



2021MM102

DATUM	15-7-2021
AAN	Statencommissie Milieu en Mobiliteit
VAN	Gedeputeerde Schaddelee
DOORKIESNUMMER	<a href="#">Klik hier als u tekst wilt invoeren.</a>
ONDERWERP	Aanpak geluidsoverlast trams

---

Geachte Commissieleden,

Na de vernieuwing van de SUNIJ-lijn en de ingebruikname van de nieuwe 41-meter trams is er sprake van geluidsoverlast voor de omgeving. Dit betreft zogenaamd booggeluid, geluid wat ontstaat in bochten door wrijving tussen de wielen van de tram en de rails. Booggeluid is inherent aan railvervoer en komt in meer of mindere mate voor bij alle spoorvervoersystemen. In de huidige situatie is echter sprake van meer dan normale geluidsoverlast, wat leidt tot veel klachten van omwonenden. Klachten die ik goed kan begrijpen, zeker in deze zomerperiode waar mensen veel buiten zijn, en veel mensen aan huis gebonden waren en zijn vanwege corona.

Door het karakter van het tracé is de overlast vooral in IJsselstein erg groot, maar ook op andere punten in Nieuwegein en Utrecht is er sprake van teveel geluidsproductie. Omdat de maatregelen waarmee we hoopten het geluid te beperken tot nu onvoldoende effect hebben, is er samen met de beheerder van het tramsysteem en de vervoerder voor gekozen om het tramvervoer vanaf Nieuwegein Centrum naar IJsselstein in de late avonduren stop te zetten en de trams te vervangen door bussen. U heeft dat wellicht vernomen via de pers. In dit memo wil ik u nader te informeren over de integrale aanpak van de provincie, als beheerder van het tramsysteem, van het booggeluid.

De aanpak van het booggeluid bestaat uit vijf onderdelen:

1. Onderzoek vindt plaats naar de oorzaken en mogelijke oplossingen.
2. Om de overlast te beperken zijn vanaf aanvang 2021 diverse kortetermijnmaatregelen getroffen.
3. Omdat de maatregelen tot nu onvoldoende effect hebben, wordt opgeschaald met aanvullende 'no regret'-maatregelen.
4. Afhankelijk van de onderzoeken en resultaten worden verdere aanpassingen geprogrammeerd.
5. Er vindt intensiever beheer en communicatie met de omgeving plaats.

Ik licht deze onderdelen graag verder toe:

Ad 1: Onderzoek vindt plaats naar de oorzaken en mogelijke maatregelen.

Er vinden diverse onderzoeken en metingen plaats, met als belangrijkste een extern onderzoek naar het wiel-railcontact. Dit onderzoek neemt de mogelijke maatregelen op korte en langere termijn onder de loep en zal advies geven over de prioritering van maatregelen. Op grond daarvan kan een meer definitief maatregelenpakket worden vastgesteld. Naast de eigen onderzoeken hebben we ons verdiept in oplossingen voor booggeluid elders, en zijn er proeven gedaan met verschillende rijsnelheden om te zien wat het effect is op het booggeluid. De invloed van de snelheidsaanpassingen is helaas nihil gebleken. Verder is het nieuw aangelegde spoor op ligging en breedte gecontroleerd. Uit de onderzoeken blijken tot nu geen tekortkomingen in de infrastructuur of de trams, en de Adviesraad Tram heeft geconcludeerd dat het huidige booggeluid vooraf niet te voorzien was.

Ad 2: Om de overlast te beperken zijn vanaf het begin van 2021 diverse kortetermijnmaatregelen genomen. Smering van de rails wordt in het algemeen gezien als dé oplossing om booggeluid te verminderen. Vanaf de ingebruikname van de vernieuwde SUNIJ-lijn zijn maatregelen genomen om de werking van de smeerinstallaties in de trams te optimaliseren. De trams spuiten een smeermiddel op het spoor en deze techniek kan onder de juiste omstandigheden het piepend geluid verminderen. Het effect van deze smering blijkt echter onvoldoende. Gezien de ernst van de problemen wordt de rails daarom ook handmatig gesmeerd. Hiervoor is tijdelijk een voertuig van GVB ingehuurd, en diverse smeermiddelen zijn getest. Ook het handmatig smeren van de rails geeft maar enkele uren effect, en is sterk afhankelijk van de weersomstandigheden. Daarom wordt momenteel een tot twee keer per dag een smeerronde uitgevoerd vóór de ochtend- en/of avondspits. Het streven is om dagelijks twee smeerrondes te doen, maar door een tekort aan veiligheidspersoneel in de sector kan het helaas voorkomen dat slechts één smeerronde bemenst kan worden. Met deze smeerrondes wordt de overlast op de belangrijkste momenten van de dag zoveel mogelijk beperkt. Gezien de ernst van de overlast voor de omwonenden, is er daarnaast voor gekozen om het tramvervoer naar IJsselstein vanaf 22 uur 's avonds te stoppen. Voor de reizigers is vervangend busvervoer beschikbaar van/naar Nieuwegein Centrum. Deze maatregel geldt voor de zomerperiode tot de realisatie van de baansmeerinstallaties (zie punt 3), en is bedoeld om de nachtrust van de omwonenden in IJsselstein, daar waar de overlast op enkele punten het meest ernstig is, zeker te stellen.

Ad 3: Omdat de maatregelen tot nu onvoldoende effect hebben, wordt opgeschaald met aanvullende 'no regret'-maatregelen.

Baansmeerinstallaties (voor het inrijden van een bocht) hebben een bewezen positief effect op het verminderen van booggeluid, zoals onder andere blijkt bij de Herculesboog op de Uithoflijn. Er zijn daarom zestien baansmeerinstallaties aanbesteed (= acht bogen) die vanaf eind augustus worden geleverd en geïnstalleerd op de locaties die als belangrijkste uit de onderzoeken komen.

Ad 4: Afhankelijk van de onderzoeken en resultaten worden verdere aanpassingen gepland.

Op basis van de onderzoeksresultaten, en de effecten van de getroffen maatregelen, wordt bekeken welke verdere aanpassingen nodig zijn. Eén van de mogelijke maatregelen is het aanbrengen van wieldempers op de trams. Hiermee wordt een test uitgevoerd; aan CAF is opdracht gegeven om op een 33- en 41 meter tram wieldempers te ontwerpen en vervolgens te plaatsen waarvan de effecten dit najaar in een periode van zes tot acht weken worden gemonitord. Verder houden we in 2022 rekening met een eventuele uitbreiding van baansmeerinstallaties.

Ad 5: Er vindt intensief beheer en omgevingsmanagement plaats.

Er wordt extra beheercapaciteit ingezet om maatregelen aan te sturen en te monitoren. Daarnaast wordt intensief contact onderhouden met omwonenden. We reageren individueel op klachten uit de omgeving, en over de aanpak van de problemen informeren we de omgeving ook via huis-aan-huis brieven, publicaties en bijeenkomsten. Ook met de gemeentes onderhouden we nauw contact.

De maatregelen om het booggeluid te beperken brengen extra kosten met zich mee. De totale kosten in 2021 bedragen €923.000, inclusief de investering in zestien baansmeerinstallaties. Deze kosten zijn opgenomen in de zomernota en worden gedekt uit de beschikbare middelen voor het beheer en onderhoud van het tramsysteem.

Al met al levert iedereen forse inspanningen om de overlast van de trams voor de omgeving te beperken. Het feit dat de maatregelen tot nu onvoldoende effect hebben, is voor alle betrokkenen, ook aan de zijde van het tramsysteem, erg teleurstellend. Met de hiervoor beschreven aanpak hebben we echter het vertrouwen dat we de komende periode tot een acceptabele geluidssituatie komen voor de omwonenden van het tramspoor.