



Bleiswijk, 16 november 2009

## PERSBERICHT

*Stichting Stop Geluidsoverlast HSL, Berkel en Rodenrijs  
Stichting Geen Gehoor, Rijpwetering*

Afgelopen week gaf minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat het TNO rapport naar de geluidseffecten van de HSL vrij, en kondigde maatregelen aan.

Uit het rapport blijkt dat in 2010 de geluidsnormen overschreden zullen worden en dat de klachten van de inwoners over geluidsoverlast terecht zijn. Nu al zijn overschrijdingen gemeten van 14 decibel. Dat is ongelooflijk veel.

De aangekondigde maatregelen zijn in de ogen van de stichtingen zwaar onvoldoende. De lawaai makende tijdelijke vervangende treinen blijven rijden hetgeen onrechtmatig is.

Daarnaast heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat ProRail onlangs verzocht om onderzoek te doen naar de mogelijkheid van goederenvervoer over het HSL-spoor, terwijl de overheid meerdere malen heeft verklaard dat goederenvervoer niet tot de plannen behoort.

Al in 1998 rapporteerde de DCMR aan de gemeente Lansingerland over het te verwachten aantal ontwaakmomenten die burgers zullen meemaken. DCMR pleitte voor het meewegen van de maximum geluidbelasting, het zogenaamde piekniveau.

### Tijdelijke Traxx treinen rijden onrechtmatig.

Zowel in Europa als in Nederland wordt lawaai gezien als een groot maatschappelijk probleem. Minister Cramer van Milieu kondigde onlangs verscherpte wetgeving aan om lacunes in de wet geluidshinder te vullen. Er is Europese wetgeving over hogesnelheidstreinen vastgelegd in een zogeheten TSI. Die gaat over veiligheid, maar ook over het maximum aan geluid dat treinen mogen maken, en over beperkingen bij het vervangen van treinen. En daar gaat het bij de HSL mis.

De van oorsprong bedoelde Fyra-treinen waren door omstandigheden niet op tijd klaar, en zullen nog tot medio 2011 op zich laten wachten. Om toch het tracé te gebruiken heeft men Traxx locomotieven geleased, en die trekken gewone intercityrijtuigen op topsnelheid. Het geheel wordt gepresenteerd als vervanger van de hogesnelheidstrein Fyra. Onder dezelfde naam, in dezelfde kleur gespoten. Het plan was voor hogesnelheidstreinen, de kaartjes worden verkocht door NS Hispeed, de concessie voor de HSL gaat alleen over hogesnelheidsvervoer van personen, en in overheidsvoorlichting staat dat Hispeed met hogesnelheidstreinen op de HSL-Zuid rijdt. Zo moeten we dit dus ook beoordelen.

De Europese regels zijn glashelder over de hogesnelheidstreinen: ze mogen bij een bepaalde snelheid maar een bepaald maximum aan lawaai produceren. En eigenlijk moeten vervangende treinen stiller zijn. Uit het TNO rapport blijkt onomstotelijk dat de Traxx veel meer geluid maakt dan mag.

Door te blijven rijden met de tijdelijke treinen wordt de wet overtreden. In een brief aan minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat zullen wij hem daarop aanspreken en eisen dat hij ze uit dienst neemt. De dienstregeling mag pas worden hervat als die voldoende stiller is gemaakt.

Mocht de minister hieraan geen gehoor geven dan zullen wij de nodige juridische maatregelen nemen. Sinds 7 september is er een situatie waarin schade wordt toegebracht, en we overwegen het indienen van schadeclaims.

## Geen vrachtovervoer over de HSL

Ter zitting bij de Raad van State in 1998, waarbij het ging om bezwaren tegen de aanleg van het traject, heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat verklaard dat de HSL bestemd is voor personenvervoer. Over het tracé zullen geen goederen worden vervoerd met goederentreinen, beloofde de minister toen.

Minister Eurlings heeft inmiddels opdracht 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.

Het voornemen om toch goederen te vervoeren is in strijd met eerdere beloften van het ministerie. Wij zullen er bij minister Eurlings 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.

## Wettelijke aanpassing piekbelasting

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.

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 milieuagentschap EEA van de Europese Unie en het Nederlandse Instituut voor Neurowetenschappen. Er is dus ook economische schade.

