

Vergaderjaar 2016–2017

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 694

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 november 2016

Eerder beloofde ik u op een aantal geluidsdossiers nader te informeren. Tijdens het laatste AO spoor op 27 oktober 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 692) spraken we over de aanpak van booggeluid, nachtelijk treinverkeer en langzamer rijden. In het VSO van 23 maart 2016 (Handelingen II 2015/16, nr. 68, item 5) is gevraagd welke geluidmaatregelen wel en niet mogelijk zijn, of worden overwogen, langs het spoor in Oost-Nederland in verband met het extra goederenverkeer dat daar langs komt door de omleidingen. Ook heb ik u eerder toegezegd uw Kamer nader te informeren over de geluidproblematiek in de Hofstraat te Eindhoven.

Bij een spoornetwerk dat zo intensief wordt benut als dat van ons hier in Nederland hoort een goede inpassing in de omgeving. Op het terrein van geluid is met de huidige wetgeving (Wet milieubeheer, hoofdstuk 11) en het MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) gekozen voor een aanpak die zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van omwonenden van het spoor. Toch kunnen er altijd knelpunten ontstaan die om maatregelen vragen. Naar aanleiding van uw vragen heb ik besloten tot de volgende maatregelen:

- Ik maak geld vrij voor de aanpak van booggeluid op de locaties waar omwonenden het meest last hebben van deze vorm van geluidhinder, zoals Hilversum, Leiden, Nijmegen en Soest. Ook zal ik ProRail vragen de problematiek van booggeluid en de mogelijke aanpak daarvan breder te inventariseren. Daarnaast zal ik de implementatie van nieuwe Europese rekenregels aangrijpen om te kijken of booggeluid een plaats kan krijgen in de wet- en regelgeving.
- Langs de Brabantroute en de Bentheimroute zullen – binnen het kader van het MJPG – «no regret» maatregelen versneld worden genomen. Concreet betekent dit een versnelde aanleg van raildempers, zodat bewoners minder last hebben van voorbij rijdende treinen.
- De geluidproblematiek in de Hofstraat te Eindhoven zal vanwege de unieke problematiek versneld worden aangepakt, onder de noemer van het MJPG.

- Ten aanzien van eventueel langzamer rijden zijn op vijf locaties in het land nadere onderzoeken gestart naar de effecten hiervan op geluidshinder voor omwonenden. Dit onderzoek wordt in enkele fases uitgevoerd en is naar verwachting gereed eind 2017.

Aanpak booggeluid

Uw Kamer heeft onder meer tijdens het AO van 27 oktober 2016 aandacht gevraagd voor de problematiek van booggeluid, mede naar aanleiding van signalen uit Hilversum en enkele andere gemeenten. Booggeluid is het hoge piepende dan wel snerpande geluid dat te horen kan zijn als een trein een bocht door gaat.

Onderzoek naar wettelijke normen

In de wettelijke normering voor geluid vanwege doorgaand treinverkeer wordt het fenomeen booggeluid niet meegewogen. De gemeente Hilversum heeft mij in een brief verzocht om in de wet- en regelgeving een grondslag specifiek voor booggeluid op te nemen.

Ik ben bereid om dit voorstel serieus in overweging te nemen. Op dit moment wordt onderzocht hoe nieuwe Europese rekenregels voor geluid, die ook rekening houden met booggeluid, in de Nederlandse wetgeving kunnen worden geïmplementeerd. Bekeken zal worden of deze rekenregels ook kunnen gaan gelden voor het berekenen van de geluidproductie en de geluidbelasting bij doorgaand spoor op grond van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. De wijzigingen in wet- en regelgeving die hiervoor nodig zijn vragen echter wel om tijd, naar verwachting enkele jaren.

Aanpakken belangrijkste knelpunten en verder onderzoek

Booggeluid is een reëel probleem. Uit een eerste inventarisatie die ProRail heeft gemaakt blijkt dat het verschijnsel booggeluid langs doorgaand spoor op verschillende plaatsen tot hinder en klachten leidt.

