

HSL REGIO BREDA i.o.

Nota “Geluidshinder ten gevolge van de HSL-Zuid”

Aan: Zie verzendlijst aan het einde van de nota
Van : Stichting GeenGehoor, HSL Regio Breda i.o.
Contactpersoon: dr. F.W.C.J. van de Vooren (adres aan het einde van de nota)
Datum: 23 november 2010

1 Inleiding

De HSL-Zuid is naar het oordeel van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (voorheen Verkeer en Waterstaat) volgens strenge normen aangelegd. Desondanks ondervinden de omwonenden langs deze hogesnelheidsspoorlijn ernstige geluidshinder. De vraag stelt zich, wat de oorzaak is van de discrepantie tussen deze normen en de geluidsbeleving van de omwonenden.

Om deze vraag te beantwoorden zullen wij nader ingaan op de *Wet Geluidshinder* en het *Besluit Geluidshinder Spoorwegen* en deze vergelijken met de *Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaai*. Vervolgens bespreken wij maatregelen, die genomen kunnen worden om de huidige discrepantie tussen de toegepaste geluidsnorm en de geluidsbeleving te reduceren. Tenslotte vatten wij ons betoog samen in de vorm van een aantal conclusies.

Deze nota is bedoeld om de motie van de Tweede Kamer van 8 november 2010, nr. 17(32404), te onderbouwen. De stichting GeenGehoor, HSL Regio Breda i.o. doet een dringend verzoek aan de Tweede Kamer om te bevorderen, dat de conclusies in de nota op korte termijn in concrete maatregelen worden omgezet, teneinde de geluidsoverlast van de omwonenden langs de HSL-Zuid te verminderen.

Wellicht ten overvloede merken wij op, dat het ons er niet om gaat de HSL als zodanig te bestrijden. Waar wij op aandringen, is een afweging van het belang van de reizigers en NSHiSpeed enerzijds en het belang van de omwonenden anderzijds. In dit verband is een toereikend bedrijfseconomisch rendement van het vervoer met hogesnelheidstreinen een belangrijk aspect, mits het samengaat met een bevredigend maatschappelijk rendement. Dat laatste impliceert, dat ook met de leefbaarheid van de omwonenden langs de hogesnelheidsspoorlijn adequaat rekening wordt gehouden.

2 Discrepantie tussen geluidsnorm en geluidsbeleving

De geluidsbeleving wordt bepaald door het geluidsniveau tijdens de passage van de trein, de duur van het geluid en de frequentie van de passages. Geluidsbeleving is weliswaar een subjectieve aangelegenheid, maar zij wordt geobjectiveerd, wanneer een groep personen dit als hinderlijk ervaart. Vanuit een juridisch gezichtspunt beschouwd wordt de geluidsbeleving geobjectiveerd door een adequate geluidsnorm te formuleren en deze correct toe te passen.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu hanteert als maatstaf het *equivalente geluidsniveau* ofwel het gemiddelde geluidsniveau over alle dagen van het jaar van de passerende treinen inclusief de stiltes tussen de passages. Op basis van deze maatstaf is het bijvoorbeeld mogelijk de geluidshinder van een elk uur laag overvliegende straaljager te aanvaarden, omdat het gemiddelde geluidsniveau inclusief de tussenliggende stiltes beneden de gestelde norm ligt.

In de informatie van het Ministerie aan de burgers wordt vrijwel steeds over het geluidsniveau gesproken, zonder aan te geven dat het een gemiddeld geluidsniveau per etmaal betreft. Zo werden tijdens een informatieavond van het project HSL-Zuid geluidsniveaus gesimuleerd naar gelang van de afstand van het huis tot de hogesnelheidsspoorlijn. De algemene reactie van de toehoorders was, dat het geluid erg meeviel. Er werd echter niet vermeld, dat het gesimuleerde geluid een gemiddeld geluidsniveau was. In de Beleidsnota HSL-Zuid wordt een grenswaarde op de gevel van 57 dB(A) vermeld, maar er staat niet bij, dat het om een gemiddeld geluidsniveau gaat.

