

Vergaderjaar 2015–2016

22 026

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

Nr. 482

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 oktober 2015

Zoals aangekondigd in mijn brief van 27 mei 2015¹ informeer ik u hierbij over de maatregelen om de geluidhinder van de HSL-Zuid te verminderen.

Bij ingebruikname van de HSL-Zuid bleek dat de reeds geplaatste geluidschermen onvoldoende effect hebben, omdat de combinatie van betonnen baan en transparante schermen het geluid als het ware de baan uit doet kaatsen.² Mijn voorgangers en ik hebben toegezegd om de voorkeurswaarde geluid van het Tracébesluit (TB) te willen respecteren, met als randvoorwaarde dat de maatregelen doelmatig moeten zijn. Nader onderzoek wees uit dat € 150 tot € 200 miljoen nodig is om alle woningen te beschermen tot de gewenste waarde, rekenend met de hoeveelheden en snelheden van de treinen zoals bij het TB was voorzien in 1998. Inmiddels is deze vervoersprognose echter naar beneden bijgesteld. Richtend op de grootste knelpunten is € 50 tot € 70 miljoen uitgetrokken³, waarna samen met bewoners is gezocht naar maatregelen die passend zijn voor de situatie.

In deze brief ga ik in op de opgedane ervaringen van de bewonersavonden, de geluidmaatregelen die naar aanleiding hiervan aan de infrastructuur worden getroffen, en de toekomstige borging van geluidbescherming in de wet.

Bewonersavonden

Mede gelet op de lange voorgeschiedenis en de zorgen van bewoners heb ik communicatie met en participatie van de betrokken gemeenten en bewoners voorop gesteld in het proces. In het voorjaar zijn de gemeenten

¹ Kamerstuk 22 026, nr. 478

² Kamerstuk 22 026, nr. 306

³ Kamerstuk 22 026, nr. 476

met de meeste overlast bezocht om te luisteren hoe de situatie ter plaatse wordt ervaren. Bewoners hebben veel voorstellen gedaan voor verbetering. De avonden hebben veel inzicht geboden in de ervaren overlast, in aanvulling op het wettelijk kader dat uitgaat van berekeningen. In Lansingerland is in aanvulling op de bewonersavond een co-creatieproces gestart met de stichting « Stop Geluidsoverlast HSL», bewoners, medewerkers van de gemeente Lansingerland, ProRail en het ministerie, waarin maatregelen tegen de geluidsoverlast zijn uitgewerkt.

Graag wil ik mijn waardering uiten voor de betrokkenheid en inzet van alle omwonenden, het open gesprek met de bestuurders, en de begeleiding van de onafhankelijk voorzitter van het participatieproces, dhr. P.J. Biesheuvel. Door deze betrokkenheid kan het gereserveerde budget zoveel mogelijk effect sorteren voor de omgeving.

Van de inbreng op deze avonden heeft de onafhankelijk voorzitter een verslag opgesteld, waarvan u reeds op de hoogte bent gesteld.⁴ De meest reële voorstellen van de bewonersavonden zijn door Movares doorgerekend op geluidseffecten.⁵ Naar aanleiding van het verslag en het rapport van Movares is een reactie opgesteld, waarin is beoogd om alle vragen en suggesties van een antwoord te voorzien. U vindt deze reactie als bijlage bij deze brief.⁶ Daarbij is per gemeente een schets gemaakt van de mogelijkheden.

Maatregelenpakket

Het pakket is ambtelijk en bestuurlijk besproken met de betrokken gemeenten. De gemeenten zijn in de gelegenheid gesteld, desgewenst ondersteund door lenM, de bewoners en de gemeenteraad te consulteren. De maatregelen zijn vastgesteld na Bestuurlijk Overleg met de betrokken gemeenten.

Ter vaststelling van de maatregelen zijn de volgende overwegingen bepalend geweest:

1. Het wegnemen van toekomstige berekende overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde uit het TB;
2. Het tegelijkertijd zoveel mogelijk reduceren van ervaren overlast zoals deze door de omwonenden op de bewonersavonden is geuit;
3. Een doelmatige besteding van middelen, waarbij de uitvoeringskosten in verhouding moeten staan tot het effect van de maatregel op aantallen woningen en mate van overschrijding/overlast.

