

## Bijlage I. Voorstel vragen internetconsultatie AREG (deadline 20 juli 2020)

### <Bedrijf>

### <Naam, contactgegevens>

Nr	• Vraag
1	<p><b>AREG Bijlage IVe</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Aanpassen categorisering</li></ul> <p>Omdat de huidige categorisering (7 en 10, en straks ook 13) weinig onderscheid biedt, maar er per tram of metro wel wezenlijke onderscheid is, is de verzoek om de categorisering en het toekennen van rekeneenheden aan te passen.</p>
2	<p><b>AREG Bijlage IVe</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Voorstel toepassen rekeneenheid: Is het mogelijk om in cat 13 een as als rekeneenheid te hanteren? Trams van hetzelfde type zijn tegenwoordig in allerlei configuraties, van geledingen en assen, beschikbaar en gezien de dominantie van het wiel-railcontact voor tramgeluid zou dit sterk vereenvoudigend werken voor het toewijzen van trams in een categorie en bovendien de emissieberekening nauwkeuriger maken.</li><li>• Reservering cat 13 en 14 voor trams Is het mogelijk ook cat 14 beschikbaar te stellen en te reserveren voor trams? Gezien de diversiteit in wielen en aslasten en feit dat huidig lightrail cq sneltram materieel te stil zijn voor cat 7 en te hoge aslasten hebben voor cat 10, is te voorzien dat er 1 nieuwe categorie voor trams niet voldoende zal zijn.</li><li>• Bepaling emissiekentallen cat 13 Totdat de emissiekentallen van cat 13 zijn vastgesteld, hoe worden de BGE's van trams bepaald die niet in cat 10 vallen (en dat zijn de meeste)?</li><li>• Initiatiefnemer cat13 Wie neemt het initiatief om de emissiekentallen van cat 13 te bepalen en te bepalen welke materieeltypen daar in vallen?</li><li>• Representatieve snelheid In artikel 5.2. van Bijlage VIe is aangegeven dat voor trams een lagere representatieve snelheid gehanteerd kan worden van 30km/uur. Naast voor categorie 13 verzoeken we ook voor categorie 10- Lightrail dit minimum te hanteren vanwege de vergelijkbare situatie in de stedelijke omgeving waar in trams en lightrail zich in bewegen.</li></ul>
3	<p><b>AREG Bijlage IVe</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Opnemen modificaties in 3-stappenplan</li></ul> <p>Voor materieel voor lokaal spoor zijn niet aandrijving en remsysteem bepalend voor de categorie maar type wielen, wioldempers, schortplaten etc. Kunnen deze modificaties niet worden opgenomen in het 3-stappenplan van paragraaf 1.2.2 van Bijlage IV-e?</p> <p>Voorstel categorisering type wiel:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Massief wiel;</li><li>• Wiel met wielband;</li></ul> <p>Wiel met dempers.</p>

4	<p><b>AREG Bijlage IVe</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Inzet noodzakelijk</li> </ul> <p>Voor het uitvoeren van metingen voor het materieel is additionele inzet nodig. Indien additioneel onderzoek uitgevoerd moet worden naar een passende categorisering zijn ook middelen nodig. Voor deze inzet van mensen, materieel en middelen is geen dekking. Heeft het Ministerie hiervoor een passende oplossing?</p>
5	<p><b>AREG</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Recht Provincie keuze GPP, en niet WGR</li> </ul> <p>Waarom is een provincie de enige vorm van bevoegd gezag over lokaal spoor die de keuze heeft GPP's in plaats van BGE's te gebruiken? Kunnen bijv. metropoolregio's hier niet aan toe worden gevoegd?</p>
6	<p><b>AREG Bijlage XXXa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Toeslag wissels op niet ballastbanen</li> </ul> <p>Het toepassen van een toeslag voor wissels is voor trambanen anders dan in ballast niet goed mogelijk. De toeslag is gekoppeld aan bovenbouwtype 3 (ballastspoor) en dus niet te verenigen met de meer reguliere bovenbouwtypes voor trambanen. Het is wenselijk een reservering te maken voor een wisseltoeslag bij tramspoor. Die toeslag zal overigens anders zijn dan die voor ballastspoor want niet zozeer gerelateerd aan voegen maar aan andere oorzaken van stootgeluid, het rijden op de flens e.d.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Geluidvoordeel grasbaan</li> </ul> <p>Het geluidvoordeel van (snel)trams en metro's op grasbaan of ballastspoor wordt niet geheel meegenomen in de emissie. Als wordt gekozen voor "BGE van tram en weg gezamenlijk vaststellen", betekent dat in feite dat de 'effectieve' emissie van trams in zulke situaties met circa 1,5 dB wordt overschat ten opzichte van wegverkeer (1,5 dB is het effect op de immissie in binnenstedelijke situaties met zachte bodem in enkel het brongebied in rekenmethode railverkeer voertuigcategorie 7). Dit kan leiden tot onnodige onderzoekslast bij overschrijdingen van de gezamenlijke BGE en mogelijk tot onnodige kosten voor bronmaatregelen (indien bronmaatregelen zouden worden toegepast om zulke overschrijdingen weg te nemen). Advies is om in de 'Rekenmethode voor gemiddelde geluidemissie' (Bijlage XXXa) als volgt te wijzigen. Voor ballastspoor of grasbaan wordt een aftrek van 1,5 dB toegepast op de 'deelemissie lokale spoorwegen onderdeel van de weg'. Voor de 'gemiddelde geluidemissie lokale spoorwegen geen onderdeel van de weg' is een aftrek niet relevant.)</p>
7	<p><b>AREG 3.2-1c / bijlage IVe</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Lijnvoeringsdata</li> </ul> <p>Welke nauwkeurigheid voor lijnvoeringsdata is nodig? Moet rekening gehouden worden met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zomerdienstregeling</li> <li>Met tijdelijke omleidingen</li> </ul> <p>Voorstel: geen rekening houden met tijdelijke omleidingen tot 3 maanden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hoe gaan we om met bijsturingsinfrastructuur?</li> </ul> <p>Voorstel: minimum frequentie standaard inzetten op 2/0,5/0,5 (dag/avond/nacht) komt op ca 1000 bewegingen per jaar welke niet in exploitatie zijn opgenomen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hoe om te gaan met in- en uitrukinfrastructuur?</li> </ul> <p>Voorstel: aantal bewegingen per etmaal vast stellen en delen door duur etmaal.</p>
8	<p><b>AREG Art 3.13, Bijlage IVe</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stopfractie</li> </ul> <p>Is het mogelijk de stopfractie toe te passen bij verkeerskruisingen?.</p>

- 9 **AREG Art 3.13, Bijlage IVe**
- Categorieën zijn nu onvoldoende gespecificeerd, hoe moeten constructies aan categorieën moeten worden toegewezen?
  - Kunnen categorieën bovenbouw met elementenverharding en houtwol-cementblokken worden toegevoegd.

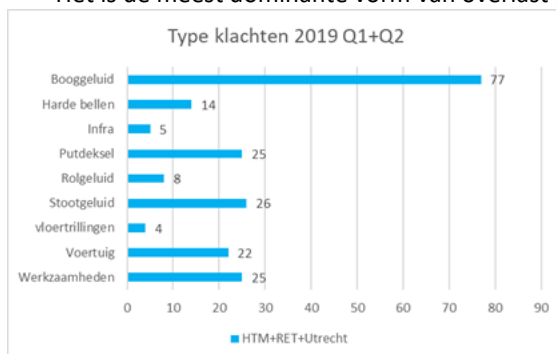
- 10 **AREG Art 3.13, Bijlage IVe**  
Kunnen de volgende categorieën worden toegevoegd?:
- Wissel met ondiepe kruisingen?
  - haakse ondiepe spookruising?
  - Lip-lassen bij bruggen en viaducten?

11 **AREG Art 3.13, Bijlage IVe / IM (5.1.5)**

Wij pleiten voor opname van booggeluid in de omgevingsregeling samengevat voor:

1. **Booggeluid geeft meeste overlast**

Het is de meest dominante vorm van overlast agv lokaalspoor



2. **Boogtoeslag in Meet- en rekenvoorschrift is betere benadering realiteit en biedt betere bescherming burgers**

Met een boogtoeslag wordt het aandachtsgebied ter plaatse van kritische geluidslocaties vergroot (de zogenaamde 55 dBA standaardwaarde).

1. Dit betekent dat bij bouwplannen in het aandachtsgebied ontwikkelaars er rekening mee kunnen houden. En nieuwe bewoners niet tot hun verrassing geconfronteerd worden met geluidsoverlast. Hieronder een plaatje met visualisatie van gemeten booggeluid waarbij de rand van de cirkel een 75 dBA-Sel waarde vertegenwoordigd. In het BGE werkt dat op eenzelfde manier en vertegenwoordigen de cirkels het aandachtsgebied.



	<p><b>3. Bestrijding booggeluid is zinvol</b>  Bestrijden van booggeluid zou moeten kunnen resulteren in lagere booggeluid categorie toeslag en dat zou resulteren in een lagere Basis Geluid Emissie zodat het interessant wordt.  Stel tramfrequentie gaat met 40% omhoog, dan ontstaat overschrijding van werkruimte en kunnen maatregelen worden overwonnen. Met booggeluid in de BGE is bestrijding booggeluid een beter alternatief dan bijvoorbeeld een constructie-wijziging.</p> <p><b>4. Voors- en tegens opnemen booggeluid</b>  Zonder opnemen van volgende infrastructuur onderdelen lopen overheden het risico voor overlast te zorgen, terwijl dit in het model niet zichtbaar wordt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bogen met booggeluid</li> <li>- Ondiepe kruisstukken</li> </ul> <p><b>Pro's – niet opnemen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Model is eenvoudiger op te zetten (geen aparte delen met boogcategorien), <ul style="list-style-type: none"> <li>o al zijn er wel veel type wissels-categorien (ProRail) die voor lokaalspoor minder relevant zijn</li> <li>o Zoals ook gevraagd wordt naar remtijden (omdat remblokken veel geluid produceren, niet relevant voor Lokaalspoor)</li> </ul> </li> <li>- Minder belemmeringen voor vastgoed-ontwikkeling. <ul style="list-style-type: none"> <li>o Het aandachtsgebied in een boog is dan gelijk aan recht spoor</li> <li>o Minder maatregelen op te nemen op de gevel indien dit blijkt uit de prognose</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Con's – niet opnemen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Booggeluid, meest dominante geluid, ontbreekt (sluit dus niet aan bij werkelijkheid)</li> <li>- Risico dat bij nieuwbouw geen maatregelen worden genomen en bewoners met overlast worden geconfronteerd</li> <li>- Bij toekomstige sanering zijn maatregelen tegen booggeluid niet interessant, omdat deze niet scoren in het model</li> </ul>
12	<p><b>AREG 3.13, Bijlage IVe</b>  We vragen om als railbeheerders betrokken te kunnen worden bij een intelligente oplossing voor boogcategorisering die recht doet aan de problematiek maar tegelijkertijd het model niet onnodig complex maakt.</p>
13	<p><b>AREG</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Is de bruidsschat al vastgesteld? Of is het onderdeel van de Aanvullingsregeling Geluid?</li> <li>• Zijn er meer wijzigingen in de bruidsschat en/of de de Bkl ten opzichte van de huidige Wet Geluidhinder?</li> </ul>
14	<p><b>AREG scheiding Industrie / BGE Spoor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leidt een gezamenlijke BGE (tram+wegverkeer) ook tot een gezamenlijke toetsing van een binnen-niveau in bestaande situaties?</li> <li>• Waar worden straks de verbindingsbogen naar de remise toe (dus net buiten de poort) aan toebedeeld?</li> <li>• Kan niet explicieter worden geregeld dat ontsluitingswegen, verbindingsbogen en verbindingen naar remises tot een bijbehorende inrichting behoren, of juist tot het exploitatiespoor?</li> </ul>