

Aan: Directie Participatie
PHS Amsterdam Centraal
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

ZIENSWIJZE INZAKE VOORNEMEN OPSTELLEN MER N.A.V. PROGRAMMA HOOGFREQUENT SPOOR AMSTERDAM, NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU MILIEUEFFECTRAPPORTAGE (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, september 2016)

1 november 2016

Het Eilandenoverleg is een overlegorgaan van actieve bewoners en bewonersgroepen op de Oostelijke Eilanden. De Oostelijke Eilanden omvatten Kattenburg (inclusief Marineterrein), Wittenburg, Oostenburg, Czaar Peterbuurt, Funen, Kadijken en Dijkgracht. Het Eilandenoverleg is aangesloten bij de Stichting Buurtorganisatie 1018.

In onze zienswijze volgen wij de vier vragen die u in uw kennisgeving van het voornemen MER PHS heeft gesteld.

Wat mag niet worden vergeten in het onderzoek?

- 1) De bewoners van de Oostelijke Eilanden voelen zich achtergesteld ten opzichte van de bewoners van Amsterdam-Oost. Daar zijn aan weerskanten van het spoor overal geluidsschermen langs het hele traject richting Diemen als richting Amstelstation. De bewoners van de Oostelijke Eilanden vragen al tien jaar om geluidsschermen. Wat buiten de geluidsberekeningsmethode valt is het enorme gepiep in de bocht achter de Czaar Peterbuurt. De voorgenomen spoormaatregelen maken geluidsschermen extra noodzakelijk. Oostenburg en Marineterrein worden de komende tien jaar ontwikkeld. Daar zullen ook woningen komen.
- 2) Geluid is nu al zodanig dat geluidsschermen nodig zijn
- 3) In het verleden (jaren tachtig) is niet goed gemeten, met name bij Kattenburg en de Czaar Peterbuurt, waardoor woningen ten onrechte niet op de A-lijst terecht gekomen zijn.
- 4) Woonschepen moeten ook voldoen aan de Wet Geluidhinder. Dat is voor de woonschepen aan de Dijkgracht-West, Nieuwe Vaart en Lozingskanaal nog nooit getoetst.
- 5) Het booggeluid wordt veronachtzaamd.
- 6) Toename van het goederenvervoer. Veiligheidshalve moet van de hoogste raming worden uitgegaan.
- 7) Er worden veel nieuwe woningen pal aan het spoor gebouwd op het voormalige Storkterrein op Oostenburg.
- 8) Er komt ook woningbouw op het Marine terrein langs de Dijkgracht. Het is kortzichtig om hiermee alleen rekening te houden in de MER als er een bestemmingsplan voor is vastgesteld.
- 9) Niet alleen het geluid binnen de woningen is van belang, maar ook in de buitenruimte van de woningen en in de openbare ruimte, vooral waar het gaat om verblijfsruimte.

Het moet niet zo zijn dat je elkaar niet kunt verstaan als er een trein voorbij komt. Geluid over water draagt ver.

- 10) Geluidsoverlast ijzeren viaducten Kattenburgerstraat, Czaar Peterstraat en Borneolaan
- 11) Geluidsschermen moeten zo ontworpen worden dat ze begroeid worden, zodat het uitzicht niet gedomineerd wordt door lelijke graffiti;
- 12) De begroeiing van het spoortalud aan de zijde van de Dijkgracht is een belangrijke ecologische zone die niet mag worden aangetast en juist versterkt moet worden. Kan het wachtspoor voor goederentreinen hierop invloed hebben door bijvoorbeeld lekkagegevaar?
- 13) Overlast tijdens de bouw, die meer dan zes jaar gaat duren.

Aandachtspunten voor het verdere proces?

- 1) Zowel in de MER-procedure als in de Tracéwetprocedure is alleen sprake van zienswijze- en bezwaarmogelijkheden voor de belanghebbenden. Het Eilandenoverleg pleit ervoor om voorafgaand aan en tijdens het ontwerpproces overleg te voeren met omwonenden over milieu-probleemstelling, milieuoplossingen en varianten voor de fly-over.
- 2) In het rapport wordt gesproken over verkennende studies naar mogelijke effecten op het milieu die al zijn uitgevoerd (blz. 19). Wij maken ernstig bezwaar dat deze niet tegelijk met dit rapport zijn gepubliceerd. Deze moeten alsnog openbaar toegankelijk worden gemaakt.
- 3) Overleg met bewoners en Eilandenoverleg over de ervaringen met en de beleving van spoorlawaaï.
- 4) De werkzaamheden aan emplacement Dijkgracht mag de ingebruikname van een fiets-/voetpad onderlangs het talud van De Dijkgracht niet hinderen.
- 5) In Figuur 1 op blz 5 wordt het Oosterdokseiland ten onrechte als Oostelijk Eiland aangemerkt. De Oostelijke Eilanden is de formele en informele naam voor de buurtcombinatie Kattenburg (inclusief Marineterrein), Wittenburg, Oostenburg, Czaar Peterbuurt en Funen.. Hanteer voor het eiland ten oosten van CS de naam 'Oosterdokseiland' en niet 'Oostelijk Eiland'. Wat in de nota Oostelijke toegang wordt genoemd, heet in Amsterdam Oostertoegang (zie ook Google Maps).

Wat onderzoeken ten behoeve van het Milieueffectrapport?

- 1) Het werkelijke geluid, vastgesteld via geluidsmetingen, niet alleen het berekende geluid. In 6.2. lijkt de studie zich te beperken tot de wettelijke geluidsplafonds, die alleen via berekening worden vastgesteld.
- 2) Het booggeluid moet ter plekke worden gemeten, want het zit niet in de wettelijke berekeningsmethode. Daarnaast moet onderzocht worden hoe het booggeluid toeneemt bij hogere snelheden. Het booggeluid moet in de afweging worden betrokken of schermen en andere maatregelen nodig zijn.
- 3) Geluidstoename Funenpark indien sporen richting Keerwal worden verschoven
- 4) Toename risico's voor woningen bij opschuiven sporen richting Keerwal: veiligheid bij aanrijdingen/ontsporingen, zeker met transporten van gevaarlijke stoffen.
- 5) Toename risico's voor woningen als gevolg van wachtspoor goederentreinen
- 6) Geluid bij remmen en optrekken goedrentreinen van wachtspoor en trillingen direct naast de Dijkgracht.
- 7) Geluid bij remmen en optrekken bij gebruik Dijkgracht voor keerspoor voor reizigerstreinen. Is er ook extra geluid vanwege schoonmaken e.d.?
- 8) Weerkaatsingen door het glazen INIT-gebouw en het dragend effect van geluid over water.
- 9) Effect van geluid op de belevingswaarde van de openbare ruimte, met name waar sprake is van recreatief gebruik: Funenpark, Stadswerf Oostenburg en Marineterrein.

Hoe willen wij betrokken worden bij de ontwikkeling van het ontwerp-tracébesluit?

Nadere toelichting booggeluid:

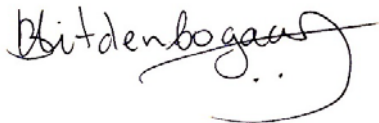
Tijdens de informatieavond op 12 oktober 2016 sprak een bewoner met een deskundige die beweerde dat het booggeluid (piepen van de wielen in de bochten) niet wordt meegenomen bij het onderzoek van de geluidsoverlast, omdat het niet als een geluidverhogende factor wordt beschouwd. De wet zou dat ook niet vereisen. Sterker nog: er is ons tijdens de informatieavond medegedeeld dat er algemeen vanuit wordt gegaan dat booggeluid niet toeneemt bij hogere snelheden (het zou bij alle snelheden hetzelfde zijn). hij beweerde dat het booggeluid niet erger wordt bij hogere snelheden (het zou bij alle snelheden hetzelfde zijn).

Onze ervaring wijst heel anders uit. Het piepen is een oorverdovend en daarnaast zeer storend geluid dat het normale geluid van rijdende treinen (in de bochten, of waar ze dan ook maar piepen) sterk doet toenemen. En dit geluid wordt wel degelijk sterker als een trein harder rijdt.

Als bij de berekening van de geluidsproductie wordt uitgegaan van een *lagere* geluidsproductie in de bochten omdat treinen daar langzamer zouden rijden (en het gewone geluid van een rijdende trein daardoor minder zou worden) zouden de berekeningen in de bochten eerder lager dan hoger kunnen uitkomen. Dit zou zeer onterecht zijn. In werkelijkheid rijden de treinen zo hard mogelijk door de bochten en produceren daarbij een snerpnd geluid dat zeer luid is en door merg en been gaat.

Wij rekenen erop dat een Milieueffectrapportage aandacht besteedt aan alle geluidshinderfactoren. Het booggeluid is een van de ergste.

Met vriendelijke groet,
Namens het Eilandenoverleg,



Bart Uitdenbogaart,
Voorzitter.

Email: eilandenoverleg@buurtorganisatie1018.nl
Contactpersoon Eilandenoverleg: Jeroen Verhulst, tel. 06-55201306