



De Stichting 'Stop Geluidsoverlast HSL' staat achter de rapportage van de Stichting Geen Gehoor – HSL regio Breda i.o. Gezien de afwijkende situatie in Lansingerland wordt hieronder een toevoeging gegeven, waarin speciaal deze afwijkingen worden toegelicht.

Lansingerland is de enige gemeente in Nederland waar de HSL niet langs, maar als een litteken, dwars door de woonkernen loopt. Het polderlandschap in deze regio wordt visueel gespleten door beton en spoorbogen. Als gevolg van deze planologische blunder razen straks twaalf treinen per uur met een snelheid van 300 km per uur dwars door de dorpen Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk. Een afschuwelijk toekomstbeeld.

Voor het leefklimaat heeft de HSL een zeer negatieve impact. Ook al omdat in Lansingerland sprake is van een opeenstapeling van 'bedreigingen'. Zoals het nabijgelegen vliegveld Rotterdam-The Hague Airport, de plannen voor busbanen, de verbrede N209 en ontwikkelingen om de A13 te verbinden met de A16, dwars door de regio heen.

De geluidsproductie van de HSL blijkt vanaf het begin van de ingebruikname aanzienlijk hoger dan de tracéstudie voorspelde. Het massaal protest van de omwonenden en de aanhoudende stroom van klachten dwongen de minister van V en W tot een onafhankelijk onderzoek. Uit dit door TNO uitgevoerde onderzoek bleek dat het veroorzaakte geluidniveau in Lansingerland 14 dB¹ hoger is, dan de plannenmakers ooit berekenden.

Deze enorme overschrijding ontstaat vooral doordat de uitvoering van de halfverdiepte bak tussen Berkel en Bergschenhoek, met inbegrip van de geluidwerende en geluidreducerende voorzieningen, sterk afwijkt van de uitvoering voorzien in het tracébesluit.

De verdiepte bak in Lansingerland is van ander materiaal dan in het tracébesluit staat vermeld. Met als gevolg dat van absorptie van geluid geen sprake is. Eerder werkt de verdiepte bak als een geluidsversterker. De golven geluid worden zo harder over een groter gebied uitgestort. De uitvoering van de railoplegging, direct bevestigd op het beton in plaats van een ballastbed,

¹ N.B.: Een verhoging van 3 dB komt neer op een verdubbeling in geluidsniveau

versterkt dit effect in hoge mate. De minimale geluidschermen zijn aangebracht op basis van aannames en vooraf gemaakte berekeningen.

De werkelijkheid van het geluid nu, en straks met hogere snelheden en twaalf maal per uur, walst moeiteloos over de schermen heen. De 'harde' schermen bieden geen bescherming, maar dienen ongewild als versterker.

TNO concludeert dan ook terecht in zijn rapport dat de geluidbeperkende maatregelen ter hoogte van Lansingerland onvoldoende effectief zijn.

De Stichting Stop Geluidsoverlast HSL heeft zich het afgelopen jaar in structureel overleg gevoegd bij gemeente en Rijksoverheid. Met kennis van zaken en een kritisch oog worden toezeggingen en plannen van overheden bezien. Bij metingen en antwoorden van overheden plaatst de Stichting kritische kanttekeningen. Op de website worden de vele sympathisanten op de hoogte gehouden. De Stichting behoudt hierbij haar eigen positie en maakt geen onderdeel uit van De Overheid. Zo vervult de stichting een eigen rol namens overlast ervarende bewoners van Lansingerland.

Voor de maand augustus 2010 stonden toegezegde metingen op de agenda op de gevels van de woningen langs de HSL, alsook metingen van de nieuwe AnsaldoBreda treinen. Het betrokken departement lijkt hier echter een 'vertragingstactiek' te voeren, met als gevolg dat het jaar 2010 eindigt zonder deze cruciale meetgegevens. Daardoor kunnen vooralsnog deze gegevens niet gebruikt worden om eventuele overschrijding van het wettelijke geluidsplafond vast te stellen. De minister gaat er in zijn meest recente Voortgangsrapportage al vanuit dat in 2010 de maximale geluidsnorm niet wordt overschreden. Dit op basis van een enkele, niet representatieve meting in Rotterdam-Schiebroek. Gevoegd bij maatregelen voor slijpen van de rails en wielen en het verwijderen van lawaai veroorzakende remblokken in de treinen. De minister acht dit pakket voldoende inzet voor beperking van de geluidsoverlast.

Overheidsbeleid lijkt in dit dossier op het vertragen van beleid waardoor in 2011 weer voldoende technische ruimte ontstaat om geen verbetering aan te hoeven brengen voor deze planologische blunder. Een recent gezondheidsrapport van de GGD waarschuwt voor forse impact op de gezondheid van bewoners bij verhoogde snelheden en meer treinen per uur. Tijd dat ons Parlement opkomt voor burgers.

Modernisering en een goed leefklimaat kunnen samengaan daar zijn goede voorbeelden van². Dit kan nog steeds in overleg met bezorgde bewoners en plaatselijke politiek en met bereidheid afdoende maatregelen te nemen.

Lansingerland, 5 december 2010

² N.B.: Een goed voorbeeld is de inpaste verdiepte weg van de A4 naar de A44 door Leidschendam.