

Vergaderjaar 2009–2010

22 026

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

Nr. 320

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juli 2010

Tijdens het Algemeen Overleg over onder andere de HSL-Zuid van 18 mei 2010 (kamerstuk 22026/22589, nr. 319) heb ik toegezegd u te informeren over de resultaten van de geluidsmetingen die ik heb laten verrichten aan het stilgemaakte tijdelijke materieel op de HSL-Zuid. In deze brief zal ik op de meetresultaten ingaan en mijn reactie daarop geven. Ook treft u als bijlage het TNO-rapport van 25 juni 2010 genaamd «Geluidemissiemeting van aangepaste Priorijtuigen op het HSL-spoor» aan.¹

In hetzelfde AO heb ik toegezegd om ook te reageren op het onderzoek dat in opdracht van de gemeente Lansingerland door DCMR is uitgevoerd. Ten slotte wil ik in deze brief mijn reactie geven op de afspraken die in 2001 zijn gemaakt inzake de wijziging van het alignment.

Geluidmetingen tijdelijk stilgemaakt materieel (HST-Prio)

De HST-Prio rijkstroken waren tot voorjaar 2010 schijfgeremd met een toegevoegde gietijzeren blokrem. Per 6 juni 2010 is deze toegevoegde blokrem van de momenteel op de HSL rijdende rijkstroken afgeschakeld en zijn de wielen gladder gemaakt. Op 16 juni 2010 heeft TNO metingen verricht op één locatie aan het stillergemaakte materieel. Deze meetresultaten geven inzicht in de geluidsproductie van dit (tijdelijke) materieel op het specifieke spoor van de HSL-Zuid.

De metingen in Schiebroek tonen aan dat op het oostelijke spoor een 9 dB(A) lagere waarde voor het passagegeluid van een Prio-rijtuig is gevonden t.o.v. de metingen van vorig jaar. Op het westelijke spoor bedroeg dit 5 dB(A).

Dat betekent dat de verwachtingen die ik vorig jaar uitsprak (5 à 7 dB(A) geluidsreductie) ruimschoots zijn waargemaakt door de getroffen maatregelen.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De afwijking tussen de meetresultaten op het oostelijke en het westelijke spoor zijn volgens TNO te verklaren door het verschil in railruwheid tussen het westelijke en het oostelijke spoor ter hoogte van de meetlocatie in Schiebroek in juni 2010. Het lokaal ruwere westelijke spoor maskeert op de meetlocatie deels de geluidwinst die met de ombouw van de Prio-rijtuigen gehaald is. Dit resultaat toont aan dat voor de geluidmaatregel «akoestisch slijpen» een effectieve maatregel is, maar wel regelmatig gemonitord moet worden om het spoor zo stil mogelijk te houden.

Ik heb dan ook ProRail opdracht gegeven deze monitoring te intensiveren en in contact te treden met Infrasppeed. Op basis van de gemeten geluidreductie van de Prio-rijtuigen concludeert TNO dat de Prio-rijtuigen in de stilste categorie, net als al het schijfgeremde materieel van NS, kan worden ingedeeld.

TNO heeft om een uitspraak te kunnen doen over de huidige geluidssituatie, aanvullende immissieberekeningen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat conform mijn eerdere verwachtingen, die ik met u heb gedeeld in mijn brief van 10 maart 2010 (kamerstuk 22 026, nr. 306), voor het kalenderjaar 2010 binnen de berekende geluidbelasting uit het Tracébesluit wordt gebleven.

Voor 2011 is op dit moment nog geen uitspraak mogelijk. Dit komt doordat de instroom en de geluidsproductie van de AnsaldoBreda treinen nog onzeker zijn.

De geluidemissie wordt conform mijn toezegging tijdens het AO van 18 mei 2010 in juli/augustus gemeten. Daarna zal op basis van de dan geldende prognose met betrekking tot dienstregeling, materieelinzet e.d. een berekening voor het kalenderjaar 2011 worden gemaakt.

DCMR-rapport «geluidmetingen HSL in Lansingerland»

In het eerdergenoemde AO hebben wij ook kort stil gestaan bij de metingen die door DCMR zijn verricht. Het betrof toen nog een conceptnotitie, maar inmiddels heb ik het eindrapport ontvangen. Door DCMR is bij vijf woningen langs de HSL-Zuid het geluid gemeten. In het rapport worden de meetresultaten vergeleken met strengere grenswaarden dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A), waardoor DCMR andere conclusies trekt dan TNO.

