1.2e	A	U wilt op aanvraag van ProRail voor 565 woningen in Rozenburg een hogere grenswaarde toekennen. Daar maken wij bezwaar tegen. Op dit moment wordt in delen van Rozenburg 's nachts en overdag een onaanvaardbare geluidshinder van het railverkeer op de Calandbrug ondervonden, zowel binnen als buiten de woning. Een verhoging van de grenswaarde geeft ruimte voor een nog grotere geluidsbelasting. Niet alleen de bewoners van de 565 woningen waarvoor een hogere grenswaarde is aangevraagd maar ook de Rozenburgers buiten de zone ondervinden overlast van het geluid van de treinen op de Calandbrug.
165.2		K	Zorgvuldigheid: Is de uiterste zorgvuldigheid gehanteerd bij de totstandkoming van dit ontwerpbesluit? Wij hebben hier grote vraagtekens bij. Daarom is de inspectie van VROM gevraagd om de procedure te beoordelen en aan te geven of onderstaande gang van zaken acceptabel is en getuigt van zorgvuldigheid jegens de burger. • Op woensdag 20 augustus heeft u van ProRail een verzoek ontvangen. Drie werkdagen later publiceert u een ontwerpbesluit inclusief de door ProRail gehanteerde aannames over geluidsreductie. De aannames neemt u zonder meer over.
165.3		A11	• U zet vervolgens de procedure in gang ondanks het feit dat de minister u geen toestemming heeft gegeven om van het emissieregister af te wijken (art.4.4, tweede lid, RMV 2006); u geeft dit zelfs aan in het ontwerpbesluit op pagina 4 en 5.
165.4		JJ	In 1997 is de aanvraag voor hogere waarde gedaan voor elf woningen. Nu, circa tien jaar later, zijn dat al 565 woningen. Dit geeft de toename van de geluidsoverlast duidelijk aan. In meer dan tien jaar is dit het resultaat: ProRail mag doorgaan met geluidsproductie, de omgeving moet zich aanpassen.
165.5		TT	Wettelijke voorschriften/bronbestrijding: Wij maken er bezwaar tegen dat de geluidshinder niet door de veroorzaker en bij de bron wordt aangepakt maar op de inwoners van Rozenburg wordt afgewenteld. De overheid schrijft op grond van wettelijke voorschriften een beheersingsstrategie voor waarbij bronbestrijding veelal de prioriteit heeft. Lukt bronbestrijding niet, dan moet verspreiding beperkt worden door het afschermen aan de bron. Een laatste maatregel tot slot, is beperking van de blootstelling. Het vaststellen van een hogere grenswaarde valt niet eens in de derde categorie.
165.6		U	De brug en de overlast: Alle aandacht richt zich op het rollend materieel maar gebleken is dat de brug de grootste veroorzaker is van de geluidsoverlast. Aan dit aspect wordt geen aandacht besteed in het ontwerpbesluit. ProRail onderkent zelf ook dat de brug het probleem is, want in de aanvraag staat: 'Door een treinpassage wordt namelijk de gehele brug in trilling gebracht, en straalt ook de gehele brug geluid uit'.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
165.7		T	<p>Alle aanpassingen aan de brug hebben niet het gewenste resultaat opgeleverd, toch waren ze gebaseerd op vooraf gemaakte technische berekeningen. Hoe kunnen wij ervan uitgaan dat de huidige berekeningen zich juist verhouden tot de uitkomsten die Prorail hanteert?</p> <p>Het uitgangspunt bij het vaststellen van de hogere waarde is de instroom van 45% stil materieel. De instroom van 45% stil materieel moet zorgen voor een geluidsreductie van 2dB waarmee in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden. Het stiller worden van de goederentreinen is geen garantie voor een afname van de geluidsemisatie van de brug. Hiervoor wordt geen onderbouwing gegeven.</p> <p>In de aanvraag staat dat ProRail streeft naar een instroom van 45% stil materieel in 2017. Ten opzichte van welke referentie wordt deze 45 procent bepaald? Is dat de huidige frequentie van het railverkeer of van 2017? Een onderbouwing hiervoor ontbreekt in de aanvraag.</p> <p>De frequentie op de Havenspoorlijn tussen nu en 2017 neemt aanzienlijk toe, er gaan veel meer treinen rijden op het tracé. Omdat de treinintensiteit op het spoor toeneemt veroorzaakt 45 procent 'stil' materieel in 2017 een verhoging van het geluidsniveau. Een direct gevolg van het vergroten van de intensiteit is dat het resterende aantal treinen (55%) altijd hoger is dan het huidige aantal treinen. Dit houdt tevens in dat er een groter overlast-effectgebied in Rozenburg ontstaat. Hier is in de ontwerpbeschikking geen rekening mee gehouden.</p>
165.8		F	De brug is aan het eind van zijn levensduur, een aanzienlijke renovatie wegens metaalmoeheid staat gepland voor 2014. Deskundigen twijfelen echter aan de mogelijkheid van renovatie. Wij pleiten voor een versnelde aanpak van de brug en deze te vervangen door een spoortunnel. Hier is overigens in het Calandtunneltracé al rekening mee gehouden.
165.9		E	De Havenspoorlijn/Betuwelijn is van vitaal economisch belang en levert de Nederlandse economie miljarden euro's op.
165.10		H	Kunt u aangeven waarom een lange termijn aanpak, de vervanging van de brug door een nieuwe brug of een spoortunnel, niet is afgewogen en meegenomen in deze procedure?
165.11	5.1.2e	J	Onderbouwing ontbreekt: Wij zijn er niet van overtuigd of u een zorgvuldige afweging kunt - of wilt - maken tussen het maatschappelijk belang (vermindering van geluidsoverlast) en de kosten die gemaakt moeten worden om het geluidsniveau onder bestaande normen te brengen. Prorail geeft aan geen geluidsreducerende maatregelen te kunnen nemen maar de motivatie hiervoor wordt in het ontwerpbesluit niet onderbouwd. Voorbeelden:
165.12		AA	De in de aanvraag genoemde bronmaatregel om de snelheid te verlagen van 80 naar 60 km/u vraagt naar de mening van ProRail aanzienlijke investeringen en kan daardoor niet in beschouwing worden genomen. Nergens staat hoe hoog die investeringen zijn, hoe kunnen we dit afwegen?
165.13		AV	Een permanente snelheidsreductie en/of verschuiving nacht-dag ontmoet overwegende bezwaren van financiële aard. Ook ontbreekt een onderbouwing van de stelling dat het voortijdig vervangen van de brug overwegend bezwaren van financiële aard ontmoet. Wat betekenen in deze twee gevallen die overwegende bezwaren?
165.14		M	De geluidskoepel (= convenant tussen de Gemeente Rozenburg en ProRail betreffende de maximale geluidsbelasting op het tracé van de Calandbrug) loopt af in 2015. In de aanvraag Hogere Waarden wordt rekening gehouden met een verlenging van de levensduur van de brug van 2017 naar 2020. Dat betekent dat na afloop van het convenant de beschermende norm voor de Gemeente Rozenburg wordt overgenomen door de hogere geluidsnorm die is geregeld in de wet. Na 2015 ontstaat voor de inwoners van Rozenburg dus het risico van meer geluidsoverlast. Hieraan hebt u geen aandacht besteed in uw ontwerpbesluit en wij vinden dit een onacceptabel gevolg van de procedure.
165.15		AI	Monitoringsprogramma: Prorail zal toezien op de instroom van 45% stil materieel maar in het ontwerpbesluit en de bijbehorende bijlagen ontbreekt het monitoringsprogramma. Er wordt onvoldoende inzage gegeven over hoe de monitoring zal worden uitgevoerd. Welke waarborgen zijn er om overschrijding van de hogere waarden te voorkomen?
165.16		J	Prorail moet opgave doen over de te verwachten aantallen treinen, uitgedrukt in het aantal wagons per uur in de dag-, avond- en nachtperiode. Bij de uitvoering van het programma heeft Prorail vervolgens gemeld dat zij in de huidige dienst uitvoering niet in staat zijn de aantallen wagons per trein op te geven. Hoe wordt de monitoring hiervan vorm gegeven? Hoe wordt de relatie gelegd met de maximale geluidsbelasting? Hoe kunnen de inwoners van Rozenburg hier kennis van nemen?

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
165.17		K	<p>Meten is weten: Alleen door metingen zal een reductie blijken en metingen zijn dus een noodzakelijke voorwaarde bij alle verificaties en controles. Wij vinden het onaanvaardbaar dat hieraan in de ontwerpbeschikking geen enkele aandacht wordt geschonken. Het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland schrijft in het coalitieprogramma 2011-2017 :</p> <p>"Iedereen moet aangenaam kunnen wonen, werken en recreëren in Zuid-Holland, nu en in de toekomst. Een duurzame en dynamische provincie is daarom het uitgangspunt van ons coalitieakkoord 2007 - 2011. Samen met andere overheden, burgers en maatschappelijke organisaties willen wij daar de komende jaren aan werken. 'Duurzaam denken, dynamisch doen', dat is het motto de komende jaren" en "Wij willen op Randstadniveau intensief samenwerken als dat nodig is om problemen in deze regio op te lossen, bijvoorbeeld om de bereikbaarheid te verbeteren en te zorgen voor voldoende goede en veilige woonmilieus"</p> <p>Wij vertrouwen er op dat de Provincie haar beloftes waarmaakt en haar zorgplicht aan de burger nakomt. Wij verzoeken u de hogere waarde aan Prorail niet te verlenen.</p>
166.1		A	Overschrijding is niet meer incidenteel. Aantasting woongenot
166.2		FF	Waardedaling woning
167.1		A	Herrie is erg, zeker met de wind onze kant op.
167.2		D	s nacht raam open kan niet. Na een dag werken niet slapen is niet prettig.
168.1		A	Ondanks de maatregelen aan de brug om overlast te beperken en vanuit gaande dat de overlast in de komende jaren enkel maar toe zal nemen;
168.2		B	Het woongenot is alleen maar verslechterd, rustig in de tuin zitten is niet meer aan de orde;
168.3		JJ	Het probleem wordt bij de burger neergelegd, terwijl geluidsbron niet of nauwelijks wordt aangepakt..
168.4		FF	Mogelijke verkoop van de woning wordt bemoeilijkt, waardedaling woning
169.1		AA	<p>1. Snelheidsverlaging als bronmaatregel In haar aanvraag geeft Prorail aan dat een snelheidsverlaging naar 60 kilometer per uur op een deel van het tracé on-evenredig hoge kosten met zich mee draagt. Deze kosten zijn echter niet onderbouwd. Door de treinen op een klein gedeelte van het tracé 60 kilometer per uur te laten rijden kan op een relatief eenvoudige wijze een effect worden bereikt van één tot zelfs twee decibel. Hiermee kan de overlast aan de bron worden aangepakt.</p>
169.2	5.1.2e	E	<p>2. Maatregelen op of aan de brug Uit de aanvraag van Prorail is op te maken dat maatregelen aan de brug niet het gewenste effect hadden en dat verder investeringen buitenproportioneel hoog zijn. Een investering van 8 miljoen euro, die bovendien niet het gewenste effect heeft, moet naar onze mening in verhouding gezien worden tot het gehele project van de Tweede Maasvlakte en de economische ontwikkeling van de Rotterdamse haven. De overige 14 miljoen euro die is geïnvesteerd in de brug was noodzakelijk voor het reguliere- en grootschalige onderhoud en was dus geen investering om de overlast te doen afnemen. Vanuit het oogpunt van miljardenprojecten moet het mogelijk zijn om de brug verder te optimaliseren en de overlast bij de bron aan te pakken binnen de financiële proporties van dergelijke projecten.</p>
169.3		H	<p>3. Vervanging van de brug Het is vreemd dat Prorail eerst 22 miljoen euro investeert in een brug die teveel lawaai maakt en vervolgens aangeeft dat deze brug niet vervangen kan worden omdat dit kapitaalvernietiging zou zijn. Had de brug niet vervangen kunnen worden voordat men besloot om de investeringen te doen?</p>
169.4		R	<p>4. Overlast voor de basisscholen In het gebied waarvoor een grenswaarde is aangevraagd van 59 decibel omgeving Heereplaats ligt de openbare basisschool de Phoenix (Bramenpad 1) en in het gebied waarvoor een grenswaarde is aangevraagd van 58 decibel Ugt de Protestants Christelijke basisschool De Regenboog (Perengaarde 1). Wij vinden het zeer opmerkelijk dat deze beide scholen niet zijn benoemd in uw ontwerpbesluit voor de hogere grenswaarden. Het is immers aangetoond dat blootstelling aan geluid van wegverkeer negatieve effecten heeft bij het uitvoeren van complexere aandachtstaken en op het lange termijn geheugen van basisschool kinderen (zie RIVM rapport 441520 021/2005: van Kempen, van Kamp, Stellate, Houthuys en Fischer: "Het effect van geluid van weg- en wegverkeer op cognitie, hinderbeleving en de bloeddruk van basisschoolkinderen"). Deze overlast is in uw ontwerpbesluit niet onderkent en niet benoemd. Graag willen wij dat ook deze overlast in uw besluit wordt betrokken en dat ook voor deze objecten een hogere grenswaarde wordt aangevraagd. Voor een toelichting verwijzen wij u naar bijlage 1.</p>
169.5		XX	<p>5. 's-Nachts geldt geen andere norm voor de geluidshinder dan overdag. In 2004 heeft de Nederlandse Gezondheidsraad (Gezondheidsraad, 2004; publicatie nr 2004/14) onderzoek laten doen naar de invloeden van nachtelijke geluidsoverlast op de slaap (zie ook bijlage 2). Hierbij bleek dat zelfs geringe geluidsoverlast in de slaapkamer 's-nachts zorgt voor verschillende biologische reacties zoals versnelling van de hartslag, overgang van diepere naar minder diepe slaap, verhoging van de motorische onrust, en bewust wakker worden. Waarom wordt er voor 's-nachts niet een lagere waarde gehanteerd dan overdag? Op die manier kan de nachtrust en daarmee een belangrijk deel van de gezondheid (!) van de bewoners van de 565 woningen worden gegarandeerd.</p>

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
169.6		B	6. Bewoners ervaren ook hinder in de trein Bij de beoordeling van de overlast is alleen de hoeveelheid geluid op de gevel van belang. De bewoners van de 565 woningen achten de overlast van het raigeluid in de tuinen echter ook van significant belang.
170.1		B	Het woongenot is een stuk minder geworden, rustig in de tuin zitten is niet meer mogelijk zonder het lawaai van de treinen op de brug.
170.2		AA	Er zijn meer mogelijkheden om het lawaai te reduceren, bv. de max snelheid drastisch naar beneden halen.
170.3		TT	Als er nu geen voldoende effectieve maatregelen genomen worden is een 2e maasvlakte onacceptabel.
171.1		K	Deze verhoogde grenswaarden zijn afwijkingen van de wettelijke norm, welke dienen om bewoners van omliggende huizen te beschermen tegen het lawaai van de treinen over de Calandbrug. Door het verhogen van deze grenswaarden valt deze bescherming weg. En dus zoeken wij die bescherming nu bij u! Daarom vraag ik u, mede namens de andere 564 huishoudens, deze toename van geluidsoverlast een halt toe te roepen. En op te komen voor de burgers. Wij vinden dat u de grenswaarde verhoging voor het railverkeerslawaai moet verbieden en uw burgers moet beschermen!
171.2		E	Het is voor Prorail maar makkelijk om de grenswaarde te willen verhogen zodat zij zoveel mogelijk treinen kunnen laten rijden zonder over de consequenties voor de direct omwonenden, ons dus, na te denken!
171.3		B	Wij kunnen nu 's zomers nog minder ongestoord genieten in onze tuin als er een trein langsrijdt en zeker niet als er in de toekomst frequenter treinen gaan rijden met hogere snelheid over de Calandbrug. De overlast wordt nu al als onaanvaardbaar ervaren.
171.4		XX	Naast ons zelf zullen ook onze kinderen nu moeten opgroeien in een lawaaige omgeving, wat niet ten goede komt voor hun ontwikkeling en gezondheid. Door de continue blootstelling aan geluid kunnen onze kinderen en wij zelf last krijgen van slaapverstoring en concentratieverlies. Dit laatste zal zeker tot uiting komen op hun scholen die ook binnen de grenswaarden liggen. En tijdens het buitenspelen zullen zij ook hier veel hinder van ondervinden.
171.5		UU	Prorail had moeten nadenken toen de Thomassentunnel werd gebouwd, dat was een natuurlijk moment om een spoortunnel er naast te laten aanleggen. Al het materieel was op dat moment ter plaatse om direct een extra tunnelbuis aan te leggen. Latere aanleg zal uiteraard kostenverhogend werken.
171.6	5.1.2e	Y	Inmiddels is ook al veel geld uitgegeven voor maatregelen aan de brug en aan de woningen, waarbij nu nog extra te nemen maatregelen volgen. Als Prorail toen goed had nagedacht had dat een hoop overlast voor en onrust onder de omwonenden bespaart gebleven.
171.7		D	Zeker nu er begonnen is met de aanleg voor de 2e maasvlakte zal er in de toekomst om de paar minuten een trein over de Calandbrug gaan rijden. Wat tot gevolg heeft voor ons dat wij niet rustig in onze tuin kunnen zitten en wij 's nachts niet met het raam open kunnen slapen. Zelfs nu worden wij 's nachts wel eens wakker van een trein die langs komt. De brug geeft veel te veel herrie! Ook willen we graag televisie kunnen kijken zonder dat we deze harder moeten zetten bij het passeren van een trein.
171.8		FF	Daarbij komt ook nog dat door deze toename van geluidsoverlast ik bang ben dat de waarde van onze woning sterk zal dalen. Want wie wil er nu een huis kopen waar je zowel binnen als buiten last hebt van geluidsoverlast, zowel overdag als 's nachts.
171.9		E	Wij wonen in een gebied van Nederland dat essentieel is voor de Nederlandse economie. De havenspoorlijn levert miljarden op. Waarom kan er dan geen geld geïnvesteerd worden in een nieuwe brug, tunnel en stil materieel. Waarom moeten wij als omwonenden de dupe van dit alles worden.
171.10		I	In 1997 is er voor 11 woningen een aanvraag gedaan voor hogere grenswaarde en nu 10 jaar later voor 565 woningen. Dit geeft de toename van geluidsoverlast duidelijk aan. Prorail mag doorgaan met geluidsproductie en wij de omwonenden moeten ons aanpassen.
171.11		JJ	Prorail gaat voorbij aan het persoonlijk belang en dat van de buurt. Isolatie van huizen mag dan een oplossing lijken maar bestrijdt niet de geluidsoverlast aan de bron.
171.12		T	In het ontwerpbesluit staat vermeld dat het uitgangspunt bij het vaststellen van het hogere waarde besluit oa. is de instroom van 45% stil materieel. De instroom van 45% stil materieel moet dan zorgen voor een geluidsreductie van 2dB waarmee in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden. Er is geen onderbouwing van het effect van het stiller worden van de goederentreinen ook zorgt voor een afname van de geluidsemisatie van de Calandbrug. In het ontwerpbesluit is onduidelijk hoe de instroom van 45% stiller materieel zal worden meegewogen. Als Prorail landelijk een instroom van 45% bereikt betekent dat nog niet dat op het traject van het spoor langs Rozenburg (de Calandbrug) dit ook van toepassing zal zijn. Graag zien wij dat wordt aangegeven dat het 45% stiller materieel over de Calandbrug betreft en dat dit ook op de juiste wijze gemonitord wordt. Prorail zal toezien op de instroom van 45% stil materieel maar in het ontwerpbesluit en de bijbehorende bijlagen ontbreekt het monitoringsprogramma. Er wordt onvoldoende inzage gegeven over hoe de monitoring zal worden uitgevoerd. Welke waarborgen zijn er om overschrijding van de hogere waarden te voorkomen?

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
171.13	5.1.2e	AI	Onduidelijk is of stiller materieel ook leiden tot een reductie van 2dB voor de maatgevende geluidsafstraling van de Calandbrug. Alleen door metingen zal een reductie blijken en metingen zijn dus een noodzakelijke voorwaarde bij alle verificaties en controles.
171.14		AA	Er is geen onderbouwing van de criteria van verkeerskundige, vervoerskundige en financiële aard voor de snelheidsverlaging van de treinen. Graag zien wij onderbouwing van dit punt. Waaruit blijkt dat snelheidsverlaging zal leiden tot afname van de capaciteit van de havenspoorlijn en aantasting van de operationaliteit van de Betuweroute? Prorail hanteert als tegenstrijdige onderbouwing hiermee dat bij een snelheidsverlaging van 60 km/uur (als terugvaloptie) bij gelijkblijvende brugopeningen nog voldoende capaciteit beschikbaar is voor de havenspoorlijn. Als enige beperking wordt hier dan genoemd dat de bijsturingmogelijkheden zullen afnemen. Bovendien wordt door Prorail aangegeven dat er nog een studie wordt uitgevoerd naar de capaciteit van de havenspoorlijn, waarbij ook een scenario met snelheidsbeperking op de Calandbrug en een mogelijk te verruimen openingsregime van de brug worden meegenomen.
171.15		AK	Bij de passages over cumulatie van geluid ontbreekt de vergelijking van het geluid nu, en de toekomstige situatie. Het is niet duidelijk aangegeven in hoeverre de gecumuleerde geluidsbelasting wordt verhoogd door de hogere waarde. Dit punt is dus niet voldoende omschreven en behoeft aanpassing in het besluit.
171.16		NN	Prorail moet opgave doen over de te verwachten aantallen treinen, uitgedrukt in het aantal wagons per uur in de dag-, avond- en nachtperiode. Bij de uitvoering van het programma heeft Prorail vervolgens gemeld dat zij in hun huidige dienst uitvoering niet instaat zijn de aantallen wagons per trein op te geven. Hoe wordt de monitoring hiervan vorm gegeven? Hoe wordt de relatie gelegd met de maximale geluidsbelasting?
172.1	Anoniem	A	Het woongenoot is sinds 1997 alleen maar verslechterend door de toegenomen railverkeerslawaaai. Met de komst van de 2e Maasvlakte vrees ik dat deze overlast alleen maar zal toenemen.
172.2	Anoniem	B	Overdag rustig in de tuin zitten is al geruime tijd niet meer aan de orde.
172.3	Anoniem	D	's Avonds en 's nachts kunnen geen ramen open staan door het railverkeerslawaaai. Met name in de zomer maanden is dit erg vervelend.
172.4	Anoniem	FF	De enorme geluidhinder heeft ook negatieve gevolgen voor de waarde van de woning.
173.1	5.1.2e	A	De provincie wil op advies van ProRail voor diverse woningen in Rozenburg hogere grenswaarden toekennen. Daar maken wij bezwaar tegen. De overlast die deze treinen en de brug nu al veroorzaken geven ook buiten de aangewezen contouren veel overlast. Een verhoging van de grenswaarde geeft ruimte voor een nog grotere geluidsbelasting. Dat betekent een ernstige inbreuk op ons woongenot.
173.2		FF	Waardedaling van de woning
173.3		XX	Bovendien is een continue blootstelling aan raillawaaai schadelijk voor onze gezondheid. Het kan toch niet zo zijn dat de Provincie uitsluitend op basis van financiële overwegingen de gezondheid van de Rozenburgse Inwoners in gevaar brengt. Het is toch algemeen bekend dat geluidsoverlast schadelijk is voor de gezondheid. Mag de provincie hier dan maar klakkeloos aan voorbij gaan. Hieronder een artikel van het RIVM: Teveel geluid vormt een belangrijk volksgezondheidsprobleem. Een te hoge blootstelling aan geluid vormt een belangrijk probleem voor de volksgezondheid in Nederland. Teveel geluid in woonomgeving veroorzaakt vooral hinder en slaapverstoring. De huidige geluidsniveaus in onze woonomgeving veroorzaken vooral en. Daarnaast kan blootstelling aan geluid leiden tot een verminderd prestatievermogen. Blootstelling aan geluid kan via lichamelijke stressreacties leiden tot een en daarmee tot hart- en vaatziekten. Lichamelijke stressreacties manifesteren zich meestal pas na hoge geluidsniveaus in woon- of werkomgeving. (Nationaal Kompas Volksgezondheid, versie 3.15, 25 september 2008 © RIVM. Bilthoven)
173.4		D	Nu al is het slapen met open raam 's nachts niet mogelijk vanwege het denderende geluid van de treinwagons die over de Calandbrug gaan.
