

Inspraakpunten lokaal spoor Aanvullingsbesluit geluid

Onderwerp

Inspraakpunten lokaal spoor
Aanvullingsbesluit geluid

Opdrachtgever

CROW EC-Rail

contactpersoon: 5.1.2e

Datum

21 februari 2020

Kenmerk

CRW001-02-005ev

Behandeld door

5.1.2e en 5.1.2e

Doorkiesnummer

5.1.2e

E-mail

5.1.2e@dbvision.nl

Inleiding

Ter voorbereiding op de internetconsultatie voor de Aanvullingsregeling geluid (Arg) is de versie van 13 januari 2020 bestudeerd. Bij de internetconsultatie (verwacht begin maart 2020) zal een nieuwe versie verschijnen.

De Aanvullingsregeling geluid bestaat hoofdzakelijk uit technische documenten die aangeven hoe het geluid moet worden berekend. Grotendeels gaat het om bestaande regelingen, inclusief wijzigingen daarin die nodig zijn om ze te laten aansluiten bij het Aanvullingsbesluit geluid (Abg).

1 Doel

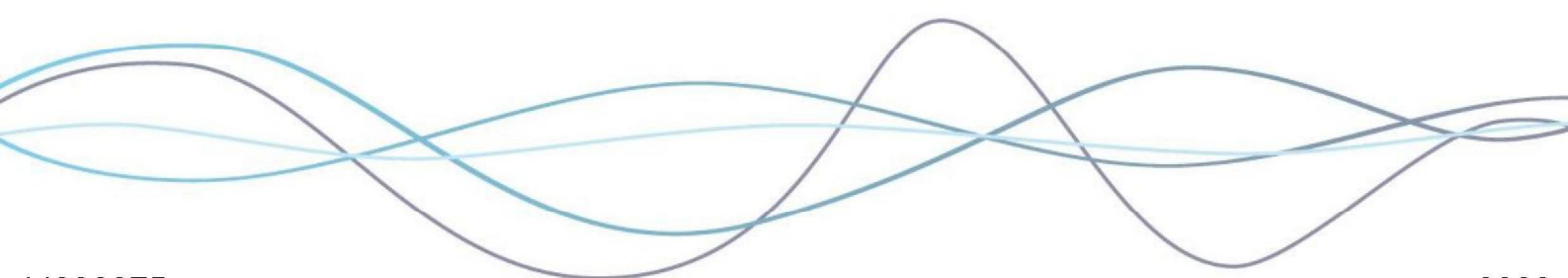
Deze memo geeft een eerste aanzet voor de formulering van inspraakpunten voor de Arg. We gaan in op onduidelijkheden en onjuistheden die relevant zijn voor het beheer van het geluid van lokale spoorwegen onder de Omgevingswet.

Om deze notitie kort te houden geven we geen uitleg over de vele technische aspecten van de Arg. De lezer wordt daarvoor verwezen naar "Aanvullingsregeling geluid - algemene toelichting_200113.docx" dat deel uitmaakt van Arg-versie 13 januari 2020. Deze memo is een voortzetting van onze notitie "Uitwerking inspraakreacties lokale spoorwegen in Aanvullingsbesluit geluid", CRW001-02-002ev, van 25 november 2019.

2 Bestaande inspraakpunten

In bijlage 2 van deze notitie zijn de punten opgenomen die eerder door EC Rail bij het Abg (Aanvullingsbesluit geluid) zijn ingebracht. We adviseren om punt 6 en 7 nu opnieuw in te brengen. Deze zijn hieronder als A en B opgenomen. In bijlage 1 van deze notitie worden vragen van provincie Utrecht uit januari 2020 besproken. Hieruit komen de inspraakpunten C, D, en F voort. Tot slot hebben wij zelf nog onduidelijkheden en onjuistheden gevonden, deels ook tijdens de workshop van RIVM op 4 februari in Den Haag.

- A. Het is noodzakelijk dat naast de basisgeluidemissie ook de onderliggende geluidbrongegevens voor de emissieberekening openbaar worden vastgelegd. Naar verluidt komen die gegevens in de Centrale Voorziening Geluidgegevens. Echter waar in het besluit of de regeling is de verplichting opgenomen om de



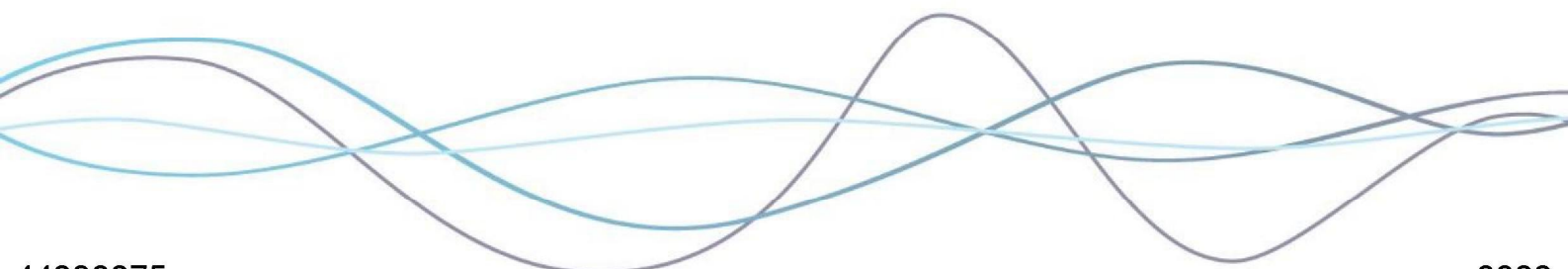
verzamelde geluidbrongegevens en basisgeluidemissie daarin daadwerkelijk op te nemen?

- B. Valt leeg spoormaterieel dat van en naar een opstelsterrein rijdt (overbrengingsritten, “in- en uitrukken”) onder het geluid van de remise (industrielawaai) of van het spoor (verkeerslawaaï)? Deze vraag hebben wij reeds bij de consultatie over het Aanvullingsbesluit ingebracht, maar ook in de Aanvullingsregeling lezen wij hierover niets. Ons verzoek is om in het besluit of de regeling op te nemen dat deze in- en uitrukritten van leeg spoormaterieel (trams, sneltrams, metro’s) op dezelfde wijze meetellen als materieel in de dienstregeling.
- C. Geldt overstandgeluid (Bijlage IVe, paragraaf 2.7) ook voor trams? Is dit nieuw?
- D. 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?
- E. De gemiddelde spoorstaafruwheid is een parameter die bepaalt hoeveel geluid railvoertuigen gemiddeld maken. Over de representatieve ruwheid van het spoornet voor trams, sneltrams en metro’s is echter weinig bekend en het lijkt onwaarschijnlijk, zeker bij spoor in asfalt of klinkers, dat deze even laag is als van hoofdspoorwegen. Het is belangrijk hiervoor representatieve waarden op te nemen in Bijlage IVe, specifiek voor trams, voor sneltrams en voor metro’s. *[Kunnen de leden van de werkgroep hier zelf voorstellen voor doen? En willen ze dat ook? Dan graag een voorstel opnemen.]*
- F. Voor spoorwegen met plafonds is geregeld dat met ‘fourtherstel’ (Aanvullingsbesluit art. 3.39) op basis van de gecorrigeerde brongegevens correcte plafondwaarden kunnen worden vastgesteld. Voor de basisgeluidemissie zijn ook regels voor fourtherstel nodig om draagvlak voor fourtherstel te creëren. Deze regels zouden in hetzelfde artikel kunnen worden opgenomen waarin ook de verplichting tot opname van de geluidbrongegevens in de Centrale Voorziening Geluidgegevens wordt geregeld, zie punt A hierboven.
- G. In geval van met de weg verweven of gebundelde lokale spoorwegen is niet geregeld hoe het geluidaandachtsgebied begrensd wordt (Aanvullingsregeling artikel 3.1 en bijlage IVc). De afstand tot het spoor hangt af van de basisgeluidemissie en van de standaardwaarde, maar die verschilt immers voor weg en rail: 53 dB resp. 55 dB.
- H. In artikel 3.7 van de Aanvullingsregeling worden regels voor gecumuleerd geluid gegeven. Hier dient expliciet aangegeven te worden dat er in geval van een met de weg verweven of gebundelde lokale spoorweg geen cumulatie van



rail en weg nodig is (m.a.w. L^*_{RL} wordt niet berekend). Immers, wanneer er in de geluidemissie geen onderscheid tussen wegverkeer en railverkeer wordt gemaakt, is dat bij de beoordeling van de gecumuleerde geluidbelasting ook niet aan de orde (en ook niet praktisch). Zie ook de Nota van Toelichting bij het Aanvullingsbesluit geluid: “Omwonenden ervaren in die situaties immers het geluid van - in hun ogen - één bundel stedelijke infrastructuur en niet van een weg en een lokale spoorweg afzonderlijk.”

