INVULINSTRUCTIE

Algemene informatie

Met dit inspreekbestand kunt u uw reactie op de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet indienen.
Gebruik 'alt + enter' voor een witregel/harde enter in een cel.

Beschrijving per kolom

Kolom B

Vul hier de naam van uw organisatie in.

Kolom C

Vul hier het nummer van de reactie in.

Kolom D

Vul hier hier in of de reactie openbaar is. U heeft de keuze uit:

* ja
* nee

Uw reactie wordt met uw naam en woonplaats, indien u daar geen bezwaar tegen heeft, openbaar gemaakt op www.internetconsultatie.nl. Als u hier wel bezwaar tegen heeft vult u in klom D 'nee' in. Als u 'nee' invult wordt, behoudens de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid op grond van de Wet openbaar bestuur, uw reactie niet openbaar gemaakt, maar wel benut voor het eventueel verbeteren van het voorstel.

Let op: In kolom D selecteer u met een drop-down menu. Ga in de cel staan en klik op het pijltje aan de rechterzijde om het menu te openen.

Kolom E

Vul hier in op welk onderdeel van de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet (Arg) u reageert. U heeft de keuze uit:

Deel_1_Omgevingsregeling
Deel_2_Bijlagen
Deel_3_Wijzing_intrekking_regelingen_overgangsrecht
Deel_4_NvT_algemeen_deel
Deel_4_NvT_artikelsgewijs
Overig

Let op: In kolom E selecteer u met een dropdown menu. Ga in de cel staan en klik op het pijltje aan de rechterzijde om het menu te openen.

Kolom F

Vul hier in op welk artikelnummer, bijlage of paragraafnummer in waarop u reageert. U heeft de keuze uit:

*de artikelen en bijlagen die het Arg toevoegt of wijzigt

Gegevens inspreker (Uw naam en organisatie)	Reactienummer	Reactie openbaar
IPO-geluid	1	ja
IPO-geluid	2	ja
IPO-geluid	3	ja
IPO-geluid	4	ja
IPO-geluid	5	ja
IPO-geluid	6	ja
IPO-geluid	7	ja

*de artikelen en bijlagen die het Arg toevoegt of wijzigt,
*de artikelsgewijze toelichting op de artikelen en bijlagen die het Arg toevoegt of wijzigt.
* de paragrafen uit het algemene deel van de NvT.

Als u in kolom E 'Overig', invult laat u kolom F leeg.

Let op: kolom F kan alleen ingevuld worden als kolom E is ingevuld. U kan het artikel- of paragraafnummer of bijlage zelf invullen, bij foute formulering vindt u de correcte vorm in het dropdown menu. Dit menu opent u door in de cel te gaan staan en op het pijltje aan de rechterzijde te klikken.

Kolom G
Vul hier de kern van uw reactie in (bij voorkeur in enkele steekwoorden).

Kolom H
Schrijf hier uw reactie.

IPO-geluid	8	ja
IPO-geluid	9	ja
IPO-geluid	10	ja
IPO-geluid	11	ja
IPO-geluid	12	ja
	13	ja
IPO-geluid	14	ja
IPO-geluid	15	ja
IPO-geluid	16	ja
IPO-geluid	17	ja
IPO-geluid	18	ja

IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid
28	27	26	25	24	23	22	21	20	19
ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja

IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid
33	32	31	30	29
ja	ja	ja	ja	ja

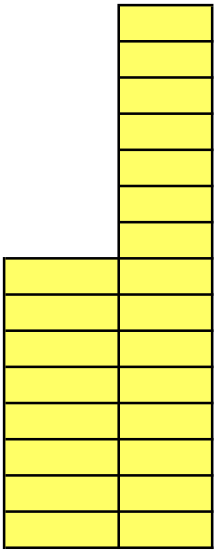
IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid
42	41	40	39	38	37	36	35	34
ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja

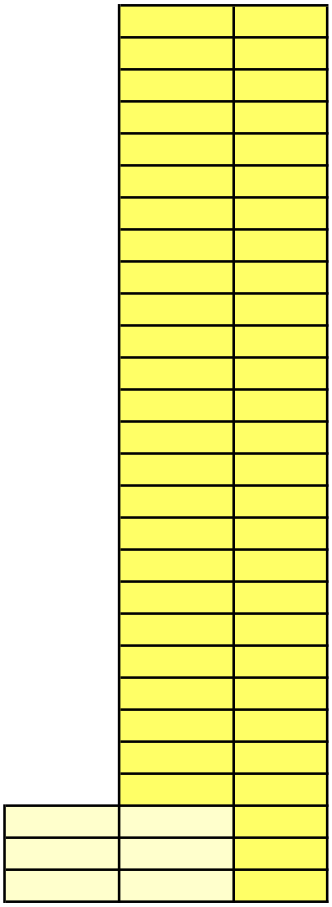
IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid	IPO-geluid
50	49	48	47	46	45	44	43
ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja

[redacted]

IPO-geluid	51	ja
IPO-gel	52	ja
IPO-geluid	53	ja
IPO-geluid	54	ja
IPO-geluid	55	ja
IPO-geluid	56	ja
IPO-geluid	57	ja
IPO-gel	58	ja

IPO-geluid	59	ja
IPO-geluid	60	ja
IPO-geluid	61	ja
IPO-geluid	62	ja
IPO-geluid	63	ja





Vul hier onderdeel van Arg in:	Vul hier in nummer van: - artikel - hoofdstuk bijlage - paragraaf algemene toelichting (hangt af van invulling kolom E)
Deel_1_Omgevingsregeling	3.1
Deel_1_Omgevingsregeling	3.3
Deel_1_Omgevingsregeling	3.5
Deel_1_Omgevingsregeling	3.7
Deel_1_Omgevingsregeling	3.7
Deel_1_Omgevingsregeling	3.9
Deel_1_Omgevingsregeling	3.11

Deel_1_Omgevingsregeling	3.11
Deel_1_Omgevingsregeling	3.11
Deel_1_Omgevingsregeling	3.11
Deel_1_Omgevingsregeling	3.11
Deel_1_Omgevingsregeling	3.15
Deel_1_Omgevingsregeling	6.4
Deel_1_Omgevingsregeling	6.4
Deel_1_Omgevingsregeling	6.4
Deel_1_Omgevingsregeling	6.8
Deel_1_Omgevingsregeling	8.25
Deel_1_Omgevingsregeling	12.71c

Deel_1_Omgevingsregeling	17.2
Deel_2_Bijlagen	II
Deel_2_Bijlagen	IVc
Deel_2_Bijlagen	IVc
Deel_2_Bijlagen	IVc
Deel_2_Bijlagen	IVc
Deel_2_Bijlagen	IVc
Deel_2_Bijlagen	IVd
Deel_2_Bijlagen	IVd
Deel_2_Bijlagen	IVd

Deel_2_Bijlagen	IVd
Deel_2_Bijlagen	IVe
Deel_2_Bijlagen	IVe
Deel_2_Bijlagen	IVe
Deel_2_Bijlagen	IVe

Deel_2_Bijlagen	IVe
Deel_2_Bijlagen	IVe
Deel_2_Bijlagen	IVf
Deel_2_Bijlagen	IVf
Deel_2_Bijlagen	IVf
Deel_2_Bijlagen	IVf
Deel_2_Bijlagen	IVf
Deel_2_Bijlagen	IVf
Deel_2_Bijlagen	IVf

Deel_2_Bijlagen	IVf
Deel_2_Bijlagen	IVf
Deel_2_Bijlagen	IVg
Deel_2_Bijlagen	IVg
Deel_2_Bijlagen	IVg
Deel_2_Bijlagen	IVg
Deel_2_Bijlagen	IVg
Deel_2_Bijlagen	IVh

Deel_2_Bijlagen	XXXa
Deel_3_Wijzing_intrekking_regelingen_ov	4.2
Deel_4_NvT_algemeen_deel	4
Deel_4_NvT_algemeen_deel	3.3 derde lid onder c
Deel_4_NvT_artikelsgewijs	3.6
Deel_4_NvT_artikelsgewijs	3.7
Deel_4_NvT_algemeen_deel	
Overig	

