

Breda, 21 juni 2010

Gaarne zou ik Uw aandacht willen vragen voor de problemen rond de hoge snelheidslijn HSL.

Sinds 13 december 2009 is de Thalys operationeel op de eigen spoorbaan HSL van 98 km na vele jaren vertraging van het bouwprogramma en vele overschrijdingen van het budget tot een totaal van 10 miljard euro volgens de laatste gegevens van het ministerie aan de Tweede Kamer. Bij de aanvankelijke uitvoering van de dienstregeling zijn moeilijkheden geweest met het beveiligingssysteem ERMTS, waardoor treinen enorme vertragingen opliepen, momenteel is de punctualiteit verbeterd, alhoewel de snelheden van passerende treinen vaak grote verschillen vertonen. De bezettingsgraad richting Parijs heeft daar, naar het schijnt, niet veel onder geleden. Wel blijkt de binnenlandse verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam over de HSL met vervangende Fyra-treinen nog zeer onrendabel, omdat de tijdwinst niet opweegt tegen de extra kosten voor het gebruik van de HSL; bovendien maken deze treinen veel te veel herrie met de gebruikte Traxx-locomotieven. Zolang de Ansaldo-treinen niet kunnen worden ingezet, zal met dit materieel gereden worden en binnenkort dus ook naar Breda.

Nu het eindelijk zover is gekomen en het dienstrooster langzaam verder wordt uitgebreid, blijkt de Thalys aanzienlijk meer lawaai te maken dan de simulaties van geluid, die de omwonenden van de lijn indertijd werd voorgeschoteld door het HSL-projectbureau. Daarbij was steeds het uitgangspunt, dat een Franse TGV bij een snelheid van 300 km/uur dezelfde geluidbelasting zou geven als een Nederlandse Intercity bij 130 km/uur. De definitie geluidbelasting is echter een zeer verwarrende term; daarmee wordt in de Wet Geluidhinder bedoeld het "gemiddelde, gewogen geluid per tijdvak": een trein maakt grafisch een bergje geluid in decibel bij een passage, vervolgens middel je een aantal passages over een tijdvak en als resultaat krijg je een getal, namelijk het gewogen geluid voor een plaats langs de lijn als een gemiddelde geluidsbron. Als nu het geluid van een TGV overeenkomstig is met dat van een Intercity, dan betekent dat wel dat het piekniveau van de TGV aanzienlijk hoger moet zijn, omdat immers de passagetijd veel korter is, namelijk grofweg  $300/130 = 2,3$  maal hoger. Overdreven gesteld zou een de hoge snelheidstrein door de geluidbarrière mogen gaan en toch voldoen aan de Wet Geluidhinder en het Besluit Geluidhinder Spoorweglawaai, omdat de gestelde grenswaarde voor de geluidbelasting niet wordt overschreden: extreem korte passages met geluid worden zo gecompenseerd met heel lange stilteperioden, waardoor de gemiddelde geluidbelasting laag blijft. Een jongeman met een open knalpot op zijn brommer, die maar één keer per kwartier de straat op en neer rijdt, wordt door de politie van de weg gehaald: waarom zouden de opdrachtgevers van treinen zich niet als gewone mensen mogen of moeten gedragen?

Maar er is meer aan de hand, de Intercity maakt laag bij de spoorbaan vooral rol/wielgeluid, terwijl de TGV boven een snelheid van omstreeks 225 km/uur een meer aerodynamisch geluid produceert met de bovenbouw en pantograaf of stroomafnemer. Daardoor straalt het geluid van de TGV gemakkelijk over de geluidschermen heen en de vraag zou gesteld kunnen worden of die geluidschermen wel daarmee rekening hebben gehouden. Gevolg van dit alles is, dat de omwonenden, zowel benoorden als bezuiden Rotterdam zeer ontevreden zijn over de HSL en vele honderden bezwaarschriften zijn ingediend bij Prorail, die thans beheerder is van de HSL. Maar Prorail en het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het tegenwoordige ministerie van Infrastructuur en Milieu houden vol, dat aan alle normen voldaan wordt van de Wet Geluidhinder, die in feite helemaal niet deugt: immers, het gaat niet om het zogenaamde gewogen geluid, maar om de

geluidpieken die men ondervindt. Dat blijkt ook wel uit het feit, dat langs de normale spoorwegen met Intercities niet in die mate wordt geklaagd over geluidoverlast.

Nu de infrastructuur er eenmaal ligt, moet die uiteraard ook worden gebruikt, daar is geen twijfel over. Maar moet dat gebruik zich niet wat beter aanpassen aan de omgeving, waar ze is binnengedrongen? In de stedelijke agglomeraties van bijvoorbeeld Frankrijk en Japan rijden hoge snelheidstreinen nooit op volle snelheid, ook als die zeer uitgestrekt zijn. In de Nieuwe HSL-nota (Tracénota, bladzijde 104) is te vinden, dat bij een snelheidsverlaging van 300 km/uur naar 250 km/uur op het traject van Rotterdam naar de grens met België in de omgeving van Breda slechts één minuut reistijd verloren gaat (bij 200 km/uur slechts 2 minuten), terwijl die snelheidsverlaging op dat traject alleen maar nodig zou zijn voor de 14 km over het gebied van Breda. Het effect daarvan is echter wel een zeer drastische verlaging van de geluidbelasting van omstreeks 6 dB(A). Met dat tijdverlies van 1 minuut kan de Thalys toch niet onrendabel worden, en als dat zou dreigen, dan zou er iets gedaan moeten worden aan de 5 minuten oponthoud in Brussel-Zuid. Hispeed adverteert momenteel op internet met de slogan "razendsnel naar Europese pretparken", alsof er niets aan de hand is. Een zelfde maatregel in de omgeving van Lansingerlane zou eveneens een minuut schelen in de totale reistijd over het Nederlandse grondgebied van omstreeks een uur.

Het is een overeenkomstige maatregel als op zo vele plaatsen in Nederland, waar voor het autosnelverkeer snelheidslimieten worden ingesteld van 100 of 80 km/uur voor veiligheid of milieu. Zonder extra kosten kan met deze maatregel een belangrijke bijdrage worden geleverd om een balans te vinden tussen rijsnelheid op de HSL en een verbetering van de leefbaarheid voor de omwonenden. Dat mogen de omwonenden van deze "ongevraagde indringer" in hun gebied toch op zijn minst verwachten. De verwachte internationale frequentie zal eind van dit jaar met de Thalys 10 retourritten per dag naar Parijs bedragen en eind 2011 zullen de vertraagde Fyra-treinen van Ansaldo 8 retourritten per dag maken naar Brussel vanuit Den Haag en daarnaast 1 retourrit per uur naar Brussel vanuit Amsterdam, dus ongeveer 72 treinbewegingen per dag over de grens naar België, naast de nationale ritten tussen Amsterdam en Breda: 2 retourtreinen per uur. België heeft weliswaar ingestemd met die dienstregeling en de Belgische Spoorwegen NMBS zullen daartoe treinstellen bij Ansaldo bestellen, maar die beslissing wordt wijselijk uitgesteld zolang er geen regering is.

Op het bovenstaande reageerde Rob Hageman van Prorail, dat hij begrip heeft voor het standpunt van snelheidsverlaging bij geluidoverlast, maar dat Prorail gebonden is aan de officiële meetmethodes, die zij niet kunnen veranderen. Daarmee geeft hij aan met zoveel woorden, dat die rekenmethodes inderdaad niet helemaal juist zijn, maar dat het nu eenmaal zo is voorgeschreven. Op een informatieavond van V&W en Prorail in Breda op 22 april voor omwonenden gedraagt men zich dan ook heel terughoudend en wordt er nauwelijks geluisterd of antwoord gegeven op de vragen en problemen, kennelijk omdat er angst bestaat voor grote financiële gevolgen. Maar de vraag enige snelheidsverlaging toe te passen wil niet gehoord worden, terwijl die suggestie in feite helemaal niets kost.

