



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

Berkel en Rodenrijs, 20 november 2009

Geachte heer Eurlings,

De huidige HSL dienstregeling met Traxx-treinen en Prio-rijtuigen is onrechtmatig. De Thalys kan niet eens wettig worden toegevoegd aan de dienstregeling. Met de huidige dienstregeling dient daarom met directe ingang te worden gestopt.

De maatregelen die u heeft aangekondigd zijn aantoonbaar onvoldoende om de problemen op te lossen. Een besluit daartoe zou onzorgvuldig zijn, en alleen maar het moment uitstellen waarop de dienstregeling wordt gestopt. Maar dat zou dan zijn na voortdurende geluidsoverlast, die nooit de bedoeling is geweest van het HSL-project.

De tijdelijke treinen mogen pas weer rijden als ze stiller zijn dan de grenswaarden uit de wet. Maar ook aan het traject moeten dan grotere aanpassingen zijn verricht dan u heeft aangekondigd. Van veel van de veronderstelde zekerheden in het Tracébesluit is gebleken dat ze niet langer gelden. Er werden maar liefst overschrijdingen van 14 dB(A) gevonden van de verwachte geluidsniveaus. De toenemende klachten tijdens de testritten kondigden dat al aan.

Daarmee is een heel onzekere periode aangebroken, waarin eigenlijk geen rechtmatige exploitatie van de HSL mogelijk is. Er moet eerst worden onderzocht, gemeten en getest. Daar is alle kans voor nu het spoor er helemaal ligt, en er van elk type testtreinen zijn. Maar er is onvoldoende basis meer voor de afgegeven vergunningen en concessies.

In deze brief lichten wij onze eis toe, namens duizenden bewoners van Lansingerland en Kaag en Braassem. En we hebben vernomen dat vele inwoners van alle omliggende gemeenten, met name Zoetermeer, Rijnwoude en de Haarlemmermeer, deze eis ondersteunen.

Deze week bleek tijdens een HSL informatieavond in Bleiswijk, georganiseerd door de gemeente Lansingerland, hoe betrokken en eensgezind de bewoners zijn in hun verontwaardiging over de geluidsoverlast van de HSL. Mensen worden ongewenst in hun slaap gestoord en klagen steen en been. Kinderen krijgen niet voldoende nachtrust door de aantasting van het binnenklimaat. De meetresultaten bewijzen dat hun klachten volkomen terecht zijn.

Van gewenning is geen enkele sprake. De vele reacties tijdens de bijeenkomst in Bleiswijk onderstreepten dat. Bovendien ontvangt beheerder ProRail dagelijks stromen van klachten.

Wij zullen aantonen dat op grond van wetgeving de verwachting van burgers gerechtvaardigd is dat in ieder geval het tijdelijke materieel de geluidsgrenswaarden overschrijdt. Dit geldt niet alleen op basis van Europese regels, maar ook op basis van de Wet geluidhinder.

Een ander punt van zorg zijn aanhoudende geruchten over komend vrachtvervoer over het HSL-spoor. Dit klemmt des te meer, omdat op dit punt door uw ministerie in het verleden is toegezegd dat van goederenvervoer geen sprake zal zijn. Wij willen dat u zich aan deze toezeggingen houdt.

Wij verzoeken u dringend om passende maatregelen te nemen om onze woonplaatsen leefbaar te houden als straks twaalf maal per uur treinen met een snelheid van minstens 250 km per uur dwars door woonkernen razen. In onze ogen kunnen overkapping van de lijn (tenminste op kwetsbare gedeelten zoals tussen Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs), aangevuld met voldoende en effectieve geluidswerende schermen voor het gehele noordelijke gedeelte van het tracé, niet uitblijven. Alleen op die manier wordt een enorme schade voorkomen.

Graag leggen wij onze standpunten en zienswijzen in een gesprek met u nader uit. Deze brief is tot stand gekomen door het meedenken van velen uit ons netwerk. Op een constructieve manier, waarbij duidelijk was dat men problemen heeft met de trein, maar dat men vertrouwen heeft in u, de minister van Verkeer en Waterstaat, om hier zorgvuldig en daadkrachtig in op te treden.

Gelet op de ernst van de zaak kunnen wij niet langer dan twee weken wachten op uw reactie. Anders zijn wij genoodzaakt via de rechter een besluit te forceren.

