

Besprekingsverslag overleg op het ministerie van VROM 8 april 2010

Aanwezig:

Namens VROM:

Marjan van Giezen, clustermanager geluid
Leo Jacobs, geluid
Inez Kleijs, juridische zaken
Casper Franken, VROM-inspectie

Namens VenW:

Tom van Tilburg
Theo Vierling

Namens Stichting Geen Gehoor:

Hein Schildt
Doky Verhagen

Namens Stichting Stop Geluidsoverlast HSL:

René Wendel
Willem Bos

Doel van de bespreking was het verzoek van René Wendel om meer duidelijkheid te krijgen in de ingewikkelde wetgeving rondom geluidhinder. Met name heeft de brief van minister Eurlings van 9 maart 2010 voor onrust onder de bewoners gezorgd waarin staat dat de bewoners nauwelijks door de wet worden beschermd.

Marjan van Giezen wil graag de stichting bijpraten over de stand van zaken van de lopende maatregelen.

De vragen zijn van tevoren naar VROM gestuurd, behalve de eerste.

Vragen en antwoorden

Vraag 0:

Aan bewoners is toegezegd dat er een jaar na ingebruikneming van de lijn geluidmetingen zouden worden verricht. Nu blijkt dat de wet niet voorziet in een systeem van meten en controleren met de norm, rijst de vraag wat er bedoeld is met die voorgenomen meting. Bewoners hebben destijds de meting begrepen als een controle op het geluid.

Antwoord:

Verbazing alom. Niemand weet exact de reden. Gezegd wordt dat in de toelichting bij het Tracébesluit wordt aangegeven dat een evaluatie na een jaar na ingebruikneming en vervolgens tien jaar daarna de geluidssituatie wordt beoordeeld. Dit grijpt terug op het advies in het MER. Dit hoort ook geëvalueerd te worden.

De juriste licht toe dat er in het tracébesluit niets staat maar in de toelichting wel.

Toelichtingen hebben juridisch een ander karakter dan het besluit zelf. Mocht er 61 dB(A) na een jaar zijn gemeten dan zou dat geen enkel wettelijk gevolg kunnen hebben.

Naar aanleiding van de klachten heeft VenW de metingen naar voren gehaald, met de genomen en nog te nemen maatregelen tot gevolg.

Vraag 1:

Begrijpen wij goed dat in de ogen van de overheid het tracébesluit er niet toe doet als het gaat om overtreding van de geluidsnorm?

Antwoord: Het Tracébesluit legt vast wat het tracé is. De normen in de Wet geluidhinder vormen het beoordelingskader. Op basis van die normen wordt berekend wat de verwachte geluidsbelasting zal zijn en welke maatregelen nodig zijn. Na de aanleg is het tracébesluit als het ware uitgewerkt.

Vraag 2:

Begrijpen wij goed dat in de ogen van de overheid alleen de Wet geluidhinder relevant is als het gaat om overtreding van de geluidsnorm?

Antwoord: ja.

Vraag 3:

Hoe werkt de Wet geluidhinder?

Antwoord:

De Wet geluidhinder kent een toetsmoment aan normen op het moment dat besloten wordt een nieuwe spoorlijn aan te leggen en op het moment dat er sprake is van een “wijziging van een spoorweg”. De HSL is een bestaand spoor dus komt deze wet pas in actie als er sprake is van een “wijziging van een spoorweg”.

De huidige wet voorziet niet in een systeem om de naleving permanent te bewaken.

Vraag 4:

Wanneer is er dan sprake van een overtreding?

Antwoord:

Als er sprake is van een “wijziging van een spoorweg” en de daarvoor verplichte procedure in het Besluit geluidhinder niet zou worden gevolgd. Of sprake is van een wijziging wordt bepaald via berekeningen en niet via akoestisch onderzoek.

Vragen 5 en 6:

Wanneer is er sprake van een “wijziging van een spoorweg”? Hoe werkt het systeem?

Antwoord:

Artikel 1 van de Wet geluidhinder geeft het antwoord. De wijziging moet groot genoeg zijn en structureel zijn.

Gekeken wordt naar de geluidbelasting van het jaar voorafgaand aan het jaar van de wijziging en dat wordt vergeleken met het maatgevend jaar. Dit kan zijn elk willekeurig jaar tot 10 jaar na de wijziging. Een verandering van de dienstregeling is een voorbeeld. De geluidbelasting moet wel groter zijn dan 3dB.

De HSL kent geen geluidbelasting over 2009. Zonder de toezegging van minister Eurlings om zich vrijwillig te houden aan 57 dB(A) zou over deze bepaling onduidelijkheid bestaan. De wet is geschreven uitgaande van een bestaand sporennet dat al jaren in gebruik is. De HSL past hier niet goed in.

De Traxxen zijn ingezet als tijdelijke vervanging van de echte Fyra. Het duurt nog maximaal 2 jaar voordat alle Traxxen vervangen zijn. Daarom is de huidige situatie niet structureel genoeg om te spreken van een “wijziging van een spoorweg”.

Vraag 7:

Hoe wordt bepaald of iets structureel is?

Antwoord:

Uiteindelijk zal de rechter dat bepalen.

Vraag 8:

Stel dat er voldoende Traxxen aanwezig zijn om de toekomstige volle dienstregeling te rijden, kan dat dan zomaar omdat er toch slechts sprake is van een tijdelijke situatie?

Antwoord:

Het beste is uit te gaan van de belofte van de minister om niet meer geluid te dulden dan 57 dB(A). De Traxxen kunnen niet ongelimiteerd op het spoor worden toegelaten zonder de norm te overschrijden.

De huidige uitbreiding van de dienstregeling per 12 april is in de geluidberekeningen meegenomen. Uiterlijk juni 2010 moeten de Traxxen stiller zijn gemaakt anders kan de dienstregeling 2010 niet worden gereden zonder de norm te overschrijden.

Vervolgvraag:

In het tracébesluit staan woningen opgenomen met een lagere waarde dan 57 dB(A). Wat geldt dan?

Antwoord:

Dan geldt de waarde van 57 dB(A) en niet de lagere waarde. De door de minister genoemde grens is een maximum; woningen die hieronder zaten, kunnen zonder gevolgen tot 57 dB(A) op de gevel geluidbelasting krijgen.

Vervolgvraag:

En hoe zit het met de marge van 3 dB volgens artikel 1 van de Wet geluidhinder? Is die ook van toepassing zodat er tot 60 dB(A) geluidbelasting door de bewoners moet worden geaccepteerd?

Antwoord:

Nee: de 57 dB(A) is een harde toezegging. Er is geen marge.

Vervolgvraag:

Hoe kunnen we de minister houden aan die toezegging? Is er sprake van onbehoorlijk bestuur als hij er zich niet aan houdt?

Antwoord:

Juridisch gezien is er twijfel of de minister, behalve politiek, ook juridisch te houden is aan de gedane toezegging.

Vraag 9, 10 en 11:

Hoe moet worden omgegaan met andere uitvoeringen van de lijn dan gedacht? Als er andere schermen zijn geplaatst en er een ander spoorsoort is aangelegd dan voorzien in het tracébesluit is er dan sprake van een "wijziging van een spoorweg"?

Antwoord:

Bouwfouten en veranderingen aan het spoor horen bij de aanleg van het spoor volgens het

tracébesluit. Het is pas een gedane zaak als de aanleg heeft plaatsgevonden zoals vastgesteld was..

Er is geen sprake van een “wijziging” zoals bedoeld in de wet.

Vraag 12, 13 en 14:

In het verleden heeft de VROM-inspectie Prorail ter verantwoording geroepen. Hoe past dat in het wettelijk kader?

Antwoord:

Het ging steeds om een wijziging van de dienstregeling waardoor er meer geluid werd geproduceerd. De inspectie kijkt naar de gemiddelde belasting van vóór de wijziging en berekende de hogere geluidbelasting die bij de nieuwe dienstregeling hoort. In de voorbeelden is er geen sprake geweest van metingen. Van achter het bureau werden de berekeningen uitgevoerd. Het in het verleden gemaakte geluid is opgenomen in het akoestisch spoorboekje. Dit is precies zoals de Wet geluidhinder werkt zoals eerder toegelicht.

Vraag15:

VenW berekent voor 2010 de geluidbelasting. Dit staat los van een wettelijke verplichting. Op welke wijze worden de berekeningen gemaakt?

Antwoord:

VenW gaat uit van het kalenderjaar als maatgevende periode.

De emissiemetingen zijn bepalend, het geluid dat de trein produceert, gemeten direct aan het spoor. Die gegevens gaan de berekening in waarbij uitgegaan wordt dat de geluidsoverdracht (schermen en betonnen bak) zich volgens model gedragen.

Vervolgvrage:

Die berekening is fout als blijkt dat de geluidschermen niet doen wat ze moeten doen en de betonnen bak werkt als een klankkast. Hoe wordt daar rekening mee gehouden?

Antwoord:

VenW gaat ook de effectiviteit van de schermen meten en TNO zal in 2010 ook aan de gevels van woningen de geluidbelasting meten.

Eerst wordt de Thalys doorgemeten bij een snelheid van 300 km/u en we zijn hard bezig met het stiller maken van de Traxxen. Het ziet er naar uit dat we alle doelstellingen halen.

Vraag 16:

Welke gevolgen heeft de nieuwe Swungwet voor de HSL?

Antwoord:

Aan de Tweede Kamer is een wetsvoorstel voorgelegd. Het is de bedoeling dat de wet op 1 juli 2011 in werking treedt. Het is onbekend welke gevolgen de nieuwe verkiezingen hierop hebben.

Uitgangspunt in de nieuwe wet geluidhinder zijn geluidproductieplafonds die gelden op vaste punten langs en op verschillende afstanden van het spoor. De norm van het tracébesluit zijnde de 57 dB(A) wordt dan omgerekend naar het plafond.

Ieder kalenderjaar na een gereden jaar moet ProRail rapporteren hoeveel geluid de treinen op een spoor(gedeelte) hebben gemaakt in vergelijking met het productieplafond. Deze rapportages zijn openbaar.

Het Rijk wordt de handhaver. Of VROM dat wordt of een andere dienst zal bij de

Invoeringswet van de gewijzigde Wet geluidhinder worden bepaald.

Vraag 17 en 18:

VROM schrijft dat volgens de laatste inzichten de kans op ontwaken pas substantieel toeneemt bij niveaus hoger dan de rond de HSL geconstateerde waarden. Waar komen die inzichten vandaan en om welke waarden gaat het?

Antwoord:

Het gaat om een onderzoek bij defensie waarbij bleek dat bij schietoefeningen mensen blijven slapen terwijl een schot wordt gelost waarbij pieken tot boven de 70 dB(A) werden gemeten. Nagegaan wordt of dit rapport openbaar is, zodat de stichtingen de gegevens van dit onderzoek toegezonden kunnen krijgen.

Vraag 19:

De passage van een trein veroorzaakt irritaties. Het gaat om meer zaken dan slaapverstoringen. Hoe ziet VROM dit?

Antwoord:

De algemene hinder zit opgenomen in de geluidberekeningen, in de LEQ. Irritatie zit hierin.

De tijd ontbreekt om de vragen van Geen Gehoor te behandelen, voor zover deze nog niet aan de orde zijn geweest. Hein Schildt zal deze vragen schriftelijk bij VROM indienen.

Tijdens de rondvraag zegt Casper Franken (VROM-inspectie) dat in de huidige wetgeving, als er sprake is van een “wijziging van een spoorweg” en er is geen sprake van saneringswoningen, zoals bij de HSL inderdaad niet het geval is, de gemeente de partij is die ProRail moet aanspreken.

Op de vraag van René Wendel tenslotte of het uitschakelen van de blokremmen getoetst moet worden aan de TSI Noise antwoordt Theo Vierling (VenW) dat er in dit geval sprake is van een maatregel die minder geluid maakt dan voorheen waardoor de TSI niet van toepassing is. De toestemming van deze maatregel wordt binnenkort verwacht.