



Stichting Stop Geluidsoverlast HSL
Lansingerland

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
De staatssecretaris mevr. W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Lansingerland, 10 maart 2014

Geachte mevrouw Mansveld,

In uw brief van 28 februari 2014 aan onze stichting, geeft u een negatief oordeel over ons plan voor een Open Kap om in Lansingerland op duurzame en structurele wijze geluidsoverlast van de HSL in te perken, waardoor ook het exploiteren van de hogesnelheidslijn op minder weerstanden en blokkades stuit. Tot onze diepe teleurstelling bent u dan ook niet bereid de Open Kap mee te nemen in de lopende pilot. Dit terwijl u elders in uw brief constateert, dat ons plan in beginsel wel uitvoerbaar is.

De stichting waardeert, dat u bereid was het plan te bestuderen om zo ook uw eerder uitgesproken waardering voor onze actieve burgerparticipatie te onderstrepen. Op initiatief van onze stichting ontwikkelde architectenbureau ONL dit plan in samenwerking met Arcadis Nederland. Het alternatieve plan, dat ook met respect voor landschappelijke aspecten is opgesteld, geeft nadrukkelijk richting aan een definitieve oplossing van de geluidsoverlast door de HSL.

Zo kon de stichting niet alle mogelijke aspecten compleet uitwerken. Onze bedoeling was dan ook om deze verdere uitwerking op te pakken met alle betrokken partijen. Veel vraagtekens zet de stichting bij uw lange lijst van op te lossen problemen, het gebrek aan overleg met initiatiefnemers en 'last but not least', de gebrekkige objectiviteit waarmee ons plan beoordeeld is. Ook is in algemene zin een positieve insteek moeilijk te ontdekken in de commentaren op ons ontwerp.

Op dit punt betreuren wij, dat van ons gedane aanbod om met de ontwerpers te overleggen, helaas geen gebruik is gemaakt. Daar komt voor ons nog bij, dat ProRail voor een groot deel de

beoordeling van ons plan zelf heeft uitgevoerd. Dit terwijl deze instantie toch zelf nauw betrokken is bij de uitvoering van het lopende project. Daardoor bestaat toch risico op zekere bedrijfsblindheid en mogelijk de neiging sneller meer en scherpere kritiek te leveren op alternatieven vanuit de samenleving.

Verder baseert u uw afwijzing vooral op eventuele hoge kosten, de verwachte verstoring van dienstregelingen en de ingeschatte beperkte akoestische meerwaarde. De geformuleerde aannames voor de getrokken conclusies zijn naar onze observatie vaak discutabel en onvoldoende onderbouwd. Daarnaast gaan de beoordelingen compleet voorbij aan het feit dat de gepresenteerde oplossingsrichting gebaseerd is op ervaringsgetallen van gerealiseerde projecten van gerenommeerde marktpartijen. Bij gelegenheid waren aansprekende en concrete voorbeelden beschikbaar voor de nu beoordelende instanties.

Zo is de verwachting van Prorail met betrekking tot het buitendienststellen tijdens de bouw onjuist. Door het toepassen van technieken om trillingsvrij funderingen aan te leggen is er geen sprake van verstoring van de treinenloop.

Zo is recent direct naast het tracé een vrije busbaan aangelegd en er worden aarden wallen gestort. Ook worden thans heiverken uitgevoerd op 20 meter van het spoor van de extra verdiepte bak. Geen van deze werkzaamheden leidde tot enige verstoring van de roosters. In de beoordelingen worden aan deze volgens ons onjuiste aanname ook nog eens verkeerde conclusies gekoppeld welke vergaande invloed hebben op kosten en bouw tijden.

De stichting kan zich niet aan de indruk onttrekken, dat nogal nadrukkelijk gekeken is naar onmogelijkheden en blokkades. Eigenlijk is in uw brief, en ook in de rapporten, heel moeilijk een positieve insteek waar te nemen om deze vorm van creatieve en meedenkende burgerparticipatie te honoreren. In ieder geval zou op diverse aspecten nader onderzoek zeer gewenst zijn. En wel bij voorkeur door een onafhankelijke instantie.

Het bevreemdt ons in hoge mate dat het onderzoek naar de beperkte pilotmaatregelen al meer dan een jaar in beslag neemt, terwijl de beoordeling van het plan 'Open Kap' in slechts enkele weken werd afgerond.

Gevolg van de huidige situatie is, dat bewoners van Lansingerland nog langer in onzekerheid mogen verkeren over het niveau van hun woon- en leefklimaat. Immers, ook de pilotmaatregelen zijn kostbaar, deze duren veel langer dan eerder gedacht en de maatregelen bieden zeker geen langjarige oplossing voor een straks veel intensievere treinloop dwars door woonkernen.

De Open Kap oplossing biedt nog steeds een betaalbare, toekomstbestendige route om geluidsoverlast van de HSL binnen aanvaardbare proporties te krijgen.

De planologische blunder om snelle treinen zo dicht door woonkernen te laten razen, zou hiermee definitief worden gecorrigeerd. Dit nog los van onze voorgestelde landschappelijke voordelen in het gebied Lansingerland.

Uiteraard zijn wij van harte bereid om onze aandachtspunten in nader overleg toe te lichten. In de bijlage bespreken wij de meest markante opmerkingen uit de rapporten.

Hoogachtend,

De Stichting Stop Geluidsoverlast HSL
Lansingerland

M.L. van der Horst, voorzitter

Bijlage: overzicht commentaar Stichting op enkele markante onderdelen uit de rapporten over het plan voor een Open Kap voor de HSL in Lansingerland.

BIJLAGE

Reacties Stichting op markante gesignaleerde problemen in plan Open Kap voor HSL in Lansingerland.

Calamiteiten

Zoals het plan aangeeft, is er ruimte voor hulpdiensten en bieden de oplossingen voldoende mogelijkheden voor vluchtroutes.

Ook wordt in de rapporten gesuggereerd dat aanrijdingen kunnen plaatsvinden van wegverkeer (de ZORO-bus) met de kapconstructie. De sloot tussen busbaan en de weg maakt dit echter onmogelijk. Daarnaast is het probleemloos nog mogelijk om, waar nodig, een vangrail aan te brengen.

EMC

De Open Kap is, gezien haar fysische eigenschappen voor de EMC inherent van aard. Gebruik van de term 'EMC' is dus niet passend en bovendien misleidend. In aanmerking genomen de werkelijke EMC problemen in het verleden, suggereert ProRail nu dat er soortgelijke problemen op kunnen treden .

ERMTS

Het gesignaleerde probleem is met versterkers op eenvoudige wijze op te lossen. Zoals overigens ook al gedaan is op meer stukken van het HSL-Zuid tracé.

Geluid

Arcadis Nederland geeft aan dat de Open Kap een zeer aanzienlijke geluidsreductie zal geven. Dit inzicht is later wel meegedeeld aan ProRail, maar is niet opgenomen in de eerste plannen voor de Open Kap. ProRail twijfelt hieraan zonder op dit punt een onderbouwing te geven.

ProRail wijst verder op het risico voor een fluitend geluid door de treinpassages. Hoewel dit niet waarschijnlijk is, kan dit heel goed in de pilotfase worden getest. Met daarbij onze kanttekening dat eenvoudige constructieve oplossingen beschikbaar zijn om fluittonen te onderdrukken.

Ook wordt in commentaren gesuggereerd dat de Open Kap op plaatsen waar thans hoge schermen staan, weinig tot geen geluidsreductie zullen geven. Ons lijkt dat toch een misleidende reactie. Dit omdat de opstellers ervan uitgaan dat het langere stukken betreft. De werkelijkheid biedt een andere situatie. Over het traject van 5 kilometer is dat een stuk van 200 meter, waar aan weerszijden schermen van 3 meter hoog zijn geplaatst. Over de overige 4800 meter is de Open Kap dus zonder meer een verbetering.

Brandwerendheid

In het plan wordt niet gesproken over brandwerendheid. De oplossing is echter het toepassen van brandwerende verf. Wel dient hiervoor een specificatie te worden gesteld aan de mate van brandwerendheid.

Kosten

In de commentaren staat vermeld dat door verschillende oorzaken de kosten van de Open Kap aanzienlijk hoger zullen uitvallen. Hierbij wordt onder meer de staalprijs genoemd. Zeker relevant, omdat de Open Kap een vernieuwende staalconstructie is. Enkele referentieprojecten geven echter aan dat deze zorg niet realistisch is.

Conclusies

De Stichting Stop Geluidsoverlast HSL in Lansingerland kan niet anders dan concluderen, dat de opgestelde rapporten van ProRail en Rail Infrastructuur in feite vormen zijn van een risicoanalyse. Vervolgens lijken de opstellers deze risico's in tekst zwaar aan te zetten, terwijl het voorkomen of beheersen van risico's geheel genegeerd wordt. Voor ons staat echter vast, dat risico's verdwijnen door het stellen van nadere, correcte randvoorwaarden. Alles nu overziend, is de stichting teleurgesteld over de negatieve teneur van de beide rapporten naar aanleiding van onze duurzame en vernieuwende plannen.