

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. de directeur Openbaar Vervoer en Spoor
Mevrouw drs. H.A.M. van Dongen
Postbus 2090*1
2500 EX Den Haag

Datum	19 december 2016	Auteur	Geraldine Woestenenk
Ors kenmerk	3954903	Telefoonnummer	0631643247
Bijlage(n)	2		
Onderwerp	Aanvraag tijdelijke onthefving naleving geluidproductieplatforms Gouda - Alphen a/d Rijn		

Geachte mevrouw Van Dongen,

Raad van Bestuur

Bezoekadres
Tulpenburgh
Moreelsepark 2
3511 EP Utrecht
Nederland

ProRail draagt volgens de Wet milieubeheer artikel 11.20 zorg voor de naleving van de geluidproductieplatforms. U kunt volgens artikel 11.24 van deze wet op verzoek van ProRail in verband met bijzondere omstandigheden voor een termijn van ten hoogste vijf jaar onthefving verlenen van de verplichting tot naleving van een geluidproductieplatform. Artikel 30 van het Besluit geluid milieubeheer (Bgm) stelt eisen aan de informatie die een verzoek om onthefving tenminste moet bevatten.

Hierbij verzoekt ProRail u om voor 43 referentiepunten langs het spoortraject Gouda – Alphen aan den Rijn onthefving van naleving van de geluidproductieplatforms te verlenen voor het kalenderjaar 2016. De reden voor deze aanvraag is dat de vervoerder vanwege veiligheid sinds september 2015 ander materieel inzet. Dit materieel is per treinstel luider dan het materieel dat voorheen werd ingezet. Vanaf dienstregeling 2017 is nieuwe materieel beschikbaar en zal de overschrijding van de geluidproductieplatforms opgeheven zijn. De verdere voor dit verzoek verplichte informatie is in de bijlage bij deze brief opgenomen.

Op uw nadrukkelijk verzoek zendt ProRail een afschrift van deze aanvraag aan Bureau Sanering Verkeerslawai, Postbus 97, 3440 AB te Woerden.

Met vriendelijke groet,
namens de Raad van Bestuur,


John Voppen
COO

1. Gegevens van de aanvrager

Naam	ProRail BV
Postbus	Postbus 2038
Postcode en plaats	3500 GA Utrecht
Contactpersoon	Geraldine Woestenenk
Telefoonnummer	06 31643247
E-mail	Geraldine.woestenenk@prorail.nl
Kenmerk	LJV-2016-12-08-GEL

2. Vooroverleg

Is het verzoek voorbesproken met het bevoegd gezag?	
2.1. Nee	Ja
2.2. Ja, met	Vincent de Jong en Elly Waterman, Bureau Sanering Verkeerlawai
2.3. Datum	28-11-2016
2.4. Verslag vooroverleg	Zie bijlage 1.

3. Locatie

3.1. (Spoor)weg	De zijtak Gouda - Alphen aan den Rijn (van de hoofdspoorweg Den Haag Centraal / Rotterdam Centraal > Gouda - Utrecht Centraal - Amersfoort - Zwolle - Meppel < Leeuwarden / Groningen)	
	Referentiepunt	
3.2. Referentiepunt (en) (nummering)		47920
		47921
		47922
		47923
		47924
		47925
		47926
		47927
	47928	
	47929	
	47930	
	47931	

3.3. Betrokken gemeenten		47932	
		47933	
		47934	
		47935	
		47936	
		47986	
		47987	
		47988	
		47996	
		48005	
		48006	
		48096	
		48134	
		48136	
		48138	
		48140	
		48141	
		48142	
		48143	
		48144	
	48145		
	48146		
	48147		
	48148		
	48149		
	48150		
	48151		
	48154		
	48156		
	48166		
	48167		
Alphen aan den Rijn & Waddinxveen			

4. Bijzondere omstandigheid en duur

4.1. Situatiebeschrijving	<p>Tussen Gouda en Alphen a/d Rijn wordt tijdelijk SLT6-materieel ingezet. Tot vorig dienstregelingsjaar werd standaard SGM-2 materieel ingezet, maar de vervoerder heeft besloten dat dit materieel <i>vanwege veiligheid</i> (zie bijlage 4 van het bijgevoegde akoestische onderzoek) niet meer in de periode september 2015 tot en met februari 2016 ingezet kan worden. Het enig passende alternatief voor de vervoerder is de inzet van een 6-wagen treinstel SLT. Vanwege continuïteit in het productiemodel van de vervoerder wordt dit materieel gedurende het hele dienstregelingsjaar 2016 ingezet.</p> <p>Het 6-wagen SLT materieel is per treinstel luiders dan een 2-wagen SGM treinstel. Dit leidt lokaal tot overschrijdingen van het geluidproductieplafond.</p> <p>De overschrijdingen zijn niet op de hele lijn. Op diverse locaties is de bovenbouw van het spoor namelijk vernieuwd en vervangen door een stiller type. Dit voorkomt de overschrijding van het geluidproductieplafond op grote delen van de lijn.</p> <p>Vanaf dienstregeling 2017 wordt FLIRT-materieel ingezet. De overschrijding van de geluidproductieplafonds wordt daarmee opgeheven.</p> <p>In bijlage 2 van bijgevoegd akoestisch onderzoek (met kenmerk PRO074-01-07hk) is een kaart van de situatie opgenomen.</p>
4.2. Criterium op grond waarvan sprake is van een bijzondere omstandigheid	<p>De bijzondere omstandigheid is, dat er sprake is van een overgangssituatie. De vervoerder heeft FLIRT-materieel besteld, dat stiller is. Dit materieel was in 2016 nog niet beschikbaar voor de treindienst tussen Gouda en Alphen a/d Rijn.</p>
4.3. Onderbouwing	<p>Het 6-wagen SLT materieel is per treinstel lawaaiiger dan het 2-wagen SGM materieel. Er is momenteel geen SGM2-materieel beschikbaar waardoor het luidere SLT6-materieel wordt ingezet. De tijdelijke inzet van het SLT-materieel geldt, zoals aangegeven door NS-Reizigers, voor 2016.</p>
4.4. (Werkelijke) duur bijzondere omstandigheid	<p>Het SLT-materieel is ingezet vanaf september 2015. De bijzondere omstandigheid duurt tot en met het eind van kalenderjaar 2016. De tijdelijke situatie duurt dus korter dan 2 jaar.</p>
4.5. Onderbouwing	<p>De vervoerder heeft de capaciteitsaanvraag voor de dienstregeling 2017 gebaseerd op de inzet van FLIRT-materieel. Het FLIRT-materieel kan naar verwachting in akoestische categorie 8 worden ingedeeld. De treinen bestaan uit minder wagens dan het SLT-6 materieel. ProRail heeft de aanvraag voor de dienstregeling 2017 getoetst aan de geluidproductieplafonds en op basis van een geluidberekening geconcludeerd dat deze past binnen de geluidproductieplafonds.</p>

5. Zoveel mogelijk beperken mate en duur overschrijding

5.1. Op welke manier wordt de mate van de overschrijding zoveel mogelijk beperkt?

De overschrijding is beperkt in tijd (niet meer dan 2 jaar). Geluidschermen, raitdempers of het slijpen van het spoor zijn kostbaar en geteet op de beperkte tijd van de overschrijding zijn maatregelen niet doelmatig. Het tijdelijk verlagen van de snelheid kan niet worden ingezet als maatregelen om de geluidproductie te beperken.

5.2. Op welke manier wordt de duur van de overschrijding zoveel mogelijk beperkt?

Zie 5.1.

6. Gevelmaatregelen

6.1. Hoeveel woningen zijn aanwezig in de volgende zones:

<i>binnen een zone van 600 meter</i>	4214
<i>in de zone tussen de bron en de referentiepunten</i>	809
<i>in de zone van 50 meter achter de referentiepunten</i>	216
6.2. Wordt voldaan aan de criteria voor situaties waarin gevelmaatregelen nooit nodig worden geacht?	Ja < criterium 1>: De duur van de overschrijding is niet langer dan 2 jaar (24 maanden).
6.3. Wordt voldaan aan de criteria voor situaties waarin onderzoek nodig is naar de geluidbelasting op gevels van gevoelige objecten?	Nee (zie 6.2.)
6.4. Wordt voldaan aan de criteria voor onderzoek naar het binnenniveau?	N.v.t. (zie 6.2.)

7. Overige inhoudelijke aspecten

7.1. Duur van de ontheffing	1 kalenderjaar (2016)			
7.2. Mate overschrijding geluidproductieplafond	0,1 dB t/m 2,9 dB			
GPP-punt (nummer)	Geluidproductieplafond [dB]	geluidproductie ontheffingsperiode [dB] (incl. marge van 0,4 dB)	Verschil [dB]	
47920	54.2	56.9	2.7	
47921	54.0	56.4	2.4	
47922	54.8	57.7	2.9	
47923	54.6	57.4	2.8	
47924	55.1	57.3	2.2	
47925	54.9	56.5	1.6	
47926	56.1	58.1	2.0	
47927	55.3	56.9	1.6	
47928	54.9	55.8	0.9	
47929	53.3	54.1	0.8	
47930	54.0	55.1	1.1	
47931	52.1	53.3	1.2	
47932	52.1	54.2	2.1	
47933	53.5	55.3	1.8	
47934	54.1	55.1	1.0	
47935	53.0	54.1	1.1	
47936	54.1	54.2	0.1	
47986	57.9	58.8	0.9	
47987	56.8	57.4	0.6	
47988	56.4	56.5	0.1	
47996	57.6	58.2	0.6	
48005	58.3	58.9	0.6	
48006	58.6	59.3	0.7	
48096	58.5	59.3	0.8	
48134	52.0	53.2	1.2	
48136	52.0	52.9	0.9	
48138	52.4	53.0	0.6	
48140	54.2	54.6	0.4	
48141	53.9	54.1	0.2	
48142	54.1	54.9	0.8	
48143	52.6	53.3	0.7	
48144	54.1	55.2	1.1	
48145	53.3	53.8	0.5	
48146	53.2	54.3	1.1	
48147	52.2	53.6	1.4	
48148	52.0	53.4	1.4	
48149	52.0	53.3	1.3	
48150	52.0	52.2	0.2	
48151	52.2	52.3	0.1	
48154	52.0	52.3	0.3	
48156	52.2	53.3	1.1	
48166	54.8	57.1	2.3	
48167	54.0	56.2	2.2	

7.3. Eerdere ontheffingen voor (een deel van) het traject	Beschikking I en M “Tijdelijke ontheffing nalewing geluidproductieplafond Gouda - Alphen a/d Rijn”, met kenmerk lenM/BSK-2014/43291
7.4. Bijlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Verslag vooroverleg • Akoestisch onderzoek (met kenmerk PRO074-01-07hk) met daarin: <ul style="list-style-type: none"> ○ Hoofdtrekt: uitgangspunten en uitkomst akoestisch onderzoek. ○ In bijlage 1: De relevante intensiteiten. ○ In bijlage 2: Situatietekening (kaart weergave ligging referentiepunten, inclusief nummering) en aantallen woningen in de zones zoals gevraagd bij 6.1. ○ In bijlage 3: Lijst met referentiepunten, geldende GPP's, verwachte mate van overschrijding en aangevraagde maximale geluidproductie. ○ In bijlage 4: Onderbouwing van de planning van NS-R m.b.t. tijdelijke inzet SLT-6 materieel.

8. Ondertekening

Plaats		Datum	
Handtekening			

Bijlage 1. Verslag vooroverleg

Datum: 28-11-2016

BSV: Vincent de Jong en Ely Waterman
ProRail: Geraldine Woestenenk
dBvision: Henk de Kluijver

Verslag

Inleiding

Voor de lijn Gouda-Alphen is lokaal sprake van een gpp-overschrijding, die wordt veroorzaakt door inzet van ander materieel, namelijk SLT-6 i.p.v. SGM-2, waarbij relevant is dat er meer wagenstellen moeten worden ingezet voor het benodigde aantal zitplaatsen. De inzet van ander materieel is nodig vanwege de veiligheid. NS heeft in 2016 het vorige aangegeven *“Tot vorig dienstregelingjaar werd er op Gouda-Alphen aan de Rijn standaard met 2 gekoppelde SGM 2-wagenstellen gereden. Inmiddels echter heeft NS vanwege veiligheid besloten dat dit type materieel van september tot februari niet meer ingezet mag worden anders dan in combinatie met 1 of meerdere 3-wagenstellen SGM. In tegenstelling tot een 3-wagenstel SGM is een 2-wagenstel namelijk niet voorzien van magneettremmen waardoor de kans op doorrijden onacceptabel hoog wordt geacht als ze niet in combinatie met een 3-wagenstel worden ingezet.”*

Vragen en antwoorden

BSV: Kan verduidelijkt worden dat met de mail in bijlage 4 van het geluidonderzoek de periode tot en met februari 2017 bedoeld wordt en niet februari 2016?

ProRail: Deze veronderstelling is onjuist. Het ging daarbij om februari 2016 maar maar ivm continuïteit in het NS-productiemodel (dienstregelingplanning, materieelomloop en personeelsplanning) wordt er voor gekozen om de inzet van de 6-wagentreininstellen SLT het gehele dienstregelingjaar 2016 te handhaven. De periode zal duidelijker worden aangegeven in de definitieve aanvraag.

BSV: In de aanvraag wordt niet met documentatie aangetoond dat NS inderdaad vanaf 2017 het FLIRT materieel op het traject Alphen-Gouda gaat inzetten. Is bijvoorbeeld de capaciteitsaanvraag beschikbaar? Het akoestisch onderzoek is ook niet eenduidig hierin. Ook is niet bekend of met de inzet van het nieuwe materieel ook de overschrijdingen van de GPP's ongedaan worden gemaakt. Er is niet aangegeven/bekend in welke geluidcategorie deze treinen gaan vallen, en wat de treintensiteiten zullen zijn in de nieuwe dienstregeling met dit materieel. Wijzigen ook de rijnsnelheden bij de inzet van dit materieel?

ProRail: De vervoerder heeft de capaciteitsaanvraag voor de dienstregeling 2017 gebaseerd op de inzet van FLIRT-materieel. Het FLIRT-materieel kan naar verwachting in akoestische categorie 8 worden ingedeeld. De treinen bestaan uit minder wagens dan het SLT-6 materieel. Een geluidtoets hiervan inclusief actueel inzicht in de rijnsnelheden zal nog worden uitgevoerd en beschreven in de definitieve aanvraag.

BSV: Bij deze concept-aanvraag viel de volgende zin op (bij vraag 4.1): “Tussen Boskoop en Waddinxveen hangt de overschrijding tevens samen met hogere snelheden.” Waarom staat ProRail dit toe terwijl de geluidruimte te krap is?

ProRail: De formulering in de aanvraag is wat kort. ProRail heeft op dit baanvak niet de baanvaksnelheid verhoogd. Er zijn echter wel verschillen tussen de snelheidsprofielen, waar de gpp's op zijn gebaseerd, en de snelheidsprofielen die we gebruiken bij de berekeningen voor de naleving van de gpp's. Voor het afleiden van de snelheidsprofielen gaan we nu uit van modern reizigersmaterieel. Dit trekt sneller op en remt sneller af dan het materieel dat was gekozen om de snelheidsprofielen voor de gpp's te bepalen. We kiezen voor deze aanpak, omdat ons model op deze manier beter aansluit bij de huidige werkelijkheid. Dit betekent echter niet, dat ProRail een hogere snelheid toegestaan heeft. Er zijn geen veranderingen in snelheidsborden langs de baan. We hebben de modellering van de snelheid veranderd om de snelheidsprofielen van modern materieel beter mee te nemen in de berekeningen.

MEMO

Onderwerp

Akoestisch onderzoek tijdelijke
onthefring Gouda-Alphen

Opdrachtgever
Prorail

contactpersoon:
Geraldine Woestenenk

Datum
6 december 2016

Kenmerk
PR0074-01-07hk

Behandeld door
Henk de Kluijver

Doorkiesnummer
06 29076163

E-mail
henk.dekluijver@dbvision.nl

1 Aanleiding en doel

Tussen Gouda en Alphen wordt tijdelijke SLT6-materieel ingezet, omdat het stillere SGM2-materieel niet beschikbaar is. Dit leidt lokaal tot overschrijdingen van het geluidproductieplafond. De overschrijdingen zijn niet op de hele lijn. Op diverse locaties is het spoor namelijk vernieuwd en vervangen door een stiller type. Dit voorkomt de overschrijding van het geluidproductieplafond op grote delen van de lijn.

Het doel van dit onderzoek is om vast te stellen waar een overschrijding van het geluidproductieplafond optreedt en de bijbehorende geluideffecten in beeld te brengen.

Kader

Prorail heeft op grond van artikel 11.20 van de Wet milieubeheer de plicht zorg te dragen voor de naleving van geluidproductieplafonds. Een tijdelijke onthefring kan worden aangevraagd op grond van artikel 11.24 van de Wet milieubeheer.

2 Uitgangspunten

De uitgangspunten voor het onderzoek zijn:

1. Toetsingskader: geluidproductieplafonds (versie oktober 2016)
2. Te toetsen situatie: Gerealiseerde intensiteiten in 2016 (juni) en voor de overige gegevens de actuele situatie conform de ProRail-monitoringsbestanden (naleving 2015), zoals voor dit onderzoek aangeleverd door ProRail.
3. De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met SoundCheck (oktober 2018).
4. De analyses van de invloed van de tijdelijk overschrijding van het geluidproductieplafond ten aanzien van het aantal nabij gelegen woningen zijn uitgevoerd op basis van het BAG.
5. Bij de bepaling van de benodigde mate van onthefring is uitgegaan is van een marge van 0,4 dB.

Deze punten worden op de volgende pagina nader toegelicht.



Ad 1. De vervoersintensiteiten volgens het geluidregister zijn opgenomen in bijlage 1.

Ad 2. De intensiteiten in juni 2016 zijn maatgevend voor de tijdelijke periode (zie hiervoor ook bijlage 4). Deze vervoersintensiteiten zijn opgenomen in bijlage 1.

Ad 3. Voor de geluidberekeningen op de referentiepunten is gebruik gemaakt van het rekenprogramma SoundCheck zoals bij ProRail beschikbaar (uitgevoerd door ProRail, resultaten beschikbaar gesteld aan dbvision op 24 oktober 2016).

Ad 4. Dit onderzoek geeft inzicht in de invloed van de tijdelijke overschrijding ten aanzien van het aantal nabij gelegen woningen en betreft de volgende punten:

- Het aantal woningen binnen een zone van 600 meter¹.
- Het aantal woningen in de zone tussen de bron en de referentiepunten (op 50 meter van het spoor)¹.
- Het aantal woningen in de zone van 50 meter achter de referentiepunten (tussen 50 en 100 meter van het spoor)¹.

Ad 5. In de voorwaarden bij de ontheffing kan enige ruimte in de maximale geluidproductie worden gegeven voor het opvangen van fluctuaties en onzekerheden in de berekeningen. In dit onderzoek is uitgegaan van een marge van 0,4 dB. Dat wil zeggen dat bij de rekenresultaten (uit punt 3) voor de tijdelijke situatie 0,4 dB is opgeteld door dbvision. Dit is verwerkt in de resultaten in dit memo en het ontheffingsverzoek is met medeneming van deze marge.

3 Resultaten

De resultaten van het geluidonderzoek zijn aangegeven in de bijlage 2. Het betreft figuren met de tijdelijke overschrijdingen van het geluidproductieplafond en een analyse van de bijbehorende geluideffecten. In bijlage 3 zijn tabellen met de aan te vragen ontheffingen op referentiepunten opgenomen.

Uit de resultaten blijkt dat de overschrijding van het geluidproductieplafond maximaal 2,9 dB zal bedragen. Dit is inclusief de marge van 0,4 dB.

De geluidproductieplafonds zijn gebaseerd op de inzet van lightrail-materiael (A32). In het te toetsen dienstregelingjaar 2016 wordt SLT6 sprintmateriael ingezet. De geluidemissie van SLT6-materiael (categorie 8) is 2 tot 3 dB hoger dan A32-materiael (categorie 10). Daarnaast zijn de intensiteiten in de huidige

¹ De zone wordt afgebakend door lijnen loodrecht op het spoor halverwege tussen het referentiepunt waar geen overschrijding optreedt en het naastliggende punt waar wel een overschrijding optreedt.



dienstregeling hoger dan de intensiteiten in het geluidregister, omdat de lengtes van de treinen groter zijn. Beide punten leiden tot hogere geluidemissies.

Op het grootste deel van het traject Gouda-Alphen wordt de hogere geluidemissie van het vervoer gecompenseerd door het inmiddels toegepaste stillere spoortype. Er zijn namelijk houten dwarsliggers vervangen door betonnen dwarsliggers (stiller). Op een aantal plekken is echter geen stiller spoortype toegepast. Dit betreft de stalen bruggen die gehandhaafd zijn en het spoor rond station Waddinxveen-noord dat niet vervangen is. Rond deze locaties treedt een tijdelijke overschrijding van de geluidproductieplafonds op.

Verder blijken er verschillen te zijn in de snelheden rond station Waddinxveen-noord. De actuele inzichten in de snelheden (o. b. v. ProRailmonitoringsbestande voor het nalevingsverslag 2015) ten opzichte van de snelheden in het geluidregister². Lokaal is er als gevolg va een lagere snelheid geen overschrijding van de geluidproductieplafonds. Anderzijds komt het ook voor dat, ondanks de toepassing van een stillere bovenbouw, er door een hogere snelheid toch een overschrijding van het geluidproductieplafond optreedt.

De resultaten zijn in bijlage 2 nader uitgewerkt.

² ProRail heeft ten aanzien van dit punt het volgende aangegeven:

ProRail heeft op dit baanvak niet de baanwaksnelheid verhoogd. Er zijn echter wel verschillen tussen de snelheidsprofielen, waar de gpp's op zijn gebaseerd, en de snelheidsprofielen die ProRail gebruikt bij de berekeningen voor de naleving van de gpp's. Voor het afleiden van de snelheidsprofielen gaat ProRail nu uit van modern reizigersmaterieel. Dit trekt sneller op en rent sneller of dan het materieel dat was gekozen om de snelheidsprofielen voor de gpp's te bepalen. ProRail kiest voor het gebruik van actuele inzichten in de snelheden, omdat op deze manier beter wordt aangesloten bij de huidige werkelijkheid. Dit betekent echter niet, dat ProRail een hogere snelheid toegestaan heeft. Er zijn geen veranderingen in snelheidsborden langs de baan. ProRail heeft de modellering van de snelheid veranderd om de snelheidsprofielen van modern materieel beter mee te nemen in de berekeningen.



Bijlage 1. Intensteltten

Alphen-Gouda t/h v. km 11											
GPR-Intensteltten											
Categorie	Dag	Avond	Nacht								
cat1	0,44	0	0,00								
cat2	0	0	0								
cat3	0,36	0	0,11								
cat4	0	4,37	0,71								
cat5	0	0	0								
cat6	0	0,22	0,04								
cat8	0	0	0,08								
cat8 HSL	0	0	0								
cat9	0	0	0								
cat10	16,81	12,48	4,18								
cat11	0	0	0								
Totaal	17,64	17,07	5,15								
Te toetsen situatie (om beide richtingen)											
Categorie	Dag	Avond	Nacht								
cat1	0,00	0,00	0,00								
cat2	0,00	0,00	0,00								
cat3	0,00	0,00	0,00								
cat4	0,72	0,00	0,00								
cat5	0,06	0,00	0,00								
cat6	0,00	0,00	0,00								
cat8	22,37	22,33	8,79								
cat8 HSL	0,00	0,00	0,00								
cat9	0,00	0,00	0,00								
cat10	0,01	0,00	0,00								
cat11	0,01	0,00	0,00								
Totaal	23,21	22,33	8,79								
Te toetsen situatie (perrichting)											
Categorie	1 dag Op	avond Op	Op nacht	Op 1 dag AF	1 avond AF	1 nacht AF					
cat1											
cat2											
cat3											
cat4	0,40			0,37							
cat5	0,09			0,03							
cat6	0,00										
cat8	11,24	10,62	4,16	11,14	11,72	4,63					
cat8 HSL											
cat9											
cat10											
cat11	0,01										
Totaal	11,68	10,62	4,16	11,54	11,72	4,63					



Bijlage 2. Resultaten

In deze bijlage is een tabel opgenomen van de referentiepunten met een tijdelijke overschrijding. In de tabel zijn tevens de hoeveelheden woningen in de aandachtsgebieden³ aangegeven.

Na de tabel is toegelicht waarom bij deze punten wel een tijdelijke overschrijding optreedt en bij andere punten niet.

- De bijbehorende kaarten met de mate van overschrijding zijn weergegeven op de pagina's volgend op de tabel en de toelichting. Ten aanzien van de kaarten is de volgende toelichting van belang:
- De 'rode' referentiepunten zijn de punten waar een overschrijding optreedt. Weergegeven is het puntnummer en de mate van overschrijding in dB's (zie ook de tabel in bijlage 3).
 - De gele vlakken rond deze punten zijn de aandachtsgebieden rond de punten met een overschrijding ten behoeve van de analyse van het aantal woningen waarop dit effect heeft. Deze zone loopt tot 600 meter van het spoor en wordt afgebakend door lijnen loodrecht op het spoor halverwege tussen het referentiepunt waar geen overschrijding optreedt en het naastliggende punt waar wel een overschrijding optreedt.

³ zoals aangegeven in de 'Leidraad ontheffingen geluidproductieplafonds rijks- en spoorwegen'



Tabel 2.1. Referentiepunten met tijdelijke overschrijding, reden en bijbehorende woningen in aandachtsgebieden

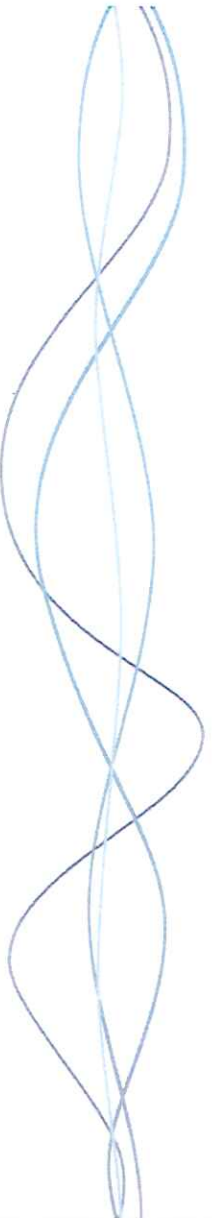
GPP-punt(en)	Gemeente	Locatie (nabij)	Spoor-zijde	Figuur	Reden	Aantal woningen binnen 600 m (incl. deel binnen 50 en 100 m)	Aantal woningen tussen 50 m en 100 m	Aantal woningen binnen 50 m	Toe-lich-ting
48006	Alphen a/d Rijn	Baanwegsekade	West	2.1	Stalen brug (geen bb- vervangng)	0	0	0	1
48005	Alphen a/d Rijn	Baanwegsekade	Oost	2.1	Idem	2	1	0	1
47996	Alphen a/d Rijn	Koolweg	West	2.2	Idem	1	0	0	1
47986, 47988	Alphen a/d Rijn	Ten noorden Paddegat	West	2.2	Idem	0	0	0	1
47987	Alphen a/d Rijn	Ten noorden Paddegat	Oost	2.2	Idem	1	0	0	1
48166, 47920- 47936 (even)	Alphen a/d Rijn- Waddinxveen	Gouwebos- Wilhelminalaan	West	2.3 en 2.4	Combi- geen bb- vervangng en snelheid	684	41	18	2
48167, 47921- 47935 (oneven)	Alphen a/d Rijn- Waddinxveen	Gouwebos- Wilhelminalaan	Oost	2.3 en 2.4	Idem	469	64	95	2
48154, 48156	Waddinxveen	Groenezoom	West	2.5 en 2.6	Idem	367	20	7	3
48134- 48150 (even)	Waddinxveen	M.n. ten zuiden Station Waddinxveen- noord	West	2.5 en 2.6	Idem	1733	82	578	3
48141- 48151 (oneven)	Waddinxveen	M.n. ten zuiden Station Waddinxveen- noord	Oost	2.5 en 2.6	Idem	957	8	111	3
48096	Waddinxveen	Zuidelijke dwaerstoch	West	2.7	Stalen brug (geen bb- vervangng)	0	0	0	1
					Totaal	4214	216	809	



Toelichting (ook samengevat in navolgende kaarten):

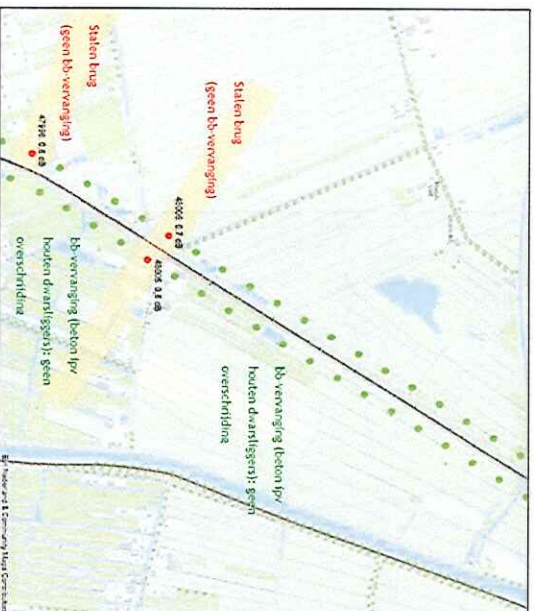
1. Op een groot deel van het traject Alphen-Gouda is de bovenbouw vervangen door een stiller type. Hier is inmiddels voegloos spoor op betonnen dwarsliggers aanwezig in plaats van voegloos spoor op houten dwarsliggers in de platfondbasisgegevens. Dit compenseert het geluideffect van de tijdelijke inzet van de hogere geluidemissie van het SLT-materieel (t.o.v. het stillere A32-materieel in het geluidregister). De stalen bruggen zijn echter gehandhaafd (dat wil zeggen: geen stiller spoortype) en hier wordt de emissietoename niet gecompenseerd wat rond enkele stalen bruggen leidt tot een tijdelijke overschrijding van het geluidproductieplafond.
2. De situatie is hier complexer. Van noord naar zuid is de volgende toelichting van belang:
 - a. Ten noorden van de referentiepunten 47935/47936 (na km 11) is de bovenbouw vervangen door een stiller type (overeenkomstig punt 1) en is er geen relevante snelheidstoename. Hier treedt geen overschrijding op.
 - b. Tussen km 10,0 en km 11 (tussen referentiepunten 48166/48167 en 47935/47936) is sprake van een hogere snelheid in de berekeningen voor het nalevingsverslag en deze ontheffingsaanvraag dan in het geluidregister⁴, waardoor een overschrijding optreedt.
 - i. De overschrijding is het grootst op het zuidelijke deel (tussen referentiepunten 48166/48167, 47920/47921-47924/47925) omdat het hier een hogere snelheid in de berekeningen voor het nalevingsverslag en deze ontheffingsaanvraag dan in het geluidregister betreft en de bovenbouw niet is vervangen.
 - ii. De overschrijding is kleiner op het noordelijke deel (tussen referentiepunten 47926/47927 en 47935/47936). Hier speelt een hogere snelheid in de berekeningen voor het nalevingsverslag en deze ontheffingsaanvraag dan in het geluidregister maar is de bovenbouw vervangen door een stiller type.
 - c. Ten zuiden van de referentiepunten 48166/48167 is de bovenbouw niet vervangen. Hier treedt niettemin geen overschrijding op (tot aan de referentiepunt 48156 (zie punt 3)). De reden betreft hier een lagere snelheid in de berekeningen voor het nalevingsverslag en deze ontheffingsaanvraag dan in het geluidregister van de treinen vanuit de Boskoop richt Waddinxveen (naleving 2015 vs gpp)⁴⁵.

⁴ De informatie over de snelheden is gebaseerd op het M+P/dbvision-rapport 'inventarisatie GPP-overschrijdingen in de naleving 2015' d.d. 14 oktober 2016.

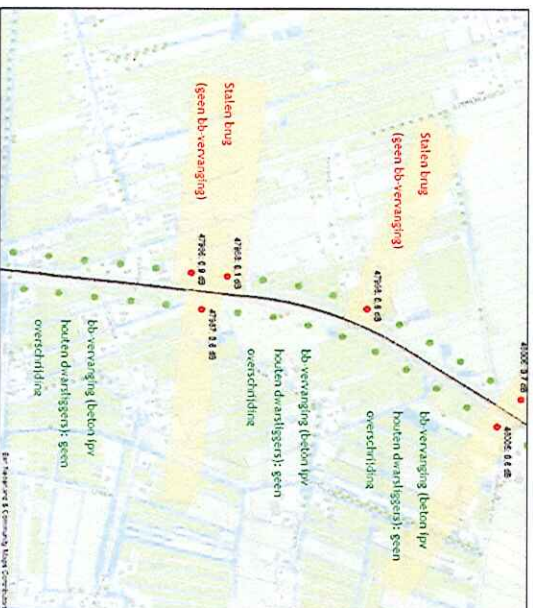


3. Bij deze locaties is het volgende van belang (van noord naar zuid):
- Ten noorden van referentiepunt 48156 is er geen tijdelijke overschrijding. De reden is hiervoor aangegeven bij punt 2c (lagere snelheid).
 - Bij de referentiepunten 48154 en 48156 is de bovenbouw niet vervangen wat resulteert in een overschrijding.
 - Dan is er een enkel punt (48152) zonder een overschrijding.
 - Vervolgens is er aan beide zijden een overschrijding. Dit betreft de westzijde van het spoor de punten 48134-48150 (even) en de oostzijde de punten 48141-48151 (oneven)). Ook hier is de bovenbouw niet vervangen wat resulteert in een overschrijding.
 - Vanaf referentiepunt 48134 naar het zuiden is de bovenbouw vervangen (overeenkomstig punt 1) en treedt geen overschrijding op.



