

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

528

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de toepassing van het innovatieve concept «whisstone»* (ingezonden 12 oktober 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 10 november 2015).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van het bekroonde innovatieve concept «whisstone», dat verkeerslawaai voor omwonenden fors – en blijvend – reduceert door geluid af te buigen?¹

Antwoord 1

Ja. De Whisstone is een uitwerking van het concept geluidsdiffractor. De diffractor is een naast de weg gelegen betonnen element dat geluid in opwaartse richting afbuigt. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is betrokken bij deze ontwikkeling.

Vraag 2

Deelt u de conclusie dat dit concept een doelmatiger oplossing kan zijn voor de reductie van verkeerslawaai dan zoab, «stil wegdek» of de toepassing van geluidsschermen en geluidswallen, dan wel een effectieve aanvulling kan zijn op deze bestaande methoden?

Antwoord 2

In het algemeen leveren stille wegdekken een relevante geluidsreductie. De diffractor heeft de potentie om een aanvulling te worden op bestaande maatregelen die een geluidsreductie leveren. De toepassing kan ook een alternatief zijn voor geluidsschermen, zeker op plaatsen waar schermen duur, niet gewenst of niet mogelijk zijn of als alternatief bij de afweging van stille deklagen bijvoorbeeld als deze nog niet aan vervanging toe zijn.

¹ Website Kennispark Twente, 24 november 2014 (<http://www.kennispark.nl/nl/nieuws/7175-ondernemers-kennispark-twente-vallen-de-prijzen/>)

Vraag 3

Is het waar dat het concept eerst opgenomen moet worden in de «Reken- en meetvoorschriften 2012» om in de praktijk toegepast te mogen worden, op basis van pilots en geluidsmetingen?

Antwoord 3

Nee. Het is nu reeds mogelijk om deze maatregel toe te passen. Dat gebeurt ook al in pilots (zie antwoord 4). In de geluidsmodellen waarmee formeel getoetst wordt zal echter het effect niet zonder meer doorwerken. Daarvoor is opname in het Reken- en meetvoorschrift 2012 (RMG 2012) wel nodig. In bijzondere situaties kan worden afgeweken van het RMG 2012 door middel van aanvullend onderzoek. Een mogelijke uitkomst van de lopende pilots is dus dat de metingen van het effect van «Whisstone» als specifiek aanvullend onderzoek worden ingebracht, ook als deze nog niet is opgenomen in het RMG. De uitkomst van de pilots is daarvoor echter nu nog onvoldoende robuust.

Als door nader onderzoek blijkt dat de effectiviteit en de toepasbaarheid van de diffractor voldoende is aangetoond, bestaat de mogelijkheid deze op te nemen in het RMG. Daarvoor is onderzoek nodig naar de variabelen² die het effect van de diffractor bepalen, zodat de resultaten die op de *specifieke pilotlocaties* zijn gemeten, vertaald kunnen worden naar rekenregels die *in algemene zin* toegepast kunnen worden.

Vraag 4

Bent u ervan op de hoogte dat het concept bij pilots in Hummelo (2013) en Soesterberg (2014) al op succesvolle wijze is toegepast, maar dat regelgeving de toepassing op grotere schaal nog steeds in de weg staat?

Antwoord 4

Ja, ik ben op de hoogte van en betrokken bij deze pilots. Deze bieden op dit moment echter nog onvoldoende basis voor toepassing van de diffractor in akoestisch onderzoek bij wegenprojecten en voor aanpassing van het RMG2012. Het is dus niet de regelgeving die de toepassing op grotere schaal in de weg staat, maar de noodzaak van aanvullende kennis en ervaring. Daarom gaat Rijkswaterstaat in 2015/2016 aanvullende pilots uitvoeren op 2 locaties langs het hoofdwegennet waarbij uitgebreide geluidsmetingen zullen worden uitgevoerd.

Op basis van de resultaten van deze pilots zal besloten worden over de vervolgfase. Dat bepaalt ook de verdere planning en de termijn van eventuele aanpassing van het RMG 2012. Verwachting is dat er nog een aantal pilots met andere (weg)configuratie nodig zijn voordat eventueel het RMG2012 kan worden aangepast.

Naast de effecten op de optredende geluidsniveaus moeten in de pilots ook andere relevante aspecten worden onderzocht zoals de verkeersveiligheid, de onderhoudbaarheid en de kosten van aanleg en onderhoud.

Vraag 5

Deelt u de mening dat nieuwe innovatieve toepassingen de ruimte moeten krijgen, zeker als zij maatschappelijke vraagstukken zoals geluidsoverlast op een efficiënte wijze helpen oplossen? Waarom is de regelgeving op dit punt nog steeds niet aangepast?

Antwoord 5

Ja, die mening deel ik. De werking van nieuwe geluidmaatregelen dient echter wel eerst voldoende aangetoond te zijn. Zoals bij antwoord 3 aangegeven zijn eerst meer resultaten uit pilots nodig voordat de regelgeving kan worden aangepast.

Vraag 6

Bent u bereid om de Reken- en meetvoorschriften op korte termijn aan te passen, zodat het concept «whisstone» bij de reductie van verkeerslawaaï desgewenst door beheerders van infrastructuur kan worden toegepast?

² Zoals de relatie met de positie en hoogte van de diffractor ten opzichte van de weg en tot de woningen.

Antwoord 6

Indien de diffractor voldoende effectief blijkt en als er voldoende informatie beschikbaar is hoe het effect vertaald moet worden naar rekenregels, is opname in het Reken- en meetvoorschrift aan de orde. In voorgaande antwoorden is toegelicht welke aspecten hierbij van belang zijn. Op het moment dat voldoende informatie beschikbaar is zal aan het RIVM gevraagd worden om een inhoudelijk oordeel te geven of, en zo ja op welke wijze, tot opname in het Reken- en meetvoorschrift gekomen kan worden.

Vraag 7

Op welke wijze geeft u invulling aan de rol van «launching customer» bij de toepassing van innovaties? Bent u bereid om regelgeving te screenen op belemmeringen bij de toepassing van innovaties? Zo ja, op welke manier gaat u dit oppakken?

Antwoord 7

De SWUNG-geluidssystematiek³ die is ingevoerd op 1 juli 2012 heeft drie pijlers, waarvan het stimuleren van innovatieve geluidmaatregelen er één is. Innovaties als de diffractor juich ik toe en geef ik een serieuze kans door pilots uit te voeren met het oog op een mogelijke bredere toepassing. De regelgeving staat deze pilots niet in de weg. Meer algemeen heeft Rijkswaterstaat een loket RWS zakelijk, waar innovaties kunnen worden aangemeld. Als Rijkswaterstaat een aangeboden innovatie kansrijk acht wordt ook gescand of er belemmeringen voor invoering zijn en hoe die kunnen worden weggenomen.

³ SWUNG (Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid).