

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

2798

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Overlast snelwegen ondanks elektrische auto's: Ze produceren soms zelfs meer geluid»* (ingezonden 10 mei 2023).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 5 juni 2023).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Overlast snelwegen ondanks elektrische auto's: Ze produceren soms zelfs meer geluid»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de afname in geluidsoverlast door het wegverkeer tegenvalt, zoals de Stichting Geluidshinder beweert? Zo ja, hoe komt dat?

Antwoord 2

Het effect van de introductie van zogenaamde «stille banden» is in de praktijk inderdaad kleiner gebleken dan eerder werd verwacht. Dit inzicht heeft al geleid tot aanpassingen in de rekensystematiek zoals die onder de Omgevingswet zal gelden.

In de afgelopen jaren zijn de limietwaarden voor het geluid van autobanden stapsgewijs aangescherpt en sinds 2012 is het verplicht om nieuwe autobanden te voorzien van een label met informatie over de geluidsemisatie ervan. Uit trendmetingen is de afgelopen jaren echter gebleken dat dit niet tot de verwachte afname van geluidsemisaties heeft geleid. Mogelijk zorgt een verschuiving in het gebruik naar zwaardere auto's met bredere autobanden voor een averechts effect, zoals aangegeven in het artikel van de Stentor, waardoor de geluidsemisatie van auto's per saldo is toegenomen. De limietwaarden en het geluidlabel zijn namelijk afhankelijk van de bandenmaat en van een aantal andere factoren, zoals het onderscheid tussen normale banden en winterbanden.

¹ De Stentor, 6 mei 2023

Vraag 3

Is er een relevant verschil tussen metingen en berekeningen van geluid in de praktijk?

Antwoord 3

Met de toepassing van de in de regelgeving voorgeschreven rekenmethodiek wordt een goed beeld gegeven van de geluidssituatie langs snelwegen. Dit blijft gewaarborgd door het uitvoeren van controlemetingen. Indien hieruit blijkt dat aanpassing van de methode noodzakelijk zou zijn, worden de benodigde wijzigingen doorgevoerd. Met het oog hierop is in de geluidwetgeving vastgelegd dat de rekenmethode door een onafhankelijke partij wordt gevalideerd. Deze validatie wordt uitgevoerd door middel van een permanent meetnet van een representatief aantal meetlocaties. Het RIVM brengt hier jaarlijks verslag over uit in de vorm van de Geluidmonitor. Daarnaast zijn er specifieke metingen voor het bepalen van de geluidsemisatie van voertuigen en de geluideigenschappen van wegdekken. Daarbij wordt een groot aantal verschillende voertuigen gemeten onder representatieve omstandigheden. Deze metingen worden periodiek uitgevoerd om de rekenmethodiek actueel te houden, als de uitkomsten van het validatieprogramma van het RIVM daar aanleiding toe geven. Dergelijke metingen lenen zich overigens niet voor een vergelijking met de jaargemiddelde geluidsbelasting, omdat ze gericht zijn op het geluid van afzonderlijke voertuigpassages en niet op het totale geluid van het verkeer.

Met het oog op de uitvoerbaarheid en vanwege de noodzaak om het geluid in toekomstige situaties te kunnen beoordelen, blijft het gebruik van geluidberekeningen uiteraard noodzakelijk.

Een rekenmodel is daarbij een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. Er liggen vereenvoudigingen en uitgangspunten aan ten grondslag die op een specifieke locatie kunnen afwijken van de gemiddelde situatie. Een voorbeeld daarvan is de staat van het onderhoud van wegdekken. Geluidberekeningen gaan uit van de gemiddelde geluidsemisatie binnen de gehele vervangingscyclus van het wegdek, terwijl een wegdek tegen het eind van de vervangingscyclus meer geluid produceert dan aan het begin daarvan. Na uitvoering van wegonderhoud is de weg juist stiller dan waar de berekeningen van uitgaan. Dit betekent nog niet dat de berekeningen tekortschieten, want ook de waarde waaraan het berekende geluid wordt getoetst, is op die gemiddelde geluideigenschappen over de gehele vervangingscyclus van het wegdek gebaseerd.

