

Vergaderjaar 2009–2010

22 026

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

Nr. 312

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 10 maart 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 9 maart 2010 inzake geluidsmetingen HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 306).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 9 maart 2010. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

Adjunct-griffier van de commissie,
Jongepier

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

I INLEIDING

De steeds verdergaande inzichten en ontwikkelingen hebben er voor gezorgd dat de beantwoording van de vragen langer heeft geduurd dan oorspronkelijk gepland. Ik heb er dan ook voor gekozen om in deze brief naast de beantwoording van de vragen de meest actuele stand van zaken met u te delen. Inmiddels is het tweede TNO-rapport «Evaluatie van de geluidemissie van de Hogesnelheidstrein (Thalys) op de HSL-Zuid» beschikbaar. Dit rapport is als bijlage bij deze brief gevoegd¹.

Leeswijzer

Deze brief bestaat uit de volgende delen:

- een korte toelichting op het TNO-rapport;
- stand van zaken met betrekking tot het stiller maken van het tijdelijke materieel;
- beantwoording van de vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat.

TNO-rapport «Evaluatie van de geluidemissie van de Hogesnelheidstrein (Thalys) op de HSL-Zuid»

Op 7 november 2009 heb ik via ProRail aan TNO gevraagd een tweede serie metingen te verrichten. Er zijn opnieuw metingen verricht aan het tijdelijk intercity-materieel (HST-Prio rijkundig) en treinen met hogesnelheidsmaterieel van het type Thalys.

De metingen voor de Thalys zijn verricht ten noorden van Rotterdam bij een snelheid van 160 km/uur en ten zuiden van Rotterdam met een snelheid van 285 km/uur.

Het tijdelijke materieel is gemeten met een snelheid van 160 km/uur en deze snelheid is voor dit materieel representatief.

In Hoogmade is daarnaast vlak achter een scherm gemeten op een punt dat representatief is voor woningen achter het scherm. Dit meetpunt bleek in de eerste meetcampagne (september 2009) de worst-case situatie te zijn. Er is op deze locatie gemeten aan de Thalys en het tijdelijk materieel bij een snelheid van 160 km/h. De metingen aan het tijdelijk materieel zijn een herhaling van de metingen bij aanvang van de dienstregeling, waarbij aangetekend wordt dat er 3 weken voor de herhaalde metingen onderhoud aan de wielen heeft plaatsgevonden. De uitkomsten van de metingen zijn opgenomen in een rapport.

De vier belangrijkste conclusies uit het rapport zijn:

- a. De geluidproductie van de Thalys bij hogere snelheid (285 km/uur) sluit aan bij de aannames zoals gehanteerd bij de berekeningen van het akoestisch onderzoek voor het Tracébesluit.
- b. Bij relatief lage snelheden (160 km/uur) is de invloed van de afwijkende spoorconstructie hoger. Dit wordt verklaard door het feit dat de effectiviteit van het akoestisch geslepen spoor toeneemt naarmate de snelheid van de trein hoger is. Dit zal nader worden onderzocht door middel van geluidmetingen aan het hogesnelheidsmaterieel (Thalys en AnsaldoBreda) bij hoge snelheden. De Thalys is echter bij 160 km/uur 7 dB(A) stiller dan het tijdelijke materieel, maar 4 dB(A) lawaaiiger dan dat je bij die snelheid op basis van het rekenmodel mag verwachten.
- c. Het geluid achter de schermen is zowel voor het tijdelijke materieel bij 160 km/uur als de Thalys bij 160 km/uur hoger dan op basis van het rekenmodel wordt berekend. Echter, bij de Thalys is het verschil aanzienlijk kleiner dan voor het tijdelijke materieel.
- d. De geluidproductie van het tijdelijke materieel (Traxx-Prio) is met 1

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer der Staten-Generaal.

dB(A) afgenomen, mogelijk als gevolg van het onderhoud van de wielen.

Dit alles bevestigt de conclusies die ik ook al in mijn brief van 13 november 2009, kamerstuk 22 026 nr. 306, aan u heb medegedeeld. De geluidproductie van het tijdelijk materieel is als gevolg van extra onderhoud aan de wielen, ten opzichte van de inschatting van het eerste meetrapport verminderd. Echter, aanvullende maatregelen zoals het stiller maken van het tijdelijke materieel zijn gewenst ten einde met de huidige dienstregeling gedurende een heel jaar binnen de berekende geluidsbelasting uit het tracébesluit van 15 april 1998 te blijven.