- I. Voor lokale spoorwegen geeft booggeluid aanleiding tot klachten van omwonenden, maar door het ontbreken van regelgeving is een evenwichtige en aanvaardbare aanpak van booggeluid lastig. Zowel de beheerder van het lokale spoor als de omwonenden hebben baat bij heldere regels. In 2019 is aangekondigd dat booggeluid onderdeel zou gaan uitmaken van het Reken en Meetvoorschrift. De methode voor booggeluid is beschikbaar, maar helaas op het laatste moment in zijn geheel uit de Aanvullingsregeling teruggetrokken. Het is niet uit te leggen dat een hinderlijke bron van geluid straks wel in CNOSSOS zit, maar in de nationale rekenmethode buiten beschouwing blijft. Om die reden vragen de beheerders van lokale spoorwegen om het onderdeel booggeluid op te nemen in de Aanvullingsregeling (en alleen van toepassing te verklaren op lokaal spoor).



Bijlage 1 Vragen van provincie Utrecht, ingebracht bij RIVM maar door hen nog niet beantwoord.

Op deze vragen is nog geen antwoord gekomen van het RIVM. Wij hebben waar mogelijk een antwoorden gegeven. De punten die wij in de lijst inspraakpunten hebben overgenomen zijn met **geel** aangegeven.

1. Hoeveel emissie geeft een rekeneenheid en hoe verhoudt zich dat tot de emissie waar tot nu toe mee gerekend werd?

De term 'rekeneenheden' als vervanging van de term 'bakken' voor de emissie van railverkeer is in 2012 reeds in het Reken en Meetvoorschrift Geluid (Rmg 2012) vastgelegd. Dat was nodig omdat bij steeds meer spoorvoertuigen niet helder is wat als 'bak' gezien kan worden (denk aan de Urbos-tram van CAF die uit 5 of 7 korte geledingen of 'modules' bestaat). Per type spoorvoertuig moet apart gedefinieerd worden wat als 'rekeneenheid' geldt. Dat gebeurt op het moment dat zo'n nieuw spoorvoertuig op basis van emissiemetingen in een bestaande of nieuwe categorie wordt opgenomen.

De emissiekentallen uit het rekenvoorschrift hebben per definitie betrekking op 1 rekeneenheid. Voor bijvoorbeeld de (R)SG3 metro die op RandstadRail rijdt, is in de beschrijving bij categorie 7 vastgelegd dat 1 metrostel als 1 rekeneenheid telt. Hieronder is 1 metrostel (met 3 geledingen) afgebeeld.



In de Aanvullingsregeling is op dit punt overigens niets gewijzigd. Wel ontbreekt in de Aanvullingsregeling de getalswaarden voor de emissie van stadstrams (er is een categorie 13 toegevoegd, maar is nog leeg). Zie de volgende vraag.

2. Bij 1.2.1 De categorie 'trams' is niet ingevuld (categorie 13).

Goed punt voor een inspraakreactie, belangrijk om helderheid te krijgen over welke trams dit gaat (en ook over welke trams dit niet gaat). Het lijkt over stadstrams te gaan, omdat die eerder onder het voorschrift voor wegverkeer vielen.

3. Bij 1.2.1 Sneltrammaterieel is wel opgenomen (categorie 7), maar wat is dat?

Categorie 7 dateert uit de jaren 1990 en is (onder meer) gebaseerd op de toenmalige GVB-sneltrams en metro's. In 2013 is op basis van emissiemetingen van dBvision ook de (R)SG3 van RET in deze categorie ingedeeld. Het indelen van de (R)SG3 was onderdeel van het akoestisch onderzoek voor de ombouw van de Hoekse Lijn in Rotterdam, in opdracht van het projectbureau Hoekse Lijn. De aanpak voor het indelen van nieuw materieel in een bestaande categorie, of voor het aanmaken van een nieuwe categorie, is geregeld in Bijlage IVe, in paragraaf 1.2.2. Als deze vraag daarmee beantwoord is, hoeft deze niet als inspraakpunt te worden ingediend.

4. Bij 1.2.2 Als er nu nog geen emissie bekend is en de wet gaat in per 2021, hoe wordt de emissie dan bepaald en hoe komt het in de regeling?

Goed punt, ligt in het verlengde van punt 2 hierboven.

