

Vergaderjaar 2013–2014

22 026

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

Nr. 464

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 september 2014

Zoals aangekondigd in mijn brief d.d. 28 februari 2014 (Kamerstuk 22 026, nr. 453) heb ik een analyse laten maken van de metingen die in 2013 zijn verricht voor de geluidsproblematiek van de HSL-Zuid en de wijze waarop daarmee kan worden omgegaan. Ik heb u toegezegd om u in het voorjaar van 2014 nader te informeren. Deze analyse heeft gezien de complexiteit van het vraagstuk meer tijd gekost. In deze brief is eerst de omvang van de geluidsproblematiek aangegeven. Vervolgens staat aangegeven hoe geborgd wordt dat de HSL-Zuid past in de wettelijke geluidssystematiek. Ten slotte wordt weergegeven hoe met de uitkomsten van de analyse wordt omgegaan. Vanwege de lange voorgeschiedenis en de uitloop is goede communicatie met en participatie van de betrokken gemeenten en bewoners van des te groter belang. De communicatie met de gemeenten is de laatste periode versterkt en samen met de gemeenten wil ik ook de bewoners goed betrekken.

Omvang geluidsproblematiek

Uit metingen blijkt dat de bij aanleg van de HSL-Zuid getroffen geluidmaatregelen een kleiner geluidreducerend effect hebben dan de rekenmodellen destijds voorspeld hebben. Dit heeft te maken met de unieke constructie van een betonnen baan in combinatie met transparante geluidsschermen: door reflecties ontsnapt het geluid alsnog.

Inmiddels heeft TNO op grond van deze metingen een inschatting gemaakt van het geluid langs de gehele HSL-Zuid van ca. 90 kilometer. Hierbij is uitgegaan van de dienstregeling en snelheden tot 300 km/u zoals die in het eindbeeld van het Tracébesluit staan. TNO concludeert dat overschrijdingen ten aanzien van de voorkeurswaarde in het Tracébesluit

zouden plaatsvinden bij 633 woningen in 10 gemeenten.¹ Daarvan zijn 303 woningen na vaststelling van het Tracébesluit gebouwd. De overschrijdingen liggen tussen de 1 en 6 dB ten aanzien van de voorkeurswaarde in het Tracébesluit (57 dB(A)). Bij ca. 500 woningen is de voorziene overschrijding ten aanzien van de voorkeurswaarde beperkt tot 1 à 2 dB.

De overschrijdingen doen zich op dit moment nog niet in deze mate voor. Dit heeft er vooral mee te maken dat er met minder treinen en een lagere snelheid gereden wordt dan in het Tracébesluit voorzien was.

Wettelijk kader

Voor de in het Tracébesluit vastgelegde voorkeurswaarden gold destijds, en ook op dit moment, geen wettelijke nalevingsplicht. Er geldt inmiddels wel een wettelijke nalevingsplicht vanuit de Wet milieubeheer (naar aanleiding van SWUNG). Er is op dit moment geen sprake van een overschrijding van de wettelijke normen. Mijn voorgangers en ik hebben echter toegezegd om de grenswaarde van het Tracébesluit (57 dB(A)) te willen respecteren met als randvoorwaarde dat de maatregelen doelmatig moeten zijn. Daarmee is beoogd dat de kosten in verhouding moeten staan tot de mate van overschrijding ten opzichte van het Tracébesluit en de effectiviteit van de maatregel.²

In 2012 zijn voor alle hoofdspoorwegen in Nederland geluidproductieplafonds vastgelegd. Deze geven de maximale geluidsproductie weer op punten die langs de spoorlijn liggen. Voor de HSL-Zuid en andere recente projecten zijn deze gebaseerd op de gegevens uit het Tracébesluit. Er geldt een wettelijke verplichting om te voldoen aan deze plafonds. Dit wordt aangetoond met berekeningen op basis van een wettelijk reken- en meetvoorschrift. Volgens deze berekeningen blijft de geluidproductie van de HSL-Zuid binnen de vastgestelde plafonds

Uit de metingen volgt dat het reken- en meetvoorschrift aangepast moet worden. De metingen lieten in de praktijk namelijk andere waarden zien dan vanuit het voorschrift berekend. Daarom wordt het reken- en meetvoorschrift bijgesteld. Daarvoor ligt nu de bijbehorende adviesvraag bij het RIVM. Door deze aanpassing wordt bij de naleving van de geluidproductieplafonds rekening gehouden met de uitkomsten van de metingen. Met deze aanpassing kunnen gemeenten zich bij de ontwikkeling van nieuwbouw weer geheel baseren op het reken- en meetvoorschrift.

Acties naar aanleiding van de uitkomsten

Het reken- en meetvoorschrift wordt aangepast, zoals hierboven beschreven staat. Vanwege de unieke situatie van de HSL-Zuid, wil ik echter meer maatregelen treffen. Zoals aangegeven hebben mijn voorgangers en ik toegezegd om de grenswaarde van het Tracébesluit (57 dB(A)) te willen respecteren mits doelmatig. De eerste inschatting van de kosten die nodig zouden zijn om alle overschrijdingen bij de 633 woningen weg te nemen komt rond de € 150 tot € 200 miljoen.

Deze kosten zijn zo hoog, dat een afweging tussen de kosten en baten van de maatregelen nodig is. Het is niet mogelijk om in alle gevallen aan de

¹ Bij de analyse is uitgegaan van bestaande bouw en van nieuwbouwwoningen waarvan de fundering op 1-1-2014 aanwezig was. In het proces met de gemeenten wordt dit nader getoetst. Woningen die later gebouwd zijn, maar al wel in een bestemmingsplan bestemd of vergund waren, maken geen deel uit van de analyse.

² Zie ook brieven van 25 april 2013 (Kamerstuk 22 026, nr. 399), 16 oktober 2013 (Kamerstuk 22 026, nr. 434) en 28 februari 2014 (Kamerstuk 22 026, nr. 453).

voorkeurswaarde (57 dB(A)) te voldoen zonder enorme investeringen. Mijn inzet is daarom gericht op de grotere knelpunten en hiervoor een substantieel budget ter beschikking te stellen. Het richten op de grotere overschrijdingen (zoals 3dB en hoger) is logisch, gezien de wijze waarop het geluid waargenomen wordt. Vuistregel bij akoestisch onderzoek is dat een verandering van het geluidsniveau met 1 à 2 dB voor het menselijk oor nauwelijks waarneembaar is.

In gesprek met de gemeenten waar overschrijdingen voorkomen, wordt het proces inclusief een goede afstemming met de betrokken burgers verder ingericht teneinde te komen tot een adequaat en gedragen pakket met maatregelen. Hoewel ik u nu al had willen informeren over een gedragen pakket aan maatregelen, is gezien de complexiteit van het vraagstuk en de wenselijkheid van een goede afstemming met betrokken gemeenten en hun inwoners, zeker nog een aantal maanden nodig.

De constructieve contacten met de gemeenten bieden voldoende aanknopingspunten om begin 2015 een concreet en afgestemd maatregelenpakket voor te kunnen leggen. Een constructieve houding bij alle betrokkenen is nodig om met elkaar dit langlopende dossier af te kunnen sluiten en gepaste maatregelen te kunnen nemen voor de omwonenden. Over de concrete uitwerking en de voortgang in het proces wordt u voor het einde van het kerstproces geïnformeerd.

Ik vertrouw erop u met deze brief voldoende geïnformeerd te hebben over de uitkomsten van de analyse en de wijze waarop met deze uitkomsten wordt omgegaan.

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