Uit de immissieberekeningen blijkt dat voor het kalenderjaar 2010 binnen de berekende geluidsbelasting uit het Tracébesluit wordt gebleven, mits het tijdelijk materieel zo spoedig mogelijk stiller wordt gemaakt en de uitbreiding van de dienstregeling met stiller materieel plaatsvindt. In dat verband zal het nieuw in te stromen materieel dat bij intensivering van de dienstregeling nodig is, dan ook vanaf de start omgebouwd moeten zijn. Derhalve heeft het stiller maken van het huidige tijdelijke materieel dat thans wordt ingezet, en alles wat daarmee samenhangt, de hoogste prioriteit.

Stand van zaken met betrekking tot het stiller maken van het tijdelijke materieel

De huidige planning geeft aan dat, onafhankelijk van de gekozen oplossing, de eerste omgebouwde rijtuigen vanaf begin juni merkbaar stiller zullen zijn ingezet en de geluidshinder dus zal afnemen.

Door middel van een uitgebreide analyse zijn een aantal mogelijkheden bekeken om de HST-Prio rijtuigen stiller te maken. Dit heeft geleid tot het uitwerken van twee mogelijke opties. Deze twee opties zijn het plaatsen van LL-blokken en het afschakelen van de blokkenrem. Een snelle ombouw en vooral een grotere geluidreductie bij de afgeschakelde blokkenrem zijn van groot belang en dus geniet deze optie de voorkeur.

In december 2009 is een veiligheidsbeschouwing opgesteld voor het afschakelen van de blokkenrem bij de HST-Prio rijtuigen. IVW kan zich vinden in de redenering die wordt gehanteerd en ziet hierin een basis voor toelating uitsluitend op het HSL-tracé. De uiteindelijke goedkeuring van het afschakelen van de blokkenrem is nog wel afhankelijk van de resultaten van remproeven die medio februari worden uitgevoerd. Het is de verwachting dat het op deze wijze aangepaste materieel ook in België wordt toegelaten. Toelating door IVW na advies van de NOBO is voorzien begin april. De ombouw van het tijdelijke materieel kan dan in twee à drie weken plaatsvinden. Door deze snelle wijziging is het mogelijk dat eind mei 4 stammen met 7 rijtuigen die nu op de HSL-Zuid rijden, stiller zijn. Door onzekerheid over de toelating van de afgeschakelde blokkenrem is er voor gekozen om ook het traject van ombouw met LL-blokken in gang te zetten. Inmiddels zijn deze materialen door HSA besteld en is het de verwachting dat met de ombouw (vanwege de lange levertijden) medio mei gestart kan worden.

Vervolgacties

In mijn brief van 13 november 2009 (22 026, nr. 306) heb ik 4 maatregelen aangekondigd namelijk:

- 1) Het meten van de geluidsproductie toekomstig materieel;

- 2) De geluidsproductie tijdelijk materieel omlaag brengen;
- 3) Akoestisch slijpen en monitoring van de gladheid;
- 4) Vervolgonderzoek effectiviteit geluidsreducerende maatregelen.

Ik heb ProRail opdracht gegeven om nadat het thans rijdende HST-Prio materieel stiller is gemaakt, de geluidproductie van het tijdelijke materieel te laten meten. Gelijktijdig zullen er metingen aan het hogesnelheidsmaterieel (AnsaldoBreda) op het HSL-spoor en metingen op divers locaties vlak achter de schermen worden verricht.

Ook heb ik ProRail gevraagd om daarna voor de eindsituatie met hogesnelheidsmaterieel de effectiviteit van de geluidschermen te meten.

II VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vragen gesteld door de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat inzake geluidmetingen HSL-Zuid, van 15 januari 2010 kamerstuk 22026–306/2010D02209

1

Valt de stimuleringsregeling naar uw mening onder de definitie van staatssteun aan bedrijven zoals die door de Europese Commissie wordt gehanteerd? Zo nee, kunt u dit met argumenten onderbouwen?

Naar mijn mening valt de prestatieregeling toename stille kilometers niet onder de definitie van staatssteun aan bedrijven. Het is mogelijk om via een prestatieregeling een bonus- en/of malusregeling in te richten die ertoe leidt dat spoorwegondernemingen gedurende een aantal jaren door middel van een aan het gebruik van stil of stiller gemaakt materieel gekoppelde bonus worden gestimuleerd minder geluid te produceren.

2

Hoeveel treinvertragingen zijn er sinds de start bij de HSL? Kunt u aangeven wat de oorzaken hiervan zijn?

Er rijden momenteel twee treinproducten over de HSL-Zuid, namelijk de Fyra (Amsterdam–Rotterdam) en de Thalys (Amsterdam–Parijs).

Ten behoeve van prestatieverbetering worden deze twee treinformules continu gemonitord op punctualiteit en uitval.

