

Vergaderjaar 2018–2019

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 859**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 juli 2019

In april 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 765) heb ik uw Kamer geïnformeerd over het onderwerp spoortrillingen. Het afgelopen jaar zijn verschillende acties in gang gezet om te komen tot beleid dat omwonenden toereikend beschermt tegen nadelige effecten van spoortrillingen. Meer en sneller spoorvervoer, zoals voorzien in het toekomstbeeld OV, vraagt immers ook aandacht voor de bescherming van omwonenden tegen nadelige omgevingseffecten. Met deze brief wil ik u op hoofdlijnen informeren over de stand van zaken.

Of omwonenden hinder ondervinden van spoortrillingen is een complex samenspel van onder andere de constructie van het huis, de samenstelling van de bodem, de kwaliteit van het spoor en het materieel dat erop rijdt. Ik sta een integrale aanpak voor, met aandacht voor al deze aspecten. Ik werk daarbij langs drie sporen: onderzoek en kennisontwikkeling, verbeteren van het instrumentarium en korte termijn acties.

### **Onderzoek en kennisontwikkeling**

Om te komen tot onderbouwd beleid om omwonenden te beschermen is het belangrijk inzicht te hebben bij welk niveau van spoortrillingen welke mate van hinder of slaapverstoring optreedt. De relatie tussen het niveau van spoortrillingen en het effect van die trillingen op hinder onder omwonenden wordt «dosis-effectrelatie» genoemd. Alhoewel ontvangen klachten door ProRail een indicatie kunnen geven over de aard van het probleem, is gedegen wetenschappelijk onderzoek nodig. Om een steekproef te kunnen trekken voor het opstellen van een dosis-effectrelatie moet eerst een landelijk beeld van de trillingsniveaus worden verkregen. Het RIVM ontwikkelt daarom een rekenmodel dat landelijk toepasbaar is. Dit model wordt volgens planning eind dit jaar opgeleverd. Na oplevering kan in 2020 een grootschalig landelijk vragenlijstonderzoek bij omwonenden opgestart worden om de ervaren hinder (waaronder slaapverstoring) te inventariseren. Na analyse van de resultaten kan een dosis-effectrelatie opgesteld worden. Vervolgens kan de afweging

gemaakt worden over welke trillingsniveaus maatschappelijk aanvaardbaar zijn, waarbij een balans gevonden moet worden tussen belangen van omwonenden en vervoer over spoor.

Hiervoor is ook inzicht nodig in de benodigde kosten van maatregelen om trillingshinder te verminderen. ProRail heeft tot op heden met name ervaring opgedaan met trillingsreducerende ondergrondse constructies. Deze zijn relatief duur. Daarom heb ik ProRail gevraagd een innovatie-agenda op te stellen.

ProRail heeft mij recentelijk deze innovatieagenda aangeboden (zie bijlage 1)<sup>1</sup>. Omdat maatregelen die verspreiding van trillingen in de bodem tegengaan kostbaar zijn, krijgt onderzoek naar maatregelen aan het spoor en het materieel veel aandacht, naast meer fundamenteel onderzoek naar de interactie tussen trein en spoor. In deze innovatieagenda is nadrukkelijk ook aandacht voor maatregelen die zich richten op het onderhoud van spoor en materieel.

De agenda is nu nog op hoofdlijnen en moet meer in detail worden uitgewerkt. De komende tijd wil ik met stakeholders afstemmen hoe de uitvoering van de agenda beheerst kan worden en welke prioritering hierin aangebracht kan worden. Pas dan ontstaat er beter inzicht in de daadwerkelijke kosten hiervan. Grove inschatting is dat met de uitvoering van de agenda tussen de 5 en 12 miljoen euro is gemoeid. Samen met de stakeholders wil ik in overleg hoe we de noodzakelijke meerjarige financiering van deze agenda tot stand kunnen brengen, al dan niet via samenwerking in Europa.

De uitvoering van de innovatieagenda bestrijkt een langere termijn. Aanpassingen aan het spoor of materieel kunnen niet zomaar, de veiligheid moet gegarandeerd blijven. Onderzoek naar de effecten van zogenaamde «under sleeper pads» (rubber plaatjes onder de dwarsliggers) toegepast bij het derde spoor in Zevenaar en het beproeven van methoden om het ballastbed<sup>2</sup> te stabiliseren, zijn acties uit de innovatie-agenda waarvan ProRail aangeeft dat hiermee op korte termijn proeven kunnen worden gestart. Vooruitlopend op de innovatieagenda heb ik aan ProRail reeds een subsidie toegekend om op een deel van de Brabant-route een innovatieve maatregel (toepassen zogenaamde «shimlift» bij overwegen) te beproeven.<sup>3</sup>

Een belangrijk onderdeel van de innovatieagenda vormt het uitvoeren van praktijkproeven in de baan of in het materieel. Omdat in het kader van het PHS traject Meteren-Boxtel een tijdelijk spoor wordt aangelegd, zie ik die locatie nadrukkelijk als een mogelijke proeftuin.

