

Vergaderjaar 2010–2011

**32 404**

## **Programma hoogfrequent spoorvervoer**

**Nr. 31**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 januari 2011

Op 29 juni 2010 heeft de Kamer de motie van de leden Neppéus en Jansen (32 123 A, nr. 124) aanvaard. In deze motie wordt de regering verzocht wettelijke normen te stellen voor trillingen door treinverkeer. De overweging bij de motie was dat met intensiever gebruik van het spoor er klachten zijn over geluid en trillingen langs het spoor. Daarnaast is op 9 november 2010 de motie van de leden Aptroot en Dijkema (32 404, nr. 17) aanvaard waarin gevraagd wordt voor 1 maart 2011 voorstellen te doen omtrent normen en handhavingsinstrumentarium voor geluid en trillingen langs spoor.

In deze brief geef ik aan hoe ik uitvoering geef aan de moties van de Kamer met betrekking tot trillingshinder. Ik ben het met de strekking van de moties eens: het is een goede zaak dat er duidelijk beleid is en/of duidelijke normen zijn voor geluid- en trillinghinder. Om dit mogelijk te maken zal ik als eerste stap op korte termijn een wijziging van de Wet geluidhinder doorvoeren waarmee de wettelijke basis voor het stellen van normen voor trillingen van spoorwegen wordt geschapen. Ik breng dit onder in het wetsvoorstel voor de invoeringswet SWUNG (geluidproductieplafonds), dat binnen enkele weken naar de Kamer gaat. Voor het daadwerkelijk vaststellen van goed onderbouwde normen is meer tijd nodig.

Dit traject is inmiddels in gang gezet.

#### **Verdere uitwerking van normstelling**

##### *1. Te onderscheiden situaties*

Bij trillingen bestaat een onderscheid tussen nieuwe en bestaande situaties.

### *Nieuwe situaties*

Onder «nieuwe situaties» wordt verstaan de aanleg van nieuwe spoorwegen of de wijziging van bestaande spoorwegen nabij bestaande woningen, en de bouw van nieuwe woningen of andere gevoelige bestemmingen (zoals scholen) nabij bestaande spoorwegen. In de brief van mijn ambtsvoorganger van 21 juni 2010 (Kamerstuk 32 123 A, nr. 115) is aangegeven dat voor nieuwe situaties de richtlijnen ter voorkoming van trillinghinder van de Stichting Bouwresearch (SBR-richtlijnen) een bruikbaar kader vormen. Voor een omzetting naar een wettelijke regeling zijn echter aanpassingen en nadere uitwerkingen onvermijdelijk.

### *Bestaande situaties*

Van «bestaande situaties» is sprake als woningen en spoorweg op het moment van inwerkingtreden van de wettelijke regeling al aanwezig waren. Het toepassen van normen voor bestaande situaties – waaronder begrepen het ingrijpend wijzigen van een spoorweg – kan belangrijke praktische en financiële consequenties hebben. Daarom is het noodzakelijk dat voldoende informatie beschikbaar is over de bestaande trillingsniveaus en de (technische, ruimtelijke en financiële) mogelijkheden van het treffen van maatregelen ingeval van overschrijding van de normen.

## *2. Onderzoek*

Voor een inhoudelijk verantwoorde keuze van de normen is onderzoek nodig op in ieder geval de volgende aspecten:

- a) de aanpassing van de beoordelingsmethode van de SBR-richtlijnen (SBR: Stichting Bouwresearch). Dit is een onafhankelijk instituut, dat zich bezighoudt met het overdragen én implementeren van bouwkennis.
- b) het vóórkomen van fysische belastingen en optredende hinder, slaapverstoring en eventueel andere effecten;
- c) evaluatie van de effectiviteit en kosten van mogelijk te treffen maatregelen.

Ten aanzien van mogelijk te treffen maatregelen wil ik waken voor hoge verwachtingen. Er is in de afgelopen jaren voor specifieke situaties technisch onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van het treffen van maatregelen om trillingsschade en trillingshinder zoveel als mogelijk te beperken. ProRail participeert in deze onderzoeken en denkt mee met organisaties als het «Centrum Ondergronds Bouwen» (COB) en het «Civieltechnisch Centrum Uitvoering Research en Regelgeving» (CUR). Het Rijk is betrokken bij deze onderzoeken en heeft in aanvulling daarop zelf onderzoek geïnitieerd bij het RIVM. Het RIVM-onderzoek brengt in de praktijk optredende trillingsniveaus in beeld, waar nu slechts sporadisch iets over bekend is.

Uit de thans reeds beschikbare gegevens blijkt overigens dat er bij de huidige stand van de techniek slechts beperkte technische maatregelen ontwikkeld en beschikbaar zijn om trillingen terug te brengen naar een niveau met minder of zonder trillingshinder. Dit geldt met name in bestaande situaties. In nieuwbouwsituaties zijn de mogelijkheden groter. Daarnaast geldt dat de beperkte beschikbare maatregelen vooralsnog zeer kostbaar zijn (zowel qua investeringen als qua onderhoud), zonder dat het daarmee beoogde effect gegarandeerd wordt bereikt.

## *3. Planning*

Naar verwachting zal de uitvoering van de genoemde onderzoeken minimaal een jaar vergen. Op basis van de onderzoeksresultaten zal ik

met een voorstel komen voor de toekomstige normstelling voor trillingen langs het spoor. Hierin zal ik neerleggen hoe ik tot normstelling wil komen. Over de voortgang van de voorbereiding van normstelling voor trillingen zal ik de Kamer voor het zomerreces van 2011 nader berichten.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma