

Vergaderjaar 2007–2008

**31 200 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008**

**Nr. 90**

### **BRIEF VAN DE MINISTERS VAN VERKEER EN WATERSTAAT EN VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEU- BEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juli 2008

Hierbij bieden wij u een rapportage aan over de resultaten van het Innovatieprogramma Geluid (IPG).<sup>1</sup> Het IPG is door de Ministeries van VenW en VROM in nauwe samenwerking met ProRail en Rijkswaterstaat in 2002 gestart. Eind 2007 is het programma afgesloten. Het doel is bereikt. Nieuwe maatregelen voor reductie van het geluid van verkeer op rijks- en spoorwegen zijn daadwerkelijk ingevoerd. Dit zijn maatregelen aan de bron die efficiënter zijn dan de traditionele geluidschermen. Wij kunnen zo vanuit onze budgetten voor geluidmaatregelen meer mensen een betere leefomgeving bieden. Bovendien zien we dat deze maatregelen leiden tot meer draagvlak bij de burger omdat de visuele hinder van geluidschermen verminderd wordt. Daarnaast hebben de bestaande organisaties, waaronder onze ministeries, ProRail, marktpartijen en kennisinstituten hun innovatievermogen versterkt en zetten zij veelbelovende innovatietrajecten om het verkeer stiller te maken door. In deze brief schetsen wij voor u een samenvatting. In de bijlage vindt u de rapportage.

#### **Het probleem**

Volgens ramingen van het RIVM ervaren veel Nederlanders overlast door het geluid van verkeer. Bij een deel daarvan is er als gevolg van deze overlast slaapverstoring en een verhoogde bloeddruk. Naast hinder leidt de geluidsoverlast dus ook tot aantasting van de gezondheid.

Dit kabinet en vorige kabinetten hebben doelstellingen geformuleerd voor het verbeteren van de leefomgeving. Onder andere met wetgeving probeert het rijk de burger te beschermen tegen geluidsoverlast. Zo is er al sinds begin jaren tachtig de Wet geluidhinder. Voor rijkswegen en hoofdspoorwegen is het rijk nauw betrokken bij het beheer van de infrastructuur en dus de uitvoering van deze wet. Langs deze rijksinfrastructuur zijn inmiddels veel hoge geluidschermen en -wallen gebouwd. Daarnaast zijn vele woningen geïsoleerd. Die schermen en wallen zijn erg kostbaar en

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

meestal geen verfraaiing van de omgeving. Soms vormen ze letterlijk barrières die steden en dorpen in tweeën delen. Tegelijkertijd blijft het verkeer groeien en zijn nieuwe woningen nodig.

In het licht van al deze ontwikkelingen is duidelijk dat afscherming niet langer voldoende is. Het plaatsen van nóg meer en nóg hogere schermen is op veel plekken niet mogelijk. Overal tunnels bouwen is onbetaalbaar. De geluidproductie wordt zo een factor die de capaciteit van wegen en spoorwegen en de mogelijkheden van woningbouw beperkt. En zo hebben we te maken met drie maatschappelijke problemen: aantasting van de leefomgeving, belemmering van de mobiliteit en vermindering van mogelijkheden voor woningbouw.

### **Andere aanpak nodig**

Er is dus een andere aanpak van de geluidhinder nodig. En wel: invoering van nieuwe maatregelen voor geluidreductie, die vooral direct bij de bron het lawaai aanpakken. In technisch opzicht zijn veel van deze maatregelen al bekend. Ze blijken bovendien dikwijls veel goedkoper dan schermen. Maar helaas blijven die slimme oplossingen «hangen» in de wereld van «research & development». Het daadwerkelijk invoeren van de maatregelen gaat dus niet vanzelf. Het vraagt, naast de beschikbaarheid van de techniek, ook om een andere werkwijze en houding bij organisaties zoals Rijkswaterstaat en ProRail, maar ook bij marktpartijen zoals vervoerders, onderzoeksinstellingen, aannemers en de autobranche.

De andere aanpak is gevonden in het Innovatieprogramma Geluid als duidelijke «paraplu» waaronder alle betrokken partijen gezamenlijk op zoek zijn gegaan naar oplossingen, deze verder ontwikkelden, testten en waar mogelijk invoerden. Dit alles zonder de vrijblijvendheid van voorgaande onderzoeksprogramma's en met een duidelijke deadline: eind 2007 moesten concrete geluidreducties en besparingen aantoonbaar zijn.

### **De resultaten van het IPG**

Innovaties als tweelaags ZOAB, modulaire schermen, raildempers en akoestisch slijpen bereikten dankzij het IPG hun doorbraak en zijn nu daadwerkelijk inzetbaar. Ze worden inmiddels toegepast op veel locaties waar geluidmaatregelen nodig zijn en blijken daar passende alternatieven voor meer en hogere schermen. We zien dat dit leidt tot kostenbesparingen en een betere acceptatie door de omgeving. Daarnaast is mede door het IPG de techniek beschikbaar om treinen stiller te maken en heeft ProRail besloten tot invoering van een «prestatieregeling toename stille kilometers». Vervoerders die hun treinen daadwerkelijk stiller maken kunnen tijdelijk een bedrag per gereden kilometer krijgen als beloning. Na een aantal jaren volgt een malus, ofwel een verhoging van de kosten per gereden kilometer, voor vervoerders die blijven rijden met lawaaiig materieel. Het voornemen van invoering van een dergelijke financiële stimulans was al opgenomen in de Nota Mobiliteit. NS heeft kenbaar gemaakt 300 treinstellen stiller te gaan maken, en ook de goederenvervoerders komen in beweging. Verder hebben VenW, VROM en een groot ingenieursbureau door het IPG besloten het eigen wagenpark uit te rusten met stille banden. Daarnaast heeft de Europese Commissie, mede door het werk van het IPG, een voorstel gedaan om de geluideisen aan autobanden aan te scherpen. En tenslotte zijn dunne geluidreducerende deklagen nu toepasbaar op rijkswegen met een maximumsnelheid van ten hoogste 80 kilometer per uur en is besluitvorming in voorbereiding over de toepassing bij hogere snelheden.

Er zijn grote stappen gezet maar voor sommige maatregelen zijn we er nog niet. Zo is door het IPG de grootschalige invoering van stille autobanden en superstille (rubberen) wegdekken wel een stuk dichterbij gebracht, maar nog niet volledig gerealiseerd. Hetzelfde geldt voor de aanpak van lawaaiige treinen. Daar ligt voor de betrokken organisaties dus nog een innovatie-opgave in de komende jaren. Het IPG voorziet hierin door een actieve nazorg zoals een zorgvuldige afbouw en overdracht aan de bestaande organisaties.

Uit onderzoek blijkt, dat het IPG in de toekomst zal leiden tot een meer efficiënte inzet van de beschikbare gelden voor geluidmaatregelen. Zonder het IPG zouden voor het realiseren van de geluiddoelstellingen van het rijk honderden miljoen euro's extra nodig zijn geweest. Nu kan naar verwachting worden volstaan met de reeds gereserveerde middelen. De mogelijke maatschappelijke baten van het IPG lopen op tot circa 700 miljoen. Het IPG had, inclusief de nazorg, een omvang van 90 miljoen. Het IPG is dus een zeer rendabel project gebleken.

Terugkijkend kunnen we ook constateren dat de aanpak van het IPG een zeer geslaagde nieuwe manier van werken is: een vruchtbare samenwerking binnen de overheid en met vele organisaties in het bedrijfsleven en de wetenschap. En dat ook met een internationale dimensie. Het stiller maken van voertuigen is namelijk geen puur Nederlandse aangelegenheid. Europese regels bepalen wat wel en wat niet mag.

### **Een nieuwe toekomst**

In de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses voor Wegen en Spoor zien we een tendens van groeiende mobiliteit. Tegelijk werken wij aan de voorbereiding van een modernisering van de Wet geluidhinder. Daarbij willen wij de omgeving een betere bescherming bieden bij groei van verkeer en de aanpak van situaties met te hoge geluidbelastingen verbeteren. De maatregelen uit het IPG gaan naar onze verwachting goede oplossingen bieden in dit spanningsveld van de groei van verkeer en het voorkomen en verminderen van geluidhinder. Een belangrijke rol zullen daarbij de actieplannen omgevingslawaai voor rijkswegen en drukbereden hoofdspoorwegen spelen. Deze plannen moeten wij als gevolg van Europese regelgeving elke vijf jaar vaststellen. In maart zijn de eerste ontwerpactieplannen omgevingslawaai gepubliceerd. Toepassing van maatregelen uit het IPG op een aantal hoogbelaste locaties is onderdeel van deze plannen.

Als slot verwijzen wij naar het beleidsprogramma van dit kabinet. Een van de kernpunten in dit beleidsprogramma is de inzet van innovatie bij het oplossen van maatschappelijke problemen. Het IPG heeft laten zien hoe dat in de praktijk kan uitpakken. Met maatregelen die voor verbetering zorgen in situaties waar verkeersgeluid de kwaliteit van de leefomgeving verstoort. Met maatregelen die de capaciteit van wegen en spoortrajecten vergroot, zonder dat dit automatisch leidt tot meer geluid. En met maatregelen die woningbouw op meer plaatsen mogelijk maakt. Kortom: de duurzame leefomgeving, pijler in het beleidsprogramma, komt een stap dichterbij.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. M. Cramer