5. *Is het mogelijk om na het vaststellen van de BGE nog een wijziging aan te brengen op basis van nieuwe emissiekentallen? Kan verhoging en verlaging?*

Goed punt voor een inspraakreactie. Voor spoorwegen onder de GPP's is dit geregeld, daar is het met 'fourthrestel' (Abg art. 3.39) mogelijk om op basis van gecorrigeerde brongegevens later nog foute GPP's te corrigeren.

6. *Bij 2.5 is de berekening en de uitkomst van de emissie van kunstwerken gelijk gebleven? Zelfde vraag voor de bovenbouwconstructie.*

Ja, die is niet veranderd ten opzichte van Reken en Meetvoorschrift Geluid (Rmg 2012). Er worden blijkens paragraaf 2.2 en tabel 2.3 wel twee nieuwe bovenbouwconstructies voor (stads)trams toegevoegd: trambaan in asfalt (index bb=13) en trambaan in gras (index bb=14).

7. *Graag nog toelichting op de regeling voor emplacementen/remises. Er is overleg met Prorail. Ook met de overheden met lokaal spoor of de vervoerbedrijven of is dit niet van belang?*

Over remise's en over in- en uitrukken staat niets in de Arg of in de Abg. Dit blijft dus onduidelijk. Het punt is in 2019 bij de Abg ingebracht. **Nu opnieuw inbrengen.**

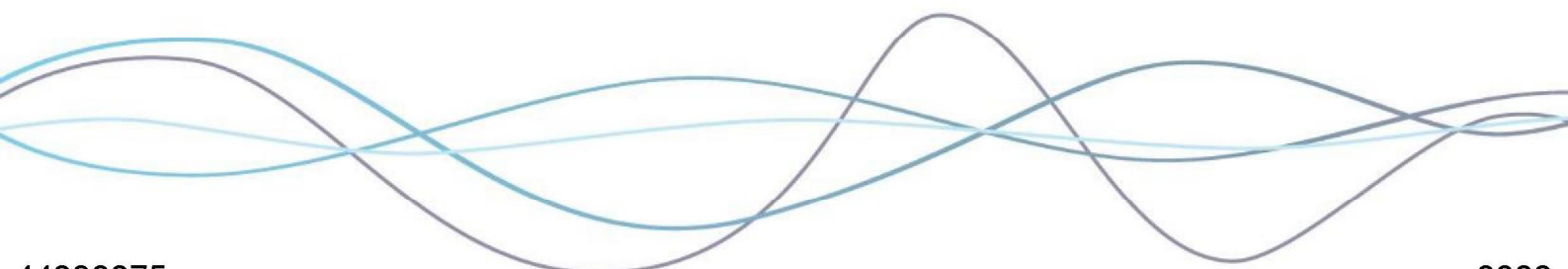
8. *Geldt het overstandgeluid ook voor trams c.a.? Is dit nieuw of werd dit al meegerekend?*

Goed punt, of hiermee al onder industrielawaai werd gerekend is ons niet bekend.

9. *In de toelichting van bijlage IVg lijkt het erop dat de gemeente de sloop van een pand dat geluidafscherming biedt aan de daar achter gelegen woningen moet compenseren. 'De gemeente is verantwoordelijk voor.' Maar dan blijkt dat wijzigingen geen invloed hebben op de berekende geluidproductie, het geluid kan toenemen. Tot op welke hoogte? Speelt de binnenwaarde hier een rol? In de algemene toelichting op de aanvullingsregeling staat dat afschermende objecten behorend bij de bron zoals deze zijn opgenomen in het geluidregister worden meegenomen bij de bepaling van het geluid (blz. 10). Dat kan dus betekenen dat er voor veel geld maatregelen worden genomen die niets bijdragen aan geluidsreductie omdat er bijv. al kantoren staan.*

Bijlage IVg gaat enkel over (spoor)wegen met geluidproductieplafonds. Bovenstaande vraag kan echter ook toepasselijk zijn voor situaties langs gemeentelijke wegen en lokale spoorwegen zonder plafonds. Die hebben een 'geluidemissie' in plaats van een geluidproductie. We beantwoorden eerst de situatie voor infra met plafonds, daarna voor infra zonder plafonds:

- Voor (spoor)wegen met plafonds geldt: als een gebouw gesloopt wordt, heeft dat geen invloed op de geluidproductie. Gebouwen staan namelijk niet als afschermend object in het geluidregister en aan de bron is niets veranderd. De sloop kan wel effect hebben op de geluidbelasting van eventuele achtergelegen woningen. (De geluidbelasting is de hoeveelheid geluid aan de gevel van een woning.) De gemeente moet op grond van Abg art. 5.78af maatregelen treffen als de binnenwaarde van de woningen als gevolg van de sloop niet voldoet



(hetzij met bronmaatregelen, hetzij met overdrachtsmaatregelen, hetzij met gevelisolatie).

- Voor (spoor)wegen zonder plafonds geldt: als een gebouw gesloopt wordt, heeft dat geen invloed op de geluidemissie. De geluidemissie hangt immers alleen af van voertuigcategorie, snelheid, intensiteiten, en wegdektype of bovenbouwconstructie. De sloop kan wel effect hebben op de geluidbelasting van eventuele achtergelegen woningen. De gemeente moet op grond van Abg art. 5.78af maatregelen treffen als de binnenwaarde van de woningen als gevolg van de sloop niet voldoet (hetzij met bronmaatregelen, hetzij met overdrachtsmaatregelen, hetzij met gevelisolatie).

In beide situaties geldt: er hoeven geen dure maatregelen te worden getroffen als kantoorpanden voor de nodige afscherming zorgen. Maatregelen hoeven alleen te worden onderzocht als er een wijziging is in de situatie die ertoe zou kunnen leiden dat de geluidbelasting van woningen toeneemt, hetzij doordat de bron meer geluid maakt, hetzij doordat er in de omgeving een wijziging plaats vindt waardoor de geluidbelasting toeneemt zonder dat de bron meer lawaai maakt. In het geval de bron is gewijzigd, is de bronbeheerder verantwoordelijk. In het geval de omgeving is gewijzigd, is de gemeente verantwoordelijk.

10. *In de toelichting van bijlage IVg wordt gesproken van een jaarlijks verslag. Afgesproken was toch een vijfjaarlijks verslag, gelijk op met de EU-rapportages?*

Bijlage IVg gaat enkel over (spoor)wegen met geluidproductieplafonds. Voor zulke infra is er een jaarlijkse rapportageplicht.



Bijlage 2 Eerdere punten van de inspraakreactie van EC Rail op het Abg (=Aanvullingsbesluit geluid)

Onderstaande punten zijn door MRDH, Vervoerregio Amsterdam en de provincie Utrecht (via het IPO) ingebracht. De afwijkende nummering van de punten van het IPO is in **blauw** weergegeven. Ook de mondelinge reactie op de punten, zoals opgetekend door 5.1.2e (e-mail 7 november 2019), is in **blauw** opgenomen. Onze conclusies zijn **geel** als we adviseren ze opnieuw in te brengen bij de consultatie voor de Arg (=Aanvullingsregeling geluid).

Nr	Onderdeel	artikel	korte beschrijving	Toelichting	uitwerking
1	H1_Wijziging_Bkl IPO-55	10.21b	als er sprake is van een andere beheerder, deze ook bij de vaststelling van de basisgeluidemissie en de monitoring betrekken	Wanneer lokaal spoor, waarvan de gemeente niet de beheerder is, door de gemeente meegenomen wordt bij het vaststellen van de waarde van de basisgeluidemissie en de vijfjaarlijkse monitoring, dan zal ook de beheerder van het lokaal spoor betrokken moeten worden. Dit omdat hij de basisgegevens levert, om betrokken te zijn bij de afweging van maatregelen en om te voorkomen dat de beheerder onverwacht maatregelen moet treffen. Verzoek is om de relatie met de definitie van beheerder uit de Wet lokaal spoor (minstens) in de artikelsgewijze Nota van Toelichting op te nemen.	Er is geen gehoor gegeven aan dit punt, niet van toepassing voor de Arg. Samenwerking is geregeld in artikel 2.2 van omgevingswet
2	H1_Wijziging_Bkl IPO-30	3.50	als er sprake is van een andere beheerder, deze ook bij de vaststelling van de basisgeluidemissie en de monitoring betrekken	Wanneer lokaal spoor, waarvan de gemeente niet de beheerder is, door de gemeente meegenomen wordt bij het vaststellen van de waarde van de basisgeluidemissie en de vijfjaarlijkse monitoring, dan zal ook de beheerder van het lokaal spoor betrokken moeten worden. Dit omdat hij de basisgegevens levert, om betrokken te zijn bij de afweging van maatregelen en om te voorkomen dat de beheerder onverwacht maatregelen moet treffen. Verzoek is om de relatie met de definitie van beheerder uit de Wet lokaal spoor (minstens) in de artikelsgewijze Nota van Toelichting op te nemen.	Er is geen gehoor gegeven aan dit punt, niet van toepassing voor de Arg. Samenwerking is geregeld in artikel 2.2 van omgevingswet
3	H1_Wijziging_Bkl IPO-31	3.51	als er sprake is van een andere beheerder, deze ook bij de vaststelling van de basisgeluidemissie en de monitoring betrekken	Wanneer lokaal spoor, waarvan de gemeente niet de beheerder is, door de gemeente meegenomen wordt bij het vaststellen van de waarde van de basisgeluidemissie en de vijfjaarlijkse monitoring, dan zal ook de beheerder van het lokaal spoor betrokken moeten worden. Dit omdat hij de basisgegevens levert, om betrokken te zijn bij de afweging van maatregelen en om te voorkomen dat de beheerder onverwacht maatregelen moet treffen. Verzoek is om de relatie met de definitie van beheerder uit de Wet lokaal spoor (minstens) in de artikelsgewijze Nota van Toelichting op te nemen.	Er is geen gehoor gegeven aan dit punt, niet van toepassing voor de Arg. Samenwerking is geregeld in artikel 2.2 van omgevingswet

