

> Retouradres Postbus 30940 2500 GX Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

**Directoraat-Generaal  
Ruimte**  
Directie  
Leefomgevingskwaliteit  
Geluid

Rijnstraat 8  
Postbus 30940  
2500 GX Den Haag  
www.vrom.nl

**Kenmerk**  
DGR/LOK2009.042811

Datum 5 november 2009  
Betreft Beantwoording vragen van het lid Jansen (SP) over de geluidsoverlast van spoorlijnen

Geachte Voorzitter,

Hierbij zend ik u de antwoorden op de door het lid Jansen op 5 juni 2009 gestelde vragen over de geluidsoverlast van spoorlijnen naar aanleiding van een artikel in de Volkskrant.

### **Vraag 1**

Heeft u kennisgenomen van het artikel "In de tuin stokken alle gesprekken"?<sup>1</sup> Zijn de beschreven feiten waar?

### **Antwoord**

Ja, daar heb ik kennis van genomen en zonder op alle details te willen ingaan, geeft de inhoud mij aanleiding op de volgende punten te reageren.

In het artikel vragen bewoners zich af waarom ProRail niet alles uit de kast haalt. Het is van belang te weten dat bij de aanpak van geluidhinder wel degelijk veel uit de kast wordt gehaald, maar dat de in te zetten maatregelen afgestemd zijn op het probleem: de verhouding tussen kosten en baten speelt een wezenlijke rol. De toepasselijke wet- en regelgeving zorgt voor een balans tussen het zoveel mogelijk beperken van geluidsbelastingen en het doelmatig besteden van financiële middelen (gemeenschapsgeld).

Het artikel wekt een onjuiste indruk waar gesuggereerd wordt dat vrijwel uitsluitend maatregelen getroffen zouden worden als de geluidsbelasting 70 dB te boven gaat. Al geruime tijd wordt gewerkt aan sanering van woningen die in 1987 bij de invoering van de regelgeving van spoorweglawaai een hogere geluidsbelasting hadden dan 65 dB. Daarnaast wordt de komende jaren extra ingezet op alle woningen met een geluidsbelasting van meer dan 70 dB. Dit beleid is in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit opgenomen en houdt juist versterking van de sanering in, en geen beperking zoals de tekst van het artikel suggereert. Er zijn daarvoor in de Nota Mobiliteit ook extra middelen opgenomen.

---

<sup>1</sup> de Volkskrant, 3 juni 2009

Van het gedogen van goederenvervoer door de gemeente, zoals de zesde alinea stelt, kan zeker formeel geen sprake zijn. Overeenkomstig de Spoorwegwet is de rol van het toedelen van treinverkeer op het spoorwegnet een taak van ProRail en niet van de gemeente. Overigens ben ik er wel een groot voorstander van dat routes door steden door het gebruik van de Betuweroute meer ontzien worden. Gelet op de ruimte die de Betuweroute nog biedt, valt hier nog wel winst te boeken.

**Directoraat-Generaal  
Ruimte**  
Directie  
Leefomgevingskwaliteit  
Geluid

**Datum**  
5 november 2009

**Kenmerk**  
DGR/LOK2009.042811

Aansluitend aan het vorige punt wordt gesteld dat ProRail zelf bepaalt welke geluidsmaatregelen genomen moeten worden. Dit schetst een geheel verkeerd beeld. Voorafgaand aan infrastructuurplannen verricht ProRail onderzoek naar de akoestische gevolgen en beziet welke maatregelen mogelijk zijn om aan de eisen van de wetgeving te voldoen. Hieraan liggen geluidsberekeningen ten grondslag, geen metingen, en omdat het gaat om een toekomstige situatie kan dat ook niet anders. Belangrijker is echter dat ProRail niet besluit. Het project Sporen in Utrecht betreft een Tracéprocedure waarvoor mijn collega van Verkeer en Waterstaat en ik samen bevoegd zijn. Het oordeel over het voldoen van de maatregelen ligt dan ook bij ons en niet bij ProRail.