De punctualiteit van de Fyra vanaf september 2009 ligt op 79,2%. De punctualiteit van de Fyra is met name na 13 december achteruit gegaan doordat de Thalys is gaan rijden, die allerhande ERTMS issues met zich brengt. Daarnaast heeft de Fyra ook last van ECTS storingen en kent de Fyra materieelproblemen aan de Thalys. De uitval van Fyra is bijna 10%. De punctualiteit van Thalys over de HSL (van 13-12-09 tot 01-02-10) is 36,8%. De treindienst ondervindt nog veel hinder van storingen aan de ERTMS elementen en problemen bij de Nederlands-Belgische grens. Daarnaast komen veel treinen uit België met vertraging Nederland binnen. De Thalys kent 5% uitval, de oorzaak ligt hier in de ERTMS.

3

Is met de toelatingsprocedure van het thans in gebruik zijnde materieel tot de HSL voldaan aan de Europese richtlijnen? Kunt u dit toelichten?

Ja, er is voldaan aan de Europese richtlijnen. In 1996 is de interoperabiliteitsrichtlijn voor het hogesnelheidsnetwerk vastgesteld en gepubliceerd. Deze richtlijn voorziet in de ontwikkeling van de zogenaamde Technische specificaties interoperabiliteit (TSI's) voor subsystemen. Er zijn zes subsystemen gedefinieerd: infrastructuur, rollend materieel, energievoorziening, onderhoud, exploitatie en besturing & seingeving. De geluideisen

staan in de TSI voor het rollend materieel. De TSI's hebben geen terugwerkende kracht en zijn dus alleen van toepassing op materieel dat na 1 december 2002 is gebouwd.

Voor het conventionele netwerk is een soortgelijk systeem van TSI's van toepassing. De TSI voor rollend materieel is echter nog niet vastgesteld. Wel is een TSI voor geluid vastgesteld, de zogenaamde TSI Noise. Op de HSL rijden tijdelijk Traxx-locomotieven met Prio-rijtuigen (Type ICR). De Traxx-locomotieven zijn in samenwerking tussen de Nederlandse en Duitse toezichthouder per juni 2007 toegelaten tot het nationale spoorwegnet van Nederland en Duitsland en zijn daarbij getoetst tegen de toen geldende eisen, waaronder de TSI Noise. De locomotieven voldoen aan de in de TSI Noise gestelde geluideisen. De interoperabiliteitsrichtlijnen zijn alleen van toepassing op nieuwbouw of op verbouw ten behoeve van gewijzigde functionaliteit. Bij de reeds uitgevoerde wijzigingen aan het interieur en optische aanpassingen aan de buitenzijde ten behoeve van de inzet van het tijdelijke materieel op de HSL, is daarvan geen sprake geweest. Deze rijtuigen zijn daarom nog steeds toegelaten tot het nationale spoorwegnet.

Bij de verbouw (interieur en de optische aanpassingen) van deze rijtuigen voor inzet op de HSL is voor de geluidaspecten nagegaan of er extra geluid geproduceerd zou worden dan voor de verbouw. Dat was niet het geval. Op basis hiervan is besloten dat er voor geluidaspecten geen aanvullend onderzoek hoefde plaats te vinden.

4

Kunt u aangeven hoe het komt dat de resultaten van het onderzoek, uitgevoerd door Sight, wel wezen op overschrijding van de geluidnormen?

In de huidige Wet geluidhinder ligt het systeem vast hoe om te gaan met sporgeluid. Deze wetgeving geeft het akoestisch beoordelingskader voor de besluitvorming rond de aanleg van nieuwe spoorlijnen, het wijzigen van bestaande spoorlijnen waar al vervoer op plaatsvindt en de bouw van woningen langs bestaande spoorlijnen.

In mijn brief van 13 november 2009, kamerstuk 22 026, nr. 306, heb ik aangegeven te willen voorkomen dat werkelijk optredende geluidsbelasting hoger is dan de in het Tracébesluit berekende geluidsbelasting. Het bureau Sight heeft een conclusie getrokken, die de minister van VROM en ik niet onderschrijven en heeft de wettelijke kaders op een andere (in onze ogen niet correcte) wijze geïnterpreteerd. Sight gaat er namelijk van uit dat de gemeente via de verwerking van het tracébesluit in een bestemmingsplan een wettelijke basis heeft voor naleving en handhaving van het Tracébesluit. De minister van VROM en ik bestrijden dit, voor een nadere toelichting verwijs ik naar het antwoord op vraag 8.

5

Zijn de resultaten van de TNO-meting van 7 november 2009, waarbij de dienstregeling van 13 december 2009 werd nagebootst, representatief voor andere dagen waarop volgens de nieuwste dienstregeling gereden wordt, of zijn bijvoorbeeld factoren als het weer van invloed?

Ja, de resultaten zijn representatief. TNO concludeert in haar rapport, dat bij deze brief is toegevoegd, dat de metingen zijn uitgevoerd bij wisselvallig weer en zwakke tot matige wind. Vanwege de korte afstand van de microfoons tot de geluidbron zijn de meteorologische randvoorwaarden voor dit soort metingen vrij ruim. De metingen hebben binnen die randvoorwaarden plaatsgevonden.

