

## Consultatie Aanvullingsbesluit Geluid OV bedrijven

<i>datum</i>	4 april 2019	<i>project</i>	HTA-Rail / MeerStedenOverleg
<i>vestiging</i>	Den Haag		Openbaarvervoerbedrijven / Geluid en Trillingen
<i>uw kenmerk</i>	--	<i>betreft</i>	Reactie MeerStedenOverleg OV bedrijven
<i>ons kenmerk</i>	M.2018.0100.00.N003	<i>versie</i>	002
<i>2e lezer/secr.</i>	LN BRA	<i>auteur</i>	ing. J.D. (Jasper) Pondman
		<i>contactpersoon</i>	ing. J.J.A. (Hans) van Leeuwen
		<i>e-mail/telefoon</i>	ln@dgm.nl/088 346 75 69

## Consultatie Omgevingswet - Aanvullingsbesluit Geluid Reactie MeerStedenOverleg OV bedrijven

### 1. Inleiding

In dit document is een reactie beschreven zoals deze is besproken op 29 maart met de leden van de Werkgroep MeerStedenOverleg Geluid en Trillingen. Dit is een overleg van de vier openbaar vervoerbedrijven in Nederland, GVB, HTM, RET en Utrecht. De reactie betreft een consultatie van het Aanvullingsbesluit Geluid.

### 2. Consultatiepunten

#### Achtergrond

De omgevingswet gaat over wettelijke waarden. Vervoersbedrijven krijgen met name te maken met klachten over niet in wetgeving verankerde geluidsbronnen, zoals booggeluid. Qua gezondheid is dat daarmee naar verwachting dan ook een belangrijker thema. Het is niet duidelijk of de omgevingswet de geluidsnormen verruimt of beperkt. Voor OV bedrijven is ruimere regelgeving een mogelijke oorzaak van meer klachten van omwonenden. Strengere regelgeving leidt tot zwaardere maatregelen.

#### Maatschappelijk belang

Het is een maatschappelijke ontwikkeling dat meer mobiliteit via het openbaar vervoer afgehandeld wordt. Door het invoeren van de basisgeluidsemisatie zijn meer procedures nodig om dat mogelijk te maken. Een afweging moet gemaakt worden om een uitzonderingsregel voor OV-bedrijven te maken in het kader van de toekomstige groei van lokaal spoor.

#### Botsproef

Grenswaarden voor geluid zijn anders dan voorheen, onduidelijk is of dit voor de OV bedrijven een verruiming of beperking is. Daardoor is niet duidelijk wat het effect is van de wijziging voor de vervoersbedrijven. Graag eerst inzicht in het effect/nieuwe belemmeringen.

#### Verschillen in beleid gemeenten

Lokaal spoor is vaak gemeentegrensoverschrijdend. Iedere gemeente krijgt de ruimte om eigen beleid vast te stellen met daarin eigen grenswaarden, passend binnen de wettelijke ruimte. Daar kunnen ook aanvullende voorwaarden aan gesteld worden. Daardoor krijgen de vervoersbedrijven bij veranderingen te maken met diverse grenswaarden. Voor de vervoersbedrijven is het wenselijk voor wegen met lokaal spoor een landelijke of regionale standaard te verankeren.

### Doelmatigheidsprincipe

Er is een behoefte aan effectief mechanisme om de doelmatigheid van maatregelen vast te kunnen stellen. De definitie van doelmatigheid ontbreekt momenteel nog. Het is niet wenselijk dit via jurisprudentie te laten ontstaan. Dat geeft voor de toekomstige situatie eerst onzekerheid.

### Rekenmethode

Het is nog onbekend op welke wijze de geluidsbelasting en de wijze waarop de geluidsemissie moet worden vastgesteld. Dit maakt de effecten op dit moment beoordelen praktisch onmogelijk.

### Trillingen

Inmiddels in SBR richtlijn B vanuit jurisprudentie vrijwel wetgeving geworden. De omgevingswet kan duidelijkheid bieden rondom het thema trillingen. Daarom is het wenselijk in relatie met het thema gezondheid deze SBR richtlijn op te nemen.

### Ondergrens

Er is in artikel 5.78n een ondergrens voor een aantal motorvoertuigen opgenomen, waaronder geen monitoring nodig is. Om meer flexibiliteit op rustige lijnen mogelijk te maken zou hiervoor ook een ondergrens gewenst zijn. In overeenkomstige lijn met de uitzondering van de 'dunne' wegen (<1000 motorvoertuigen per etmaal) lijkt het gewenst dat ook een uitzondering bij een lijnbelasting van < 250 spoorwegvoertuigen per etmaal van toepassing wordt verklaard.

### Definities voor regelgeving

Er is de wens om bij het in-/uitrukken van materieel deze ritten onderdeel uit te laten maken van de dienstregeling. Zoals dit ook voor spoorwegemplacementen is gedefinieerd.

Overbrengingsritten: noodzakelijk voor het kunnen uitvoeren van onderhoud aan materieel op een andere locatie. Behoefte aan nadere specificatie zodat een beperkt aantal ritten (circa vier ritten per nacht/etmaal) buiten beschouwing gehouden kan worden.

Tijdelijke omleidingen: hierbij neemt de intensiteit op bepaalde tracés gedurende een bekende periode toe. Dit geldt bijvoorbeeld bij werkzaamheden. Dit zou niet moeten leiden tot een wijziging van een weg en bijbehorende procedures voor geluid.