

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Datum	17 juli 2020	Telefoon	06 - 55 74 39 00
Ons kenmerk	12059/AHA	Telefax	030 - 235 77 00
Onderwerp	Internetconsultatie Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet	E-mail	adriaan.hagdorn@ns.nl

Geachte dames en heren,

I. Inleiding

N.V. Nederlandse Spoorwegen en haar dochtervennootschappen (gezamenlijk hierna aan te duiden als “NS”) namen kennis van de ontwerp-Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet (hierna: de “**Ontwerpregeling**”) die op 8 juni jl. ter consultatie is aangeboden.

Deze consultatie bestaat uit de volgende vier onderdelen:

- (i) een geconsolideerde versie van de Omgevingsregeling
- (ii) een geconsolideerde versie van de bijlagen bij de Omgevingsregeling
- (iii) de wijziging en intrekking van regelingen en het overgangsrecht en
- (iv) de toelichting bij de Ontwerpregeling.

De Ontwerpregeling vormt het sluitstuk van de nieuwe geluidwetgeving. Zoals eerder aangegeven betreft het belangrijke materie: de gebruiksmogelijkheden van het Nederlandse hoofdspoorwegnet worden mede bepaald - en beperkt - door de vigerende geluidwetgeving. Met de voorziene autonome groei van het openbaar vervoer en het grote aantal spoorwegondernemingen dat tegelijk gebruik maakt van hoofdspoorwegen, is geluid een belangrijke, capaciteitsbepalende factor. Goede geluidwet- en regelgeving is daarom onontbeerlijk voor de spoorsector. NS maakt daarom graag gebruik van de mogelijkheid om inhoudelijk te reageren op de Ontwerpregeling.

Eerder, op 8 april 2019, reageerde NS schriftelijk op het toen voorliggende concept voor het Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet. Deze eerdere zienswijze kunt u als hier (woordelijk) herhaald en ingelast beschouwen. Voor zover deze zienswijzen niet reeds tot aanpassing hebben geleid, verzoekt NS om de betreffende wet- en regelgeving hiermee alsnog in overeenstemming te brengen.

II. Reactie op de Ontwerpregeling

Ontwerpregeling is nog niet compleet

Paragraaf 7.1.7 (Activiteiten rond spoorwegen) en paragraaf 14.1.8 (Activiteit rond spoorwegen) staan als *gereserveerd* geboekt en bevatten dus nog geen inhoud.

NS verneemt graag wanneer de tekst van deze voor de spoorsector relevante bepalingen beschikbaar is en wanneer en op welke wijze NS daar op kan reageren.

Aanduiding spoorwegemplacement

In de Ontwerpregeling komen de termen “spoorwegemplacement” of “emplacement” voor. Zie o.a. de artikelen 3.2, tweede lid, 3.12 sub i en artikel 6.4 Ontwerpregeling. Zie ook pagina's 54, 162 en 242 van de geconsolideerde versie van de bijlagen bij de Omgevingsregeling.

Omwille van de uniformiteit stellen wij voor een eenduidige term te gebruiken en dus niet spoorwegemplacement en emplacement door elkaar te gebruiken.

Voorts stellen wij omwille van de rechtszekerheid voor om “spoorwegemplacement” te definiëren. In de definitie kan verwezen worden naar een in de Ontwerpregeling op te nemen kaart waarin de locaties geografisch zijn weergegeven. Deze definitie zou opgenomen kunnen worden in de bijlage I bij artikel 1.1 van de Ontwerpregeling (begripsbepalingen) en in het Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet waar het begrip spoorwegemplacement(en) ook in voorkomt (artikel 3.25, tweede lid onder a, en artikel 3.26, tweede lid.)

Geluideffecten van de nieuwe reken- en meetmethoden zijn onduidelijk

(i) De Ontwerpregeling bevat volgens de toelichting (p. 11 e.v.) voor onder meer spoorverkeer nieuwe reken- en meetmethoden die zijn gebaseerd op de meet- en rekenvoorschriften zoals – nu nog – opgenomen in de het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Deze nieuwe methoden zijn aangepast aan het nieuwe systeem zoals dat voortvloeit uit de nieuwe omgevingswet- en regelgeving. Ook zijn wijzigingen doorgevoerd die ten doel hebben om beter aan te sluiten op de systematiek van de Omgevingswet en om de meet- en rekenmethoden te actualiseren op basis van de huidige inzichten. Vervolgens vermeldt de toelichting dat het onder meer - dus kennelijk zijn dit niet de enige - om een zestal wijzigingen gaat met een hoog (geluid)technisch gehalte.

Op grond van artikel 4.1, eerste lid, worden de op het tijdstip van inwerkingtreding van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet reeds vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's) herberekend volgens de nieuwe methodiek.

NS zou graag inzicht willen hebben in de materiële effecten van deze “huidige inzichten” en van de voorgestelde wijzigingen op de geluidsproductie zoals die thans bekend en berekend is. Gaat de voorgestelde geluidregelgeving beperkingen opleggen van het treinverkeer of van (bouw)werkzaamheden en vastgoedontwikkelingen op en naast de hoofdspoorweginfrastructuur, spoorwegemplacementen daaronder begrepen? Het antwoord op deze vraag is ook van belang vanwege het (ontbreken van) overgangsrecht. Zie hierna.

(ii) Uit de systematiek van het Bkl (waaronder artikel 3.23-3.24 Bkl) en de Ontwerpregeling maken wij op dat ter bepaling van het geluid van spoorwegemplacementen, indien en voor zover deze op een industrieterrein zijn gelegen, de regels ter bepaling van het geluid van industrieterreinen (waaronder artikel 3.6 en de reken- en meetmethode in *bijlage IVf*) moeten worden gehanteerd. Graag vernemen wij van u of deze aanname correct is.

Tijdelijke regels ten aanzien van emplacements

Met het Invoeringsbesluit Omgevingswet wordt, in afwachting van nieuwe regelgeving, een tijdelijke regeling voor emplacements opgenomen in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Die regeling gaat, na inwerkingtreding van het Aanvullingsbesluit geluid, over alle gevolgen van de milieubelastende activiteit van het inwerking hebben van een emplacement, behalve geluid. Geluid van treinen op een emplacement wordt dan immers gereguleerd binnen de geluidproductieplafondsysteematiek voor het spoor.

Het is ons niet duidelijk wat er gebeurt met omgevingsvergunningen voor emplacements die nog geluidregels bevatten bij inwerkingtreding van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Is geregeld dat geluid na inwerkingtreding van het Bal en het Bkl geen onderdeel meer is van de omgevingsvergunningen voor emplacements? En is straks voor de vergunningverlener en –houder en voor derden in de omgeving duidelijk hoe het nieuwe systeem werkt?

Principe en gevolg van het overgangsrecht

Zoals gezegd worden op grond van artikel 4.1, eerste lid, de op het tijdstip van inwerkingtreding van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet reeds vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's) herberekend volgens de nieuwe methodiek. Daarbij is op grond van het vierde lid van dit artikel bepaald dat een GPP van 52,0 dB op grond van de Wet milieubeheer, bij herberekening niet lager is dan 52,0dB.

Het is NS niet duidelijk wat het principe van deze overgangsregeling is. In geval van overgangsrecht zouden bestaande geluidwaarden onder de nieuwe regeling – al dan niet tijdelijk – juist gehandhaafd moeten blijven. Hier is echter sprake van een herberekening bij inwerkingtreding van de Ontwerpregeling van de nu vaststaande GPP's die meteen tot een andere en juridisch relevante uitkomst kunnen leiden. Vanwaar deze aanpak? Deze heeft immers het tegengestelde effect van wat van een overgangsregeling mag worden verwacht.

Daarbij is het de vraag wat het operationele effect van deze overgangsregeling is. Wordt de spoorsector niet per direct opgezadeld met een potentieel operationeel risico als GPP's hierdoor per datum inwerkingtreding overschreden zouden kunnen worden? Dit lijkt ons zeer ongewenst.

Overige opmerkingen

Ten slotte hebben wij nog enige redactionele opmerkingen en vragen die u in de bijlage aantreft.

III. Tot slot

Tot zover onze - als openbaar ingediende - reactie in het kader van deze internetconsultatie.

Uiteraard zijn wij graag bereid waar nodig om deze reactie toe te lichten en daarover met u in overleg te treden.

Met vriendelijke groet,

Adriaan Hagdorn

Bedrijfsjurist

Bijlage(n) Bijlage overige opmerkingen en vragen

- Wat wordt in artikel 3.2, tweede lid, bedoeld met “stilstaande voertuigen”? In de toelichting geeft u uitsluit aan dat het gaat om treinen waarvan bepaalde technische installatie aan blijven staan die geluid produceren. Wij gaan er van uit dat het gaat om op een emplacement gedurende enige tijd opgestelde treinen die niet aan het vervoerproces deelnemen. Voorts vragen wij ons af wat geldt als met een trein (kort) wordt gerangeerd op een emplacement, wat een veel voorkomende activiteit is? Wij stellen voor de toelichting op deze bepaling aldus aan te vullen en te verduidelijken.
- Omwille van de uniformiteit adviseren wij om in artikel 3.2, tweede lid, “voertuigen” te wijzigen in het wettelijke begrip “spoorvoertuigen” (als bedoeld in de Spoorwegwet).
- Wat wordt in artikel 3.3, eerste lid, verstaan onder “de as van de spoorweg”? Hoe werkt dit bij dubbel- of vierdubbelspoor?
- Artikel 3.3, vierde lid, is onleesbaar en onbegrijpelijk. Wat wordt met deze bepaling bedoeld? Deze bepaling voldoet niet aan aanwijzing 3.3 (Duidelijkheid) van Aanwijzingen voor de regelgeving. Kan dit niet eenvoudiger en strakker geformuleerd worden?
- Dezelfde opmerking geldt voor artikel 3.3, vijfde lid: dit lid is onleesbaar en onbegrijpelijk.
- Artikel 3.3, vijfde lid, bevat een foutieve verwijzing. In dit lid wordt verwezen naar een niet bestaand sublid (“... in afwijking van het tweede lid, onder d, en het derde lid, onder d”). Artikel 3.3 kent geen tweede lid, onder d, en derde lid, onder d. Waarschijnlijk is bedoeld twee maal te verwijzen naar “onder c”.
- In artikel 3.3, vijfde lid, mist het koppelwoord “en” voor “in de situatie zonder maatregelen.”
- Wat moet in artikel 3.10 onder b worden verstaan onder “een bouwlaag”? Dat begrip is niet gedefinieerd.
- Vervang in artikel 3.12 onder i “emplacement” door “spoorwegemplacement”
- Graag in de nota van toelichting de term “railverkeer” steeds vervangen door het gangbare “spoorverkeer”.