

Samenvatting bespreking op het ministerie van VenW op 25 februari 2010

Aanwezig: Theo Vierling, VenW
Tom van Tilborg, VenW
Arjan Vlaswinkel, ProRail
Chiel Roovers, ProRail
Michael Dittrich, TNO
Arno Eisses, TNO
Jan Granneman, Peutz, namens de gemeente Lansingerland
Willem Bos, Bosvariant, namens de stichting Stop Geluidsoverlast HSL
Hein Schildt, stichting Geen Gehoor
René Wendel, stichting Stop Geluidsoverlast HSL

Opening

Vierling opent en zegt dat er veel discussiepunten openstaan maar dat vandaag alleen de berekeningen worden gepresenteerd waaruit blijkt dat de norm niet overschreden zal worden. Op verzoek van de stichtingen gebeurt dat mondeling vanwege de complexiteit. TNO heeft deze berekeningen gemaakt.

Het tweede TNO rapport wordt pas publiekelijk bekend gemaakt tegelijk met de beantwoording van 23 door de Tweede Kamer gestelde vragen over de HSL. De vandaag aan de stichtingen te tonen berekeningen lopen dus vooruit op de informatieverzorging aan de Tweede Kamer.

Uitgangspunten van de berekeningen

Roovers en Vierling lichten toe dat TNO opdracht heeft gekregen om uit te gaan van het kalenderjaar 2010 met de daarbij horende dienstregeling. Tevens lichten zij toe dat er verschil is tussen de Wet geluidhinder en het Tracébesluit. In hun ogen is er geen sprake van een wijziging van een spoorweg omdat er geen sprake is van een structurele wijziging. De Wet geluidhinder is dus niet van toepassing. Het Tracébesluit is geen wet, maar de minister heeft gezegd zich te zullen houden aan de berekende geluidbelastingen op de gevels van woningen zoals deze in de bijlage van het Tracébesluit (ruwweg geluidnorm van 57 dB(A)) zijn opgenomen. De minister gaat dus volgens ProRail/VenW verder dan hij op grond van de wet zou moeten. Naar de letter van de wet kan hij volgens ProRail/VenW nergens toe worden gedwongen. Ook kan VenW HSA juridisch gezien niet verplichten om maatregelen te nemen.

Bos maakt bezwaar. De Wet geluidhinder is wel degelijk van toepassing. Nergens staat dat sprake moet zijn van een structurele situatie. Indien wordt afgeweken van datgene wat beloofd of toegezegd is aan soorten treinen en intensiteiten is sprake van een reconstructie van het spoor en dient de situatie opnieuw bekeken te worden. Ook indien de geluidnormen of toezeggingen of verwachtingen over bepaalde waarden overschreden worden, kan handhavend worden opgetreden.

Waarom wordt voorts uitgegaan van een kalenderjaar en niet van een andere periode, bijvoorbeeld een jaar vanaf 7 september 2009 zijnde de start van de dienstregeling? Of vanaf precies een jaar geleden? Dan komen de berekeningen anders uit. De wet geeft niet aan wat precies moet worden verstaan onder 'het maatgevend jaar' en hoe de (jaargemiddelde) geluidbelasting precies moet worden bepaald. Dus elke uitleg heeft evenveel recht van spreken. Bos vindt dat elke mogelijke definitie van 'maatgevend jaar' door TNO doorberekend dient te worden. Dan is de minister open en transparant.

Vierling geeft aan dat er aansluiting is gezocht bij nieuw op handen zijnde wetgeving (Swung) voor spoorweglawaai waarbij uitgegaan wordt van het geluid gedurende een kalenderjaar.

Bos geeft aan dat toetsing aan het Tracébesluit inhoudt dat je moet kijken naar een situatie in het verleden. Er is geen reden om te kijken naar de toekomst behalve dat het de minister nu goed uitkomt.

Berekeningen TNO

TNO heeft in november 2009 voor de tweede maal gemeten waardoor er thans sprake is van 5 meetpunten: Roelofarendsveen, Hoogmade, Berkel en Rodenrijs, Schiebroek en De Wacht. De twee laatste meetpunten zijn gekozen vanwege het ontbreken van geluidschermen waardoor er simpele geluidmetingen kunnen worden verricht aan de treinen zonder invloed van de omgeving.

Er zijn grote verschillen tussen de uitgangspunten van de berekeningen behorend bij het Tracébesluit en de huidige feitelijke situatie.

Het Tracébesluit gaat uit van snelheden van 300 km/uur, uit te voeren door hst materieel en shuttles, met 10 tot 14 treinen per uur en 1 tot 2 treinen per uur 's nachts.

De feitelijke situatie is een snelheid tussen 160 en 300 km/uur, deels hst materieel, 2 tot 5 treinen per uur en 0 tot 1 trein per uur 's nachts.

Eisses verduidelijkt het begrip geluidruimte door, met als voorbeeld Schiphol, een vergelijking te maken met emmertjes: elke keer als er een trein voorbij rijdt, wordt het emmertje deels gevuld. De emmer loopt over nadat er een x aantal treinen voorbij is gereden. Aan het einde van het jaar worden alle emmertjes weer leeggegooid en begint het weer van voren af aan.

Wendel maakt bezwaar: Sight heeft de zienswijze van de stichting ondersteund dat het bij vliegverkeerslawaai wel zo werkt, maar bij spoorweglawaai niet. Bij spoorweglawaai wordt op basis van de dienstregeling van te voren gekeken of in een jaar het emmertje overloopt.

