

Reactienummer	onderdeel Areg	paragraaf	Onderwerp	Reactie
1	Bijlage VIe	1.2.1	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)?
2	Bijlage VIe	1.2.1	Initiatiefnemer cat13	Wie neemt het initiatief om de emissiekentallen van cat 13 te bepalen en te bepalen welke materieeltypes daarin vallen?
3	Bijlage VIe	5.4	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.
4	Bijlage Vie	algemeen	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?
5	Bijlage XXXa		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.)
6	Algemeen		Toetsing binnenniveau	Leidt een gezamenlijke BGE (tram+wegverkeer) ook tot een gezamenlijke toetsing van een binnen-niveau in bestaande situaties?
7			Leeg materieel	Valt leeg materieel dat van en naar een opstelrein rijdt ("in/uitrukken") onder het geluid van dat opstelrein (industrielawaai) of van het spoor (verkeerslawaai)? Toelichting: De omgevingswet biedt de kans om deze onduidelijkheid in de bestaande wetgeving helder te regelen.
8	Bijlage VIe	1.2.1	Nieuwe categorie trams	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?
9	Bijlage VIe	algemeen	Verzoek mogelijkheid voor fouterstel	Voor spoorwegen met GPP is geregeld dat met 'fouterstel' (Aanvullingsbesluit art. 3.39) op basis van de gecorrigeerde brongegevens correcte plafondwaarden kunnen worden vastgesteld. Verzoek om voor de basisgeluidemissie ook regels voor fouterstel toe te voegen om zo de mogelijkheid van fouterstel te creëren.