

Vragen ten aanzien van de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer door de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 februari 2011 en de twee daarbij behorende rapporten van TNO, MON-RPT-2010-03023 en MON-RPT-2010-03056.

Deze vragen kunnen uiteraard geheel of gedeeltelijk worden behandeld tijdens de meeting op 24 februari a.s. aan de Plesmanweg, echter wij verwachten desalniettemin binnen twee weken schriftelijk antwoord op alle hieronder gestelde vragen.

1. Reeds in augustus 2010 zijn er inmetingen verricht op het Noordelijk deel van de HSL-Zuid. Wat is de reden dat de uitkomsten hiervan niet zijn gepubliceerd?
2. Wat is de reden waarom de inmetingen zijn verplaatst naar het Zuidelijk deel van de HSL-Zuid?
3. De TNO rapporten zijn gedateerd op 13 en 22 december 2010. Waarom zijn deze zo laat (17 februari 2011) aan de Tweede Kamer gepresenteerd?
4. De minister zegt in haar brief dat de geluidsemissie binnen een bandbreedte van 1 dB in overeenstemming is met de aannames uit het Tracébesluit. Uitgezonderd een vermelding in de conclusie is hier in de rapportages niets over terug te vinden. Kunt u dit cijfermatig onderbouwen?
5. In het TNO-rapport van 13 december 2010 wordt aangegeven dat in tabel 3 de berekende passageniveaus $L_{pAeq,tp}$ van een trein uit de categorie 8 op ballastspoor volgens de standaardrekenmethode 2 bij een snelheid van 220, 250 en 260 km/uur is aangegeven. Echter, volgens de Reken- en Meetvoorschriften zijn de emissiegetallen voor categorie 8 alleen toe te passen voor snelheden tussen 40 en 160 km/uur (tabel 2.4 van bijlage IV van het RMV geluidhinder 2006.) Hoe is door TNO bij de berekende passageniveaus rekening gehouden met deze beperking in het snelheidsbereik?
6. De minister geeft aan dat uit aanvullende emissieberekeningen blijkt dat de geluidsbelasting in 2011 binnen de in het Tracébesluit genoemde voorkeurswaarde blijft. Noch de uitgangspunten, noch de gehanteerde methodiek van deze berekeningen worden in de TNO-rapportages vermeld. Daarnaast willen wij, zoals eerder afgesproken, de berekeningen voor het kalenderjaar 2010 eveneens verkrijgen.
7. In tegenstelling tot punt 4, waarbij de minister uitgaat van overeenstemming met het Tracébesluit, vermeldt de minister in de laatste alinea van de brief dat het niet zeker is of de dienstregeling wel zal kunnen worden gereden en dat er immissiemetingen dienen te worden uitgevoerd. Wat is de reden waarom deze metingen pas zijn gepland in november 2011? De kans is dan immers groot dat de weersomstandigheden niet voldoen aan de RMV, zodat wederom nader uitstel noodzakelijk kan blijken.

8. Overschrijding normen uit het Tracébesluit

Aan de hand van de emissiemetingen van de laatste TNO-rapporten, als hierboven genoemd, hebben wij de uiteindelijke dienstregeling volgens het Tracébesluit laten doorrekenen. Er is geconstateerd dat er overschrijdingen van de normen zullen gaan plaatsvinden van 4 tot 7 dB(A). Dit impliceert dat de uiteindelijke dienstregeling slechts voor 40% kan worden gereden. Waarom wederom meten als de uitkomsten nu reeds berekend kunnen worden?

9. Rhedaspoor 2000

De SNCF (Franse Spoorwegen) meldt in haar rapport 2006 dat de Thalys PBA op 25 meter afstand een SEL-waarde geeft van 92 dB(A), dit gemeten bij 300 km/uur gereden op ballastspoor zoals opgenomen en conform de Europese TSI. TNO meldt voor dit type trein in haar rapport op 25 meter afstand een SEL-waarde van gemiddeld 98 dB(A). Alleen al op basis van deze gegevens kan toch worden vastgesteld dat de vereiste normen uit het Tracébesluit worden overschreden?

10. Europese TSI-regelgeving

Kunt u aantonen in hoeverre de resultaten van de metingen voldoen aan de Europese TSI-normen?

11. Monitoringsprogramma railruwheid

Kunt u ons aangeven waar, hoe en met welke frequentie de railruwheid wordt vastgesteld en wat dienaangaande het slijpprogramma hiervoor is?

12. Trillingsmetingen

In 2010 tijdens de hoge snelheidsritten van Thalys en V250 zijn trillingen in woningen, gelegen in het veengebied van Kaag en Braassem, geconstateerd en aan ons en ProRail gemeld. Reeds in 2006 hebben railverschuivingen plaatsgevonden over een afstand van 800 meter en zijn dienaangaande extra onderheide damwanden te Rijpwetering aangebracht. Wanneer gaan er trillingsmetingen op dit deel van het Tracé plaatsvinden?

13. Geluidswering

In de rapportage van 15 oktober 2009 heeft TNO reeds gemeld dat de geluidswering niet effectief is. In het nu verschenen rapport inzake metingen te Lansingerland stelt TNO wederom vast dat de schermen niet effectief zijn. Werking, hoogte, lengte en hellingshoek voldoen niet aan de aannames als vermeld in het Tracébesluit. Ook waar de HSL een infrabundel vormt met rijkswegen is slechts aan één zijde van de HSL een geluidsscherm geplaatst, terwijl plm 150 meter verdop het relatief lage scherm van de betreffende rijksweg onvoldoende bescherming biedt. Wederom wordt door TNO voorgesteld hier nader onderzoek naar te doen. Welke additionele, afdoende maatregelen gaan hiervoor worden getroffen?

Namens de besturen van de drie stichtingen als in de aanhef genoemd,

Hein W. Schildt
Stichting Geen Gehoor Kaag en Braassem

Rijpwetering, 21 februari 2011