

Vergaderjaar 2014–2015

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 531

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 september 2014

Naar aanleiding van de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 2 april 2014 heeft de commissie mij vragen gesteld over omgevingshinder door het spoor, in de vorm van trillingen en geluid. In deze brief zet ik uiteen op welke wijze in Nederland zich problemen voordoen met omgevingshinder door het spoor en wat ik samen met infrabeheerder en spoorvervoerders momenteel doe aan het beperken daarvan.

Inleiding

Omgevingshinder door het spoor in Nederland is een onderwerp dat mijn continue aandacht heeft. Het blijven toevoegen van capaciteit op het spoor roept meteen de vraag op wat het effect is voor de leefbaarheid van de directe omgeving. Voor aspecten zoals geluid en externe veiligheid bestaan er duidelijke wet- en regelgeving. Voor trillingen is er momenteel nog geen wet- en regelgeving, omdat er geen eenduidig verband te leggen is tussen het spoorgebruik en de hinder die ondervonden wordt. Dit hangt namelijk sterk af van de lokale bodemgesteldheid, infrastructuur en de omliggende bebouwing.

Ik herken en begrijp de signalen van bezorgde omwonenden en hecht veel belang aan aandacht voor de leefomgeving. In deze brief wordt toegelicht wat het Ministerie voor Infrastructuur en Milieu momenteel doet aan het beperken van omgevingshinder die veroorzaakt wordt door het spoorgebruik.

Geluid¹

Op dit moment leggen we het landelijk beeld van de geluidsproductieplafonds vast in het geluidsregister² voor het spoor waar een landelijk beeld gegeven wordt van de geluidsproductieplafonds. In de toekomst zal aan dit geluidsregister ook de huidige geluidsbelasting toegevoegd worden. Dit geluidsregister is conform de huidige wet- en regelgeving uit SWUNG in het leven geroepen. Hierin is ook vastgelegd dat ProRail elk jaar de naleving zal rapporteren aan lenM, net als dat Rijkswaterstaat voor het hoofdwegennet doet.

Maatregelen

Sinds 1 juli 2012 gelden geluidproductieplafonds langs de hoofdspoorwegen. Daarmee is de geluidsproductie van het hoofdspoorwegennet aan maxima gebonden, ondanks de verwachte groei van het spoorverkeer. Beheerder (ProRail) en vervoerder (NS, regionale reizigersvervoerders en goederenvervoerders) nemen dusdanige maatregelen, dat de plafonds niet worden overschreden.

Maatregelen die de beheerder (ProRail) neemt om overschrijding van de plafonds te voorkomen zijn onder andere stillere spoorconstructies (bv. raildempers, voegloos spoor, betonnen dwarsliggers, akoestisch slijpen van de rails) en het plaatsen van geluidschermen. Wanneer deze maatregelen onvoldoende doelmatig blijken te zijn, kan de beheerder de betreffende bewindspersoon verzoeken de plafonds ter plaatse te verhogen. In dat geval moeten de gevolgen voor de hogere geluidsbelasting bij woningen gecompenseerd worden door de betreffende woningen te isoleren. Ook moet de beheerder saneringsplannen opstellen om hoge geluidsniveaus langs hoofdspoorwegen te verminderen. Soms zal dit gebeuren in combinatie met maatregelen gericht op de naleving van bestaande plafonds.

In het actieplan Omgevingslawaaï³ wordt melding gemaakt van de volgende verbetering ten opzichte van de situatie in 2006:

- De afgelopen jaren heeft ProRail 275 km geluidsscherm geplaatst langs de spoorwegen en ruim 100 km spoor voorzien van raildempers.
- In de jaren tot 2018 verwacht ProRail bijna 400 km spoor te voorzien van betonnen dwarsliggers. Deze zijn «stillere» dan houten dwarsliggers. Het aandeel van dit spoortype neemt daarmee toe van 61% naar 69%, voor het gehele spoornet.
- Voorts worden raildempers op 34 km spoor aangebracht, een toename van 32%.
- Voor geluidschermen is een uitbreiding voorzien met 115 km. Dit is een toename van 23%.

De vervoerders hebben nu al het merendeel van de oudere rytuigen uitgefaseerd of omgebouwd. Hierdoor wordt minder geluid geproduceerd. Nederland heeft zich in Europees verband ingespannen om de instroom van stiller materieel te realiseren. Dit bronbeleid is recent vastgesteld en betekent dat de komende jaren ombouw of uitfasering plaatsvindt van met name lawaaiige goederenwagons.

Het beleid heeft er aan bijgedragen dat de gemiddelde geluidemissie van het spoor vergeleken met de situatie in het jaar 2006 is afgenomen met 2,5 dB.

¹ Zie bijlage (Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl).

² <http://www.geluidspoor.nl/geluidkaart.html>.

³ «Actieplan omgevingslawaaï voor drukbereden spoorwegen», d.d. 14 januari 2014.

Capaciteitsverdeling in relatie tot de leefomgeving

In de LTSA 2 (Lange Termijn Spooragenda deel 2, hoofdstuk 5.10) heb ik aangegeven welke instrumenten mijn ministerie onderzoekt om beter te sturen op de capaciteitsverdeling op het spoor in relatie tot de omgeving. Onder andere door de invoering van prijsprikkels met als doel beïnvloeding van de capaciteitsbenutting door goederenvervoer. Momenteel worden spoorvervoerders via prijsprikkels al deels gestimuleerd om de aangevraagde capaciteit (beter) te benutten of nadrukkelijk(er) rekening te houden met de belangen van de leefomgeving.