Overig	
Overig	
Overig	
Overig	
Overig	

Uw reactie, in enkele kernwoorden	Uw reactie
tikfout	bij lid 2 staat 'wordti' ipv 'wordt'
onduidelijkheid geluidsaandachtsgebied	artikel 3.3 geluidaandachtsgebied -> maximaal 2 km bij geen begrenzing door andere weg met GPP zie lid 2 en lid 3 voorbeelden worden gegeven. Verschil tussen eindigen en niet eindigen van de weg bij eindigen afstand van 500 meter zie de artikels gewijzigde toelichting toelichting onder deel 4. Laatste voorbeelden zijn onduidelijk en roept vragen op.
correctie wegdektype	duidelijk is dat de aftrek, in verband met het stiller worden van het verkeer, die we al veel jaren voorstaan niet is/wordt gehaald. Verschil tussen metingen en berekeningen is daardoor niet meer uit te leggen. GPP's zijn gebaseerd op de aanwezige/huidige geluidbelasting. Toekomstverwachtingen zijn niet aan de orde. Stoppen met bewoners een lagere waarde voor te schotelen. Dit doet geen recht aan de daadwerklelijk ondervonden hinder.
consistentie en wederkerigheid beleid en regelgeving	In het Aanvullingsbesluit geluid zijn regels opgenomen over de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluidniveau. In de Aanvullingsregeling geluid zijn de rekenregels uitgewerkt. De doorwerking van luchtvaartgeluid op de totale gecumuleerde geluidbelasting is door de nieuwe rekenregels aanzienlijk groter geworden. Wij bestrijden niet de aanpassingen die zijn gedaan in de rekensystematiek, noch de achterliggende overwegingen, maar het is wel goed om te beseffen dat deze nieuwe rekenregels voor luchtvaartgeluid de facto leiden tot een bouwstop in een groot gebied rondom Schiphol (veel groter dan de nu gehanteerde 20 Ke-contour) vanwege luchtvaartgeluid. Dit kan een bewuste keuze van het Rijk zijn, maar in dat geval vinden wij het niet consistent dat het Rijk regels over een aanvaardbaar geluidniveau eenzijdig oplegt aan de omgeving, maar bij de verdere ontwikkeling van Schiphol voorbij gaat aan de eigen regels en de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluidniveau niet afweegt.
gecumuleerd versus gezamenlijk	wat is het verschil tussen gecumuleerd geluid en gezamenlijk geluid
plafondcorrectiewaarde	wordt plafondcorrectiewaarde niet meegenomen
welke (representatieve) maximumsnelheden aanhouden	In bijlage IVd bij toelichting 8 mag voor representatieve snelheid de maximumsnelheid worden aangehouden. Wordt bij het aanhouden van die maximumsnelheden bij voertuigcategorie aansluiting gezocht bij snelheden volgens de tabel in HAOW rijkswegen? En voor wegen met maximumsnelheden minder dan 80 km/u voor alle voertuigcategorieen de maximumsnelheid?