In het artikel wordt aangegeven dat er geen raildempers worden toegepast omdat de geluidsbelasting niet boven de maximale norm van 70 dB uitkomt. Bij wijziging van bestaande infrastructuur, en daarvan is hier sprake, geldt het standstill-principe. Daarnaast dienen gelijktijdig de ter plaatse aanwezige saneringsgevallen te worden aangepakt. In dat kader speelt de 70 dB niet rechtstreeks een rol. Wel geldt het principe dat het beschikbare budget voor maatregelen hoger is naarmate de geluidsbelastingen hoger zijn. Binnen dat kader zijn in dit geval raildempers niet als doelmatig uit het onderzoek gekomen.

Bijna aan het slot van het artikel wordt getwijfeld aan de geluidsberekeningen van ProRail en de daarbij gehanteerde uitgangspunten. Ik deel die twijfel niet. Bij de geluidsberekeningen wordt voor de toekomstige situatie berekend welke geluidsbelastingen worden verwacht. Daarbij wordt een prognose gehanteerd van het spoorvervoer. Er wordt dus rekeninggehouden met het verwachte aantal en typen treinen – incl. stillere treinen – in de toekomst, veelal over circa tien jaar. Een terecht punt dat opgemerkt wordt, is het feit dat als het spoor er eenmaal ligt en ontwikkelingen niet overeenkomstig de verwachtingen zijn, de bewoners veelal voor een voldongen feit geplaatst zijn. Dat is een tekortkoming van de huidige geluidswetgeving ten aanzien van infrastructuur. Om hier een einde aan te maken heb ik een wetsvoorstel in voorbereiding dat voorziet in de invoering van geluidproductieplafonds. Naar verwachting zal dit u in november 2009 worden aangeboden.

## **Vraag 2**

Wat is het huidige geluidsniveau ter plekke van de geluidswalwoningen in de wijk Lunetten?

## **Antwoord**

Omdat het hier geluidswalwoningen betreft, speelt in het wettelijk kader de geluidsbelasting van de walzijde geen rol. Van deze uitzonderingsmogelijkheid heeft de gemeente indertijd ook gebruik gemaakt om op een dergelijk korte afstand van het spoor zonder verdere maatregelen woningen te kunnen bouwen.

Het geluidsniveau bedraagt in de huidige situatie 72 dB. De geluidsbelasting bij de geluidsluwe zijde van deze woningen is lager dan de voorkeurswaarde van 55 dB.

**Directoraat-Generaal  
Ruimte**  
Directie  
Leefomgevingskwaliteit  
Geluid

### **Vraag 3**

Welke geluidsreducerende maatregelen zijn op deze locatie voorzien in het kader van het project spoorverdubbeling Utrecht-Houten en reconstructie spoorknooppunt Lunetten?

**Datum**  
5 november 2009

**Kenmerk**  
DGR/LOK2009.042811

### **Antwoord**

Het huidige station van Lunetten wordt in westelijke richting uitgebreid. Ter hoogte van deze locatie liggen vier sporen. Het eilandperron van het station functioneert voor de twee verst gelegen sporen als geluidsscherm; aansluitend aan de geluidswal(woningen) wordt in zuidoostelijke richting een geluidsscherm van 2 meter hoogte naast de twee dichtst bij de woningen gelegen sporen gerealiseerd. Dit scherm loopt af tot een hoogte van 1 meter. Ter hoogte van de geluidswal(woningen) komen het meest nabijgelegen en het verst verwijderde spoor te liggen in dive-unders. Het geluidsniveau van de treinen wordt door de dive-unders afgeschermd. Verder worden bij de geluidswalwoningen geen andere aanvullende geluidsmaatregelen voorzien. De geluidswetgeving stelt zoals gezegd geen eisen aan de geluidsbelasting op die locatie. Daarnaast functioneren de geluidswalwoningen al als hoge geluidsschermen voor de achterliggende woningen.