Er wordt een dia gepresenteerd met de verwachte geluidbelasting op het meetpunt bij Hoogmade waar een 14 dB(A) grote afwijking in het eerste TNO rapport is gemeten. Bij het uitblijven van maatregelen wordt de norm overschreden. In dit specifieke geval gaat het om een hogere waarde van 59,5 dB(A). Op 6 september 2010 zou dan deze waarde worden overschreden.

De volgende dia toont de geluidbelasting na de maatregelen. Aan het einde van het jaar wordt exact de 59,5 dB(A) gehaald.

Op de vraag met welke snelheid is gerekend, zegt TNO dat er gerekend is met 160 km/uur gedurende het hele jaar. Het is bekend dat de Thalys nu al in het weekend harder rijdt dan 160 km/uur en dat er op enig moment in 2010 harder zal worden gereden. Wanneer dit precies zal gebeuren kon niemand vertellen. Op dit punt zijn de berekeningen dus niet juist.

De tweede dia geeft tevens aan dat er uiterlijk op 13 juni 2010 alle voorgenomen maatregelen uitgevoerd zullen moeten zijn. Door TNO is namelijk berekend op welke datum uiterlijk de maatregelen doorgevoerd moeten zijn opdat voldaan kan worden aan de norm. Op die datum vindt er ook een wijziging van de dienstregeling plaats inhoudende dat er meer treinen gaan rijden.

De belangrijkste maatregel is het vervangen van de remblokken. TNO is in haar berekeningen voorzichtigheidshalve uitgegaan van een geluidsreductie van 5 dB(A) terwijl dit 7 of 8 dB(A) zou kunnen zijn. Metingen zullen dit moeten uitwijzen.

Voor het geheel weglaten van de remblokken is nog geen toestemming (testen worden nu uitgevoerd) en die maatregel is niet in de berekeningen meegenomen. Als deze maatregel wel wordt toegelaten, wordt hier ook voor gekozen omdat deze maatregel en grotere geluidreductie zal opleveren dan het vervangen van de remblokken.

TNO heeft in opdracht van het ministerie uitsluitend een berekening gemaakt op basis van een maatgevend jaar dat overeenkomt met het kalenderjaar 2010. Een andere doorberekening voor een andere uitleg van de definitie van het maatgevend jaar is nog niet uitgevoerd. TNO zal daartoe opdracht moeten krijgen van de minister.

Niet gemeten aan woningen

Er is niet gemeten aan gevels van woningen. Dit betekent volgens Bos dat de berekeningen feitelijk niets zeggen. Het zijn maar verwachtingen. Het moet aan iedereen goed kenbaar worden gemaakt dat de berekeningen net zo goed anders kunnen uitvallen. Zolang er niet aan woningen is gemeten en er is geen duidelijkheid over welke periode gemeten zou moeten worden, zeggen de berekeningen niets over de overschrijding van de norm.

Ook heeft Bos een opmerking over de gekozen locatie met een hogere waarde van 59,5 dB(A) in Hoogmade. Dat zegt niets over de situatie in Lansingerland. In Berkel en Rodenrijs zijn er woningen met een berekende waarde van 52 dB(A) conform het Tracébesluit. Als op die gevels wordt gemeten, komen de berekeningen misschien geheel anders uit.

TNO en ProRail vinden dat je wel iets kunt zeggen over de berekeningen omdat het een tendens aangeeft.

Bos vindt dat ProRail en de minister niet mogen suggereren dat de situatie bij Hoogmade doorslaggevend is, en dat zodra daar voldaan is aan de norm het elders langs de lijn ook zo zal zijn. Ook bij Lansingerland was sprake van een overschrijding van 14 dB(A). De situatie bij Lansingerland dient dan ook eerst feitelijk door TNO onderzocht te zijn voordat er een uitspraak kan worden gedaan.

TNO is van plan om ook aan de gevels de geluidbelasting te meten. Het meetplan moet nog worden geschreven. VenW gaat hier zeker opdracht voor geven.

Onduidelijkheid van de wet

Wendel staat stil bij de onduidelijkheid van de wet. Dat blijkt niet alleen uit de wijze van berekenen maar ook uit het ontbreken van een titel tot handhaven. Het overleg van vorige week tussen VROM, VenW en de gemeenten is voor de burgers teleurstellend verlopen. VROM blijft van oordeel dat de gemeente zou moeten handhaven. Als de gemeente zich hierin niet wil vinden dan is de conclusie dat de Raad van State maar moet uitmaken wie er bevoegd is.

Vierling zegt dat VenW actie onderneemt om de geluidsoverlast te beperken. Zo heeft de minister HSA dringend te kennen gegeven dat nieuw treinmaterieel alleen op het spoor mag als het stil is. Een wettelijke grondslag ontbreekt hiervoor, maar HSA is ook gebaat bij een goede verstandhouding met VenW.

Wendel wijst erop dat de bewoners ondertussen in de herrie blijven zitten en niet door de Wet geluidhinder worden beschermd hetgeen onacceptabel is. Waarom laat de minister niet zijn gezag gelden door HSA dringend te verzoeken om de treinen op halve snelheid te laten rijden totdat alle maatregelen zijn uitgevoerd en de metingen kloppen?

Afsluiting

Wendel bedankt Vierling voor het feit dat deze vergadering heeft kunnen plaatsvinden en vraagt hem toestemming om nader met TNO te overleggen, bijvoorbeeld over de details van de berekeningen. Vierling verleent die toestemming waarbij ProRail (feitelijk opdrachtgever) het eens is.