Dit is een duidelijk geval van onzorgvuldige communicatie, zo niet misleiding. Een ander voorbeeld van onzorgvuldige communicatie is het niet tijdig en adequaat beantwoorden van e-mails en brieven van omwonenden door het klachtenmeldpunt van ProRail.

De *Wet Geluidhinder* en het *Besluit Geluidhinder Spoorwegen* zijn erop gericht om omwonenden tegen geluidshinder bescherming te bieden. Doordat deze wetten echter het gemiddelde geluidsniveau over alle dagen van het jaar, waarin tevens de stilteperiodes begrepen zijn, als maatstaf hanteren, ontstaat een discrepantie tussen de geluidsnorm en de geluidsbeleving. Dientengevolge wordt de werking van genoemde wetten ondermijnd. Dat kan niet de bedoeling van de wetgever zijn. Volledigheidshalve zij erop gewezen, dat de *Wet Geluidhinder* geconcipeerd werd in een tijd, dat er nog geen hogesnelheidstreinen reden. Ook het wetsvoorstel *SWUNG* brengt geen verbetering, zolang van een gemiddeld geluidsniveau wordt uitgegaan.

3 Geluidsnormen

De Europese *Richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai* schrijft voor niet alleen het gemiddelde geluidsniveau per etmaal maar ook het *gemiddelde geluidsniveau in de nacht* (23:00 – 7:00 uur) over alle dagen van het jaar als maatstaf voor de geluidsbelasting te gebruiken. Het gemiddelde geluidsniveau per etmaal omvat weliswaar het geluid in de nacht maar ook het geluid overdag (7:00 – 19:00 uur) en het geluid in de avond (19:00 – 23:00 uur). De Europese Richtlijn biedt door het gemiddelde geluidsniveau in de nacht als afzonderlijke norm te hanteren meer bescherming aan de omwonenden dan de Nederlandse wetgeving, die deze nachtelijke norm alleen voor het vliegverkeer voorschrijft. In dit verband is het van belang vast te stellen, dat een nationale wetgeving wel strenger maar niet minder streng mag zijn dan de Europese wetgeving. De Nederlandse wetgeving is op het punt van geluid van het weg- en spoorverkeer derhalve in strijd met de Europese Richtlijn.

Hieruit volgt, dat het gemiddelde geluidsniveau in de nacht aan de huidige norm van het gemiddelde geluidsniveau per etmaal moet worden toegevoegd.

Volledigheidshalve dient te worden opgemerkt, dat de Europese Richtlijn de Nederlandse wetgever aanleiding heeft gegeven de grenswaarde van het gemiddelde geluidsniveau per etmaal van 57 dB(A) naar 55 dB te verminderen (conform de Europese Richtlijn wordt de maateenheid van het geluidsniveau met dB in plaats van dB(A) weergegeven).

Het Ministerie van Infrastructuur en Ruimte stelt, dat er geen nachttreinen over de HSL-Zuid zullen rijden. De huidige dienstregeling vermeldt echter treindiensten in het laatste nachtelijke uur en wel vanuit Amsterdam vanaf 5h56.

Volgens het Ministerie is geen vervoer van goederen over de HSL-Zuid voorzien. Deze uitspraak biedt echter geen zekerheid, dat in de toekomst vervoer van lichte goederen in hogesnelheidstreinen niet in de nacht zal plaatsvinden, mede in het licht van de hoge frequentie van de personenvervoer overdag en in de avond. Er bereikt ons informatie over de bouw van een vrachtterminal op Schiphol voor ACT (Amsterdam Connecting Trade) ten bedrage van 40 miljoen euro (met een subsidie van 11 miljoen euro van het Ministerie van Economische Zaken), met een aansluiting op de HSL-Zuid. Daarom is de toepassing van de Europese Richtlijn met haar nachtelijke geluidsnorm voor de omwonenden van groot belang.

In de nota van de vroegere minister Huizinga van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer naar aanleiding van het *Wetsvoorstel Modernisering instrumentarium geluidbeleid, geluidproductieplafonds* staat een overzicht van de geluidsemisatie van diverse typen treinen, waaronder schijf- en blokgeremde hogesnelheidstreinen, bij een snelheid van 100 km/h. Hogesnelheidstreinen rijden echter met snelheden tot 300 km/h, hetgeen een aanzienlijk hogere geluidsemisatie genereert. Een trein met een snelheid van 100 km/h genereert een laaggelegen rol-wielgeluid, terwijl een trein met een snelheid van 300 km/h *bovendien* via de romp en de stroomafnemer een hooggelegen aërodynamisch geluid voortbrengt. Dientengevolge is de geluidsbeleving van een passage van een hogesnelheidstrein wezenlijk hinderlijker dan die van bijvoorbeeld een intercitytrein, ondanks de kortere duur van de passage van een hogesnelheidstrein. Tot zekere hoogte is de passage van een hogesnelheidstrein vergelijkbaar met die van een laag overvliegend vliegtuig.

De bijzondere geluidskarakteristiek van een hogesnelheidstrein houdt in, dat het gemiddelde geluidsniveau per etmaal en het gemiddelde geluidsniveau in de nacht over alle dagen van het jaar als maatstaven ontoereikend zijn. Als aanvullende maatstaf komt een *grenswaarde voor de piekbelasting* in aanmerking. Deze gedachte is geheel in de geest van de *Europese Richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai*. Deze Richtlijn beveelt immers aan om in sommige gevallen *speciale* geluidsbelastingindicatoren als aanvullende norm te hanteren. Er worden enkele voorbeelden vermeld, waaronder het geval van minder dan 1 geluidspiek per uur, waarbij de geluidspiek *kan* worden gedefinieerd als lawaai dat minder dan 5 minuten aanhoudt; als voorbeeld hiervan wordt het lawaai genoemd van passerende treinen en vliegtuigen. Ook kunnen speciale geluidsindicatoren voor extra bescherming worden gebruikt. Als speciale geluidsindicatoren vragen wij om grenswaarden overdag, in de avond en in de nacht voor de piekbelasting ter aanvulling van het gemiddelde geluidsniveau per etmaal en het gemiddelde geluidsniveau in de nacht.

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*.

4 Maatregelen

Wij bespreken hier drie maatregelen om de geluidshinder van hogesnelheidstreinen te verminderen.

Het spoorvervoer is een milieuvriendelijk vervoerswijze, behalve op het punt van geluid. Wordt de geluidsproblematiek niet bij de bron afdoende aangepakt, dan zal de tegenstand van omwonenden langs de (geprojecteerde) hogesnelheidsspoorlijnen in Nederland een optimale ontwikkeling van deze vervoerswijze in de weg staan. Daarom is het noodzakelijk om niet alleen zorg te dragen voor een adequate wettelijke bescherming tegen geluidsoverlast maar ook op een alomvattend onderzoek te doen verrichten naar de mogelijkheden om het geluid van de treinen bij de bron te reduceren en de resultaten ervan te effectueren.

Een tweede maatregel betreft een verlaging van de snelheid, met name een reductie van 50 km/h. Volgens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu leidt een dergelijke snelheidsverlaging slechts tot een daling van het geluidsniveau van ongeveer 1,5 tot 2 dB(A). Dit geringe effect is het gevolg van de omstandigheid, dat het Ministerie het gemiddelde geluidsniveau per etmaal als maatstaf hanteert. Zou echter het geluid tijdens de passage van de hogesnelheidstrein in beschouwing worden genomen, dan zou het geluidsniveau worden gehalveerd (Zie deelrapport 15 van de nieuwe HLS-nota, figuur 4, die een daling van de Leq-passage van 82-84 naar 77-79 dB(A) aangeeft, wat met een afname van het geluidsniveau tot ongeveer 50 % overeenkomt).

Het traject Amsterdam – Parijs wordt momenteel in 3h18 afgelegd. De trein bereikt zijn maximum snelheid van 300 km/h pas ten zuiden van Rotterdam. Een snelheidsverlaging van 50 km/h nabij de bebouwde omgeving van Breda zou de reistijd op het traject Rotterdam – Nederlands-Belgische grens inclusief het uitrollen en aanzetten van de trein met ongeveer ½ minuut verlengen. Zou een overeenkomstige maatregel benoorden Rotterdam worden toegepast, dan zou onder overig gelijkblijvende omstandigheden het traject Amsterdam – Parijs in 3h19 in plaats van de huidige 3h18 worden afgelegd. Deze reistijdverlenging van 1 minuut leidt op zichzelf beschouwd niet tot een overschrijding van de reistijd, die in de concessie is opgenomen. De overschrijding van de reistijd volgens de concessie van 3h09 vindt namelijk al bij de huidige dienstregeling plaats.

Het is in het belang van de reizigers de snelheid van de treinen, waar mogelijk, tot 300 km/h op te voeren. Het is in het belang van de omwonenden om de snelheid tot het niveau van een intercitytrein terug te brengen. Tussen deze twee belangen dient een *balans* te worden gevonden. Wij pleiten voor een snelheidsverlaging van 50 km/h in de nabijheid van de bebouwde omgeving. Juist het bereiken van een balans optimaliseert de welvaart, met inbegrip van het welzijn, in Nederland. Deze gedachtegang sluit aan op de praktijk in Frankrijk en Japan, waar de hogesnelheidstreinen met verlaagde snelheid door stedelijke gebieden rijden. Het is opvallend, dat in het dichtbevolkte gebied tussen Brussel en Antwerpen geen hogesnelheidsdiensten van 300 km/uur zijn voorzien.

Een derde maatregel betreft de plaatsing van geluidsschermen. Volgens het *Reken- en Meetvoorschrift '96* dienen de geluidsschermen nabij het spoor aan de spoorzijde geluidabsorberend te zijn uitgevoerd of tenminste 15 graden te hellen ten opzichte van de verticaal. De website van ProRail meldt (23 november 2010), dat de geluidsschermen met een

hoek van 15 graden naar binnen geplaatst moeten zijn. Langs de HSL-Zuid staan ze echter met een hoek van 15 graden naar buiten, waardoor afbreuk wordt gedaan aan hun effectiviteit. Dit geldt in het bijzonder voor hogesnelheidstreinen, die via de romp en de stroomafnemer een hooggelegen aërodynamisch geluid genereren, dat over de schermen heen rolt. Bovendien zijn de geluidsschermen niet van geluidabsorberend materiaal voorzien, die reflectie naar de andere zijde van het spoor tegengaan. Dit is temeer van belang, daar de geluidsschermen naar buiten hellen, zodat de reflectie van het geluid omhoog gaat, over de trein heen. Tenslotte moet voor de hoogte van de schermen rekening worden gehouden met de aard van het ballastbed. Een ballastbed, waarbij de rails op betonbanen zijn vastgehecht, veroorzaakt een hoger geluidsniveau dan een ballastbed van steenslag.

De plaatsing van effectieve geluidsschermen draagt ertoe bij de weerstand van de omwonenden tegen hogesnelheidsspoorlijnen te verminderen. Zo nodig dienen galerijen om de spoorlijn te worden gebouwd, zoals op het Belgische traject Noorderkempen – Antwerpen.

5 Conclusies

Uit de bovenstaande uiteenzetting kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- (1) Het hanteren van het equivalente geluidsniveau ofwel het gemiddelde geluidsniveau over alle dagen van het jaar als norm leidt tot een discrepantie tussen deze norm en de geluidsbeleving van de omwonenden langs de hogesnelheidsspoorlijnen. Deze norm biedt onvoldoende bescherming voor de omwonenden, omdat ze mede op de stiltes tussen de treinpassages is gebaseerd.
- (2) De *Europese Richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai* schrijft voor het gemiddelde geluidsniveau per etmaal en het gemiddelde geluidsniveau in de nacht over alle dagen van het jaar als maatstaven voor de geluidsbelasting te gebruiken. In dit verband is het van belang vast te stellen, dat een nationale wetgeving wel strenger maar niet minder streng mag zijn dan de Europese wetgeving. Toevoeging van het gemiddelde geluidsniveau in de nacht aan de huidige norm van het gemiddelde geluidsniveau per etmaal is derhalve noodzakelijk.
- (3) Gezien de bijzondere geluidskarakteristiek van een hogesnelheidstrein, zijn het gemiddelde geluidsniveau per etmaal en het gemiddelde geluidsniveau in de nacht over alle dagen van het jaar als maatstaven ontoereikend. Als aanvullende maatstaf komen grenswaarden voor de piekbelasting overdag, in de avond en in de nacht in aanmerking. Deze gedachte is geheel in de geest van de *Europese Richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai*.
- (4) Het is noodzakelijk om niet alleen zorg te dragen voor een adequate wettelijke bescherming tegen geluidsoverlast maar ook om een alomvattend onderzoek te doen verrichten naar de mogelijkheden om het geluid van de treinen bij de bron te reduceren en de resultaten ervan te effectueren.
- (5) Er dient een balans te zijn tussen enerzijds de rijsnelheid in het belang van de reizigers en anderzijds het leefmilieu in het belang van de omwonenden. In dat kader is een verlaging van de snelheid van 50 km/h in de nabijheid van de bebouwde omgeving gewenst, wat een halvering van het geluidsniveau tijdens de passage van de trein ten gevolge heeft. De reistijd Amsterdam – Parijs zou daardoor 3h19 in plaats van de huidige 3h18 worden. De reistijd dient volgens de concessie 3h09 te zijn en wordt dus nu al overschreden.
- (6) De geluidsschermen dienen een effectievere werking te hebben door ze met een hoek van 15 graden naar binnen te plaatsen in plaats van naar buiten, zoals nu het geval is,

en van geluidsabsorberend materiaal te voorzien. Voor de hoogte van de schermen moet rekening worden gehouden met de aard van het ballastbed. Zo nodig worden galerijen op sommige trajecten, zoals in België, gebouwd.

De stichting GeenGehoor, HSL Regio Breda i.o. doet een dringend verzoek aan de Tweede Kamer om te bevorderen, dat deze conclusies op korte termijn in concrete maatregelen worden omgezet, teneinde de geluidsoverlast van de omwonenden langs de HSL-Zuid te verminderen. Deze maatregelen zijn absoluut noodzakelijk, wanneer men bedenkt, dat het aantal treinbewegingen per dag volgens de vervoerconcessie tussen Amsterdam en Rotterdam minimaal 180, tussen Rotterdam en Breda minimaal 132 en tussen Breda en de Nederlands-Belgische grens 68 bedraagt. Daaruit volgt bij een veronderstelde dienstuitvoering tussen 7:00 en 23:00 uur gemiddeld minimaal elke 5 minuten een passerende trein tussen Amsterdam en Rotterdam, gemiddeld minimaal elke 7 minuten een passerende trein tussen Rotterdam en Breda en gemiddeld elke 14 minuten een passerende trein tussen Breda en de grens.

Tenslotte verwijzen wij naar de regeringsverklaring, die onder meer stelt: Het kabinet zet in op een gelijk speelveld in Europa met betrekking tot de normen ten aanzien van emissies, geluid en trillingen van voertuigen, openbaar vervoer, luchtvaart en scheepvaart om het woon- en leefmilieu minder te belasten.

Zie voor een meer uitgebreide en diepgaande uiteenzetting de hierbij gevoegde **bijlage** "Geluidhinder van hogesnelheidstreinen".

Verzendlijst

- Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
- Kamerlid en indiener van motie nr. 17(32404), de heer C. Aptroot
- Kamerlid en indiener van motie nr. 17(32404), mevr. S. Dijksma
- Minister van Infrastructuur en Milieu, mevr. M. Schultz van Haegen – Maas Geesteranus
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu, t.a.v. de heer Th. Vierling
- ProRail, t.a.v. mevr. M. Vissers
- NSHiSpeed, t.a.v. de heer H. de Grauw
- Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
- College van B&W van de gemeente Breda
- De fracties van de gemeenteraad Breda
- De heer M.F.M. Hendrickx, lid van de gemeenteraad 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

Contactpersoon:

Dr. F.W.C.J. van de Vooren

Oude Rijsbergsebaan 4, 4838 BJ Breda

Tel.: 076-513 92 97, e-mail: fwcjvandevooren@planet.nl