

RAADSINFORMATIEBRIEF 2012 - 29

Van	: Burgemeester en Wethouders/Burgemeester	Reg. nr.	: S1204920
Aan	: Gemeenteraad	Datum	: 7 mei 2012
Portefeuillehouder	: wethouder L.E.C. Jooren-van der Boor		
Informatie bij	: dhr. R. D'Havé	Tel. nr.	: 035 – 629 2350

ONDERWERP

Rapport 'Voorkeursalternatief geluidsmaatregelen Hilversum'

Inleiding

Op 2 juni 2010 heeft het Ministerie van (destijds VROM, nu) Infrastructuur & Milieu de gemeente Hilversum subsidie verleend voor de geluidssanering van spoorweglawaaï op de gevels van ruim 550 woningen. Het betreft woningen langs het spoor in heel Hilversum met uitzondering van het spoor tussen de Schoolstraat en de Lijsterweg. Formeel is dat deel al gesaneerd ten tijde van de aanleg van het derde perron.

Sinds de start van het project bereiken ons regelmatig berichten van spoorgerelateerde overlast zoals 'booggeluid', geluidsoverlast van perronspeakers, geluidsoverlast van de bellen van de spooroverweg bij de Oude Amersfoortseweg en het zogenaamde klankkasteffect van de Beatrixtunnel. Maatregelen in dit kader staan weliswaar los van dit project, maar omdat ze (voor bewoners) betrekking hebben op hetzelfde thema wordt in de zijlijn van dit project dankzij de constructieve samenwerking met ProRail en de NS en in overleg met omwonenden ook hiervoor gewerkt aan oplossingen.

Aanleiding

In de zomer van 2011 is het akoestisch rapport uit 2003 geactualiseerd en is onderzocht welke woningen een geluidsbelasting op de gevel hebben die hoger is dan de toegestane voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Tevens is onderzocht op welke wijze de woningen gesaneerd zouden kunnen worden binnen de subsidievoorwaarde dat de sanering 'sober en doelmatig' moet zijn (financiële randvoorwaarde). Behalve deze zogenaamde DMC(DoelMatigheidsCriterium)-variant, is destijds ook een inpassingsvariant onderzocht die rekening houdt met een goede ruimtelijke inpassing van geluidsschermen in de stad.

Op 21 augustus 2011 heeft u kennis genomen van dit rapport en heeft u het vrijgegeven voor een raadpleging die in oktober 2011 heeft plaatsgevonden. De resultaten van de raadplegingen staan op de website www.hilversum.nl/spoorgeluid. ProRail heeft in afstemming met de gemeente de resultaten tevens verwerkt in de engineering (verdere technische uitwerking) in het bijgevoegde rapport 'Voorkeursalternatief geluidsmaatregelen Hilversum'.

Er is nu bekend wat financieel mag (maximale hoogte in de DMC variant), wat ruimtelijk gezien wenselijk is (inpassingsvariant en resultaten raadpleging), en wat technisch haalbaar is (engineering ProRail). Op basis van deze kennis moet nu een voorkeursvariant worden uitgewerkt in bestekken waarmee de aanbesteding voor de realisatie kan worden voorbereid. Hierbij moet niet alleen de hoogte worden bepaald, maar ook het gewenste materiaal.

Keuze hoogte

Reguliere schermen

In tabel 10 op pagina 26 van het rapport 'Voorkeursalternatief geluidsmaatregelen Hilversum' staan de verschillende schermlocaties benoemd met hun geografische ligging en de hoogte ten opzichte van de bovenkant van de spoorstaaf. Omdat het spoor op sommige plekken in Hilversum verdiept ligt ten opzicht van het maaiveld, is de berekende hoogte hoger dan de hoogte die vanaf de weg of vanuit de woningen te zien is. Met andere woorden: vanaf het maaiveld is op die locaties alleen het bovenste gedeelte van het geluidsscherm te zien.

Minischermen

Naast de reguliere schermen, loopt in Hilversum ook de 'pilot minischermen', waarvoor tijdens De Discussie van 07-09-2011 een duidelijke voorkeur werd uitgesproken. In principe zou de gemeente in deze fase één variant moeten kiezen die verder wordt uitgewerkt. Dankzij de pilot kunnen wij echter twee varianten verder laten uitwerken: één variant met reguliere schermen en één variant met minischermen.

In tabel 9 op pagina 25 staan de verschillende schermlocaties benoemd met hun geografische ligging indien er minischermen worden gerealiseerd. Deze schermen zijn aanzienlijk lager dan de reguliere schermen, maar hebben een vergelijkbaar geluidsabsorberend effect omdat ze dicht bij de geluidsbron (het spoor) staan.

We kunnen er ook voor kiezen af te zien van minischermen of juist alleen nog minischermen verder uit te werken. Kiezen we voor het laatste, dan weten we echter niet wat het verschil in akoestische werking is. Door beide varianten (reguliere schermen en minischermen) een stap verder te brengen, zijn we in staat in de volgende fase een betere afweging te maken bij de definitieve keuze; het saneringsplan.

Keuze materiaal

Voor wat betreft de reguliere schermen zijn binnen de voorwaarde 'sober en doelmatig' verschillende schermmaterialen mogelijk: aluminium cassette, houtvezelbeton of schanskorven. Alle drie de materialen zijn geschikt om te laten begroeien.

Voor de minischermen is op dit moment slechts één materiaal op de markt, namelijk houtvezelbeton. Wel zijn er verschillende manieren van funderen van de minischermen, namelijk op palen of 'op staal' (gewoon op de grond). De wijze van funderen heeft gevolgen voor de mogelijkheid om de minischermen wel of niet te kunnen laten begroeien. In verband met de veiligheid en de korte afstand tussen een minischerm en de rails mogen minischermen aan de binnenkant niet worden begroeid. Aan de buitenkant mag dat wel, maar als het scherm op staal wordt gefundeerd is dat technisch niet mogelijk.

Onderzocht wordt nog in hoeverre er bosschages geplaatst kunnen worden tussen het minischerm en de bestaande hekwerken langs het spoor. Op die manier zouden de schermen ook aan het zicht kunnen worden onttrokken. Het is echter niet zeker of dat binnen de subsidievoorwaarden is toegestaan. Daarnaast zijn de minischermen slechts ongeveer 1 meter hoog en is de noodzaak van begroeiing daarom minder noodzakelijk dan bij de reguliere hogere schermen.

Tijdens de excursie op 17 juni 2011 heeft een aantal raadsleden vragen gesteld over de duurzaamheid van verschillende materialen die gebruikt mogen worden voor de geluidssanering. Uit het bijgevoegde rapport 'Milieudruk van geluidsschermen' (DHV augustus 2011) blijkt dat de milieudruk van aluminium cassettes en houtvezelbeton ongeveer even hoog is (uitgedrukt in CO₂ uitstoot en EI99). Schanskorven scoren beter, maar daarbij geldt de kanttekening dat het een aanzienlijk verschil maakt welk type vullingsteen gebruikt wordt en waar die wordt gewonnen. Minischermen scoren op het aspect milieudruk ook goed. Minischermen hebben minder materiaal nodig, wat zowel in productie als in transport voordelen heeft.

Stedenbouwkundig en landschappelijk gezien stelt de projectgroep voor in heel Hilversum hetzelfde materiaal te gebruiken. Op deze manier ontstaat eenheid en herkenbaarheid in de hele zone langs het spoor, zowel voor de treinreizigers als voor mensen die langs het spoor wandelen of fietsen. Vooralsnog heeft de projectgroep de voorkeur voor minischermen. Deze zijn het minst zichtbaar en hebben daardoor een minder verstorende werking in het beeld. Indien (bijvoorbeeld naar aanleiding van het definitieve akoestisch rapport) uiteindelijk toch gekozen zou worden voor reguliere schermen dan stelt de projectgroep voor te werken met houtvezelbeton. Er staat op dit moment weliswaar een aluminiumcassette aan de Koninginneweg in Hilversum, maar dit is slechts een kort stukje. In Naarden en Bussum worden houtvezelbeton schermen gerealiseerd. Als Hilversum daar ook voor kiest ontstaat een regionale eenheid in uitstraling.

Een ander voordeel van houtvezelbeton is dat deze schermen (dit geldt niet voor minischermen op staal) er 'natuurlijker' uitzien dan aluminium cassettes of schanskorven gedurende de tijd dat de begroeiing nog niet het hele scherm bedekt. Op termijn zullen, in het geval we kiezen voor reguliere

schermen) alle schermen aan beide zijden volledig begroeid zijn en maakt de materiaalkeuze wat dat betreft dus niet meer uit.

Schanskorven zijn minder gewenst omdat deze nogal zwaar en massaal overkomen.

Vervolgproces

Op basis van het concept akoestisch rapport en de resultaten uit de raadpleging heeft ProRail het rapport 'Voorkeursalternatief geluidsmaatregelen Hilversum' opgesteld. Na de bevestiging van de keuze van Hilversum ten aanzien van materiaal en schermhoogte, werkt ProRail twee varianten uit: de zogenaamde voorkeursvariant en de variant met de minischermen. Tegelijkertijd wordt op basis van deze varianten een definitief akoestisch rapport opgesteld. Daaruit blijkt voor welke woningen per variant de geluidsbelasting op de gevel tot onder de voorkeursgrenswaarde kan worden gereduceerd en voor welke woningen zelfs na de maatregelen nog een te hoge geluidsbelasting resteert. Voor die woningen waar een te hoge geluidsbelasting resteert, zullen hogere waarden moeten worden aangevraagd. De hogere grenswaarde procedure is onderdeel van het totale saneringsplan dat in november 2013 definitief wordt vastgesteld en waarop formele inspraak mogelijk is. Voor sommige woningen komt daarna mogelijk gevelisolatie in beeld.

Participatie

Alle actuele informatie over het project geluidssanering spoorweglawaaai is beschikbaar op de website www.hilversum.nl/spoorgeluid. Hier zijn ook het akoestisch rapport en het rapport voorkeursalternatief te downloaden.

In aanvulling op de normale procedures, heeft Hilversum toestemming gekregen om aan de voorkant van het proces al een vorm van inspraak te organiseren. Dat is in oktober gebeurd tijdens drie raadplegingbijeenkomsten. De resultaten daarvan zijn verwerkt in een rapport dat is in te zien op de website. Tevens zijn de resultaten input geweest voor het rapport 'Voorkeursalternatief geluidsmaatregelen Hilversum'. Omdat het rapport voorkeursalternatief een technische tussenstap is op weg naar het uiteindelijke rapport voorkeursvariant en het definitieve akoestische rapport, wordt hier geen extra inspraak meer voor aangevraagd.

Na besluitvorming over het rapport voorkeursvariant in december 2012 wordt een concept saneringsplan opgesteld dat wel ter visie wordt gelegd.

In de tussentijd kunnen geïnteresseerden en belanghebbenden voor hun informatie terecht op de website en kunnen eventuele opmerkingen of vragen gesteld worden op het speciaal daarvoor in het leven geroepen e-mailadres spoorgeluid@hilversum.nl.

Financiële aspecten

Voor het project geluidssanering heeft de gemeente een subsidie ontvangen van het Ministerie van Infrastructuur & Milieu. Het betreft een voorbereidingssubsidie voor de werkzaamheden van de gemeente en ProRail die nodig zijn voor een uitvoerbaar saneringsplan. De kosten van de feitelijke sanering worden (mits het ministerie het saneringsplan goedkeurt) met een aanvullende subsidie geheel gedekt. De kosten die ProRail maakt declareert ProRail bij hun opdrachtgever, de gemeente Hilversum. Eerder tekende de gemeente daarvoor een garantieverklaring. Het bedrag aan voorbereidingssubsidie ter dekking van zowel de gemeentelijke kosten als de kosten van ProRail, is een percentage van de vooraf geraamde realisatiekosten.

Recent is de regelgeving omtrent de subsidieverstreking veranderd. In de nieuwe regelgeving blijft de gemeente alle kosten van ProRail betalen. Het verschil is dat alle kosten sowieso worden gedekt door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, ook als er een eventuele overschrijding is ten opzichte van de vooraf geraamde kosten van ProRail. Het risico op kostenoverschrijding komt daarmee te liggen bij de subsidieverstrekker en niet meer bij de gemeente. De gemeente krijgt echter een lager percentage van de geraamde uitvoeringskosten ter dekking van de overige kosten (niet zijnde de kosten te maken door ProRail).

Concreet betekent deze nieuwe regeling dat de gemeente een hoger bedrag aan subsidie ontvangt, maar dat de verdeling van dat geld verandert. Aangegeven is dat wij alleen instemmen met de gewijzigde subsidiebeschikking indien dit niet ten koste gaat van dekking voor de eigen ambtelijke kosten. In een gesprek met ProRail en BSV zijn hiertoe nadere afspraken gemaakt. De afspraken heeft

de gemeente per brief bevestigt aan ProRail en het Ministerie met het verzoek deze van hun kant tevens schriftelijk te bevestigen. Deze bevestiging wordt de komende maand verwacht. Voordat tot uitvoering van de afspraken wordt overgegaan, zal de raad een kredietaanvraag worden voorgelegd op basis van de nieuwe beschikking.

Zaken die in de zijlijn van het project worden opgepakt

Naar aanleiding van de communicatie rondom het project geluidssanering spoorweglawaai hebben verschillende bewoners en bewonersverenigingen contact gezocht met de gemeente om melding te maken van vormen van overlast aan het spoor. De overlast heeft weliswaar niets te maken met dit project, maar wordt op een aantal plekken als nóg hinderlijker ervaren.

In de zijlijn van het project geluidssanering spoorweglawaai worden deze andere zaken eveneens opgepakt. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de opgezette overlegstructuur, zowel bestuurlijk als ambtelijk tussen ProRail, NS en Hilversum. De gemeente is weliswaar niet formeel verantwoordelijk voor deze kwesties en er is ook geen budget, maar dankzij de constructieve samenwerking met ProRail en NS worden deze overlastsituaties toch opgepakt en, waar mogelijk, opgelost.

Omdat nu en dan wel berichtgeving over deze kwesties in de krant staat en omdat het onderscheid tussen de overlast waarvoor het project een oplossing zoekt en de overlast waar omwonenden ons over benaderen moeilijk is uit te leggen, wordt in deze raadsinformatiebrief ook ingegaan op de geuite klachten.

Perronspeakers Hilversum Sportpark

Bewoners van de Alexanderlaan grenzen met hun tuinen rechtstreeks aan het perron van het station Hilversum Sportpark. Op dit perron stonden speakers waaruit regelmatig allerlei omroepberichten klonken, ook 's avonds laat en 's nachts en als er niemand op het perron was. De berichten waren zo luid, dat de bewoners er overlast van ondervonden. In overleg met ProRail en de NS zijn inmiddels andere speakers opgehangen en zijn de speakers anders gericht. Op bepaalde momenten van de dag staan sommige speakers uit en er is een omroepprotocol (landelijk) vastgesteld, dat reguleert hoeveel berichten er mogen worden omgeroepen en tussen welke tijden. De aanpassingen zijn positief ontvangen door de omwonenden.

Spoorwegovergang Oude Amersfoorteweg

De waarschuwingsbellen bij de spoorovergang aan de Oude Amersfoortseweg gaven een dermate luide klank dat omwonenden klaagden over overlast. Omdat dit op meerdere plekken in Nederland een bekend fenomeen is bij spoorovergangen, heeft ProRail een nieuw systeem met 'slimme' bellen ontwikkeld die meer geluid maken als er wel auto's rijden en minder geluid als er niemand is. Deze zogenaamde 'ana-bellen' worden op een aantal plaatsen in Nederland getest, waaronder in Hilversum bij de Oude Amersfoortseweg.

Booggeluid

Sinds de aanleg van het derde perron, ervaren bewoners van de wijk Over het Spoor en de Vitusbuurt / Klein Rome (meer) overlast van zogenaamd booggeluid. Dit is het snerpende geluid dat treinen maken die vanuit Amersfoort door de bocht komen richting station Hilversum en bij het passeren van de wissels. Ook omwonenden van het traject Hilversum –Utrecht ervaren overlast van het booggeluid. De oorzaak ligt in het feit dat de assen van de treinen vastzitten. Als er een bocht wordt gemaakt, is er sprake van een wiel met binnenbocht en een wiel met buitenbocht. De wielen van de trein zoeken als het ware hun eigen weg en dat geeft de overlast.

ProRail zegt de oplossing voor het booggeluid te hebben gevonden door het toepassen van wielrailconditionering (het bespuiten - conditioneren - van de wielen en de rails tijdens het rijden over bepaalde trajecten). ProRail start hiermee in Hilversum een pilot. Als de proef slaagt, wordt de oplossing mogelijk landelijk uitgerold. Vanaf september garandeert ProRail dat de overlast weg is. De treinstellen die met railwielconditionering zijn uitgerust worden voor die tijd al met voorrang op het traject Amersfoort-Amsterdam ingezet, waardoor de overlast al op korte termijn geleidelijk zal gaan afnemen en dus in de zomer waarschijnlijk al minder is.

Klankkasteffect Beatrixtunnel

Behalve het booggeluid ervaren omwonenden na de aanleg van het derde perron ook overlast vanaf de Beatrixtunnel. Hoewel dit fenomeen eerder al wel is genoemd, heeft de nadruk in de gesprekken met

omwonenden aanvankelijk gelegen op het oplossen van het booggeluid. Het klankkasteffect is een lastig te omschrijven geluid dat met name 's nachts (als er weinig omgevingsgeluid is) goed waarneembaar is en zich alleen voordoet bij sommige treinen die precies in een bepaalde richting over een bepaald spoor rijden. Het geluid laat zich nog het best omschrijven als het gevoel van een diepe bas in je buik.

Op verzoek van de gemeente heeft ProRail de kwestie onderzocht en is tot de conclusie gekomen dat er een knik zat in een las en dat de spoorstaven ter plaatse wat geribbeld waren. ProRail heeft inmiddels wat technische maatregelen genomen, maar het moet nog blijken of deze daadwerkelijk het gewenste effect sorteren. Zolang het probleem niet is opgelost blijft het op de agenda van het bestuurlijk overleg staan en blijven we met ProRail zoeken naar oplossingen.

Er kwamen vanuit de omwonenden ook vragen of de constructie wel goed bestand zou zijn tegen rijdende treinen. Men was bang dat stukken beton zouden instorten. Uit onderzoek blijkt dit niet aan de orde te zijn. Het beton wordt jaarlijks gecontroleerd tijdens een schoonmaakactie en tot op heden is er geen aanleiding te veronderstellen dat er met de betonconstructie iets mis zou zijn.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de secretaris, burgemeester,

I.C. de Vries

P.I. Broertjes

Bijlage: - geen

Deze raadsinformatiebrief is ook digitaal beschikbaar op internet onder "Vergaderstukken", B & W-vergadering van 1 mei 2012.