

Vergaderjaar 2013–2014

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens

Nr. 453

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 februari 2014

Zoals onder andere gemeld in mijn brief d.d. 25 april 2013 (Kamerstuk 22 026, nr. 399) en de recente Voortgangsrapportage HSL-Zuid heb ik ProRail de opdracht gegeven om een inschatting te maken van de gehele geluidsproblematiek langs de HSL-Zuid. Ik heb deze inschatting nodig om een besluit te kunnen nemen over welke aanvullende maatregelen ik kan treffen om de geluidsbelasting te verbeteren zodat in de eindsituatie de grenswaarden uit het tracébesluit niet worden overschreden.

In november 2013 zijn de metingen met betrekking tot de 100 meter lange proefvakken met raildempers en absorberende platen tussen en naast de rail afgerond. Ook de voorbereiding van het proefvak met MDM schermen (Modulair Dubbelzijdige Minigeluidschermen) is afgerond. De meetresultaten van de raildempers en absorberende platen worden momenteel verwerkt door ProRail. Daarbij heb ik ProRail tevens gevraagd om te onderzoeken hoe de maatregelen per locatie kunnen worden beoordeeld op hun doelmatigheid. Hierbij zal ProRail ook toetsen op kosten, technische maakbaarheid en akoestische effectiviteit. Onderdeel hiervan is een analyse van de situatie bij woningen die zijn gerealiseerd na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit van de HSL-Zuid.

Deze analyse en mijn afweging daarbij zal ik dit voorjaar aan de Kamer sturen. Daarbij zal ik ook een besluit nemen met betrekking tot nut en noodzaak van de uitvoering van de pilot met de MDM-schermen.

Beoordeling «Open Kap»-plan

In het AO Leefomgeving d.d. 15 januari 2014 (Kamerstuk 30 175, nr. 194) en het AO Spoor d.d. 22 januari 2014 heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over mijn beoordeling van het «Open Kap»-plan Lansingerland. Met deze brief geef ik gehoor aan deze toezeggingen.

Op 9 december 2013 heeft de Stichting Stop Geluidsoverlast HSL een plan aangeboden om de HSL-Zuid ter hoogte van Lansingerland van een omvangrijke geluidsafwerking te voorzien: het «Open Kap»-plan. Ik heb de stichting toegezegd dit plan zorgvuldig te zullen bekijken. Dat is gebeurd. Op mijn verzoek is dit plan getoetst door deskundigen van ProRail en ingenieursbedrijf Railinfra Solutions.

Als bijlage bij deze brief treft u de brief die ik aan de stichting gestuurd heb en beide onderzoeksrapporten aan¹. In deze documenten staat mijn volledige beoordeling van het «Open Kap»-plan beschreven. Op hoofdlijnen beoordeel ik het plan als volgt:

- Het «Open Kap»-plan is in beginsel uitvoerbaar, maar moet op vele aspecten nader uitgewerkt worden, alvorens gestart kan worden met een proeftraject. Gelet op onze eerdere ervaring met dergelijke projecten, zal het onderzoek dat hiervoor nodig is zeker een jaar in beslag gaan nemen.
- In het gunstigste geval kunnen alle uitvoeringsaspecten opgelost worden, maar zullen deze oplossingen leiden tot aanzienlijk hogere kosten van de uitvoering van een pilot van 100 meter van het «Open Kap»-plan.
- De kosten voor zowel het 100 meter proeftraject als de volledige uitrol van het «Open Kap»-plan zullen aanzienlijk hoger uitvallen dan nu geraamd.
- ProRail verwacht dat de bouw van de «Open Kap» een onderbreking van de treinenloop tot gevolg zal hebben.
- De kapconstructie zal weinig of geen extra geluidreductie opleveren op plaatsen waar nu al hoge schermen staan.
- De bestaande geluidsschermen in Lansingerland, die zijn geplaatst voor naar schatting € 26 miljoen, hebben geen functie meer bij de uitrol van het plan «Open Kap», hetgeen forse kapitaalvernietiging betekent.

Vanwege de hoge kosten, de vele risico's, de verwachte verstoring van de dienstregeling en de beperkte akoestische meerwaarde acht ik het niet zinvol om het «Open Kap»-plan over een proeftraject uit te gaan rollen. Ik vind het belangrijk dat er op korte termijn duidelijkheid komt over hoe de geluidssituatie in Lansingerland verbeterd kan worden. Ik focus me daarbij op de door ProRail, TNO en Movares in onderzoek zijnde oplossingsrichtingen, die nu verder uitgewerkt worden.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.