#### *Praktijkproef gedifferentieerd rijden*

Een door bewoners en bestuurders veel genoemde maatregel is het invoeren van gedifferentieerd rijden (langzamer rijden in de nacht) voor goederenvervoer. Ter uitvoering van de motie van de leden Siennot en Jetten (Kamerstuk 29 984, nr. 781) is een praktijkproef met gedifferentieerd rijden voor goederenvervoer op het traject Meteren-Boxtel in voorbereiding, in samenwerking met de goederenvervoerders. Doel van

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>2</sup> Het ballastbed is een lichaam van steenslag, waarin de dwarsliggers van een spoorweg zijn ingebed.

<sup>3</sup> Shimlift maakt gebruik van een kunststof wig die onder de spoorstaaf wordt geschoven en beweegt over een contrawig op de dwarsligger. Zie bijv.: <https://movares.nl/projecten/shimlift-betere-spoorligging-en-efficienter-onderhoud/>.

deze proef is onder andere een generiek afwegingskader te ontwikkelen, waarbij ook rekening wordt gehouden met de kosten c.q. economische effecten van het invoeren van een dergelijke maatregel. Komend najaar kan de proef naar verwachting worden uitgevoerd.

Omdat er nu geen juridische basis is voor het opleggen van langzamer rijden om omgevingseffecten te verminderen, overweeg ik in de aanloop naar de aanpassing van Spoorwegwet in 2021, de mogelijkheid hiertoe in de Spoorwegwet op te nemen.

### **Verbeteren instrumentarium**

Het afgelopen jaar is een Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen tot stand gekomen in samenwerking met alle relevante betrokken partijen (zie bijlage 2)<sup>4</sup>. Deze handreiking kan worden toegepast door gemeenten, woningcorporaties, projectontwikkelaars en aannemers, zodat bij nieuwbouw of grootscheepse renovatie langs het spoor trillingsoverlast zoveel mogelijk kan worden voorkomen. Uitgangspunt is de bestaande (bouw)regelgeving.

Ik vind de toepassing van de handreiking belangrijk. Het vooraf voorkomen van hinder is immers effectiever en goedkoper dan achteraf maatregelen proberen te treffen. Via een uitgebreid communicatietraject worden de stakeholders binnenkort nader geïnformeerd over deze handreiking. Ik zie de handreiking als een levend document dat ook in de toekomst gevoerd wordt met goede voorbeelden. Op termijn zal ik de toepassing van de handreiking in de praktijk evalueren.

### *Meldingen van hinder en schade*

In het AO Spoor van 6 juni 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 784) is toegezegd terug te komen op het schadeprotocol zoals dit door ProRail wordt toegepast met betrekking tot het beoordelen van schade. De vraag ging specifiek over de toegepaste oude treindata in dit protocol. ProRail heeft recent opdracht gegeven aan TNO om het protocol te actualiseren, mede om het in lijn te brengen met de heruitgave van de SBR-A.<sup>5</sup> Daarbij zal ook aandacht worden besteed aan de gebruikte database. In de periode 2014–2018 heeft de toepassing van het protocol bij 34 claims aanleiding gegeven om nader te onderzoeken of er een oorzakelijk verband aantoonbaar was tussen de schade en de intensiteit van spoortrillingen. Bij geen van deze claims kon er een relatie worden aangetoond tussen spoortrillingen en de schade. Met name in de laatste jaren vraagt ProRail, indien er daadwerkelijk een bouwkundig onderzoek wordt uitgevoerd, om aan te geven wat de oorzaak kan zijn van de scheurvorming. In alle gevallen kan er een waarschijnlijke andere oorzaak worden benoemd. Het feit dat er tot nu toe geen schadeclaims zijn toegewezen strookt met ervaringen in andere landen<sup>6</sup> en het oordeel van experts. Spoortrillingen blijken zelden hoog genoeg te zijn om schade te veroorzaken. Na de actualisatie van het protocol door ProRail zal IenW een evaluatie van het proces van de toepassing van het protocol uitvoeren. Daarbij wordt ook gekeken naar de positie die ProRail inneemt, die nu zelf de schadeclaims afhandelt, en de wijze van communicatie hierover met bewoners.

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>5</sup> SBR Trillingsrichtlijn A: Schade aan bouwwerken, SBRCURnet, Delft, november 2017.

<sup>6</sup> Zie: Railway Induced Vibration: State of the art report. International Union of Railways, November 2017.

In het AO Leefomgeving van 7 maart 2019 (Kamerstuk 29 383, nr. 318) heb ik toegezegd in te gaan op situaties waar veel klachten zijn van omwonenden. ProRail ziet dat het aantal meldingen over spoortrillingen toeneemt, maar qua relatieve omvang beperkt blijft. ProRail analyseert deze meldingen. Indien langs bepaalde trajecten een concentratie van meldingen wordt geconstateerd beziet ProRail of daarvoor een oorzaak aanwijsbaar is. Zo kunnen spoorbouwprojecten tijdens de bouwfase tot trillingen aanleiding geven. In andere gevallen is niet direct duidelijk hoe de toegenomen klachten verklaard kunnen worden. Dit was bijvoorbeeld het geval langs de Brabantroute. ProRail heeft een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke oorzaak van klachten en zoekt nu in samenspraak met omwonenden, lokale bestuurders, de vervoerder en mijn ministerie naar oplossingen.

### **Korte termijn acties**

Een van de korte termijn acties was gericht op het in kaart brengen van de mogelijkheid om de onderhoudstoestand van het materieel te optimaliseren (bijvoorbeeld het voorkomen van «niet-ronde» wielen). Met de goederenvervoerders worden binnenkort concrete stappen gezet om de duurzaamheidsacties behorende bij de afspraken in het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer nader uit te werken, via een Letter of Intent.

Als uitvloeisel daarvan wil ik (samen met de ILT) met de goederenvervoerders en ProRail onderzoeken hoe de optimalisering van onderhoud van het goederenmaterieel gekoppeld kan worden aan de in de innovatieagenda genoemde actie om te bezien hoe het Quo Vadis meetsysteem van ProRail daarin kan bijdragen. Deze actie moet in samenhang worden bezien met de follow up van het ILT Mankementenonderzoek, dat genoemd is tijdens het AO spoor van 4 april jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 848). Een aantal goederenvervoerders en ProRail hebben aan de ILT al aangegeven op welke wijze zij denken uitvoering te kunnen geven aan de aanbevelingen van de ILT. Sommige vervoerders willen «tags» (labels) gaan aanbrengen zodat individuele wagons herkenbaar zijn; ProRail is bereid de «tag»-lezers hierop aan te passen.

### **Samenwerken**

Veel partijen spelen een rol bij het onderwerp spoortrillingen. Samenwerken, oog hebben voor de belangen van de andere partijen en een open en transparante houding en de bereidheid hebben te zoeken naar een juiste balans, zijn in deze beleidsvoorbereidende fase van belang.

Ik heb in het afgelopen jaar mogen ervaren dat vele partijen zich betrokken voelen bij de problematiek, de samenwerking zoeken en serieus meedenken op dit dossier. Bij de totstandkoming van de handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen waren initiatiefnemers, gemeenten, ProRail en de rijksoverheid vertegenwoordigd in een praktijkpanel. Met betrekking tot de problematiek op de Brabantroute is er een constructieve samenwerking tussen lokale bestuurders, ProRail, NS, rijksoverheid en omwonenden.

Het vinden van een juiste balans op dit dossier tussen de belangen van omwonenden en de vervoerders, de spoorbeheerder, de reizigers en de verladers vormt de uitdaging voor de komende jaren en vraagt om verdere versterking van die samenwerking. Om er zorg voor te dragen dat alle actoren (onder andere vertegenwoordigers van vervoerders, regionale overheden, ProRail, verladers, omwonenden, GGD) goed zicht hebben op de breedte van het onderzoeksveld en de samenhang tussen de diverse acties, ben ik voornemens een zogeheten «joint fact finding»

proces op te starten. Hierbij zal gedurende de looptijd van de beleidsvoorbereidende onderzoeken, onder leiding van een onafhankelijke voorzitter, op regelmatige basis een afvaardiging van stakeholders bijeenkomen. Doel is te komen tot een gedragen feitenbasis ten behoeve van beleidsvorming.

Op deze manier wil ik samen met betrokkenen de komende jaren verdere stappen blijven zetten op het trillingendossier.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer