

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede
Kamer der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
13 mei 2008	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGP-2008/4159	2070816800
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u, mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de antwoorden op de vragen van het lid Neppéus (VVD) over de extra belasting van het spoor bij Arnhem door goederenvervoer en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast (ingezonden 7 april 2008, kenmerk 207016800).

1. Bent u bekend met de plannen van ProRail voor een extra belasting door goederenvervoer van het spoorwegennet bij Arnhem, dat dwars door de wijken van Arnhem West loopt en daar voor veel overlast van geluid, fijnstof en trillingen zorgt?

1. Ik neem aan dat de vraagstelster doelt op de plannen van ProRail in het kader van het project "Sporen in Arnhem" om de capaciteit van het station en de westelijke spooraansluiting aldaar te verruimen.

Voor het project "Sporen in Arnhem" wordt in mei 2008 het Ontwerp Tracébesluit, met daarin opgenomen de resultaten van het onderzoek naar het effect van "Sporen in Arnhem" op onder meer de luchtkwaliteit, geluid en trillingen ter inzage gelegd.

In het kader van het project "Sporen in Arnhem" en de voorbereiding van de Wm-vergunning voor emplacement Arnhem Berg zijn recentelijk luchtkwaliteit-onderzoeken (peiljaren 2015 en 2020) gedaan. Daarbij is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Uit de onderzoeksresultaten is naar voren gekomen, dat na realisering van het project "Sporen in Arnhem", er sprake zal zijn van een verbetering van de luchtkwaliteit. Deze is het gevolg van een gewijzigd sporengebruik, zoals is voorzien in het kader van het project "Sporen in Arnhem".

Ter voorbereiding van de AMvB NIBM (Niet In Betekenende Mate), die in de nieuwe Wet Luchtkwaliteit is opgenomen, heeft ProRail daarnaast onderzoek gedaan naar de bijdragen van emplacementen (emissiebijdrage en verspreiding) aan de luchtkwaliteit (fijn stof en NO₂). Daarbij is uitgegaan van een worst case-benadering met een representatieve bedrijfssituatie, die 365 dagen per jaar optreedt. Dit is een overschatting van de praktijksituatie. Conclusie van het onderzoek is dat op grond van de worst case-benadering de te verwachten groei in de meeste gevallen onder het criterium NIBM zal blijven.

Voor het project "Sporen in Arnhem" is akoestisch onderzoek verricht om de geluidbelasting te bepalen. Waar sprake is van een toename van het geluid als gevolg van het project en/of sprake is van een saneringssituatie, worden in het Ontwerp Tracébesluit mogelijke geluidsmaatregelen toegepast. De inpassingsmogelijkheden worden bepaald door de situatie ter plaatse, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de voorkeur van de betreffende bewoners.

Voor de beoordeling van trillingen bestaan geen wettelijke regels en normen. Wel zijn er voor het toetsen van trillingen meet- en beoordelingsrichtlijnen van de Stichting Bouwresearch.

In het kader van het project "Sporen in Arnhem" heeft ProRail onderzoek laten verrichten. Uit dat onderzoek blijkt dat tijdens de normale treinexploitatie zowel in de huidige situatie als in de toekomstige gebruiksfase de grenswaarden voor schade aan gebouwen niet worden overschreden.

Nadat het project "Sporen in Arnhem" is gerealiseerd, ligt op een aantal plaatsen het spoor dicht bij de bebouwing dan nu. Verder is op een aantal locaties de rijsnelheid van (goederen)treinen toegenomen en zijn de locaties van wissels veranderd. Door deze wijzigingen kan het trillingsniveau tijdens de exploitatie toenemen. Daar waar in de toekomst sprake is van een waarneembare toename van het trillingsniveau, worden waar nodig in het kader van project "Sporen in Arnhem" trillingen gedempt door bijvoorbeeld het bekleden van grondwerende constructies of het verstevigen (verstijven) van de vloerconstructie van de huizen langs het spoor.

2. Wat vindt u van deze plannen, rekening houdend met het feit dat deze extra overlast niet zou hebben hoeven als de Noordtak van de Betuwelijn in gebruik was genomen en zo een goed alternatief zou hebben geboden?

2. Er is in de huidige plannen voor de spoorontwikkeling in Arnhem geen sprake van "extra" overlast.
Het aantal goederentreinen dat door Arnhem rijdt, neemt als gevolg van de ingebruikneming van de Betuweroute af: de goederentreinen die tot voor kort vanuit Rotterdam en Amsterdam via Utrecht en Arnhem naar Duitsland reden (en vice versa) gaan in toenemende mate rijden via de Betuweroute. Als gevolg van het niet aanleggen van de nieuwe Noordtak van de Betuweroute (besluit van 1999, zie Kamerstuk 22.589 nrs. 152 en 157) zal een beperkte toename van het goederenvervoer vanaf de Betuweroute via Arnhem en de IJssellijn richting Zutphen te zien zijn. Die toename is echter qua volume en aantal treinen kleiner dan de eerdergenoemde afname.
3. Welke alternatieven ziet u nu nog om tot een goede oplossing te komen?
3. Zoals blijkt uit de eerdere antwoorden is er geen probleem dat opgelost zou moeten worden.
4. Bent u bekend met het Verslag Onderzoek Luchtkwaliteit van ProRail over de spoorbelasting van het spoorwegennet bij Arnhem?
4. Er zijn de afgelopen jaren meerdere onderzoeken gedaan naar de belasting van het spoor in Arnhem en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit. In het kader van de voorbereiding aanvraag Wm-vergunning voor het opstelempement in Arnhem Berg en in het kader van het Ontwerp Tracébesluit "Sporen in Arnhem" is er door respectievelijk Peutz en DGMR onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit in Arnhem. Mij is, ook na navraag bij ProRail, niet bekend welk verslag onderzoek luchtkwaliteit bedoeld is.
5. Deelt u de constatering dat de fijnstofbelasting rondom Arnhem Centraal al maximaal is en dat in de berekeningen van ProRail geen rekening wordt gehouden met de ligging van Arnhem in een kom, waardoor veel fijnstof blijft hangen en meer geluid wordt weerkaatst dan bij een vlakke ligging?
5. Neen; zie het antwoord bij vraag 1
6. Vindt u dat, naast het berekenen van het fijnstof, er ook daadwerkelijk zou moeten worden gemeten om tot een weloverwogen besluit voor de situatie in Arnhem te komen?
6. Neen

7. Bent u bereid deze vragen binnen twee weken te beantwoorden, aangezien het tracébesluit al in mei zal worden genomen?

7. Dat is helaas niet gelukt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings