

Consultatieronde Aanvullingsbesluit Geluid, 25 feb – 8 april 2019

Reactie van de Vervoerregio Amsterdam op 3 april 2019

Tot stand gekomen in EC-Rail verband, in samenwerking met de gemeente Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag alsmede de provincie Utrecht.

Nr	Onderdeel	artikel	korte beschrijving	toelichting
1	H1_Wijziging_Bkl	10.21b	als er sprake is van een andere beheerder, deze ook bij de vaststelling van de basisgeluidemissie en de monitoring betrekken	Wanneer lokaal spoor, waarvan de gemeente niet de beheerder is, door de gemeente meegenomen wordt bij het vaststellen van de waarde van de basisgeluidemissie en de vijfjaarlijkse monitoring, dan zal ook de beheerder van het lokaal spoor betrokken moeten worden. Dit omdat hij de basisgegevens levert, om betrokken te zijn bij de afweging van maatregelen en om te voorkomen dat de beheerder onverwacht maatregelen moet treffen. Verzoek is om de relatie met de definitie van beheerder uit de Wet lokaal spoor (minstens) in de artikelsgewijze Nota van Toelichting op te nemen.
2	H1_Wijziging_Bkl	3.50	als er sprake is van een andere beheerder, deze ook bij de vaststelling van de basisgeluidemissie en de monitoring betrekken	Wanneer lokaal spoor, waarvan de gemeente niet de beheerder is, door de gemeente meegenomen wordt bij het vaststellen van de waarde van de basisgeluidemissie en de vijfjaarlijkse monitoring, dan zal ook de beheerder van het lokaal spoor betrokken moeten worden. Dit omdat hij de basisgegevens levert, om betrokken te zijn bij de afweging van maatregelen en om te voorkomen dat de beheerder onverwacht maatregelen moet treffen. Verzoek is om de relatie met de definitie van beheerder uit de Wet lokaal spoor (minstens) in de artikelsgewijze Nota van Toelichting op te nemen.
3	H1_Wijziging_Bkl	3.51	als er sprake is van een andere beheerder, deze ook bij de vaststelling van de basisgeluidemissie en de monitoring betrekken	Wanneer lokaal spoor, waarvan de gemeente niet de beheerder is, door de gemeente meegenomen wordt bij het vaststellen van de waarde van de basisgeluidemissie en de vijfjaarlijkse monitoring, dan zal ook de beheerder van het lokaal spoor betrokken moeten worden. Dit omdat hij de basisgegevens levert, om betrokken te zijn bij de afweging van maatregelen en om te voorkomen dat de beheerder onverwacht maatregelen moet treffen. Verzoek is om de relatie met de definitie van beheerder uit de Wet lokaal spoor (minstens) in de artikelsgewijze Nota van Toelichting op te nemen.

4	H1_Wijziging_Bkl	5.78o1	Mogelijkheid voor wijziging maximumsnelheid, baantype, materieeltype en dinstregeling.	<p>Het is wenselijk dat bij beperkte aanpassingen in het gebruik van een lokale spoorweg eerst een toetsing kan plaatsvinden aan de geluidemissie. In de consultatieversie van het concept Abg is dat alleen voor intensiteitstoename geregeld (artikel 5.78o1 lid d). Dit is echter niet geregeld voor wijzigingen aan de spoorbaan, de snelheid, het materieel. Deze wijzigingen moeten getoetst moeten worden aan de standaardwaarde. Daarvoor is akoestisch onderzoek nodig, wat in de stedelijke omgeving een aanzienlijk omvang kan bereiken. Dat leidt, zonder dat er een dringende inhoudelijke motivatie voor is, tot een grote verhoging van de onderzoekslast ten opzichte van de huidige systematiek. Deze extra onderzoekslast kan vermeden worden met het volgende verzoek.</p> <p>Vervang in het Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet het artikel 5.78o1 door een artikel met de volgende strekking: Voor de toepassing van paragraaf 5.1.4.2a.3 wordt onder wijziging van het gebruik van een lokale spoorweg verstaan een van de volgende aanpassingen of een combinatie daarvan die leidt tot een toename van de geluidemissie met meer dan 1,5 dB:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. de vervanging van een spoorconstructie door een minder stille spoorconstructie; b. het verhogen van de maximum rijsnelheid; c. het vervangen van spoormaterieel door minder stil spoormaterieel; d. het verhogen van de treinintensiteit. <p>Toelichting: Met een emissietoets kunnen (combinaties van) aanpassingen van intensiteit en snelheid, alsmede van ander materieel en andere baanconstructie eenvoudig en doeltreffend worden getoetst zonder nadelen voor de bescherming van de omgeving. Ook onder de huidige wetgeving (Besluit geluidhinder) is geen akoestisch onderzoek nodig als de emissietoename van een voorgenomen wijziging van de spoorweg binnen de perken blijft. Dit verzoek correspondeert met de Swung-gedachte dat de infrabeheerder in staat moet worden gesteld om binnen een heldere geluidgrens zijn geluidbronnen te beheren. Pas als die grens wordt overschreden, volgt toetsing van de geluidbelasting aan de gevel.</p>
5	H1_Wijziging_Bkl	3.38	Ook een wijziging in de rekenmethode moet aangeduid worden als een herstelmogelijkheid, niet alleen bij gpp maar ook bij de gemeentelijke basisgeluidemissie.	<p>Bij wijziging van de rekenmethode kan de basisemissie verhoogd worden. In Cnossos is bijvoorbeeld het booggeluid meegenomen, in de huidige rekenmethodes niet. Invoering van iedere nieuwe rekenmethode zou normneutraal moeten gebeuren.</p>
6	H1_Wijziging_Bkl	5.78o1	Naast basisgegevens ook onderliggende gegevens openbaar vastleggen.	<p>Het is noodzakelijk dat naast de basisgeluidemissie ook de onderliggende gegevens openbaar worden vastgelegd. Bijvoorbeeld de intensiteit en snelheid van (snel)trams (en metro's) en auto's die gebundeld rijden. Daarnaast ook het baantype en voertuigtype, omdat die medebepalend zijn voor de geluidemissie Alleen dan kan de oorzaak van een overschrijding uit elkaar worden gehouden, kan er uitvoering worden gegeven aan art. 5.78o1 en is er een basis voor overleg nodig bij 10.21b, 3.50 en 3.51. Alleen dan is duidelijk wie verantwoordelijk is voor een geluidtoename. Openheid biedt bovendien meer draagvlak voor eventueel fouterstel van onderliggende gegevens.</p>

7	H1_Wijziging_Bkl		<p>Duidelijkheid verschaffen over rekening houden met leegmaterieel (overbrengingsritten)</p>	<p>Valt leeg spooormaterieel dat van en naar een opstel terrein rijdt (overbrengingsritten, "in- en uitrukken") onder het geluid van dat opstel terrein (industrielawaai) of van het spoor (verkeerslawaai)? Ons verzoek is om in het Aanvullingsbesluit op te nemen dat deze ritten van leeg spooormaterieel (trams, sneltrams, metro's) op dezelfde wijze meetellen als materieel in de dienstregeling.</p> <p>Toelichting: De omgevingswet biedt de kans om deze onduidelijkheid in de bestaande wetgeving helder te regelen. Dat kan alleen door dit expliciet te noemen, bijvoorbeeld in art 3.50:</p> <p>"Bij het bepalen van het geluid van een lokale spoorweg wordt het geluid van spooormaterieel dat van en naar opstel terreinen rijdt betrokken."</p> <p>In de toelichting kan daarbij nog worden vermeld dat hieronder ook het deel van de rit wordt meegeteld dat op het terrein zelf wordt afgelegd. Ritten die geheel binnen de grenzen van het opstel terrein worden gemaakt, worden (conform de huidige praktijk) als industrielawaai gezien.</p> <p>De keuze in dit verzoek sluit aan bij wat de omgeving ervaart. Voor de geluidbeleving van omwonenden is immers niet relevant of er wel of geen reizigers in het railvoertuig zitten. Deze keuze sluit tot op zekere hoogte aan bij die voor hoofdspoorwegen in Artikel 3.26 lid 2, "Bij het bepalen van het geluid van een hoofdspoorweg wordt het geluid van treinen op spoorwegemplacements betrokken."</p>
8	Overig		<p>Omgevingsregeling met actuele emissiekentallen, sneltrams en metro's moeten in het rekenvoorschrift wegverkeer komen.</p>	<p>In het Aanvullingsbesluit wordt er kennelijk vanuit gegaan dat de geluidemissie van sneltrams en metro's op eenvoudige wijze bij die auto's en trams kan worden opgeteld. Dit is bijvoorbeeld nodig op locaties waar sneltrams (railverkeersmethode) gebundeld rijden met gemeentelijke wegen (wegverkeer). Daar moet één basisgeluidemissie worden bepaald. De huidige rekenmethodes zijn echter niet op dezelfde leest geschoeid. Deze emissies zijn technisch niet optelbaar (appels en peren). Verzoek: breng sneltrams en metro's onder in hetzelfde rekenvoorschrift als auto's en trams. Belangrijk is dat de geactualiseerde rekenvoorschriften reeds beschikbaar zijn voordat de bovenliggende wetgeving in werking treedt. Alleen dan is het mogelijk om de basisgeluidemissie te kunnen bepalen die nodig is voor de eerste vaststelling</p>
9	Overig		<p>Omgevingsregeling met actuele emissiekentallen, sneltrams en metro's moeten in het rekenvoorschrift wegverkeer komen.</p>	<p>De vigerende rekenmethode wegverkeer voorziet niet in de emissie van de huidige tramsoorten (dat blijkt bijvoorbeeld uit onderzoek in Amsterdam en Den Haag van ruim 10 jaar geleden). De actuele emissie is 5 tot 10 dB lager dan de berekende emissie.</p> <p>Verzoek: een actualisatie van de emissiegegevens in de rekenmethode is nodig om stadstrams correct in de basisgeluidemissie te betrekken. H12</p>
10	Algemeen		<p>Losse term "spoorweg" vermijden</p>	<p>In het Aanvullingsbesluit wordt het geluid van hoofdspoorwegen, (aangewezen) lokale spoorwegen met plafonds, en lokale spoorwegen met basisgeluidemissie (al dan niet gebundeld met een verkeerweg) geregeld. In sommige artikelen wordt echter de term "spoorweg" ook los gebruikt. Daarbij is niet altijd duidelijk op welke (een of meer) van voornoemde soorten spoorwegen die betrekking heeft. Verzoek is om onduidelijkheid te vermijden door de term spoorweg niet los te gebruiken.</p>