

Vragen, antwoorden en commentaar met betrekking tot de 28^e Voortgangsrapportage van de HSL-Zuid

Aan: Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer
Van: Stichting Geen Gehoor HSL Regio Breda
Datum: 16 augustus 2011

Inleiding

De 28^e Voortgangsrapportage van de HSL-Zuid heeft de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu aanleiding gegeven de Minister van Infrastructuur en Milieu 82 vragen voor te leggen. De Minister heeft ze per brief d.d. 17 juni 2011 beantwoord. De stichting *Geen Gehoor HSL Regio Breda* heeft hiervan kennis genomen en de antwoorden van de Minister op de vragen 61, 63, 69, 70, 73 en 77, die op het geluid in verband met de HSL-Zuid betrekking hebben, van commentaar voorzien. Tevens heeft de stichting een aantal opmerkingen gemaakt over de effectiviteit van de geluidsschermen langs de HSL-Zuid. In de bijlage wordt een korte schets van de stichting gegeven. Een verzendlijst is toegevoegd.

61. Vraag van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu

Is het waar dat de conclusie uit de voortgangsrapportage (Kamerstuk 22026 nr. 332) op pagina 15 genoemde metingen en berekeningen uitgevoerd door TNO, over de geluidsbelasting van kalenderjaar 2011, voorlopige en geen definitieve meetresultaten betreffen? Zo ja, wanneer worden de definitieve meetresultaten naar de Kamer gestuurd?

61. Antwoord van de Minister

Om een uitspraak te kunnen doen over de geluidssituatie (geluidimmissie) in 2011 heeft TNO naast gevelmetingen ook aanvullende berekeningen uitgevoerd, waarin noodzakelijkerwijs onder andere aannames over de dienstregeling in 2011 en de geluidimmissie als gevolg van het hogesnelheidsmaterieel zijn gedaan. Zoals ik in de voortgangsrapportage heb beschreven zijn voor een juiste en definitieve beoordeling van de geluidruimte en de daarmee samenhangende effectiviteit van de geluidsschermen aanvullende immissiemetingen noodzakelijk. Deze metingen worden uitgevoerd wanneer zowel de Thalys als de V250 regelmatig met hoge snelheid over het gehele tracé rijden. Dit is niet eerder voorzien dan het eind van dit jaar.

61. Commentaar van Geen Gehoor HSL Regio Breda

TNO heeft een prognose van de geluidsbelasting in 2011 voor een woning in Hoogmade en een woning in Berkel en Rodenrijs gemaakt (TNO, *Geluidbelasting HSL-Zuid ter hoogte van Hoogmade en Berkel en Rodenrijs in 2011*, januari 2011). Deze prognose is gebaseerd op de verwachting, dat de snelheid van de Thalys en de intercitytreinen, bestaande uit een Traxx-locomotief met zes Priorijtuigen van maximaal 160 km/h per 1 oktober 2011 tot maximaal 300 km/h wordt verhoogd en dat het nieuwe treintype V250 per 1 oktober 2011 in de dienstregeling wordt opgenomen met een maximale snelheid van 250 km/h. Verder is uitgegaan van de huidige dienstregeling en zijn veronderstellingen gemaakt voor de berekening van de geluidsemissie bij hogere snelheden (*geluidsemissie* = het geluid dat door een rijdende trein wordt veroorzaakt; *geluidsimmissie* = de geluidsbelasting op een locatie). TNO heeft de etmaalwaarde van de geluidsbelasting over 2011 berekend als een gewogen gemiddelde over de perioden 1 januari-30 september en 1 oktober-31 december, waarbij de lengte van de periode (het aantal dagen) bepalend is voor de weging in het gemiddelde.

De onderzoeksresultaten zijn als volgt. De etmaalwaarde van de geluidsbelasting voor de woning in Hoogmade bedraagt 59,7 dB(A), dus hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A), maar lager dan de voor deze woning verleende "hogere grenswaarde" van 60 dB(A). De etmaalwaarde van de geluidsbelasting voor de woning in Berkel en Rodenrijs bedraagt 56,6 dB(A), dus lager dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). In beide gevallen zijn de verschillen met de grenswaarden zeer gering. In tegenstelling tot 2011 zal in 2012 het gehele jaar met een snelheid van maximaal 300 respectievelijk 250 km/h worden gereden. Er mag dan ook worden verwacht, dat in 2012 de "hogere grenswaarde" respectievelijk de voorkeursgrenswaarde ruim overschreden zullen worden. Daarom dient reeds nu over de te nemen maatregelen tegen de geluidsoverlast te worden nagedacht en niet pas na de geluidsmeting, die niet eerder dan eind 2011 zal plaatsvinden. De omwonenden ervaren al sinds 2008 indringende en toenemende geluidsoverlast.

