



Berkel en Rodenrijs, 11 mei 2010

Stichting Stop Geluidsoverlast HSL eist stopzetting nep Fyra

ProRail kan de dienstregeling 2010 niet uitvoeren zonder overschrijding van de wettelijke geluidsnorm. Dat tonen berekeningen aan van DCMR, dat in opdracht van de gemeente langdurige metingen verricht. De nep Fyra, zoals de ouderwetse Traxxtrein wordt genoemd die ingezet is als tijdelijke vervanger van de echte Fyra, is de grootste herriemaker. Stichting Stop Geluidsoverlast HSL eist dat de Traxxen uit de dienstregeling worden gehaald. De actuele meetresultaten maken het volgens de stichting onvermijdelijk om de meest kwetsbare delen van de HSL-Zuid te overkappen.

Forse overschrijdingen

De berekeningen van DCMR tonen ook aan dat de uitgangspunten bij het nemen van het Tracébesluit onjuist waren. Akoestische rapporten ten tijde van de besluitvorming over de aanleg van de HSL concludeerden dat, bij de toekomstige dienstregeling van ca 190 treinen per dag, de norm van 57 dB(A) gehaald zou worden rekening houdend met de plaatsing van geluidschermen. Deze norm, zo blijkt nu, wordt grof overschreden, op sommige plekken met maar liefst 15 dB(A). Een fors hogere geluidbelasting dan ooit voorzien. De gepubliceerde onderzoeksresultaten ondermijnen het vertrouwen van burgers in een zorgvuldige overheid, vindt de stichting.

Handhaven

Dat vertrouwen was al naar een dieptepunt gezakt nadat de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM lieten weten dat de wet een lacune kent. Daardoor zou de Rijksoverheid niet kunnen optreden tegen de geluidsoverlast. Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat beloofde de Tweede Kamer 'vrijwillig' dat hij maatregelen zou treffen om de norm toch te halen. De dienstregeling 2010 kwam niet in gevaar volgens de bewindsman. Nu blijkt dat de treinen zoveel meer lawaai maken, kan de minister deze belofte niet nakomen.

Foutieve aannames bij aanleg HSL

In Lansingerland ligt een ander dan geplande spoorlijn en er is, in afwijking van de oorspronkelijke plannen, een half verdiepte betonnen bak aangelegd. Over beide aanpassingen meldden de bevoegde instanties dat deze geluidtechnisch in orde waren: een ballastloos spoor zou namelijk niet meer lawaai maken dan een traditioneel spoor met kiezels. Ook zou de betonnen bak geen hogere geluidbelasting opleveren. Deze aannames blijken niet te kloppen.

Maatregelen

Tegen de nu bewezen geluidsoverlast moet de politiek, volgens de stichting, direct maatregelen nemen. De oude Traxxlocomotief met Prio-rijtuigen is geen hogesnelheidstrein en moet van het HSL-spoor worden gehaald. De voorziene uitbreiding van de dienstregeling tot circa 190 treinen per dag is onuitvoerbaar en zal moeten worden aangepast. Een overkapping van de HSL over het meest kwetsbare deel van de HSL is onvermijdelijk. De aan bewoners beloofde maximale geluidbelasting mag op geen enkele wijze worden overschreden.

Mocht de overheid niet bereid zijn om de geluidsoverlast op korte termijn terug te dringen, dan zal de stichting, in een gecoördineerde actie met de gemeente Lansingerland, rechtsmaatregelen treffen.

Noot voor de redactie, niet voor publicatie: nadere informatie bij:

Stichting Stop Geluidsoverlast HSL
René Wendel (voorzitter)

HT * PERSBERICHT *** PERSBERICHT *** PERSBERICHT**

Postbus 306
2650 AH Berkel en Rodenrijs
www.stopherrie.nl
info@stopherrie.nl
tel: 06-53405468