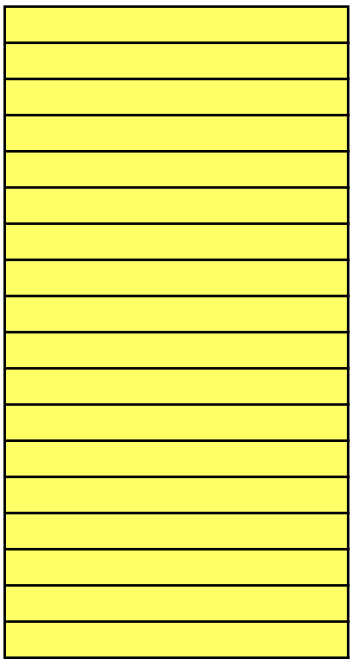
z-coördinaten bronregisterlijn, Z-waarde overbodig	De geluidbronregisterlijn wordt in de rekensoftware op 0,75 meter boven het maaiveld gelegd. Hiermee is de Z-waarde in zowel modellen zonder als - met hoogtelijnen niet nodig, TENZIJ het gaat om een brug of fly-over (in het IMG is dat ook zo vastgeslegd). Laatste is overigens alleen nodig als de brug niet als een onderliggend vlak met een eigen hoogte wordt ingevoerd. De vorige keer dat ik deze reactie plaatste was het antwoord: "*De hoogteligging van de weg is die van het maaiveld of kunstwerk er onder (dus zonder die 75 cm)* ." Ook hiermee is niet duidelijk waar de Z-waarde van de rijlijn voor dient. Daarnaast, de Z=waarde kan alleen worden gebruikt als de weg met een absolute hoogte wordt ingevoerd, terwijl dit bijna altijd relatief wordt gedaan. Dus alleen bij rijlijnen boven een brug of fly-over is het een optie (niet verplicht).
type wegdek	lid d: type wegdek volgens groepsindeling of mag ook specifiek. In het geval van gebruik van groepen. Wordt er bij acceptatie van specifieke typen aangegeven in welke groep ze behoren.
breed talud afschermend	lid e: een breed talud van de weg kan ook afschermend werken. Moet deze ook worden opgenomen (zie ook volgende opmerking).
z-coördinaat	lid c: bronregisterrijlijn in rijksdriehoekcoördinaten is moeilijk voor z-coördinaat als boven een talud gemodelleerd (rijlijn tov onderliggend object).
z-coördinaat	bronnen/objecten kunnen gemodelleerd zijn tov onderliggend object of maaiveld. Het opgeven van een z-coördinaat wordt hierdoor moeilijk.
redactie	redactie zin maakt het onduidelijk of wegen ed ook zijn uitgezonderd van activiteit of uitgezonderd van het aspect wonen
evenementen	betreft dit ook evenementen e.d.
geluid vaarwegen?	geluid vaarwegen wordt in dit artikel uitgesloten. Impliceert wel dat er geluid van vaarwegen is. Practijk leert dat er lokaal wel hinder optreedt als gevolg van vaarwegen. Rekenregels en omrekeningsfactor voor cumulatie van vaarverkeer ontbreekt.
gecumuleerd geluid bij windturbineparken	Lid 2 suggereert dat bij het inpassen van windturbines het gecumuleerd geluid moet worden berekend, terwijl het Bkl dit niet voorschrijft. Wordt hier bedoeld in de gevallen dat een windpark een relevante bijdrage levert in aandachtsgebieden van andere geluidbronnen in gevallen dat vanwege de bepalingen van het Bkl het gecumuleerde geluid moet worden bepaald? Of vanuit goede ruimtelijke ordening? En welke ondergrens voor de geluidbelasting van het windpark zou daarbij moeten gelden?
geen tekst bij c	bij 8.26 onder c staat niets, ook niets gereserveerd.
website	verwezen wordt naar een website. Krijgt deze een officiële status?

website	verwezen wordt naar een website (BSV). Krijgt deze een officiële status? Het betreft een zeer omvangrijk formulier. Per woning apart in te vullen betekent dus voor elke woning een formulier waar veel tijd in gaat zitten.Voor de saneringsopgave zijn alleen voor de provincies al ca 15.000 woningen in beeld. Dit betekent een enorme lastenverzwaring. Is hiermee rekening gehouden?
NEN normen windturbines	NEN-EN-IEC 61400-1: er wordt verwezen naar de versie van 2005, maar er is een versie van 2010 (versie 3 + amendement 1). NEN-EN-IEC 61400-22: er wordt verwezen naar een versie van 2011, maar blijkens informatie van IECRE is die per 31 augustus 2018 ingetrokken.
art. 1.3	tekstueel: er staat "g***r***indhoogtes" ipv 'gridhoogtes'
art. 2.4.1: plat model/grondlichaam als gpp-maatregel	Als grondichamen eigendom zijn van de wegbeheerder en voor afscherming zorgen maakt dit voorschrift het niet mogelijk die grondlichamen in het gpp-model te betrekken. Hiermee kan ook geen grondlichaam of verdiepte ligging als maatregel om aan de geluidproductieplafonds te voldoen worden toegepast. Het is zeer de vraag of dit de bedoeling is.
Tegenstelling in rekensystematiek stilstaande spoorvoertuigen	In tegenstelling tot in de aanvullingsregeling waarin is vermeld dat stilstaande spoorvoertuigen als industrielawaaibron moet worden, wordt bij de berekening van de aandachtsgebieden aangegeven dat bij de bepaling van het aandachtsgebied zowel de stilstaande als rijdende treinen meegenomen moeten worden. Dan is de vraag waarom de stilstaande voertuigen niet bij het aandachtsgebied van het industrieterrein hoort. Dat zou toch logische zijn. Dit is verwarrend en vraagt om een toelichting.
afronding	art. 1.3 waarom afronding op 2 decimalen terwijl overal 1 of geen decimalen worden gebruikt
hoogteligging bron	hoogteligging van de bron op een talud dus ook niet van belang
Horizontaal propagatieafstand gemeten afstand	De term *"horizontaal propagatieafstand gemeten afstand tussen"* ... wordt zonder nadere toelichting geïntroduceerd. Is er een verschil met de in RMG2012 genoemde 'horizontaal gemeten afstand tussen...'? Zo nee, dan niet moeilijker maken dan het is en omschrijving RMG2012 handhaven. Zo ja, dan verschil toelichten.
automatische telapparatuur, verzoek	in artikel 2.1 lid 3 wordt de gebruiker van automatische telapparatuur verplicht aan te tonen dat het effect op de berekende geluidbelasting niet meer bedraagt dan 0,5 dB. Omdat 99% van de gebruikte verkeersgegevens wordt verkregen door toepassing van auto telpunten is het verzoek om de verdeling van het verkeer op deze inwinning van de meest dynamische kant het verkeer af te stemmen. Door de wetgever wordt dan in de regeling de eisen aan deze tellingen vastgelegd en wordt aangetoond dat de afwijking aanvaardbaar is.
art. 2.1.2.: definitie voertuigcategorieën	2.1.2: Ondanks dat in de toelichting is vermeld dat dit is gedaan om visuele tellingen mogelijk te maken, zou een specifieke definitie van voertuigcategorieën, v.w.b. de asafstanden, wenselijk zijn (al is het maar in de toelichting), zodat die bij automatische tellingen overal hetzelfde worden geteld.

categorisering voertuigen op voertuiglengte	Geconstateerd wordt dat de voorgestelde aanvullingsregeling geluid helaas nog niet voorziet in een trendbreuk als het gaat om de verkeerstellingen bij de input van geluidsberekeningen wegverkeer. Voor het grootste deel (inschatting 95%) van de berekening van de geluidbelasting worden verkeersaantallen gebruikt die verkregen zijn met automatische tellingen. Bij deze tellingen vindt een verdeling naar voertuigcategorieën plaats op basis van de lengte van het voertuig of de aslengte. Mede gelet op het doel van de geluidproductieplafonds die nu ook worden voorgesteld voor de provinciale wegen, pleit het IPO voor een trendbreuk. WIj zouden graag zien dat de verdeling van het verkeer de voertuiglengte en aslengte wordt aan gehouden. GPP's zijn namelijk in hoofdzaak bedoeld om vat te krijgen op de toename van de geluidbelasting ten gevolge van de autonome groei van het wegverkeer. Wij constateren dat een zo nauwkeurig mogelijke opgave van de geluidbelasting zeker relevant is, maar ook de betrouwbare trendanalyse. Juist voor deze trendanalyse achten wij het van groot belang dat, eenduidig in de regeling wordt vastgelegd de manier waarop met automatische verkeerstelling een representatieve verdeling van het verkeer wordt gemeten. Met deze aanpassing willen wij dat wordt voorkomen dat door verschil in automatische tellingen een toename van de geluidbelasting van maximaal 1,0 (= 2x 0,5 dB) aanvaard moet worden in de omgeving van een weg. Dat terwijl bij de naleving van de GPP's het gaat om 1/100 dB. De volgende wijziging in het aanvullingsbesluit stellen wij daarom voor: 1. Een onderscheid te introduceren naar lengte van voertuigen en voor de berekening de bestaande geluidemissies te gebruiken die nu worden gehanteerd voor de licht, middel zwaar en zwaar. 2. Centraal te laten onderzoeken wat de afwijking is van deze voorgestelde verdeling ten opzicht van een daadwerkelijk op visuele tellingen gebaseerde verdeling van het verkeer waarbij het vigerende onderscheid wordt aangehouden. 3. Bij de evaluatie van de toepassing van stille banden bepalen of er een actualisatie mogelijk/nodig is van de geluidemissies per voertuigcategorie wanneer deze op voertuiglengte is gebaseerd.
Bepaling emissiekentallen cat 13 1.2.1	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)?
Initiatiefnemer cat13 1.2.1	Wie neemt het initiatief om de emissiekentallen van cat 13 te bepalen en te bepalen welke materieeltypes daarin vallen?
snelheid tram	Aangegeven is dat voor trams een lagere representatieve snelheid gehanteerd kan worden van 30km/uur. Naast voor categorie 13 verzoeken we ook voor categorie 10-Lightrail een minimum te hanteren, maar dan wel van 20 km/uur, vanwege de vergelijkbare situatie in de stedelijke omgeving waar in trams en lightrail zich in bewegen.
Inzet noodzakelijk	Voor het uitvoeren van metingen voor het materieel is additionele inzet nodig. Indien additioneel onderzoek uitgevoerd moet worden naar een passende categorisering zijn ook extra middelen nodig. Voor deze inzet van mensen, materieel en middelen is geen dekking. Heeft het Ministerie hiervoor een passende oplossing?

Nieuwe categorie trams 1.2.1	In Bijlage IVe van de Aanvullingsregeling is onder paragraaf 1.2.1 een nieuwe categorie 'trams' opgenomen, maar niet nader ingevuld. Hetzelfde geldt voor de bovenbouwconstructies (grasbaan en spoor in asfalt). Welke types trams betreft dit en, gelet op de voorbereidingen voor de bepalen van de basisgeluidemissie, wanneer komen die emissiekentallen beschikbaar? Komen ook nieuwe emissiekentallen voor de huidige types sneltrams en metro's beschikbaar?
Verzoek mogelijkheid voor foutherstel	Voor spoorwegen met GPP is geregeld dat met 'foutherstel' (Aanvullingsbesluit art. 3.39) op basis van de gecorrigeerde brongegevens correcte plafondwaarden kunnen worden vastgesteld. Verzoek om voor de basisgeluidemissie ook regels voor foutherstel toe te voegen om zo de mogelijkheid van foutherstel te creëren.
Tonaal geluid	In de nieuwe systematiek moet per jaargemiddeld deelbeoordelingsniveau worden bepaald of er sprake is van waarneembaar tonaal geluid of muziekgeluid binnen een groot deel van het geluidaandachtsgebied. Zo ja dan moet een straffactor worden toegepast. Onduidelijk is wanneer sprake is van een 'groot deel van het aandachtsgebied'. Ook is niet duidelijk of, als hier al sprake van is, ook bij de bepalling van GPP's van alle referentiepunten de straffactor moet worden toegepast of alleen bij de GPP's waar sprake is van waarneembaar tonaal geluid.
Minimaal aantal metingen binnen	Nu kun je volstaan met 3 metingen binnen, straks is dat een tenminste. Met een voorkeur van 5 zal dit op termijn wss middels jurisprudentie wellicht "de norm" worden en dus lastenverhogend en dus niet gewenst.
bedrijfssituatie onduidelijk	Buiten de rbs wordt aangegeven dat er uitzonderlijke bedrijfssituaties zijn.
Uitzonderlijke bedrijfssituatie onduidelijk 2	Incidentele verhogingen zoals affakkelen den andere uitzonderlijke activiteiten moeten worden meegenomen in JBS. Het lastige is dat vaak vooraf niet in te schatten is hoe vaak dit plaatsvindt. Hoe moet daar dan mee omgegaan worden. Nu worden ze veelal buiten beschouwing gelaten en in ieder geval niet meegenomen in het zoneverhaal. Verduidelijking is noodzakelijk.
Tonaal geluid	De toeslagen voor tonaal en impuls geluid worden uitsluitend toegepast op de bedrijfstoestand waarbij sprake is van duidelijk hoorbaarheid van tonaal of impuls geluid. Op bedrijfstoestanden waarbij geen sprake is van tonaal of impuls geluid wordt de toeslag niet toegepast. Toch blijkt dit in de praktijk lastig of op verschillende manieren te interpreteren. Voorstel is in ieder geval een correct voorbeeld op te nemen. In de oude Handleiding stond het op verschillende manieren uitgelegd, waardoor het bijna altijd weer voer voor discussie was. Op deze manier wordt dit niet opgelost.
Tonaal geluid IT	Bij industrieterreinenen moet ook rekening gehouden worden met de tonaal of impulscorrectie. De vraag is hoe je dit dan jaargemiddeld moet bepalen. Hier dient duidelijk aangegeven te worden hoe en op welke wijze je de tonaalcorrectie dan meeneemt. Een voorbeeld is een must. Anders is het weer op veel mogelijke manieren op te vatten
uitzondering omgevingsplanactiviteit 45 dB op 30 meter	Bij de gezoneerde industrieterreinen in hoofdstuk 5 wordt aangegeven dat bedrijven welke 45 dB(A) op 30 meter veroorzaken niet meegenomen hoeven te worden. Dit is discutabel en zal afhankelijk zijn van de ligging. Immers bij de ligging aan de rand van het gezoneerd industrieterrein kunnen een aantal van dit soort bedrijven toch akoestisch relevant worden. Het gevaar is dan dat de daadwerkelijke niveaus hoger zijn dan berekend zal worden.Klopt het dat als er niets in een omgevingsplan of omgevingsvergunning wordt opgenomen de bedrijven WEL meegenomen moeten worden. Een tussen vorm (bijvoorbeel in bepaalde gevallen wel of niet) wordt niet belicht. Is dit per gemeente / provincie vrij om in te vullen dan? Kortom, behoeft nadere toelichting.

Spoorvoertuigen	Het is duidelijk dat rijdende spoorvoertuigen niet meer meegerekend worden met industrielawaai. In een eerdere reactie werd aangegeven dat stilstaande spoorwegvoertuigen op emplacementen op een industrieterrein niet worden meegenomen bij het geluid van een industrieterrein. Verder werd gezegd: Deze geluidemissie wordt toegerekend aan de geluidbronsoort hoofdspoorweg. Het geluid van stilstaande spoorwegvoertuigen dient uitsluitend berekend te worden volgens de rekenmethodiek van bijlage IVf. Dat is dus met industrielawaai. Het is nu niet meer duidelijk welk geluid van treinen op een emplacement, gezoneerd industrieterrein, nu meegerekend moeten worden bij het geluid van het industrieterrein en welke bij spoorweglawaai. Graag toelichting.
Vergunningen bedrijven IT-terreinen	Het is duidelijk dat voor het industrieterrein zoals ook beschreven de jaargemiddelde situatie in beeld moet worden gebracht. Niet overduidelijk is dat dit nu wel of niet voor de separate bedrijven op het terrein in beeld moet worden gebracht, ofwel moet voor de bedrijven ook de jaargemiddelde situatie bepaald worden of zowel het jaargemiddelde alsmede de rbs. Uit een reactie blijkt dat dit aan het bevoegd gezag is. Het verdient dan wel aanbeveling dit als mogelijke optie ook zo aan te geven. Een discussie om dit wel of niet te doen lijkt noodzaak. Om die reden is het wellicht goed om aan te geven dat toetsing aan jbs maar ook rbs plaats kan vinden.
art. 2.1.1.: parrallelrijbanen en toe- en afritten	Volgens art. 7.10a Bkl moeten voor wegen met meer dan 1.000 mvt gemiddeld per etmaal GPP's worden vastgesteld. In voorschrift 2.1.1 van bijlage IVg is aangegeven dat voor parallelrijbanen en toe- en afritten een gescheiden bronregisterlijn moet worden aangebracht. Het verdient aanbeveling te verduidelijken of de grens van 1.000 mvt afzonderlijk geldt voor de parallelwegen en toe- en afritten, of of dit dit aantal geldt tezamen met de hoofdbaan.
art 2.4.1 correcties zijn bedoeld voor de extra hinder die in dergelijke situaties ontstaat	nu deze correctie niet wordt opgenomen wordt de extra hinder die een dergelijke situatie oplevert niet beoordeeld terwijl de direct omwonende deze overlast wel ervaren. Onder de Wgh werden deze correcties wel onderdeel van de fysieke wijziging. De burger wordt hier te kort gedaan.
z-coördinaat	art 4: wordt de hoogte niet vastgelegd middels z-coördinaat in Rijksdriehoekstelsel. Wat als maaiveld wordt aangepast
5 jaarlijkse termijn	art 5: voor provincies geldt een 5 jaarlijkse termijn
plafondcorrectiewaarde	wordt plafondcorrectiewaarde niet meegenomen
uitbreiding criterium	punten voor 'weg' gebaseerd op rijksinfra . Voor provincies en gemeenten niet hanteerbaar aangezien ook klinkers en beton nog veel gebruikt is/wordt. Waarom is hiervoor ook geen voorzet om naar DAB of SMA over te stappen