TNO heeft in dit onderzoek het gemiddelde geluidsniveau per etmaal over het jaar 2011 berekend. Aangezien de treinen niet tijdens de nacht rijden, is het zinvoller het gemiddelde geluidsniveau overdag (7:00-19:00 uur) en het gemiddelde geluidsniveau in de avondperiode (19:00-23:00 uur) te bepalen. Dit sluit aan op de *Europese Richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï*, waar aparte normen voor overdag en voor de avond genoemd worden (2002/49/EG, overweging 9, artikel 3 lid s en bijlage I punt 3).

Wanneer het aantal treinen conform het Tracébesluit gaat rijden, met een maximale snelheid van 300 respectievelijk 250 km/h, wordt volgens het onderzoeksbureau Peutz de verleende "hogere grenswaarde" voor de woning in Hoogmade met 4,3 dB(A) overschreden (Peutz, *Onderzoek naar de geluidbelasting ten gevolge van de HSL-Zuid op de meetlocatie Boskade te Hoogmade*, februari 2011, in opdracht van de stichting Geen Gehoor te Kaag en Braassem).

63. Vraag van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu

Klopt het dat HSL-treinen in de ons omringende landen alleen met een lagere snelheid door woonkernen rijden? Zo ja, wat zou Nederland bij benadering het totale tijdsverlies en de totale geluidswinst kunnen zijn als dit (ook) hier wordt toegepast?

63. Antwoord van de Minister

Dit is mij niet bekend. Naast de basisverplichtingen (zoals geluidsnormen) dient HSA ook te voldoen aan verplichtingen die zijn vastgelegd in de concessie voor het hogesnelheidsnet. In

deze concessie zijn eisen gesteld aan de reistijden tussen de stations. Met de reistijden ligt dus ook de snelheid vast.

63. Commentaar van Geen Gehoor HSL Regio Breda

In Frankrijk rijden de hogesnelheidstreinen in de stedelijke agglomeraties nooit op volle snelheid, ook waar een HSL-spoorbaan beschikbaar is, zoals bijvoorbeeld op het 50 km lange traject Parijs-Melun. Het door de hogesnelheidstreinen bereden traject Brussel-Antwerpen laat een snelheid van maximaal 160 km/h toe, zodat in dit dichtbevolkte gebied zich evenmin geluidsproblemen voordoen. Op de Japanse hogesnelheidslijn Tokyo-Fukuoka/Hakata wordt tussen Tokyo en Osaka mede wegens de dichtbebouwde en dus geluidgevoelige omgeving met een snelheid van 270 km/h gereden (H. van Amstel, *Hogesnelheidsmaterieel in Japan, Op de Rails* 2003-3, p. 105).

In de concessie voor het hogesnelheidsnet zijn inderdaad, zoals de minister stelt, eisen aan de reistijden tussen de stations gesteld. De daarin vermelde reistijden mogen volgens de concessie niet overschreden worden. Daaruit volgt dus niet, dat de snelheid vastligt, hoogstens de minimale snelheid.

De volgende *tentatieve* berekeningen tonen aan, dat er ruimte binnen de concessie bestaat om met een lagere snelheid door de woonkernen te rijden. De huidige reistijd tussen Amsterdam C en Paris-Nord bedraagt 3:18 h. Rijdt de Thalys op het traject Schiphol-Rotterdam C maximaal 300 km/h in plaats van de huidige 160 km/h, dan is de reistijd tussen Amsterdam C en Paris-Nord 3:06 h. Wordt de snelheid in de bebouwde gebieden ten noorden en ten zuiden van Rotterdam met 50 km/h verlaagd, dan is de reistijd tussen Amsterdam C en Paris-Nord 3:07 h. De reisduur mag volgens de concessie 3:09 h niet overschrijden. De huidige reistijd tussen Amsterdam C en Breda bedraagt 1:07 h. Rijdt de V250 op het traject Schiphol-Rotterdam C maximaal 250 km/h in plaats van de huidige 160 km/h, dan is de reistijd tussen Amsterdam C en Breda 0:58 h. Wordt de snelheid in de bebouwde gebieden ten noorden en ten zuiden van Rotterdam met 50 km/h verlaagd, dan is de reistijd tussen Amsterdam C en Breda 0:59 h. De reisduur mag volgens de concessie 0:62 h niet overschrijden. Deze tentatieve berekeningen tonen aan, dat het de moeite waard is om de mogelijkheden van snelheidsverlaging bij passage van woonkernen nader te onderzoeken.

Vraag 63 van de Vaste Commissie betreft ook de niet door de Minister beantwoorde vraag omtrent de totale geluidswinst. Een snelheidsverlaging van 50 km/h bij passage van de woonkernen leidt tot ongeveer een halvering van het geluidsniveau aldaar (onder meer af te leiden uit TNO, *Geluidsemissiemetingen aan V250 en Thalys-treinen op HSL Rheda- en ballastspoor*, december 2010, pp. 10-11).

69. Vraag van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu

Hoe komt u tot de conclusie dat “hieruit blijkt dat de geluidsbelasting bij de dienstregeling voor het kalenderjaar 2011 binnen de in het Tracébesluit genoemde voorkeurswaarde dan wel de eerder verleende hogere waarden blijft”?

69. Antwoord van de Minister

TNO heeft berekeningen uitgevoerd op basis van eerder bij de woningen gemeten geluidsniveaus van passerende treinen, aannames ten aanzien van de dienstregeling in 2011 en

aannames ten aanzien van de geluidsemissie bij hogere snelheden. In deze berekeningen is uitgegaan van een ongewijzigd gebruik tussen 1 januari en 1 oktober, en per 1 oktober een hogere snelheid tussen Rotterdam en Hoofddorp en de inzet van de nieuwe V250. De situatie per 1 oktober is door TNO beschreven op basis van conservatieve aannames ten aanzien van de toename van het geluid vanwege de snelheidsverhoging en een schatting van de geluidsproductie van de V250 op basis van de metingen op het zuidelijk Tracé eind vorig jaar.

69. Commentaar van Geen Gehoor HSL Regio Breda

De Minister trekt een positieve conclusie voor de geluidsbelasting in 2011. Het is juist deze conclusie, die met zich meebrengt, dat de geluidsbelasting in 2012 ten gevolge van hogere snelheden van de treinen de voorkeursgrenswaarde respectievelijk de verleende hogere grenswaarde zal overschrijden (zie Commentaar van Geen Gehoor HSL Regio Breda op vraag 61).

De positieve conclusie van de Minister voor de geluidsbelasting in 2011 is echter in strijd met de onderzoeksuitkomst van de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR), waarbij aan dezelfde woningen het geluid gemeten werd als door TNO. Volgens DCMR overschrijdt de geluidsbelasting in 2011 de voorkeursgrenswaarde respectievelijk de verleende hogere grenswaarde (zie Commentaar Geen Gehoor HSL Regio Breda op vraag 70). Dit geldt dan a fortiori voor 2012.

70. Vraag van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu

Hebt u, gelet op het feit dat de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR) en TNO eerder van mening verschilden over de door TNO gemeten cijfers en de oorzaken van de opgetreden verschillen, zoals toegezegd afstemming laten plaatsvinden tussen DCMR en TNO over de metingen en de onderzoeksresultaten in het kader van de ondervonden hinder in Lansingerland? Zo nee, om welke reden niet? Zo ja, wat is de uitkomst van deze afstemming?

70. Antwoord van de Minister

In mei heeft er afstemming plaatsgevonden en dit overleg zit nu in een laatste fase. Er wordt nu gewerkt aan een gezamenlijke conclusie.

70. Commentaar van Geen Gehoor HSL Regio Breda

Uit de metingen en de onderzoeksresultaten van DCMR in opdracht van de gemeente Lansingerland blijkt, dat de etmaalwaarde van de geluidsbelasting in Lansingerland de voorkeursgrenswaarde respectievelijk de verleende hogere waarde overschrijdt. TNO komt daarentegen tot de conclusie, dat de geluidsbelasting net onder deze waarden blijven (zie Commentaar van Geen Gehoor HSL regio Breda op vraag 61). De geluidsbelastingen zijn in beide onderzoeken aan dezelfde woningen gemeten. Het verschil is het gevolg van de omstandigheid, dat bij de meting van TNO het treingeluid door het geluidsscherm is tegengehouden, terwijl de meting van DCMR bij een andere windrichting plaatsvond. Verschillen in windrichting zijn voor Lansingerland cruciaal, omdat niet langs de gehele spoorbaan geluidsschermen zijn aangebracht. De metingen van TNO geven derhalve een geflatteerd beeld van de werkelijkheid. Het Ministerie weigert desondanks het rapport van TNO bij te stellen om de werkelijke geluidsbelasting weer te geven.

73. Vraag van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu

Kunt u ingaan op de stelling van het Interprovinciaal Overleg in de brief d.d. 2 mei 2011, over onder meer de hoge hinderbeleving door piekgeluid, dat de gevelmetingen hebben aangetoond dat de normen van de World Health Organization voor het voorkomen van slaapverstoring en ontwaakreacties in de nacht met maar liefst vijftien decibel worden overschreden? Kunt u reageren op de verzoeken van het Interprovinciaal Overleg, om:

- een onderzoek naar hinderbeleving bij niet-frequente spoorwegen uit te voeren;
- een maximum te stellen aan de L(A) max van een spoorlijn in de nacht, op de gevel van woningen, teneinde slaapverstoring en ontwaakreacties te voorkomen;
- aan te geven hoe om te gaan met situaties waarbij de rekenmodellen andere geluidsniveaus opleveren dan er gemeten worden;
- aan te geven of u bereid bent het reken- en meetvoorschrift zodanig aan te passen, dat voor unieke situaties (zoals de open bak in het HSL-tracé) de berekende niveaus dichterbij de werkelijke waarden liggen?

73. Antwoord van de Minister

Mijn reactie op de verzoeken van het Interprovinciaal Overleg is als volgt:

a. De onderliggende vraag is of geluidshinder afhankelijk is van het aantal gebeurtenissen. Daar is veel onderzoek naar gedaan. Al in het eerste onderzoek naar spoorweglawaai in Nederland (ICG-rapport RL-HR-03-03, Hinder door spoorweggeluid in de woonomgeving, 1984) is dit onderzocht. Daar werd aangetoond dat het aantal treinen geen zelfstandige invloed heeft op de geluidshinder. In het vele hinderonderzoek dat daarna is uitgevoerd, is dit steeds de conclusie geweest. Recentelijk is dit nog uitvoerig onderzocht bij vliegveld Frankfurt (Gutachten Belästigung durch Fluglarm, 2006). Verder onderzoek hiernaar is niet zinvol.

b. Bij de berekening van de gemiddelde geluidsbelasting (uitgedrukt in de dosismaat Lden) wegen piekniveaus sterk mee binnen de totale belasting. Het afzonderlijk normeren van piekniveaus is niet nodig, omdat de normen voor railverkeer het optreden van overmatige piekniveaus al afdoende tegengaan door middel van de bestaande dosismaat.

c. Pro memorie

d. Pro memorie

73. Commentaar van Geen Gehoor HSL Regio Breda

a. De *Europese Richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai* beveelt aan om in sommige gevallen *speciale* geluidsindicatoren als aanvullende norm te hanteren (2002/49/EG, bijlage I punt 3). Er worden enkele voorbeelden genoemd, waaronder niet-frequent bereden spoorlijnen. Volgens de Europese Commissie is het aantal passerende treinen dus van invloed op de geluidshinder.

b. De berekening van het gemiddelde geluidsniveau is op het geluid op *elk* moment van het etmaal gebaseerd, dus zowel op het (zwaarder gewogen) piekgeluid als op de stilteperiodes tussen de passage van de treinen. Ingeval van langzaam in de tijd fluctuerende verkeersstromen, die een min of meer constant geluid produceren, zoals autosnelwegen, kan

men met het gemiddelde geluidsniveau als norm volstaan. [Het is opvallend, dat de voorkeursgrenswaarde voor autosnelwegen - 48 dB – lager is dan die van spoorwegen – 55 dB, corresponderend met 57 dB(A); zie Rijkswaterstaat, *Geluid luistert nauw. Informatie over bestrijding van verkeerslawaaï*, februari 2010]. Hierbij dient wel conform de *Europese Richtlijn inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï* niet alleen het gemiddelde geluidsniveau per etmaal maar ook het gemiddelde geluidsniveau in de nacht (23:00 – 7:00 uur) als norm te worden gebruikt, en waar passend het gemiddelde geluidsniveau overdag (7:00-19:00 uur) en het gemiddelde geluidsniveau in de avond (19:00-23:00 uur). In geval van de HSL-Zuid fluctueert tijdens de passage van een trein het geluid van 0 tot zeer hoge piekwaarden. [De emissiegeluiden van de passages van de Thalys in Breda variëren van 92 tot 105 dB(A); zie TNO, *Geluidsemissiemetingen aan V250 en Thalys-treinen op HSL Rheda- en ballastspoor*, december 2010. Een geluidsniveau van 65 d(B)A wordt als zeer lawaaiig gekwalificeerd en elke 3 dB(A) extra houdt een verdubbeling van het reële geluid in.] Wegens de enorme fluctuaties tussen 0 en de piekwaarden gedurende het etmaal kan niet met een gemiddeld geluidsniveau per etmaal als dosismaat worden volstaan. Zoals de Europese Richtlijn aparte normen voor de nacht en waar passend voor overdag en de avond adviseert, en speciale geluidsindicatoren in sommige gevallen, zou ook een aparte norm voor het piekgeluid bij spoorwegen van toepassing moeten zijn om de omwonenden enigermate bescherming te bieden.

c. Geen commentaar.

d. Geen commentaar.

77. Vraag van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu

Bent u, gezien de overlast die bewoners ervaren, van mening dat de oude geluidsnormen te ruim zijn en dat de noodzaak bestaat deze oude normen aan te scherpen?

77. Antwoord van de Minister

Nee, ik ben niet van mening dat de geluidsnormen te ruim zijn. De huidige en toekomstige (indien het wetsvoorstel SWUNG van kracht wordt) normering bieden bewoners voldoende bescherming tegen spoorweggeluid, maar zullen niet leiden tot een dusdanig geluidsniveau dat omwonenden geen enkele hinder van spoorwegen meer kunnen ervaren. Een dergelijke normering is in Nederland onbetaalbaar.

77. Commentaar van Geen Gehoor HSL Regio Breda

De huidige en toekomstige (SWUNG) normering betreft het gemiddelde geluidsniveau per etmaal. Deze normering biedt de omwonenden onvoldoende bescherming. Zoals de *Europese Richtlijn* aparte normen voor de nacht en waar passend voor overdag en de avond adviseert, en speciale geluidsindicatoren in sommige gevallen, dient ook een aparte norm voor het piekgeluid bij spoorwegen van toepassing te zijn (zie Commentaar van Geen Gehoor HSL Regio Breda op vraag 73, ad b). Het begrip piekniveau van het geluid is overigens niet onbekend in de Nederlandse wetgeving. Het wordt gehanteerd in het *Besluit Landbouw Milieubeheer* en in het *Besluit Glastuinbouw*. De *Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening* merkt op: “Geluiden die kortstondig optreden (maximale geluidsniveaus L_{max}), worden in het algemeen als meer hinderlijk ervaren naarmate die verder boven het equivalente geluidsbeeld (de achtergrond) uitkomen. Vooralsnog (Circulaire Industrielawaai

1979) is aanbevolen 10 dB als maximum verschil aan te houden bij het opstellen van voorschriften”.

De omwonenden vragen geenszins een normering, waarbij zij geen enkele hinder van spoorwegen ondervinden. Zij vragen om een *norm voor het piekgeluid* om een aanvaardbaar leefmilieu mogelijk te maken. Het huidige geluid van een passerende hogesnelheidstrein is vergelijkbaar met het geluid van een laag overvliegende straaljager. Het is dit type geluid, waartegen de omwonenden van de HSL-Zuid van Hoofddorp tot aan de Belgische grens zoveel bezwaar maken.

Delen van de HSL-Zuid lopen parallel aan de autosnelwegen A4 en A16. De geluidsnormering zal dan ook tevens op het gecumuleerde geluidseffect van infrastructuurbundels betrekking moeten hebben.

Effectieve geluidsschermen

De HSL-Zuid is naar het oordeel van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu volgens strenge normen aangelegd. Daartoe zijn langs de HSL-Zuid op vele plaatsen geluidsschermen geplaatst. Desondanks ondervinden de omwonenden van Hoofddorp tot de Belgische grens ernstige geluidsoverlast. De Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft geen vragen gesteld naar de effectiviteit van de geplaatste geluidsschermen. Nochtans acht Geen Gehoor HSL Regio Breda het zinvol enkele opmerkingen hierover te maken.

De geluidsschermen hebben hoogtematen van 1, 2, 3, 4 en 5 meter, naar gelang van de bebouwing langs de spoorbaan en hun afstand tot de spoorbaan. Een intercitytrein met een snelheid van 100 km/h genereert een laaggelegen rol-wielgeluid, terwijl een hogesnelheidstrein met een snelheid van 300 km/h *bovendien* via de romp en de stroomafnemers een hooggelegen aërodynamisch geluid voortbrengt. Teneinde te voorkomen dat het hooggelegen geluid over de schermen heen rolt, zijn bij hogesnelheidstreinen hoge geluidsschermen nodig, ook waar de bebouwing minder dicht is.

Bij de bepaling van de hoogte van de geluidsschermen dient met de aard van het ballastbed rekening te worden gehouden. Een ballastbed, waarbij de rails op betonbanen zijn vastgehecht, zoals in Breda, veroorzaakt een hoger geluidsniveau dan een ballastbed van steenslag. Het aanbrengen van raildempers op de betonbanen leidt tot een vermindering van het geluid.

Volgens het *Reken- en Meetvoorschrift '96* dienen de geluidsschermen nabij het spoor aan de spoorzijde geluidsabsorberend te zijn uitgevoerd of tenminste 15 graden te hellen ten opzichte van de verticaal. De website van ProRail meldt, dat de geluidsschermen met een hoek van 15 graden naar binnen geplaatst moeten zijn. Dit is in het bijzonder van belang bij hogesnelheidstreinen met hun hooggelegen aërodynamisch geluid, dat bij naar buiten hellende schermen door terugkaatsing over de schermen heen rolt. De geluidsschermen in de agglomeratie van Breda zijn, in tegenstelling tot hetgeen de website van ProRail vermeldt, naar buiten gericht. Hun werking kan worden gecorrigeerd door ze aan de bovenkant van een naar binnen gerichte luifel te voorzien (zoals in Milaan).

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu stelt in een brief d.d. 21 december 2010 aan Geen Gehoor HSL Regio Breda, dat onderzoek van TNO heeft uitgewezen, dat in combinatie met het geluid van de A16 het beter is om de geluidsschermen naar buiten te plaatsen. Waarom dat zo is, is onduidelijk. Geen Gehoor HSL Regio Breda heeft geen inzage in dit onderzoek

kunnen krijgen. Hoe dit ook zij, schermen tussen de A16 en de HSL-Zuid ontbreken. In dit verband zij verwezen naar de goederenspoorlijn door de Betuwe, die parallel aan de A15 loopt. *Aan beide zijden van deze spoorlijn en over de gehele lengte zijn naar binnen gerichte geluidsschermen aangebracht, dus ook tussen de spoorlijn en de autosnelweg.* Het is in dit verband van groot belang inzicht te krijgen in het gecombineerde effect van het min of meer constante geluid van een autosnelweg en het van 0 tot hoge piekwaarden fluctuerende geluid van een hogesnelheidsspoorlijn.

De geluidsschermen zijn niet van geluidabsorberend materiaal voorzien, die reflectie van het geluid naar de andere zijde van het spoor tegengaan. Het aanbrengen van geluidsabsorberend materiaal is in het bijzonder van belang, indien de geluidsschermen naar buiten gericht zijn, waar de reflectie van het geluid omhoog gaat, over de trein heen. Waar ruimte is, zijn aarden wallen door hun absorberende werking zinvolle substituten van glazen geluidsschermen.