In Nederland lijken spoorlieden te denken dat de wet geen rekening houdt met piekniveaus, maar alleen kijkt naar gemiddelden. Minister Eurlings maakt ook gebruik van het gemiddelde en denkt dat, doordat er minder treinen rijden dan de geplande dienstregeling, hij in 2009 nog onder de wettelijke norm blijft. TNO heeft nota bene 14 decibel meer geluid gemeten dan verwacht bij aanleg van de HSL. De minister vergeet dus dat de bewoners bij elke treinpassage bovengemiddeld worden getroffen door geluidsoverlast. Wij zijn er nog niet zo zeker van dat piekniveaus zo maar mogen. 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. We roepen de ministers Cramer en Eurlings op desnoods een handhavingsbesluit te nemen tegen piekniveaus. Net als bij andere wetten waar praktijken ontstaan die onrechtvaardig zijn.

Maar er is slechts een goede maatregel mogelijk om de overlast definitief te bedwingen, en dat is een overkapping van de HSL. Wij begrijpen dat er al diverse studies hiernaar zijn verricht. De overheid moet een einde maken aan de gelegaliseerde geluidsterreur.

## Parlementair onderzoek

In onze ogen is de aanleg en de exploitatie van de HSL een waar drama. De bouw van het tracé kostte vele miljarden meer dan gedacht, de overheid probeert het met truukjes te redden, bewoners worden ziek en de exploitatie is verlieslatend.

We roepen politici op om een diepgaand onderzoek te doen naar alle aspecten van de hogesnelheidslijn.

*Noot voor de reactie, niet voor publicatie: nadere informatie bij:*

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

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

Voor vragen over techniek en  
regelgeving:  
Joost Smits, blogger  
Zilvergracht 31  
2652 HT Berkel en Rodenrijs  
[www.politiekactief.net](http://www.politiekactief.net)  
[jsmits@prize.nl](mailto:jsmits@prize.nl)  
tel. 06-52458150

## Samenvatting TNO rapport 15 oktober 2009

TNO heeft in opdracht van ProRail geluid- en trillingsmetingen uitgevoerd langs de Hogesnelheidslijn tussen Schiphol en Rotterdam (HSL-Zuid), ten behoeve van de analyse en de beoordeling van de geluidemissie bij de start van de dienstregeling op 7 september 2009.

In de eerste maanden van de dienstregeling rijden intercitytreinen op het tracé met een maximum snelheid van 160 km/h. De inzet van hogesnelheidsmaterieel (zoals de Thalys) in de dienstregeling is pas vanaf december 2009 voorzien. Daarmee is de dienstregeling van september 2009 niet in overeenstemming met de uitgangspunten die zijn gehanteerd bij het akoestisch onderzoek dat voor het tracébesluit uit 2001 is uitgevoerd. Ten opzichte van die uitgangspunten rijden in de dienstregeling van september 2009 minder treinen met lagere snelheden en is het materieel van een ander type dan het hogesnelheidsmaterieel dat later zal gaan rijden.

In het tracébesluit zijn geluidbeperkende maatregelen (zoals geluidschermen) vastgelegd om bij de dienstregeling zoals in 2001 werd voorzien aan de geluidnormen te kunnen voldoen. Uitgangspunt daarbij was dat de spoorconstructie met railbevestiging op betonplaten, zoals voor de HSL-Zuid is aangelegd, voor hogesnelheidsmaterieel geen verhoging van de geluidemissie oplevert ten opzichte van een spoor op dwarsliggers in ballastbed. Uit het onderzoek blijkt dat dit uitgangspunt niet geldt voor het type treinen dat sinds september 2009 volgens de dienstregeling rijdt bij een snelheid van 160 km/h. De gemeten geluidniveaus langs het spoor liggen hoger dan verwacht mag worden op grond van het akoestisch rekenmodel van het tracébesluit, wanneer dit model wordt aangepast aan de dienstregeling van september 2009 (voor wat betreft het materieel, de treinintensiteiten en de rijnsnelheid).

De resultaten van metingen in Berkel en Rodenrijs en Hoogmade laten zien dat de effectiviteit van de geluidbeperkende maatregelen voor het materieel uit de dienstregeling van september 2009 op korte afstand tot het spoor (25 meter) minder is dan de rekenmodellen aangeven. In combinatie met de hogere geluidemissie door de spoorconstructie op betonplaten levert dit in Berkel en Rodenrijs en Hoogmade plaatselijk een verschil van 14 dB(A) tussen de op basis van metingen en berekeningen vastgestelde geluidbelasting.

