

Vergaderjaar 2012–2013

**22 026**

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

**Nr. 399**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 april 2013

Zoals ik tijdens het Algemeen Overleg MIRT met uw Kamer op 11 december 2012 over onder andere de HSL-Zuid heb toegezegd, informeer ik u in deze brief over de resultaten van de geluidimmissie metingen aan 8 woningen langs de HSL-Zuid.

Sinds de ingebruikname van de HSL-Zuid ervaren omwonenden geluids-overlast van de treinen die rijden op de HSL-Zuid. Om meer inzicht in de geluidssituatie te krijgen heeft mijn ambtsvoorganger in 2011 diverse geluidmetingen door TNO laten uitvoeren. Over de resultaten van deze metingen heeft zij u regelmatig geïnformeerd. Ik heb u in mijn brief van 24 augustus 2011 (Kamerstuk 22 026, nr. 338) medegedeeld dat de eindsituatie pas in beeld gebracht kan worden nadat er geluidmetingen hebben plaatsgevonden met het nieuwe hogesnelheidsmaterieel dat op hoge snelheid over de infrastructuur van de HSL rijdt. Deze metingen zijn inmiddels uitgevoerd en de betreffende rapporten van TNO treft u bijgaand aan (bijlage 2 t/m 4).<sup>1</sup> Over deze rapporten heb ik, conform de afspraken die in het verleden zijn gemaakt, overleg gevoerd met de gemeente Lansingerland. Alvorens nader in te gaan op de geluidmetingen bericht ik u eerst kort over uitgevoerde trillingmetingen.

#### **Trillingsmetingen**

Naast de geluidmetingen zijn langs het tracé tussen Roelofarendsveen en Breda-Zuid trillingmetingen uitgevoerd. De bijgevoegde rapporten (bijlage 5 en 6)<sup>2</sup> bevatten de omschrijving van de uitgevoerde metingen en de resultaten van de beoordeling van de gemeten trillingniveaus.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Op basis van de gemeten hoge snelheid passages (met snelheden tussen de 200 en 305 km/uur) komt TNO ook nu tot eenzelfde conclusie als in 2011 voor de omgeving Breda, namelijk dat de trillingsniveaus in de woning voldoen aan de SBR – B richtlijn, de gemeten waarden zijn nagenoeg gelijk aan de streefwaarden in de Richtlijn.

De trillingsniveaus op maaiveld voldoen aan de eis gesteld in het Programma van Eisen van de HSL-Zuid in de gemeenten Lansingerland en Hoogmade, de gemeten waarden zijn nagenoeg gelijk aan de gestelde eis.

In de gemeente Breda is dit niet het geval, daar is op 50 meter vanaf het spoor sprake van een overschrijding op maaiveldniveau. Deze meetlocaties betreffen nu onbebouwd gebied. Voor een eventuele toekomstige bebouwing op 50 meter vanaf het spoor kan dit wel gevolgen hebben voor eventuele planontwikkelingen. Deze bevindingen zijn begin 2011 reeds met de Gemeente Breda gedeeld.

De gemeten trillingniveaus voldoen op alle locaties wel aan de Richtlijn, derhalve is het nu niet nodig om aanvullende maatregelen te treffen.

### **Geluidmissie metingen**

In de periode van maart 2012 t/m december 2012 heeft TNO geluidmetingen uitgevoerd in acht controlepunten bij woningen langs het tracé van de HSL. Dit betreft woningen gelegen in de gemeenten Kaag en Braassem, Lansingerland en Breda. Voor elk van de genoemde gemeenten is een rapport opgesteld met de gemeten geluidniveaus van passerende treinen.