Naast geluid veroorzaakt de trein ook trillingen door de grond bij hoge snelheid, volgens de HSL-nota gaan die niet verder dan omstreeks 50 meter van de spoorbaan, maar de praktijk leert ook hier anders. Een tragisch voorbeeld is een Rijksmonument aan de Overaseweg 204, Breda, een boerderij uit 1837, waar de trein op een afstand van 150 meter voorbijkomt. Enkele scheuren in de muren zijn

zichtbaar geworden, terwijl de geluidsoverlast binnenshuis groot is, omdat dit monument nauwelijks geïsoleerd kan en mag worden. In het veengebied van de Randstad worden trillingen doorgegeven als een boeg golf van een schip en zijn daardoor op honderden meters duidelijk merkbaar. Schade kan worden aangemeld bij het Schadeschap HSL volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening, maar dat lost toekomstige schade door trillingen natuurlijk niet op. Binnenshuis mag de geluidbelasting nooit boven 37 dB(A) door de hoge snelheidstrein uitkomen, maar dat is lang niet altijd het geval. Buitenshuis op de gevel mag de grenswaarde van 57 dB(A) niet worden overschreden, waar dit niet kan worden bereikt met geluidschermen en isolatie maatregelen aan de woning, werden op voorstel van de HSL-organisatie voorstellen gedaan bij de provinciebesturen voor ontheffingen van die grenswaarden. Maar het kan natuurlijk niet zo zijn hele buurtschappen van ontheffingen te voorzien.

Overigens, de geluidscontouren van de HSL zijn nog steeds onbekend en ook niet zichtbaar op de Geluidkaart van Nederland, waar de HSL zelfs nog niet eens is aangegeven ([www.geluidkaart.nl](http://www.geluidkaart.nl)). De Europese Richtlijn Omgevingslawaai is daartoe de grondslag voor het vaststellen van de geluidbelasting en het maken van plannen om omgevingslawaai te voorkomen, te verminderen en voor de handhaving. Een apart onderwerp blijkt de handhaving van de geluidnormen voor de HSL; wie verantwoordelijk is, wil niemand weten. De één wijst naar VROM, de ander naar gemeente of provincie, in de nieuw voor te bereiden Wet Geluidhinder zal VROM de aangewezen handhaver zijn. Het resultaat is op dit moment, dat niemand wat doet. De gemeente Lansingerland heeft zelf onlangs geluidmetingen laten verrichten en daarbij forse overschrijdingen geconstateerd van meer dan 11 decibel en eisen neergelegd bij V&W, VROM en HSA (High Speed Alliance exploitant van de Thalys) voor zeer spoedige maatregelen en gedreigd met een civiele zaak voor de rechter. Minister Eurlings verklaart evenwel in zijn voortgangsrapport 26 HSL-Zuid van 31 maart, dat metingen van TNO hebben uitgewezen "dat de treinen op de HSL bij hoge snelheid, dit zijn in de definitieve situatie de beoogde snelheden, doen wat ze moeten doen. De berekeningen van het akoestisch onderzoek van de baan zijn uitgegaan van hoge snelheden". Dus veel herrie blijven maken volgens de gemiddelde, gewogen geluidbelasting! In de Tweede Kamer bij het algemeen overleg in de vaste commissie van verkeer en waterstaat van 18 mei 2010 kwam minister Eurlings daarop echter terug, naar aanleiding van de enorme klachtenstroom uit Lansingerland, Kaag & Braasem en Breda. De modelberekeningen en rapporten uit het verleden moeten terzijde worden geschoven en op korte termijn moet worden gemeten aan Thalys bij 300 km/uur en de Ansaldo-treinen onder het motto: meten is weten. En indien mocht blijken, dat verbeteringen noodzakelijk zijn, dienen die hoe dan ook te worden uitgevoerd, geen enkele maatregel uitgesloten. Geluidmetingen moeten op de gevel gedaan worden. Op die mededeling heeft Lansingerland de civiele rechtsgang voorlopig opgeschort. Merkwaardig was, dat TNO de metingen verrichtte op korte afstand (25 meter) van de HSL, terwijl het effect van de geluidbelasting op enige afstand verder achter de schermen juist versterkt wordt. Een ander constatering is de weerkaatsing van hoge geluidschermen naar de overzijde met navenante geluidsoverlast, waar geen rekening mee is gehouden in de rekenmethodes.

Een nauwelijks bekende ontwikkeling is de HSL-cargo, waartoe het ministerie van Economische Zaken een subsidie heeft verstrekt van 11 miljoen euro voor uitwerking van dat project. De bedoeling zou zijn vrachtvervoer met nachttreinen, teneinde het wegverkeer te ontlasten. Het plan wordt momenteel echter weer tegengesproken door Verkeer en Waterstaat, omdat de gebruikruimte dat niet zou toestaan. Ondertussen wordt in de Haarlemmermeer wel heel hard gewerkt aan een railvrachtterminal van Amsterdam Connecting Trade ten behoeve van hoge snelheidstreinen met luchtvracht, expresse vracht, groente en fruit, die in de nachtelijke uren zullen gaan rijden. De

luchthavens van Schiphol, Parijs, Londen, Lyon en Luik zijn de eerste partners van de in 2009 opgerichte Euro-Carex (Cargo Rail Express). De aansluiting op de HSL komt bij Hoofddorp.

Met dit alles bij elkaar is het woongenot in een strook van omstreeks 600 meter aan weerszijden van de HSL ernstig verstoord, de verkoopwaarde is aanzienlijk gedaald, de rust wordt met lawaaischokken gehinderd en de nachtrust met open bovenlichten is onmogelijk gemaakt, terwijl het geluid niet wordt tegen gehouden in de zogenaamde Sus-kasten. Er wordt beweerd, dat treinlawaai in de loop van tijd went, maar nogmaals een TGV is geen Intercity. De geluidnorm van 57 dB(A) op de gevel voor spoorweglawaai van hoge snelheidstrein is geen goed uitgangspunt. Deze norm is gebaseerd op traditioneel spoormaterieel. Een Thalys geeft een geheel ander geluidsbeeld, vooral geproduceerd door de romp en pantograaf, waardoor afscherming door geluidschermen onvoldoende wordt verkregen. De opmerking van de HSL-organisatie indertijd, dat het geluid van de gebundelde autosnelweg dominant zou zijn dan die van de hoge snelheidstrein, klopt dan ook helemaal niet. Het gewogen geluid van de weg is een constante ruis, terwijl de HSL alleen maar geluidpieken kent.

Inmiddels wordt de situatie er niet beter op. In de Telegraaf van 4 juni staat een bericht, dat de NS een brief aan de minister van V&W heeft geschreven met het dreigement niet meer te investeren in hoge snelheidstreinen als niets door V&W wordt gedaan aan de geluidsoverlast. De NS stelt de overheid verantwoordelijk voor de herrie van de HSL. De constructie van de spoorbaan met een betonnen onderbed maakt volgens een TNO-rapport veel meer lawaai dan een spoorbaan met het normale spoorbed van grint als ballast. Aanpassing zal echter vele honderden miljoenen euro's kosten. Er dreigt een groot probleem, waardoor met minder treinen mag worden gereden en dus het inverdienmodel van de NS in gevaar dreigt te komen. Het zwartepieten is daarmee begonnen, maar daarmee is het geluidprobleem voor de omwonenden nog lang niet opgelost.

Het is een onderwerp, waar velen momenteel mee worstelen en het toont de andere zijde van de medaille van dit prestigieuze HSL-project,

Hoogachtend,

M.F.Bus

email: [m.f.bus@casema.nl](mailto:m.f.bus@casema.nl)

Refertes:

Google onder kopje : HSL overlast

[www.stopherriehsl.nl](http://www.stopherriehsl.nl)