



JURIDISCH ADVIES KALENBERG

mr. H. Faber

Postbus 65
4190CB Geldermalsen

Uw referentie : Internetconsultatie 2016
Onze referentie : 4190CB 2016/IenM1-AG
Datum : 1 mei 2016

Aan:
Ministerie IenM
Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag

INTERNETCONSULTATIE AANVULLINGSWET GELUID

Op 22 maart 2016 is de *CONCEPTVERSIE AANVULLINGSWET GELUID* bekend gesteld ten behoeve van de internetconsultatie.¹

U verwacht dat deze aanvulling de bescherming van de burger verbetert tegen geluidhinder als gevolg van (spoor)wegverkeer en industrielawaai en dat de belangen van de beheerders van de desbetreffende (spoor)wegen en industrieterreinen ten opzichte van de omgeving beter zijn geborgd.

Met dit schrijven wil ik gaarne mijn zienswijze op de "*CONCEPTVERSIE d.d. 22 maart 2016 t.b.v. INTERNETCONSULTATIE*" doen toekomen.

In de Memorie van Toelichting bij de Aanvullingswet wordt gesproken over een normentabel, die ook al was opgenomen in de brief van 7 oktober 2015 aan de Tweede Kamer over de verschillende Aanvullingswetten.² In de toelichting bij deze tabel wordt gesproken over het verplicht toepassen van een L_{night} die 10 dB lager is dan de L_{den} bij industrielawaai:

*** Specifiek voor industrielawaai zal de dosismaat L_{den} worden gecombineerd met een aanvullende nachtnormering (L_{night}) waarmee in voorkomende gevallen het (slaap)versturende effect van volcontinuïedrijven kan worden ondervangen. Deze normen voor de nachtperiode liggen 10 dB lager dan de normen in L_{den} voor industrieterreinen.*

Met deze zienswijze wil ik bepleiten deze normering ook toe te passen op spoorweggeluid bij het van kracht worden *casu quo* het invoegen van de Aanvullingswet geluid in de Omgevingswet (2018).

¹ INTERNETCONSULTATIE AANVULLINGSWET GELUID d.d. 22 maart 2016
https://www.internetconsultatie.nl/omgevingswet_geluid/reageren/

² Kamerstukken II 2015/16, 28 663, nr. 64 en MvT Aanvullingswet Geluid, d.d. 22 maart 2016, blz 27.

De Europese richtlijn omgevingslawaai richt zich op de geluidbronnen wegverkeer, railverkeer, luchtvaart en industrie. Voor het geluid van het spoor en snelwegen hebben Rijkswaterstaat en Prorail in het kader van deze EU richtlijn eigen actieplannen opgesteld. Op dit moment vigeert het *Actieplan Spoorweggeluid 2015-2018*.

Het Actieplan omgevingslawaai voor drukbereden spoorwegen periode 2013 -2018 (d.d. 14 januari 2014) geeft aan dat in het kader van geluidssanering en spoorverbetering de komende jaren stillere spoorconstructies, geluidschermen en raildempers zullen worden geplaatst.³ Tevens geeft het huidige actieplan aan dat de geluidsbelasting wordt uitgedrukt in Lden (Lday-evening-night), de gemiddelde geluidsbelasting over een heel etmaal.

Daarnaast bestaat een aanvullende norm voor geluidsbelasting in de nacht: Lnight. Daar waar de Lden "vooral" is bedoeld voor hinder (in het algemeen) is de Lnight specifiek voor slaapverstoring, om de nachtrust extra te waarborgen omdat geluid 's nachts veel hinderlijker is dan overdag. De norm voor nachtelijke geluidsbelasting, Lnight, geldt tussen 23 uur tot 7 uur.

Echter in dit actieplan is tevens aangegeven dat de Lnight op gelijk niveau wordt gesteld als de Lden.

Ondanks dat in de Lden de nachtelijke geluidsbelasting zwaarder meegeteld wordt, staat het de railbeheerder vrij -nu de Lnight niet wordt vastgelegd als verplichte, lagere, (aanvullende norm)- om geluid van de dag/avond naar de nacht te verplaatsen, waardoor de Lden niet wordt overschreden, maar de geluidsbelasting in de nacht wel kan toenemen.

De intensiteit van het Nederlandse hoofd-spoorwegennet kan echter zeer goed worden vergeleken met een volcontinu bedrijf (industrie), waarvoor een lager Lnight (10 dB)verplicht wordt gesteld in de Aanvullingswet Geluid.

In de Aanvullingswet Geluid, noch in de Omgevingswet is overigens een definitie opgenomen van het begrip "vrijliggende spoorwegen". Wel kennen we de definitie van een hoofdspoorweg:

*Een hoofdspoorweg is volgens de Nederlandse Spoorwegwet, een "spoorweg die uitsluitend of overwegend bestemd is voor het verrichten van openbaar personenvervoer of goederenvervoer ten behoeve van internationale, nationale of regionale verbindingen" en waarvan "de Staat rechthebbende is".*⁴

³ Actieplan omgevingslawaai voor drukbereden spoorwegen periode 2013 -2018, d.d. 14 januari 2014.

⁴ Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen , artikel 1, en meer bijlage 1. (Oorspronkelijk Besluit van 20 december 2004, thans geldend van 12 maart 2015).

Ik verzoek de minister van Infrastructuur en Milieu aan te geven wat in de Aanvullingswet Geluid met de term "vrijliggende spoorwegen" wordt bedoeld en hiertoe zonnodig een (nadere) definitie op te nemen. Het verdient echter de voorkeur geen nieuwe definitie te creëren, maar aan te sluiten bij bestaande regelgeving aangaande hoofdspoorwegen.

Ik verzoek de minister van Infrastructuur en Milieu in de Aanvullingswet Geluid op te nemen dat voor hoofdspoorwegen verplicht een L_{night} wordt vastgesteld die 10 dB lager is dan de L_{den} , analoog aan de bepaling voor industriegeluid, zoals reeds voorgesteld in de Aanvullingswet Geluid.

Hoogachtend,

mr. H. Faber