Daarna heeft TNO deze meetresultaten vertaald naar een geluidbelasting voor de eindsituatie die vergelijkbaar is met de in het Tracébesluit vastgelegde grenswaarde. Hierbij is uitgegaan van de tijdens de metingen gereden snelheden. Aangezien deze snelheid voor de Thalys in de richting van Rotterdam lager ligt dan waar de berekeningen van het TB vanuit gegaan is, is tevens een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar het verwachte effect van deze lagere snelheid op het eindresultaat. Overigens is de verwachting dat deze snelheid ook in de toekomst niet hoger zal liggen, aangezien de Thalys tijdig een lagere snelheid moet hebben voordat hij de tunnel richting Rotterdam inrijdt. Opgemerkt moet worden dat voor één woning in Roelofarendsveen er nog op één dag metingen moeten worden uitgevoerd; de resultaten zijn desondanks reeds opgeleverd, aangezien op korte termijn een meetdag met een V250-trein op hoge snelheid niet haalbaar is.

TNO concludeert dat bij vijf (in de gemeenten Hoogmade en Lansingerland) van de acht woningen waar het geluid is gemeten, de berekende geluidbelasting in de eindsituatie hoger zal zijn dan de grenswaarden uit het Tracébesluit. De overschrijding in de eindsituatie op basis van de treinintensiteiten uit het Tracébesluit en de gemeten geluidsproductie van de thans voorziene HSL-treinen varieert tussen de 1 en 6 dB, een en ander zoals vermeld in bijlage 1 bij deze brief. Het betreft woningen waarbij de effectiviteit van de reeds getroffen geluidmaatregelen (geluidscherm en/of halfverdiepte ligging) minder groot is dan de rekenmodellen destijds voorspeld hebben voor de eindsituatie.

Deze conclusie baart mij zorgen en bevestigt de keuze van mijn ambtsvoorganger om in de gemeente Lansingerland een geluidmaatregelenpilot op te starten. Deze pilot zal inzicht verschaffen in de geluideffecten, de effecten op de veiligheid en onderhoudbaarheid en de kosten van aanvullende geluidmaatregelen.

## **Stand van zaken m.b.t. de pilotmaatregelen te Lansingerland**

In april 2012 heeft ProRail aan Infrasppeed de opdracht gegeven om een offerte voor drie typen aanvullende maatregelen uit te werken en aan te brengen in drie proefvakken van elk 100 meter lang in een deel van de halfverdiepte open bak in de gemeente Lansingerland. Het betreft de volgende maatregelen:

- raildempers
- absorberende platen tussen en naast de rails
- MDM schermen (Modulair Dubbelzijdige Minigeluidschermen) tussen de sporen

De pilotmaatregelen zijn innovaties in de hogesnelheidsinfrastructuur. Ten behoeve van de offerte heeft Infrasppeed een groot deel van het ontwerptraject daarom reeds uitgevoerd om een betrouwbare calculatie van de feitelijke uitvoering van de pilot te kunnen maken. Dit ontwerptraject vereiste een uitvoerige controle tegen een groot aantal specifieke – soms extreme – eisen voor hogesnelheidsspoor op het niveau van de componenten zelf, de interactie met de constructie van het HSL-spoor en de interactie met het hele spoorstelsel, voor de aspecten veiligheid en onderhoud.

Het ontwerpproces voor het zogenaamde MDM-scherm is nog niet geheel afgerond. Diverse uitvoeringen zijn het afgelopen jaar bedacht, ontwikkeld en op basis van de gestelde eisen weer afgefallen. Vanwege de doorlooptijd van het ontwerptraject van het MDM-scherm is er voor gekozen om de offerte voor het plaatsen van de MDM-schermen los te koppelen van de offerte voor het plaatsen van de andere twee maatregelen, die inmiddels wat ontwerp betreft gereed zijn.

Met betrekking tot de 1<sup>e</sup> fase heeft ProRail op 26 maart 2013 de offerte van Infrasppeed ontvangen en is het proces van opdrachtverlening namens mijn Ministerie in gang gezet. De verwachting is dat eind april 2013 (het is medio april, inmiddels verstrekt?) de opdracht aan Infrasppeed kan worden verstrekt.

De maatregelen moeten, met name op het gebied van de veiligheid, nog door de certificerende instanties voor toepassing worden vrijgegeven. Als dit volgens planning verloopt kan voor de zomer gestart worden met de inbouw van de raildempers en de absorberende elementen op de bodem van de verdiepte ligging en op de Rheda-platen (de funderingsplaten van het HSL-spoor).

Het ontwerp voor het plaatsen van het MDM-scherm wordt nu nader uitgewerkt en de verwachting is dat nog voor deze zomer de opdracht aan Infrasppeed kan worden gegeven. Ook hier geldt dat deze maatregel nog door de certificerende instanties moet worden vrijgegeven voor toepassing. Als dit volgens de huidige planning is voltooid, kan in het najaar (waarschijnlijk september) gestart worden met het plaatsen van de MDM-schermen tussen de twee sporen.

De totale kosten voor de eerste fase van het maatregelenpakket zoals dit nu in de pilot wordt uitgevoerd bedragen ca. € 5,5 mln. Dit is incl. de ontwerpkosten van het MDM-scherm en een stelpost van 0,7 mln. De totale kosten van het uiteindelijke maatregelenpakket, incl. de gehele tweede fase zijn op dit moment nog niet bekend.

Ondanks het zorgvuldige voortraject is het op dit moment nog steeds van diverse factoren afhankelijk of deze plannen in de loop van de pilot zullen moeten worden herzien. Ik heb daarom ProRail verzocht om via de website [www.wonenlangsidehslzuid.nl](http://www.wonenlangsidehslzuid.nl) de vorderingen van de pilot met de omgeving te communiceren.

## **Vervolgtraject**

Nadat de pilotmaatregelen in Lansingerland zijn aangebracht zullen door TNO effectmetingen worden uitgevoerd. Het is de verwachting dat deze metingen in het najaar kunnen gaan plaatsvinden. Ik merk daarbij op dat het weer rijden van de V250 op hoge snelheid een voorwaarde is om de effectmetingen te kunnen doen. Dit kunnen uiteraard ook testritten zijn. Na de pilot is bekend welke maatregelen mogelijk uitgerold zouden kunnen worden en wat de akoestische effectiviteit van elk van de maatregelen zal zijn.

Parallel aan de uitvoering van de maatregelenpilot heb ik aan ProRail opdracht gegeven om de resultaten van de geluidmetingen aan acht woningen te vertalen naar een inschatting van de problematiek langs de hele HSL in de eindsituatie zoals deze in het TB is gehanteerd en dan met name voor woningen waar geluidschermen staan dan wel waar sprake is van een halfverdiepte ligging.

Tevens heb ik ProRail opdracht gegeven om de analyse voor te bereiden op basis waarvan een voorstel zal worden gedaan voor de aanpak van de geluidproblematiek langs de HSL. In deze analyse zal de dan bekende effectiviteit van mogelijke geluidmaatregelen worden betrokken. In dit kader merk ik op dat ik niet uitsluit dat ook traditionele absorberende geluidschermen onderdeel kunnen zijn van het uiteindelijke definitieve aanvullende geluidmaatregelenpakket.

In de finale afweging zal ik de doelmatigheid van de inzet van een maatregelenpakket beoordelen. In die afweging zal ik ook de dan bekende inzichten omtrent het uiteindelijke gebruik van de HSL betrekken, zowel wat aantal treinen als wat rijnsnelheden betreft.

## **Tot slot**

De toezegging die door mijn ambtsvoorgangers is gedaan, namelijk dat de grenswaarden uit het Tracébesluit worden gerespecteerd en dat er aanvullende geluidbeperkende maatregelen zullen worden overwogen als blijkt dat in de eindsituatie niet wordt voldaan aan deze grenswaarden, staat natuurlijk nog steeds overeind.

Met zowel de gemeente Lansingerland als met de gemeente Breda vindt regelmatig overleg plaats. ProRail en vertegenwoordigers van mijn ministerie hebben onlangs het college en de gemeenteraad van Lansingerland geïnformeerd over de pilot voor geluidmaatregelen binnen hun gemeente.

Er wordt nu hard gewerkt om de eerste fase van de pilotmaatregelen nog voor de zomer uit te voeren.

Nadat de pilot en de genoemde vervolgstappen zijn gezet zal ik de Kamer nader informeren over de voortgang en het uiteindelijke maatregelenpakket en de financiering hiervan.

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