### **Vraag 4**

Waarom is het gebruik van raildempers in dit geval 'niet doelmatig'? Welke andere geluidsreducerende maatregelen zouden op deze locatie toegepast kunnen worden?

### **Antwoord**

De geluidsbelasting op deze locatie zal door de afscherpende werking van de dive-unders, de perrons en het geplande geluidsscherm aan de achterzijde van de geluidswalwoningen alsmede bij de achter de geluidswal gelegen woonwijk – m.u.v. slechts 1 woning – in de toekomstige situatie circa 1 dB lager worden dan in de huidige situatie. Daarmee voldoet de toekomstige situatie al aan de standstill-eis en zijn verdergaande maatregelen niet aan de orde.

In dit concrete geval is toepassing van raildempers alleen effectief als raildempers over alle vier de sporen worden aangebracht, wat per strekkende meter duurder is dan een scherm aan één zijde. Omdat de geluidsbelasting door de geluidsschermen op deze locatie reeds in voldoende mate is afgenomen is het niet nodig en daarmee ook financieel niet doelmatig om aanvullende geluidsmaatregelen zoals raildempers aan te brengen. De afweging hiervoor is in het Tracébesluit gemaakt.

### **Vraag 5**

Wat is het berekende geluidsniveau voor de vergunningaanvraag? Op welk aantal en welke mix van treinen is dit gebaseerd?

### **Antwoord**

Indien met de "vergunningaanvraag" de in het Tracébesluit vast te stellen hogere waarde bij de woning Engelsmanplaat 33 wordt bedoeld, bedraagt deze 57 dB.

Deze geluidsbelasting is gebaseerd op de te verwachten aantallen reizigerstreinen na realisatie van Randstadspoor alsmede op het aantal goederentreinen zoals dat geprognosticeerd is.

**Directoraat-Generaal  
Ruimte**  
Directie  
Leefomgevingskwaliteit  
Geluid

### **Vraag 6**

Wat is de maximale capaciteit van dit baanvak na de spoorverdubbeling? Indien dit hoger is dan het aantal gebruikt voor de vergunningaanvraag: welk geluidsniveau hoort er bij de maximale benutting van het baanvak?

**Datum**  
5 november 2009

**Kenmerk**  
DGR/LOK2009.042811

### **Vraag 7**

Deelt u de mening dat de toetsing van de geluidseisen gebaseerd dient te worden op de maximale capaciteit van het baanvak na uitbreiding, om te voorkomen dat er anders vroeger of later opnieuw een knelpunt zal ontstaan?

### **Antwoord op vragen 6 en 7**

Ik ben voorstander van een goede bescherming van omwonenden tegen ongewenst geluid. Zoals aangegeven schiet de huidige wetgeving bij verkeersgroei tekort en kom ik binnenkort met een wetsvoorstel met geluidproductieplafonds. In dat kader zullen alle spoorbaanvakken plafonds krijgen toegewezen die door de beheerder ProRail zullen moeten worden gemonitord en nageleefd. Doel is te voorkomen dat er later opnieuw geluidsknelpunten ontstaan. Daarmee wordt het gesignaleerde probleem opgelost. In het verleden is wel overwogen uit te gaan van de maximale capaciteit. Dat houdt echter in dat ook op spoorlijnen met minder vervoer nu en in de toekomst, uitgegaan zou moeten worden van hoge geluidsbelastingen. Voor de gemeente betekent dit dat daar dan onnodig veel ruimte rond het spoor niet voor ontwikkelingen gebruikt kan worden en dat ProRail bij bijvoorbeeld de aanleg van een spoorlijn onnodig veel maatregelen moet nemen. Daarnaast hebben deskundigen nooit kunnen aangeven wat de absolute maximale capaciteit van een (spoor)weg is. Derhalve bleek de optie van maximale capaciteit niet haalbaar en ook niet wenselijk.

Het Tracébesluit Sporen in Utrecht, deeltracé Utrecht Centraal-Houten is voor wat betreft de vervoersprognoses gebaseerd op de uitgangspunten van de Nota Mobiliteit. Als nadere besluitvorming over relevante lopende beleidstrajecten – bijvoorbeeld de planstudie naar hoogfrequent spoor voor reizigers op het traject Amsterdam-Utrecht-'s Hertogenbosch – zou leiden wijziging in de benutting van de baanvakcapaciteit, dan zullen de daartoe eerst de noodzakelijke procedures moeten worden doorlopen, inclusief mogelijkheden voor inspraak, bezwaar en beroep.

### **Vraag 8**

Waarom worden de eisen in het kader van de verstrekking van milieuvergunningen aan bedrijven in het algemeen gebaseerd op de best beschikbare technieken, terwijl bij de aanleg van infrastructuur (wegen, spoorlijnen) de aanvrager – in casu: de overheid – slechts aan één integrale geluidsnorm hoeft te voldoen?

**Antwoord**

Bij spoor zijn de verantwoordelijkheden anders verdeeld dan bij bedrijven. ProRail is de beheerder van het spoorwegnet, maar het rijdend materieel is van vervoerders. Aan het materieel worden vanuit de Spoorwegwet eisen gesteld. Geluid valt daar niet onder omdat daarvoor in het kader van de interoperabiliteit Europese eisen gelden. Daarmee is de sturing op geluid op het spoor duidelijk afwijkend van die bij bedrijven.

Wel wordt er via wet- en regelgeving zodanig gestuurd dat toch zoveel mogelijk de best beschikbare technieken worden toegepast. Nieuwe ontwikkelingen als stillere treinen, maar ook raildempers spelen daarbij nadrukkelijk een rol. Ook daarvoor is de introductie van geluidproductieplafonds van groot belang, omdat daarmee een meer directe sturing op het geluidsaspect mogelijk wordt.

**Vraag 9**

Onderschrijft u het principe dat omwonenden niet nodeloos gedupeerd moeten worden bij de aanleg van infrastructuur, doordat de overheid twee petten (investeerder, vergunningverlener) op heeft en een zo laag mogelijk projectbudget belangrijker vindt dan de gezondheid en het woongenot van omwonenden?

**Antwoord**

Uiteraard onderschrijf ik het principe dat omwonenden niet de dupe moeten worden. Los van de maatschappelijke verantwoordelijkheid van ProRail of andere beheerders ben ik daarom van mening dat een helder en waar nodig dwingend kader van groot belang is. De wet- en regelgeving voor spoorweglawaai voorziet daarin en de aangekondigde introductie van geluidproductieplafonds zal dit naar mijn oordeel nog versterken.

Naast de rol van de overheid ten aanzien van de infrastructuur speelt de overheid ten aanzien van de woningbouw ook een rol. Hierbij gaat het primair om de gemeenten. Daar ligt ook de opdracht voor een goede belangenafweging en niet te eenzijdig het financiële belang te laten prevaleren. De situatie waarop de gestelde vragen betrekking op hebben laten die verantwoordelijkheid ook zien. De woningen waarover het gaat zijn door toepassing van de uitzonderingsmogelijkheden van de Wet geluidhinder dicht op het spoor, dus bij hoge geluidsbelastingen gebouwd. Nu het spoor wordt gewijzigd, waarbij de geluidsbelasting niet zal toenemen, maken bewoners zich zorgen. Zoals het artikel opent blijken de treinen heel dicht bij de woningen te rijden. Dat komt niet doordat het spoor zo dicht bij bestaande woningen is gelegd, maar omdat de woningen zo dicht bij het spoor gebouwd zijn. Om ongewenste situaties te voorkomen is ook op dit punt een helder en waar nodig dwingend kader nodig. Bij de herziening van de geluidswetgeving krijgt ook dit punt aandacht.

Hoogachtend,  
de minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

dr. Jacqueline Cramer

**Directoraat-Generaal  
Ruimte**  
Directie  
Leefomgevingskwaliteit  
Geluid

**Datum**  
5 november 2009

**Kenmerk**  
DGR/LOK2009.042811