Het maatregelenpakket bestaat uit het geluidabsorberend maken van schermen, het verlengen van schermen en het plaatsen van een nieuw scherm in de gemeente Lansingerland. De grootste wijziging ten aanzien van de oorspronkelijk geopperde geluidmaatregelen is het absorberend maken van de geluidschermen. Deze maatregel is in eerste instantie niet meegenomen in de ontwikkeling van maatregelen, omdat hiermee het beoogde ontwerp met transparante schermen alsnog ondoorzichtig wordt. Op de bewonersavonden werd deze suggestie echter zo vaak gedaan, dat deze maatregel alsnog is opgenomen.⁷

⁴ Kamerstuk 22 026, nr. 478

⁵ Bijlage Movares, «Effecten van de optionele geluidmaatregelen voor de HSL», versie 2.0, d.d. 24 september 2015. Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁶ Bijlage 1 «Reactie Staatssecretaris op verslag voorzitter bewonersavonden». Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁷ Bijlage ProRail, «Geluidmaatregelen HSL», versie 2.2, d.d. 24 september 2015. (Actualisatie van het rapport d.d. 14 mei 2014, verzonden bij Kamerstuk 22 026, nr. 476.) Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Een compleet overzicht van de maatregelen:

	Maatregel	Kosten¹ (miljoen €)	Gemiddeld effect
Haarlemmermeer	Geen infrastructurele maatregelen, in overleg met ProRail worden gekapte bomen teruggeplaatst	0,15	
Kaag en Braassem	Nieuwe Wetering: Scherm westzijde absorberend maken	8,3	1,5 dB
	Rijpwetering: Scherm westzijde absorberen	1,7	2 dB
	Hoogmade: Dichtzetten gat tussen scherm en tunnelmond	1,3	3–5 dB
Zoetermeer	Schermbaan noordzijde doortrekken scherm westzijde absorberend maken	4,6 10,4	2 dB 2 dB
Lansingerland² en Rotterdam	Schermbaan oostzijde absorberend maken	14,4	2 dB
	Schermbaan westzijde absorberend maken	6,8	2 dB
	Bestaande schermen weghalen	0,2	nvt
	Nieuw scherm 4m westzijde («gat dichtzetten»)	6,9	4–10 dB
	Bestaande schermen weghalen	2,5	nvt
	Nieuw scherm westzijde 10m (3m staander + 7m)	6,7 ³	3–8 dB
Zwijndrecht	Schermbaan westzijde absorberend maken	0,8	2 dB
	Schermbaan oostzijde absorberend maken	0,3	2 dB
Strijen	Mookhoek: Schermbaan westzijde absorberend maken	0,4	1 dB
	Mookhoek: Schermbaan oostzijde absorberend maken	0,4	1 dB
Moerdijk	Nader te bepalen adhv uitkomsten MJPG (samenloop HSL, weg, spoor)	1	PM
Breda	Delen van schermen absorberen	2,5	PM
<i>Totaal</i>		69,35	

¹ ProRail, «Geluidmaatregelen HSL», versie 2.2, d.d. 24 september 2015

² Voor Lansingerland is een kaderstellend budget vastgesteld van 37,5 miljoen.

³ Deze prijs is een onderschatting van de kosten, daar het scherm op staanders moet worden geplaatst. In deze tabel is daarom uitgegaan van de kosten van 7m hoogte voor het gehele scherm, ook voor het gedeelte dat lager en hoger is dan 7m + maaiveld.

Voor de voorgestelde maatregelen zijn kostenkennallen gebruikt die robuust en conservatief zijn. ProRail houdt voor deze kennallen een marge van plus en min 25% aan. Dit betekent dat het benodigde budget voor de hier beschreven maatregelen hoger kan uitvallen dan het beschikbare taakstellende budget van € 70 miljoen⁸. Mocht dit het geval zijn, dan wordt per gemeente gekeken naar een aanpassing van het maatregelenpakket. Daarbij geldt het principe «design to budget».

⁸ Het gereserveerde budget van € 70 miljoen voor geluidsmaatregelen staat in de begroting op het Infrastructuurfonds, artikel 17.03 HSL-Zuid.

Effect op de toekomstige overschrijdingen van de TB grenswaarde⁹

	Aantal woningen per klasse van overschrijding						
	Aantal woningen	1 dB	2 dB	3 dB	4 dB	5 dB	6 dB
Op basis van vervoersprognose TB vóór maatregelen	633	327	173	90	18	16	9
Op basis van vervoersprognose TB na maatregelen	296	217	52	9	6	9	3
Op basis van prognose 2024 na maatregelen	96	75	12	6	3	0	0

Met het beschikbare budget kunnen niet alle overschrijdingen worden weggenomen. In de keuze voor geluidmaatregelen hebben de grootste knelpunten als uitgangspunt gediend. Daarbij is getracht zoveel mogelijk effect te behalen voor omliggende woningen. Ook is er veel aandacht uitgegaan naar ervaren hinder. In de tabel komt alleen het effect op woningen met een overschrijding van de waarde uit het TB naar voren; er wordt ook geluidreductie behaald voor woningen waarvoor geen overschrijdingen verwacht worden maar waar omwonenden wel hinder ervaren. Naast de afname van het *aantal* woningen met een overschrijding is ook gekeken naar de *hoogte* van de overschrijdingen. Met dit maatregelenpakket worden verreweg de meeste overschrijdingen van 2 dB en hoger weggenomen (227 van de 306).

Vervolg

Met het vaststellen van de maatregelen start de fase waarin deze in uitvoering moeten worden gebracht. Voor Lansingerland geldt dat de precieze uitwerking van de maatregelen nog verder wordt geoptimaliseerd. Gezien de complexe uitvoeringsopgave is voor Lansingerland een kaderstellend budget gereserveerd, waarbinnen getracht wordt zoveel mogelijk geluidreductie te behalen. De gemeente en de stichting «Stop geluidsoverlast HSL» onderschrijven dit uitgangspunt.

In Kaag en Braassem is door bewoners de wens geuit om te blijven zoeken naar mogelijkheden om de ervaren geluidsoverlast bij Nieuwe Wetering en Roelofarendsveen verder terug te dringen. Bij de nadere uitwerking van de maatregelen wordt bezien of deze nog meer kunnen worden toegesneden op de ervaren overlast.

Voor het geluidabsorberend maken van schermen dient een omgevingsvergunning (bouw) te worden aangevraagd. Het ministerie zal, in afstemming met de Rijksadviseur Infrastructuur en Stad, met een ontwerp komen dat zoveel mogelijk in harmonie is met de omgeving. Dit laat onverlet dat door bewoners bezwaar kan worden gemaakt. In het geval dat het geluidabsorberend maken van schermen daardoor alsnog niet mogelijk blijkt, zal worden bezien of alternatieve maatregelen kunnen worden genomen. De vóórs en tegens zullen inzichtelijk worden gemaakt voor bewoners. Het ministerie, de Rijksadviseur en de uitvoerder zullen de inpassing zoveel mogelijk in samenspraak met de gemeente en bewoners afstemmen.

⁹ In de analyse van Movares is uitgegaan van bestaande bouw en van nieuwbouwwoningen waarvan de fundering op 1-1-2014 aanwezig was

Wettelijk kader

Zoals beschreven in mijn brief van 10 september 2014¹⁰, lieten metingen aan de HSL-Zuid andere geluidwaarden zien dan met het reken- en meetvoorschrift worden berekend. Daarom is het RIVM om advies gevraagd hoe het reken- en meetvoorschrift aan te passen opdat de berekeningen ten behoeve van nieuwbouw door gemeenten en de wettelijke naleving overeenkomen met de werkelijke geluidssituatie. Het RIVM heeft geadviseerd niet het reken- en meetvoorschrift aan te passen, maar de brongegevens van het geluidregister (namelijk de spoorconstructie die anders is uitgevoerd). Bezien wordt op welke wijze hier invulling aan gegeven zal worden. In afwachting hierop worden gemeenten bericht hoe zij bij eventuele ontwikkeling van nieuwbouw langs de HSL de geluidssituatie dienen te berekenen.

Schadeschap HSL-Zuid

Bij de aanleg van de HSL-Zuid is een gemeenschappelijke regeling ingericht ter behandeling van verzoeken om schadevergoeding die verband houden met de aanleg van de HSL-Zuid. De bevoegde instantie is het Schadeschap. Dit zou ophouden te bestaan per 1 januari 2016, maar zal worden verlengd om mogelijke aanvragen na vaststelling van het maatregelenpakket te kunnen behandelen. Op deze manier kunnen bewoners ook aanspraak maken op compensatie per huishouden.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

¹⁰ Kamerstuk 22 026, nr. 464