In de bijlage treft u meer gedetailleerde uitleg en verwijzingen naar regelgeving aan.

Hoogachtend,

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

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

## Bijlage: onderbouwingen

### 1. Traxx treinen rijden onrechtmatig

#### a) *Waarom moeten we de tijdelijke treinen beoordelen als hogesnelheidstreinen?*

De hogesnelheidslijn is specifiek voor hogesnelheidstreinen. De concessie die u op 9 juni 2009 tekende zegt dat de staat en HSA:

*“een concessieovereenkomst hebben gesloten inzake de optimale ontwikkeling en exploitatie van het hogesnelheidsvervoer over de HSL-Zuid Infrastructuur.”*

Daarvoor worden kaartjes verkocht. Zie het persbericht van NS Hispeed van 6 oktober 2009 over de hervatte treindiensten. Onderaan in kleine lettertjes staat:

*“NS Hispeed is het hogesnelheidsmerk van NS en biedt hogesnelheidsvervoer aan op nationale en internationale bestemmingen.”*

Op de site van ProRail met veelgestelde vragen over de HSL staat:

*“Wat is de rolverdeling tussen de betrokken partijen bij de aanleg van de HSL-Zuid? [...] High Speed Alliance (HSA) is de exploitant van de HSL. Hispeed, onderdeel van HSA, rijdt met hogesnelheidstreinen op de HSL-Zuid.”*

Hogesnelheidstreinen zijn de basis voor alle besluitvorming, alsook voor de planschadeclaims, woningisolatie, geluidsmaatregelen, inspraak en rechtspraak. Dat is wat was beloofd en is toegezegd bij de voornemens tot de bouw van de lijn. Op de informatieavond op 16 november 2009 werd plenair gezegd dat er alleen hogesnelheidstreinen zullen rijden.

De specifieke typen hogesnelheidstreinen waren al eerder gepland om te rijden. Door omstandigheden gebeurt dat pas in 2011 of nog later. De treinen worden dus vervangen. Zo verwoordt u het zelf eveneens in de brief van 13 november 2009 aan de Tweede Kamer over het TNO onderzoek.

De tijdelijke treinen zijn geleased. Ze zijn in dezelfde kleuren gespoten als de definitieve treinen. Zowel de latere definitieve treinen als de tijdelijke treinen worden “Fyra” genoemd. De rijkstijgen worden aangeduid als “HST-Prio”, en HST is de afkorting van “HogeSnelheidsTrein”.

Deze tijdelijke treinen dienen wij dus te beoordelen als hogesnelheidstreinen. De snelheidsklasse doet er nu niet toe. De Thalys gaat de komende jaren ook maar 160 km/uur rijden op het traject ten noorden van Rotterdam. Alle besluitvorming is gericht op 250-300 km/uur.

#### b) *Welke regelgeving is van toepassing op de treinen?*

Er bestaan twee technische specificaties voor interoperabiliteit waaraan getoetst kan worden:

- TSI inzake het subsysteem “rollend materieel - geluidsemissies” van het conventionele Trans-Europese spoorwegsysteem - 2006/66/EG
- TSI inzake het subsysteem “rollend materieel – geluidsemissies” van het Trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem TSI 2008/232/EG

Als men de tijdelijke treinen als hogesnelheidstreinen beschouwt dient te worden getoetst aan de TSI 2008/232/EG. Indien men de tijdelijke treinen niet als hogesnelheidstreinen beschouwt dient te worden getoetst aan de TSI 2006/66/EG. In het onderstaande zal nader worden ingegaan op beide toetsingen.

#### *Algemeen*

In beide TSI-documenten worden grenswaarden voor het passeergeluid van rollend materieel uitgedrukt in het  $L_{pAeq,Tp}$ . Het  $L_{pAeq,Tp}$  is in EN ISO 3095:2005 gedefinieerd als het A-gewogen equivalente continue geluidsdrukkniveau over de passeertijd  $T_p$  van de trein. In bijlage C van het TNO-

rapport zijn zogenaamde  $L_{Ax}$  waarden (sound exposure levels, SEL) gepresenteerd. Voor een circa 175 meter lange trein met een snelheid van 160 km/u (passeertijd derhalve circa 4 s) geldt dat  $L_{pAeq, Tp} = L_{Ax} - 10 * \log(4) = L_{Ax} - 6$ .

#### *Toetsing aan TSI 2008/232/EG*

In de TSI is vastgelegd dat de meting op een afstand van 25 meter vanaf de hartlijn van een referentiespoor moet plaatsvinden. In het TNO-onderzoek zijn metingen gedaan op een afstand van 20 meter vanaf de hartlijn en heeft de trein gereden op een spoor dat afwijkt van het in de TSI genoemde referentiespoor. Voor een juiste toetsing aan de grenswaarden van de TSI dient gecorrigeerd te worden voor het verschil in meetafstand en het afwijkende spoor. Het verschil tussen de meetafstanden van de TSI en het TNO rapport resulteert in een correctie van circa 1 dB(A). Op basis van de bevindingen van TNO wordt ingeschat dat door het afwijkende spoor het geluidniveau op 25 m afstand ten hoogste 5 dB(A) verhoogd wordt.

Het maximum van de  $L_{Ax}$  waarden in bijlage C van het TNO rapport bedraagt 106 dB(A) op 20 meter vanaf de hartlijn van het spoor. Het geschatte A-gewogen equivalente continue geluiddrukkniveau over de passeertijd  $T_p$  van de trein op 25 meter van de hartlijn bedraagt nu  $L_{pAeq, Tp} = 106 - 6 - 1 - 5 = 94$  dB(A). Aan de hand van deze indicatieve prognoseberekening kan worden gesteld dat de TSI grenswaarden van 87 dB(A) voor 250 km/u en 91 dB(A) voor 300 km/u significant worden overschreden.

#### *Toetsing aan TSI 2006/66/EG*

De grenswaarden voor het passeergeluid van rollend materieel in TSI 2006/66/EG worden uitgedrukt in de hoogst gemeten waarden  $L_{pAeq, Tp}$  voor treinsnelheden van 80 km/u en gemeten op een afstand van 7,5 meter vanaf de hartlijn van het spoor. Indien bij hogere snelheden gemeten wordt kan het  $L_{pAeq, Tp}$  voor 80 km/u berekend worden met de formule  $L_{pAeq, Tp}(80\text{km/u}) = L_{pAeq, Tp}(v) - 30\log(v/(80\text{km/u}))$ . Voor een trein met een snelheid van 160 km/u geldt derhalve dat  $L_{pAeq, Tp}(80) = L_{pAeq, Tp}(160\text{ km/u}) - 9$ . In het TNO rapport heeft de trein gereden op een spoor dat afwijkt van het TSI-referentiespoor. Op basis van de bevindingen van TNO wordt ingeschat dat door het afwijkende spoor het geluidniveau op 7,5 meter afstand niet meer dan 5 dB verhoogd wordt.

Het maximum van de  $L_{Ax}$  waarden in bijlage C van het TNO rapport bedraagt 111 dB(A) op 7,5 m vanaf de hartlijn van het spoor. Het geschatte equivalente geluiddrukkniveau op 7,5 meter vanaf de hartlijn bedraagt nu  $L_{pAeq, Tp} = 111 - 6 - 9 - 5 = 91$  dB(A). Aan de hand van deze prognose berekening kan worden gesteld dat de TSI grenswaarden van 80 dB(A) significant worden overschreden.

Deze overschrijdingen zijn zodanig hoog, dat ook na eventuele correctie van de onzekerheden in de uitgangspunten geconstateerd zal worden dat een overschrijding van de TSI-grenswaarden optreedt.

In artikel 2.2.7 (TSI uit 2002) staat dat de reden voor de geluidsbepalingen ligt in het voorkomen van hinder voor de omgeving. Geredeneerd vanuit de rechtsorde kan een maatregel ter bescherming van de omgeving niet inhouden dat een trein met 160 km/uur meer lawaai mag maken dan een trein met 300 km/uur.

#### *c) Wat concluderen wij over de onrechtmatige tijdelijke treinen?*

Op grond van de TSI's concluderen we dat 1. de tijdelijke treinen moeten stoppen omdat ze meer lawaai maken dan mag, en 2. de tijdelijke treinen pas weer mogen gaan rijden als ze stiller zijn dan de grenswaarden uit de TSI's.

