

Vergaderjaar 2011–2012

22 026

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

Nr. 342

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 9 november 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu over de brief d.d. 27 juni 2011 m.b.t. de resultaten van de geluidemissie metingen aan het hogesnelheidsmaterieel op de HSL-Zuid te Lansingerland (Oostzijde) (Kamerstuk 22 026, nr. 336).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 8 november 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Leegte, R.W. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD) en Holtackers, M.P.M. (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Lodders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

1

Hoe wordt bepaald waar de geluidsoverlast gemeten gaat worden? Gebeurt dat op basis van klachten van omwonenden of gebeurt dat geheel willekeurig?

Mijn ministerie heeft twee keer overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de gemeente Lansingerland en haar adviseurs DCMR en Peutz, ProRail en TNO. In juni 2010 zijn de meetmethoden van TNO en DCMR besproken en naast elkaar gelegd. Vervolgens zijn tijdens het overleg in juli 2010 3 locaties bepaald, waar TNO gevelmetingen zou uitvoeren. Bij het bepalen van de locaties is de voorkeur van de gemeente Lansingerland gevolgd.

2

Hoe is het definitieve meetresultaat voor 2011 aan de westzijde van het tracé van de HSL-Zuid (56.43 dB(A)) precies tot stand gekomen? Is een meting in 100sten na de komma wel onderzoekstechnisch te verantwoorden?

Ten behoeve van eenduidige afronding naar gehele waarden zonder decimalen is het gebruikelijk om geluidbelastingen in dB met twee cijfers achter de komma te berekenen en te rapporteren. In dit geval gaat het om een berekening die gezien moet worden als een «vertaling» van gemeten geluidniveaus van passerende treinen naar een over een jaar gemiddelde geluidbelasting bij een bepaalde dienstregeling. De twee cijfers achter de komma zeggen niets over de meetnauwkeurigheid. Zowel TNO als DCMR (adviseur van de gemeente Lansingerland) zijn het eens met betrekking tot de gehanteerde berekeningswijze.

3

Hoe zijn de «aanvullende berekeningen» waarnaar u verwijst in uw brief van 24 augustus 2011 tot stand gekomen?

Er zijn aanvullende berekeningen gemaakt om een verwachting uit te kunnen spreken over de geluidbelasting in 2011 bij het appartement in de W.G. Witteveenstraat. TNO heeft deze zomer de metingen aan de oostzijde gebruikt om, uitgaande van de te verwachte aantallen treinen, een verwachting voor 2011 op te stellen. Daarnaast is voor dit appartement nader onderzoek verricht naar de akoestische onderzoeken die ten tijde van het opstellen van de bestemmingsplannen zijn uitgevoerd, zodat duidelijk is geworden of het terecht is dat de gemeente is uitgegaan van de voorkeurswaarde.

4

Waarom verandert de inschatting dat aan de westzijde van het tracé van de HSL-Zuid wel wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB door de aanvullende berekeningen niet?

Aan de westzijde wordt, zoals ik al eerder in mijn brief van 16 februari 2011 (kamerstuk 22 026, nr. 330) heb gemeld, nog steeds voldaan aan de voorkeursgrenswaarde dan wel de eerdere verleende hogere waarde. De metingen aan de oostzijde hebben geen invloed op de berekeningen die toen zijn uitgevoerd voor de westzijde.

5

Hoe is het mogelijk dat in uw brief van eind juni wordt gesteld dat op een afstand van 25 meter de geluidsemisies de grenswaardes aan de oostzijde van het tracé van de HSL-Zuid niet overtreden, en dat amper twee maanden later bij een meting op 75 meter afstand wordt geconclu-

deerd dat de geluidsemissies aan die zijde in 2011 wel de grenswaarden zullen overschrijden?

Er waren eerder metingen uitgevoerd aan de westzijde van het spoor, waaruit bleek dat er geen overschrijdingen waren. De latere metingen aan de oostzijde leken in eerste instantie niet tot nieuwe inzichten te leiden. Uit nadere beschouwing blijkt het meetpunt bij het appartementen-gebouw aan de oostzijde niet goed vergelijkbaar te zijn met de meetpunten bij woningen aan de westzijde, omdat het op veel grotere hoogte ligt. De punten aan de westzijde liggen bij woningen met 2 tot 3 bouwlagen, op maximaal 7,5 m boven het maaiveld. Het meetpunt aan de oostzijde ligt op 22,5 m hoogte. Daarom zijn later nog aanvullende berekeningen uitgevoerd. Zie ook mijn antwoord op vraag 3.

6

Kan hieruit opgemaakt worden dat al die geluidsmetingen op verschillende afstanden, hoogtes en niveaus volkomen onzinnig zijn, gezien de vele afwijkingen?

Op zichzelf vertonen de resultaten van de geluidsmetingen een consistent beeld. Maar het is natuurlijk wel zo dat de resultaten op diverse afstanden en hoogtes vanaf het spoor verschillend zijn en dat berekeningen en metingen altijd niet altijd exact hetzelfde beeld opleveren.

7

Hoeveel mensen hebben zich beziggehouden met deze geluidsmetingen?

Een meetploeg van TNO bestaat uit 2 tot 3 personen. Metingen zijn op verschillende dagen en verschillende locaties uitgevoerd, maar niet door steeds dezelfde meetploeg. Daarnaast zijn er ook mensen betrokken bij de analyse van de metingen en de rapportage. In totaal zijn ongeveer 8 personen van TNO bij de metingen betrokken geweest.

8

Hoeveel geld hebben alle geluidsmetingen en rapporten rond het tracé van de HSL-Zuid in totaal tot op heden gekost, dus inclusief alle personeelskosten, et cetera?

In totaal is door mijn Ministerie tot nu toe € 475 000,- euro uitgegeven voor de geluidsmetingen. Dit betreft alle kosten van TNO en ProRail. Dit is excl. de kosten die gemaakt zijn door de Gemeente Lansingerland ten behoeve van de geluidsmetingen die in opdracht van deze gemeente zijn verricht.

9

Welke maatregelen worden genomen om de overlast die door het huidige materieel wordt veroorzaakt, te reduceren?

Allereerst wil ik nogmaals aangeven dat er op het tracé van de HSL nog steeds sprake is van een tijdelijke situatie waarbij ook niet hogesnelheidstreinen over het tracé rijden. Dit materieel is inmiddels beduidend stiller. De eindsituatie zal ik toetsen aan het Tracébesluit en de genomen maatregelen. Zodra er voor de eindsituatie sprake is van een overschrijding ben ik bereid om door middel van het uitvoeren van een pilot te beoordelen, wat er voor aanvullende maatregelen bij een eventuele overschrijding bij de bakconstructie te Lansingerland, in de eindsituatie mogelijk zijn.

In eerste instantie zou in zo'n situatie gedacht kunnen worden aan maatregelen aan de infrastructuur. Hiertoe is inmiddels, om geen tijd te verliezen, aan ProRail opdracht gegeven om een Plan van Aanpak te

maken voor zo'n pilot. De pilot behelst het aanbrengen van maatregelen in een gedeelte van de bakconstructie te Lansingerland en het meettechnisch bepalen van de akoestische effectiviteit ervan. Hierbij zullen de effecten van het aanbrengen van raildempers, het plaatsen van absorberende elementen op de bovenbouw en/of het verbeteren van de absorptie van de wanden van de halfverdiepte open bak nader worden onderzocht. Tijdens de uitvoering van deze pilot is het belangrijk dat deze pilot antwoorden geeft op de effecten op de geluidniveaus voor de definitieve situatie. Ook vanuit die optiek zal er voor worden gezorgd dat zo snel mogelijk metingen worden uitgevoerd aan het hogesnelheidsmaterieel met hoge snelheid. Het is namelijk voor de definitieve situatie van belang dat eventuele maatregelen effectief en doelmatig zijn. Ook wordt een eventuele tijdelijke snelheidsverlaging onderzocht, maar ik verwacht dat, door het effect op een groot deel van de dienstregeling in Nederland, België en Frankrijk, de invoering van deze maatregel niet gewenst is.

10

Zijn er, naast aanpassing van het remsysteem en gladdere wielen, nog andere maatregelen aan spoor en / of materieel mogelijk, die een geluidsreductie kunnen opleveren? Zo ja, wat is het potentieel aan reductie en wat zijn de kosten daarvan?

Ik heb reeds aan het begin van dit jaar een bureauonderzoek laten uitvoeren naar eventuele mogelijkheden voor een geluidsreductie langs het HSL-Tracé.

De uitkomsten zijn vastgelegd in een rapport van Lloyds Register Rail Europe B.V., welke ik als bijlage bij deze brief meestuur.¹

11

Wat hebben alle geluidsreductiemaatregelen die tot dusverre rond de HSL-Zuid bij Lansingerland zijn genomen, in totaal gekost?

De geluidsreductiemaatregelen zoals geluidschermen, absorptiematerialen en dergelijke zijn tijdens de bouw een integraal onderdeel geweest van de bovenbouwkosten en de daarmee samenhangende contracten en zijn derhalve niet apart zichtbaar.

12

Hoe kan het dat de gemeente Lansingerland, die overduidelijk rijksbeleid heeft genegeerd door een nieuwbouwwijk te bouwen langs het tracé van de HSL-Zuid, nu nog geld kan vragen aan het Rijk voor geluidscompensatiemaatregelen? Is dit onder het nieuwe omgevingsrecht ook nog mogelijk?

Hoewel deze nieuwbouwwijk na het tot stand komen van het Tracébesluit is ontwikkeld, is hier geen sprake van negeren van rijksbeleid. De gemeente heeft de mogelijkheid om nieuwbouwwijken nabij spoorwegen aan te leggen. Echter, de gemeente moet met de planontwikkeling vanzelfsprekend wel voldoen aan de voorschriften in wet- en regelgeving. Namelijk, voor woningen die later worden gebouwd dan het onherroepelijk worden van het Tracébesluit zal de desbetreffende gemeente op basis van rekenmodellen moeten bepalen of aan de wettelijke normen zal worden voldaan. Indien niet aan de wet- en regelgeving wordt voldaan, is het aan de gemeente om op hun kosten passende maatregelen te treffen zodat wel aan de normen wordt voldaan.

Het nieuwe omgevingsrecht verandert hier verder niets aan.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

13

Is het mogelijk om de gemeente Lansingerland te vervolgen voor grove nalatigheid en de benodigde geluidscompensatiemaatregelen volledig voor rekening van de gemeente te laten komen? Zo nee, waarom niet?

Zie ook mijn antwoord op vraag 12.

14

Is er inmiddels, zoals aangekondigd, overleg geweest met de gemeente Lansingerland over de geluidsoverschrijding van de HSL-Zuid in Bergschenhoek? Zo nee, wanneer gaat dit plaatsvinden? Zo ja, wat waren de uitkomsten van dit gesprek?

Er is met vertegenwoordigers van de gemeente overleg geweest over de specifieke situatie te Lansingerland. In dat overleg zijn afspraken gemaakt over de vervolgaanpak.

Eén van de belangrijkste conclusies van het gesprek was dat de akoestische effecten van eventuele aanvullende geluidmaatregelen op dit moment onbekend zijn en dat aanvullend onderzoek nodig is. Daarnaast is geconstateerd dat deze maatregelen in ieder geval ook voor de eindsituatie effectief en doelmatig moeten zijn en zal de pilot met betrekking tot aanvullende maatregelen duidelijkheid moeten scheppen of en zo ja op welke manier een hogere geluidsbelasting in de eindsituatie teruggebracht kan worden.

Voor de maatregelen op de korte termijn zie mijn antwoord op vraag 9.

15

Wanneer kunnen de V250-treinen op het tracé van de HSL-Zuid worden ingezet?

NS Hispeed heeft mij laten weten dat zodra er voldoende toegelaten V250-treinen beschikbaar zijn, deze zullen worden ingezet op de dienstregeling op de HSL-Zuid. Een harde datum is op dit moment nog speculatie waar partijen zich niet aan wagen.

16

Per wanneer is de volledige dienstregeling gedekt met het nieuwe materieel?

Zie mijn antwoord op vraag 15.

17

Zijn de Thalys- en de V250-treinen op hoge snelheid stiller dan de huidige treinen?

De Thalys treinen rijden nu al op de HSL-Zuid en zijn derhalve ook een huidige trein en rijden al regelmatig op hoge snelheid.

Eind oktober 2010 heeft TNO geluidemissie metingen uitgevoerd aan het nieuwe Ansaldo V250-materieel tijdens testritten en aan de Thalystreinen op hoge snelheid. De geluidemissie van deze treinen is op hoge snelheid meer dan de huidige treinen die niet harder rijden dan 160 km/uur. Bij hoge snelheid is er sprake van een ander soort geluid, namelijk aerodynamisch geluid. Met name voor dit soort geluid zijn de huidige geluidsmaatregelen ontworpen.

18

Hoe groot is de kans dat met het definitieve hogesnelheidsmaterieel wel binnen de geluidsnormen zal worden gebleven? Kunt u dit onderbouwen?

Zoals ik bij mijn antwoord op vraag 19 heb aangegeven zullen er voor een juiste beoordeling van de geluidruimte en de effectiviteit van de geluidschermen eerst immisiemetingen moeten worden uitgevoerd. Deze metingen worden zo spoedig mogelijk uitgevoerd. Daarbij geldt wel de afhankelijkheid van de toelating en inzet van het nieuwe Ansaldo V250-materieel. Vanwege de mogelijkheid dat er in de eindsituatie een hogere geluidsbelasting zal zijn, zal de pilot met betrekking tot aanvullende maatregelen duidelijkheid moeten verschaffen of en zo ja op welke manier dit voor de eindsituatie weer omlaag gebracht kan worden.

19

Welke conclusies trekt u over het al dan niet halen van de geluidsnormen uit het inmeten van de AnsaldoBreda V250? Kunt u bij de beantwoording van deze vraag reageren op de conclusies uit het rapport Peutz van de Stichting Geen Gehoor ?

De meetresultaten aan de V250 laten, bij de metingen die ik eind vorig jaar heb laten verrichten, zien dat de geluidproductie bij hoge snelheid voldoet aan de verwachtingen waarmee gerekend is ten tijde van het tracébesluit. De effectiviteit van de geluidmaatregelen zoals de geluidschermen en de bakconstructie bij Lansingerland voor de passerende V250 op hoge snelheid dient nog nader onderzocht te worden, dan pas kan worden beoordeeld of de aannames waarop de conclusies in het rapport Peutz gebaseerd zijn, correct zijn.

20

Heeft u het rapport Peutz reeds geanalyseerd? Zo ja, welke conclusies trekt u uit het rapport en worden er naar aanleiding daarvan maatregelen genomen? Zo nee, wanneer wordt het rapport dan geanalyseerd?

Het rapport van Peutz beschrijft op basis van aannames de verwachte geluidssituatie bij volledig gebruik van de HSL. Zoals ik in mijn antwoord op vraag 19 heb aangegeven deel ik de conclusies in het rapport nog niet. De aanpak van mijn meetprogramma en de uitvoering van de pilot met betrekking tot aanvullende maatregelen, is er ondermeer op gericht om deze aannames ten aanzien van de effectiviteit van de geluidmaatregelen, met name voor de specifieke situatie te Lansingerland, bij hoge snelheid te onderzoeken. Via de gemeente Lansingerland zal ook het bureau Peutz in een vroeg stadium worden betrokken bij de uitwerking van deze metingen.

21

Is de planning om voor eind 2011 metingen te verrichten bij zowel Thalys als V250-materieel nog steeds haalbaar? Zo nee, waarom niet en wat wordt dan de planning?

Zoals ik heb aangegeven bij mijn antwoord op vraag 18 geldt hiervoor de afhankelijkheid van de toelating van het V250-materieel. Er zal worden gezorgd om dit zo spoedig mogelijk te bewerkstelligen. Zie tevens mijn antwoord op vraag 15.

22

Hoeveel weken of maanden duurt het, nadat de V250- en Thalystreinen op het tracé van de HSL-Zuid zijn gaan rijden, voordat de eindresultaten van de metingen bij het Thalys- en het V250-materieel geanalyseerd en bekend zijn?

Zodra de V250- en Thalystreinen regelmatig op hoge snelheid door Lansingerland rijden zal ik de geluidsmetingen, zonder de aanvullende maatregelen, direct laten uitvoeren. Daarna duurt het nog ca. 2 maanden

voordat de resultaten zijn geanalyseerd en ik u over de resultaten heb bericht. Ik wil daarbij opmerken dat de immissiemetingen moeten plaatsvinden binnen het meteoraam. Gezien de naderende winterperiode kan het dus enige tijd duren voordat er sprake is van de juiste windrichting en dergelijke om de metingen goed te kunnen uitvoeren. De eindresultaten van de metingen en de uitkomsten van de pilot met betrekking tot aanvullende maatregelen zullen naar verwachting medio 2012 gereed zijn.

23

Kunt u er voor zorgen dat nog dit najaar alle gegevens beschikbaar zijn en wordt besloten welke maatregelen worden genomen om beneden de afgesproken geluidswaarde te blijven?

Zoals ook uit mijn antwoord op vraag 22 blijkt geldt de afhankelijkheid van verschillende factoren. Een besluit over de juiste effectieve en doelmatige maatregelen is immers ook afhankelijk van de metingen voor de eindsituatie.

Er zal worden gezorgd om dit zo snel mogelijk uit te voeren, echter garanties kan ik nu onmogelijk geven. Daarnaast zal een besluit over eventuele aanvullende geluidmaatregelen weloverwogen moeten worden genomen. Er kunnen namelijk aanzienlijk financiële consequenties zijn, derhalve zal ook nadrukkelijk gekeken worden naar de doelmatigheid van eventuele maatregelen.

24

Kunt u vervolgens garanderen dat de nodige maatregelen met de grootst mogelijke spoed worden uitgevoerd, zodat op de kortst mogelijke termijn, uiterlijk op 31 december 2011, het geluid van de HSL-Zuid in Bergschenhoek definitief aan de afgesproken geluidswaarde voldoet?

Zie mijn antwoord op vraag 23.

25

Verwacht u dat de huidige geluidsmetingen gevolgen zullen hebben voor de geplande dienstregeling in 2012, omdat dan nog met de oude Traxx Fyra-treinen gereden wordt?

Nee, ik verwacht niet dat de huidige geluidsmetingen gevolgen zullen hebben voor de dienstregeling in 2012. Echter er is op dit moment nog niet met zekerheid te zeggen met welk type materieel de dienstregeling in 2012 er uit zal zien. Afhankelijk van de toelating en het inzetbaar worden van de V250 treinen zal de dienstregeling verder uitgebreid worden dan wel zullen de Traxx-locomotieven met het Prio-materieel vervangen worden.

26

Klopt het dat de geprognosticeerde dienstregeling uit het Tracébesluit op basis van de tot nu toe uitgevoerde onderzoeken nimmer kan worden geëffectueerd zonder dat er aanvullende geluidsbeperkende maatregelen zijn genomen of aanpassingen aan de dienstregeling zijn gedaan, omdat de geluidsbelasting altijd boven de voorkeursgrenswaarden zal komen?

Voor een juiste beoordeling van de geluidruimte en de effectiviteit van de geluidschermen voor de dienstregeling uit het Tracébesluit zullen er eerst immissiemetingen moeten worden uitgevoerd waarbij zowel de Thalys als de V250 met hoge snelheid moeten passeren. Pas als de resultaten van die metingen beschikbaar zijn en de resultaten van de pilot met betrekking tot de aanvullende maatregelen bekend zijn, kan ik een oordeel vormen

over de geluidbelastingen voor de eindsituatie. In mijn antwoord op vraag 9 heb ik aangegeven hoe daar mee zal worden omgegaan.

27

Op welke plekken langs het volledige tracé van de HSL-zuid wordt momenteel geluidsoverlast ervaren?

Op basis van de klachtenregistratie van ProRail kan geconcludeerd worden dat de meeste klachten tussen Rotterdam en Amsterdam voornamelijk zijn gemeld in de gemeenten Roelofsarendsveen, Rijpwetering, Hoogmade, Hazerswoude, Zoetermeer en Lansingerland. Tussen Rotterdam en Breda het aantal geregistreerde klachten geringer, hier betreft het voornamelijk de gemeenten Breda en Zevenbergse hoek.

28

Wordt op al die plekken onderzocht of de geluidsnormen worden overschreden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer worden de resultaten daarvan verwacht?

Er worden geen metingen bij alle afzonderlijke woningen worden uitgevoerd. Het meetprogramma richt zich op de verificatie van de aannames die in het rekenmodel gemaakt zijn ten aanzien van de geluidproductie en de geluidoverdracht. De open bakconstructie bij Lansingerland betreft een unieke situatie, daar vindt dus specifiek onderzoek plaats. Daarnaast zal nog op een beperkt aantal andere punten (maximaal 3) langs het tracé metingen naar de effectiviteit van de geluidsmaatregelen plaatsvinden.

Het meetprogramma is zo ingericht dat over deze aannames generieke uitspraken gedaan kunnen worden op basis van een beperkte set metingen. Deze generieke uitspraken gelden voor alle locaties langs de HSL.

Het tijdstip van de resultaten is afhankelijk van de uitkomsten uit de metingen voor de eindsituatie, zie ook mijn antwoord op vraag 22.

29

Is uit de metingen van TNO in Lansingerland ook een conclusie te trekken over de geluidhinder op andere plaatsen langs de HSL? Zo ja, welke? Zo nee, bent u dan bereid om daar waar het spoor bevolkingsconcentraties passeert, zoals Breda en Nieuwe Wetering, door TNO metingen te laten verrichten?

Vanwege de open bakconstructie is er in de gemeente Lansingerland sprake van een unieke situatie en is dit niet te vergelijken met andere locaties.

Zie verder mijn antwoord op vraag 28.