

Persbericht:

MINISTERIE WEIGERT AANPASSING TNO-RAPPORT HSLGELUID

De resultaten van de TNO-geluidmetingen van de Hoge Snelheids Lijn (HSL) van begin 2011 worden te rooskleurig voorgesteld. Dat is vast komen te staan tijdens een bijeenkomst op het ministerie van Infrastructuur en Milieu op 22 juni in Den Haag. Daarbij waren aanwezig vertegenwoordigers van TNO, DCMR, het ministerie, de gemeente Lansingerland en de stichting Stop Geluidsoverlast HSL.

Het bewuste TNO rapport met deze meetresultaten is enkele maanden geleden door de Minister naar de Tweede Kamer verzonden. Met als belangrijkste boodschap dat geen overschrijding van de geluidsbelasting door de HSL in 2011 in Lansingerland zal optreden.

Maar wat is feitelijk aan de hand. Twee gerenommeerde akoestische bureaus -TNO in opdracht van het Ministerie en DCMR in opdracht van de gemeente Lansingerland– deden metingen naar het geluid van de Thalys aan dezelfde woningen. TNO rapporteert echter resultaten die beduidend lager uitkomen dan de bevindingen van DCMR. De oorzaak van dit significante verschil in meetresultaat tussen beide onderzoeksbureaus is nu duidelijk geworden. TNO en DCMR blijken bij een verschillende windrichting gemeten te hebben. Voor Lansingerland betekent dat gegeven een cruciaal verschil, omdat de geluidsschermen niet langs de gehele spoorbaan lopen. Met als gevolg dat het treingeluid bij de TNO meting is tegengehouden door het geluidsscherm en bij de DCMR meting met een andere windrichting was dat niet het geval. Het spreekt voor zich dat bij metingen achter een geluidsscherm het aantal decibellen lager zal zijn. Hierdoor is er sprake van een meting door TNO die nu juist geen recht doet aan de feitelijke situatie.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu weigert echter, zo bleek uit het gesprek op het departement, het TNO rapport bij te stellen om daarmee de reële situatie weer te geven. De argumentatie is dat de Minister het problematisch vindt, aan de Tweede Kamer te moeten melden dat de meetresultaten bij nader inzien niet de werkelijke geluidsbelasting weergeven.

Volgens de Reken- en Meetvoorschriften voor spoorweglawaai was de

geluidsmeting onder deze verschillende windrichtingen weliswaar toegestaan, maar verzuimde TNO te constateren dat de geluidsschermen in Lansingerland niet langs de gehele spoorbaan doorlopen. Deze situatie leidt daarom tot een conclusie, die voor wat de TNO meting betreft, een te rooskleurig beeld geeft.

De Stichting Stop Geluidsoverlast HSL geeft de Minister van Infrastructuur en Milieu nadrukkelijk in overweging de aanpassingen wel in de rapportage op te nemen. Dit klemmt temeer daar het ministerie zelf heeft berekend dat het HSL geluid in het jaar 2011 slechts 0,3 dB onder de wettelijke grenswaarde uitkomt. De terechte verhoging van het meetresultaat zal namelijk aantonen dat de geluidsbelasting in 2011 op basis van de huidige dienstregeling overschreden wordt.

Met de meetresultaten van TNO en DCMR in de hand kan volgens de Stichting Stop Geluidsoverlast HSL nu geconstateerd worden dat ook vorig jaar al een overschrijding van de geluidsbelasting heeft plaatsgevonden.

De Stichting vindt dat er nog dit jaar maatregelen genomen moeten worden om de geluidsoverlast structureel te verminderen.

Sinds 2008 ervaren de bewoners van Lansingerland indringende en toenemende geluidsoverlast. Dit terwijl er minder treinen rijden dan oorspronkelijk gepland, die bovendien nog langzamer rijden dan de 300 km per uur die bedoeld was. Duidelijk is dat de geluidsschermen en de halfverdiepte bak niet effectief zijn.

Als de geluidsreducerende voorzieningen aangelegd zouden zijn, zoals toegezegd, had de bevolking al deze jaren niet deze overlast behoeven te ervaren. En zonder maatregelen wordt het de komende jaren alleen maar erger, als de treinen nog vaker en nog harder gaan rijden.

(per e-mail ontvangen 27 juni 2011 door Stichting Stop Geluidsoverlast HSL, voorzitter Van der Horst, www.stopherriehsl.nl)