

Vergaderjaar 2009–2010

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens

Nr. 306

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Den Haag, 13 november 2009

Tijdens het AO HSL d.d. 11 november 2009 heb ik toegezegd u te informeren over de resultaten van de geluidsmetingen die ik heb laten verrichten en u de rapportage van TNO met mijn conclusies toe te zenden. Hierbij treft u als bijlage het TNO-rapport genaamd «Evaluatie van de geluidemissie van de HSL-Zuid (dienstregeling september 2009)» aan.¹

Ik wilde de eerste resultaten van de metingen van afgelopen weekend afwachten om een totaalbeeld te krijgen van situatie, daarom stuur ik u nu pas de brief en het rapport van TNO.

Leeswijzer

Deze brief bestaat uit de volgende delen:

- Inleiding;
- Conclusies TNO-rapport;
- Vervolgstappen;
- Bijlage.

Inleiding

Per 7 september 2009 is HSA op de HSL-Zuid gestart met een dienstregeling Rotterdam–Amsterdam v.v. met tijdelijk materieel. Dit tijdelijke materieel bestaat uit een TRAXX locomotief en zeven voormalige Intercity-rijtuigen van de Benelux-trein (HST-prio). De maximumsnelheid bedraagt 160 km/h. De inzet van hogesnelheidsmaterieel (Thalys) is vanaf medio december 2009 voorzien. Deze tijdelijke treinen rijden nog geruime tijd op het HSL-Zuid tracé en zullen volgens de huidige planning vanaf eind 2010 gefaseerd worden vervangen door de AnsaldoBreda V250-treinen. Ten opzichte van de uitgangspunten die in 1998 zijn gehanteerd in het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit van 2001 rijden er nu, maar ook vanaf medio december 2009, minder treinen dan voorzien. De volledige dienstregeling, zoals die is opgenomen in het Tracébesluit wordt dus nog niet gereden. Wel rijdt er nu ander materieel (HST-Prio) dan het hogesnelheidsmaterieel dat later zal gaan rijden.

Ondanks het feit dat de HSL-Zuid volgens strenge geluidsnormen is

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

aangelegd ondervinden omwonenden hinder van het rijden met treinen op het HSL-tracé.

Omdat ik van mening ben dat de klachten van de omwonenden serieus moeten worden genomen heb ik besloten om vanaf de aanvang van de dienstregeling over de HSL tussen Amsterdam en Rotterdam op 7 september 2009 geluidsmetingen te verrichten.

TNO heeft deze metingen verricht op vier locaties. De meetresultaten geven voldoende inzicht in de geluidsproductie van het huidige (tijdelijke) materieel op het specifieke spoor van de HSL-Zuid. Daarnaast geven de metingen indicatief inzicht in de effectiviteit van de geluidsschermen.

Conclusies TNO-rapport

De huidige dienstregeling leidt in 2009 *niet* tot een overschrijding van de geluidruimte die in het tracébesluit is vastgelegd, zodat de huidige dienstregeling binnen de wettelijke kaders kan worden uitgevoerd. Dit komt omdat er op dit moment met minder treinen en met een lagere snelheid wordt gereden.

De geluidruimte in het tracébesluit is berekend voor hogesnelheidsmaterieel en dus niet voor het huidige materieel dat tijdelijk wordt ingezet.

Op grond van de meetresultaten is het de verwachting dat er een moment komt dat de grenswaarden van de geluidbelasting voor de korte termijn wordt overschreden als er zonder het nemen van maatregelen met het huidige (HST-prio) materieel ook in 2010 wordt doorgereden.

Vóór dat ik u en de inwoners van de betrokken gemeentes wilde informeren over de resultaten van de TNO-metingen en om zeker te weten dat de Thalys op de HSL niet meer geluid maakt dan waarvan indertijd bij de akoestische berekeningen is uitgegaan, heb ik via Prorail aan TNO gevraagd om op 7 november jl. wederom metingen te verrichten. Op die dag is de dienstregeling van 13 december 2009 deels gereden. De eerste resultaten van deze metingen wijzen uit dat de geluidsproductie van de Thalys bij 160 km/uur ca. 9 dB(A) lager is dan de gemeten waarden op 7 september, zoals weergegeven in het rapport van TNO.

De verdere uitwerking van de metingen moet uitwijzen of dit geheel conform het rekenmodel is, maar de bij de Thalys geconstateerde (veel stillere) waarden wijzen zeker in die richting.

Ik hecht eraan om te benadrukken dat de mogelijke overschrijding van de geluidruimte die in 2010 zou kunnen plaatsvinden wordt veroorzaakt door een combinatie van dit tijdelijke materieel, de spoorconstructie en de effectiviteit van de geluidsschermen en dus van tijdelijke aard is. Ik neem dan ook nu mijn verantwoordelijkheid, hoewel het een tijdelijk probleem is, om aan deze hogere geluidsproductie wat te gaan doen om te voorkomen dat er meer geluid wordt geproduceerd dan wettelijk is toegestaan.

Vervolgstappen

Voor het vervolgproces zie ik vier belangrijke stappen.

- 1) Geluidsproductie toekomstig materieel
- 2) Geluidsproductie tijdelijk materieel
- 3) Akoestisch slijpen
- 4) Vervolgonderzoek effectiviteit geluidsreducerende maatregelen.

1) Geluidsproductie toekomstig materieel

Op dit moment vinden er testritten met het toekomstige hogesnelheidsmaterieel (Thalys en Ansaldo V250) plaats.

Ik vind het belangrijk voordat de dienstregeling met deze treintypen wordt uitgebreid vast te stellen of de gemeten geluidsniveaus langs het HSL-tracé in overeenstemming zijn met het akoestisch rekenmodel van het tracébe-sluit.

Ik heb ProRail dan ook opdracht gegeven om zo snel mogelijk TNO metingen te laten verrichten naar de geluidsproductie van het toekomstig hogesnelheidsmaterieel op de spoorconstructie van de HSL-Zuid.

Deze metingen zijn voor wat betreft de Thalys-treinen inmiddels uitge-voerd en aan de rapportage wordt nu gewerkt.

Zodra ik de definitieve versie van dit rapport heb ontvangen zal ik u dit rapport doen toekomen.

2) Geluidsproductie tijdelijk materieel

Het huidige (HST-prio) materieel rijdt met relatief ruwe wielen over het spoor. Hierdoor produceert het rijtuig meer geluid tijdens het rijden en wordt dit door de omwonenden als hinderlijk beleefd.

Deze beleving is, hoewel tijdelijk van aard, wel iets waar ook rekening mee gehouden moet worden.

De meest voor de hand liggende oplossing om deze hogere geluidspro-ductie te reduceren is door het aanpakken van het geluid bij de bron (bronbeleid).

Ik ben dan ook een onderzoek gestart naar de mogelijkheden om dit te bewerkstelligen. Met de stakeholders is in principe overeenstemming bereikt om dit huidige materieel stiller te maken en worden de plannen nader uitgewerkt. Bij de inzet van dit materieel in België zal ook daar instemming verkregen moeten worden.

Door het uitvoeren van extra onderhoud zijn de wielen van het huidige (HST-prio) materieel gladder gemaakt. De metingen van 7 november laten ook hier zien dat het geluid ca. 2 – 4 dB(A) lager is dan wat er uit de metingen op 7 en 10 september is gekomen. Door deze constatering heb ik het vertrouwen dat deze maatregel leidt tot een lagere geluidsproductie.

3) Akoestisch slijpen

De mechanische spoorconditie en dus ook de railruwheid van de rails wordt periodiek gecontroleerd door middel van zogenaamde onboard meettechnieken.

Ik zal ProRail opdragen deze rapportage op te vragen, te beoordelen en mij van advies te voorzien of de rails voldoet aan de gestelde railruwheid. Volgens de reguliere planning van het slijpprogramma wordt het spoor reeds eind november 2009 geslepen. De ervaring leert dat akoestisch slijpen in combinatie met gladde wielen het meeste effect oplevert.

4) Vervolgonderzoek effectiviteit geluidsreducerende maatregelen

De resultaten van de metingen naar de effectiviteit van de geluidsreduce-rende maatregelen geven aanleiding voor verder onderzoek.

In het rapport is sprake van een aantal veronderstellingen die alleen kunnen worden getoetst door extra metingen.

Ik zal ProRail opdracht geven om deze metingen te laten verrichten.

Ik ben van mening dat deze vervolgstappen een goede oplossing zijn om de klachten te verminderen en een mogelijk capaciteitsknelpunt voor de nabije toekomst aan te pakken.

Financiering

In diverse beleidsnota's is door VenW en VROM aangekondigd dat er in 2008 een gedifferentieerde gebruiksvergoeding zal worden geïntroduceerd om de ombouw van het nog resterende lawaaiige materieel te stimuleren.

Sinds 2008 is in de Netverklaring van ProRail de prestatieregeling toename stille treinkilometers van kracht.

Deze stimuleringsregeling wordt gefinancierd uit de middelen die hiervoor nog in de begroting zijn gereserveerd vanuit het Innovatie Programma Geluid en weerspiegelt het belang dat de overheid en ProRail hecht aan stiller treinverkeer.

Deze regeling heeft tot doel om de vervoerders (reizigers en goederen) te stimuleren om hun lawaaiig materieel om te bouwen naar stiller materieel en geldt voor het gehele spoorwegnet, dus inclusief de HSL.

Door gebruik te maken van deze stimuleringsregeling is het voor HSA mogelijk om het merendeel van de kosten voor de ombouw via een korting op de gebruiksvergoeding vergoed te krijgen.

Tot slot

Ik merk dat alle partijen die betrokken zijn bij de geluidsklachten, waaronder Prorail en HSA, de geluidsproblematiek zeer serieus nemen, het voortvarend oppakken, gezamenlijk optrekken en alle mogelijkheden onderzoeken om op een snelle wijze de geluidsoverlast te beperken. Ik streef ernaar om de resultaten van deze extra geluidmetingen en het onderzoek naar het stiller maken van het huidige materieel, inclusief het commitment van alle stakeholders, voor het eind van dit jaar te hebben afgerond. Een eventuele start van de ombouw van de HST-Prio rijkstroken voorzie ik dan begin 2010, met een afronding voor de zomer van 2010. Ik zal kort na het kerstreces de eerste resultaten van deze vervolgstappen aan u melden.

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

TNO Rapport

In Nederland zijn alle treintypen ingedeeld in geluidemissie-categorieën uit het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï van het ministerie van VROM. Ook het huidige materieel dat rijdt op de HSL-Zuid is ingedeeld in een categorie, te weten de relatief lawaaiige categorie 2 en 3. Uit de metingen van TNO blijkt dat de gemeten geluidemissie op plaatsen waar geen geluidschermen zijn geplaatst circa 5 dB(A) hoger is dan op grond van het Reken- en Meetvoorschrift mag worden verwacht. Dus de huidige treinen produceren absoluut gezien meer geluid per treinpassage dan de waarden die bij deze categorie 2 en 3 gelden. Dit resultaat is slechter dan wat tijdens de beslissing in 2007 om met dit materieel te gaan rijden uit berekeningen kon worden verwacht.

De metingen op punten direct achter de geluidschermen (op 25 meter, conform Rekenen Meetvoorschrift) laten zien dat de effectiviteit van de geluidbeperkende maatregelen met het huidige materieel minder is dan de rekenmodellen aangeven. Dit is een combinatie van een hogere geluidemissie van de treinen op deze spoorconstructie en de geluidsreductie van de schermen. De geluidschermen zijn ontworpen voor geluid wat geproduceerd wordt door hogesnelheidsmaterieel. Hierbij wil ik tevens opmerken dat de berekeningen met betrekking tot het geluid op de gevels van de woningen zijn gebaseerd op grotere afstanden dan de meetafstand van 25 meter. De effectiviteit van de geluidbeperkende maatregelen moet dus vooral in de omgeving van woningen worden onderzocht. Dit vergt nader onderzoek. Ik kom hier in deze brief bij de vervolgstappen op terug.

Geluidsproductie tijdelijk materieel

In het kader van het Innovatieprogramma geluid (IPG) zijn voor bronbeleid op het spoor twee innovaties ontwikkeld. Deze zijn het aanbrengen van raildempers en het stiller maken van treinen door een aanpassing van het remsysteem.

Vanwege de bijzondere spoorconstructie van de HSL-Zuid is moeilijk te voorspellen wat het aanbrengen van raildempers aan geluidsreductie zal opleveren en is voor deze spoorconstructie zonder nader onderzoek geen pasklare oplossing. Dus wordt er in eerste instantie gekozen voor onderzoek naar het stiller maken van het tijdelijk materieel (de Prio-rijtuigen). In het kader van het IPG is met Intercity-rijtuigen van NS-reizigers getest met alternatieve LL-remblokken die de wielen gladder maken en houden met als gevolg dat de geluidsproductie omlaag gaat. Dit zijn dezelfde rijtuigen die nu op de HSL-Zuid rijden, hier is dus ervaring mee opgedaan en dit biedt kansen.

Wanneer deze LL-remblokken worden toegepast zijn er twee belangrijke verschillen met de ervaring uit het IPG, namelijk de snelheid en de toelating van LL-blokken in België.

De invloed van de snelheid op de geluidsproductie wordt overigens laag ingeschat.

Met name ten aanzien van de toelating van LL-blokken in België zullen nog nadere afspraken gemaakt moeten worden.

De gladdere wielen leiden er tevens toe dat het akoestisch slijpen van de HSL-sporen ook voor dit type treinen effectief wordt. Samen zal dit kunnen leiden tot aanzienlijk geluidreducerend effect van 5 tot 7 dB.

Naast de toepassing van LL-remblokken wordt samen met alle betrokkenen ook onderzocht of een andere maatregel kan worden doorgevoerd om de wielen gladder te maken en ook glad te houden.

Het resultaat van dit onderzoek zal er toe moeten leiden dat alle wagens van HSA die op het HSL-tracé rijden binnen een redelijke termijn met

gladde wielen zijn uitgerust. Indien gekozen wordt voor de ombouw met remblokken betreft dit een grootschalige ombouwoperatie, dit moet logistiek worden ingepland en daar is dus tijd voor nodig.

Akoestisch slijpen

Het HSL-Zuid tracé is niet uitgevoerd in ballastspoor (zoals het conventionele spoor in Nederland) maar in een zogenaamde ballastloze spoorconstructie (de zogenaamde Rheda 2000 constructie).

Het HSL-tracé kent een op veel plaatsen een slappe ondergrond en deze spoorconstructie maakt het spoorstelsel zeer stijf en sterk en kent daarnaast nog voordelen zoals lange levensduur, gering onderhoud en minder slijtage van rails en wielen, maar produceert iets meer geluid.

Dit wordt ondervangen door maatregelen en Infrasp, de bouwer van de HSL-Zuid, heeft ervoor gekozen om dit extra geluid te reduceren door middel van akoestisch slijpen van de rails.

Met akoestisch slijpen wordt de spoorstaaf extra glad gemaakt waardoor het ontstaan van rolgeluid effectief wordt onderdrukt.

Het tijdelijke materieel wat nu op de HSL-Zuid rijdt is blokgeremd met gietijzeren remblokken en rijden daardoor met relatief ruwe wielen over het spoor. Dit is bepalend voor het rolgeluid, waardoor de hogere geluidemissie vanwege de spoorconstructie nauwelijks door een gladdere rails kan worden gecompenseerd. Het toekomstige materieel (Thalys vanaf december 2009 en Ansaldo V250 vanaf eind 2010) heeft wel gladde wielen en is dus stiller.

Vervolgonderzoek effectiviteit geluidsreducerende maatregelen

De effectiviteit van de geluidsschermen moet dus vooral met het toekomstige materieel en vooral in de omgeving van woningen nader worden onderzocht.

Ook moet worden onderzocht of de eigenschappen van de geluidschermen in combinatie met de bijzondere spoorconstructie, de in de berekeningen gekozen uitgangspunten rechtvaardigen.

Tijdens dit onderzoek zal ook de effectiviteit van de te nemen maatregel voor het stiller maken van het tijdelijke materieel worden onderzocht.