

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

1129

Vragen van het lid **Paulus Jansen** (SP) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *geluidsoverlast van goederentreinen bij Borne* (ingezonden 18 december 2012).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 januari 2013).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het rapport «Geluidsmetingen railverkeer in Borne»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat concludeert u op basis van de meetresultaten van de geluidproductie van goederentreinen, waaruit blijkt dat de geluidpiek van goederentreinen – gemeten op dezelfde locatie – tot 20dB kan verschillen? Onderschrijft u dat 20dB een dramatisch groot verschil is, dat voor omwonenden het verschil kan maken tussen een redelijke nachtrust of een slapeloze nacht? Onderschrijft u dat de meetresultaten aantonen dat er spectaculaire verbeteringen mogelijk zijn in de geluidemissies van goederentreinen, door met moderner, goed onderhouden materieel te gaan rijden?

Antwoord 2

Het is mij bekend dat de geluidproductie van goederentreinen fors kan variëren. Ik vind het dan ook van belang dat voor de geluidberekeningen wordt uitgegaan van een correcte gemiddelde geluidproductie. Het huidige Reken- en Meetvoorschrift voldoet daaraan, en met de inwerkingtreding (per 1 juli 2012) van de nieuwe geluidregelgeving (SWUNG-1) heeft het RIVM de taak gekregen om dit Reken- en Meetvoorschrift actueel te houden. Inderdaad laat de spreiding zien dat er substantiële geluidwinst te boeken is via bronmaatregelen aan het materieel (zie ook het antwoord op vraag 3).

¹ DGMR in opdracht van gemeente Borne, 27 september 2012 (meegestuurd met vragen)

Vraag 3

Onderschrijft u de urgentie van het beperken van de geluidemissies van goederentreinen, zeker nu blijkt dat de grootste belasting plaatsvindt tijdens nachtelijke uren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Ik ben het met u eens dat het van groot belang is om de geluidemissies van goederentreinen te beperken. Om die reden is het beleid actief gericht op het stimuleren van de inzet van stillere treinen.

Vraag 4

Hoe staat het met het door uw voorganger toegezegde onderzoek naar aanleiding van de suggestie om op sleutellocaties in het spoorwegnet -in het bijzonder bij de grensovergangen- meetpalen te plaatsen voor een aantal belangrijke milieu en veiligheidsindicatoren (geluidniveau, aslast, aanlopende wielassen)?

Antwoord 4

In de nieuwe geluidwetgeving is (Swung-1) in artikel 11.22 Wet milieubeheer opgenomen dat een verantwoording van de validatie van de berekende waarden voor de referentiepunten deel moet uitmaken van het jaarlijkse nalevings-verslag van ProRail. Waarbij de validatie in ieder geval plaatsvindt met behulp van steekproefsgewijze metingen door een onafhankelijke partij. Daartoe wordt momenteel door het RIVM een meetprogramma opgezet. Daarnaast heeft het RIVM in het kader van die nieuwe wetgeving de taak gekregen om het nieuwe Reken- en Meetvoorschrift actueel te houden. In dat kader wordt ook nagedacht op welke wijze de feitelijke geluidproductie van het spormaterieel het beste gemonitord kan worden. Dit uiteraard in samenhang met de genoemde validatie. Als hierover meer duidelijk is zal de Tweede Kamer nader geïnformeerd worden.

Vraag 5

Bent u bereid om de namen en rugnummers van de treinen/ goederenvervoerders uit de metingen van ingenieursbureau DGMR te publiceren, zodat iedereen kan zien welke bedrijven omwonenden uit hun slaap houden en welke goederenvervoerders wél investeren in goed materieel en adequaat onderhoud?

Antwoord 5

Goederenvervoerders mogen uitsluitend rijden met materieel dat is goedgekeurd en dat voldoet aan de daaraan gestelde overheideisen (nationaal en Europees), onder andere op het aspect van de geluidemissie. Voor nieuw materieel gelden op grond van EU-regelgeving strengere eisen voor de geluidemissie; voor bestaand materieel gelden de aangescherpte eisen niet. Indien geluidoverlast wordt ervaren is dat niet toe te schrijven aan een specifieke vervoerder.

Vraag 6

Is het waar dat goederentreinen die moeten wachten voor een rood sein voor vertrek een hoornsignaal geven? Is dat negentiende-eeuwse gebruik anno 2012 nog functioneel, of zou die verplichting afgeschaft kunnen worden? Bent u daartoe bereid?

Antwoord 6

Nee, dat is niet waar.

Vraag 7

Wat is uw reactie op de volgende conclusie van DGMR: «Een eerste vergelijking met de gemeten waarden levert op dat de formele geluidproductieplafonds uit het Geluidregister tot 5 dB afwijken van de berekende waarden en tot 6dB van de gemeten waarden.»?

Antwoord 7

Het genoemde rapport bevat een analyse van meetgegevens over de eerste 4 maanden van 2012. De schrijvers van het rapport – adviesbureau DGMR – geven dan ook aan dat het om een voorlopige rapportage gaat, en dat na een

vol jaar meten een definitieve rapportage zal volgen. Een meetperiode van slechts 4 maanden acht ik onvoldoende om conclusies op te baseren, ik wacht daarvoor de definitieve rapportage af.

Vraag 8

Vindt u ook dat zo snel mogelijk moet worden vastgesteld wat de verklaring is voor de geconstateerde afwijkingen, omdat deze afwijkingen een indicatie kunnen zijn voor een omissie in de nieuwe geluidwetgeving (of de toepassing daarvan)? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer kan de Kamer een analyse van de oorzaken van de geconstateerde afwijkingen tegemoet zien?

Antwoord 8

Zie mijn antwoord op vraag 7.