



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

Betreft: Geluidsoverlast HSL
Uw kenmerk: VENW/DGMO-2009/11670

Berkel en Rodenrijs, 28 december 2009

Geachte heer Eurlings,

Wij hebben uw brief van 15 december 2009 in goede orde ontvangen. Mede naar aanleiding van het gesprek met uw medewerkers op 7 december 2009 willen wij graag inhoudelijk reageren op uw antwoorden en ingaan op de actualiteit naar aanleiding van het verschijnen van een rapport van bureau Sight in opdracht van het ministerie van VROM.

U bundelt uw antwoord in 3 hoofdonderwerpen welke wij ook zullen hanteren:

1. Maatregelen die VenW in samenwerking met de sector neemt om de geluidsoverlast te beperken.
2. Goederenvervoer over de HSL.
3. Rechtmatigheid Traxx-treinen en Prio-rijtuigen.

Onder punt 4 zullen wij stilstaan bij de mening van VROM.

1. Maatregelen die VenW in samenwerking met de sector neemt om de geluidsoverlast te beperken

U stelt dat het passagegeluid met minimaal 5-7 dB zal afnemen door de voorgenomen maatregelen. Dat valt nog te bezien, en die situatie zal pas tegen de zomer worden bereikt. Wel is duidelijk uit het TNO rapport dat deze geluidsreductie minimaal nodig is om tenminste op delen van het traject de norm van 55 dB (Wet geluidhinder) te halen. Echter, bij Hoogmade en Berkel en Rodenrijs wordt op 25 meter van het spoor 14 dB(A) meer gemeten dan verwacht volgens het Tracébesluit.

De verwachting is gerechtvaardigd dat de het geluidniveau ter plaatse van de gevels hierdoor met minimaal 3 tot 5 dB overschreden wordt. TNO vond het aannemelijk dat in Hoogmade de overschrijding representatief is voor de dichtbijgelegen woning. TNO concludeert dat de dienstregeling van september 2009 niet een geheel jaar kan worden gereden zonder in conflict te komen met de in het Tracébesluit vastgelegde grenswaarden. Bij Berkel en Rodenrijs is hetzelfde te verwachten.

Bovendien heeft u de Thalys aan de dienstregeling toegevoegd per 13 december 2009. Deze trein gaat eerst 160 km/uur rijden en later 300 km/uur. Dit snelheidsverschil zal circa 8-9 dB(A) meer geluid veroorzaken.

Wij betwisten de effectiviteit van de door u aangekondigde maatregelen. Kunt u ons een berekening overleggen, in de tijd tot en met 2011 uitgezet, waaruit blijkt dat voor de periode september 2009-september 2010 de norm gehaald gaat worden, hoeveel geluid er van september 2010-september

2011 gemaakt zal worden, en waaruit de invloed van uw maatregelen zichtbaar wordt? Daarbij zien we graag in detail gerekend vanaf september 2009 hoeveel en welke treinen er wanneer worden ingezet inclusief positioneringsritten, de bijbehorende LAeq, en de bijdrage aan Lden.

2. Goederenvervoer over de HSL

De Tracéwet art. 4 lid 1 schrijft voor dat een trajectnota een beschrijving dient te bevatten *“van de bestaande en te verwachten verkeers- en vervoerbehoefden voor het desbetreffende verkeers- en vervoertraject”*. Dat dient de rechtsorde, want zo weten omwonenden wat er zal gaan gebeuren.

In de Planologische Kernbeslissing van de HSL uit 1994 staat op blz. 17: *“Een eerste uitgangspunt is dat een eventuele nieuwe spoorlijn exclusief ontworpen wordt voor het gebruik door lichte en snelle personentreinen.”* In het arrest bij de Raad van State in 1999 (jurisprudentie E01.98.0242, E01.98.0273 en E01.98.0312) schrijft de rechtbank op blz. 47 onder punt A6: *“De HSL-Zuid is bestemd voor personenvervoer. De Minister heeft ter zitting te kennen gegeven dat de HSL-Zuid niet gebruikt zal worden voor goederenvervoer met goederentreinen.”* Uw medewerkers lieten op 7 december 2009 weten dat goederenvervoer 's nachts zal plaatsvinden, en dat is een belangrijke verandering met de actuele situatie. Wij gaan niet mee in uw semantische discussie dat een passagierstrein gevuld met (lucht)vrachtkarren geen goederentrein zou zijn. Het Besluit Capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur noemt de treinen die u bedoeld “snel goederenvervoer”. Gaan de treinen sneller dan 140 km/uur dan heet het “zeer snel goederenvervoer”, waar overigens nog helemaal geen wettelijke basis voor is.

Het invoeren van goederenvervoer valt onder de onderling samenhangende maatregelen ten aanzien van de HSL, als bedoeld in artikel 2 lid 1 van de Tracéwet. Op grond van artikel 11 valt vervolgens een nieuw Tracébesluit te verwachten. Dat volgens artikel 12 wordt overlegd met andere bestuursorganen, ter inzage wordt gelegd, en waarbij een ieder zienswijzen kan inbrengen (lid 3).

Wij gaan ervan uit dat er geen goederenvervoer zal zijn tot een nieuw Tracébesluit is vastgesteld. Wij zijn benieuwd naar uw zienswijze.

3. Rechtmatigheid Traxx-treinen en Prio-rijtuigen

In uw betoog verwijst u terecht naar de geldende richtlijn 96/48/EG Interoperabiliteit Bijlage I waar omschreven staat aan welke eisen het HST spoorstelsel moet voldoen. In voetnoot 2 citeert u de tekst uit bijlage I en trekt vervolgens de conclusie dat de Traxx voldoet aan de gestelde eisen.

Echter, in die bijlage I staat nog een artikel waarin gesteld wordt dat de eigenschappen van de infrastructuur en rollend materieel uitermate coherent moeten zijn. Bij de richtlijn 2004/50/EC en de nieuwe richtlijn 2008/57/EG is die tekst vrijwel onveranderd gebleven. Nu spreekt men van de compatibiliteit als randvoorwaarde. *“Bepalend voor het niveau van de prestaties, de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening en voor de kosten daarvan”*. Onder die prestatieniveaus worden geluidsemissies verstaan. ProRail hanteert geluidsemissies als prestatieniveau bij contracten voor het gebruik van het spoor.

Daarom is het strijdig met Europees recht (verplichting richtlijnen) dat de eis van compatibiliteit niet is overgenomen in Nederlandse wetgeving. Het is duidelijk dat aan de lidstaten een prestatie-eis wordt gesteld.

Wij kregen van uw medewerkers informatie dat het bij de infracompatibiliteit, een *“check of de trein qua techniek op de infrastructuur past”*, vooral gaat om techniek, en dat geluid geen belangrijke rol speelt.

Bovendien zijn er vanaf 8 september 2008 vele testritten geweest op de HSL met de ICR-rijtuigen. Daar kwamen vanaf het begin veel klachten over binnen. De geluidsemissies hadden toen onderdeel moeten zijn van de test.

Uit het TNO-rapport komt duidelijk naar voren dat het juist deze rijtuigen zijn die voor een belangrijk deel verantwoordelijk zijn voor de geluidsoverlast en dat TNO al in 2001 bij de beoordeling van de akoestische onderzoeken voor het tracébesluit heeft opgemerkt dat het risico bestaat dat de toepassing van ballastloos spoor leidt tot een hogere geluidsemissie dan waar in de berekeningen van

uit is gegaan. Er was dus naar onze mening alle aanleiding om te verwachten dat de rijkswegen meer geluid zouden maken.

U stelt dat de TSI Noise niet van toepassing is op de ICR-rijtuigen, omdat dat oud materieel is. Wij stellen dat deze rijkswegen sinds 2000 meerdere malen zijn verbouwd, gerenoveerd en gereviseerd, bedoeld om de ICR-rijtuigen op te waarderen tot HST-Prio. Daarom is de TSI Noise wel van toepassing. De rijkswegen rijden ook nog eens sneller: 160 km/uur nu in plaats van 140 km/uur of langzamer voorheen.

De geluidsnormen van de TSI Noise hadden een leidende rol moeten spelen bij de toelatingsprocedure om het materieel goed te keuren voor de HSL.

Verder wijzen wij u erop dat uw plan om de blokremmen van de ICR-rijtuigen te verwijderen een wijziging op hoofdonderdelen inhoudt, waardoor de rijkswegen eveneens onder de TSI Noise vallen.

Wij stellen dat de toelatingsprocedure van de oude ICR-rijtuigen tot de HSL over moet worden gedaan. Uw zienswijze hierop zien wij met belangstelling tegemoet.

4. Rapportage bureau Sight in opdracht van VROM

Op 22 december 2009 werden wij door bureau Sight ingelicht over hun conclusies betreffende de geluidsoverlast van de HSL. Sight onderzoekt in opdracht van het ministerie van VROM of het HSL-dossier aanleiding geeft om de Wet geluidhinder te veranderen en adviseert welke positie VROM in het dossier moet innemen. Hun advies richting VROM luidt dat deze Wet geen lacunes bevat.

Verder concludeert Sight:

- met de dienstregeling van september 2009 worden de krachtens de Wet geluidhinder geldende grenswaarden met 3 dB overschreden;
- de gemeente is de primaire partij die de grenswaarden moet controleren en handhaven.

De conclusies worden door VROM gedeeld. Deze conclusies zijn in onze visie zeer opmerkelijk.

U bent immers van mening, op grond van hetzelfde TNO-rapport, dat de normen niet worden overschreden. Uw ministerie gaat er daarbij (volgens VROM ten onrechte) van uit dat er sprake is van een jaargeluidruimte die kan worden verbruikt totdat deze ruimte 'op' is, terwijl VROM van mening is dat elke dienstregeling die niet gedurende een geheel jaar kan worden uitgevoerd zonder in overtreding te zijn, elke dag in overtreding is.

Graag vernemen wij uw uitleg van de Wet geluidhinder en waarop die uitleg is gebaseerd.

Gelet op de belangen verzoeken wij u deze brief binnen een termijn van twee weken te beantwoorden.

Hoogachtend,

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

Stichting Geen Gehoor
Dhr. H. Schildt (voorzitter)
Zuidweg 11
2375 AR Rijpwetering
geengehoor@geengehoorhsl.nl
tel: 06-53901636