## 2. Geen vrachtvervoer over de HSL

#### *a) Wat was beloofd over vrachtvervoer?*

In de Planologische Kernbeslissing 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. De achtergrond hiervan is dat voor een spoorlijn waar ook (zware) goederentreinen gebruik van kunnen maken, veel stringenter ontwerp-normen noodzakelijk zijn. Dat maakt het een stuk moeilijker*

*een dergelijke nieuwe lijn in te passen in de ruimtelijke en landschappelijke structuur. Bovendien heeft dit een sterk opdrijvend effect op de aanlegkosten.”*

In het arrest bij de Raad van State in 1998, waarbij het ging om bezwaren tegen de aanleg van het traject, 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.”*

Wij hebben vernomen dat u inmiddels opdracht heeft gegeven aan ProRail voor een studie. Die betreft het ombouwen van personenwagens tot vrachtwagens. De stoelen worden eruit gehaald en rekken teruggeplaatst. Naar onze mening is er dan geen sprake meer van personenvervoer maar van goederenvervoer. De personentreinen zijn omgebouwd tot goederentreinen. In één zo'n trein past het equivalent van 48 vrachtwagens. Wij horen dat dat eufemistisch wordt benoemd als “vervoer van pakketjes”, maar wij zien er niets anders in dan goederentreinen.

#### *b) Wat concluderen wij over vrachtvervoer?*

Het voornemen om toch goederen te vervoeren is in strijd met eerdere beloften van het ministerie en met de plannen, de rechtspraak en de inspraak. Vrachtvervoer over de HSL zou een nieuwe situatie betekenen. Wij willen er bij u op aandringen om de uitspraak bij de Raad van State te respecteren en definitief af te zien van welke voornemens dan ook om iets anders dan personen te vervoeren over het HSL traject.

### 3. Wettelijke aanpassing piekbelasting

#### *a) Wat is piekgeluid, en wat doet het met mensen?*

In onderzoek, waaronder door de DCMR Milieudienst Rijnmond, is gebleken dat hogesnelheidstreinen een typisch snel stijgend geluid veroorzaken. Dat maakt dat mensen verstoord raken. Op dit moment worden mensen om 05:00 uur wakker van het veel te harde geluid van de tijdelijke treinen. Ook voor kinderen is de situatie niet gezond: er is ernstige geluidsoverlast tot na middernacht.

De gevolgen voor de gezondheid zijn bekend. Slaapverstoringen leiden tot zeer serieuze klachten, zoals hoge bloeddruk, slechter functioneren en geheugenverlies. Dat is pas nog bevestigd in onderzoek van het milieugentschap EEA van de Europese Unie en het Nederlandse Instituut voor Neurowetenschappen. Er is dus ook economische schade.

#### *b) Mag dat zo maar?*

In Nederland lijken spoor mensen te denken dat de wet geen rekening houdt met piekniveaus, maar alleen kijkt naar gemiddelden. Ook u maakt gebruik van het gemiddelde en denkt dat, doordat er minder treinen rijden dan de geplande dienstregeling, deze in 2009 nog onder de wettelijke norm blijft. TNO heeft nota bene 14 decibel meer geluid gemeten dan verwacht bij aanleg van de HSL. Wij wijzen erop dat de omwonenden bij elke treinpassage bovengemiddeld worden getroffen door geluidsoverlast.

Wij zijn er nog niet zo zeker van dat piekniveaus zo maar mogen. En we kunnen niet geloven dat met de toenemende aandacht voor geluidsoverlast de overheid een nieuw vervoermiddel introduceert in dichtbevolkt gebied waar een nieuw geluidsprobleem aan kleeft, dat niet wordt opgelost.

Over de Thalys, die bij testritten met 300 km/uur al duidelijk het typische gierende geluid laat horen, vernemen we immers geen besluiten tot aanpassingen.

#### *c) Conclusie over piekbelasting*

Wij roepen u, en uw collega minister Cramer van Milieu, op om nieuwe wetgeving te introduceren waarin een maximale geluidbelasting wordt opgenomen. U kunt misschien denken in de richting van een handhavingsbesluit. Bij andere wetten waar praktijken ontstaan die onrechtvaardig zijn kiezen bewindslieden vaak daarvoor om dat snel te repareren.

#### 4. Gepresenteerde aanpassingen onvoldoende

Mogen we zo vrij zijn om wat sommetjes te maken, gebaseerd op de gepresenteerde gegevens? U baseert uw beslissingen immers eveneens op berekeningen. Eerst het Tracébesluit als vaste waarde, en nu het TNO rapport.

##### *a) Maakt de combinatie van trein en spoor meer lawaai dan verwacht?*

Spoor, trein en scherm zijn de drie parameters die TNO benoemt. TNO heeft gekeken hoe metingen zich verhouden tot de verwachte geluidhinder uit het akoestisch onderzoek van het Tracébesluit. Dit besluit en onderzoek zijn tot nu toe altijd de maatstaf geweest, tot in de rechtszaal toe. TNO concludeerde (blz. 15) dat spoor en trein ten opzichte van de berekening 5 dB meer lawaai maken.

##### *b) Is er iets aan de hand met de geluidsmaatregelen?*

Op 19 november 2003 besloot de Tweede Kamer een onderzoek in te stellen naar haar rol bij grote infrastructuurprojecten, onder voorzitterschap van Adri Duivesteijn. De reden voor dit onderzoek was de onvrede over het verloop en de voortdurende budgetoverschrijdingen bij de aanleg van de Betuweroute en de Hoge Snelheidslijn Amsterdam-België (HSL-Zuid). In dat onderzoek bleek dat er om kosten te besparen werd overgegaan tot (blz. 315 van het eindrapport):

*“soberder uitvoering van geluidsschermen”*

Volgens de DCMR Milieudienst Rijnmond (blz. 32 van hun rapport uit 1998) werd er oorspronkelijk in berekeningen van uitgegaan dat schermen en tunnelbakwanden volledig absorberend, dat wil zeggen niet reflecterend, uitgevoerd zouden worden. Uit eigen onderzoek blijkt dat er in 2001 een studie is geweest naar de tunnelbak door het HSL-concern. Om toch af te wijken van de adviezen met betrekking tot geluidsabsorptie. Er is toen contact geweest met DCMR. Er wordt beweerd dat DCMR zich zou hebben kunnen vinden in het gekozen model. DCMR ontkent dat anno november 2009. Ze zijn in 2001 wel geïnformeerd, maar ze hebben niet geadviseerd omdat ze daar geen opdracht toe hadden. De berekeningen van 2001 noemen ze “gebaseerd op modellen, kentallen en veronderstellingen”.

U schrijft in uw brief van 13 november 2009 op blz. 2 dat de problemen met de effectiviteit van de geluidsschermen “van tijdelijke aard” zijn. Dat is geen onderbouwde conclusie. Bij Berkel en Rodenrijs en Hoogmade vond TNO op twee meetpunten 14 dB(A) meer geluid (blz. 19) dan verwacht kon worden. Dat is dus 14 minus de 5 uit 4.a) hierboven, is gelijk aan 9 dB(A). Deze waarde is niet te wijten aan de combinatie trein en spoor, maar aan de geluidsoverdracht. Dus onder andere aan de wanden van de tunnelbak en de geluidsschermen.

U noemt aanpassingen aan de tunnelbak en geluidsschermen niet in uw oplossingen, maar zegt dat er meer metingen nodig zijn door ProRail. Waarom niet een meer onafhankelijke partij als TNO, of nog een ander?

Hoe dan ook, wij zijn van mening dat al lang bekend is dat er iets mis is met de geluidsschermen en de tunnelbak. U schrijft zelf in uw brief van 13 november 2009 op blz. 5:

*“De geluidsschermen zijn ontworpen voor geluid wat geproduceerd wordt door hogesnelheidsmaterieel.”*

En TNO schrijft in punt 5.2 over het verband tussen de tijdelijke treinen en de effectiviteit van de geluidsmaatregelen op de HSL:

*“dit materieel is geen uitgangspunt geweest bij het baanontwerp.”*

Dat zou het gebruik van ander materieel zelfs verbieden, aangezien dan de voorafgaande inspraak- en rechtspraak wordt gepasseerd. De tijdelijke situatie waar u over spreekt kan duren tot 2011, 2012 of 2013, want het is onzeker wanneer de definitieve treinen gaan komen.

##### *c) Zijn de problemen voorbij als de definitieve treinen rijden?*

U maakt in uw brief aan de Tweede Kamer op blz. 2 de vergelijking dat de Thalys 9 dB(A) minder geluid maakte bij 160 km/uur dan eerdere metingen van TNO. Wij gaan graag door op die door u

voorgestelde vergelijking. We gaan er vooralsnog vanuit dat de gemeten waarde van de Thalys overeenkomt met waarde uit het Tracébesluit en dat dit dan ook geldt bij 300 km/u, hoewel wij verwachten dat ook deze trein de waarde uit het Tracébesluit overschrijdt.

Maar als er niets gebeurt aan de tunnelbak en geluidsschermen bij Berkel moeten we er weer de 9 dB bij tellen die we 4.b) konden toewijzen aan die factoren. Dit betreft dan nog een voorzichtige schatting, omdat bij een snelheid van 300 km/u ook het aerodynamisch geluid optreedt op een bronhoogte van circa 4 m. Gezien de (beperkte) hoogte van de schermen aan de Berkel-zijde zal dan de afscherpende werking naar verwachting nog minder zijn. De Thalys zou dan bij Berkel en Rodenrijs minimaal 9 dB(A) méér geluid maken dan in het Tracébesluit is voorzien.

#### *d) Leiden gladdere wielen en akoestisch slijpen tot een oplossing?*

In uw brief aan de Tweede Kamer d.d. 13 november 2009 schrijft u dat het gladder maken van de wielen leidt tot een geluidsreductie van pakweg 2-4 dB(A) (blz. 3) Dat bleek uit metingen op 7 november 2009.

Op blz. 5 onderaan schrijft u dat de combinatie van gladdere wielen en akoestisch slijpen van de rails 5-7 dB(A) minder lawaai zal opleveren. Als u verwacht dat rondere wielen 2-4 dB(A) opleveren, en totaal 5-7 dB(A), dan verwacht u dus ongeveer 3 dB(A) winst door akoestisch slijpen. TNO heeft dat niet onderzocht of gemeten.

Ook bij het vervangen van de gietijzeren remblokken door kunststof LL-blokken, zoals u voorstelt, drukt het remsysteem op de wielen, en is het niet aangetoond dat de wielen zo glad blijven dat er geluidswinst kan worden behaald door het gladder maken van de rails. U verwijst naar het Innovatieprogramma Geluid, en daar konden we geen onderbouwing voor uw stelling vinden.

Zo lang dit niet is aangetoond, kunnen we alleen uitgaan van wat TNO schrijft (blz. 24, TNO-rapport):

*“Voor het materieel in de dienstregeling van september 2009 kan de hogere geluidemissie vanwege de spoorconstructie dus nauwelijks door gladdere rails worden gecompenseerd.”*

Bovendien wordt door TNO aangegeven dat de railruwheid relatief laag of gemiddeld is (blz. 16, TNO-rapport):

*“Verder is dit een indicatie dat de railruwheid relatief laag of gemiddeld is.”*

Akoestisch slijpen levert bovendien dermate veel lawaai op, dat omwonenden er huis-aan-huis brieven over krijgen.

Het is aannemelijk dat er door gladdere wielen 2-4 dB(A) winst te halen is. Spoor en trein maken 5 dB(A) meer lawaai. Blijft een verschil van 1-3 dB(A) over. De door u gekozen oplossing volstaat niet om de tijdelijke treinen voldoende stil te maken.

#### *e) Is dat in overeenstemming met wet en eerdere besluitvorming?*

Wij wijzen erop dat de DCMR al in hun onderzoek in 1998 op een paar plekken tot hogere geluidswaarden kwam dan het HSL concern. Het lijkt ons een gemiste kans dat bekende kritische plekken niet uitgangspunt zijn geweest voor onderzoek. TNO vond 14 dB(A) extra geluid, en wie weet is dat nog optimistisch.

Door het harde geluid van de treinen is de geluidsbelasting op de gevels veel hoger dan verwacht. Zowel het binnenklimaat van de woningen van de mensen langs de HSL, als hun buitenruimten (tuinen) worden daardoor negatief beïnvloed. Tot in een grotere omtrek dan voorzien, omdat het geluid luider is, en dus op grotere afstand waarneembaar is. Slechts bij een aantal woningen zijn op basis van de oorspronkelijke berekeningen aanpassingen verricht. Met de grotere geluidsbelasting bij een aantal baanvakken ontstaat onrechtmatige geluidsoverlast op grond van de Wet geluidhinder. Wij constateren dat dit tenminste geldt voor de baanvakken als genoemd in het TNO rapport, wat voldoende reden voor u zou moeten zijn om in te grijpen. Daarna zal snel meer onderzoek moeten plaatsvinden hoe het is bij andere baanvakken.

In artikel 111a van de Wet Geluidhinder staat dat voor het binnenklimaat de gewenste grens voor geluid ligt op 35 dB. Meestal wordt gewerkt met een vuistregel dat een gevel met een ventilatiegat 20 dB tegenhoudt. Dat wordt overigens later zelden of nooit nagemeten. Veel woningen zijn gebouwd tussen 1970 en 1980, met eenvoudige gevels, eenvoudige ventilatie voorzieningen, eenvoudige kierdichtingen en open ketelinstallaties. Het is de vraag of de verwachting van 20 dB realistisch is.

Nu gaat het erom dat als er plaatselijk meer geluid op de gevels staat, bij meer woningen door het hardere geluid dat verder draagt, de mensen binnen zitten met een geluidsklimaat dat ver uitstijgt boven de in art. 111a van de Wet Geluidhinder beoogde leefbare grens. Denk aan de huidige en toekomstige bewoners van Nieuwe Wetering in Kaag en Braassem, Rodenrijse Zoom en Parkzoom in Lansingerland. Denk ook aan Rijnwoude, Zoetermeer en Haarlemmermeer.

Behalve aan woningen denken wij ook aan recreatiegebieden als het grootste stadspark van Nederland, het Annie M.G. Schmidtpark in Lansingerland. En aan de ecologische, landschappelijke en recreatieve verbindingszone "de Vlinderstrik". In de Tracénota Noord staat op blz. 10 in het "Programma van Eisen" dat er voor verblijfsrecreatie rekening wordt gehouden met geluidswaarden tot 50 dB(A) per etmaal. Dat was tijdens de inspraak en rechtspraak het uitgangspunt. Deze gebieden, en andere, voldoen op grond van de metingen niet meer aan die eisen. Op de website van NS Hispeed staat:

*"Dat is reizen én rekening houden met milieu, mensen, natuur en cultuur."*

Wanneer wordt dat in praktijk gebracht?

Op blz. 17 staat in de Tracénota Noord onder de kop "Woon- en Leefmilieu":

*"De criteria voor het aspect geluids- en trillingshinder zijn ontleend aan onder andere het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, Nationaal Milieubeleidsplan, de Wet geluidhinder, de (Concept-)Circulaire houdende richtwaarde ter bescherming van openlucht recreatie en de provinciale Intentieprogramma's Stiltegebieden. Deze criteria zijn: geluidshinder in de woonomgeving; geluidshinder recreatievoorzieningen 50 dB(A); aantasting stiltegebieden; geluidsbelaast oppervlak 50 dB(A); potentiële trillingshinder."*

Waar zijn die goede bedoelingen nu? Wat betreft die trillingshinder, wij kregen te horen dat burgemeester Eenhoorn en wethouder Uit den Boogaard van Kaag en Braassem op werkbezoek in het Veenderveld in Roelofarendsveen (in de buurt van de HSL) trillingen voelden bij het passeren van de trein. Ook anderen met minder autoriteit mailen daarover, bijvoorbeeld bij het inrijden van de tunnelbak bij Bergschenhoek. Een toekomstig probleem?

#### *f) Hoe ernstig is de situatie juridisch gezien*

Van TNO medewerkers vernamen we op de infoavond dat bij ongewijzigde dienstregeling, dus zonder rekening te houden met de aanstaande Thalys, berekend over een jaar, de geluidsgrenswaarde zal worden overschreden. Daaruit leiden wij af dat er nu per maand het gemiddelde wordt overschreden dat is toegestaan in de Wet geluidhinder. De Thalys kan dus niet eens gaan rijden in december. De HSL loopt in op het toegestane jaargemiddelde, wat alleen kan leiden tot terugbrengen of stopzetten van de toekomstige dienstregeling.

We leven nu in een situatie die onrechtmatig is.

#### *g) Wat concluderen wij over de gepresenteerde aanpassingen*

Wij concluderen dat tenminste bij Berkel en Rodenrijs de situatie nu al strijdig is met de bepalingen van de Wet geluidhinder. Zowel wat betreft de toegestane geluidbelasting op de gevel (hogere geluidbelasting op meer woningen, waar nooit rekening mee is gehouden), als wat betreft de optredende geluidniveaus binnen de woningen.

Wij concluderen dat voor het totale traject aangenomen moet worden dat wordt ingelopen op de maximale geluidsdruk per jaar. Dat betekent dat de Thalys niet kan gaan rijden in december. En dat betekent dat er hoe dan ook flinke aanpassingen in de dienstregelingen nodig zijn.



Wij concluderen dat de aanpassingen aan de trein en het slijpen van het spoor (dat vóór ingebruikname nog “akoestisch” is geslepen) onvoldoende uw doel dichterbij zullen brengen: een dienstregeling die binnen het geluidsplafond valt.

Wij concluderen dat ook straks de definitieve hogesnelheidstreinen meer geluid zullen veroorzaken dan rechtmatig. En dat kunnen we nu al voorzien, ook zonder aanvullend onderzoek, op basis van de door u gepresenteerde meetgegevens.

De Raad van State schreef in 1999:

*“Gelet op het voorgaande bestaat er geen aanleiding voor het oordeel dat de berekeningen van de geluidbelasting in het algemeen onjuist zijn uitgevoerd, omdat zou zijn uitgegaan van onjuiste uitgangspunten. De Minister heeft derhalve bij het nemen van het tracébesluit HSL-Zuid van de juistheid van de akoestische onderzoeken kunnen uitgaan.”*

Gebleken is dat de destijds gepresenteerde situatie niet meer geldt. Op dit moment wordt te ver afgeweken van de in de besluitvorming, inspraak en rechtspraak veronderstelde vorm van de HSL. Er is dus nu ook geen basis voor de vergunningen en concessies die op basis van het Tracébesluit zijn afgegeven. Er kan geen sprake zijn van een rechtmatige en zorgvuldige exploitatie.

Wij achten de door u gekozen oplossingsrichting aantoonbaar onvoldoende. U kunt niet in zorgvuldigheid tot zo'n besluit komen. De enige juiste oplossing is op dit moment de treinen te stoppen. Dat is niet zo ingewikkeld en kostbaar nu de bezetting nog maar 19% is, zoals u verklaarde in de Commissie Verkeer en Waterstaat op 11 november 2009. U doet dan alle onderzoeken die u nodig acht om alles door te starten, en deze keer mét zekerheden voor de toekomst.

## 5. Literatuur:

- Tracébesluit en Toelichting daarop, april 1998
- Planologische Kernbeslissing en de Tracénota Noord, 1994
- DCMR Milieudienst Rijnmond, “Akoestisch onderzoek HSL-Zuid”, 11 augustus 1998
- DCMR Milieudienst Rijnmond, “Akoestisch Leefklimaat”, 3 maart 1999
- Afdeling Bestuursrechtspraak inzake tracébesluit en project-PKB inzake HSL-Zuid, tracébesluit A16 (Moerdijk-Prinsenbeek Noord) en tracébesluit A4 (Burgerveen-Leiden) (E01.98.0242, E01.98.0273 en E01.98.0312), 6 september 1999
- Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit, 2002/735/EG
- Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit, 2006/66/EG
- Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit, 2008/232/EG
- Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet, 9 juni 2009
- TNO, Evaluatie van de geluidemissie van de HSL-Zuid, 15 oktober 2009
- Brief Minister Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer over de TNO resultaten, 13 november 2009
- Persbericht van de EEA, “EEA draws the first map of Europe's noise exposure”, [www.eea.europa.eu/pressroom/newsreleases/eea-draws-the-first-map-of-europe2019s-noise-exposure](http://www.eea.europa.eu/pressroom/newsreleases/eea-draws-the-first-map-of-europe2019s-noise-exposure)
- Het onderzoek van het Nederlandse Instituut voor Neurowetenschappen: “Lawaai langs je bed ondermijnt je geheugen”, in: Volkskrant, 19 januari 2009

Wij gaan ervan uit dat u deze bronnen tot uw beschikking heeft. Zo niet: alles hebben wij online gezet, en wij kunnen u per e-mail op de hoogte stellen van de internet adressen.