6

Blijkt uit het TNO-onderzoek¹ onomstotelijk dat de geluidnormen door het tijdelijk materieel op geen enkele manier worden overschreden, ook niet door piekbelasting?

Zoals ik in mijn antwoord op vraag 3 heb opgemerkt, zijn er geen geluidnormen die van toepassing zijn op het nu rijdende tijdelijke materieel. In de geluidswetgeving wordt uitgegaan van het begrip geluidsbelasting. Dat is gedefinieerd als het zogenoemde energetisch gemiddelde geluidsniveau bepaald over alle dagen van een jaar. Deze benadering komt overeen met die uit de Europese richtlijn omgevingslawaai en is dus internationaal gebruikelijk. Bij deze bijzondere vorm van middeling wordt het hele geluidspatroon meegeteld dus zowel de pieken als de dalen. De pieken wegen in de energetische middeling zwaarder dan de dalen. De aldus verkregen waarde blijkt een goede voorspeller van de gezondheidseffecten te zijn. Het toevoegen van extra normering voor de maximale hoogte van geluidpieken levert geen extra bescherming voor de omwonenden op. Ook niet als er slechts twee treinen per uur passeren. Dit aspect van de normstelling is bij de voorbereiding van het Tracébesluit expliciet aan de orde geweest inclusief een toetsing door de Raad van State.

Zonder maatregelen zou de dienstregeling van 7 september en van 13 december voor een geheel jaar meer geluid produceren dan de berekende geluidsbelastingen op de gevels van woningen uit het Tracébesluit. Berekeningen van ProRail laten zien dat de dienstregeling in 2010 binnen de berekende geluidsbelastingen uit het Tracébesluit blijft en maatregelen dus effectief zijn.

Hoewel noch de Wet geluidhinder, noch de Tracéwet en het Tracébesluit HSL-Zuid een verplichting bevatten aanvullende maatregelen te treffen, als zou blijken dat de normen niet worden gehaald, heb ik eerder opgemerkt dat ik de berekende geluidsbelastingen in het Tracébesluit respecteer. In dat licht vind ik het van belang dat de daarin vastgelegde geluidsbelastingen als uitgangspunt worden genomen. Dit is dan ook de reden waarom ik nu maatregelen neem om het tijdelijk materieel stiller te maken.

7

Klopt het dat de geluidruimte van de HSL vergelijkbaar is met de geluidruimte voor Schiphol, in die zin dat de geluidproductie gedurende een jaar bepalend is voor de vraag of sprake is van overschrijding en niet de momentane geluidproductie van één trein of vliegtuig? Zijn er ook normen van toepassing op het geluid dat één trein mag produceren?

Zoals ik in mijn antwoord op vraag 8 opmerk, bieden de huidige wettelijke kaders voor de HSL-Zuid maar beperkte bescherming voor de omwonenden. De toezegging met betrekking tot het respecteren van de geluidsbelastingen in het Tracébesluit die ik heb gedaan, kunt u inderdaad vergelijken met de geluidruimte voor Schiphol. In het wetsvoorstel (kamerstuk 32 252, nr. 2; modernisering instrumentarium geluidbeleid, geluidproductieplafonds) dat op 14 december 2009 aan uw Kamer is aangeboden, wordt de geluidwetgeving voor rijksinfrastructuur herzien en worden zogenaamde geluidproductieplafonds geïntroduceerd. Dit wetsvoorstel maakt aan de tekortkomingen en onduidelijkheden van de huidige wetgeving een einde. Dit wetsvoorstel zal er toe leiden dat voor de HSL-Zuid een geluidproductieplafond zal gaan gelden. Algemeen uitgangspunt hierbij is dat bij de naleving van de geluidproductieplafonds wordt uitgegaan van een jaargemiddelde (kalenderjaar). Piekbelastingen worden daarbij niet apart vastgelegd maar zijn wel verdisconteerd in het jaargemiddelde over het desbetreffende kalenderjaar.

¹ TNO-rapport Evaluatie van de geluidemissie van de HSL-Zuid (22 026–306).

Er zijn op dit moment wel normen van toepassing op het geluid dat één trein mag produceren. Dit is op Europees niveau geregeld voor met name nieuw materieel en dus niet van toepassing op alle treinen.

8

Is er een bevoegd gezag dat dient vast te stellen of aan de geluidnormen wordt voldaan? Welk bevoegd gezag kan of moet bij overtreding van de geluidnormen handhavend optreden?

