

Waarom heeft de Europese Unie besloten een richtlijn vast te stellen voor omgevingslawaai?

- De EU-richtlijn omgevingslawaai is op 25 juni 2002 vastgesteld door het Europees parlement. De richtlijn dient om inwoners van de Europese gemeenschap te beschermen tegen de belangrijkste bronnen van geluid. Geluid door railverkeer is naast geluid door wegverkeer, industrie en vliegtuigen één van deze bronnen.

Waarom zijn er verschillen tussen de ProRail geluidkaarten en de geluidkaart van mijn gemeente of andere geluidsrapporten?

- Net als ProRail hebben enkele grotere gemeenten in Nederland ook geluidkaarten gemaakt. Op deze geluidkaarten staat soms ook het geluid van het spoor weergegeven. Het kan voorkomen dat bij een vergelijk tussen de geluidkaarten van ProRail en van gemeenten verschillen zijn te zien. Dit kan worden veroorzaakt door het gebruik van verschillende rekenmethoden en het detailniveau waarop de omgeving van het spoor is ingevoerd. Voor het berekenen van de kaarten zijn twee karteringsmethoden beschikbaar (Standaard Karteringsmethode 1 en 2). ProRail heeft de geluidkaarten berekend volgens de Standaard Karteringsmethode 1, omdat deze het meest geschikt is om op een praktische wijze het geluid rond alle te karteren hoofdsporen in Nederland in beeld te brengen. De Standaard Karteringsmethode 1 levert voldoende gedetailleerde informatie voor de in beeld te brengen knelpunten op de landelijke geluidkaarten voor spoorwegen. Ook stelt de methode minder eisen aan in te voeren gegevens voor het spoor en de omgeving. Daardoor is de verwerking van gegevens voor het opstellen van de geluidkaart en het actieplan eenvoudiger. Het komt ook voor dat gemeenten geluidkaarten hebben opgesteld op basis van geluidmodellen waarbij individuele gebouwen zijn ingevoerd. ProRail heeft de geluidkaarten opgesteld op basis van de voorgeschreven Standaard Karteringsmethode 1. Daarin worden bij elkaar gelegen gebouwen beschouwd als een 'bebouwd gebied'. Zo'n bebouwd gebied heeft een gemiddeld dempend effect op de overdracht van het geluid van het spoor naar de omgeving. In zo'n bebouwd gebied is dan ook te zien dat het geluid binnen het gehele gebied een ongeveer gelijke demping krijgt. Bij kaarten waar individuele gebouwen zijn ingevoerd is de demping en daarmee het verloop van de geluidcontouren veel grilliger. Er wordt veel demping meegenomen op locaties achter individuele gebouwen en weinig demping op locaties nabij zijstraten.

Wanneer wordt de Geluidkaart vernieuwd?

- De geluidkaart wordt elke vijf vernieuwd. De laatste geluidkaart is in juli 2012 gepubliceerd. Uiterlijk in juli 2017 volgt een geactualiseerde versie van de Geluidkaart. In deze geactualiseerde versie van de geluidkaart zal het gehele hoofdspoorwegennet worden meegenomen.

Wat hebben de geluidkaart en het actieplan met elkaar te maken?

- De geluidkaart laat zien hoeveel geluid in een bepaald jaar afkomstig was van hoofdspoorwegen. Op basis van de geluidkaart en de plandrempel worden in een actieplan geluidsknelpunten in kaart gebracht. Het actieplan beschrijft welke maatregelen ProRail zal treffen om die knelpunten terug te dringen. De meest recente geluidkaart geeft de geluidssituatie in 2011 weer. Het nieuwe actieplan zal in 2013 gepubliceerd worden.