

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1691

Vragen van de leden **Amhaouch** en **Van Toorenburg** (beiden CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *trillingsoverlast door het spoor bij Rosmalen* (ingezonden 14 maart 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 9 april 2018)

Vraag 1

Heeft u het bericht gelezen dat de bewoners langs het verhoogde spoor in Rosmalen bijzonder veel overlast ervaren door trillingen die door het spoor worden veroorzaakt?¹

Antwoord 1

Ja. Voor een beter begrip van de verdere beantwoording licht ik eerst de situatie in Rosmalen toe. De klachten geuit door een aantal bewoners van Rosmalen hangen samen met het project van de omlegging van de Zuid Willemsvaart. Dit project van Rijkswaterstaat had tot doel de bevaarbaarheid en de bereikbaarheid voor de scheepvaart tussen de Maas en Den Dungen te waarborgen. Ten behoeve van die omlegging diende de bestaande spoorlijn Den Bosch – Nijmegen over een tracé van 1,3 km te worden heringericht. De herinrichting bestond eruit dat de spoorlijn die op maaiveldniveau was aangelegd op een talud is geplaatst. Tevens is een geluidscherm geplaatst. De werkzaamheden aan dit talud zijn in de periode 2010–2012 uitgevoerd. Voor dit project is een Tracébesluit vastgesteld op 23 juli 2008. In dit Tracébesluit is het onderwerp (spoor)trillingen niet opgenomen. Het was de verwachting van experts dat door het aanleggen van een spoorlijn op een talud de trillinghinder zou verminderen vanwege de extra dempende massa van dit talud. De Beleidsregel trillinghinder spoor was nog niet van kracht (inwerking getreden in 2012) waardoor er geen metingen vooraf zijn uitgevoerd en achteraf geen oplevtoets is uitgevoerd.

Vraag 2

Is het u bekend dat sinds november 2012 een 40-tal inwoners van Rosmalen (ernstige) overlast van trillingen ervaren van het aangepaste en opgehoogde spoor in Rosmalen, vanwege de omlegging van de Zuid-Willemsvaart?

¹ <https://www.bd.nl/den-bosch-e-o/hoge-nood-langs-het-verhoogde-spoor-in-rosmalen~ab1d08ad/>

Antwoord 2

Ja. Na oplevering van het spoor in 2012 zijn er (op verzoek van de bewoners) door adviesbureau Peutz metingen naar trillingen uitgevoerd. De gemeten niveaus zijn dusdanig dat hinder door trillingen aanneemelijk is. Betreffend onderzoek was echter niet gericht op het vaststellen of de verhoogde trillingsniveaus een gevolg waren van de aanpassing aan het spoor.

Vraag 3

Bent u het eens met de conclusie dat er sprake is van (ernstige) overlast door trillingen die door de aanpassing en ophoging wordt veroorzaakt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Om te bezien of de aanpassing en de ophoging van het spoor extra overlast heeft veroorzaakt in Rosmalen is een nader onderzoek uitgevoerd, het zogenaamde postdictie-onderzoek. Dit onderzoek was erop gericht om een vergelijking te maken tussen de situatie voor en na aanpassing van het spoor en zo vast te stellen of de aanpassing van het spoor tot een voelbare (30%) verhoging van het trillingsniveau heeft geleid. Hiermee wordt in essentie de nu geldende Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts) met terugwerkende kracht toegepast op dit project, met dien verstande dat het in dit geval niet mogelijk was om een nulmeting uit te voeren omdat het project al was gerealiseerd. Wordt normaliter een nulmeting uitgevoerd en modelmatig de na-situatie ingeschat, nu zijn nametingen uitgevoerd en is met een soortgelijk model de nul-situatie ingeschat.

Het onderzoek concludeert dat het op gebiedsniveau niet aanneemelijk is dat er extra overlast is opgetreden door de aanpassing van het spoor (kans van 79% dat er geen sprake is van een toename van 30%). De onderzoekers achten het zelfs waarschijnlijker dat de trillingsniveaus lager zijn dan voor de aanleg. Naast een algemene uitspraak op gebiedsniveau is in het onderzoek (mede door de inbreng van de vertegenwoordigers van de bewoners) ook rekening gehouden met lokale spoortechnische zaken. Op basis van deze aanvullende analyse is voor drie woningen berekend dat de kans op een toename van de trillingen met meer dan 30% groter is dan voor de andere woningen, namelijk 50%.

Vraag 4

Kunt u uiteenzetten waarom bij de start de verantwoordelijkheid voor het trillingsprobleem sterk werd gevoeld door Rijkswaterstaat, het ministerie en ProRail en waarom dat nu niet meer zo is?

Antwoord 4

Ik voel mij nog altijd verantwoordelijk voor dit dossier dat nog niet is gesloten (zie ook antwoord 5). Ik ben mij bewust van de zorgen die bewoners hebben. Mijn ministerie is sinds 2014 tot heden in gesprek met vertegenwoordigers van de bewoners (zie vraag 10). Ten tijde van de besluitvorming van het Tracébesluit omlegging Zuid Willemsvaart (23 juli 2008) was er geen specifieke regelgeving op het gebied van spoortrillingen. In 2012 is nieuw beleid op dit gebied vastgesteld met de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts). Op het moment dat de bewoners klachten hebben geuit, was de Beleidsregel trillinghinder spoor juist in werking getreden. Vanwege deze bijzondere samenloop is besloten deze beleidsregel met terugwerkende kracht alsnog toe te passen op de situatie in Rosmalen en is het postdictie-onderzoek uitgevoerd.

Vraag 5

Klopt het dat er geen verdere maatregelen worden overwogen en dat de betrokken bewoners alleen nog een beroep op nadeelcompensatie kunnen doen? Zo ja, wat is het motief om nu te staken met het verder zoeken naar oplossingen of het nemen van mitigerende maatregelen?

Antwoord 5

Op basis van het postdictie-onderzoek wil ik bij drie woningen onderzoeken of er doelmatige maatregelen te treffen zijn omdat niet is uit te sluiten dat hier een voelbare toename van trillingen is opgetreden door de aanpassing van het spoor. Dit betreft overigens ook de woning uit het krantenartikel. Van

belang om op te merken is dat uit het onderzoek ook kan volgen dat er geen doelmatige of doeltreffende maatregelen te treffen zijn (bijvoorbeeld omdat ze te duur zijn of de trillingen niet voelbaar reduceren), in dat geval kunnen de bewoners een beroep doen op nadeelcompensatie. Voor de overige 37 woningen, waarvoor niet aannemelijk is dat er sprake is van een voelbare toename van trillingen, heb ik dan ook geen grondslag om maatregelen te treffen.

Vraag 6

Deelt u de mening dat initiatiefnemers (Rijkswaterstaat, het ministerie en ProRail) in eerste instantie verantwoordelijk zijn voor een goede voorbereiding van een dergelijk werk, ook ten aanzien van trillingen en dat dit in principe los staat van de Beleidsregel Trillingen Spoor? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Ja. Ook als er geen specifieke regelgeving van kracht is dan moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening bij een Tracébesluit door de initiatiefnemers aandacht worden geschonken aan de omgevingseffecten. In dit specifieke geval hebben experts de verwachting gehad dat de aanleg van een talud geen effect zou hebben op het trillingsniveau omdat met het talud een extra dempende massa is geïntroduceerd. Daarom is in het Tracébesluit het onderwerp spoortrillingen niet meegenomen.

Vraag 7

Deelt u de mening dat bij gebrek aan een echte nulmeting en de tegenstrijdige beoordeling van de zogenaamde postdictie, het risico alsdan bij de initiatiefnemers dient te liggen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Nee. Ten tijde van het nemen van het Tracébesluit in 2008 was de Bts niet in werking en was er dus ook geen verplichting tot het uitvoeren van een nulmeting.

De initiatiefnemers en mijn ministerie hebben zich vervolgens gezien het gegeven dat een nulmeting niet meer mogelijk was, maximaal ingespannen om de invloed van het aanleggen van het talud op trillingsniveaus in kaart te brengen. De postdictie is uitgevoerd door een gerenommeerd adviesbureau op trillingsgebied.

Een ander bureau met ruime expertise op trillingsgebied heeft een second opinion uitgevoerd. Er is in mijn ogen dan ook geen sprake van een tegenstrijdige beoordeling van de postdictie. Dit is een betrouwbaar rapport waar ik mijn vervolgacties op kan baseren.

Vraag 8

Is het gebruikte model van een postdictie wetenschappelijk geaccepteerd en is er overeenstemming met de betrokken bewoners over de invulling van dat model?

Antwoord 8

Op dit moment is er geen wettelijk voorgeschreven meet- en rekenvoorschrift noch een voorgeschreven wetenschappelijk geaccepteerd model. De postdictie is uitgevoerd en getoetst door gerenommeerde adviesbureaus op trillingsgebied. Ik heb geen reden te twijfelen aan het gebruikte model. Een dergelijk model kent onzekerheden, daarom wordt in het rapport een uitspraak gedaan over de kans dat er een toename van de trillingen heeft plaatsgevonden met meer dan 30%.

Er is niet met de bewoners overlegd over de invulling van het model. De invulling van het model is de verantwoordelijkheid van de onafhankelijke onderzoekers. Wel zijn de resultaten met een vertegenwoordigend comité van de bewoners gedeeld en zijn de resultaten toegelicht. Naar aanleiding hiervan is de rapportage aangepast en zijn extra analyses uitgevoerd.

Vraag 9

Is het u bekend dat de bewoners een eigen meting naar de trilling hebben uitgevoerd? Zo ja, wat is uw visie op die meting?

Antwoord 9

Ik ben hiermee bekend. In het onderzoek van de bewoners zijn metingen uitgevoerd aan woningen. Eén woning waar het spoor nog op maaiveld ligt wordt beschouwd als de nulsituatie. Hiermee worden een aantal woningen dicht bij de verhoogde spoorweg vergeleken. Dit zijn dezelfde drie woningen waarvan ik op grond van de uitgevoerde postdictie vast heb gesteld dat het niet is uit te sluiten dat hier een voelbare toename van de trillingen heeft plaatsgevonden (zie vraag 5).

In het onderzoek van de bewoners wordt (voor de maatgevende trillingsrichting) geen verschil gevonden tussen de nulsituatie woning en de drie woningen bij de verhoogde spoorweg. In dat onderzoek wordt dus niet aangetoond dat er bij deze woningen dicht bij de spoorweg een toename van trillingen heeft plaatsgevonden als gevolg van de aanpassingen van het spoor. Dit verandert echter niets aan mijn inzet om op basis van de postdictie voor deze woningen te onderzoeken of er doelmatige maatregelen getroffen kunnen worden.

Vraag 10

Bent u bereid om opnieuw in overleg te treden met de betrokken bewoners, aangezien Rijkswaterstaat, ProRail en het ministerie een eerste verantwoordelijkheid hebben en houden voor de realisatie van dit verhoogde spoor?

Antwoord 10

Medewerkers van mijn ministerie hebben het afgelopen najaar met het Klein Comité (die de bewoners vertegenwoordigen) de uitkomsten van het postdictie-onderzoek en de voorgestelde vervolgstappen besproken. Ik heb het comité hierover op 19 december 2017 schriftelijk geïnformeerd. Naar aanleiding van deze brief hebben medewerkers van mijn ministerie op 14 maart jl. het Klein Comité nogmaals mondeling de conclusies toegelicht en aangeboden dit ook aan de direct betrokken bewoners toe te lichten. Uiteraard blijf ik ook bereid, als nieuwe informatie beschikbaar komt, opnieuw naar deze zaak te kijken.