

## TWEEDE KAMERVragen TBV VOORBEREIDING ALGEMEEN OVERLEG OVER HSL OP 22 JUNI

60. *Is het waar dat de conclusie uit de in de voortgangsrapportage (Kamerstuk 22026 nr. 332) op pagina 15 genoemde metingen en berekeningen uitgevoerd door TNO, over de geluidsbelasting van kalenderjaar 2011, voorlopige en geen definitieve meetresultaten betreffen? Zo ja, wanneer worden de definitieve meetresultaten naar de Kamer gestuurd?*
61. Om een uitspraak te kunnen doen over de geluidssituatie (geluidimmissie) in 2011 heeft TNO naast de gevelmetingen ook aanvullende berekeningen uitgevoerd, waarin noodzakelijkerwijs onder andere aannames over de dienstregeling in 2011 en de geluidimmissie als gevolg van het hogesnelheidsmaterieel zijn gedaan. Zoals ik in de voortgangsrapportage heb beschreven zijn voor een juiste en definitieve beoordeling van de geluidruimte en de daarmee samenhangende effectiviteit van de geluidschermen aanvullende immissiemetingen noodzakelijk. Deze metingen worden uitgevoerd wanneer zowel de Thalys als de V250 regelmatig met hoge snelheid over het gehele tracé rijden. Dit is niet eerder voorzien dan het eind van dit jaar.
62. *Klopt het dat uit de (voorlopige) resultaten van TNO een opvallend verschil in geluidsniveaus op meerdere plaatsen in Lansingerland is geconstateerd tussen het oost- en het westspoor? Zo ja, wat is daarvan de oorzaak?*
62. Er is inderdaad een verschil geconstateerd tussen het oost- en het westspoor bij treinpassages met een snelheid van 160 km/uur. Bij deze snelheid is het rolgeluid overheersend. Indien de veronderstelling klopt dat de railruwheid bij de meetlocatie aan het Bachplein laag is, dan is de meest waarschijnlijke verklaring voor het verschil tussen de geluidsniveaus afkomstig van de reflectie naar het westen door het scherm aan de oostzijde. Of dit fenomeen ook aanwezig is bij hoge snelheid, is nog niet bekend. Dit zal worden meegenomen bij de metingen met hoge snelheid, zoals vermeld bij vraag 61.
63. *Klopt het dat HSL-treinen in de ons omringende landen alleen met een lagere snelheid door woonkernen rijden? Zo ja, wat zou in Nederland bij benadering het totale tijdsverlies en de totale geluidswinst kunnen zijn als dit (ook) hier wordt toegepast?*
63. Dit is mij niet bekend. Naast de basisverplichtingen (zoals geluidsnormen) dient HSA ook te voldoen aan verplichtingen die zijn vastgelegd in de concessie voor het hogesnelheidsnet. In deze concessie zijn eisen gesteld aan de reistijden tussen stations. Met de reistijden ligt dus ook de snelheid vast.
64. *Waarop was de toezegging gebaseerd, die in een eerder stadium is gedaan door uw ambtsvoorganger, dat alle meetresultaten van TNO in september 2010 bekend zouden zijn?*
64. Deze toezegging was gebaseerd op de destijds vigerende planning met betrekking tot de beschikbaarheid van de V250 treinen voor de geluidemissiemetingen aan deze treinen. Het beschikbaar krijgen van deze treinen duurt langer dan destijds gepland. Met betrekking tot de geluidimmissiemetingen aan de woningen moest worden gewacht op de juiste weersomstandigheden, zoals vastgelegd in het Reken en Meetvoorschrift. De weerssituatie in het najaar 2010 heeft ertoe geleid dat het wat langer heeft geduurd.
65. *Kunt u, gelet op het feit dat de Thalys iets stiller is dan de Fyra bij een gelijke snelheid van 250 km/u, aangeven wat de verschillen in geluidsproductie zijn als beide treinen op maximale snelheid rijden, dus de Thalys 300 km/u en de Fyra 250 km/u?*
65. In tegenstelling tot hetgeen in de vraag gesteld laten de meetresultaten zien dat de V250 bij 250 km/u ongeveer 2 dB stiller is dan de Thalys bij gelijke snelheid. De meetresultaten hebben daarnaast aangetoond dat op het westspoor van de meetlocatie Zevenbergschen Hoek de Thalys bij 300 km/u ongeveer 4 dB luider is dan de V250 bij 250 km/u. Er wordt

momenteel onderzocht hoe deze resultaten zich in generieke zin laten vertalen voor opname van de V250 in het Reken- en Meetvoorschrift.

66. *Is het onderzoek van TNO op basis van gevelmetingen in Lansingerland al afgerond?*
66. De gevelmetingen aan de oostzijde van het tracé in Lansingerland zijn onder andere vanwege de weerssituatie pas in april van dit jaar afgerond. Het definitieve rapport verwacht ik voor het zomerreces te ontvangen en zal ik uw Kamer dan doen toekomen.
67. *Is het juist dat tot nu toe slechts een deelrapport van het TNO-onderzoek op basis van gevelmetingen is afgeleverd?*
67. Ja, dat klopt. Het deelrapport dat is opgeleverd betreft de westzijde van het tracé. De rapportage over de oostzijde wordt nu afgerond en zal ik, zodra ik er over beschik, aan uw Kamer sturen.
68. *Wanneer is de derde serie metingen van TNO in Lansingerland verwerkt en mag het eindrapport worden verwacht?*
68. Zie mijn antwoord op vraag 66.
69. *Hoe komt u tot de conclusie dat "hieruit blijkt dat de geluidsbelasting bij de dienstregeling voor het kalenderjaar 2011 binnen de in het Tracébesluit genoemde voorkeurswaarde dan wel de eerder verleende hogere waarden blijft"?*
69. TNO heeft berekeningen uitgevoerd op basis van eerder bij de woningen gemeten geluidniveaus van passerende treinen, aannames ten aanzien van de dienstregeling in 2011 en aannames ten aanzien van de geluidemissie bij hogere snelheid. In deze berekeningen is uitgegaan van een ongewijzigd gebruik tussen 1 januari en 1 oktober, en per 1 oktober een hogere snelheid tussen Rotterdam en Hoofddorp en de inzet van de nieuwe V250. De situatie per 1 oktober is door TNO beschreven op basis van conservatieve aannames ten aanzien van de toename van het geluid vanwege de snelheidsverhoging en een schatting van de geluidproductie van de V250 op basis van de metingen op het zuidelijk Tracé eind vorig jaar.
70. *Hebt u, gelet op het feit dat de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond en TNO eerder van mening verschilden over de door TNO gemeten cijfers en de oorzaken van de opgetreden verschillen, zoals toegezegd afstemming laten plaatsvinden tussen de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond en TNO over de metingen en de onderzoeksresultaten in het kader van de ondervonden hinder in Lansingerland? Zo nee, om welke reden niet? Zo ja, wat is de uitkomst van deze afstemming?*
70. In mei heeft er afstemming plaatsgevonden en dit overleg zit nu in een laatste fase. Er wordt nu gewerkt aan een gezamenlijk conclusie.

71. *Is het juist dat in de brief met toezeggingen van uw ambtsvoorganger d.d. 4 juni 2010 aan de gemeente Lansingerland (kenmerk VENW/BSK-2010/7620) naar aanleiding van het algemeen overleg d.d. 18 mei 2010, de bepaling van de werking van de schermen als een van de doelstellingen van de gevelmetingen werd aangegeven? Welke resultaten zijn er op dit onderdeel te melden? Welke resultaten worden nog verwacht? Acht u het mogelijk dat de schermen aan de oostzijde het geluid naar het westen overbrengen, waardoor daar een hogere belasting optreedt? Geeft u gehoor aan het verzoek van de gemeente Lansingerland om een onderzoek uit te voeren naar het functioneren van de geluidsschermen ter plaatse?*
71. Dit onderzoek kan niet plaatsvinden voordat de eindsituatie is gemeten. Voor een juiste beoordeling van de geluidruimte en de effectiviteit van de geluidschermen zullen er immissiemetingen moeten worden uitgevoerd op de genoemde locaties waarbij zowel de Thalys als de V250 met hoge snelheid passeren. Daartoe is het noodzakelijk dat er op het hele tracé van de HSL-zuid regelmatig en gedurende een aantal dagen met hoge snelheid gereden kan worden; gezien de huidige planning kunnen deze metingen niet eerder dan eind 2011 plaatsvinden. Pas als de resultaten van die metingen beschikbaar zijn, kan ik de geluidbelasting bij de dienstregeling voor 2012 alsmede de eindsituatie toetsen aan het Tracébesluit en de genomen maatregelen.
72. *Kunt u de Kamer informeren over de nog te geven reactie op de brief van de gemeente Lansingerland d.d. 1 februari 2011 en daarbij tevens aangeven om welke reden deze brief tot op heden nog niet is beantwoord?*
72. De betreffende brief is hier helaas niet ontvangen. Navraag bij de gemeente Lansingerland heeft er nu toe geleid dat de inhoud van de brief mij thans wel bekend is. Beantwoording zal op zeer korte termijn plaatsvinden. Ik zal de Kamer over mijn antwoord informeren.
73. *Kunt u ingaan op de stelling van het Interprovinciaal Overleg in de brief d.d. 2 mei 2011, over onder meer de hoge hinderbeleving door piekgeluid, dat de gevelmetingen hebben aangetoond dat de normen van de World Health Organization voor het voorkomen van slaapverstoring en ontwaakreacties in de nacht met maar liefst vijftien decibel worden overschreden? Kunt u reageren op de verzoeken van het Interprovinciaal Overleg, om:*
- een onderzoek naar hinderbeleving bij niet-frequente spoorwegen uit te voeren;
  - een maximum te stellen aan de  $L(A)_{max}$  van een spoorlijn in de nacht, op de gevel van woningen, teneinde slaapverstoring en ontwaakreacties te voorkomen;
  - aan te geven hoe om te gaan met situaties waarbij de rekenmodellen andere geluidsniveaus opleveren dan dat er gemeten worden;
  - aan te geven of u bereid bent het reken- en meetvoorschrift zodanig aan te passen, dat voor unieke situaties (zoals de open bak in het HSL-tracé) de berekende niveaus dichter bij de werkelijk gemeten waarden liggen?
73. Mijn reactie op de verzoeken van het Interprovinciaal Overleg is als volgt:
- a. De onderliggende vraag is of geluidhinder afhankelijk is van het aantal gebeurtenissen. Daar is veel onderzoek naar gedaan. Al in het eerste onderzoek naar spoorweglawaai in Nederland (ICG-rapport RL-HR-03-03, Hinder door spoorweggeluid in de woonomgeving, 1984) is dit onderzocht. Daar werd aangetoond dat het aantal treinen geen zelfstandige invloed heeft op de geluidhinder. In het vele hinderonderzoek dat daarna is uitgevoerd, is dit steeds de conclusie geweest. Recentelijk is dit nog uitvoerig onderzocht bij vliegveld Frankfurt (Gutachtung Belastigung durch Fluglarm, 2006). Verder onderzoek hiernaar is niet zinvol.
  - b. Bij de berekening van de gemiddelde geluidsbelasting (uitgedrukt in de dosismaat  $L_{den}$ ) wegen piekniveaus sterk mee binnen de totale belasting. Het afzonderlijk normeren van piekniveaus is niet nodig, omdat de normen voor railverkeer het optreden van overmatige piekniveaus al afdoende tegengaan door middel van de bestaande dosismaat.
  - c. Artikel 4.7 van het reken- en meetvoorschrift geluidhinder bepaalt de hiërarchie van de verschillende toepasbare methode's (twee rekenmethodes en een meetmethode). Het is