Stille treinen

Als voorbeeld van een prijsprikkel, kunnen vervoerders op dit moment al met behulp van de prestatieregeling «Toename Stille Treinkilometers» een korting op de gebruiksvergoeding ontvangen als zij overgaan tot de ombouw van de bestaande wagons. Algemeen is het beeld dat ongeveer 2% van het materieel per jaar (van de 50 jaar vervangingstijd in totaal) wordt voorzien van de stillere remblokken sinds 2005. Dit betekent dat er nu ongeveer 20% stil materieel is.

Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG)

Sinds 1 juli 2012 is de beheerder ProRail verantwoordelijk voor de uitvoering van de geluidssanering rond hoofdspoorwegen. De financiering is vastgelegd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), de aanpak is daar opgenomen als het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG). Saneringsmaatregelen kunnen bestaan uit (een combinatie van) bronmaatregelen, het toepassen van een stille spoorconstructie, het plaatsen van geluidschermen, het isoleren van woningen en/of het onttrekken van de woning aan de woonbestemming. Bij al deze projecten wordt, net als bij alle andere geluidmaatregelen, gestreefd naar toepassing van bronmaatregelen.

Door koppeling aan groot onderhoud wordt een beperkt deel van het programma in latere jaren gerealiseerd. De doelstelling is om in 2023 de saneringsoperatie grotendeels afgerond te hebben. Het programma-budget is in totaal € 881 mln., waarvan € 626 mln. voor hoofdspoorwegen.

HSL-Zuid

De omvang van de problematiek voor de omgevingshinder langs de HSL-Zuid is in kaart gebracht. De Tweede Kamer heb ik hierover separaat geïnformeerd⁴.

Trillingen

Op dit moment is er geen landelijk dekkende informatie te geven over waar trillingshinder aan de orde is, omdat hiervoor geen normen zijn. Ook in andere landen staat het beheersen van trillingen nog in de kinderschoenen. Daarom vindt op Europees niveau momenteel onderzoek plaats naar trillingshinder.

Desondanks kijken we wel nu al in Nederland per project (indien deze onder de tracéwet valt) in hoeverre trillingen een rol spelen en wat daarbij mogelijke doelmatige maatregelen zijn. Hiervoor wordt de Beleidsregel trillingshinder spoor (Bts) gehanteerd, die geldt voor nieuwe tracébe-

⁴ Kamerstuk 22 026, nr. 464.

sluiten. Onlangs is deze beleidsregel verfijnd met een verbeterde rekenmethodiek.

Maatregelen

Aanpassing Bts

Nadat de Raad van State de tracébesluiten Sporen in Arnhem en Sporen in Utrecht in de zomer van 2011 had vernietigd, is de Beleidsregel trillingshinder spoor (Bts) tot stand gekomen. Deze is van kracht sinds het voorjaar 2012 en is een nadere uitwerking en toepassing van de SBR-B richtlijn.

Maatregelencatalogus ProRail

Nadat een aantal tracébesluiten is vernietigd op het aspect trillingen, heeft het Ministerie voor Infrastructuur en Milieu in 2012 opdracht gegeven aan ProRail om inzicht te geven in te nemen maatregelen aan de infrastructuur in het kader van het onderzoek voor normering. Dit zal resulteren in een maatregelencatalogus. Eind van het jaar is de oplevering hiervan voorzien.

Normering (onderzoek)

Op het gebied van trillingen wordt momenteel op uw verzoek⁵ door mijn ministerie in samenwerking met het RIVM onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor en consequenties van eventuele normering voor trillingen. De reeds afgeronde delen van dit onderzoeksprogramma hebben belangrijke inzichten opgeleverd over onder meer de effecten van trillingen op de mens. Momenteel wordt nog gewerkt aan een schatting van de blootstelling aan trillingen en de verwachte toename daarin. Een eerste opzet voor een afweging van de doelmatigheid van maatregelen is beschikbaar. Belangrijke hiaten bestaan echter nog voor de daadwerkelijke effectiviteit van mogelijke maatregelen. De eerder genoemde maatregelencatalogus dient hier in te voorzien. Ik verwacht uw Kamer begin volgend jaar nader over het onderwerp trillingsnormering te kunnen informeren. De kennis en techniek achter het beheersen van trillingen door het spoorverkeer is nog niet uitgekristalliseerd. Daarom zijn we aangesloten bij het Europese onderzoek (CargoVibes), zodat we met meerdere landen deze kennis over trillingshinder verder kunnen ontwikkelen.

Gedifferentieerd rijden

In enkele gevallen is door omgevingen (zoals bv. Rosmalen, Tricht en Geldermalsen) gevraagd om te kijken naar de maatregel voor gedifferentieerd rijden; het variëren van de rijsnelheid voor treinen om zodoende de lokale omgevingshinder te verminderen. De eerste fase van dit onderzoek, de beleidsanalyse, is eind augustus jl. afgerond. Hieruit blijkt dat het beperken van de snelheid voor met name goederentreinen in nachtelijke uren, een positief effect zou kunnen hebben voor de omgeving. Voor het vervolg op de beleidsanalyse zullen pilots ingericht worden om de effectiviteit, de operationele consequenties en de handhaafbaarheid van dergelijke maatregelen vast te kunnen stellen.

⁵ Motie Aptroot en Dijkma, Kamerstuk 32 204 nr. 17.

MER-evaluatie Betuweroute

Ten behoeve van de MER-evaluatie Betuweroute ben ik momenteel bezig met het onderzoeken van mogelijke maatregelen en de kosten daarvan. De globale knelpuntenanalyse van vorig jaar liet namelijk zien dat er aanleiding is om nader onderzoek te doen naar de oorzaken van trillingshinder.

Vervolg

Ik hoop u voldoende geïnformeerd te hebben over de huidige stand van zaken betreffende omgevingshinder door het spoor en over de maatregelen die ik tref om deze hinder te beperken en ik blijf u graag informeren over bovengenoemde ontwikkelingen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld