



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
De heer ir. C.M.P.S. Eurlings
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Berkel en Rodenrijs, 12 mei 2010

Geachte heer Eurlings,

Rapport DCMR: schokkende resultaten

Gisteren werden de eerste resultaten gepubliceerd van het door DCMR uitgevoerde langdurig meetonderzoek naar de geluidsoverlast van de HSL in de gemeente Lansingerland. De resultaten zijn ronduit schokkend. De geluidsnorm wordt per vandaag al met 3 à 4 dB overschreden. Als de volledige dienstregeling wordt gereden met alleen echt hogesnelheidsmaterieel op het spoor en met 300 km/uur, kortom zoals bij de aanleg van de HSL door uw ministerie bedoeld werd, wordt de geluidsnorm met maar liefs 11 dB overschreden. Een doodsteek voor het hele HSL project vinden wij.

Door het langdurig meten van het geluid van de Thalys in de gemeente Lansingerland heeft het onafhankelijke DCMR op objectieve wijze de geluidbelasting aan de gevel vastgesteld dat door de Thalys wordt veroorzaakt. De doorrekening naar de toekomstige dienstregeling met 184 echte hogesnelheidstreinen (dus geen Traxxen) en een 4dB verhoging vanwege de hogere snelheid van 160 km/u naar 300 km/u, levert de overschrijding van 11 dB op. Niet eerder heeft een onderzoeksbureau daadwerkelijk langdurig aan de gevels gemeten.

Directe maatregelen noodzakelijk

Alle uitgangspunten die door het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de aanleg van de HSL werden gehanteerd, blijken onjuist: de lijn viel miljarden euro's duurder uit, de bezetting van de treinen is minimaal, de HSA kan de vergoeding niet betalen omdat de exploitatie verlieslatend is en nu toont DCMR aan dat de hogesnelheidstreinen veel te veel lawaai maken in de voorziene eindsituatie. De oorspronkelijke doelstelling van de aanleg kan zonder ingrijpende maatregelen niet worden gehaald.

Direct ingaande maatregelen zijn noodzakelijk.

Op de eerste plaats moet ProRail onmiddellijk de Traxxen uit de dienstregeling halen. De Traxx, met Priorijtuigen, is geen hogesnelheidsmaterieel en is als lapmiddel op de HSL toegelaten. Het is met name deze trein die als zeer storend door de bewoners wordt ervaren.

Op de tweede plaats moet de HSL op de meest kwetsbare plekken worden overkapt. Nu de overschrijding zodanig groot is dat maatregelen aan trein en spoor onvoldoende resultaat zullen opleveren, moet serieus naar deze oplossing worden gekeken.

Specifieke situatie in Lansingerland: lagere normen dan Tracébesluit

In 2001 verzoekt het Projectbureau aan de gemeenten Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs om mee te werken aan een wijziging van de aanleg. Er moet een halfverdiepte open betonnen bak worden aangelegd waardoor de lijn circa 3 meter lager komt te liggen. De gemeenten zijn met deze wijziging akkoord gegaan onder de nadrukkelijke – door het Projectbureau geaccepteerde - voorwaarde dat de geluidscontouren gelijk zouden blijven, zelfs als deze (ver) onder de

voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) liggen. Het akoestisch rapport van RWS uit 2004 wijst inderdaad uit dat in veel gevallen een lagere geluidbelasting wordt berekend dan in het Tracébesluit opgenomen. Het is deze lagere norm die aan de bewoners is beloofd en wat als uitgangspunt door het ministerie van Verkeer en Waterstaat zou moeten worden gehanteerd. U heeft ons echter weten dat u 57 dB(A) als enige norm ziet, hetgeen in strijd is met de destijds gedane toezegging.

Wij verzoeken u om:

- per direct maatregelen te nemen om de overschrijding van de geluidsnorm op te heffen;
- de Traxx met Priorijtuigen uit de dienstregeling te nemen;
- overkapping van de HSL als serieuze mogelijkheid uit werken;
- de aan bewoners in Lansingerland beloofde lagere geluidsnorm als uitgangspunt te nemen.

Hoogachtend,

Stichting Stop Geluidsoverlast HSL
Dhr. R.L. Wendel RA (voorzitter)
Postbus 306
2650 AH Berkel en Rodenrijs
www.stopherriehsl.nl
info@stopherriehsl.nl
tel: 06-53405468