De wettelijke kaders ten aanzien van het bevoegd gezag zijn met betrekking tot de indienststelling van een nieuwe lijn, zoals de HSL-Zuid, gecompliceerd. Van belang is vast te stellen dat hier niet sprake is van een overtreding waarbij handhavend kan of zou moeten worden opgetreden. Dit komt omdat noch uit de Wet geluidhinder, noch uit de Tracéwet, noch uit het Tracébesluit HSL-Zuid een verplichting kan worden afgeleid om de naleving van de normen te controleren en aanvullende maatregelen te treffen wanneer na verloop van tijd mocht blijken dat de normen (voorkeurswaarden en verleende hogere waarden) uit de Wet geluidhinder niet gehaald worden. De Wet geluidhinder kent een eenmalig toetsmoment bij aanleg van een nieuwe spoorlijn en een verplichting voorzieningen te treffen zodanig dat de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting bij woningen en andere geluidgevoelige objecten niet wordt overschreden. De wet voorziet niet in een systeem om de naleving permanent te bewaken. Er kan daarom geen sprake zijn van een overtreding van de geluidnormen, waardoor ook niet handhavend kan worden opgetreden. Wel kan het zijn dat er een dusdanige wijziging plaats vindt dat er sprake is van een «wijziging van een spoorweg».

Er is sprake van een wijziging als aan een aantal voorwaarden is voldaan. De toename moet groot genoeg, maar ook structureel zijn (toekomstig maatgevend jaar). De bepalingen schrijven tevens voor dat er bij een spoorbaanwijziging akoestisch onderzoek moet worden verricht en eventuele (aanvullende) geluidreducerende maatregelen moeten worden getroffen. De wijziging spoorweg biedt de spoorbaanbeheerder de mogelijkheid om een hogere geluidsgrenswaarde vast te laten stellen dan de huidige. Deze moet weer aan de geluidwaarden in de Wet geluidhinder worden getoetst.

De huidige situatie op de HSL wordt veroorzaakt door de inzet van tijdelijk materieel en is daarom niet structureel. Van een wijziging van een spoorweg zoals bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder is dan ook nu geen sprake.

Een substantiële en structurele wijziging mag pas worden doorgevoerd op grondslag van een besluit dat aan de geldende geluidnormen is getoetst. Voor het stellen van de geluidnormen is de gemeente het bevoegd gezag (dit geldt als er geen sanering speelt en dat is rond de HSL niet het geval). Als de akoestische toetsing van de wijziging niet of onvoldoende plaatsvindt (en dat is hier wel het geval) kan handhavend worden opgetreden door de gemeente. De hier geschetste zienswijze zal in het overleg met de betrokken gemeenten worden uitgedragen door de medewerkers van mijn ministerie en dat van VROM.

9

Op welke wijze wordt de daadwerkelijke geluidproductie na de door u aangekondigde mitigerende maatregelen geconstateerd? Hoe wordt bij de berekening van de geluidproductie omgegaan met mogelijk mindere effectiviteit, wanneer de akoestisch geslepen wielen en spoor door gebruik opnieuw slijten?

De effectiviteit van de maatregelen is voor het tijdelijk materieel op het conventionele netwerk bekend. In het Innovatieprogramma geluid is reeds ervaring opgedaan met de ombouw van dit materieel. Als het tijdelijke

materieel is omgebouwd worden ook de wielen glad gemaakt. Na de ombouw worden de wielen niet meer door gietijzeren remblokken geremd en dus niet meer opgeruwd.

Als de ombouw heeft plaatsgevonden zal ik TNO opnieuw opdracht geven om dit omgebouwde materieel te meten. De verwachting is dat de wielen glad zullen blijven op het relatief gladde HSL-spoor. De mechanische spoorconditie, waaronder de railruwheid van de rails, wordt periodiek gecontroleerd door middel van zogenaamde onboard meettechnieken. Als bij de controle blijkt dat de railruwheid te hoog wordt, zullen de rails akoestisch worden geslepen.

10

Kunt u per geluidzone aangeven hoeveel woningen hier binnen vallen?

Het aantal woningen dat voor het tracé van de HSL-Zuid ten noorden van Rotterdam vanaf het gemengde net ter plaatse van Schiebroek tot aan de intakking met de bestaande lijn bij Nootdorp, bedraagt 3156 woningen. Dit betreft traject 515 zoals aangegeven op de zonekaart behorende bij de Regeling zonekaart spoorwegen. De zonebreedte bedraagt hier 400 meter.

11

Kunt u aangeven hoe hard treinen over het traject rijden? Kunt u aangeven wat gevolgen zijn voor de geluidbelasting?

Op het noordelijke tracédeel rijden de Fyra treinen en de Thalys (op door-deweekse dagen) 160 km/uur en op het zuidelijke tracédeel wordt nu met de Thalys gedurende de gehele week maximaal 300 km/uur gereden. Tijdens de weekenden wordt incidenteel met de Thalys ook op het noordelijk deel met 300 km/uur gereden. In principe maken treinen met hogere snelheden meer geluid. In het Reken- en Meetvoorschrift wordt deze geluidtoename min of meer als lineaire functie van de snelheid gezien. De metingen van TNO geven echter voor de HSL-Zuid een ander beeld. Bij hoge snelheden (285 km/uur) komen de gemeten waarden goed overeen met categorie 9 uit het Reken- en Meetvoorschrift. Echter, bij relatief lage snelheden (160 km/uur) maakt het materieel (zowel Prio als Thalys) meer geluid dan dat op basis van de verschillende categorieën (categorie 2, Prio en categorie 9, Thalys) uit het Reken- en Meetvoorschrift mag worden verwacht.

12

Kunt u aangeven of de geluidschermen langs de HSL inmiddels de bescherming bieden die bij het ontwerp werd aangenomen? Zo nee, kunt u uitleggen hoe het mogelijk is dat er geluidschermen geplaatst zijn die onvoldoende effect sorteren? Heeft dit effect op de beschikbare geluidruimte en acht u aanvullende maatregelen aan de schermen wenselijk of noodzakelijk? Zo ja, wie draagt de kosten voor deze aanpassing? Klopt het dat uiteindelijk geplaatste geluidschermen een versoberde variant betreffen ten opzichte van eerdere plannen? Waarom is dit gebeurd?

De geluidschermen langs het HSL traject zijn aangelegd conform het Tracébesluit HSL-Zuid van april 1998. De akoestische bescherming van deze geluidschermen is gebaseerd op berekeningen volgens het toen geldende Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaai van 1996. Deze berekeningen zijn in 1998 door de Raad van State getoetst en akkoord bevonden en ook TNO en DCMR hebben toen naar deze modellen gekeken.

In de uitvoeringsfase zijn de voorzieningen conform het Tracébesluit aangebracht, waarbij keuzes zijn gemaakt rond de kwaliteit van de toe te passen geluidabsorberende materialen en de stand van de geluidschermen.

chermen. Ook is er aandacht geweest voor de vormgeving en de inpas-sing in het landschap.

De uiteindelijk geplaatste geluidschermen betreffen geen versoberde variant. Vanuit het Masterplan vormgeving zijn de geluidschermen ontworpen vanuit een design en constructie opdracht, rekening houdend met de akoestische randvoorwaarden vanuit het Tracébesluit.

Bij de berekeningen die ten grondslag hebben gelegen aan het ontwerp van de geluidschermen, is uitgegaan dat er (stille) treinen met hoge snelheid over de HSL-Zuid zullen rijden. Op dit moment rijdt er door het niet tijdig hebben van geschikt materieel, tijdelijk HST-Prio materieel met een snelheid van 160 km/uur over het tracé van de HSL-Zuid. Uit de metingen van TNO blijkt dat in deze tijdelijke situatie met lagere snelheden de effectiviteit van de geluidschermen vlak achter de geluidschermen in de praktijk lager is dan in het rekenmodel is aangenomen. Verder achter het geluidsscherm (ter plaatse van de woningen) liggen metingen en berekeningen veel dichterbij elkaar.

De effectiviteit van de geluidschermen vlak achter de geluidschermen bij hogere snelheden is op dit moment nog onvoldoende duidelijk. TNO concludeert dan ook dat het gerechtvaardigd is om nader onderzoek naar de effectiviteit van de gerealiseerde geluidbeperkende maatregelen langs het spoor uit te voeren.

Een onderzoek naar de geluidbeperkende maatregelen is zinvol als de effectiviteit ervan beoordeeld wordt aan de hand van de toekomstige, structurele situatie en niet aan de hand van de huidige, tijdelijke situatie. Voor de toekomstige situatie zijn namelijk de geluidmaatregelen ontworpen. Dit onderzoek zal ik daarom ook uitvoeren als het nieuwe materieel (AnsaldoBreda) beschikbaar is om te meten en rijdt over de HSL-Zuid. Op dit moment vind ik het belangrijk om de tijdelijke situatie te verbeteren en ik ben het dan ook eens met de conclusie van TNO dat voor het tracé ten noorden van Rotterdam de geluidbeperkende maatregelen gezocht moeten worden in de vermindering van de ruwheid van de wielen van het intercitymaterieel (HST-Prio).

13

Wat is het precieze implementatietraject van de aangekondigde tijdelijke maatregelen, zoals kunststof remblokken, om de geluidoverlast terug te dringen? Wanneer kunnen de eerste meetresultaten van die tijdelijke maatregelen worden verwacht?

Zie de uiteenzetting omtrent de stand van zaken eerder in deze brief.

14

Kunt u aangeven waarom het een half jaar duurt om de zeven HST-Prio rijkundigen om te bouwen?