Vraag 4

Is er een relevant verschil tussen de voorspelde afname van de geluidsoverlast en de gemeten praktijk?

Antwoord 4

Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 2 is uit de validatiemetingen gebleken dat het effect van de introductie van «stille banden» op de totale geluidsemisatie minder groot is dan oorspronkelijk werd verwacht. Dit inzicht heeft inmiddels tot aanpassing van de rekenmethodiek geleid. Deze wijziging zal volgend jaar van kracht worden, bij inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Vraag 5

Kunt u ingaan op het verwijt dat de berekeningen niet overal goed weergeven wat mensen ervaren? Hoe komt dit volgens u?

Antwoord 5

De ervaren hinder van geluid is voor iedereen verschillend. Dat heeft er mee te maken dat dit niet alleen afhangt van de hoogte van het geluidsniveau, maar dat andere «niet-akoestische» factoren (situationele, persoonlijke, contextuele en sociale factoren) hier ook een rol in spelen.

Op basis van uitgebreid wetenschappelijk onderzoek is de relatie tussen het jaargemiddelde geluidsniveau en de gemiddeld ervaren hinder/gezondheidseffecten op populatieniveau vastgesteld. De geluidsnormen zijn daar een afgeleide van.

Geluidberekeningen dienen om de gezondheidseffecten te beoordelen die veroorzaakt worden door langdurige blootstelling aan geluid. De wetenschap

pelijke consensus is dat de jaargemiddelde geluidsbelasting² hiervoor het meest geschikt is. Daarbij is rekening gehouden met het feit dat geluid in het algemeen veranderlijk is en op bepaalde momenten dus ook hoger zal zijn dan de jaargemiddelde waarde. Nu de emissiegegevens voor wegverkeer zijn bijgesteld, zullen geluidberekeningen goed overeenkomen met langdurige metingen.

Omwonenden ervaren vooral het momentane geluidniveau, dat sterk kan wisselen, afhankelijk van het type geluidbron en de omstandigheden. Als metingen gedaan worden op de momenten dat omwonenden het meeste geluid ervaren, zoals tijdens het spitsuur of onder bepaalde weersomstandigheden, is dat een andere situatie dan het jaargemiddelde dat voor de beoordeling van gezondheidseffecten bepalend is.

Vraag 6

Hoe wordt bij belangrijke projecten getoetst of de voorspellende berekeningen ook overeenkomen met hoeveel geluid er achteraf in de praktijk is? Worden er tijdelijk of structureel metingen verricht?

Antwoord 6

Er vinden geen metingen plaats die specifiek gericht zijn op het bepalen van de effecten van een project. Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 3 voert het RIVM wel permanente validatiemetingen uit van de rekensystematiek in algemene zin. Die hebben in de afgelopen jaren ook geleid tot aanpassingen in de rekenmethoden voor weg en spoor. Daarmee is geborgd dat ook bij toepassing van modellen bij projecten een goed beeld van de geluidssituatie wordt gegeven.

Sinds 2012 geldt er een wettelijk systeem van geluidproductieplafonds voor rijkswegen en spoorwegen, met elke 100m van de rijkswegen en de hoofdspoorwegen aan weerszijden een rekenpunt. Onder de Omgevingswet zal dat systeem ook voor provinciale wegen gaan gelden. Als er een besluit wordt genomen om een weg of spoorweg te wijzigen of nieuw aan te leggen, wordt de toekomstige situatie in de geluidproductieplafonds verwerkt. Aan de hand daarvan wordt die situatie in de jaren na aanleg gemonitord.

Als vervolgens in de toekomst blijkt dat er meer geluid is dan er bij het projectbesluit was verwacht (bijvoorbeeld door een sterkere verkeersgroei in de praktijk), dan zal dat leiden tot overschrijding van de geluidproductieplafonds omdat die gebaseerd zijn op de prognose in het projectbesluit. De nalevingsplicht van de geluidproductieplafonds geldt daarbij voor onbepaalde tijd.