Booggeluid kan worden verminderd door plaatsing van zogeheten «spoorstaaf-conditionerings-systemen» (SSCS-sen). Dit zijn kleine installaties naast de spoorbaan die een biologisch afbreekbare substantie op de rails spuiten, waardoor er minder wrijving is tussen wiel en rail. Hierdoor komt het booggeluid bij treinpassages veel minder vaak voor en neemt het geluidniveau af.

Vooruitlopend op eventuele wettelijke maatregelen langs doorgaand spoor heb ik besloten dat bij de meest urgente locaties het booggeluid snel moet worden aangepakt door het plaatsen van SSCS-sen. Daar is een investering mee gemoeid van circa € 4 miljoen (inclusief beheer en onderhoud). Het betreft de locaties in Hilversum, Leiden, Nijmegen en Soest. Bij deze plaatsen zijn er al geruime tijd veel klachten over booggeluid.

Ook in andere gemeenten speelt de problematiek in meer of mindere mate. Daarom zal ik aan ProRail vragen om een onderzoek uit te laten voeren naar de mogelijkheden van een integrale, landelijke aanpak van booggeluid, waarbij naast eventuele verdere uitrol van de bestaande technische maatregelen tegen booggeluid (SSCS-sen) voor andere locaties, ook zal worden gezien of aanpassing van rijdend materieel een optie is.

Versnelling maatregelen in het kader van het MJPG

Sinds 2012 wordt gewerkt aan de uitvoering van het MJPG, waarbij door de beheerders van de rijksinfrastructuur voor een groot aantal locaties in het land saneringsplannen moeten worden opgesteld, vanwege de geluidhinder. Dat is een complexe en langlopende opgave om te realiseren binnen planning en budget. Daarover heb ik u afgelopen jaren op de hoogte gesteld, laatstelijk nog op 1 september 2016 (Kamerstuk 32 252, nr. 58). Mede om die reden is het belangrijk om geluidmaatregelen sober en efficiënt vorm te geven en de partijen die werken aan oplossingen, zoals ProRail, niet onnodig te belasten met tal van wijzigingen in de beoogde aanpak.

Toch vind ik het belangrijk om een uiterste inspanning te doen om te kijken welke maatregelen mogelijk versneld kunnen worden op locaties die extra belast worden door goederentreinen vanwege de omleidingen van de Betuweroute.

No-regret maatregelen langs omleidingsroutes

Zoals ik u heb medegedeeld in de brief van 1 september 2016 (Kamerstuk 32 252, nr. 58) zullen in 2018 eerst alle mogelijke saneringsmaatregelen in het kader van het MJPG geprioriteerd worden. Hierna zullen deze uitgewerkt worden tot saneringsplannen waarover een besluit moet worden genomen. Tot die tijd kan niet met zekerheid worden aangegeven waar welke saneringsmaatregelen tegen geluidhinder worden getroffen.

Ik heb door ProRail laten inventariseren welke maatregelen langs de omleidingsroutes hoe dan ook getroffen zullen worden, zodat wachten met besluitvorming over de aanleg van deze maatregelen tot na 2018 niet nodig is. We duiden deze maatregelen daarom aan als «no-regret maatregelen».

- Naar huidig inzicht is er op de Brabantroute, de belangrijkste omleidingsroute, mogelijk sprake van circa 19,5 km waar raildempers kunnen worden gerealiseerd. Hierin zitten nog wel onzekerheden. Wij hebben ProRail daarom verzocht nader onderzoek te doen, om de mogelijkheden voor aanleg goed in beeld te brengen. Begin 2017 zullen alle onderzoeken die nodig zijn om de definitieve scope van de Brabantroute vast te stellen zijn afgerond.
- Ook op diverse locaties langs de IJssellijn/Twentelijn kan mogelijk 16 km spoor voorzien worden van raildempers. Nog eind dit jaar zal een definitief besluit worden genomen over de precieze locaties.

Als de onderzoeken voor beide trajecten afgerond en duidelijk zijn, en er een optimaal verloop van de besluitvorming en contractering is, kunnen de raildempers mogelijk in 2018 geplaatst worden. Dit is ondermeer afhankelijk van het verkrijgen van de benodigde buitendienststellingen van het spoor, ook in relatie tot andere werkzaamheden.

