

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010

Nr. 115

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 juni 2010

In deze brief informeer ik u, mede namens de minister van VROM, over trillingen langs het spoor, zoals ik heb toegezegd naar aanleiding van de motie die tijdens het Nota-overleg op 14 december 2009 door de heer Aptroot c.s. werd voorgesteld (Kamerstuk 32 123 A, nr. 51). –

De tekst van de motie luidt als volgt:

De Kamer, gehoord de beraadslaging,

- *overwegende, dat met het intensiever gebruik van het spoor er klachten zijn over geluid en trillingen langs het spoor;*
 - *constaterende, dat er geen normen zijn voor trillingen veroorzaakt door treinvervoer;*
 - *spreekt als haar mening uit dat er voor trillingen langs het spoor normen moeten worden opgesteld;*
 - *spreekt als haar mening uit dat een inventarisatie moet worden gemaakt van spoortrajecten waar bebouwing dicht langs het spoor ligt en sprake is van substantiële klachten van omwonenden;*
 - *spreekt voorts als haar mening uit dat voor deze trajecten moet worden gemeten of sprake is van overtreding van geluidsnormen en trillingsnormen;*
 - *verzoekt de regering normen te stellen voor trillingen;*
 - *verzoekt de regering een inventarisatie en metingen te starten in 2010, te beginnen met de IJssellijn;*
 - *verzoekt de regering op basis van de resultaten zo nodig aanpassingsplannen op te stellen als geluid en/of trillingen de normen overschrijden;*
 - *verzoekt de regering voorts de Kamer daarover regelmatig te informeren, onder andere in de stukken behorende tot de begrotingscyclus,*
- en gaat over tot de orde van de dag.*

Op mijn verzoek hebben de indieners de motie aangehouden, zodat ik de gelegenheid kreeg om met mijn collega van VROM hierover te overleggen en met een gezamenlijke reactie te komen.

Normering trillinghinder

Er bestaat geen wettelijke normering voor trillingen en trillinghinder, maar dat betekent niet dat er geen normen zijn.

Het doel van het hebben van een «norm» is dat daarmee een ijkpunt beschikbaar is om gemeten of berekende trillingwaarden aan te toetsen; zijn de trillingen hoger dan de ijkwaarde dan is er mogelijk sprake van hinder of schade.

Dergelijke «ijkpunten» voor trillingen zijn beschikbaar: voor het bepalen en beoordelen van trillingen en trillinghinder wordt in Nederland sinds jaar en dag gebruik gemaakt van de richtlijnen inzake trillingen van de Stichting Bouwresearch¹. Deze richtlijnen bestaan uit drie delen, waarvan als het om overlast ten gevolge van trillingen gaat, de delen A en B relevant zijn:

- SBR-deel A: schade aan bouwwerken door trillingen,
- SBR-deel B: hinder voor personen in gebouwen door trillingen,
- SBR-deel C: storing aan apparatuur door trillingen.

De SBR-richtlijnen bevatten richtlijnen voor het meten en beoordelen van hinder als gevolg van trillingen. Voor het beoordelen van de mate van hinder bevatten de SBR-richtlijnen diverse streefwaarden die niet overschreden zouden moeten worden.

De vraag is nu of het ontbreken van een *wettelijke* normering nadelige gevolgen heeft bij het beoordelen van trillingen en trillinghinder in de dagelijkse praktijk. Omdat het voorstel van de heer Aptroot c.s. zich beperkte tot trillingen veroorzaakt door spoorverkeer, doe ik dat verder in deze brief ook.

Trillingen door spoorverkeer in de praktijk

Als het gaat om nieuwe infrastructuur wordt in het kader van de voorbereiding van het Tracébesluit door ProRail onder andere onderzoek gedaan naar trillingen en de mogelijke hinder daarvan. De berekende trillingen als gevolg van het project worden in de huidige praktijk getoetst aan de eerdergenoemde SBR-streefwaarden, en zo nodig worden, als onderdeel van het Tracébesluit, extra maatregelen getroffen om trillinghinder te beperken.

Tegen een Tracébesluit kan beroep worden ingesteld, zodat een rechter zich een oordeel kan vormen over het aspect trillingen, zowel ten aanzien van het onderzoek als ten aanzien van eventuele maatregelen. Dat is in de afgelopen jaren bij Tracébesluiten over spoorprojecten in meer of mindere mate voorgekomen, waarmee tevens de bruikbaarheid van de SBR-richtlijnen is komen vast te staan.

Waar het gaat om bestaande infrastructuur zal, in gevallen waar klachten daar aanleiding toe geven, de situatie eveneens op basis van de SBR-richtlijnen beoordeeld worden. Ingeval er metingen worden verricht geschiedt dat thans gebruikelijk volgens de methoden die zijn beschreven in de SBR-richtlijnen. De resultaten van metingen worden in de huidige praktijk beoordeeld op basis van de streefwaarden van de SBR-richtlijnen voor schade aan gebouwen en/of voor hinder voor personen.

Conclusies in relatie tot de motie Aptroot

De aangehouden motie Aptroot verzoekt de regering «normen te stellen voor trillingen». Uit de overwegingen van de motie blijkt dat gedoeld wordt op wettelijke normen voor trillingen als gevolg van treinverkeer.

¹ Vroeger werd wel de Duitse richtlijn DIN 4150 gehanteerd.

Op basis van het voorgaande zie ik hiervoor geen reden. In de huidige praktijk werken de streefwaarden uit de SBR-richtlijnen als normerende ijkwaarden. Bovendien zou het introduceren van wettelijke normen voor trillingen leiden tot meer regeldruk en een verdere juridificering van de besluitvorming over infrastructuur, hetgeen slecht past bij de doelen die ik – en de Kamer – nastreven met het programma «Sneller en Beter» (uitwerking voorstellen commissie Elverding).

Op verzoek van de Vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat (gedaan tijdens het Algemeen Overleg over diverse Spoorzaken op 18 mei 2010) heb ik nog gekeken naar de mogelijkheid om wetgeving op het gebied van trillingen op te nemen in de nieuwe geluidwetgeving (SWUNG), zoals die nu bij de Tweede Kamer ligt. Dit is echter een optie waarvoor ik niet wil kiezen. De huidige richtlijnen zoals opgesteld door de SBR werken – zoals hierboven ook aangegeven – goed. Het opnemen van wettelijke normen voor trillingen in de geluidregelgeving is mogelijk, maar leidt tot extra regeldruk. Door een consequente toepassing van een helder kader als de SBR-richtlijnen kan een even goede bescherming tegen overlast worden verkregen zonder de hier genoemde nadelen.

In de aangehouden motie Aptroot wordt ook verzocht om een inventarisatie en metingen te starten in 2010, te beginnen met de IJssellijn. Daarnaast hebben enkele Twentse gemeenten (Oldenzaal, Hengelo en Borne) klachten over trillingen onderzocht. Voor de IJssellijn en de spoorlijn Deventer–Almelo is een metingenprogramma voor trillingen vastgelegd in april 2000 door mijn ambtsvoorganger, in het kader van het besluit om geen nieuwe Noord-oostelijke verbinding van de Betuweroute naar Twente aan te leggen (het zogenaamde NaNOV besluit, Kamerstuk 22 589, nr. 157). Ter uitvoering van dat besluit heeft ProRail in 2003 trillingmetingen gedaan langs de IJssellijn en langs de spoorlijn Deventer–Almelo; over de resultaten heeft ProRail toen overleg gevoerd met de betrokken gemeenten en provincies. Volgens het zogenaamde NaNOV-besluit zullen die metingen herhaald worden als en wanneer de samenstelling van het treinverkeer substantieel veranderd is doordat er meer goederentreinen rijden. Naar aanleiding van de motie Aptroot heb ik ProRail gevraagd om die tweede ronde trillingmetingen naar voren te halen en nog dit jaar uit te voeren, en om aansluitend met de betrokken gemeenten en provincies daarover overleg te voeren.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings