

HET BGS TREEDT BEGIN 1987 IN WERKING

EEN VRAAGGESPREK MET IR. M. VAN DEN BERG*

Vraag

Is het eigenlijk niet wat vreemd, een speciale wet voor wat eigenlijk een staatsonderneming is?

Antwoord

Alvorens te besluiten het soort regeling te ontwerpen zoals nu voorligt zijn vier modellen onderzocht.

1. Geen regeling, maar een "convenant"; afspreken dus met Verkeer en Waterstaat en NS over het te voeren beleid op geluidgebied.
2. Het volledig van overeenkomstige toepassing verklaren van het hoofdstuk industrielawaai.
3. Het van overeenkomstige toepassing verklaren van het hoofdstuk wegverkeerslawaaai.
4. Een "uitgekleed" wegverkeerslawaaai model.

De eerste mogelijkheid viel al snel af wegens het lage democratische gehalte en omdat de woningbouwactiviteiten hiermee niet te regelen zijn.

De tweede mogelijkheid viel af omdat de normstelling het spoorwegverkeer wel erg drastisch zou beperken.

Van de derde mogelijkheid is afgezien omdat de complexiteit van het hoofdstuk "Bestaande situaties" in geen verhouding staat met het relatief geringe aantal saneringsgevallen (zo'n 30.000 woningen ondervinden een geluidbelasting van meer dan 65 dB(A), tegen het 10voudige daarvan bij wegverkeer).

Vraag

Gezien de rest van de Wgh komen er in het BGS een hele reeks "vreemde" getallen voor: 57, 62, 67, 73, 37 dB(A)? Zijn deze getallen gebaseerd op onderzoek?

Antwoord

Aan de normstelling van het BGS liggen zowel onderzoek ten grondslag zowel als een intensieve discussie met de direct betrokkenen uit de sfeer van de transportbedrijven en volkshuisvesting. Zoals ook bij wegverkeer zijn uit de hierop volgende po-

* Ir. M. van den Berg is beleidsmedewerker van de directie Geluid, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

litieke afweging tot normen besloten die misschien niet die waarden hebben die uit oogpunt van volksgezondheid wenselijk zouden zijn.

Vraag

In afwijking van de rest van de Wgh is het BGS gebaseerd op een kaart, waarop ook de zonebreedten zijn aangegeven. Hoe is dit idee eigenlijk tot stand gekomen.

Antwoord

Tja, eigenlijk vanuit de onmacht het in de titel van hoofdstuk VII van de Wgh genoemde onderscheid tussen "spoor, tram en metro" in een sluitende definitie te gieten.

De eerste gedachte is uiteraard om als definitie te nemen "strook grond of kunstwerk, bestemd of ingericht voor de geleiding van voertuigen". Vanaf het begin was echter al duidelijk dat allerlei tramlijnen, museumlijnen (zoals Hoorn-Medemblik) en achtbanen niet gezoneerd behoeften te worden.

Uit het "oriënterend onderzoek" van TNO (niet gepubliceerd) was echter duidelijk geworden dat metro's en treinen even hinderlijk beoordeeld werden.

Tussen metro's en trams is echter een diffuus overgangsgebied van sneltrams (die eigenlijk metro's zijn) en semi metro's die eigenlijk trams zijn. Het idee ontstond al snel om een "positieve lijst" te maken van spoorwegen die dan wel onder het besluit moesten vallen.

En aangezien het uitgangsmateriaal hiervoor de spoorwegkaart van Nederland is, kwam de kaart al snel op de proppen.

Vraag

Ook de zonebreedte is op de kaart aangegeven. Hoe komt die eigenlijk tot stand. Net als bij wegverkeer op het aantal sporen?

Antwoord

Nee, daarvoor zijn de verschillen tussen de tweesporige trajecten te groot. Het zou te ver gaan om b.v. Eindhoven-Boxtel waar 's nachts meer dan 100 goederen wagons per uur voorbij denderen dezelfde zonebreedte te geven als de Veenendaallijn (gemiddeld 1 stoptrein per uur).

Vraag

De zonebreedte is dus gebaseerd op de geluidproductie?