het bevoegd gezag – aangewezen door de Wet geluidhinder – dat akoestisch onderzoek moet uitvoeren. Dat bevoegd gezag is verantwoordelijk voor de keuze van de methode en moet aantonen dat de toegepaste methode valt binnen het toepassingsgebied van die methode (beschreven in het voorschrift). In een zeer gering aantal gevallen doet een andere instantie met een andere methode akoestisch onderzoek (contra-expertise). Het komt in een zeldzaam geval voor dat die instantie tot significant andere resultaten komt. In dat geval moet in goed overleg tussen de akoestisch deskundigen van beide instanties worden vastgesteld waar de oorzaak van het verschil ligt. Meestal gaat het om verschillen in de invoergegevens en niet om de methode zelf. Het bevoegd gezag beslist op basis van de verschilanalyse of hernieuwd akoestisch onderzoek nodig is. Deze beslissing is voor beroep vatbaar.

- d. Het reken- en meetvoorschrift geluidhinder bevat standaardmethodes die bruikbaar zijn in de overgrote meerderheid van de relevante gevallen (relevant voor de toepassing van de Wet geluidhinder). De groep bijzondere gevallen (die niet vallen in het toepassingsgebied van de standaardmethodes) kent een grote diversiteit en onderzoek daarnaar wordt uitgevoerd door gespecialiseerde bureaus. Het voorschrift duidt dit aan als 'nader onderzoek'; de daarbij gehanteerde methode moet ad hoc worden onderbouwd. Unieke gevallen (zoals de open bak in het HSL-tracé) worden dus niet in de standaardmethodes beschreven. Dit vooral omdat het zou leiden tot een zeer omvangrijk en onoverzichtelijk voorschrift waarvan het grootste deel slechts zeer incidenteel en alleen maar door een kleine groep experts zou worden gebruikt.

74. *Wanneer worden de resultaten van de in het najaar te houden metingen met betrekking tot de geluidsproductie van het op volle snelheid rijdende V250-materieel verwacht?*

74. Zie mijn antwoord op vraag 71.

75. *Welke concrete afspraken zijn er gemaakt tijdens de bijeenkomst op 24 februari 2011 met de vertegenwoordigers van de gemeenten Lansingerland en Kaag en Braassem?*

75. Er zijn verschillen geconstateerd in de meetresultaten aan het geluid van passages van de Thalys met hoge snelheid tussen de metingen in opdracht van de gemeente Lansingerland door DCMR en de metingen die verricht zijn door TNO. Over dit verschil in meetresultaten tussen DCMR en TNO is de afspraak gemaakt dat er tussen de technici van TNO en DCMR nog apart overleg zal plaatsvinden. Dit overleg heeft reeds plaatsgevonden. Binnenkort zal er een overleg met vertegenwoordigers van de gemeenten, stichtingen en mijn ministerie plaatsvinden. Ook zijn de berekeningen die ten grondslag liggen aan de geluidberekeningen voor het kalenderjaar 2011 toegelicht en beschikbaar gesteld aan de vertegenwoordigers.

76. *Kunt u aangeven hoe de kosten verdeeld zijn tussen de betrokken partijen als het gaat om geluidsverminderende en trillingsverminderende maatregelen bij de gemeenten Lansingerland, Kaag en Braassem en Breda?*

76. Tot op heden zijn alle kosten die gepaard gaan met stiller maken van het tijdelijke Prio-materieel betaald door de Staat. De vergoeding voor het stiller maken van het Prio-materieel is uitgekeerd op basis van de Prestatieregeling stiller materieel waarvan de uitvoering bij ProRail ligt.

77. *Bent u, gezien de overlast die bewoners ervaren, van mening dat de oude geluidsnormen te ruim zijn en dat de noodzaak bestaat deze oude normen aan te scherpen?*

77. Nee, ik ben niet van mening dat de geluidsnormen te ruim zijn. De huidige en toekomstige (indien het wetsvoorstel SWUNG<sup>[1]</sup> van kracht wordt) normering bieden bewoners voldoende bescherming tegen spoorweggeluid, maar zullen niet leiden tot een dusdanig geluidniveau dat omwonenden geen enkele hinder van spoorwegen meer kunnen ervaren. Een dergelijke normering is in Nederland onbetaalbaar.