Het betreft niet zeven HST-Prio rijkundigen maar 4 stammen van elk 7 rijkundigen. Voordat met de ombouw gestart kan worden dient er een zorgvuldig proces met betrekking tot veiligheid en toelating aan vooraf te gaan. Zie voor een uitgebreider antwoord de uiteenzetting omtrent de stand van zaken eerder in deze brief.

15

Is de verwachting dat het tijdelijke materieel nog frequenter gaat rijden tot het bestelde treinmaterieel gereed is? Zo ja, bestaat dan het gevaar dat de geluidnormen worden overschreden?

De huidige planning gaat uit van het continueren van de 1-uursdienst, op doordeweekse dagen, tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam via

HSL-Zuid met de Fyra zoals die nu is. Vanaf 12 april gaat dit ook in de weekenden plaatsvinden. NSHispeed heeft mij verteld dat er ergens dit jaar nog uitbreidingen met de Fyra te verwachten zijn. Deze uitbreidingen zijn afhankelijk van de beschikbaarheid van het materieel, nader uitwerking en planning van deze inzet vindt nu plaats.

16

Veroorzaakt de Thalys een overschrijding van de geluidnormen? Zo neen, wordt dat ook niet het geval als in de toekomst eventueel frequenter met deze trein gereden gaat worden? Bestaat er op dit moment volledige zekerheid over de geluidproductie van de Fyra-treinen en de Thalys-treinen en kunt u op basis daarvan concluderen of de geluidruimte van de HSL voldoende is om de huidige dienstregeling gedurende het hele jaar voort te zetten?

De Thalys is toegelaten hogesnelheidsmaterieel en voldoet daarmee aan de toelatingseisen (ook op het gebied van geluid) die gesteld worden aan dit type materieel.

Zoals ik eerder in deze brief heb gemeld blijkt uit de metingen dat de geluidproductie van de Thalys bij hogere snelheid (285 km/uur) aansluit bij (binnen een onzekerheidsmarge van circa 1 dB(A)) aan de aannames zoals gehanteerd bij de berekeningen van het akoestisch onderzoek voor het Tracébesluit.

Ik ben het met TNO eens dat het nodig is om nader onderzoek te doen naar de effectiviteit van de maatregelen langs het spoor, ook bij hogere snelheden, en de mogelijkheden om deze maatregelen te verbeteren. Hierbij vind ik het wel van belang om dit onderzoek te kunnen doen voor de toekomstige situatie. Dus met Ansaldo- en Thalys-materieel op hoge snelheid. Daar is immers de infrastructuur op gedimensioneerd.

17

Kunt u zeggen op welk moment de voor de nieuw te bouwen treinen bepalende specificaties van «het ERTMS-kastje» zijn vastgesteld?

Op 30 mei 2002 is de TSI besturing & seingeving gepubliceerd (Beschikking 2002/731/EG), deze verwijst naar TSI high speed (publicatie L245 en is gepubliceerd op 12 september 2002). Hierin staat verplichting voor ERTMS.

De specificaties van ERTMS 2.2.3.c voor HSL-Zuid waren grotendeels eind december 2007 bekend.

18

Is er zicht op de daadwerkelijke geluidproductie van de treinstellen die door AnsaldoBreda geleverd moeten worden? Wanneer kunnen we de resultaten van TNO verwachten naar de geluidproductie van de nieuwe Ansaldo V250-treinstellen? Kunt u aangeven wanneer deze treinen naar verwachting in gebruik kunnen worden genomen?

De nieuwe treinstellen van AnsaldoBreda zullen in ieder geval moeten voldoen aan de TSI-HS. Zie hiervoor ook mijn antwoord op vraag 3. Voor het uitvoeren van de metingen naar de geluidproductie van de Ansaldo V250 treinstellen zijn voldoende treinritten binnen een bepaald tijdsbestek noodzakelijk. Wanneer de duurproeven van dit materieel voldoende treinbewegingen bewerkstelligen, zal de geluidproductie van deze treinstellen worden gemeten.

Op dit moment heeft NSHispeed nog geen definitieve planning van AnsaldoBreda ontvangen.

19

Kunt u hierbij een overzicht geven van de Nederlandse, Europese en overige wet- en regelgeving en besluiten, met verwijzing naar de betreffende hoofdstukken en artikelen, die direct of indirect betrekking heeft op geluidbelasting of geluidoverlast, en die van toepassing is op de HSL-Zuid in het algemeen en de HSL-trajecten in de gemeenten Lansingerland, Kaag en Braassem en Zoetermeer specifiek? Kunt u daarbij aangeven welke eisen/normen, algemeen en specifiek, van toepassing zijn op de HSL-Zuid in genoemde gemeenten? Kunt u, specifiek per wet, regel en besluit, aangeven wie verantwoordelijk is voor de handhaving?