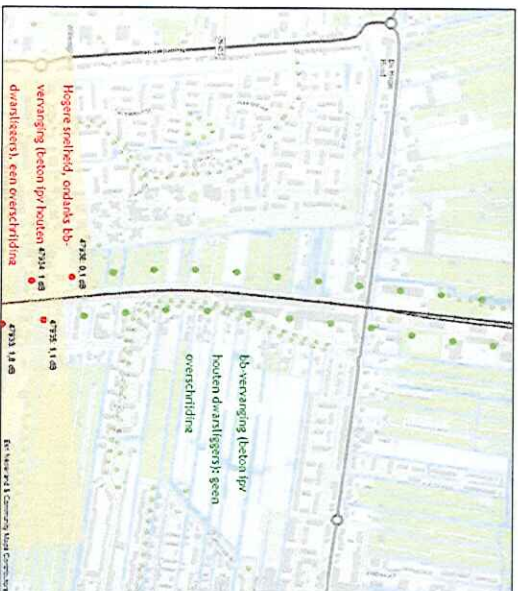


Figuur 2.1. Gemeente Alphen aan den Rijn: Baanwegsekade (bij stalen brug)

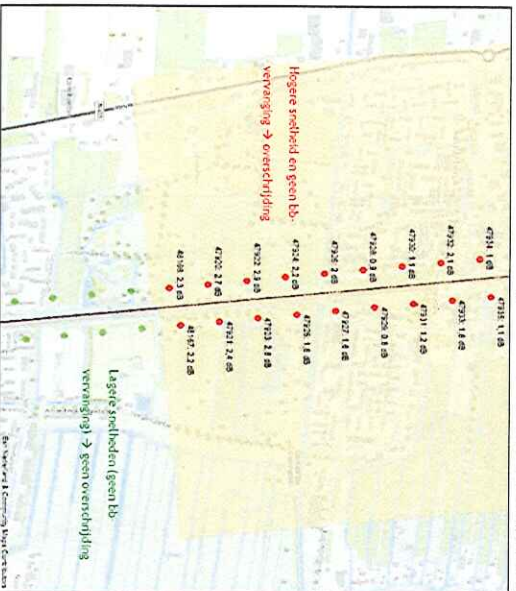


Figuur 2.2. Gemeente Alphen aan den Rijn: Kooiweg en ten noorden Paddegat (bij stalen bruggen)





Figuur 2.3. Gemeenten Waddinxveen (Gouwebos)-Alphen aan den Rijn (Wilhelmalaan), noord



Figuur 2.4. Gemeenten Waddinxveen (Gouwebos)-Alphen aan den Rijn (Wilhelmalaan), zuid





Figuur 2.7. Gemeente Waddinxveen: Zuidelijke dwarstocht (stalen brug)

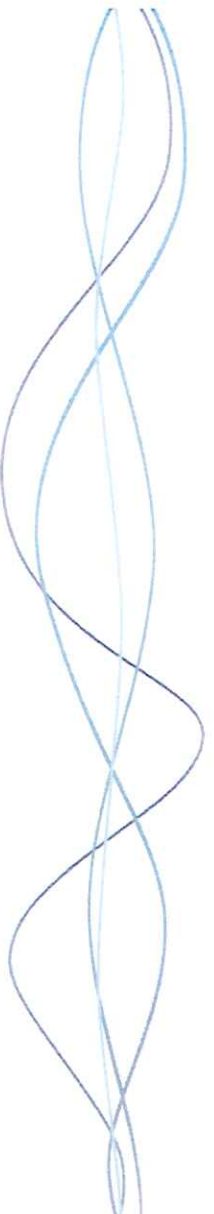


Bijlage 3. Aan te vragen ontheffingen (referentiepunten)

GPP-punt (nummer)	Geluidproductie- plafond [dB]	geluidproductie- ontheffingsperiode [dB] (incl. marge van 0,4 dB)	Verschil [dB]	Figuur in bijlage 2
47920	54,2	56,9	2,7	2,4
47921	54,0	56,4	2,4	2,4
47922	54,8	57,7	2,9	2,4
47923	54,6	57,4	2,8	2,4
47924	55,1	57,3	2,2	2,4
47925	54,9	56,5	1,6	2,4
47926	56,1	58,1	2,0	2,4
47927	55,3	56,9	1,6	2,4
47928	54,9	55,8	0,9	2,4
47929	53,3	54,1	0,8	2,4
47930	54,0	55,1	1,1	2,4
47931	52,1	53,3	1,2	2,4
47932	52,1	54,2	2,1	2,4
47933	53,5	55,3	1,8	2,4
47934	54,1	55,1	1,0	2,3
47935	53,0	54,1	1,1	2,3
47936	54,1	54,2	0,1	2,3
47986	57,9	58,8	0,9	2,2
47987	56,8	57,4	0,6	2,2
47988	56,4	56,5	0,1	2,2
47996	57,6	58,2	0,6	2,2
48005	58,3	58,9	0,6	2,1
48006	58,6	59,3	0,7	2,1
48096	58,5	59,3	0,8	2,7
48134	52,0	53,2	1,2	2,6
48136	52,0	52,9	0,9	2,6
48138	52,4	53,0	0,6	2,6
48140	54,2	54,6	0,4	2,6
48141	53,9	54,1	0,2	2,6
48142	54,1	54,9	0,8	2,6
48143	52,6	53,3	0,7	2,6
48144	54,1	55,2	1,1	2,6
48145	53,3	53,8	0,5	2,6
48146	53,2	54,3	1,1	2,6
48147	52,2	53,6	1,4	2,6



GPP-punt (nummer)	Geluidproductie- platform [dB]	geluidproductie onthetfingsperiode [dB] (incl. marge van 0,4 dB)	Verschild [dB]	Figuur in bijlage 2
48148	52,0	53,4	1,4	2,6
48149	52,0	53,3	1,3	2,6
48150	52,0	52,2	0,2	2,6
48151	52,2	52,3	0,1	2,6
48154	52,0	52,3	0,3	2,5
48156	52,2	53,3	1,1	2,5
48166	54,8	57,1	2,3	2,4
48167	54,0	56,2	2,2	2,4



Bijlage 4. Informatie planning

Van: Bouwhuis, Caris C (riso) [mailto:Caris.Bouwhuis@riso.nl]
Verzonden: woensdag 28 september 2016 7:10
Aan: Heijstie, J (Sjaak); Schouwenaar, SM (John)
CC: Smid, Bobjan JB (Nis)
Onderwerp: RE: gekuldissus uit monitoring drijl 2016

Beste Sjaak, John,

Hierbij ontvang je de bijlage van de (revisie) versie van NSR waarom we op Gouda – Alphen SGM inzetten en in Noord-Holland DDM-1. Deze argumentatie hebben jullie ook al via Bob-Jan ontvangen.

Gouda-Alphen:

Voordat de dienstregeling voor 2017 wordt vastgesteld, wordt er op Gouda-Alphen aan de Rijn standaard met 2 gekoppelde SGM 2-wagenstellen gereden. Inmiddels echter heeft NS vanwege veiligheids bezorgen de tot voorheen van september tot februari niet meer ingezet mag worden anders dan in combinatie met 1 of meerdere 3-wagenstellen SGM. In tegenstelling tot een 3-wagenstel SGM is een 2-wagenstel namelijk niet voorzien van ingebouwd remmen waardoor de kans op deoiglijden onacceptabel hoog wordt geacht als ze niet in combinatie met een 3-wagenstel worden ingezet. Dit kan tot ernstige veiligheidsproblemen leiden voor deze lijn.

- Inzet van 1 x 3-wagenstel SGM, de capaciteit van 3 bakken SGM is onvoldoende om in de spits aan de met de provincie afgesproken zitplaatskansen te kunnen voldoen
- Inzet van 1 x 3-wagenstel SGM gekoppeld aan 1 x 2-wagenstelstel, peron van Balthoorn is te kort voor deze inzet
- Inzet van 1 x 4-wagenstelstel SLT, capaciteit onvoldoende om in de spits aan de met de provincie afgesproken zitplaatskansen te kunnen voldoen
- Inzet van 1 x DDM-3 -Eloc stam, keertijd te kort om dit type materieel te kunnen keren

Het enige passende inzetalternatief voor de periode september-april is uiteindelijk inzet van 1 x E-wagenstelstel SLT. Voor de periode daarna (tot september zou NS in principe weer mogen rijden met 4 bakken SGM maar iem combineren in het NS-productiemodel (dienstregelingplanning, materieelomloop en personeelsplanning) wordt er voor gekozen om de inzet van de E-wagenstellen SLT het gehele dienstregelingjaar te handhaven.

Inzet DDM-1

Door een aantal oorzaken heeft NS in 2015 een tekort aan materieel. 1 van de maatregelen die genomen is, betreft de revisie van DDM-1 en E-loc1700. Dit oude materieel stond reeds enkele jaren aan de kant maar gaat vanaf de herfst van 2016 (EJU september 2016) weer ingezet worden. Zo voor een onderbouwing voor de oorzaken van het materieeltekort en de oplossingsrichtingen de bijgevoegde brief van NS aan Staatssecretaris Dijkema. In deze brief wordt de herfst van DDM-1 benoemd als "de terugkeer van dubbeldekkers" op pagina 2.

- DDM-1 wordt vanaf EJU sept. 2016 ingezet in stammen van 4-rijlagen DDM-1 + E-loc1700 op de volgende benzersies:
 - 14500 Enkhuizen-Amsterdam
 - 3400 Alkmaar-Amsterdam

Ez zijn 4 belangrijke redenen dat DDM-1 specifiek in deze benzersies wordt ingezet

1. Ez zijn slechts een beperkt aantal stamrijlagen in Noord-Holland waarvan de machinisten bekendheid hebben met DDM-1.
2. Ez zijn weinig optische zaken waar de Medezittend-rijdmoniteurs zijn opgeleid voor dit type materieel.
3. Deze benzersies rijden alleen in de spits zodat de bestuurders van de rijders met dit materieel met relatief lage handhaving (d.g.v. ontbreken airco, wifij) laag is.

Inzet op andere benzersies dan genoemde zou een grote opleidingsinspanning voor machinisten en sturingmoniteurs betekenen en zou impact hebben op de beschikbaarheid van rijders op de lijnen waar dan DDM-1 ingezet zou moeten worden.

Mochten jullie vragen erbij hebben of behoefte aan nadere toelichting, dan horen we dat graag

Handlijke groet,

Caris Bouwhuis