Overige geluidmaatregelen in Oost-Nederland

Naar aanleiding van het AO Spoor van 17 februari 2016, waar uw Kamer heeft gevraagd naar geluidmaatregelen in Oost-Nederland, heb ik u per brief van 14 maart 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 656) geïnformeerd over de saneringsmaatregelen in Oost-Nederland en specifiek te Rheden, vanwege het MJPG en de planning daarvan.

ProRail heeft ook tijdens omleidingen van de Betuweroute de wettelijke plicht om te zorgen dat de geluidproductie niet boven de geluidproductieplafonds uit komt. Er is door ProRail daarom in kaart gebracht of het extra verkeer van de omleidingsroutes past binnen de geldende geluidproductie-

plafonds. Op enkele plaatsen in Venlo en Almelo lijkt dat, in de tweede helft van de bouwperiode aan het derde spoor in Duitsland, niet het geval te zijn. Op die plaatsen worden nu voorbereidingen getroffen om passende geluidmaatregelen te treffen in de vorm van het plaatsen van raildempers. Deze worden zo mogelijk aangebracht in 2018, afhankelijk van de daartoe te doorlopen procedures en aanbestedingen. In genoemde brief is ook aangegeven dat daarin de woningen worden betrokken die onder het oude saneringsprogramma onder de Wet Geluidhinder vielen, maar nog niet zijn afgehandeld. Welke maatregelen ter plaatse mogelijk zijn, is mede afhankelijk van de nog uit te voeren prioritering van maatregelen van het MJPG, die op zijn vroegst zal plaatsvinden in 2018. Voor de uitgebreide uiteenzetting en nadere opmerkingen hierover wil ik u verwijzen naar die brief. Met deze informatie in combinatie met de eerder genoemde brief heb ik u een compleet beeld geschetst van de geluidmaatregelen in Oost-Nederland, die al dan niet mogelijk zijn.

Eindhoven, de Hofstraat

Zoals toegezegd hebben mijn medewerkers, samen met ProRail, enkele werkbezoeken gebracht aan de Hofstraat in Eindhoven en met bewoners en de gemeente gesproken. Het werd duidelijk dat hier sprake is van een stapeling van factoren die wat betreft geluidoverlast als gevolg van goederentreinen leidt tot een situatie die zich nergens anders in Nederland zo voordoet. Met de gemeente en bewoners is een traject ingegaan om maatregelen versneld uit te werken. Daarbij wordt op verzoek van de omgeving ook gekeken naar de mogelijkheden om gelijktijdig thermische isolatie (ten behoeve van energiebesparing) vorm te geven. De nadere uitwerking van maatregelen uit het MJPG wordt nauw afgestemd met de gemeente Eindhoven en ProRail. Verder heeft ProRail binnen het reguliere onderhoud een aantal verbeteringen gerealiseerd die de overlast verminderen. Tot slot heeft de gemeente een aantal maatregelen voorgefinancierd, waaronder het plaatsen van SSCS-en tegen booggeluid. De kosten die Eindhoven voor deze SSCS-en heeft gemaakt zullen alsnog worden vergoed door het Rijk.

Snelheidsverlaging

In het AO Spoor van 27 oktober 2016 heb ik toegezegd terug te komen op de vraag of treinen in de nacht langzamer zouden kunnen rijden. Op dit moment kan beperking van snelheid vanwege geluidhinder niet worden afgedwongen bij de vervoerders. In 2016 zijn onderzoeken gestart op vijf locaties in het land waarbij wordt gekeken of langzamer (gedifferentieerd) rijden leidt tot lagere trillingsniveaus. Ook wordt gekeken welke eigenschappen van het spoor en de treinen (naast de snelheid) nog meer bijdragen aan de trillingsniveaus en onder welke condities en randvoorwaarden vermindering van trillingen mogelijk is. Geanalyseerd zal worden hoe het mogelijke voordeel van minder geluid- en trillinghinder kan worden afgewogen tegen het nadeel van verlies aan reistijd (m.a.w. extra kosten van de vervoerder). Dit onderzoek wordt in fases uitgevoerd en is naar verwachting gereed eind 2017. Binnen het onderzoek vinden metingen plaats bij het huidige spoorverkeer en mogelijk een praktijkproef.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema