



Rijksoverheid

# Beleidskompasformulier voor internetconsultatie



 **Beleidskompas**

# Wie zijn belanghebbenden en waarom?

## Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?

Decentrale overheden, (spoor)wegbeheerders, burgers die aan wegverkeerslawaaï of spoorweglawaaï worden blootgesteld, producenten van innovatieve geluidmaatregelen, projectontwikkelaars, ontwikkelaars van software voor geluidberekeningen.

- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

Expertisecentrum geluid (ECG) van het RIVM, ProRail, TNO, M+P

- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

- De producent van de innovatieve geluidmaatregel "Whiswall", 4Silence, heeft de tekortkoming in de rekenregels voor afscherming van wegverkeerslawaaï aan de orde gesteld, waarna het RIVM een onderzoek heeft gestart en een advies heeft opgesteld om de rekenregels aan te passen.
- ProRail heeft naar aanleiding van een onderzoek van TNO verzocht om treinen van het type ICNG in te delen in spoorvoertuigcategorie 9.
- M+P heeft het RIVM en het ministerie van IenW gewezen op tekortkomingen in de bestaande tabellen met coëfficiënten voor Cwegdek en de verouderingscorrectie van wegdekken in bijlage IVE van de Omgevingsregeling.
- De belangrijkste aanpassingen zijn in ambtelijk overleg met de VNG aangekondigd.
- Het Ministerie van IenW heeft ontwikkelaars van software voor geluidberekeningen geïnformeerd over de aanstaande wijzigingen, voor zover die relevant zijn voor de rekensoftware.

## 1. Wat is het probleem?

### Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?

In praktijksituaties is gebleken dat het effect van met name lage afschermende objecten langs wegen wordt onderschat, als gevolg van de relatief grote bronhoogte die voor wegen wordt aangehouden. Het RIVM heeft geadviseerd om de rekenregels voor afscherming van wegverkeerslawaaï daarom aan te passen.

Een verdere aanleiding voor deze wijzigingsregeling is de introductie van een nieuw type trein op het Nederlandse spoorwegnet, de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG). Om het geluid te kunnen berekenen van spoorlijnen waarop de ICNG wordt ingezet worden deze

treinen ingedeeld in de bestaande spoor-voertuig-categorie 9, schijf+blokgeremd hogesnelheidsmaterieel.

Ten derde is gebleken dat er bij de opname van wegdekcorrectiefactoren en coëfficiënten voor de verouderingscorrectie van wegdekken in bijlage IVe van de Omgevingsregeling fouten zijn geslopen.

Met deze wijzigingsregeling worden daarnaast enkele verduidelijkingen en redactionele verbeteringen aangebracht.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

- 1) De relatief hoge bronhoogte voor wegverkeer in relatie tot de ontwikkeling van innovatieve, lage schermmaatregelen
- 2) Inzet van nieuw spoorwegmaterieel
- 3) Menselijke fouten bij het vaststellen en implementeren van wegdekcorrectiefactoren en coëfficiënten voor de verouderingscorrectie in de Omgevingsregeling

c) Wat is de omvang van het probleem?

- 1) De aanpassing van de rekenregels voor afscherming van wegverkeerslawaai is van toepassing op alle afschermende objecten. De nieuwe rekenregels zijn echter zo opgezet dat er geen verschil is met een berekening volgens de huidige rekenregels in het geval van afschermende objecten waarvan de bovenkant in de buurt van het wegdekniveau. Hierbij gaat het in het algemeen om de rand van het grondlichaam waar een weg op ligt.  
Voor hogere afschermende objecten wordt gerekend met een verlaagde bronhoogte. Met name achter objecten die ongeveer 1 meter hoog zijn ten opzichte van het wegdekniveau kan dit tot enkele dBs extra afscherming zorgen, en daarmee tot lagere berekende geluidbelastingen op de gevels van woningen. Ook voor hogere afschermende objecten wordt de bronhoogte verlaagd, maar doordat de bronhoogte in die situaties minder kritisch is zal dat tot kleinere verschillen leiden.
- 2) De toedeling van de ICNG treinen aan een spoorvoertuigcategorie is relevant voor de trajecten waar deze trein zal worden ingezet. In eerste instantie zal dat op het traject van de HSL-Zuid (Amsterdam-Belgische grens) zijn. Op termijn zullen deze treinen ook op andere intercity-trajecten worden ingezet.
- 3) De fouten in de wegdekcorrectiefactoren van bijlage IVe Omgevingsregeling gelden voor twee wegdektypen: Akoestisch geoptimaliseerd enkellaags zeer open asfaltbeton en Akoestisch geoptimaliseerd steenmastiakasfalt (SMA). In geluidonderzoeken die vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet met een van deze wegdektypen is gerekend volgens bijlage IVe van de Omgevingsregeling dienen de berekeningen te worden aangepast.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Het beleid is dat de berekeningen een adequate weergave van de geluidssituatie opleveren.

- e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

In het belang van een goede bescherming van omwonenden tegen omgevingslawaai is het in het algemeen van belang dat het rekenvoorschrift in overeenstemming is met de nieuwste inzichten. In dat kader is het noodzakelijk dat het effect van geluidmaatregelen accuraat wordt beschreven. De onderschatting van het effect van innovatieve maatregelen kan voor een rem op de ontwikkeling en de toepassing van die maatregelen zorgen. Ook is het van belang dat de indeling van treinen in spoorvoertuigcategorieën gelijke tred houdt met de ontwikkelingen op het gebied van spoorwagematerieel. De wijzigingsregeling bevat daarnaast een aantal correcties en verduidelijkingen. Daarmee wordt geborgd dat gebruikers het rekenvoorschrift correct interpreteren.

## 2. Wat is het beoogde doel?

### Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Verstrekken van adequate milieu informatie om daarmee te kunnen zorgen voor een gezonde leefomgeving.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

SDG #3 (Gezondheid)

## 3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

### Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

N.v.t.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

N.v.t.

- c) Wat is de beleidstheorie per kansrijke beleidsoptie?

N.v.t.

## 4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

### Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

N.v.t.

- b) Welke verplichte toetsen zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten?

N.v.t.

## 5. Wat is de voorkeursoptie?

### Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

Aanpassing reken en meetvoorschriften geluid

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [Doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- Uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- Brede maatschappelijke impact?

Voor Rijkswaterstaat geldt dat de herberekening van geluidproductieplafonds, bij inwerkingtreding van de Omgevingswet, door de wijziging van de rekenregels wordt beïnvloed. Rijkswaterstaat en ontwikkelaars van de software die gebruikt wordt voor de herberekening van geluidproductieplafonds zijn daarom al in een eerder stadium van de voorgenomen wijziging op de hoogte gebracht, om tijdige herberekening te kunnen waarborgen.

De aanpassing van de spoorvoertuigcategorieën heeft geen gevolgen voor de software die gebruikt wordt voor berekening van railverkeerslawaai, omdat het om verduidelijking van de invoergegevens gaat en zodoende de rekenkern niet raakt.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

N.v.t.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

N.v.t.