De relevante regelgeving is in feite in vier onderdelen in te delen.

- a. Wet geluidhinder, zie hiervoor mijn antwoord op vraag 4 en 8.
- b. Europese eisen aan materieel, zie hiervoor mijn antwoord op vraag 3.
- c. Europese eisen aan hogesnelheidsinfrastructuur, zie hiervoor mijn antwoord op vraag 3.
- d. Tracéwet.

Deze wetgeving is in alle gevallen generiek en dus niet specifiek voor bepaalde locaties langs de HSL-Zuid en het tracébesluit.

20

Bent u bereid via onafhankelijk onderzoek vast te stellen wat de geluidproductie en -belasting is die het bestaande HSL vervoer veroorzaakt in de gemeenten Lansingerland, Kaag en Braassem en Zoetermeer specifiek, afgezet tegen de te stellen eisen en normen? Bent u bereid via onafhankelijk onderzoek vast te stellen wat de geluidproductie en -belasting is die de HSL veroorzaakt als de definitieve dienstregeling en voertuigen functioneren? Zo neen, waarom niet? Zo ja, kunt u aangeven op welke kortst mogelijke termijn deze onderzoeken gereed kunnen zijn, en bent u bereid de resultaten direct na ontvangst aan de drie gemeenten en de Kamer te doen toekomen en openbaar te maken?

Tot op dit moment heeft TNO in opdracht van ProRail twee geluidmetingen uitgevoerd. Daarnaast heeft de gemeente Lansingerland aan DCMR (Milieudienst Rijnmond) opdracht verstrekt voor een geluidmeetonderzoek met betrekking tot de HSL.

De resultaten van de metingen naar de effectiviteit van de geluidschermen geven aanleiding voor verder onderzoek. In de twee rapporten van TNO is sprake van een aantal veronderstellingen die alleen kunnen worden getoetst door extra metingen.

Zoals vermeld in mijn antwoord op vraag 18 kan ik de effectiviteit voor de eindsituatie door middel van geluidmetingen niet eerder beoordelen dan wanneer de duurproeven met het AnsaldoBreda materieel voldoende testritten leveren.

Ik heb ProRail dan ook opdracht gegeven om deze metingen te laten verrichten wanneer de treinritten representatief zijn. Daarna zal ik ProRail opdracht geven om de effectiviteit van de geluidschermen te meten voor de eindsituatie met hogesnelheidsmaterieel.

21

Klopt het dat er ook 's nachts treinen over het HSL-traject rijden? Zo ja, zijn dit goederentreinen, (lege) personentreinen of onderhoudstreinen? Zo neen, is het in de toekomst wel de verwachting dat er 's nachts treinen gaan rijden?

Ja, er rijden 's nachts treinen over het HSL-traject. De nachtperiode op basis van de Wet geluidhinder loopt van 23:00 uur–07:00 uur. Aan het begin en einde van deze periode rijden reguliere treinen. Daarnaast rijden er wegens onderhoudswerkzaamheden regelmatig onderhoudstreinen met een lage snelheid over het HSL-traject gedurende de nacht. Op dit

moment rijden er ook nog twee positioneringsritten (lege treinen voor en na aanvang van de dienstregeling), maar deze treinen zullen met ingang van medio april (wijziging dienstregeling) van dit jaar niet meer rijden. Ten slotte vinden er incidenteel nachtelijke testritten met leeg materieel plaats. De testritten vinden onregelmatig plaats, maar ProRail informeert zo goed als mogelijk de burgers over nachtelijke testritten op de website www.wonenlangsidehslzuid.nl.

22

Kunt u uitleggen hoe u komt tot de stelling dat de mogelijke geluidsoverschrijding in 2010 van tijdelijke aard is, terwijl het materieel weliswaar vervangen wordt, maar de spoorconstructie en de geluidschermen niet? Is de aannahme juist dat de overschrijdingen alleen aan het materieel te wijten zijn?

De metingen van TNO laten zien dat de Thalys op hoge snelheid op de HSL spoorconstructie voldoet aan de verwachtingen op basis van het rekenmodel. Op dit moment is het nog onzeker of de werking van de geluidschermen onvoldoende is als met hogesnelheidsmaterieel met hoge snelheid gereden wordt en is verder onderzoek dus nodig. De overlast en de mogelijke overschrijding van de geluidruimte komt op dit moment met name door de inzet van lawaaiig materieel (Prio) met relatief lage snelheden. Het stiller maken van het tijdelijke materieel is daarom de belangrijkste maatregel om nu zo snel mogelijk te treffen.

23

Kunt u garanderen dat de wettelijke geluidruimte in 2010 niet overschreden wordt? Zo neen, welke consequenties kan dat hebben voor het gebruik van de HSL-Zuid?

Zie mijn antwoord op vraag 4 en 8.