

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

1669

Vragen van de leden **Jetten** en **Sienot** (beiden D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *geluidshinder van de A50 in Niftrik* (ingezonden 20 februari 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 5 april 2018) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 1448

Vraag 1

Bent u bekend met de situatie in Niftrik waar al jarenlang overlast wordt ervaren van verkeer op de A50 als gevolg van het toegepaste type asfalt en de voegconstructie met de brug naar Ravenstein?^{1 2 3}

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met de situatie dat er in Niftrik geluidhinder wordt ervaren van de A50 en de voegconstructie van de Maasbrug.

Vraag 2

Kunt u aangeven wat er feitelijk bekend is bij Rijkswaterstaat (RWS) over de verwachte geluidshinder per type asfalt?

Antwoord 2

Het standaard wegdektype dat wordt toegepast op autosnelwegen is enkellaags Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB), zo ook op de A50 nabij Niftrik. Enkellaags ZOAB wordt ook wel de standaard akoestische kwaliteit genoemd; de akoestische prestatie van dit wegdektype wordt afgezet tegen het referentiewegdek Dicht Asfalt Beton (DAB).

De geluidreductie van enkellaags ZOAB bedraagt gemiddeld ca. 3 dB ten opzichte van DAB. De geluidreductie van tweelaags ZOAB bedraagt gemiddeld ca. 5 dB ten opzichte van DAB.

Vraag 3

Kunt u aangeven wat er feitelijk bekend is bij RWS over de verwachte geluidshinder per type voegconstructie?

¹ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 2743

² <https://wijchen.nieuws.nl/nieuws/20140915/vvd-wijchen-wil-weer-aandacht-voor-geluidsoverlast-a50/>

³ <https://www.gelderlander.nl/wijchen/lawaai-blijft-voor-niftrik-en-hernen-aef37930/>

Antwoord 3

Van de toegepaste voegovergangen op het hoofdwegenet is per voegovergang de geluidshinder bekend. Deze zijn vastgesteld op basis van metingen. Door Rijkswaterstaat zijn stille voegovergangen ontwikkeld om de geluidshinder te beperken. Het effect hiervan is ca 5 dB t.o.v. de normale voegovergangen.

Vraag 4

Kunt u aangeven of de betreffende voegen voldoen aan de Richtlijn Ontwerp Kunstwerken (Rijkswaterstaat Technisch Document)?⁴

Antwoord 4

De Richtlijn Ontwerp Kunstwerken (ROK) betreft een beoordeling van onder andere de draagkracht van een kunstwerk en de restlevensduur van een kunstwerk en voegovergang. Uit de inspectie in 2017 van de voegovergang blijkt dat deze nog niet einde levensduur heeft bereikt. Hiermee voldoen de voegen aan de ROK.

Vraag 5

Kunt u aangeven wat de berekende geluidshinder is voor het dorp Niftrik, zowel aan de oost- als westzijde van de A50?

Antwoord 5

Hoe hoog het geluidniveau langs een rijksweg mag zijn, hangt af van de locatie. Aan weerszijden van de rijkswegen zijn hiervoor ongeveer 60.000 referentiepunten ingesteld. De referentiepunten liggen steeds op 50 meter afstand van de weg, op 4 meter hoogte en 100 meter uit elkaar. Voor ieder referentiepunt geldt een eigen geluidsproductieplafond (GPP), passend bij de situatie ter plekke.

Jaarlijks wordt de actuele geluidproductie op de referentiepunten bepaald. Ten oosten van de A50 ter hoogte van Niftrik mag de maximale geluidsproductie tussen de 59 – 62 dB bedragen. Ten westen van de A50 ligt dit rond de 69 – 71 dB. Uit het meest recente nalevingsverslag van 2016 blijkt dat de geluidproductie ter hoogte van Niftrik 0,3 – 0,4 dB onder de maximaal toegestane geluidsproductie ligt.

Vraag 6

Wat zijn de overwegingen geweest om dit type voegconstructie aan te leggen bij de brug?

Antwoord 6

Ten tijde van de realisatie van de brug is de huidige voeg gekozen op basis van de overspanning, soort constructie en de gewenste levensduur van de voeg.

Geluidemissie was destijds geen criterium bij de aanleg van een voegovergang. Inmiddels zijn er door RWS stille voegovergangen ontwikkeld en is dit wel het geval bij de aanleg en vervanging van voegovergangen. Dit betekent dat bij einde levensduur van dit type voegovergang er een stillere voor terugkomt.

Vraag 7

Wat zijn de overwegingen geweest om bij de vernieuwing van het wegdek in 2012/2013 geen extra stil dubbellaags zeer open asfaltbeton aan te leggen op dit tracé, terwijl dit wel is toegepast bij andere tracés blijkens het recente notaoverleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport op 11 december 2017?

Antwoord 7

In het eerste nalevingsverslag over het jaar 2013 werd ter hoogte van Niftrik een onderschrijding van de geluidproductieplafonds (GPP's) van 1,2 dB berekend. Derhalve was er geen aanleiding om de aanleg van een stiller wegdek in de vorm van tweelaags Zeer Open Asfalt Beton te overwegen.

⁴ https://staticresources.rijkswaterstaat.nl/binaries/RTD1001_ROK1.4_april2017_tcm21-108741.pdf

Vraag 8

Bent u bereid om de voegconstructie aan te passen, gezien het feit dat de installatie van de suskasten aan de onderzijde onvoldoende positief effect sorteert op het verminderen van de geluidshinder? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Momenteel wordt er geen nieuwe voegconstructie overwogen omdat de voegconstructie nog niet aan einde van de levensduur is.

Vraag 9

Deelt u de mening dat RWS primair verantwoordelijk is voor de geluidshinder van de A50 en dat de kosten voor geluiddempende maatregelen, zoals een geluidsscherm of -wal daarmee ook ten laste moeten komen van RWS? Zo ja, welke mogelijkheden ziet u om de geluidsschermen op het betreffende tracé te verlengen en/of te verduurzamen?

Antwoord 9

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor naleving van de geluidproductieplafonds (GPP's) langs de A50. Hierbij baseert Rijkswaterstaat zich op hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Omdat er op korte termijn nog geen overschrijding van de GPP's wordt verwacht is er geen aanleiding om maatregelen te overwegen.

Vraag 10

Bent u gezien de lange geschiedenis van dit dossier en de aanhoudende problematiek en overlast bereid om bij Niftrik een pilot uit te voeren met actuele geluidsmetingen in plaats van -berekeningen?

Antwoord 10

De systematiek van naleving van de geluidproductieplafonds is gestoeld op geluidberekeningen. Dit neemt niet weg dat er sprake kan zijn van verschillen tussen meten en rekenen. Met in achtneming van de lokale situatie en de onzekerheden in de geluidsmetingen, is er geen aanleiding om te veronderstellen dat er hier sprake is van een situatie waarbij de rekenmethode tot onvoldoende betrouwbare resultaten zou leiden. Rijkswaterstaat zal daarom geen geluidmetingen initiëren.