

Vergaderjaar 2017–2018

32 252

Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de invoering van geluidproductieplafonds en de overheveling van hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder naar de Wetmilieubeheer (modernisering instrumentarium geluidbeleid, geluidproductieplafonds)

Nr. 61

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 februari 2018

In 2016 is een evaluatie uitgevoerd van de minimumstandaard voor de akoestische kwaliteit van rijkswegen en hoofdspoorwegen. Hierbij bied ik u de evaluatie aan¹, waarvan de resultaten zijn verwerkt in de ontwerp-actieplannen omgevingslawaaai voor rijkswegen en hoofdspoorwegen. De ontwerp-actieplannen worden begin 2018 gedurende zes weken ter visie gelegd. Dit zal op gebruikelijke wijze worden bekendgemaakt via de Staatscourant, de website rijksoverheid.nl en de Directie Participatie, en via een of meer landelijke dagbladen. Hieronder geef ik een samenvatting van de evaluatie en mijn vervolgacties zoals opgenomen in de ontwerp-actieplannen. Verder maak ik van de gelegenheid gebruik om u te informeren over mijn eerdere besluit tot het verlagen van geluidproductieplafonds bij hoofdspoorwegen.

Wettelijke basis akoestische kwaliteit

De Wet milieubeheer stelt eisen aan de minimale akoestische kwaliteit van rijks- en spoorwegen². Eigenschappen als type wegdek en type dwarsligger hebben namelijk invloed op de geluidproductie van weg en spoor. De wettelijke eisen vormen een instrument voor het zogenaamde bronbeleid, dat erop gericht is geluidhinder zo veel mogelijk te beperken aan de bron. Maatregelen aan de bron blijken in het algemeen efficiënter dan overdrachtsmaatregelen (zoals geluidschermen) en maatregelen bij de ontvanger (gevelisolatie). Ze hebben daarom een belangrijke plaats in het geluidbeleid. Elke vijf jaar wordt een evaluatie uitgevoerd van de minimumstandaard voor de akoestische kwaliteit van rijkswegen en hoofdspoorwegen³. De actieplannen omgevingslawaaai voor rijkswegen en

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Artikel 11.3 Wet milieubeheer icm artikel 7 Besluit geluid milieubeheer.

³ Dit is voorgeschreven in artikel 11.3 van de Wet milieubeheer.

hoofdspoorwegen, die elke vijf jaar worden vastgesteld, moeten rekening houden met de resultaten van de evaluatie⁴.

Akoestische kwaliteit rijkswegen

Voor rijkswegen is de minimumstandaard voor de akoestische kwaliteit die van zeer open asfaltbeton (ZOAB). Waar dat technisch mogelijk is, moeten rijkswegen minimaal voldoen aan deze kwaliteit, en dat kan ook met andere typen wegdekken die gelijkwaardig of stiller zijn. Vrijwel overal waar dit technisch mogelijk is, voldoen de rijkswegen inmiddels aan de minimumstandaard. In de evaluatie zijn drie maatregelen geïdentificeerd die in aanmerking zouden kunnen komen voor een herziening van de minimumstandaard:

- Tweelaags ZOAB
- ZOAB met een fijne gradering
- Dunne deklagen

Voor deze maatregelen geeft de evaluatie aan dat ze de eerstkomende vijf jaar niet in aanmerking komen als nieuwe minimumstandaard. Voor tweelaags ZOAB vormen de meerkosten voor aanleg en instandhouding nog een te grote barrière (ca € 100 mln extra per jaar) en met ZOAB met een fijne gradering is in Nederland nog te weinig ervaring opgedaan. Dunne deklagen type A hebben een vergelijkbare akoestische kwaliteit als ZOAB en zijn alleen toepasbaar op N-wegen. Type B kan RWS nog niet vrijgeven omdat er nog te weinig kennis is over het technisch functioneren. Tweelaags ZOAB en dunne deklagen B zal RWS in de komende planperiode verder doorontwikkelen. Voor ZOAB fijn gaat RWS na wat de mogelijkheden zijn voor verder onderzoek en binnen welk tijdsbestek dit kan worden gedaan. In het definitieve actieplan zal hierover meer duidelijkheid worden gegeven.

Akoestische kwaliteit hoofdspoorwegen

Voor hoofdspoorwegen is de minimumstandaard een constructie die bestaat uit langgelast spoor in een ballastbed op betonnen dwarsliggers. Inmiddels voldoet 75% van het spoor aan de minimumstandaard. De regel is dat aan de minimumstandaard wordt voldaan bij aanleg of vervanging, waar dat technisch mogelijk is. De komende jaren zal het aandeel dat voldoet daarom verder toenemen. In de evaluatie zijn twee maatregelen geïdentificeerd die in aanmerking komen voor een herziening van de minimumstandaard:

- Raildempers
- Betrekken van de railruwheid bij de minimumstandaard

Voor raildempers blijkt uit de evaluatie dat het bezwaarlijk is om deze op het hele netwerk toe te passen vanwege technische bezwaren op delen van het netwerk en gevolgen voor beheer en onderhoud. Wel in aanmerking komt het betrekken van de railruwheid bij de minimumstandaard. Door het spoor te slijpen wordt de rails gladder en wordt de geluidemissie verlaagd. Het vermoeden bestaat dat de gemiddelde railruwheid als gevolg van het reguliere slijpregime, dat nu al onderdeel is van het beheer en onderhoud, in werkelijkheid iets lager is dan waar nu mee wordt gerekend. Dit slijpregime zou onderdeel kunnen worden van de wettelijke minimumstandaard, waardoor het reguliere slijpregime verplicht wordt en een lage railruwheid wordt geborgd. Er is echter onderzoek nodig om een waarde te bepalen voor de gemiddelde railruwheid bij het bestaande slijpregime, zodat er mee gerekend kan worden. In het ontwerp-actieplan omgevingslawaai voor hoofdspoor-

⁴ Artikel 11.11 Wet milieubeheer.

wegen is aangegeven dat dit onderzoek in de komende planperiode zal worden uitgevoerd. Op basis van de resultaten wordt bezien of de wettelijke minimumstandaard kan worden aangepast.

Andere geluidbeperkende maatregelen

In de evaluatie van de akoestische kwaliteit is ook onderzocht welke maatregelen beschikbaar zijn om eventueel toegevoegd te worden aan de lijst met geluidbeperkende maatregelen die verplicht moeten worden afgewogen bij veranderingen aan een (spoor)weg (bijlage 3 Regeling geluid milieubeheer). Het gaat dan om maatregelen die voldoen aan de stand der techniek en dus voldoende uitontwikkeld zijn. Er zijn diverse ontwikkelingen in alternatieve maatregelen. Het verst zijn de minischermen bij spoor, waarmee sinds 2017 een proef wordt gedaan bij Hilversum. Daarnaast vindt al enige tijd onderzoek plaats naar de zogenaamde diffractor, een maatregel naast de weg of het spoor die geluid afbuigt zodat de geluidbelasting naast de (spoor)weg afneemt. Bij Rijkswaterstaat zijn verder diverse typen stille wegdekken in ontwikkeling. ProRail werkt in de komende vijf jaar verder aan het optimaliseren en verder onderzoeken van kansrijke geluidmaatregelen. Op basis van de evaluatie wordt voor de planperiode verwacht dat alleen de minischermen bij spoor voldoende uitontwikkeld kunnen zijn om, bij positief resultaat, op te nemen in de lijst met geluidbeperkende maatregelen.

Besluit tot verlagen van geluidproductieplafonds bij hoofdspoorwegen

Onderdeel van het bronbeleid is het inzetten van stiller materieel op het spoor. Sinds de invoering van de geluidproductieplafonds is de geluidproductie op het spoor daardoor afgenomen. Lawaaiig reizigersmaterieel, zoals de Mat'64 en de DH2, is geleidelijk vervangen. Bij steeds meer reizigers- en goederentreinen worden lawaaiige remsystemen vervangen en nieuwe treinen moeten voldoen aan de Europese normen van de TSI⁵ Noise (EU-verordening 1304/2014). Daarnaast is de Betuweroute in gebruik genomen waardoor andere routes worden ontlast. In 2015 was door dit alles op het hele spoornetwerk de gemiddelde geluidruimte tussen de geluidproductie en de plafonds circa 5 decibel. Deze ruimte is deels nodig om geplande groei van het spoorverkeer mogelijk te maken. Er blijft dan echter nog ruimte over om de geluidproductieplafonds op delen van het spoornetwerk te verlagen. Dit is gebeurd per besluit van 6 september 2017. Het besluit is op 15 september 2017 bekendgemaakt in de Staatscourant (Stcrt. 2017, nr. 52105) en drie landelijke dagbladen en is te vinden op www.bureausaneringverkeerslawaaai.nl

Volgens artikel 11.11, vierde lid, Wet milieubeheer moet in het actieplan worden aangegeven in hoeverre het voornemen bestaat om de geluidproductieplafonds voor wegen en spoorwegen aan te passen aan ontwikkelingen met betrekking tot het bronbeleid. Het ontwerp-actieplan voor spoorwegen geeft aan dat in de planperiode nogmaals wordt bezien of de geluidproductieplafonds op het spoor (verder) kunnen worden verlaagd. Voor rijkswegen zijn de effecten van bronbeleid niet zodanig dat geluidproductieplafonds grootschalig kunnen worden verlaagd. Voor slechts twee wegdelen is de geluidruimte zo groot dat in de planperiode wordt bezien of een verlaging kan plaatsvinden.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer

⁵ Technische specificatie voor interoperabiliteit.