

Vergaderjaar 2021–2022

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 956

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 januari 2022

Treinverkeer kan trillingen veroorzaken. Daarom laat ik bij uitbreidingen of wijzigingen aan het spoor onderzoek doen naar de effecten hiervan op de omgeving. Een specifieke casus lag de afgelopen weken ter besluitvorming voor: het Tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Meteren-Boxtel 2021 (hierna: het Tracébesluit 2021).

Hoewel ik geen aanwijzingen heb dat spoortrillingen daadwerkelijk voor schade aan panden zorgen,¹ erken ik de zorgen die omwonenden van het spoor hebben over schade aan hun panden, zeker bij aanlegprojecten. In het Tracébesluit 2021 staat beschreven hoe ik omga met panden, waarvoor een verhoogde kans op schade door spoortrillingen als gevolg van het project is berekend. Deze aanpak is een uitbreiding van de werkwijze in het Tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Meteren-Boxtel uit 2020. Ik verstevig hiermee de positie van omwonenden van dit project met een verhoogde kans op schade. Verderop in deze brief licht ik dit nader toe, waarbij ik inga op de wijze en aard van het onderzoek dat bewoners kunnen laten doen, het reserveren van financiële middelen voor eventueel benodigd schadeherstel, en het waarborgen dat er een formeel besluit wordt genomen waartegen omwonenden bezwaar en beroep kunnen aantekenen.

Ik vind het belangrijk om eenduidig te handelen in de omgang met trillingen na ingebruikname van een nieuw of gewijzigd spoor. Daarom zal ik deze uitgebreide aanpak in het vervolg ook toepassen bij andere nieuwe aanlegprojecten bij spoorweginfrastructuur, waarvoor mijn ministerie een Tracébesluit (of na de inwerkingtreding van de Omgevingswet: een Projectbesluit) voorbereidt.

¹ Zie hiervoor de toelichting bij het Tracébesluit 2021.

In de vorige brief aan uw Kamer over de beleidsintensivering spoortrillingen² is mijn voorganger ingegaan op de rol van ProRail bij het afhandelen van schadeclaims vanwege trillingen. Daarin kwam de toepassing van het door TNO opgestelde schadeprotocol aan bod.³ Mijn voorganger heeft de door ProRail gevolgde werkwijze zorgvuldig geacht, en hier sluit ik mij bij aan. Ik constateer tegelijkertijd dat in de gevallen waarin ik een Tracébesluit vaststel, op mij de verantwoordelijkheid rust om eigenaren van panden langs het spoor een duidelijke route te bieden naar een besluit bij meldingen van schade door spoortrillingen. De afgelopen jaren is duidelijker geworden dat het voor burgers niet eenvoudig is om besluitvorming door de overheid te doorgronden, en daartegen bezwaar te maken als zij zich daardoor benadeeld voelen. Ik wil burgers daarom ondersteunen door het proces van onderzoek en eventuele schadeafhandeling op kosten van mijn ministerie te laten begeleiden, als inderdaad sprake is van een kans op schade groter dan 1% (hierna: een verhoogde kans op schade) na ingebruikname van het project. Dit is ook de reden waarom de gang naar de onafhankelijke rechter openstaat als ik een besluit heb genomen. In de bijlage bij deze brief zet ik mijn werkwijze uiteen.

Voor burgers die bij nieuwe aanlegprojecten te maken krijgen met een verhoogde kans op schade betekent deze aanpak dat zij ondersteund worden bij een onderzoek en eventuele schadeafhandeling, dat zij in alle gevallen uitleg krijgen over de ontstane schade, en dat zij een beroep kunnen doen op een onafhankelijk rechter als zij zich niet in mijn besluit kunnen vinden.

Deze werkwijze betekent niet dat alle vragen rond de mogelijke kans op schade door spoortrillingen zijn beantwoord. In de volgende brief over de beleidsintensivering spoortrillingen, die naar verwachting in het eerste kwartaal van 2022 aan uw Kamer wordt verzonden, zal nader worden ingegaan op de stappen die de komende periode breder in dit dossier gezet worden. Daarin zal bijvoorbeeld het onderzoek naar maatregelen aan het spoor in de innovatieagenda bronaanpak spoortrillingen aan bod komen.

De Staatssecretaris van infrastructuur en waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg

² Kamerstuk 29 984, nr. 906.

³ «Schadeprotocol spoortrillingen», TNO, 27 augustus 2020, referentie 05642-51556-06.

Bijlage: aanpak kans op schade door spoortrillingen

Bij de voorbereiding van aanlegprojecten bij spoorweginfrastructuur door mijn ministerie onderzoek ik de verwachte kans op schade vanwege spoortrillingen. Ik bereken het verwachte trillingsniveau en beoordeel dit met de systematiek uit de SBR-richtlijn A.⁴ Deze richtlijn is een veelgebruikt, en door de rechter geaccepteerd, kader bij de beoordeling van schade door trillingen. Als het verwachte trillingsniveau de grenswaarde uit de richtlijn overschrijdt, is sprake van een kans op schade groter dan 1%.

Het onderzoek naar de verwachte kans op schade leidt tot een indeling van panden in verschillende categorieën:

- woningen met toename van trillingsniveau door het project
 - **categorie A:** de schadekans > 1%
 - opgenomen in bijlage bij Tracébesluitvolledig maatregel-pakket met bouwkundig onderzoek, duiding van schade en ondersteuning bij afhandeling
 - **categorie B:** schadekans < 1%:
 - als bewoner zich meldt: het ministerie laat onderzoek uitvoeren conform schadeprotocol op kritische afstand en trillingsniveau
 - als schadekans > 1% blijkt: dan het volledige maatregel-pakket toepassen
 - **categorie C:** woningen zonder toename van trillingsniveau door het project
 - geen projecteffect, reguliere aanpak geldt (via schadeprotocol TNO waar bij ProRail aanspraak op kan worden gemaakt)

Categorie A

Panden met een kans op schade groter dan 1% worden opgenomen in een bijlage bij het Tracébesluit.⁵ Voorafgaand aan ingebruikname van het nieuwe of aangepaste spoor wordt bij deze panden een bouwkundige opname verricht. Een pandeigenaar die schade constateert en vermoedt dat deze door spoortrillingen is veroorzaakt, kan zich melden. In dat geval laat ik een trillingsmeting en bouwkundig onderzoek verrichten naar de schade, om te bepalen of deze inderdaad door spoortrillingen is veroorzaakt na ingebruikname van het project. Als dit waarschijnlijk is, wordt in overleg met de bewoner de schade hersteld. In alle gevallen zal het onderzoek inzicht geven in de meest waarschijnlijke oorzaken van de schade. Pandeigenaren hebben bij dit proces de mogelijkheid om zelf een deskundige in te schakelen, die hen bij het onderzoeksproces begeleidt en vertegenwoordigt. De hiermee gemoeide kosten komen voor rekening van mijn ministerie.

Mijn besluit om al dan niet over te gaan tot herstel, staat open voor bezwaar en beroep. Op die manier hebben pandeigenaren in alle gevallen de mogelijkheid mijn besluit door een onafhankelijke instantie te laten toetsen.

⁴ «SBR Trillingsrichtlijn A: Schade aan bouwwerken:2017», SBRCURnet, november 2017.

⁵ Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet, per 1 juli 2022, wordt het Tracébesluit vervangen door het Projectbesluit.

Categorie B

Bovenstaande procedure geldt niet voor panden, waarvoor een kans op schade van kleiner dan 1% is bepaald. Ook eigenaren van deze panden kunnen zich na indienststelling van het nieuwe of aangepaste spoor melden met een vermoeden van schade. In dat geval zal ik eerst nagaan of het project inderdaad een toename van het trillingsniveau bij het pand kan opleveren. Als dit blijkt, pas ik vervolgens het hierboven aangehaalde schadeprotocol toe, wat in opdracht van ProRail door TNO is opgesteld. Conform dit protocol zal ik eerst toetsen of het pand binnen een kritische afstand staat, waarbinnen schade kan optreden. Als dit het geval is, laat ik een meting uitvoeren om het trillingsniveau te bepalen en daarmee de kans op schade vast te stellen. Als de kans op schade de grenswaarde overschrijdt en dus groter is dan 1%, houd ik de werkwijze aan zoals ik heb beschreven voor woningen, waarbij de schade voor aanvang van het project al is vastgesteld op groter dan 1%.

Categorie C

De aanpak van mogelijke schade door spoortrillingen in situaties waar het trillingsniveau niet wijzigt door het project is hetzelfde als de aanpak voor bestaande situaties. Deze blijft ongewijzigd. ProRail zal deze conform het al genoemde schadeprotocol van TNO afhandelen.

Invulling van deze aanpak

De termijn waarbinnen pandeigenaren zich bij mij kunnen melden, bedraagt vijf jaar na gereedkomen van de nieuwe infrastructuur. Ook na verloop van deze termijn kunnen eigenaren schade aan hun panden constateren. In dat geval kunnen zij zich tot ProRail wenden, die het schadeprotocol zal toepassen zoals nu al gebruikelijk is.

Ik reserveer in de projectbegrotingen ruimte om de onderzoeken naar schade en eventueel herstel te kunnen financieren.

Ik zal deze aanpak toepassen voor Tracébesluiten voor de spoorweginfrastructuur die nu in voorbereiding zijn, en op de Tracébesluiten die in de afgelopen vijf jaar zijn vastgesteld of opgeleverd. Voor een aantal van deze besluiten is alleen kwalitatief onderzocht of het project leidt tot panden met een kans op schade groter dan 1%. Voor deze besluiten hanteer ik de werkwijze zoals beschreven voor panden waarvoor een kans op schade kleiner dan 1% is bepaald bij de voorbereiding van het besluit (categorie B of C).