173.5		AV	Waar worden de argumenten genoemd om terug te vallen op de afweging van financiële aard?
173.6		E	De betuwelijn incl. de havenspoorlijn heeft meer dan 5 miljard gekost en er gaan nog veel kosten gemaakt worden voor de aanleg van de 2 <sup>e</sup> maasvlakte (€ 2,5 miljard). De versnelde afschrijving van € 20 miljoen op de Calandbrug staat maar in schril contrast met deze bedragen.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
173.7	5.1.2e	K	Het hele proces tot het komen van een besluit is met onvoldoende zorgvuldigheid uitgevoerd, neem alleen maar de tijd van de aanbiedingsbrief van 20 augustus 2008 tot de datum van het ontwerpbesluit 25 augustus 2008. Kennelijk heeft gedeputeerde staten kans gezien om binnen vijf dagen, inclusief een weekeinde, te oordeten of ProRail met een goed onderbouwd verhaal is gekomen. Wii zouden hiervan graag de vergaderstukken willen inzien. Ook wordt bij het nemen van dit het bestuit niet gewacht totdat de minister heeft ingestemd om af te wijken van het emissieregister voor de berekening van de heersende waarde. Ook zouden wii bescheiden willen inzien die hierop betrekking hebben. Hierover zat zeker ook de VROM- inspectie worden benaderd, zodat zij een onafhankelijk oordeel kan geven over deze werkwijze. Met betrekking tot de technische aspecten is het voor een leek heel moeilijk om alle Informatie te verzamelen binnen de gestelde termijn van zes weken. Om dit besluit op de juiste wijze te beoordelen, zal technische en juridische ondersteuning gezocht moeten worden. Ik verzoek u dan ook deze zienswijze als pro forma te beschouwen, waarmee de tijd gegeven moet worden om de genoemde aannames te kunnen toetsen op hun juistheid.
173.8		U	1. Heeft 'stil materiaal' wet genoeg effect op het constructiegeluid? Er wordt namelijk ook gemeld dat door de treinpassage de gehele brug In trilling wordt gebracht, of is dit vooral bedoeld voor het rolgeluid? Het constructiegeluid van de brug heeft een veel hogere waarde dan het rolgeluid. In een onderzoek door TNO destijds werden deze volgende waarden ook genoemd: waarbij het rolgeluid veel tager ligt dan het bruggeluid.
173.9		T	2. Is de genoemde 45% toename van stil materieel gebaseerd op het huidige bestandsvoertuigen? En daarnaast: hoe verhoudt deze 45% toename tot de meer dan 200%toename van het treinverkeer in genoemde periode? Dit tevert per saldo nog steeds een toename van de geluidsoverlast op.4. Op welke wijze zal het Europese stimuleringsbeleid met betrekking tot overgaan op stillere goederenwagens zijn effect gaan krijgen?
173.10		Y	3. Is de constructie van de brug en de aanleg van de spoorrails op de brug wel representatief voor de berekeningen die gemaakt zijn? Ook hier zijn onderzoeken naar gedaan en deze moeten vergeleken worden. Waarom hebben de reeds uitgevoerde aanpassingen op de brug niet het gewenste resultaat opgeleverd, deze waren toch ook gebaseerd op vooraf gemaakte technische berekeningen?
173.12			5. Er wordt aangegeven dat geen enkele maatregel aan de brug nog enig effect zal hebben op de totale geluidsbelasting. Dit is een aanname welke toch nog eens bestudeerd moet worden!
173.13		TT	Wij maken er bezwaar tegen dat de geluidshinder niet bij de bron wordt aangepakt, maar op de bewoners van 565 woningen en de overige Rozenburgers wordt afgewenteld. In 1997 is de aanvraag voor hogere waarde gedaan voor elf woningen. Nu, circa tien jaar later, zijn dat al 565 woningen. Dit geeft de toename van het geluidsoverlast duidelijk aan. In meer dan tien jaar is dit het resultaat: ProRail mag doorgaan met geluidsproductie, de omgeving moet zich aanpassen. De overheid schrijft op grond van wettelijke voorschriften een beheersingsstrategie voor waarbij bronbestrijding veelal de prioriteit heeft. Lukt bronbestrijding niet, dan moet verspreiding beperkt worden door het afschermen van de bron. Een laatste maatregel tot slot, is beperking van de blootstelling. Het vaststellen van een hogere grenswaarde valt In onze ogen nog niet eens in de derde categorie.
173.14		F	Al in 1996 hebben wij in discussies met ProRail over de Regeling nadeel compensatie Betuweroute, gepleit voor een aanpak van de bron. Wij en andere Rozenburgers hebben voorgesteld om onder andere een spoortunnel naast de geplande Thomassentunnel te bouwen. Daar was door budgetoverschrijding op andere delen van het Betuweroutetraject geen geld meer voor. Wij onderkennen het economisch belang van de Havenspoorlijn. De Havenspoorlijn is van vitaal belang en levert de Nederlandse economie miljarden euro's op. We vinden het dan ook onaanvaardbaar dat er geen geld beschikbaar wordt gesteld voor maatregelen die definitief een einde maken aan het spoorweglawaai op de Calandbrug, zoals de bouw van een nieuwe brug of een spoortunnel. Een rigoureuze aanpak van de geluidshinder zou winst betekenen voor alle belanghebbenden: ProRail kan op elk tijdstip treinen laten rijden, ongeacht hun snelheid. De Rozenburgers, en de 565 bewoners in het bijzonder, ondervinden gaan geluidslast meer van de treinen. Kan het provinciebestuur duidelijk maken waarom er geen geld kan worden vrijgemaakt voor een nieuwe brug of een spoortunnel door het Calandkanaal? In de ontwerpbeschikking ontbreekt de motivatie voor deze weigering.  Ook ontbreekt een onderbouwing voor de stelling dat het voortijdig vervangen van de brug overwegend bezwaren van financiële aard ontmoet. Wat is overigens 'voortijdig' vervangen van een brug die In 2017 is afgeschreven? Immers, in de aanvraag wordt gesproken over 'verlenging van de levensduur van 2017 tot 2020'.
173.15		AA	De in de aanvraag genoemde bronmaatregel om de snelheid te verlagen van 80 naar 60 km/u vraagt naar de mening van ProRail aanzienlijke investeringen en kan daardoor niet in beschouwing worden genomen. Nergens In de aanvraag wordt een duidelijke kostenbatenanalyse gegeven van de diverse maatregelen.
174.1		AA	Waarom geen maximumsnelheid als de brug niet stiller gemaakt kan worden?
174.2		TT	Bewoners moeten zich aanpassen en pro-rail niet!
174.3		H	Als economische groet doorzet, zorg dan voor een vervanging van de brug!

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
174.4		E	Zijn wij als burgers onderschikt in ons welzijn aan de economie? Nee toch? Democratie!
174.5		A	Geluidshinder is al erg en wordt in de toekomst alleen maar erger!
174.6		FF	Waardedaling woning
175.1		FF	Ik ben van mening dat het de waarde van mijn woning negatief beïnvloed,
175.2		B	Er kan niet meer rustig in de tuin gezeten worden.
176.1		A	Zoals tijdens de hoorzitting d.d. 25 september 1996 op het Gemeentehuis van Rozenburg door diverse sprekers naar voren is gebracht, is de NS er niet zeker van dat, met alle geplande voorzieningen aan spoorweg en (Galand) spoorbrug, geen blijvende overschrijding van de maximaal toelaatbare geluidshinder te vermijden zal zijn. (Deze stelling werd door de vertegenwoordiger van de NS op de informatiebijeenkomst onderschreven met de stelling "met name met het terugdringen van resonantie van stalen spoorbruggen is weinig of geen ervaring zodat het proberen blijft". Door het ontbreken van deze ervaring is er geen objectief referentiekader.)
176.2		D	Van ongestoord woongenot zal geen sprake meer zijn. De nachtrust wordt nu reeds aangetast en dit zal in de toekomst alleen maar erger worden. Het is nu al niet meer mogelijk om ramen en dag- en nachtventilaties, gedurende de uren die men slaapt, open te zetten. Deze situatie zal in de toekomst alleen maar verergeren.
176.3		B	Het gebruik van de tuin zal uitgesloten zijn, omdat bij passage van een trein over de (Caland)brug nu reeds geen gesprek mogelijk is.
176.4		J	Om in de toekomst problemen te vermijden is door de NS de procedure Hogere Waarde in gang gezet. Naar mijn mening dekt het rapport, behorende bij deze aanvraag, geenszins de overlast die in de toekomst door spoor en spoorbrug zal worden veroorzaakt. Maatgevend voor deze overlast zal de stalen spoorbrug zijn, omdat het plaatsen van adequate geluidsschermen niet mogelijk is.
176.5	5.1.2e	AA	De frequentie van het goederenvervoer per trein zal toenemen tot 1 trein per 4 minuten, 24 uur per dag, 7 dagen per week. Deze cijfers zijn gebaseerd op een door de NS gemaakte toekomstverwachting. Het is niet duidelijk of de NS in deze toekomstverwachting de ontwikkeling van de Tweede Maasvlakte heeft meegenomen. Ook de ontwikkeling van diverse terminals (waaronder MAERSK) kunnen niet in de prognose opgenomen zijn, omdat dit van zeer recente datum is. Hierdoor zal het aantal te vervoeren containers fors extra toenemen ten opzichte van de prognose. Ook is bekend dat diverse bedrijven de NS te kennen hebben gegeven dat de goederenstroom nu te traag gaat. Een logisch gevolg hiervan is dat de snelheid van de treinen verhoogd dient te worden hetgeen voor nog meer geluidsoverlast zal gaan zorgen.
176.6		S	Het akoestisch rapport Goederenspoor Botlek-Europoort van M + P van 8 oktober 1993 is een rekenmodel. Onmogelijk kunnen de ontwikkelingen na 1993 hierin zijn opgenomen. Ook in de aanvullende rapporten NS 95.10.2/3 van 4 april 1996 kan naar mijn mening geen rekening zijn gehouden met de meest recente ontwikkelingen (MAERSK en Tweede Maasvlakte). Een noodzakelijke bijstelling van deze rapporten qua geluidsoverlast naar boven is derhalve onvermijdelijk.
176.7		F	Het lijkt mij dan ook logischer om, gezien de snelle ontwikkeling van het containervervoer per rail, de procedure Hogere Waarde te staken en over te gaan tot de ontwikkeling en aanleg van een spoortunnel onder het Calandkanaal, zodat verdere problemen betreffende de Calandbrug in de toekomst worden vermeden.
176.8		FF	Wanneer niet wordt overgegaan tot de aanleg van een spoortunnel is dit voor mij aanleiding een schadeclaim op basis van de Regeling Nadeelcompensatie Betuweroute bij u in te dienen voor zowel waardevermindering van de woning als voor het verstoord woongenot. Ik stel deze waardevermindering op 50 procent van de marktwaarde (peildatum 1 januari 1996), vermeerderd met de gemiddelde prijsverhoging per jaar zoals vastgesteld door het Centraal Bureau van de Statistiek dan wel door de Nederlandse Vereniging van Makelaars voor de Provincie Zuid-Holland, plus 10 procent van deze marktwaarde voor het verstoord woongenot.
177.1	Anoniem	H	De havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie en levert miljarden op . Waarom niet investeren in een nieuwe brug.
177.2	Anoniem	F	De havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie en levert miljarden op . Waarom niet investeren in een nieuwe tunnel.
177.3	Anoniem	AX	De havenspoorlijn is essentieel voor de Nederlandse economie en levert miljarden op . Waarom niet investeren in stil materieel?
177.4	Anoniem	AA	Tot dan kan een snelheid worden gehanteerd van 60 km/uur
177.5	Anoniem	TT	Burgers komen steeds meer in de verdrukking tbv economie/industrie. Bij calamiteiten lopen de wegen rondom vast. Er moet dus eerst worden geïnvesteerd in infrastructuur.
178.1	Anoniem	J	Door wie is eigenlijk onderzocht of alle mogelijkheden om de brug stiller te maken zijn uitgeput? Alleen door de Prorail organisatie zelf of ook door een meer objectieve technische organisatie? Misschien moet dit alsnog gebeuren, omdat ik vermoed dat Prorail het al gauw te duur vindt. Er wordt gezegd dat er in 2007 vele geluidreducerende maatregelen aan de brug zijn genomen. Dit wordt verder niet gespecificeerd. Ik ben indertijd regelmatig gaan kijken en heb geconstateerd dat er erg lang gewerkt is aan vervanging van het loopwerk, zandstralen en schilderen van de onderzijde van de brug, versterking van de staanders en electricatie van de spoorbaan. Aan geluidreducerende maatregelen heb ik alleen een geluidsscherm van ongeveer een meter hoogte zien aanbrengen. Het lijkt me onwaarschijnlijk dat dit 8 miljoen euro heeft gekost zoals Prorail zegt.

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
178.2	Anoniem	UU	Aan het eind van vorige eeuw is begonnen met de Thomassentunnel. Toen had tegelijkertijd een spoortunnel gebouwd kuimen worden. Maar ook dat was te kostbaar. De overheid kon toen al weten dat het geluidsniveau boven de gewenste waarde uit zou komen en heeft toen bewust niet meegedaan aan tunnelbouw. Het was veel goedkoper om de problemen af te wentelen op de Rozenburgse bevolking door aan te sturen op het aanvragen van hogere grenswaarden door Prorail.
178.3	Anoniem	A	Het gereedkomen van de 2 <sup>e</sup> Maasvlakte zal in de toekomst de overlast nog eens verergeren.
178.4	Anoniem	AA	Betreffende snelheidsverlaging: Dit is om diverse redenen ook al niet mogelijk, capaciteitverlaging en weer te duur. Verlaging van capaciteit is alleen van toepassing als de spoorlijn voor de volle 100% gebruikt wordt, dit is nog lang niet het geval en vele terzake kundige mensen zeggen dat dit waarschijnlijk nooit zo zal zijn. Dit houdt ook in dat de baanbeveiliging niet zonodig aangepast hoeft te worden. Overigens zijn de kosten daarvoor ook weer door Prorail zelf geschat. Zijn ze wel reëel?
178.5	Anoniem	AT	Verder ben ik hier van mening dat de vele brugopeningen van de Calandbrug een grotere invloed op de capaciteit van de de spoorlijn hebben als snelheidsverlaging.
178.6	Anoniem	T	Betreffende stiller materiaal: Hier wordt gesteld dat de instroom van stiller materiaal de overlast zal verminderen. Hier wil het volgende over opmerken: Op 1 van de openbare informatie bijeenkomsten met de Prorail organisatie werd hier al over gesproken. De Prorail vertegenwoordiger zei toen dat Prorail niet verantwoordelijk is voor het rijdend materiaal maar een ander instantie, n.1. Railion, en dat zij daar weinig invloed op kunnen uitoefenen. Het lijkt mij dan ook niet erg "plausibel" dat die 3 % per jaar gehaald wordt, (op zich al een erg magere percentage), vooral omdat Prorail hierzelf op toeziet en er geen sancties zijn. Ook al omdat Prorail nooit erg betrouwbaar gebleken is met zijn beloftes. Ook wordt niets gezegd over het effect van dit zgn "stille" materiaal
178.7	Anoniem	D	Betreffende geluidsisolatie aan de woningen: De geluidsreducerende maatregelen aan mijn woning, uitgevoerd door Prorail in 2006 hebben inderdaad geleid tot een redelijk niveau binnenshuis, hoewel ik 's nachts nog regelmatig gewekt wordt door een passerende trein. Ook geven de in de slaapkamers aan gebrachte geluidsarme ventilatiekasten in de zomer niet genoeg ventilatie om echt comfortabel te zijn. Slapen met ramen open is echter onmogelijk.
178.8	Anoniem	B	Daarbij komt dat ook de buitenruimte om het huis steeds rumoeriger wordt. Is het tegenwoordig niet zo dat ook dit leefbaar moet zijn? Of gaat men voor ons besluiten dat we voortaan alleen binnenshuis onze tijd kunnen doorbrengen?
178.9	Anoniem	A	Het zal er op neer gaan komen dat op termijn delen van Rozenburg onbewoonbaar verklaard moeten worden. Ik ben sinds 1976 eigenaar van deze woning, er was toen nog geen sprake van een Betuwe goederen lijn. Door de jaren is de overlast gestaag toegenomen. Ik ben bang dat als U deze hogere waarde aanvraag goedkeurt, zodat Prorail nog meer herrie mag maken, de waarde van mijn huis aanzienlijk zal dalen. Ik zou U dan ook met klem willen verzoeken de aanvraag van Prorail niet goed te keuren maar ze te dwingen om verdere maatregelen te onderzoeken en uit te voeren om de geluidsoverlast binnen te perken te houden.
178.10	Anoniem	FF	Ik ben bang dat als U deze hogere waarde aanvraag goedkeurt, zodat Prorail nog meer herrie mag maken, de waarde van mijn huis aanzienlijk zal dalen.
178.11	Anoniem	TT	Tenslotte dient U niet alleen economische belangen in het oog te houden, maar ook de belangen van van de gewone burger.
179.1	Anoniem	Y	De brug is al behoorlijk oud, er zijn al veel maatregelen getroffen om te proberen de geluidsoverlast te verminderen, echter met weinig tot geen resultaat.
179.2	Anoniem	A	Nu de treinen nog niet zo frequent en met lage snelheid de brug nemen, is vanaf binnen in onze woning het geluid, bij gunstige wind, nog acceptabel. Echter, zodra de frequentie en snelheid zal gaan toenemen zoals de bedoeling is, wordt de geluidstoename onacceptabel hoog.
179.3	Anoniem	B	Als je buiten in de tuin zit, of binnen bij geopende ramen, en bij ongunstige wind is het nu al erg storend.
179.4	Anoniem	FF	Dit alles heeft ook een negatieve ontwikkeling op de waarde en op het minder makkelijk verkopen van onze woning.
179.5	Anoniem	F	Mijns inziens dient er zo snel mogelijk, aangezien door de aanleg van de 2 <sup>e</sup> maasvlakte deze verbinding onontbeerlijk zal zijn, geïnvesteerd te gaan worden in een totaal nieuwe oeververbinding, hetzij onder (tunnel) hetzij boven water (nieuwe brug).
180.1	5.1.2e	K	Deze verhoogde grenswaarden zijn afwijkingen van de wettelijke norm, welke dienen om bewoners van omliggende huizen te beschermen tegen het lawaai van de treinen over de Calandbrug. Door het verhogen van deze grenswaarden valt deze bescherming weg. En dus zoeken wij die bescherming nu bij u! Daarom vraag ik u, mede namens de andere 564 huishoudens, deze toename van geluidsoverlast een halt toe te roepen. En op te komen voor de burgers. Wij vinden dat u de grenswaarde verhoging voor het railverkeerslawaai moet verbieden en uw burgers moet beschermen!
180.2		E	Het is voor Prorail maar makkelijk om de grenswaarde te willen verhogen zodat zij zoveel mogelijk treinen kunnen laten rijden zonder over de consequenties voor de direct omwonenden, ons dus, na te denken!

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
180.3		B	Wij kunnen nu 's zomers nog minder ongestoord genieten in onze tuin als er een trein langsrijdt en zeker niet als er in de toekomst frequenter treinen gaan rijden met hogere snelheid over de Calandbrug. De overlast wordt nu al als onaantvaardbaar ervaren.
180.4		XX	Naast ons zelf zullen ook onze kinderen nu moeten opgroeien in een lawaaige omgeving, wat niet ten goede komt voor hun ontwikkeling en gezondheid. Door de continue blootstelling aan geluid kunnen onze kinderen en wij zelf last krijgen van slaapverstoring en concentratieverlies. Dit laatste zal zeker tot uiting komen op hun scholen die ook binnen de grenswaarden liggen. En tijdens het buitenspelen zullen zij ook hier veel hinder van ondervinden.
180.5		UU	Prorail had moeten nadenken toen de Thomassentunnel werd gebouwd, dat was een natuurlijk moment om een spoortunnel er naast te laten aanleggen. Al het materieel was op dat moment ter plaatse om direct een extra tunnelbuis aan te leggen. Latere aanleg zal uiteraard kostenverhogend werken.
180.6		Y	Inmiddels is ook al veel geld uitgegeven voor maatregelen aan de brug en aan de woningen, waarbij nu nog extra te nemen maatregelen volgen. Als Prorail toen goed had nagedacht had dat een hoop overlast voor en onrust onder de omwonenden bespaart gebleven.
180.7		D	Zeker nu er begonnen is met de aanleg voor de 2e maasvlakte zal er in de toekomst om de paar minuten een trein over de Calandbrug gaan rijden. Wat tot gevolg heeft voor ons dat wij niet rustig in onze tuin kunnen zitten en wij 's nachts niet met het raam open kunnen slapen. Zelfs nu worden wij 's nachts wel eens wakker van een trein die langs komt. De brug geeft veel te veel herrie! Ook willen we graag televisie kunnen kijken zonder dat we deze harder moeten zetten bij het passeren van een trein.
180.8		FF	Daarbij komt ook nog dat door deze toename van geluidsoverlast ik bang ben dat de waarde van onze woning sterk zal dalen. Want wie wil er nu een huis kopen waar je zowel binnen als buiten last hebt van geluidsoverlast, zowel overdag als 's nachts.
180.9		E	Wij wonen in een gebied van Nederland dat essentieel is voor de Nederlandse economie. De havenspoorlijn levert miljarden op. Waarom kan er dan geen geld geïnvesteerd worden in een nieuwe brug, tunnel en stil materieel. Waarom moeten wij als omwonenden de dupe van dit alles worden.
180.10		I	In 1997 is er voor 11 woningen een aanvraag gedaan voor hogere grenswaarde en nu 10 jaar later voor 565 woningen. Dit geeft de toename van geluidsoverlast duidelijk aan. Prorail mag doorgaan met geluidsproductie en wij de omwonenden moeten ons aanpassen.
180.11		JJ	Prorail gaat voorbij aan het persoonlijk belang en dat van de buurt. Isolatie van huizen mag dan een oplossing lijken maar bestrijdt niet de geluidsoverlast aan de bron.
180.12	5.1.2e	T	In het ontwerpbesluit staat vermeld dat het uitgangspunt bij het vaststellen van het hogere waarde besluit oa. is de instroom van 45% stil materieel. De instroom van 45% stil materieel moet dan zorgen voor een geluidsreductie van 2dB waarmee in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden. Er is geen onderbouwing van het effect van het stiller worden van de goederentreinen ook zorgt voor een afname van de geluidsemisatie van de Calandbrug. In het ontwerpbesluit is onduidelijk hoe de instroom van 45% stiller materieel zal worden meegewogen. Als Prorail landelijk een instroom van 45% bereikt betekent dat nog niet dat op het traject van het spoor langs Rozenburg (de Calandbrug) dit ook van toepassing zal zijn. Graag zien wij dat wordt aangegeven dat het 45% stiller materieel over de Calandbrug betreft en dat dit ook op de juiste wijze gemonitord wordt. Prorail zal toezien op de instroom van 45% stil materieel maar in het ontwerpbesluit en de bijbehorende bijlagen ontbreekt het monitoringsprogramma. Er wordt onvoldoende inzage gegeven over hoe de monitoring zal worden uitgevoerd. Welke waarborgen zijn er om overschrijding van de hogere waarden te voorkomen?
180.13		AI	Onduidelijk is of stiller materieel ook leiden tot een reductie van 2dB voor de maatgevende geluidsafstraling van de Calandbrug. Alleen door metingen zal een reductie blijken en metingen zijn dus een noodzakelijke voorwaarde bij alle verificaties en controles.
180.14		AA	Er is geen onderbouwing van de criteria van verkeerskundige, vervoerskundige en financiële aard voor de snelheidsverlaging van de treinen. Graag zien wij onderbouwing van dit punt. Waaruit blijkt dat snelheidsverlaging zal leiden tot afname van de capaciteit van de havenspoorlijn en aantasting van de operationaliteit van de Betuweroute? Prorail hanteert als tegenstrijdige onderbouwing hiermee dat bij een snelheidsverlaging van 60 km/uur (als terugvaloptie) bij gelijkblijvende brugopeningen nog voldoende capaciteit beschikbaar is voor de havenspoorlijn. Als enige beperking wordt hier dan genoemd dat de bijsturingmogelijkheden zullen afnemen. Bovendien wordt door Prorail aangegeven dat er nog een studie wordt uitgevoerd naar de capaciteit van de havenspoorlijn, waarbij ook een scenario met snelheidsbeperking op de Calandbrug en een mogelijk te verruimen openingsregime van de brug worden meegenomen.
180.15		AK	Bij de passages over cumulatie van geluid ontbreekt de vergelijking van het geluid nu, en de toekomstige situatie. Het is niet duidelijk aangegeven in hoeverre de gecumuleerde geluidsbelasting wordt verhoogd door de hogere waarde. Dit punt is dus niet voldoende omschreven en behoeft aanpassing in het besluit.
180.16		NN	Prorail moet opgave doen over de te verwachten aantallen treinen, uitgedrukt in het aantal wagons per uur in de dag-, avond- en nachtperiode. Bij de uitvoering van het programma heeft Prorail vervolgens gemeld dat zij in hun huidige dienst uitvoering niet instaat zijn de aantallen wagons per trein op te geven. Hoe wordt de monitoring hiervan vorm gegeven? Hoe wordt de relatie gelegd met de maximale geluidsbelasting?

nr.	Reclamant	Thema	Zienswijze Deelreactie/vraag
180.17	5.1.2e	AA	Wij wonen zelf meer dan 30 jaar in Rozenburg mijn vrouw de laatste jaren. Nu hopen wij dat onze kinderen ook zonder deze continue geluidsoverlast kunnen opgroeien en een fijne jeugd mogen beleven.
181.1		A	Woongenot verslechterd door railverkeerslawaaï. Zeker als de treinen in de toekomst nog vaker gaan rijden.
181.2		B	Rustig in de tuin zitten is er niet meer bij.
181.3		AH	Het besluit om de hogere waarde te verlenen geeft alle ruimte aan Prorail maar gaat voorbij aan het persoonlijk belang en dat van de buurt.
181.4		FF	Waardedaling woning.