Afsluitende opmerking

Een minister, die met 's lands welvaart en welzijn rekening houdt, beperkt zich niet tot het belang van enkele belanghebbenden. Hij/zij neemt ook andere belanghebbenden serieus en tracht een *balans* te vinden tussen de diverse belangen. In geval van de HSL-Zuid betekent dit het nastreven van een balans tussen de belangen van de exploitant, de reizigers en de omwonenden. Waar een wil is, is een weg, dat wil in dit geval zeggen een maatschappelijk aanvaardbare spoorweg. Moge de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu een evenwichtig beleid bevorderen!

Bijlage

Stichting Geen Gehoor HSL Regio Breda

Voordat de HSL-Zuid in Breda was aangelegd, werd een informatiebijeenkomst ten behoeve van de omwonenden georganiseerd, waarop de geluidsniveaus van de hogesnelheidstreinen gesimuleerd werden. De algemene reactie van de toehoorders was, dat het geluid erg meeviel. Wat toen niet vermeld werd, was dat het gesimuleerde geluid een *gemiddeld* geluidsniveau per etmaal was, dus inclusief de stiltes tussen de treinpassages.

Toen de hogesnelheidstreinen gingen rijden en het piekgeluid de woonwijken keer op keer teisterde, voelden de mensen zich misleid. Toen bleek, dat tijdens de simulatie van het geluid niet was vermeld, dat het om een gemiddeld geluidsniveau ging, dus inclusief de stiltes tussen de treinpassages, ging dat gevoel van misleiding over in woede. Hier ligt het begin van de actiegroepen in de Bredase buurtschappen Effen en Overa, actiegroepen die zich in 2011 verenigd hebben in de stichting *Geen Gehoor HSL Regio Breda*. Er hebben zich momenteel bijna 200 huishoudingen als donateur aangemeld, dat is meer dan 80 % van het totale aantal huishoudens. De stichting is bezig met het werven van donateurs in de Bredase wijken Princenhage, Prinsenbeek en Haagse Beemden.

Het doel van de stichting is een drastische vermindering van de geluidsoverlast en trillingen ten gevolge van de HSL-Zuid. Het gaat de stichting er niet om de HSL als zodanig te bestrijden. Er bestaat een nauw contact met de stichting *Geen Gehoor* te Kaag en Braassem en de stichting *Stop Geluidsoverlast HSL* te Lansingerland, teneinde gezamenlijk de belangen van alle omwonenden van Hoofddorp tot de Belgische grens te behartigen. Gebundelde kracht geeft stootkracht!

De stichting Geen Gehoor HSL Regio Breda vraagt om de volgende maatregelen:

- geluidsnormering op basis van het geluid tijdens de passage van de trein;
- verlaging van de snelheid van de treinen in de bebouwde omgeving (wat nauwelijks de reistijd voor de passagiers verlengt);
- effectieve geluidsschermen.

Contactpersoon:

Dr. F.W.C.J. van de Vooren (Floris)

Oude Rijsbergsebaan 4

4838 BJ Breda

Tel.: 076-513 92 97

e-mail: fwcjvandevooren@planet.nl

Verzendlijst

- Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer
- Minister van Infrastructuur en Milieu, mevr. drs. M.H. Schultz van Haegen
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu, t.a.v. de heer Th. Vierling
- Directie van Prorail
- Commissie Economie van de gemeenteraad van Breda
- Wethouder C. Meeuwis van de gemeente Breda
- Wethouder W.Willems van de gemeente Breda
- Gemeente Breda, t.a.v. de heer G.J.A.L. Rooijmans
- Voorzitter van de wijkraad Buitengebied Breda-Zuidwest
- Voorzitter van de dorpsraad Princenhage
- Voorzitter van de stichting Bewonerkomitee Haagse Beemden
- Voorzitter van de dorpsraad Prinsenbeek
- Stichting Geen Gehoor te Kaag en Braassem
- Stichting Stop Geluidsoverlast HSL te Lansingerland
- De heer J.J.J.M. van der Burg, lid van de gemeenteraad van Lansingerland
- De heer G. Bovens, lid van de gemeenteraad van Lansingerland
- Dagblad BN-De Stem, t.a.v. de heer P. Peeters
- Dagblad NRC Handelsblad
- Dagblad De Volkskrant
- Dagblad De Telegraaf
- Dagblad AD
- Dagblad Trouw
- Weekblad Elsevier
- Weekblad HP/De Tijd
- Weekblad Vrij Nederland