

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

2914

Vragen van het lid **Dijkgraaf** (SGP) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *geluidsoverlast van de Betuwelijn* (ingezonden 11 juni 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 2 juli 2012).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de second opinion van ingenieursbureau Peutz¹ over het rapport «Geluidsonderzoek Hardinxveld-Giessendam» van ingenieursbureau DGMR² in opdracht van ProRail?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u het bezwaar van Peutz dat DGMR de gemeten geluidswaarden niet heeft gecorrigeerd voor de gemiddelde snelheid van de treinen (Tracébesluit)?

Antwoord 2

DGMR heeft wel degelijk een snelheidscorrectie toegepast om de geluidsbelasting te toetsen aan het Tracébesluit. Om de huidige feitelijke geluidsbelasting te kunnen beoordelen, is ook gekeken naar de waarden die niet gecorrigeerd zijn voor de snelheid.

Vraag 3

Deelt u het bezwaar van Peutz dat de spreiding van de meetresultaten te groot is om een betrouwbare bepaling van de gemiddelde waarden van de geluidbelasting te kunnen maken?

Antwoord 3

Nee, dit bezwaar deel ik niet. De meetresultaten laten weliswaar een grote spreiding zien, maar door de verscheidenheid in wagentypen is dat gebruikelijk bij metingen van het geluid van goederentreinen. DGMR heeft gemeten

¹ http://betuweroute.blog4bizz.nl/files/2012/05/Peutz_2nd-opinion-Rapport-hardinxveld-16-5-20121.pdf

² http://betuweroute.blog4bizz.nl/files/2012/05/Rapport-17102011Hardinxveld-Giessendam_definitief17-11-2011.pdf

conform het wettelijk vastgelegde reken- en meetvoorschrift, waardoor de metingen voldoen aan de vereiste mate van betrouwbaarheid.

Vraag 4

Deelt u de conclusie van Peutz dat in de huidige situatie de berekende waarden uit het Tracébesluit al worden bereikt of overschreden?

Antwoord 4

Die conclusie deel ik niet. De resultaten van de geluidsmetingen van DGMR laten zien dat het feitelijke gebruik van de Betuweroute op dit moment niet leidt tot overschrijding van de waarden uit het Tracébesluit.

Vraag 5

Deelt u de conclusie van Peutz dat bij de verwachte toename van de intensiteit van het spoorgebruik, conform Tracébesluit, de geluidswaarden de voorkeurswaarden zullen overschrijden?

Antwoord 5

Ik acht die conclusie te voorbarig. Zo gaat Peutz niet uit van instroom van stil materieel. Met de inwerkingtreding van Swung-1 vanaf 1 juli 2012 worden geluidproductieplafonds vastgesteld voor de Betuweroute. Daarbij is aangesloten bij het Tracébesluit. Vanaf 2013 rapporteert de beheerder jaarlijks over de naleving van deze geluidproductieplafonds. In dit nalevingsverslag zal de beheerder ook een overzicht van de baanvakken geven waar de berekende geluidproductie op één of meer referentiepunten 0,5 dB of minder onder het geldende geluidproductieplafond ligt. Een dreigende overschrijding wordt dan op tijd zichtbaar. Overigens is er op korte termijn nog geen sprake van vervoersvolumes conform het Tracébesluit.

Vanuit mijn ministerie en op Europese schaal worden er op dit moment initiatieven uitgewerkt om in de periode naar 2020 tot 80% stil goederenmaterieel te komen.

Vraag 6

Wat gaat u doen om ervoor te zorgen dat in de lopende MER-evaluatie het aspect geluidsoverlast op een goede wijze meegenomen wordt?

Antwoord 6

De metingen en onderzoeken in het kader van de MER-evaluatie zijn bijna afgerond. Het aspect geluid is daarin zorgvuldig meegenomen op de wijze waarop het programma voor de evaluatie van de milieueffecten van de Betuweroute voorschrijft. In Hardinxveld-Giessendam zijn de metingen uitgebreider geweest dan dit programma voorschrijft. Naast het onderzoek van DGMR voert Movares in het kader van de MER-evaluatie op andere locaties langs de Betuweroute geluidsonderzoeken uit.

Vraag 7

Welke maatregelen, als snelheidsbeperkingen of verhogen van geluidsschermen, gaat u nemen om overschrijding van de voorkeurswaarden te voorkomen?

Antwoord 7

Zoals ik in mijn antwoord op vraag 5 heb opgemerkt, geldt vanaf 1 juli 2012 een nieuw wettelijk kader. Daarin is ook vastgelegd op welke wijze er moet worden omgegaan met dreigende overschrijdingen van de geluidproductieplafonds. Dit wettelijk kader is voor mij leidend. Ook verwijs ik hierbij naar de initiatieven om tot stiller goederenmaterieel te komen.