Vraag 7

Zijn de rekenmodellen ervan uitgegaan dat de komst van de elektrische auto of stillere banden tot minder geluidsoverlast zouden leiden? Zo ja, moet dit niet worden herzien?

Antwoord 7

Wat betreft elektrische auto's: nee. De rekenmethode is gebaseerd op een groot aantal geluidmetingen van representatieve autopassages. Het aandeel elektrische auto's, momenteel circa 6%, is nog te klein om van wezenlijke invloed te kunnen zijn op de gemiddelde gemeten geluidemissie van auto's. Ten aanzien van stille banden klopt dat wel. De huidige rekenmethode uit 2012 bevat een aftrek in verband met het verwachte effect van stillere autobanden. Naar aanleiding van de resultaten van de metingen van het RIVM komt deze aftrek te vervallen. Dit zal bij in werking treden van de Omgevingswet het geval zijn.

Vraag 8

Waar kunnen mensen terecht, als ze vermoeden dat ze aan (te) veel wegge-luid worden blootgesteld?

² Uitgedrukt in de dosismaat L_{den} , waarmee het geluid in de dag, de avond en de nacht wordt gecombineerd, en waarbij het geluid in de avond en de nacht een toeslag krijgt dan 5 dB respectievelijk 10 dB.

Antwoord 8

De websites van Infomil en Rijkswaterstaat geven uitleg over de werking van het systeem en wanneer er sprake is van te veel weggeluid. Via het contactformulier op de website van Rijkswaterstaat kunnen ook algemene vragen worden gesteld als het antwoord daarop niet op de informatiepagina's staat. In het geval van een projectbesluit dat wordt voorbereid, is het mogelijk om een zienswijze in te dienen volgens de daarvoor geldende inspraakprocedure. Ook is het mogelijk om een reactie te geven op een geluidactieplan van het rijk, een provincie of een gemeente.

Wie van mening is dat er niet aan de Wet wordt voldaan kan een handhavingsverzoek doen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Vraag 9

Welke stappen worden er genomen, als blijkt dat de geluidsoverlast toeneemt, of hoger is dan de berekeningen of de vergunning?

Antwoord 9

Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 3 kunnen er legitieme redenen zijn waarom het (momentane) geluid hoger is dan wat er uit berekeningen van de jaargemiddelde waarde volgt; dat betekent dan niet dat er sprake is van een overschrijding van wettelijke grenswaarden en dat er maatregelen nodig zouden zijn.

Als uit de monitoring blijkt dat er dusdanige toenames zijn dat geluidproductieplafonds dreigen te worden overschreden, moet de wegbeheerder maatregelen treffen om die overschrijding te voorkomen. In het algemeen gaat het daarbij om de toepassing van een stillere asfaltsoort. De wegbeheerder kan ook een procedure starten om geluidproductieplafonds te verhogen, maar daarvoor moet worden aangetoond dat het treffen van maatregelen niet doelmatig of om andere redenen niet mogelijk is. Een dergelijke procedure staat open voor bezwaar en beroep.

Als er sprake is van tekortkomingen in de rekenmethode of van ontwikkelingen die actualisatie ervan vergen, dan zal het Expertisecentrum Geluid van het RIVM worden gevraagd om een advies voor aanpassing. Het betreft een wettelijke regeling die volgens de daarvoor geldende procedure gewijzigd kan worden.

Vraag 10

Is de les uit het luchtkwaliteitsdossier of het luchtvaartdossier niet dat alleen berekeningen onvoldoende zijn en dat we die altijd ook continu moeten verifiëren met metingen?

Antwoord 10

Inderdaad, die verificatie heeft sinds het bestaan van de rekenmethoden dan ook altijd plaatsgevonden en is in de laatste jaren geïntensiveerd, hetgeen heeft geleid tot diverse verbeteringen. Sinds 2013 is er sprake van continue verificatiemetingen langs rijkswegen en spoorwegen. Dit meetnet wordt momenteel uitgebreid en gemoderniseerd.