Laat ik één toezegging die ik in het AO van 18 mei 2010 heb gedaan, nogmaals benadrukken. Ik respecteer in elk geval de waarden uit het Tracébesluit (voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) of verleende hogere waarden), ondanks dat daar geen wettelijke verplichting voor is. Als blijkt dat deze waarden in de eindsituatie met V250-treinen niet nageleefd kunnen worden, zijn aanvullende (infrastructurele) maatregelen noodzakelijk. Ik zal daarbij vanzelfsprekend de doelmatigheid in ogenschouw moeten nemen, waarbij ik ook rekening zal houden met afspraken die hierover in het verleden gemaakt zijn.

Ik beoordeel de geluidbelasting, net als bij de systematiek die gaat gelden bij de naleving van de geluidproductieplafonds, aan de hand van een kalenderjaar,

Door DCMR zijn vier scenario's uitgerekend voor vijf locaties, twee daarvan zijn voor mij relevant. Dat is de huidige tijdelijke situatie, waarvan TNO concludeert dat er momenteel geen overschrijding plaats vindt, zoals ik eerder in deze brief meldde. Het andere relevante scenario is de eindsituatie en die kan ik pas beoordelen nadat de metingen aan de AnsaldoBreda treinen in juli/augustus hebben plaatsgevonden.

De aanname ten aanzien van de stilgemaakte HST-Prio materieel blijkt inmiddels niet juist te zijn, want op basis van het onderzoek van TNO blijkt de geluidreductie niet 4 dB(A), maar gemiddeld 7 dB(A).

Daarnaast heb ik geconstateerd dat twee van de vijf locaties recente nieuwbouwlocaties zijn. Deze nieuwbouwwoningen zijn, mogelijk niet geheel toevallig, ook de woningen waar de hoogste geluidbelastingen zijn gemeten door DCMR. De onderliggende bestemmingsplannen van deze nieuwbouwlocaties zijn later vastgesteld (2002 en 2006) dan het onherroepelijk worden van het Tracébesluit HSL-Zuid.

Tot slot zijn voor een goede inschatting van de eindsituatie met name nog metingen aan het toekomstige hogesnelheidsmaterieel van AnsaldoBreda noodzakelijk. De inschattingen en berekeningen die nu zijn gemaakt zijn erg prematuur en zijn in mijn ogen onvoldoende onderbouwd.

Wijziging alignement

Zoals ik heb toegezegd zou ik nog terugkomen op de afspraken die zijn gemaakt met de Gemeente Lansingerland in de aanlegfase van de HSL-Zuid.

Na overleg is tussen de toenmalige gemeente Bergschenhoek en het projectbureau HSL-Zuid van Rijkswaterstaat een akkoord bereikt over de verhoging van de halfverdiepte open bak (HVOB) mits er aan een voorwaarde zou worden voldaan. In Rijkswaterstaat-documentatie (ZHM\216728) is deze voorwaarde als volgt omschreven:

«Het college van Bergschenhoek heeft in haar vergadering van 15 januari 2001 een positieve houding ingenomen ten aanzien van een verhoging van de halfverdiepte open bak met 40 cm en de kruisende wegviaducten met 40 tot 50 cm, onder de nadrukkelijke – door het Projectbureau geaccepteerde – randvoorwaarde dat de geluidscontouren gelijk blijven, zelfs als die (ver) onder de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) liggen.»

Middels een Rijkswaterstaat-rapport (PBNO\592011) uit 2004 is aangetoond dat bij de doorgevoerde wijzigingen van het alignement de geluidscontouren gelijk blijven (ze worden in een aantal gevallen zelfs beter) ten opzichte van de situatie in het tracébesluit.

Het rapport uit 2004 toont aan dat de bestuurlijke afspraak met het college van Bergschenhoek ruimschoots nagekomen wordt. Anders gezegd toont het rapport aan dat indien het alignement niet was gewijzigd de geluidbelastingen van de omliggende woningen momenteel hoger zouden zijn. Hiermee is wat mij betreft duidelijk dat wordt voldaan aan de eerder gemaakte afspraak.

Kortom: de eerdere afspraak met de toenmalige gemeente Bergschenhoek ben ik nagekomen en gezien de werking van de normen uit de geluidwetgeving blijf ik vasthouden aan 57 dB(A) of eerder verleende hogere waarden. Voor woningen die later zijn gebouwd dan het onherroepelijk worden van het Tracébesluit is het aan de gemeente om op dat moment op basis van rekenmodellen te bepalen of aan de wettelijk normen wordt voldaan. Daarbij hoort ook een doelmatigheidstoets. Als het niet mogelijk is om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen is het de verantwoordelijkheid van de gemeente om een hogere waarde vast te stellen.

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