

Vergaderjaar 1995–1996

**24 400 XI**

## **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) voor het jaar 1996**

**Nr. 76**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 11 juni 1996

Hierbij bied ik u, mede namens mijn ambtgenote van Verkeer en Waterstaat, een onderzoek aan inzake de herziening van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï,<sup>1</sup> uitgevoerd door TNO en de Nederlandse Spoorwegen in opdracht van mijn Ministerie. Hieronder ga ik in op de aanleiding, de belangrijkste resultaten van het onderzoek en de gevolgen daarvan voor de regelgeving inzake geluid alsmede voor het project Betuweroute.

#### **1. Aanleiding onderzoek**

Geluidemissies als gevolg van een spoor-activiteit worden berekend volgens het Reken- en Meet-voorschrift (R+M) railverkeerslawaaï, een Besluit op basis van artikel 23 van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (BGS). Het R+M is gebaseerd op een reeks geluidsmetingen die is uitgevoerd in 1980.

Gedurende de afgelopen 15 jaar hebben zich in het spoorvervoer ontwikkelingen voorgedaan die van invloed zijn op de geluidemissie door treinverkeer. Hierbij valt te denken aan nieuwe, moderne, schijfberemde treinstellen en nieuwe bouwconstructies (bijv. betonnen monoblok dwarsliggers i.p.v. houten dwarsliggers), die een lagere geluidemissie tot gevolg hebben. Omdat deze nieuwe ontwikkelingen niet in het huidige R+M voorkomen, worden ze op dit moment ook nog niet als zodanig in de berekeningen van het R+M verdisconteerd.

Om de werkelijk optredende geluidemissie nauwkeuriger te kunnen voorspellen, is in juni 1993 het project «Herziening Reken- en Meetvoorschrift» gestart. In de projectgroep hebben de Nederlandse Spoorwegen, het ministerie van VROM en TNO zitting gehad.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

## **2. Resultaten onderzoek**

De belangrijkste resultaten van een uitgebreide meetserie aan zowel oud als nieuw materieel zien er als volgt uit:

1. Het nieuwste personenmaterieel (dubbeldekkers, ICM-4) is aanzienlijk stiller (ongeveer 7 dB(A)) dan het oudere materieel, waarvan in het R+M uit wordt gegaan;
2. Goederenwagons met vier of meer assen produceren bij 100 km/h ca. 3 dB(A) meer geluid dan tot nu toe volgens het vigerende R+M werd berekend. Bij lagere snelheden is dit verschil geringer (bij 80 km/h is de geluidproductie volgens de nieuwe berekening ca. 2 dB(A) hoger);
3. Een spoorbaan met moderne betonnen dwarsliggers straalt minder geluid af dan de bestaande houten dwarsliggers. Omdat voorheen voorzichtigheidshalve was aangenomen dat de monobloc-dwarsliggers zich zouden gedragen als de klassieke houten dwarsliggers (waarvan in het R+M vanuit wordt gegaan), betekent dit een «verlaging» van 2 dB(A).
4. Het Hogesnelheidsmaterieel is als categorie nu formeel toegevoegd. Hiervoor kon gebruik gemaakt worden van de methode die al enige jaren in het HSL-Zuid-project wordt toegepast.

### *Toelichting op de resultaten*

De geluidemissie van personenmaterieel is vooral door toepassing van nieuwe schijfberemde treinstellen en stillere bovenbouwconstructies minder geworden.

Een verklaring voor de toename van de geluidemissie van goederenwagons zou kunnen zijn dat het goederenmaterieel in 1980 hoofdzakelijk uit twee-assige wagons bestond, terwijl het materieel dat thans in gebruik is veelal vier- of zelfs zes-assig is. Meer assen betekent meer wielen en dus meer geluid per wagon. Andere factoren die een rol zouden kunnen spelen zijn de verschillende typen goederenwagons, wagonlengte en beladingsgraad van de wagons.

## **3. Gevolgen van deze resultaten**

Met de resultaten van het onderzoek zijn de werkelijk optredende geluidemissies met grotere nauwkeurigheid in beeld te brengen, hetgeen dus een reëler beeld oplevert van het geluid. Op grond hiervan zal het Reken- en Meetvoorschrift aangepast worden. Een concept-herziening van het R+M-voorschrift is inmiddels naar diverse belanghebbenden (akoestische bureau's en andere overheden) voor commentaar gestuurd.

