

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

462

Vragen van de leden **De Boer** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris Infrastructuur en Milieu over *spoorhinder in Den Bosch en Rosmalen* (ingezonden 16 oktober 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 5 november 2014).

Vraag 1

Bent u bekend met de spoorhinder die omwonenden ervaren in Den Bosch (ondere andere aan de Willem van Oranjelaan) en bij het verhoogde spoor te Rosmalen?

Antwoord 1

Ik ben hiermee bekend. Ik heb hierover het afgelopen jaar enkele brieven van omwonenden ontvangen. Ik vind het belangrijk om aan te geven dat beide situaties verschillend van aard zijn. In Den Bosch is de hinder ontstaan naar aanleiding van de uitvoering van het tracébesluit Sporen in Den Bosch om de spoorcapaciteit te vergroten. In Rosmalen is de hinder ontstaan naar aanleiding van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart, waar een nieuw werk voor het spoor gerealiseerd is. Hier is de capaciteit van het spoor niet gewijzigd. Ook hiervoor is overigens een tracébesluit genomen.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u de leefomgeving van omwonenden in dit gebied? Hoe verwacht u dat deze situatie zich ontwikkelt ten tijde van de aanleg van het derde spoor langs de Betuweroute?

Antwoord 2

Omgevingshinder door het spoor in Nederland is een onderwerp dat mijn continue aandacht heeft. Een toename van vervoer over 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 bestaat er duidelijke wet- en regelgeving. Voor geluid geldt de SWUNG wetgeving en voor externe veiligheid geldt Basisnet. In de situaties van zowel Den Bosch als Rosmalen is deze wetgeving leidend geweest en valt de nieuwe situatie binnen de gestelde normen. Voor trillingen is in Rosmalen niet bekend of er een toename is. Een nulmeting destijds was niet aan de orde en niet verplicht. Maar gezien de brieven van omwonenden, ben ik momenteel in gesprek met omwonenden om te komen tot een oplossing.

Voor landelijk beleid omtrent trillingen is er op dit moment alleen regelgeving voor aanlegprojecten; voor bestaand spoor zit de regelgeving nog in de ontwikkelfase. Eén en ander wordt bemoeilijkt door het feit dat er op dit moment geen eenduidig verband te leggen is tussen het spoorgebruik en de hinder die ondervonden wordt. Dit hangt namelijk sterk af van de lokale bodemgesteldheid, de infrastructuur en de omliggende bebouwing. In de perioden van omleiding in verband met de aanleg van het 3^e spoor in Duitsland wordt op dit traject door Den Bosch en Rosmalen geen grote toename van het aantal goederentreinen verwacht. Zoals aangegeven in mijn brief ¹ over het derde spoor wordt nog in kaart gebracht wat ten aanzien van trillingen de gevolgen kunnen zijn.

Vraag 3

Kunt u aangeven welke afspraken zijn gemaakt met deze omwonenden omtrent trillings- en geluidshinder? Zijn deze afspraken ook nagekomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Begin 2014 heb ik brieven ontvangen van omwonenden in Rosmalen. Er is afgelopen maanden een aantal gesprekken geweest, waarbij de bezwaren zijn geïnventariseerd. Vervolgens is nagegaan of Rijkswaterstaat, verantwoordelijk voor de uitvoering van het tracébesluit Omlegging Zuid-Willemsvaart, en ProRail, verantwoordelijk voor de uitvoering van het kunstwerk voor het spoor, juist hebben gehandeld.

Diverse experts zijn betrokken geweest bij het verrichten van metingen bij omwonenden en de inventarisatie van mogelijk maatregelen. Zoals het zich nu laat aanzien zijn er geen fysieke maatregelen te treffen die voldoen aan het doelmatigheidscriterium. Hierover vindt nader overleg plaats met bewoners en betrokken experts.

Recent is aan omwonenden bericht dat op het traject Den Bosch – Rosmalen de maatregel van snelheidsbeperking zal worden onderzocht. Samen met omwonenden, de gemeente en ProRail zal mijn ministerie kijken naar de inrichting van een proef. Deze proef maakt deel uit van het landelijk onderzoek naar de maatregel van snelheidsbeperking. De eerste fase van dit onderzoek, de beleidsanalyse, is eind augustus 2014 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. De proef in Rosmalen zal zodanig ingericht worden, dat de effectiviteit, de operationele consequenties en de handhaafbaarheid vastgesteld kunnen worden.

Tenslotte hebben een aantal omwonenden bij Rijkswaterstaat een verzoek voor nadeelcompensatie ingediend. De onafhankelijke commissie, die is ingesteld om deze aanvragen te behandelen en de Minister hierover te adviseren, zal naar verwachting op korte termijn haar conceptadviezen aan de indieners doen toekomen.

Vraag 4

Ziet u mogelijkheid om met deze omwonenden en de desbetreffende decentrale overheden in gesprek te gaan en te zoeken naar oplossingen voor de hinder? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Ja, zie het antwoord op vraag 3.

Vraag 5

Klopt het dat een snelheidsbeperking van goederentreinen rond station Den Bosch zou kunnen leiden tot minder overlast? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is het mogelijk om dit te onderzoeken?

Antwoord 5

Ja, in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is afgesproken om deze maatregel te onderzoeken voor toepassing in de spoorzone in Den Bosch. Dit is vastgelegd in mijn brief over PHS, die ik op 17 juni 2014

¹ Kamerstuk 22 589 nr. 320

aan de Kamer heb gestuurd². Dit onderzoek wordt afgestemd op en moet passen binnen het lopende landelijke onderzoek. Er zal gekeken worden of dit onderzoek gekoppeld kan worden aan de proef naar deze maatregel in Rosmalen.

Vraag 6

Kunt u deze vragen vóór 5 november 2014 beantwoorden?

Antwoord 6

Ja, bij dezen.

² Kamerstuk 32 404, nr. 74, blz. 8