---

<sup>[1]</sup> Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid.

78. *Kunt u aangeven op welke manier u en uw ambtsvoorganger er bij de Belgische minister en de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS op hebben aangedrongen of gaat aandringen dat de reeds in 2005 gemaakte afspraken over het extra benodigde (20e) V250-treinstel en de bediening Den Haag – Breda zullen worden uitgevoerd?*
78. Dit is gebeurd in meerdere gesprekken op ministersniveau en op ambtelijk niveau. Tijdens deze gesprekken wordt continu benadrukt dat de afspraken in de Gezamenlijke Conclusies zullen moeten worden uitgevoerd, aangezien hiermee destijds een financiële claim als gevolg van de langere reistijden over de HSL in België is vermeden. Eind 2010 zijn de vervoerders NMBS en HSA gezamenlijk een studie gestart naar mogelijke ingroeimodellen voor het uitvoeren van de afspraken. Deze studie wordt momenteel afgerond.
79. *Zijn er ten opzichte van eerdere voortgangsrapportages vorderingen geboekt in de onderhandelingen tussen HSA en NMBS? Wanneer verwacht u de uitkomsten van deze onderhandelingen? Hebt u een rol hierin? Zo ja, welke? Zo nee, betekent dit dat de bediening van Den Haag en Breda afhankelijk wordt van een onderhandelingsresultaat van twee spoorwegmaatschappijen?*
79. NMBS en HSA zijn momenteel bezig om de laatste stappen te zetten om tot een akkoord te komen over de Samenwerkingsovereenkomst. Het streven van de vervoerders is om deze overeenkomst komende zomer te ondertekenen. Ik heb geen formele rol in dit proces, maar ondersteun de Nederlandse vervoerder daar waar mogelijk. De bediening van Den Haag en Breda is geen onderdeel van onderhandelingen tussen de vervoerders: deze verbinding is afgesproken tussen Minister Peijs en minister Vande Lanotte in maart 2005.
80. *Hoe lang doet de huidige stoptrein van Roosendaal naar Antwerpen er nu over? Wat is de tijdswinst die kan worden geboekt als de stoptrein door de spoortunnel bij Antwerpen kan rijden?*
80. De huidige stoptrein van Roosendaal naar Antwerpen doet er zo'n 49 minuten over. De reistijd van een mogelijke extra trein tussen Roosendaal en Antwerpen is afhankelijk van het aantal stops dat de trein maakt. Een tweede stoptrein die door de spoortunnel zou rijden, zou een reistijd van 43 minuten hebben.
81. *Is de gebrekkige communicatie met België de oorzaak is van lage punctualiteitscijfers?*
81. In de uitvoering van de dienstregeling van de Beneluxtrein en de Thalys is er geen sprake van gebrekkige communicatie met België. Er zijn goede operationele communicatie afspraken tussen Nederland en België en zowel de vervoerders als de infrastructuurbeheerders komen deze afspraken na.
82. *Heeft het op termijn verhogen van de snelheid op de HSL-Zuid tussen Schiphol en Rotterdam gevolgen voor het (krappe) tijdspad van de Thalystreinen in België?*
82. Gegeven de in de dienstregeling vastliggende grenstijden bij de Nederlands-Belgische grens en de aankomst en vertrektijden op Rotterdam en Schiphol zal deze hogere snelheid voorlopig eerst ten goede komen aan de betrouwbaarheid van de uitvoering op het baanvak Schiphol - Rotterdam. Doordat een tijdelijk infrastructureel probleem in de Antwerpen-tunnel twee minuten rijtijd kost gaat de in Nederland gewonnen tijdswinst hier deels aan verloren. Een verbetering van de reistijdswinst zal volgens planning in de dienstregeling van 2013 worden gerealiseerd.