Bij spoorlijnen met vooral reizigerstreinen betekent dit dat, als gevolg van lagere emissies, er binnen de vastgestelde toelaatbare geluidbelasting intensiever gebruik kan worden gemaakt van de spoorbaan, hetgeen een positieve stimulans voor het beleid inzake substitutie van weg- naar spoorvervoer kan betekenen. Indien daar geen behoefte aan bestaat, kunnen de geluidcontouren dichter bij de spoorbaan komen te liggen, waardoor bijvoorbeeld meer woningbouw mogelijk is.

Bij spoorlijnen met gemengd gebruik (goederen en reizigers) zal dit effect minder zijn, al naar gelang het aandeel vrachtvervoer van de spoorlijn.

Bij spoorlijnen met overwegend of uitsluitend goederenvervoer betekenen de resultaten van het onderzoek dat bij gebruik van meer geluid producerend materieel, extra operationele maatregelen (b.v. minder nachtverkeer, lagere snelheden of meer afscherming) zullen moeten worden genomen om de vastgestelde geluidniveau's en geldende grenswaarden niet te overschrijden.

Tevens levert het onderzoek een extra argument voor de reeds bestaande inspanningen van het Rijk om te stimuleren dat met name het spoorgoederenvervoer stiller wordt. Dit vergt onder andere een Europese aanpak zoals beschreven in paragraaf 5.

Wat betekenen bovengenoemde onderzoeksresultaten voor de Betuweroute?

De voorbereidingen van dat project zijn inmiddels gevorderd tot publicatie van het Ontwerp Tracébesluit Betuweroute op 4 maart jl.

Vooropgesteld zij dat de geluidberekeningen voor de Betuweroute niet anders konden geschieden dan volgens het (wettelijk voorgeschreven) huidige Reken- en Meetvoorschrift.

Wanneer de geluidbelastingen van de Betuweroute zouden worden berekend volgens het (concept) herziene Reken- en Meetvoorschrift, dan zouden deze geluidbelastingen ca. 1 dB(A) hoger uitvallen dan nu het geval is. Deze verhoging met 1 dB(A) is de resultante van 3 dB(A) toename a.g.v. de grotere geluidafstraling van het goederenmaterieel en 2 dB(A) afname a.g.v. het toepassen van betonnen i.p.v. houten dwarsliggers (zie hiervoor).

De geluidbelastingen die zijn beschreven in het Ontwerp Tracébesluit Betuweroute zijn te allen tijde maatgevend (voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) en maximaal toelaatbare waarde van 70 dB(A)); zij vormen als zodanig de bovengrenzen van de geluidbelasting (dus de immissiegrenzen) door het treinverkeer op de Betuweroute. Een situatie waarbij de feitelijke geluidbelastingen hoger blijken te zijn dan de in het OTB genoemde waarden zal dan ook door de Rijksoverheid niet toegestaan worden. Wanneer ten tijde van ingebruikstelling van de Betuweroute (in 2005) blijkt dat de feitelijk optredende geluidbelastingen hoger zullen zijn dan de in het OTB vastgelegde waarden, zullen maatregelen worden getroffen om de geluidproductie terug te dringen; er zullen, om vergroting van de visuele hinder en de barrièrewerking te voorkomen, geen extra of hogere geluidschermen worden geplaatst. Gedacht wordt primair aan het stellen van strengere eisen aan het goederenmaterieel. In tweede instantie wordt gedacht aan het verlagen van de baanvaksnelheden of het verschuiven van de activiteiten op de Betuweroute van de nacht naar de dag.

Ook is een combinatie van maatregelen mogelijk. De Rijksoverheid neemt deze resultaatverplichting op zich en zal tijdig, vóór ingebruikneming van de Betuweroute, op basis van geactualiseerde metingen en de op dat moment vigerende regelgeving voor toelating van materieel op het Nederlandse spoorwegennet, een nadere beslissing nemen.

Het bovenstaande laat onverlet, dat het beleid er met kracht op is gericht om te zorgen dat in Nederland stiller spoormaterieel voor goederen komt te rijden (zie ook paragraaf 5). Er mag verwacht worden dat dit zogenaamde bronbeleid, ook voor het goederenmaterieel, succes heeft opgeleverd tegen de tijd dat de Betuweroute in gebruik zal worden genomen.

#### **4. Herziening Besluit Geluidhinder Spoorwegen**

Naast bovengenoemd onderzoek is een wijziging in de normstelling voor de aanleg van nieuwe spoorwegen op basis van artikel 28 van het BGS per 1-1-2000 in voorbereiding.

Zo zal voor nieuwe situaties (nieuw spoor of nieuwe woningen) de voorkeursgrenswaarde per 1-1-2000 met 3 dB(A) worden aangescherpt (van 60 dB(A) naar 57 dB(A)). Dit is reeds aan Uw Kamer bij brief van 30

mei 1995 (kenmerk MBG 20 195 009) meegedeeld. Zoals bekend is deze aanscherping bij het project Betuweroute reeds doorgevoerd.

Zoals ook in eerdergenoemde brief aan de Tweede Kamer is gemeld, zal mede naar aanleiding van de evaluatie van de Commissie Ringeling een systeem van «emissieplafonds» worden voorgesteld, hetgeen inhoudt dat per traject een geluidemissiewaarde voor het totale spoorverkeer over dat traject wordt vastgesteld. Over deze wijziging zal ik u binnenkort nader informeren.

## **5. Beperking geluidproductie goederenmaterieel**

Mede in verband met de verzelfstandiging van de NS en de openstelling van het spoorwegennet voor derden wordt door V&W en Railned gewerkt aan de voorbereiding van te stellen eisen (voor buitenlandse en Nederlandse vervoerders) aan het materieel.

Gedacht wordt onder meer aan maximale geluidemissie-eisen.

In dat kader hebben mijn collega van Verkeer en Waterstaat en ik bij de Europese Commissie, respectievelijk bij de leden Neil Kinnock en Ritt Bjerregaard, aandacht gevraagd voor het feit dat, nu niet alleen in Nederland maar ook in Europees kader meer en meer de mogelijkheden met name voor het goederenvervoer over de rail worden verbeterd, er steeds meer behoefte ontstaat aan een internationale aanpak ter verlaging van de geluidemissie. Dit betreft in het bijzonder het goederenmaterieel omdat het internationaal goederentransport over de rail geschiedt met gebruikmaking van goederenwagons die uit verschillende landen afkomstig zijn. Voorts werd er daarbij op gewezen dat een verdere openstelling van de nationale spoorwegnetten voor buitenlandse spoorwegondernemingen om een minimale milieukwaliteit van het te gebruiken materieel vraagt en dat met een Europese aanpak ook voorkomen kan worden dat individuele spoorwegmaatschappijen afwachtend zijn bij het investeren in stiller materieel omdat zij met de te verwachten toenemende concurrentie bang zijn duurder te worden dan bedrijven die daar geen rekening mee houden. Europese emissie-eisen kunnen deze impasse doorbreken.

Ter voorkoming of beperking van de geluidhinder van railverkeer hebben wij daarom de aandacht van de Commissie gevraagd voor een Europese aanpak van het geschetste probleem, dat overigens in de gehele EU speelt, middels onderzoek, regelgeving en maatregelen ter sanering van het goederenmaterieelpark. Tenslotte hebben wij gesteld dat Nederland gaarne bereid is om samen met andere landen het nodige voorwerk te verrichten.

Ook nationaal gezien wordt gewerkt aan maatregelen ter beperking van de geluidemissie van goederenmaterieel. Eind 1994 is het ICES-project «Stiller Treinverkeer» gestart.

Dit project moet eind 1998 leiden tot gevalideerde ontwerpmethoden en de demonstratie daarvan middels het construeren van een prototype geluidarme goederenwagon die op een prototype spoorconstructie ten minste 10 dB(A) minder geluid emitteert dan de momenteel in Nederland meest gangbare combinatie van goederenwagon en spoorconstructie.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
M. de Boer