

## Definitief verslag Klankbordgroep Den Bosch, project PHS Meteren-Boxtel Kennisverdiepende sessie Geluid

Datum overleg:	7 april 2014	
Deelnemers klankbordgroep	Mariska de Rouw Tjeu Grefkens Frans Spoor Annemarie Bon Bart van de Ven Jan Verkuylen San de Kort Martin Berens Rogier Leenheers	Willem van de Boogaard Diana van Lieshout Herman Krake
Toehoorder gem. Den Bosch	Johan Klaazen	
Deelnemers Prorail	Hans Loonstra Maarten Poos (expert trillingen / geluid)	
Onafhankelijk voorzitter	Raymond Reesink	
Verslag	Raymond Reesink	

### Vooraf

Gezien de informatiedichtheid van de “Kennisverdiepende sessies” richt dit verslag – net als de vorige keer – op de gestelde vragen (die ook besproken/beantwoord zijn, rr). Om een beter beeld te geven van wat er aan bod is gekomen is dit aangevuld met een overzicht (in steekwoorden) van de besproken onderwerpen.

Aan het eind van het verslag een opsomming van de aandachtspunten vanuit de klankbordgroep, de vragen aan Prorail, en de gemaakte afspraken.

## TERUGBLIK/AANVULLING OP KENNISVERDIEPENDE SESSIE TRILLINGEN

### Meten

- Wordt in de rapportages over trillingen onderscheid gemaakt tussen personentreinen en goederentreinen?
- Klankbordgroep vraagt om rapportage van de verschillen tussen goederentreinen en personentreinen (zie aandachtspunten)
- Worden de metingen van het RIVM ook meegenomen?
- Zijn de metingen naar trillingen 24 uren metingen?
- Vereisen personentreinen andere maatregelen dan goederentreinen?
- Wordt gemeten met 100 km per uur? Zijn verschillen in snelheden te extrapoleren?
- Zijn appartementen in een complex een losse wooneenheid? (besproken: wanneer is iets een woonheid.)

### Gedifferentieerd rijden

- Wanneer gaat de proef naar gedifferentieerd rijden in de avond en de nacht in?
- Worden de effecten van gedifferentieerd rijden meegenomen in de metingen?
- Vanaf waar gedifferentieerd rijden?
- Laat gedifferentieerd rijden zich afdwingen?

Besproken m.b.t gedifferentieerd rijden:

- Overleg tussen gemeente / Minister / Prorail over afstemming tussen gedifferentieerd rijden en lopend onderzoek in kader van project PHS;
- Verschil tussen interne / en externe veiligheid in relatie tot afdwingen snelheden: minister mag o.g.v. Spoorwegwet besluit nemen over interne veiligheid, niet vanwege de externe veiligheid; milieu is nog geen afweging in de Spoorwegwet, tenzij het gaat om de interne veiligheid.
- Gemeente Den Bosch heeft suggestie gedaan aan Minister om tegelijk de proef met gedifferentieerd rijden te doen en de wet aan te passen.

### Uitgangspunten

- Mensen die in het gebied wonen dat buiten Sporen in Den Bosch viel zijn in het nadeel, daar geldt de huidige situatie als uitgangspunt. Kunnen we dat nog aanvechten?
- Van wie zijn de uitgangspunten?

Hier besproken:

verschil tussen  $V_{per}$ ,  $V_{max}$ , gevolgen van soort, aantallen / lengte treinen voor  $V_{per}$  en  $V_{max}$ . Onderscheid tussen hinder voor personen, schade aan gebouwen. Verschil in maatregelen voor goederentreinen, personentreinen.

### Discussie over meetlocaties

- Kunnen de meetlocaties worden gedeeld?
- Kunnen de voormetingen uit 2011 beschikbaar worden gesteld? (Onderdeel van Sporen in Den Bosch, is te raadplegen).
- Kan de KbG invloed krijgen op de meetlocaties?

Hier besproken: rol van privacy bij delen meetlocaties, inzet onafhankelijk bureau bij bepaling meetlocaties. De discussie over meetpunten speelt vooral voor geluid; gaat om inbrengen lokale omstandigheden.

## **THEMA GELUID**

- Hoe kun je snelheidsprofielen bepalen?
- Op elk baanvak geldt een maximumsnelheid; wie houdt dit in de gaten?
- Er zit verschil in de kwaliteit van goederentreinen; Neem je ook de leeftijd, kwaliteit van treinen mee?
- Als het in 2020 niet gelukt blijkt te zijn om het aantal van 80% stillere treinen te rijden, wat dan?

Hier besproken: wat wordt er gemeten; dienstregeling zorgt voor snelheidsprofiel

waarmee gerekend wordt; verschillende treinen krijgen eigen geluidsprofiel. Onderscheid bij goederentreinen tussen type 4 treinen met gietijzeren balken en treinen met kunststof remblok; rol nalevingsverslag in het handhaven.

### Beleving

- Hoe gaan jullie om met het verschil tussen geluidsbeleving en rekenmodellen? (Verwijzing naar onderzoek in Vught, TNO)
- Wat is de absolute max?
- Hoe kom ik er achter of ik op de saneringslijst sta? Kun je dat zelf opzoeken?

Hier besproken: systematiek metingen; rol geluidsproductieplafonds; verschil Wet Geluidhinder en Wet Milieubeheer; rol Register, Meerjarenprogramma Geluidssanering; onderscheid tussen kijken naar projecteffect, gekoppelde sanering, autonome sanering. Sanering staat op de Raillijst, op te zoeken bij Bureau Sanering Verkeerslawaaai.

### Maatregelen

- Niet altijd willen mensen een scherm, i.v.m. uitzicht. Wordt dat meegewogen?
- Is inbreng in de hoogte van de schermen mogelijk, en wel altijd gewenst?
- Waarom zijn er geen raildempers aangebracht toen vorig jaar het spoor drie weken stil lag?
- Achter het huis is het geluid in mijn beleving hoger dan aan de voorzijde, wordt daar rekening mee gehouden?
- Kunnen we invloed uitoefenen op waar gemeten wordt?
- Wordt rekening gehouden met cumulatie?

Besproken: aard maatregelen, doelmatigheid bron en overdrachtsmaatregelen, reductiepunten en maatregelpunten; rol stedenbouwkundige visie. Verschil tussen meten en berekenen geluidsbelasting. Cumulatie geluid weg en spoor; kruisende infra. Afwegingen bij spoorbrug.

### **Inhoudelijke vragen aan Prorail die aan het eind zijn gesteld (om mee te nemen naar volgende sessie):**

- Kan Prorail de argumenten voor begrenzing destijds van Sporen in Den Bosch meedelen? (omdat ze ook consequenties hebben voor de waarden in het heden, waar je mee moet rekenen). De gehanteerde uitgangspunten destijds, momenten/aantallen die als referentie werden genomen.
- Welke aannames worden in het onderzoek aangehouden over de zwaarte, lengte, snelheid van treinen?

### **Zorgen / aandachtspunten klankbordgroep**

- De klankbordgroep stelt vast dat politieke druk nodig is om de gehanteerde normen te betwisten;
- Langs de hele Betuwelijn staan geluidsschermen, in Den Bosch mogen de goederentreinen rijden zonder schermen ze wel rijden. Wat de kbg betreft is de

keuze om door dit gebied te rijden niet goed onderbouwd . Hoeveel mensen worden gehinderd / mogen gehinderd worden?

- De klankbordgroep vraagt aandacht voor wat er gebeurt als niet de 80% procent stillere treinen worden gehaald? Wat is de geluidsbelasting bij 50% of 30% stiller materieel? Het zit niet in de opdracht van Prorail om dit uit te zoeken. De klankbordgroep vindt dat verschillende scenario's zouden inzichtelijk moeten worden gemaakt.
- Oproep aan mensen van Prorail om als doorgeefluik te (blijven) functioneren voor geuite aandachtspunten en zorgen.

### **Afspraken:**

- Lijst delen die door Prorail intern gebruikt wordt om bij te houden in hoeverre vragen aan de orde zijn geweest / zijn beantwoord.
- Link naar het nalevingsverslag bij het verslag van de sessie.
- Onderscheid maken tussen inhoudelijke vragen en aandachtspunten vanuit de klankbordgroep (zie de twee alinea's hierboven).

### **Agenda en timing volgende sessie**

- Afgesproken wordt eerst de sessie over Planschade en nadeelcompensatie te houden (nadat dit in Vught aan de orde is geweest). Gedacht wordt aan een sessie medio mei.
- Daarna een sessie over externe veiligheid en overgebleven punten met betrekking tot trillingen en geluid. Ook moet op de agenda: de communicatie met de achterban.