

# STILLER SPOOR



*Dinsdag 21 augustus 2007, 15.25 uur. Zo'n dertig mensen staan vol verwachting naast het station Kapelle-Biezelingse in Zeeland. Ze tuken in de verte, waar een goederentrein nadert. Waarom?*

**ProRail**

Treinverkeer veroorzaakt geluid. Die geluid-belasting moet binnen wettelijke kaders blijven. Dat is mogelijk door bijvoorbeeld geluidschermen langs het spoor te plaatsen of – beter nog – door maatregelen ‘aan de bron’ te nemen. Dat gebeurt onder andere in Zeeland, waar ProRail verschillende maatregelen neemt om geluidsoverlast langs de zogenoemde Zeeuwse Lijn te voorkomen.

Het vervoer per spoor zal de komende jaren blijven groeien. Dat gaat gepaard met meer geluid. Om de groei van het spoorvervoer toch mogelijk te maken, zoekt ProRail naar oplossingen, zowel voor het materieel (de treinen) als aan

hier treinen rijden met wielen waarop de gietijzeren remblokken zijn vervangen door remblokken van kunststof. Die houden de wielen glad, waardoor de trein minder geluid produceert.

Op 21 augustus 2007 is dit laatste in Kapelle gedemonstreerd. De eerste helft van een voorbijrijdende goederentrein was niet voorzien van stille wielen, de tweede helft wel. Uit de metingen bleek dat stille wielen zo'n 10 decibel geluidreductie opleveren. Dat beleeft het menselijk gehoor als een halvering van het geluid. Betonnen dwarsliggers en raildempers zorgen nog eens voor een extra geluidreductie van 2 en 3 decibel. 'In Zeeland moeten de mensen het nog zien voordat ze dit geloven,' zegt Lammers. 'Begrijpelijk. Voor een deel is dit een internationaal probleem, dat ook in andere delen van Nederland speelt: er rijden hier nogal wat buitenlandse goederentreinen rond. In het kader van het IPG is druk gelobbyd om te bereiken dat goederentreinen daadwerkelijk stiller worden. Dat lijkt te gaan lukken. Los daarvan zal ProRail een balans moeten vinden tussen de groei van de vervoersgroei en de kwaliteit van de leefomgeving.'

Eind 2007, tijdens de afrondende bijeenkomst van het Innovatieprogramma Geluid, werd bekend dat ProRail een nieuw instrument gaat inzetten in de strijd tegen spoorgeluid: treinen die meetbaar minder geluid voortbrengen, krijgen korting bij gebruik van het spoor. Vervoerders die ervoor zorgen dat de geluidsbelasting afneemt met minstens 4 dB, betalen een lagere prijs per kilometer. De precieze invulling zal in samenwerking met de vervoerders tot stand komen. Zo wordt bijvoorbeeld ook gedacht aan een opslag op de prijs voor treinen die veel geluid produceren. Een aantal vervoerders heeft al aangegeven de mogelijkheden te onderzoeken om materieel stiller te maken.



de infrastructuur (het spoor). 'Veel van die oplossingen zijn mede ontwikkeld in het Innovatieprogramma Geluid,' zegt *Jan Willem Lammers*, beleidsmedewerker Milieu. 'Dat programma is in 2007 afgesloten, de resultaten worden de komende jaren toegepast.'

Neem de Zeeuwse Lijn, tussen Roosendaal en Vlissingen. Het goederenvervoer op deze (deels vernieuwde) spoorlijn zal de komende jaren toenemen. Een serie geluidsmaatregelen moet geluidsoverlast voorkomen in woonplaatsen langs de lijn. Het gaat om nieuwe geluidschermen, raildempers, plaatsing van betonnen dwarsliggers en geluidsisolatie van woningen. Ook gaan

## STILLER SPOOR

'Je zou er haast vrolijk van worden, van die geluidsreductie, als je niet wist dat het nog jaren gaat duren voordat deze stille treinen de standaard worden.' Peter Gruijters, voorzitter van de Belangenvereniging Aanwonenden Spoorlijn te Kapelle (BAS), zag op 21 augustus de goederentrein langsrazen en hoorde het (grote) verschil. Dat is positief, maar we zijn er nog lang niet, vindt hij.

In het tijdschrift *Geluid*, een vakblad over geluidhinder en de bestrijding ervan, publiceerde Peter Gruijters in juni 2007 een artikel onder de titel *Is er nog hoop voor aanwonenden van de Zeeuwse lijn?* Die titel klinkt dramatisch. Is het echt zo erg? Peter Gruijters vindt van wel: 'De BAS is opgericht in juni 2003. Tot mei van dat jaar reden er gemiddeld ongeveer vier goederentreinen per dag over de Zeeuwse lijn. Maar vanaf dat moment verdubbelde dat aantal opeens, tot zo'n acht per dag. Er waren autotransporttreinen bij die veel langer waren dan de goederentreinen die tot dat moment over de Zeeuwse lijn reden. En, nog belangrijker: die goederentreinen veroorzaakten veel meer lawaai en trillingen in de woningen langs de lijn. Kort daarop zaten we bij de notaris om de vereniging op te richten.'

Gruijters, die voor zijn pensionering burgemeester was van Zundert en Hooge en Lage Zwaluwe en dijkgraaf van het waterschap Noord- en Zuid Beveland, is niet tegen de nieuwe Sloelijn. Hij is ook niet tegen goederenvervoer als zodanig. En hij is zeker niet tegen extra werkgelegenheid voor Zeeland. Maar: 'Wij willen wel dat burgers volgens de wet zorgvuldig beschermd worden tegen overlast die uitbreiding van het spoor of meer goederenvervoer met zich meebrengt.'

Het gaat om zo'n 150 aanwonenden, wier belangen de BAS tot aan de Raad van State verdedigt. Gruijters: 'Intussen hebben we heel wat bereikt. Erkend is dat de bestaande spoorlijn formeel ge-

wijzigd is, zodat geluidsmaatregelen nodig zijn en bestaande overlast moet worden weggenomen. Door onze acties mogen goederentreinen nu nog slechts 60 tot 80 kilometer per uur rijden. De geluidsoverlast is daarmee een stuk minder. Maar er moet nog meer gebeuren.'

De BAS pleit voor meer geluidschermen, veel meer raildempers, en vooral voor stillere treinen. 'De proef in Kapelle met die stille trein was mooi en het concept is prima,' zegt Gruijters. 'Maar we zijn er nog lang niet. De overheid rekt zich te snel rijk, vinden wij. Het is niet te verwachten dat die stillere treinen op korte termijn overal zullen rijden. Er rijden nu zeshonderdduizend goederenwagens door Europa! Het is onvermijdelijk dat ook lawaaierige wagens uit Oost-Europa hier gaan rijden.'

**Belangen-  
vereniging  
Aanwonenden  
Spoorlijn te  
Kapelle**



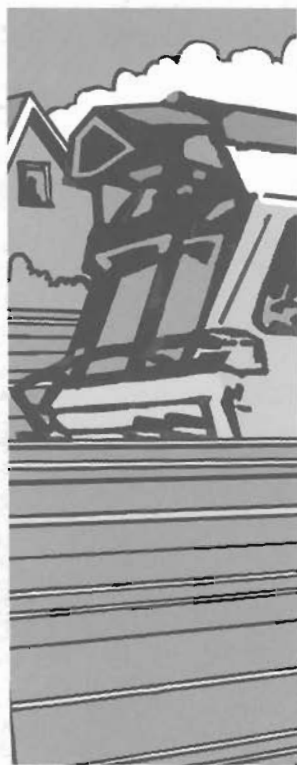
De maatregelen in Zeeland moeten uiterlijk 1 januari 2009 zijn toegepast, omdat dan het zogenoemde *geluidsproductieplafond* van kracht wordt. Ook daarbij heeft Gruijters zo zijn bedenkingen. 'Dat begrip is niet in een wet vastgelegd. Dan moet je het ook niet hanteren, vinden wij. En zeker niet bij de berekening ervan al doen alsof die stillere trein overal al rijdt.' Nog maar eens de vraag: is er nog hoop voor de aanwonenden? Gruijters: 'Het is goed dat aan het probleem wordt gewerkt, maar er zal nog veel water door de Schelde moeten stromen voordat het in orde is.'

## STILLER SPOOR

*Dinsdag 21 augustus 2007, 15.32 uur. De goederentrein raast voorbij het station Kapelle-Biezelingse in Zeeland. Geluidmeters slaan uit. Het tweede gedeelte van de trein maakt beduidend minder lawaai dan het eerste gedeelte.*

## GELUID

## FEITEN &amp; CIJFERS



- ProRail heeft de afgelopen jaren samen met Rijkswaterstaat, de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat en de vervoerders samengewerkt in het Innovatieprogramma Geluid (IPG). Dit programma, gericht op de aanpak van verkeerslawaai bij spoor- en rijkswegen, is in 2007 afgerond.
- Belangrijk resultaat van het IPG: de raildempers. Raildempers worden tegen de zijkanten van de rails geplaatst. Ze dempen de trillingen van de rails als er een trein overheen rijdt. Het rubber van de dempers vangt de trillingen van de spoorstaaf op en voert ze af via de ijzeren kern. Daardoor wordt minder geluid geproduceerd. In het IPG zijn verschillende typen raildempers getest, waarvan twee typen zijn vrijgegeven voor toepassing op het Nederlandse spoor. Inmiddels is ook op andere spoorwegnetten in Europa het gebruik van raildempers toegelaten.
- Ander resultaat: de zogenoemde *LL-blokken* voor reizigerstreinen en goederenwagens. Deze remblokken vervangen de traditionele gietijzeren remblokken. Gietijzeren remblokken maken de wielen ruw, zodat ze tijdens het rijden veel geluid maken. De LL-blokken (gemaakt van verschillende materiaalsoorten) ruwen de wielen niet op, maar maken ze juist glad. Dit zorgt voor een geluidsreductie van ruim 7 decibel op normaal spoor. Op speciaal geprepareerd spoor is een afname gemeten van zo'n 12 decibel.
- Een geluidsproef bij Kapelle in Zeeland op 21 augustus bewees het positieve effect van de LL-blokken op goederenwagens.
- Ander IPG-resultaat: *geluidmeetposten*. Deze staan nu overal in Nederland en meten de werkelijke geluidsbelasting van treinverkeer.
- Het Kenniscentrum Spoorgeluid, door ProRail opgericht in 2006, blijft nog minimaal drie jaar functioneren, tot 2010. Deze denktank stimuleert kosteneffectieve, innovatieve technieken en methoden om geluid op het spoor terug te dringen. Dat gebeurt door het verzamelen, bewerken en uitdragen van kennis.
- Op 26 juli 2007 heeft ProRail de geluidkaart geïntroduceerd. Op deze kaarten is tot op straatniveau te zien hoeveel geluid railverkeer op bepaalde trajecten oplevert. De kaarten – via internet te raadplegen – trekken veel bezoekers.
- In 2008 bereidt ProRail, op basis van de geluidkaarten, het Actieplan Geluid voor. Dit gebeurt in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In het Actieplan staat de aanpak van geluidproblemen beschreven.
- Tijdens de afrondende bijeenkomst van het IPG op 13 december is bekend gemaakt dat treinen die meetbaar minder geluid voortbrengen, korting krijgen bij gebruik van het spoor. Het gaat om een regeling waarbij bij een afname van minstens 4 dB (ongeveer een halvering van geluid) een korting wordt gegeven op de prijs per kilometer. De precieze invulling van de regeling zal in samenspraak met de vervoerders tot stand komen. Een aantal vervoerders heeft al aangegeven de mogelijkheden tot het stiller maken van het materieel, ondermeer door het aanpassen van de remblokken, te onderzoeken.