Indien het ter plaatse van meetpunten geconstateerde verschil representatief is voor de dichtstbijzijnde woningen (wat voor de meetlocatie in Hoogmade aannemelijk is), kan de dienstregeling van september 2009 niet gedurende een jaar worden gereden zonder in conflict te komen met de grenswaarden voor de geluidbelasting (die per woning zijn vastgelegd als een over een jaar gemiddelde etmaalwaarde).

Voor het antwoord op de vraag of de toekomstige dienstregeling past binnen de geluidruimte van het tracébesluit is onderzoek nodig naar zowel de geluidemissie als de effectiviteit van de geluidbeperkende maatregelen voor een ander type treinen (hogesnelheidsmaterieel).

## 6 Conclusie

Het intercitymaterieel dat sinds 7 september volgens de dienstregeling rijdt, produceert op het spoor van de HSL-Zuid meer geluid dan voor het betreffende materieeltype en rijdsnelheid mag worden verwacht op basis van het rekenmodel, dat bij het tracébesluit is gehanteerd voor de prognoses van de geluidbelasting en het vaststellen van de grenswaarden (over een jaar gemiddelde etmaalwaarden ter plaatse van woningen).

In het tracébesluit zijn geluidbeperkende maatregelen (zoals geluidschermen) vastgelegd om bij de dienstregeling zoals in 2001 werd voorzien voor de meeste woningen de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) niet te overschrijden. Uitgangspunt daarbij was dat de spoorconstructie van de HSL-Zuid, die is aangelegd als spoor op betonplaten, geen verhoging van de geluidemissie oplevert ten opzichte van een spoor op dwarsliggers in ballastbed. In vergelijking met de geluidemissie volgens het rekenmodel van het betreffende materieeltype (geluidcategorie 2) op spoor in ballastbed ligt de gemeten geluidemissie significant hoger in een voor treingeluid belangrijk deel van het frequentiegebied (octaafbanden van 500 en 1000 Hz).

Op grond van de gemeten geluidemissie is de verwachting dat geluidbelasting langs de HSL-Zuid bij de dienstregeling van september 2009 in de orde van 5 dB(A) hoger ligt dan het rekenmodel aangeeft. De resultaten van de geluidmetingen die zijn uitgevoerd in Roelofarendsveen bevestigen dit. Desondanks past de dienstregeling van september 2009 met de gemeten geluidemissie in Roelofarendsveen wel binnen de geluidruimte van het tracébesluit, omdat er ten opzichte van de dienstregeling van het tracébesluit met minder treinen en met lagere snelheid wordt gereden. Voor Roelofarendsveen is er een marge van ongeveer 5 dB(A) tussen de prognose van de geluidbelasting met de dienstregeling van het tracébesluit en de prognose met de dienstregeling van september 2009. Een verhoging van de geluidbelasting van 4 tot 5 dB(A) door een hogere geluidemissie valt nog net binnen deze marge.

In Berkel en Rodenrijs en Hoogmade kan het verschil tussen het gemeten en berekende geluid van 14 dB(A) niet alleen worden verklaard door de hogere geluidemissie en moet de oorzaak ook worden gezocht in de effectiviteit van de geluidbeperkende maatregelen. Indien het ter plaatse van de meetpunten geconstateerde verschil representatief is voor de dichtstbijzijnde woningen (wat voor de meetlocatie in Hoogmade aannemelijk is), kan de dienstregeling van september 2009 niet gedurende een jaar worden gereden zonder in conflict te komen met de grenswaarden voor de geluidbelasting (die per woning zijn vastgelegd als een over een jaar gemiddelde etmaalwaarde).

Geluidmetingen bij passages van hogesnelheidsmaterieel moeten uitwijzen welke toekomstige dienstregeling mogelijk is binnen de geluidgrenzen van het tracébesluit.

## C BIJLAGE Resultaten geluidmetingen langs het spoor

### C.1 Analyse en presentatie

De geluidmetingen zijn geanalyseerd met de applicatie Pulse time edit analyse van Pulse Lapshop, version 14.0.0 van Bruel & Kjaer,

Deze bijlage geeft per gemeten treinpassage en per meetpositie het A-gewogen geluidexpositieniveau  $L_{Ax}$  (of sound exposure level, *SEL*) [dB re. 20  $\mu$ Pa] in 1/1 octaafbanden van 31,5 Hz tot 8 kHz en het totale niveau in dB(A).

Allereerst wordt per meetlocatie, per meetpositie en per richting (Amsterdam of Rotterdam) een overzichtstabel gegeven met daarin de totale niveaus in dB(A) van het gemeten A-gewogen niveau  $L_{Ax}$ . Vervolgens worden grafisch per meetlocatie en per meetpositie de A-gewogen gemeten niveaus  $L_{Ax}$  in 1/1 octaafbanden per treinpassage gepresenteerd.

### C.2 Overzichtstabellen

Tabel C 2.1: A-gewogen niveau  $L_{Ax}$  in dB(A), meetlocaties 7,5 en 20 meter in *Schiebroek*.

Passage	1	2	3	4	5
<b>Richting Rotterdam</b>					
7,5 meter	107	107	108	107	107
20 meter	104	104	105	104	104
<b>Richting Amsterdam</b>					
7,5 meter	111	111	111	111	110
20 meter	106	105	105	105	105

Tabel C 2.2: A-gewogen niveau  $L_{Ax}$  in dB(A), meetlocaties 7,5 en 25 meter *Berkel en Rodenrijs A*.

Passage	1	2	3	4	5
<b>Richting Rotterdam</b>					
7,5 meter	96	95	95	96	94
25 meter	98	98	97	97	95
<b>Richting Amsterdam</b>					
7,5 meter	96	96	96	96	96
25 meter	94	94	94	93	94

Tabel C 2.3: A-gewogen niveau  $L_{Ax}$  in dB(A), meetlocatie 25 meter *Berkel en Rodenrijs B*.

Passage	1	2	3	4	5
<b>Richting Rotterdam</b>					
25 meter	99	99	98	98	
<b>Richting Amsterdam</b>					
25 meter	94	93	94	93	

Tabel C 2.4: A-gewogen niveau  $L_{Ax}$  in dB(A), meetlocaties 7,5 en 25 meter *Hoogmade*.

Passage	1	2	3	4	5
<b>Richting Rotterdam</b>					
7,5 meter	90	91	90	90	88
25 meter	88	88	88	88	86
<b>Richting Amsterdam</b>					
7,5 meter	95	95	95	94	95
25 meter	92	92	92	90	92

Tabel C 2.5: A-gewogen niveau  $L_{Ax}$  in dB(A), meetlocaties 140 en 245 meter *Roelofarendsveen*.

Passage	1	2	3	4	5	6
<b>Richting Rotterdam</b>						
45 meter	91	91	91	88	91	92
215 meter	-	87	89	86	87	88
<b>Richting Amsterdam</b>						
45 meter	94	92	93	93	91	91
215 meter	91	88	90	88	88	88

BRON: DCMR rapport Akoestisch Leefklimaat, 3 maart 1999

Dit zijn 10 jaar later de klagende meest klagende wijken

Muziekbuurtt

- 30 woningen
- lengte scherm: 700 meter (km 10,1 - 10,8)

scherm- hoogte [m]	meerkosten fl * duizend	meerkosten per woning fl * duizend	%HA	gemiddeld aantal ont- wakingen per jaar per persoon	woningen met wettelijke /extra gevelisolatie
0 m	-	-	4,5%	16	-/26
1 m	700	23	3,7%	12	-/9
2 m	1.400	47	2,4%	4	-/-

Edelsteenbuurt

- 55 woningen
- lengte scherm: 500 meter (km 10,8 - 11,3)

scherm- hoogte [m]	meerkosten fl * duizend	meerkosten per woning fl * duizend	%HA	gemiddeld aantal ont- wakingen per jaar per persoon	woningen met wettelijke /extra gevelisolatie
2 m	-	-	5,6%	24	-/55
3 m	500	9	4,0%	12	-/21

Vinex-locatie ter hoogte van gemeentegrens Berkel & Rodenrijs-Bergschen-  
hoek. Schermhoogte: 2/3 meter.

(km 7,8 - 8,4)

bouwlaag	hoogte [m]	%HA	Percentage ontwakingen
1	1,5	2,7%	1,0%
2	4,5	3,8%	3,1%
3	7,5	4,6%	4,7%
4	10,5	5,0%	5,5%
5	13,5	5,4%	6,3%
6	16,5	6,2%	7,4%
7	19,5	6,4%	7,4%

Het Bgs schrijft niet voor dat er een toetsing moet plaatsvinden aan door treinen veroorzaakte piekniveaus (waar dat bij piekniveaus veroorzaakt bij industrielawaai gebruikelijk is). Evenmin is dit niveau rechtstreeks verdisconteerd in de formule voor het bepalen van het equivalente geluidniveau (zoals dat bijvoorbeeld bij het bepalen van de KE-waarde voor luchtvaartlawaai wel het geval is). Uit metingen die zijn uitgevoerd in België (ter hoogte van de Franse grens), bij een snelheid van de HST van 250 - 300 km/h, blijkt echter dat door een HST aanzienlijke piekniveaus worden veroorzaakt. Indien deze niveaus worden omgerekend naar de onderzoekslocatie, blijkt dat er een piekniveau zal optreden dat, afhankelijk van de locatie, zal variëren tussen de 70 en de 83 dB(A). Naar onze mening is het dan ook niet terecht dat het piekniveau op geen enkele wijze bij de beoordeling van het door de HST veroorzaakte geluidniveau wordt betrokken.

Weliswaar heeft het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai 1987 (SRM 1987) een aantal wijzigingen ondergaan, maar dit heeft niet geleid tot het in de beoordeling betrekken van het piekniveau. Derhalve is er in onze ogen sprake van een lacune.

Omdat aanpassing van het Bgs of de Rekenmethode thans niet in de lijn der verwachting ligt, zal als alternatief moeten worden gedacht aan extra maatregelen, om op die wijze alsnog een afdoende beschermingsniveau in de leefomgeving te kunnen realiseren.

Na realisatie van de HSL moet, in alle redelijkheid, een acceptabel klimaat worden gewaarborgd. Als referentiekader behoort daarbij de plaatselijke situatie in ogenschouw te worden genomen vóór de komst van de HSL. Uit geluidmetingen blijkt dat het heersend niveau in de nabijheid van het voorgenomen tracé in de gemeenten Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs 32 dB(A) en in de gemeente Bleiswijk 38 dB(A) bedraagt. Op de vraag of en in welke mate geluidbeperkende maatregelen aan de orde zijn, zou in onze optiek een soortgelijke benadering als wordt aangehouden in de Circulaire industrielawaai, waarbij het heersend niveau bij de beoordeling is betrokken, op z'n plaats zijn. Bij de overwegingen met betrekking tot maatregelen in het kader van het Tracébesluit is hier echter geen rekening mee gehouden.

In het algemeen kan worden gesteld dat het akoestisch klimaat volgens de methode Miedema verandert van 'goed' in 'redelijk' tot 'matig'/tamelijk slecht'.

Vanwege de hoge snelheid van een HST wordt er een snelle stijgtijd van het geluidniveau teweeg gebracht. Ten opzichte van het heersende niveau in de nachtperiode vindt er, gedurende een passage, een toename plaats van circa 35 tot 45 dB. Bij dergelijke toenames gecombineerd met een snelle stijgtijd zijn schrikreacties en slaapverstoringen (ontwaken) voorspelbaar.

Wanneer deze drie aspecten in samenhang worden gezien én gevoegd bij het feit dat er in de nachtperiode gemiddeld 1x per uur (in totaal 9) een HST zal passeren, lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

De twijfels die in het onderzoek van januari zijn geuit inzake de toepasbaarheid van de normering van het Bgs en het niet in de beoordeling betrekken van het heersend niveau, zijn derhalve voor wat betreft het Bgs slechts ten dele weggenomen. Het achterwege laten van 'het heersend niveau' in de overwegingen wordt aangemerkt als een omissie.

De resultaten van de in het kader van onderdeel II uitgevoerde berekeningen geven in principe geen aanleiding tot ongerustheid.





Home

Pers- en nieuwsberichten

## Minister ondertekent contract voor ACT (ed: railterminal HSL)

*17 december 2008 | nieuwsbericht | PID Noordvleugel Randstad | Industriebrief*

Minister Van der Hoeven heeft woensdag 17 december 2008, samen met wethouder Van Dijk van de gemeente Haarlemmermeer, een afsprakenkader ondertekend van het Randstad Urgent-project 'Amsterdam Connecting Trade' (ACT).

ACT is de naam voor het duurzame, multimodale logistieke knooppunt ten zuiden van Schiphol. Een belangrijke afspraak binnen het Randstad Urgent Contract is actieve samenwerking tussen Airport, Seaport en Greenport om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren en daarmee de concurrentiepositie van Nederland als logistieke hub te verbeteren.



Kernbegrippen binnen ACT zijn duurzaamheid en een hoogwaardige inrichting met de ontwikkeling van alternatieve vervoersmogelijkheden over de weg, via de trein en over water. Dat gebeurt door bijvoorbeeld het vervoer van goederen over de Hoge Snelheidslijn mogelijk te maken. Het kabinet heeft op voorstel van minister Van der Hoeven begin oktober 2008 ii miljoen euro beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van de bij ACT behorende railterminal in Haarlemmermeer. Dit zogenoemde 'HST-Cargo' project is één van de pijlers van Amsterdam Connecting Trade.

Niet alleen verbindingen zijn belangrijk voor hoogwaardige logistiek en handel. Ook de afhandeling van goederen door de douane bepaalt het succes van de logistieke functie rond Schiphol. Onderdeel van de afspraken is daarom de ontwikkeling van een Free Trade Zone. Dat betekent dat voor vrachten binnen deze zone niet steeds opnieuw allerlei douanepapieren ingevuld hoeven worden.

Het project kost in totaal ca.3 miljard euro en zal uiteindelijk ruimte bieden aan 15.000 arbeidsplaatsen.

### Verwante informatie

- o PID Noordvleugel Randstad
- o Industriebrief

Print deze pagina

## **Alleen hogesnelheidstreinen voor personenvervoer**

### **Concessie Hogesnelheidsvervoer HSL, 9 juni 2009**

#### **DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,**

Overwegende dat de STAAT DER NEDERLANDEN en de naamloze vennootschap HSA BEHEER N.V. op 5 december 2001 een concessieovereenkomst hebben gesloten inzake de optimale ontwikkeling en exploitatie van het hogesnelheidsvervoer over de HSL-Zuid Infrastructuur, waarbij de Staat zorg draagt voor de beschikbaarstelling van de infrastructuur en HSA Beheer zorg draagt voor de aanbidding van vervoersdiensten over de HSL-Zuid;

Overwegende dat in artikel 34, eerste lid, van de concessieovereenkomst is bepaald: “Zodra daartoe, ingevolge het wetsvoorstel voor de nieuwe Spoorwegwet (kamerstukken II 1999/2000, 27 482) en het wetsvoorstel voor de Concessiewet personenvervoer per trein (Kamerstukken II 1999/2000, 27 216) de wettelijke grondslag is geschapen, zal de Minister van Verkeer en Waterstaat aan HSA Beheer overeenkomstig deze overeenkomst een concessie verlenen terzake van het vervoer van personen per trein over de HSL-Zuid Infrastructuur, welke concessie, mits qua condities gelijk aan deze Overeenkomst, HSA Beheer alsdan zonder voorbehoud zal aanvaarden.”;

Overwegende dat deze wettelijke grondslag met ingang van 1 januari 2005 is geschapen;

Gelet op de artikelen 20, eerste lid, 43c, tweede lid en 64, eerste lid, van de Wet personenvervoer 2000;

Gehoord het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (advies van 26 mei 2009) en ProRail (advies van 27 mei 2009);

Overwegende dat HSA Beheer N.V. deze concessie heeft aanvaard;

#### **BESLUIT:**

Aan HSA Beheer N.V., statutair gevestigd te Rotterdam en ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht onder nummer 30177207, de volgende concessie te verlenen:

# Persbericht

06 oktober 2009

## NS Hispeed hervat treindiensten met Fyra over HSL

- Gratis toeslag voor klanten die op woensdag en donderdag met FYRA reizen

Treinreizigers tussen Amsterdam en Rotterdam kunnen vanaf morgen (woensdag 7 oktober) weer reizen met Fyra via de HSL-Zuid. Fyra rijdt tussen Amsterdam – Schiphol – Rotterdam en is twintig minuten sneller dan de reguliere trein. Klanten die morgen en donderdag (7 en 8 oktober) met Fyra reizen ontvangen aan boord een gratis toeslag voor een volgende reis met Fyra. Tickets, toeslagen en abonnementen voor Fyra zijn te koop via NSHispeed.nl, de kaartautomaten in de stations, de NS-balies en NS Hispeed Telesales (0900-9292).

De wijzigingen die ProRail het afgelopen weekend heeft aangebracht in de technische installaties zijn succesvol verlopen. Gisteren en vandaag zijn praktijktesten uitgevoerd om een zorgvuldige start van de dienstregeling te kunnen realiseren. Deze testen zijn voorspoedig verlopen. NS Hispeed is dan ook buitengewoon verheugd dat haar klanten vanaf morgenochtend weer kunnen reizen met Fyra, de snelste verbinding tussen Amsterdam – Schiphol – Rotterdam.

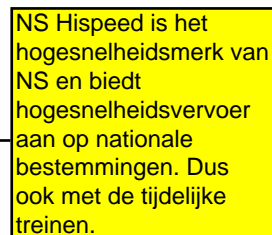
Klanten, in het bezit van een toeslag voor 30 september t/m 6 oktober, kunnen deze nog een week langer gebruiken. Iedereen die een maandabonnement heeft, gekocht vóór 6 oktober, kan een week langer reizen op het abonnement. NS Hispeed heet haar klanten graag vanaf morgen weer van harte welkom aan boord van één van de Fyra treinen.

\* \* \* \* \*

### Over NS Hispeed

NS Hispeed is het hogesnelheidsmerk van NS en biedt hogesnelheidsvervoer aan op nationale en internationale bestemmingen. Naast Fyra verkoopt NS Hispeed ook tickets voor hogesnelheidstreinen als Thalys, ICE Internationaal, Eurostar en TGV. NS Hispeed maakt deel uit van Railteam, een samenwerking tussen Europa's belangrijkste hogesnelheidsondernemingen. Railteam sluit de Europese hogesnelheidslijnen naadloos op elkaar aan.

Foto's <http://www.nshispeed.nl/nl/pers/beeldbank>



NS Hispeed is het hogesnelheidsmerk van NS en biedt hogesnelheidsvervoer aan op nationale bestemmingen. Dus ook met de tijdelijke treinen.

## Vrachtvervoer over de HSL

BRON: 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

E01.98.0242, E01.98.0273 en E01.98.0312

47

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.

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.

## BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 30 mei 2002

betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „Rollend materieel” van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Richtlijn 96/48/EG van de Raad

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2002) 1952)

(Voor de EER relevante tekst)

(2002/735/EG)

(Er is een nieuwe TSI (2008/232/EG) die werkt vanaf januari 2010 met dezelfde strekking)

### 4.1.8. Grenskarakteristieken in verband met het buitengeluid (parameter 17)

#### b) Geluidsniveaus bij hogesnelheidsbedrijf

Het geluidsniveau van een in bedrijf zijnd treinstel mag niet hoger te zijn dan 87 dB(A) bij een snelheid van 250 km/u, 91 dB(A) bij een snelheid van 300 km/u en 92 dB(A) bij een snelheid van 320 km/u (lineaire interpolatie voor andere maximumsnelheden) <sup>(1)</sup>.

De metingen vinden plaats overeenkomstig de constante-snelheidproef als omschreven in norm prEN ISO 3095 (januari 2001) onder de volgende aanvullende voorwaarden:

— de doorkomst van de trein wordt gemeten op een afstand van 25 m van het hart van het spoor en op een hoogte van 3,5 m boven de kop van de spoorstaaf;

— bij constante snelheid met ingeschakelde tractiemotoren;

in de minimale operationele configuratie voor normaal bedrijf;

**Dus: de treinen mogen niet meer rijden, want ze zijn bij 160 km/uur luider dan hogesnelheidstreinen bij 300 km/uur.**

### 7.4.2. Grenskarakteristieken in verband met het buitengeluid (parameter 17)

Aanbevolen wordt om voor rollend materieel dat na 1 januari 2005 wordt besteld of dat na 1 januari 2008 in gebruik wordt genomen, bij de toepassing van punt 4.1.8 een vermindering te hanteren van 2 dB(A) bij een snelheid van 250 km/u en van 3 dB(A) voor snelheden van 300 en 320 km/u. Voor snelheden van 350 km/u dient de opgegeven waarde met 3 dB(A) te worden verminderd.

Deze aanbeveling dient als uitgangspunt voor de herziening van punt 4.1.8 in het kader van het herzieningsproces van de TSI's.

**Dus: de treinen die de definitieve Fyra trein vervangen mogen pas weer rijden als ze 2 decibel stiller zijn bij 160 km/uur. De Thalys is door de minister al gemeten op die snelheid, en dat is dus de maat waaraan moet worden voldaan.**

**Deze regel wordt in de (nabije) toekomst wet, en is dus niet iets om nu zo maar te negeren. De minister hanteert in zijn brief aan de Tweede Kamer overigens deze wetsregel zelf.**