

Conclusie nieuw Innovatieplatform Rail

# Ballastloos spoor ook kansrijk door verwachte geluideigenschappen

**Ballastloos spoor wordt steeds meer toegepast op kunstwerken en in bijzondere omstandigheden zoals bijvoorbeeld de HSL. Als er echter geen speciale aandacht aan het geluid wordt geschonken, wordt daarmee de spoorcapaciteit kleiner of er komen (nog) hogere geluidschermen. Maar er is hoop voor de toekomst met ballastloos spoor dat stiller en zelfs goedkoper lijkt te kunnen naast het bekende voordeel van het lage onderhoud.**

Deze mening is mede gebaseerd op ervaringen met de stille stalen brug (embedded rail) en andere ballastloze constructies. En ondanks het gemis aan een serieuze evaluatie en scepsis in de wandelgangen. Speciale aandacht en nadere studie is dus noodzakelijk, de moeite waard en een uitdaging voor de railexploitanten. Ballastloos spoor (BLS) wordt in andere landen, Duitsland voorop, meer toegepast dan in Nederland. Hier blijft de toepassing nog beperkt tot voornamelijk kunstwerken en de HSL-Zuid. De wensen en daarmee ook kansen voor bredere toepassing nemen echter toe door de lage onderhoudsbehoefte. Een van de hinderpalen is de geluidemissie die steeds hoger bleek dan van traditioneel ballastspoor. Met geluidschermen worden de problemen opgelost. Terwijl niemand die eigenlijk wil en oplossingen aan de bron doeltreffender en goedkoper zijn. Toch is er weinig structurele aandacht. Onder meer daarom heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat het Innovatieprogramma Geluid (IPG) ingesteld. BLS valt echter buiten de programmascoop evenals bij het Railforumproject "Verbeteren onderhoud spoor". De reden is dat het geen brede toepassingsmogelijkheden kent voor de korte termijn (2 tot 5 jaar). Toch lijkt het verstandig om op korte termijn het reeds ingezette innovatietraject met embedded rail en een nieuwe spoorstaaf, weer krachtig ter hand te nemen. Bij de aanleg van de HSL-Zuid is namelijk voor 'proven technology' gekozen (Rhedaspoor) ten koste van de veelbelovende embedded rail constructie. Hoewel de aanleg naar verwachting duurder zal blijven dan traditioneel ballastspoor is het voor druk bereden baanvakken een uitkomst door de lagere onderhoudsbehoefte. De berekende life cycle kosten zijn een stuk lager.

## Nieuw Platform

Het Innovatieplatform Rail is door de stichting Innoise in het leven geroepen. De stichting werkt, naast en aanvullend aan de bekendere Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG), aan het voorkomen en oplossen van geluidhinder

door probleemeigenaren en probleemoplossers bij elkaar te brengen. Doel van het platform is innovaties in de spoorbranche te stimuleren en te versnellen. Dit probeert Innoise te bereiken door periodiek bijeenkomsten te organiseren. En door innovatievragen expliciet te krijgen waar dan in werkgroepen aan gewerkt zal gaan worden.

Bij het platform zijn inmiddels meer dan 25 organisaties aangesloten en de eerste bijeenkomst op 22 juni bij Gastheer M+P Geluidsbeheersing en Trillingstechniek, was dan ook druk bezocht. Meer informatie: [www.innoise.nl](http://www.innoise.nl)