Geluidvoordeel grasbaan	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). Verzoek 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.)
Omzetten LArLT Lden	de "huidige" geluidniveaus van het industrieterrein (de Wgh) gebruikt
Meteocorrectieterm	Er wordt nu rekening gehouden met overheersende windrichting bij bepalen van Cm. De jaargemiddelde windroos verschilt echter per locatie. Van welke langjarige windroos (meteostation/periode) is uitgegaan bij het opstellen van de formule 2.16a en 2.16b? Wat de gevolgen zijn voor de bandbreedte van meteocorrectie? Onder RMG2012 lag Cm tussen 0 en 3.5 dB, welke bandbreedte wordt dit onder Arg? Een nadere toelichting op hoofdlijnen over de gevolgen van windroosafhankelijke Cm is wenselijk.
uitleg figuur 6 onduidelijk	Waarom is de afbakeningslijn van het gebied waarbinnen geluid op geluidsgevoelige gebouwen moet worden bepaald en die conform tekst loodrecht moet staan op de fictieve over 500 m doorlopende as, gekromd?
Verwijzing activiteit irt IL	Aangegeven wordt dat het begrip inrichting is veranderd in activiteit. Bij geluid moet worden uitgegaan van een reeks aan activiteiten binnen een bepaalde begrenzing. Moet dit niet toegelicht worden ergens? Door enkel het begrip activiteit te noemen hier, kan er gemakkelijk weer discussie ontstaan over wat wel of niet berekend moet worden bij een akoestisch onderzoek. Het verdient aanbeveling een link naar artikel 5.58 uit het Bkl op te nemen omdat het hier wel specifiek staat omschreven. Geluid in de Ow lijkt soweie een puzzel, zeker omdat veel zaken op andere plaatsen te vinden zijn. Zonder goede koppelingen, verwijzingen is dit zeker de eerste jaren lastenverhogend.
Omzetten LArLT Lden	Zelfde als opmerking hierboven!
Zone gelijk aan aandachtsgebied?	Aangegeven wordt dat aandachtsgebieden niet groter zijn ten opzichte van bestaande geluidzone voor grote industrieterreinen als gevolg van de verplichte rekenhoogte van 30m. Dat lijkt niet waarschijnlijk in alle gevallen. naar verwachting zou het wel eens groter, maar ook kleiner kunnen worden Veel bestaande zones rond industrieterreinen zijn bepaald op basis van een zachte bodem. De toelichting moet aangepast worden, want wat te doen als het aandachtsgebied nu wel groter of kleiner is.
Toetsing binnenniveau	Leidt een gezamenlijke BGE (tram+wegverkeer) ook tot een gezamenlijke

Leeg materieel van/naar opstelterrein	Valt leeg materieel dat van en naar een opstelterrein rijdt ("in/uitrukken") onder het geluid van dat opstelterrein (industrielawaai) of van het spoor (verkeerslawaai)? De omgevingswet biedt de kans om deze onduidelijkheid in de bestaande wetgeving helder te regelen. De voorkeur is voor spoorlawaai.
1e vaststelling GPP provincie Ambshalve?	1e vaststelling GPP hoofdinfrastructuur gebeurde ambtshalve waarvoor geen bezwaar en beroep mogelijk was. Is dat ook nu het geval voor de 1e vaststelling van GPP pronvinciale wegen?
WHO?	In de voorlopige consultatieronde werd nog verwezen naar het WHO rapport. Nu lijkt dat er helemaal uit. Wat is de reden?
Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)	Bij de beantwoording van vraag 7 wordt nog steeds gesproken over verminderde uitvoeringslasten. Dit zal wellicht zo zijn voor bedrijven en burgers, maar niet voor de diverse overheden. Sterker nog zeker de eerste jaren zal er sprake zijn van een toename! Door dit zo stellig weg te zetten zal het lastig zijn financiele middelen vrij te maken
LFG	Er wordt in het algemeen weinig aandacht besteed aan hoe om te gaan met LFG. Het verdient aanbeveling om bijvoorbeeld net als bij trillingen is gebeurd de Vercammencurve en NSG curve als standaardwaarden in te voeren. Zodat er ook meer handvaten zijn om als de bron opgespoord kan worden bedrijven / particulieren te eisen om maatregelen te treffen / bronnen te vervangen. Het wordt wel genoemd , maar krijgt iig geen prominente plaats. Eerder is als reactie hierop aangegeven dat dat in een besluit geregeld moet worden. Onduidelijk is wat voor besluit hier wordt bedoeld.