Nr	Onderdeel	artikel	korte beschrijving	Toelichting	uitwerking
4	H1_Wijziging_Bkl IPO-42	5.78o1	Mogelijkheid voor wijziging maximumsnelheid, baantype, materieeltype en dienstregeling.	Het is wenselijk dat bij beperkte aanpassingen in het gebruik van een lokale spoorweg eerst een toetsing kan plaatsvinden aan de geluidemissie. In de consultatieversie van het concept Abg is dat alleen voor intensiteitstoenames geregeld (artikel 5.78o1 lid d). Dit is echter niet geregeld voor wijzigingen aan de spoorbaan, de snelheid, het materieel. Deze wijzigingen moeten getoetst moeten worden aan de standaardwaarde. Daarvoor is akoestisch onderzoek nodig, wat in de stedelijke omgeving een aanzienlijk omvang kan bereiken. Dat leidt, zonder dat er een dringende inhoudelijke motivatie voor is, tot een grote verhoging van de onderzoekslast ten opzichte van de huidige systematiek. Deze extra onderzoekslast kan vermeden worden met het volgende verzoek. Vervang in het Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet het artikel 5.78o1 door een artikel met de volgende strekking: Voor de toepassing van paragraaf 5.1.4.2a.3 wordt onder wijziging van het gebruik van een lokale spoorweg verstaan een van de volgende aanpassingen of een combinatie daarvan die leidt tot een toename van de geluidemissie met meer dan 1,5 dB: a. de vervanging van een spoorconstructie door een minder stille spoorconstructie; b. het verhogen van de maximum rijsnelheid; c. het vervangen van spoormaterieel door minder stil spoormaterieel; d. het verhogen van de treinintensiteit. Toelichting: Met een emissietoets kunnen (combinaties van) aanpassingen van intensiteit en snelheid, alsmede van ander materieel en andere baanconstructie eenvoudig en doeltreffend worden getoetst zonder nadelen voor de bescherming van de omgeving. Ook onder de huidige wetgeving (Besluit geluidhinder) is geen akoestisch onderzoek nodig als de emissietoename van een voorgenomen wijziging van de spoorweg binnen de perken blijft. Dit verzoek correspondeert met de Swung-gedachte dat de infrabeheerder in staat moet worden gesteld om binnen een heldere geluidgrens zijn geluidbronnen te beheren. Pas als die grens wordt overschreden, volgt toetsing van de geluidbelasting aan de gevel.	Dit verzoek is verwerkt in artikel 5.78k en 5.78j. Artikel 5.78k stelt dat er <u>geen sprake is van wijziging van het gebruik van een lokale spoorweg</u> zolang de geluidemissie met niet meer dan 1,5 dB toeneemt als gevolg van a. het verhogen van de maximum rijsnelheid; b. het vervangen van spoormaterieel door minder stil spoormaterieel; of c. het verhogen van de treinintensiteit. Dit betreft zaken die kunnen veranderen in dienstregeling. Als het geluid daardoor niet te veel toeneemt, zijn er geen directe consequenties. Pas bij de monitoring wordt gekeken of alle wijzigingen van het gebruik, van de voorgaande vijf jaar samen, tot meer dan 1,5 dB toename van de basisgeluidemissie leiden. Artikel 5.78j gaat over fysieke wijzigingen van de baan, als gevolg waarvan het geluid kan toenemen. Het vervangen van een spoorconstructie door een minder stille spoorconstructie is nu in dit artikel opgenomen. Als zo'n vervanging van de spoorconstructie speelt, is wel actie nodig. <u>Artikel toetsing aan standaardwaarden is in voorhangversie aangevuld met vereiste dat geen verslechtering mag optreden. Vervangen spoorconstructie (fysieke wijziging) staat nu in apart wijzigingsartikel (5.78j tweede lid).</u>

Nr	Onderdeel	artikel	korte beschrijving	Toelichting	uitwerking
5	H1_Wijziging_Bkl IPO-26	3.38	Ook een wijziging in de rekenmethode moet aangeduid worden als een herstelkans, niet alleen bij gpp maar ook bij de gemeentelijke basisgeluidemissie.	Bij wijziging van de rekenmethode kan de basisemissie verhoogd worden. In Cnossos is bijvoorbeeld het booggeluid meegenomen, in de huidige rekenmethodes niet. Invoering van iedere nieuwe rekenmethode zou normneutraal moeten gebeuren.	Actie: Nuttige toevoeging. Wordt opgepakt. Hierover staat niets in Arg versie 13-1-2020. Overigens zien we geen aanleiding om dit punt (opnieuw) in te brengen, omdat het voor zich spreekt dat als de methode waarmee de (actuele) geluidemissie wordt berekend verandert, ook de berekening van de basisgeluidemissie over moet worden gedaan. Advies: punt niet opnieuw inbrengen.
6	H1_Wijziging_Bkl IPO-43	5.78o1	Naast basisgegevens ook onderliggende gegevens openbaar vastleggen.	Het is noodzakelijk dat naast de basisgeluidemissie ook de onderliggende gegevens openbaar worden vastgelegd. Bijvoorbeeld de intensiteit en snelheid van (snel)trams (en metro's) en auto's die gebundeld rijden. Daarnaast ook het baantype en voertuigtype, omdat die medebepalend zijn voor de geluidemissie. Alleen dan kan de oorzaak van een overschrijding uit elkaar worden gehouden, kan er uitvoering worden gegeven aan art. 5.78o1 en is er een basis voor overleg nodig bij 10.21b, 3.50 en 3.51. Alleen dan is duidelijk wie verantwoordelijk is voor een geluidtoename. Openheid biedt bovendien meer draagvlak voor eventueel foutherstel van onderliggende gegevens.	Aparte monitoring van basisgegevens is inderdaad bedoeling. Actie: Wordt aangepast/verduidelijkt. Hierover staat niets in Arg versie 13-1-2020. Advies: punt opnieuw inbrengen. Daarbij dit toevoegen: artikel 3.1 lid 3 vereist dat er onderliggende gegevens beschikbaar zijn voor de basisgeluidemissie, maar waar zijn die (openbaar) beschikbaar?
7	H1_Wijziging_Bkl IPO-70		Duidelijkheid verschaffen over rekening houden met leegmaterieel (overbrengingsritten)	Valt leeg spoormaterieel dat van en naar een opstelrein rijdt (overbrengingsritten, "in- en uitrukken") onder het geluid van dat opstelrein (industrialawaai) of van het spoor (verkeerslawai)? Ons verzoek is om in het Aanvullingsbesluit op te nemen dat deze ritten van leeg spoormaterieel (trams, sneltrams, metro's) op dezelfde wijze meetellen als materieel in de dienstregeling. Toelichting: De omgevingswet biedt de kans om deze onduidelijkheid in de bestaande wetgeving helder te regelen. Dat kan alleen door dit expliciet te noemen, bijvoorbeeld in art 3.50: "Bij het bepalen van het geluid van een lokale spoorweg wordt het geluid van spoormaterieel dat van en naar opstelreinen rijdt betrokken." In de toelichting kan daarbij nog worden vermeld dat hieronder ook het deel van de rit wordt meegeteld dat op het terrein zelf wordt afgelegd. Ritten die geheel binnen de grenzen van het opstelrein worden gemaakt, worden (conform de huidige praktijk) als industrialawaai gezien. De keuze in dit verzoek sluit aan bij wat de omgeving ervaart. Voor de geluidbeleving van omwonenden is immers niet relevant of er wel of geen reizigers in het railvoertuig zitten. Deze keuze sluit tot op zekere hoogte aan bij die voor hoofdspoorwegen in Artikel 3.26 lid 2, "Bij het bepalen van het geluid van een hoofdspoorweg wordt het geluid van treinen op spoorwegemplacementen betrokken."	Valt onder geluid spoor en niet onder industrie. Zie toelichting ABG-voorhang. Dit punt is niet verwerkt. Het voormalige Abg artikel 3.50, waarin verwerking logisch was, is hernoemd tot artikel 3.25 en daarin is dit punt niet verwerkt. Ook in de Nota van Toelichting (algemeen en artikelsgewijs) is geen uitleg aangetroffen (zoekend op de woorden 'opstelrein', 'remise', 'lokale spoorweg(en)', '(snel)tram'). Advies: punt opnieuw inbrengen.

Nr	Onderdeel	artikel	korte beschrijving	Toelichting	uitwerking
8	Overig IPO-64		Omgevingsregeling met actuele emissiekentallen, sneltrams en metro's moeten in het rekenvoorschrift wegverkeer komen.	In het Aanvullingsbesluit wordt er kennelijk vanuit gegaan dat de geluidemissie van sneltrams en metro's op eenvoudige wijze bij die auto's en trams kan worden opgeteld. Dit is bijvoorbeeld nodig op locaties waar sneltrams (railverkeersmethode) gebundeld rijden met gemeentelijke wegen (wegverkeer). Daar moet één basisgeluidemissie worden bepaald. De huidige rekenmethodes zijn echter niet op dezelfde leest geschoeid. Deze emissies zijn technisch niet optelbaar (appels en peren). Verzoek: breng sneltrams en metro's onder in hetzelfde rekenvoorschrift als auto's en trams. Belangrijk is dat de geactualiseerde rekenvoorschriften reeds beschikbaar zijn voordat de bovenliggende wetgeving in werking treedt. Alleen dan is het mogelijk om de basisgeluidemissie te kunnen bepalen die nodig is voor de eerste vaststelling	Punt voor Aanvullingsregeling. Is afgehandeld in Arg versie 1-13-2020. (Stads)trams worden in rekenvoorschrift railverkeer ondergebracht (bijlageIVe). Vervolgens wordt in bijlageIVh geregeld hoe je de emissie van trams en sneltrams/metro's bij de emissie van wegverkeer kunt optellen. Advies: punt niet opnieuw inbrengen.
9	Overig IPO-65		Omgevingsregeling met actuele emissiekentallen, sneltrams en metro's moeten in het rekenvoorschrift wegverkeer komen.	De vigerende rekenmethode wegverkeer voorziet niet in de emissie van de huidige tramsoorten (dat blijkt bijvoorbeeld uit onderzoek in Amsterdam en Den Haag van ruim 10 jaar geleden). De actuele emissie is 5 tot 10 dB lager dan de berekende emissie. Verzoek: een actualisatie van de emissiegegevens in de rekenmethode is nodig om stadstrams correct in de basisgeluidemissie te betrekken.	Punt voor Aanvullingsregeling. Is inderdaad voorzien in Arg (bijlageIVe), maar nog niet concreet ingevuld: er komt een categorie 13 voor (stads)trams in BijlageIVe. Maar de getallen zijn nog niet gemeten, want de tabel voor trams is nog leeg. Advies: dit punt niet op deze wijze opnieuw inbrengen, er is een ander punt beschreven in de memo dat hierover gaat.
10	Algemeen (niet bij IPO)		Losse term "spoorweg" vermijden	In het Aanvullingsbesluit wordt het geluid van hoofdspoorwegen, (aangewezen) lokale spoorwegen met plafonds, en lokale spoorwegen met basisgeluidemissie (al dan niet gebundeld met een verkeerweg) geregeld. In sommige artikelen wordt echter de term "spoorweg" ook los gebruikt. Daarbij is niet altijd duidelijk op welke (een of meer) van voornoemde soorten spoorwegen die betrekking heeft. Verzoek is om onduidelijkheid te vermijden door de term spoorweg niet los te gebruiken.	Dit punt is niet verwerkt. Losse termen 'spoorweg' staan er nog steeds veelvuldig in. Enkel uit de context kan dan blijken om welk type spoorweg het gaat. Dit punt hoort bij het Abg en past niet voor de Arg.