

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

### 1452

Vragen van de leden **Van 't Wout** en **De Boer** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de veiligheid en leefbaarheid langs het goederenspoor in de gemeenten Moerdijk, Halderberge en Roosendaal* (ingezonden 16 februari 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 23 maart 2017)

#### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de berichten «Geen versnelde verbetering spoor Lage Zwaluwe–Roosendaal: Dijksma komt gemeenten niet tegemoet»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Wat is de reden dat u niet kiest voor het aanbrengen van betonnen dwarsliggers en het aanbrengen van raildempers op korte termijn in de gemeenten Moerdijk, Halderberge en Roosendaal, om zo de overlast van goederentreinen te beperken en het draagvlak voor dit vervoer onder omwonenden te vergroten?

#### Antwoord 2

Er worden in de gemeenten Moerdijk, Halderberge en Roosendaal extra investeringen gedaan in veiligheid en leefbaarheid. Onderdeel daarvan is de vervanging van houten dwarsliggers door betonnen dwarsliggers. De voorbereiding van de werkzaamheden start nog dit jaar en de uitvoering loopt door tot in 2019. Ik heb ProRail gevraagd de vervanging te versnellen. Dat bleek niet mogelijk binnen de beschikbare treinvrije periodes. Werkzaamheden worden daarbinnen zoveel mogelijk gebundeld uitgevoerd, om zodoende de dienstregeling voor reizigers zo weinig mogelijk te verstoren. Voor wat betreft de aanleg van geluiddempers verwijs ik u naar mijn brieven van 1 september 2016<sup>2</sup> en van 28 november 2016<sup>3</sup>. Hierin heb ik aangegeven dat in 2018 eerst alle mogelijke saneringsmaatregelen in het kader van het

<sup>1</sup> <http://www.bndestem.nl/regio/moerdijk/geen-versnelde-verbetering-spoor-lage-zwaluwe-roosendaal-dijksma-komt-gemeenten-niet-tegemoet-1.6892497> d.d.

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 252, nr. 58.

MJPG worden geprioriteerd. Hierna zullen deze worden uitgewerkt tot saneringsplannen waarover een besluit moet worden genomen. Tot die tijd kan niet met zekerheid worden aangegeven waar welke saneringsmaatregelen tegen geluidhinder worden getroffen.

#### Vraag 3

Welke kosten zijn gemoeid met het aanbrengen van betonnen dwarsliggers en raildempers in de genoemde gemeenten? Voor welke gemeenten langs het spoor in Brabant en Limburg geldt nog meer dat de overlast van goederentreinen beperkt kan worden met betonnen dwarsliggers en raildempers?

#### Antwoord 3

De kosten van de vervanging van houten door betonnen dwarsliggers op het tracé Lage Zwaluwe-Roosendaal bedragen indicatief rond de € 5 mln. Op dit tracé worden geen raildempers aangelegd. In gemeenten langs de Brabantroute wordt in het kader van het MJPG onderzocht in hoeverre (versneld) raildempers kunnen worden aangelegd, vanwege de tijdelijke extra druk als gevolg van de omleidingen van de Betuweroute. Om die reden wordt nu ook gekeken naar versnelde aanleg van raildempers in Oost-Nederland (op de Bentheimroute). Op andere trajecten en locaties die niet langs één van deze routes liggen biedt het MJPG geen ruimte voor versnelde aanleg. Hierbij is het in iedere situatie opnieuw de vraag in hoeverre betonnen dwarsliggers en/of raildempers de juiste oplossing zijn voor de bestrijding van geluidsoverlast. Conform het MJPG-beleid wordt voor iedere locatie apart onderzoek gedaan naar de op die plaats meest geschikte oplossing.

#### Vraag 4

Deelt u de mening dat versneld moet worden gekeken naar het aanbrengen van betonnen dwarsliggers en raildempers in deze gemeenten om de overlast te beperken, en dekking te zoeken in de vrije beleidsruimte tot 2030? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 4

Zie hiervoor mijn antwoorden op vragen 2 en 3.

#### Vraag 5

Wanneer verwacht u het onderzoek naar langzamer rijden van goederentreinen en een antwoord op de vraag of dit minder overlast oplevert?

#### Antwoord 5

In het kader van de verkenning van mogelijkheden om trillingsoverlast te verminderen door goederenverkeer in de nacht op specifieke plaatsen langzamer te laten rijden, zijn door ProRail in opdracht van het ministerie in de periode augustus-november 2016 op verschillende locaties in het land metingen uitgevoerd. Momenteel vindt de analyse van de resultaten plaats. Gekeken wordt naar de effecten van langzamer rijden op trillingen en naar de consequenties voor het materieel en de dienstregeling, alsmede naar juridische gevolgen. Dit vraagt om een zorgvuldige afweging. Ik verwacht komend najaar resultaten van deze verkenning te kunnen delen.

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 694.