

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Onderwerp: Zienswijze op de ontwerp Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet

17 Juli 2020, 's-Hertogenbosch

Geachte dames en heren,

Graag maken wij (GTNee) van de gelegenheid gebruik een zienswijze in te brengen op de ontwerp Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet.

Als bewoners aan het spoor ervaren wij elke dag de (geluids) overlast van met name goederentreinen. Goederentreinen zijn noodzakelijk en een milieu vriendelijke alternatief voor vervoer over de weg. Echter goederentreinen zouden niet door onze steden, dorpen en buurten moeten rijden. Zorg daarom voor dedicated goederenspoorlijnen die niet door stedelijk gebied gaan. Zorg daarnaast voor eigentijdse wet- en regelgeving die oog heeft voor de leefbaarheid van bewoners. Waarbij de volgende aspecten worden meegenomen:

1. Opvullen geluidproductieplafonds is niet acceptabel
2. WHO richtlijnen omgevingsgeluid
3. RIVM rapport "Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) - Het doel heiligt de middelen"

Onderstaand worden deze toegelicht.

1. Opvullen geluidproductieplafonds is niet acceptabel

Het systeem van de geluidproductieplafonds (GPPS) zou moeten waarborgen dat in de toekomst de geluidbelasting niet ontoelaatbaar toeneemt. De ervaring van bewoners is anders. De laatste jaren is het personenvervoer namelijk aanzienlijk stiller geworden. Hierdoor zijn er al steeds meer treinen kunnen gaan rijden (binnen de GPPS). En is het nu al vrijwel nooit meer echt stil.

Daarnaast is er een toename van goederentreinen. Goederentreinen rijden voornamelijk 's nachts en geven ook nog eens meer piekbelasting. Juist deze piekgeluiden zorgen voor slaapverstoring als gevolg van nachtelijk goederenvervoer. En is er in het geval van het tracébesluit PHS Meteren-Boxtel een nog veel grotere toename voorzien. In dit Tracébesluit zien we een enorme toename van de geluidsniveaus. Echter in veel gevallen past dit, ondanks dat het aantal geluidsbelaste woningen en gehinderden toeneemt, binnen de GPPS.

De geluidsruijnte die is ontstaan door stillere passagierstreinen, wordt opgevuld met goederentreinen die in de nacht voor meer lawaai zorgen. Een volstrekt absurde situatie. Alle innovaties in het personenvervoer worden teniet gedaan door de ruijnte in de GPPS op te vullen met lawaaijerige goederentreinen. Door het opvullen van de geluidproductieplafonds neemt de geluidbelasting ontoelaatbaar toe.

Zorg daarom dat ontstane geluidsruijnte tegoed komt aan spoorbewoners. Verlaag elk jaar de GPPS waardoor innovatie wordt gestimuleerd en spoorbewoners profiteren van innovatie en een gezonde nachtrust tegemoet kunnen zien.

2. WHO richtlijnen omgevingsgeluid

De World Health Organisation Regional Office for Europe (WHO) heeft in 2018 nieuwe geluidrichtlijnen voor omgevingsgeluid ontwikkeld. De Guideline Development Group (GDG) van de WHO heeft deze richtlijnen aanbevelingen opgesteld.

De WHO-richtlijn bepaalt het volgende:

- De GDG doet de sterke aanbeveling om de geluidniveaus door railverkeer te reduceren tot onder 54 dB (Lden), omdat het geluid van railverkeer boven dit niveau is geassocieerd met negatieve gezondheidseffecten;
- De GDG doet de sterke aanbeveling om de nachtelijke geluidniveaus door railverkeer te reduceren tot 44 dB (Lnight), omdat het nachtelijk geluid van railverkeer boven dit niveau is geassocieerd met negatieve effecten op de slaap;
- Om gezondheidseffecten te vermijden, doet de GDG de sterke aanbeveling dat er door beleidsmakers passende maatregelen worden genomen om bevolkingsgroepen te beschermen tegen blootstelling aan geluidniveaus van railverkeer boven de advieswaarden voor de dag en voor de nacht.

Reden voor deze stevige aanbevelingen is dat de inzichten over effecten op het hartvaatstelsel zijn veranderd: deze effecten treden volgens het advies van de WHO op bij veel lagere niveaus dan ten tijde van het opstellen van de adviezen van de Gezondheidsraad uit 2004 werd gedacht. Daarnaast heeft de Gezondheidsraad in 2016 nog een advies gegeven over het meewegen van gezondheid in Omgevingsbeleid.

Veel van de huidige GPPS zijn flink hoger dan de geluidsnormen uit de WHO-richtlijn. Pas daarom wet- en regelgeving aan op de WHO-richtlijnen en garandeer een gezonde leefomgeving voor spoorbewoners.

3. RIVM rapport “Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018) - Het doel heiligt de middelen”

De Motie Schonis verzocht de regering, om onafhankelijk onderzoek te laten verrichten om in kaart te brengen hoe de eerder genoemde WHO-richtlijnen zich verhouden tot de huidige (inter)nationale wet- en regelgeving en naar de mogelijkheden om het WHO-rapport te gebruiken ter versterking van het (inter)nationaal beleid en de mogelijke gevolgen daarvan voor de Nederlandse situatie. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) heeft het onderzoek verricht en een rapport uitgebracht.

Doel van het onderzoek was te onderzoeken hoe deze WHO-richtlijnen zich verhouden tot de huidige wet- en regelgeving en hoe deze ter versterking van het geluidbeleid gebruikt kunnen worden.

Het RIVM concludeert:

“Het huidige stelsel is gericht op preventie, behoud van vastgestelde geluidruimte en sanering. De inzet op preventie en sanering heeft bijgedragen aan het voorkómen en verminderen van situaties waarin onaanvaardbare gezondheidseffecten vanwege geluid optreden. Behoud van de vastgestelde geluidruimte (stand still beginsel) betekent dat meer activiteiten (bijvoorbeeld meer verkeersbewegingen) netto dezelfde hoeveelheid geluid mogen maken en dat de negatieve effecten, behorende bij die geluidruimte, blijven bestaan”.

Dit is exact waar spoorbewoners last van hebben. Door de geluidsruimte die is ontstaan door stillere passagierstreinen op te vullen met goederentreinen wordt alle (gezondheids)winst die is behaald door innovaties in het personenvervoer teniet gedaan.

Het RIVM concludeert verder:

“In het WHO-advies is beschreven dat railverkeergeluid vanaf circa 55 dB Lden leidt tot een hoger percentage ernstige hinder dan wegverkeer. Ten tijde en vlak na het Gezondheidsraad advies uit 1994 was dit anders: toen verliep de BR-relatie tussen geluid van wegverkeer en ernstige hinder steiler dan die voor geluid van railverkeer. (...). Voorheen werd het geluid van railverkeer als minder hinderlijk dan geluid van wegverkeer beoordeeld. Op basis van die inzichten is destijds in het Nederlandse geluidbeleid gekozen voor de zogenoemde railbonus”.

Kortom: de risico's op gevolgen voor de gezondheid blijken groter dan vroeger werd gedacht en de railbonus is achterhaald.

Om tot gezondheidsverbetering worden door het RIVM de volgende stappen aanbevolen:

- 1) breng de impact van geluid op de gezondheid op adequate wijze in beeld:
 - ✓ hanteer de best beschikbare BR-relaties;
 - ✓ overweeg om voor weg- en railverkeer ook een L_{night} te hanteren, om naast hinder ook slaapverstoring en de effecten daarvan te beperken. Het hanteren van een L_{night} kan vervolgens leiden tot specifieke maatregelen;

- ✓ betrek de relevante groep, waarbij moet worden beseft dat ook mensen buiten de momenteel gehanteerde aandachtsgebieden negatieve effecten ondervinden
 - ✓ werk de invloed van andere akoestische factoren, zoals dynamiek geluidniveau in de tijd met rustperiodes etc., en niet-akoestische factoren verder uit, mede om beter aan te sluiten bij de beleving van omwonenden. Meer inzicht in hinderbeleving geeft immers meer sturingsmogelijkheden.
- 2) Leg voor de relevant groep een doel voor de gezondheidsverbetering vast. Het stelsel van de Omgevingswet geeft hiervoor een kader.

Het RIVM rapport verwoordt exact waar spoorbewoners tegen aan lopen. Namelijk dat het stelsel van Nederlandse geluidsregelgeving sterk is verouderd en het belangrijkste: dat wij ondanks alle normen, GPPS etc nog steeds ernstige overlast ondervinden en elke nacht wakker worden van de bonkende goederentreinen.

De conclusie van het RIVM rapport is helder. Spoorbewoners voelen zich gesterkt door dit rapport. Neem daarom de adviezen over in wet- en regelgeving:

Het RIVM geeft aan dat de WHO-richtlijnen betekenen, dat maatregelen moeten worden genomen en dat deze gericht moeten zijn op vermindering van het aantal mensen met negatieve gezondheidseffecten. Dat zou bij voorkeur dienen te gebeuren op die locaties waar zoveel mogelijk mensen baat bij hebben, bijvoorbeeld in stedelijke gebieden, met grote groepen mensen die worden blootgesteld aan geluidbelasting. De railbonus is verouderd en geadviseerd wordt om voor weg- en railverkeer ook een Night te hanteren.

Uiteraard zijn wij graag bereid om deze reactie toe te lichten en daarover met u in overleg te treden.

Met vriendelijke groet,

GoederentreinenNee (GTNee)