

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3011

Vragen van de leden **Van Hijum** en **Koopmans** (beiden CDA) aan de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat over *de overtreding van de geluidsnormen door goederentransporten door de Hof van Twente*. (Ingezonden 15 april 2009)

1

Bent u op de hoogte van het feit dat er nog steeds zware goederentreinen rijden door de Hof van Twente, ondanks de dwangsom die aan ProRail is opgelegd?¹

2

Deelt u de mening dat het niet acceptabel is en al helemaal niet aan bewoners valt uit te leggen dat de overtreding van de geluidsnormen door goederentransporten gedurende langere tijd gedoogd wordt? Kunt u aangeven hoe lang ProRail in overtreding is en welke sancties daarvoor zijn opgelegd?

3

Welke stappen gaat u ondernemen om aan de huidige situatie structureel een einde te maken? Wanneer verwacht u een oplossing te hebben bereikt?

¹ RTV Oost, 8 april 2009: «Hof van Twente wil opheldering goederentransport».

Antwoord

Antwoord van minister **Cramer** (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer), mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat (ontvangen 22 juni 2009)

1

Ja.

2

Sinds 2005 zijn er problemen met dit baanvak. In dat jaar ging er op deze lijn 's nachts een goederentrein rijden, terwijl er daarvoor geen goederenvervoer plaatsvond. De wijziging leidde tot de constatering dat dit extra gebruik gezien moet worden als een wijziging van een bestaande spoorweg in de zin van de geluidregelgeving. Een dergelijke wijziging is eerst toegestaan indien daarvoor de juiste procedure is doorlopen waarin mogelijke geluidmaatregelen worden afgewogen. Die procedure is door ProRail niet gevoerd en geluidmaatregelen zijn derhalve ook niet overwogen. Hiervoor is in 2006 een last onder dwangsom opgelegd. Indertijd werd door ProRail aan de last voldaan door de goederentreinen te verleggen naar een ander baanvak, waar de extra trein slechts een zeer beperkte bijdrage aan de geluidsbelasting leverde. Het spoorgebruik is daarna echter opnieuw geïntensiveerd. Vanaf

oktober 2008 ontving de VROM-Inspectie opnieuw incidenteel klachten van omwonenden van dit baanvak. Het zwaartepunt van de klachten lag in januari 2009. Deze klachten zijn aanleiding geweest om opnieuw op te treden.

Er is dus geen sprake van een gedoogsituatie. Ik treed bestuursrechtelijk op door het opleggen van een last onder dwangsom voor het wijzigen van een bestaande spoorweg, zonder dat hiervoor een saneringsplan bij mij is ingediend.

Het wettelijk systeem gaat niet zover dat voor het constateren van een overtreding treincategorieën of individuele treinen (bepaalde tijdstippen dat er treinen op een baanvak rijden) kunnen worden aangewezen. De geluidsnorm bestaat namelijk uit een jaargemiddelde norm. De extra treinen die zijn gaan rijden, leiden er toe dat deze jaargemiddelde norm wordt overschreden.

3

In 2006 is aan ProRail een last onder dwangsom opgelegd. Het is aan de overtreder in dit geval ProRail om te bepalen hoe aan de last onder dwangsom wordt voldaan. ProRail zegt toe uiterlijk 14 juni 2009 geen goederentreinen meer op het traject toe te laten. Goederentreinen worden omgeleid over andere trajecten. Ik

verwacht dat daarmee de ondervonden overlast van omwonenden van dit baanvak waar ik nu optreed, zal zijn opgelost. Belanghebbenden kunnen zich overigens nog verzetten tegen deze wijziging van de dienstregeling door ProRail. Voor de dienstregeling van 2010 bestaat de mogelijkheid dat er weer goederentreinen gaan rijden op dit baanvak. Of dit zal gebeuren is afhankelijk van een aantal factoren zoals het aantal aanvragen voor het rijden met goederentreinen en de beschikbare geluidsruimte. Zie ook mijn antwoord op vraag 2. Voor een meer structurele oplossing zijn de volgende twee punten van belang. Allereerst bereid ik in samenwerking met de minister van Verkeer en Waterstaat een wetsvoorstel voor waarbij de huidige ingewikkelde geluidregelgeving wordt vervangen door een stelsel met geluidproductieplafonds. Daarmee ontstaat een helder kader voor geluid op spoorwegen en rijkswegen. De verwachting is dat invoering van dit stelsel een einde zal maken aan situaties zoals op dit baanvak. Daarnaast zijn de minister van Verkeer en Waterstaat en ik in 2002 het Innovatieprogramma Geluid gestart, waarin samen met de spoorsector pilots zijn uitgevoerd om spoormaterieel stiller te maken. Dit programma is in 2007 succesvol afgerond en er zijn maatregelen ontwikkeld om spoormaterieel significant stiller te maken. Echter, de spoorvervoerders hebben tot op heden onvoldoende stappen gezet tot grootschalige implementatie. Vanuit het Rijk wordt op twee manieren getracht om deze implementatie te versnellen. Ten eerste is er een prestatieregeling door ProRail ingevoerd, zodat vervoerders, die hun lawaaiig materieel ombouwen een bonus ontvangen. Deze bonus zal over enkele jaren worden omgezet in een malus zodra het daartoe relevante wettelijke kader daarin voorziet, waardoor de vrijblijvendheid van de prestatieregeling verdwijnt. Ten tweede werkt het blijven rijden met lawaaiig materieel capaciteitsbeperkend. Kort gezegd: er kunnen minder treinen rijden als er nog relatief veel lawaaiig materieel blijft rijden. Daarom ben ik ook content met de rol van de VROM-Inspectie. Deze last onder dwangsom zal er in mijn ogen toe leiden dat ProRail,

maar ook de spoorvervoerders zich meer bewust zijn van hun omgeving. Hiermee is de noodzaak om te komen tot stil materieel nogmaals benadrukt.