

Kunststof remblok doet de oren goed

door Harmen van der Werf

KAPELLE - En daar komt-ie weer langs Kapelle, de testgoederentrein van spoorwegbeheerder Prorail. "Hoor je het verschil?", vraagt woordvoerder André de Waard belangstellend. Het dringt nog niet helemaal door, maar hij heeft gelijk. Het voorste deel van de testtrein is inderdaad veel stiller dan het achterste. "Weet je wat het verschil is?", stelt De Waard zichzelf een vraag. "De remblokken. Bij de voorste goederenwagens zijn die van kunststof, bij de achterste zijn ze nog van gietijzer. Dat is het verschil.



Een geluidsmeting van de trein met stillere goederenwagens bij Kapelle; op het scherm rechts de score in decibellen. foto Dirk-Jan Gjeltema

Het enthousiasme spat er dinsdagmiddag vanaf bij De Waard. Ook Chiel Roovers, projectleider kenniscentrum spoorgeluid, is in vervoering. Hij legt de werking van de verschillende remblokken uit. "Bij gietijzeren remblokken ruwen de wielen op. Die glijden dan minder soepel over de spoorstaven. Dat geeft meer geluid. Met kunststof remblokken heb je dat niet. De wielen blijven glad, rollen soepeler over de spoorstaven."

In combinatie met raildempers en betonnen dwarsliggers behoort het baanvak bij Kapelle inmiddels tot de stilste van Nederland. In theorie, althans. De praktijk is weerbarstig. Want hoe verplicht je als Prorail alle railvervoerders tot het gebruik van kunststof in plaats van gietijzeren remblokken. De Waard en Roovers winden er geen doekjes om. Dat is niet zo'n gemakkelijk verhaal. Prorail moet elke railvervoerder toelaten op het spoor, welk materieel hij ook gebruikt.

Nieuwe goederenwagens worden in principe van kunststof remblokken voorzien. Maar er zijn in heel Europa nog 600.000 oude goederenwagens. Het duurt veertig tot vijftig jaar voordat die allemaal zijn vervangen. "We kunnen wel wat doen", geeft De Waard aan, "namelijk een bonus-malus-regeling in het leven roepen. Wie met stil materieel rijdt, krijgt korting. Wie dat niet doet, moet juist meer betalen voor het spoor. Op zo'n regeling wordt gestudeerd."

Voorzitter Peter Gruijters van de Belangenvereniging Aanwonenden Spoorlijn (BAS) juicht alle inspanningen van Prorail van harte toe. Hij heeft de resultaten dinsdag gezien. Tijd om BAS als actiegroep tegen het spoorlawaai op de Zeeuwse lijn op te heffen? Gruijters moet er niet aan denken. Hij geeft Prorail een compliment, jazeker. "Met die kunststof remblokken is een schitterende prestatie geleverd, maar we zijn er nog lang niet. Want wanneer zijn die remblokken overal ingevoerd? Subsidie op vervanging mag niet, want dat zou staatssteun zijn volgens Europa."

Komt nog bij dat sommige locomotieven enorm veel lawaai maken. De Waard heeft het zelf Over 'Russische locomotieven met duikbootmotoren'. "En die zijn niet geluidsarm." Om die te weren, kan een beloningssysteem voor stille locomotieven wellicht uitkomst bieden. BAS-voorzitter Gruijters laat zich door dit soort ideeën niet verleiden. "Wij blijven Prorail achter de vodden zitten."