Antwoord

Inderdaad, van alle trajecten is de intensiteit van het spoorwegverkeer, de gemiddelde snelheid en de bovenbouwconstructie bekend. Daarmee wordt een emissiegetal berekend (een maat voor de geluidproductie van een spoorbaan, in dB(A) en met toepassing van overdrachtsmodel kan dan berekend worden waar de 57 dB(A) overschreden wordt. Om een vraag voor te zijn: voor de eenvoud is gekozen voor een vaste breedte, waarbij lokale afwijkingen (ten gevolge van stalen viaducten, wissels e.d.) voor lief zijn genomen.

Vraag

Betekent dit dat voor elk stukje spoorweg de geluidproductie nu bekend is?

Antwoord

Het is de bedoeling dat de emissiegetallen zoals die aangetroffen worden bij inwerkingtreding van het Besluit eind juni '87 gepubliceerd worden. De benodigde gegevens zijn aanwezig en worden nu door een PC bij de Directie Geluid verwerkt tot emissiegetallen. Daar komt overigens wel het een en ander bij kijken, gezien het feit dat één emissiegetal af kan hangen van de intensiteit van 5 voertuigcategorieën, over 3 perioden, 4 bovenbouwconstructies, de snelheden en de remfracties. In principe kan zo'n emissiegetal per meter wijzigen. In de praktijk valt dat reuze mee omdat veel zaken uitmiddelen, maar het moet eerst toch allemaal berekend worden.

Vraag

Kan de NS eigenlijk niet een lijst met emissiegetallen leveren? Met hun enorme automatiseringscapaciteit moet dat toch geen probleem zijn.

Antwoord

Dat dachten wij oorspronkelijk ook maar de NS bleek niet in staat dit aan ons te verstrekken. Pas na veel aandrang is het gelukt redelijk volledige lijsten van intensiteiten en baangegevens te verkrijgen. Wij zijn nu volop bezig met de controle van deze gegevens, waarover elders in dit blad meer valt te lezen.

Vraag

In het vervolg hoeft een gemeente die akoestisch onderzoek moet doen alleen maar het betreffende emissiegetal op te vragen waarna met behulp van het overdrachtsmodel er een geluidbelasting uitrolt?

Antwoord

Althans voor eenvoudige situaties die met de standaard I rekenmethode uitvoerbaar zijn. In ingewikkelde situaties, waar b.v. schermen of wallen aan de orde zijn is toepassing van standaardrekenmethode II noodzakelijk. Dan zal naar de basisgegevens teruggerepen moeten worden om

een emissiegetal in oktaafbanden te berekenen.

In vergelijking met het wegverkeerslawaaï behoefte de gemeente dus minder inspanning te verrichten, omdat geen verkeersgegevens verzameld hoeven te worden en geen verkeerscirculatieplannen gemaakt hoeven te worden.

Vraag

Zijn er voor de gemeente nog belangrijke wijzigingen met betrekking tot verkeerslawaaï?

Antwoord

Vooruitlopend op de wetswijziging naar aanleiding van de evaluatie van de Wet geluidhinder is de goedkeuring van de Minister van de hogere waarden verzoeken geschrapt, zodat de procedure met 3 maanden verkort is. Verder is ook de directe stationsomgeving als ontheffingsgrond opgenomen.

Vraag

Wat moet ik daaronder verstaan "directe stationsomgeving"?

Antwoord

De invulling daarvan wordt overgelaten aan de lagere overheden. Zelf denk ik zo'n beetje aan activiteiten "binnen het zicht" van een station, als dat tenminste redelijk bereikbaar is.

Vraag

De regeling is sterk vereenvoudigd ten opzichte van wegverkeer. Kan dat daar nu ook niet?

Antwoord

Bij wegverkeer blijft het probleem dat buitenstedelijk wegverkeer veel hinderlijker is dan binnenstedelijk wegverkeer. Dit vereist een afwijkende normstelling, wat de regeling in principe gecompliceerder maakt. Overigens, als je bij wegverkeer het saneringshoofdstuk even wegdenkt, zijn de verschillen nu ook weer niet zo groot.

Vraag

In het voorgepubliceerde ontwerp-besluit staat een regeling voor wijziging van een spoorweg. Wat is daar de achtergrond van?

Antwoord

Het uitgangspunt is dat de vervuiling teruggebracht moet worden, of op zijn minst niet toeneemt. Bij industrielawaai is dat in de meest vergaande vorm doorgevoerd

door te bepalen dat een eens gegeven hogere waarde niet verhoogd mag worden. Bij wegverkeerslawaaï is de verhoging aan een maximum van 5 dB(A) gebonden.

Het regime voor wijzigingen is in het BGS ongeveer overeenkomstig de reconstructiepraktijk bij wegverkeerslawaaï. Het principe blijft dat een eenmaal gegeven hogere waarde (eigenlijk een soort lozingsvergunning) niet zonder meer verhoogd mag worden. De noodzaak moet worden aangetoond, en als dat gebeurd is, moeten allerlei maatregelen de revue passeren om deze verhoging te niet te doen. Lukt dit niet, als er bijv. geen stiller materieel ingelegd kan worden of geen schermen geplaatst kunnen worden, dan kan een hogere waarde aangevraagd worden.

Omdat er geen dramatische wijzigingen in het spoorwegverkeer verwacht worden, is er geen maximale toename gehanteerd, behalve dan het absolute maximum wat ook voor nieuwe spoorlijnen en voor nieuwe woningen geldt.

Vraag

Bekend is dat de NS niet erg gebrand is op schermen langs spoorwegen, om het maar eens eufemistisch uit te drukken. Wat gebeurt er nu als de gemeente een scherm wil opdat de geluidbelasting niet toeneemt, maar de NS wil dat niet?

Antwoord

In dat geval kan de spoorwegbeheerder een verzoek tot hogere waarde indienen bij de provincie. Als de gemeente wel een hogere waarde aanvraagt die te laag is naar de zin van de spoorwegen, dan kan de spoorwegbeheerder daarop inspreken en later, als de provincie het toch goed zou keuren, in beroep gaan tegen het besluit van de provincie.

Ook indien de wijziging zich voordoet buiten bestemmingsplanprocedure (en dat zal vaak het geval zijn) dan staat steeds beroep open tegen de beslissing tot het treffen van maatregelen. Dit geldt natuurlijk allemaal ook voor de individuele burger.

Vraag

Een opvallend artikel dat eigenlijk nergens zijn pendant heeft in de Wet geluidhinder is de bepaling dat bij aanleg of vervanging van spoorbanen altijd de stilste constructie gekozen moet worden. Waar komt dit vandaan?

Antwoord

Artikel 105 van de Wet geluidhinder bepaalt dat eisen gesteld kunnen worden "aan

de aard, samenstelling of wijze van aanleg" van spoorbanen. Het betreffende artikel is hier maar een zwakke afspiegeling van.

Het is vooral gericht op de stalen bruggen en viadukten die notoire lawaaimakers zijn. Samen met NS wordt door TNO een studie verricht naar de mogelijkheden om ze zo stil mogelijk te krijgen. Overigens is in het tweede lid bepaald dat van het principe afgeweken mag worden indien het technisch of financieel niet haalbaar is.

Vraag

Hoe reëel is nu de verwachting dat het hele spoorweggebeuren als bij toverslag op 1 januari van het jaar 2000 3 dB(A) stiller wordt?

Antwoord

Gedeeltelijk is het gebaseerd op de verwachting dat het materieel dat in 1996 op de baan komt aanzienlijk stiller zal zijn dan het huidige materieel '64. Voor het overige is het taakstellend bedoeld: het spoorwegverkeer moet en kan stiller.

Vraag

Geldt dit ook voor het goederenmaterieel?

Antwoord

Feitelijk is dat de grootste zorg. Hoewel de nieuwe diesellocs aanzienlijk stiller zijn dan hun voorgangers – veel lawaaiiger zou trouwens moeilijk te maken zijn – zijn de verwachtingen voor de wagons somber. Daarbij komt nog de Europese tendens om de goederentreinen harder te laten rijden.

Misschien moeten we inderdaad in het jaar 1999 constateren dat geplande verlagings voor trajecten met veel goederenverkeer niet gehaald wordt.

Vraag

Wat dan?

Antwoord

Het betekent dat men dan in de praktijk met iets scherpere normen te maken krijgt dan voor die tijd.

Dank u wel voor dit gesprek.

