



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 1 september 2016, nr. IENM/BSK-2015/239256, tot wijziging van de Regeling geluid milieubeheer, de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder, de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (aanvullende voorwaarden aan geluidmaatregelen)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 11.1, eerste lid, 11.18, eerste lid, 11.22, vijfde lid, en 11.33, zevende lid, onderdelen a en b, van de Wet milieubeheer, artikel 104a, vijfde lid, laatste volzin, van de Wet geluidhinder, artikel 31, vierde lid, van het Besluit geluid milieubeheer en de artikelen 3.9 en 4.22 van het Besluit geluidhinder;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling geluid milieubeheer wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 11 wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. In afwijking van het tweede lid worden bij toepassing van artikel 11.56 van de wet maatregelenpunten van een bronmaatregel die feitelijk is gerealiseerd of waartoe is besloten door de minister of de beheerder met het oog op naleving van de geluidproductieplafonds, maar die niet is opgenomen in het geluidregister, niet meegenomen.

B

Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder het opschrift 'Bijlage 3 bij de artikelen 10 en 11 van de Regeling geluid milieubeheer' wordt de volgende zin geplaatst: In deze bijlage wordt verstaan onder D: de lengte van het deel van de loodlijn vanuit een geluidsgevoelig object naar een weg, respectievelijk een spoorweg, dat eindigt op de dichtstbijzijnde rand van de wegdekverharding, respectievelijk de dichtstbijzijnde spoorstaaf.

2. Tabel 1 wordt als volgt gewijzigd:

a. De zinsnede '– Snelheid niet boven de 80 km per uur.', vervalt.

b. De zin '– De afstand waarover raildempers worden aangelegd is ten minste 50 m of indien dat korter is gelijk aan tweemaal de afstand tussen de buitenste spoorstaaf en het dichtstbijzijnde geluidsgevoelige object.' wordt vervangen door:

- De afstand waarover raildempers worden aangelegd is ten minste 50 meter per spoor.
- Onverminderd het derde gedachtestreepje is de afstand per spoor waarover raildempers worden aangelegd ten minste twee maal D, berekend vanuit het in het cluster, waarvoor de raildempers worden overwogen, gelegen geluidsgevoelige object dat het dichtst bij een spoorstaaf ligt. Van deze eis kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.
- In afwijking van het vierde gedachtestreepje is bij toepassing van artikel 11.56 van de wet de afstand per spoor waarover raildempers worden aangelegd zodanig dat:
 - 1°. voor elk saneringsobject in het cluster waarvoor de raildempers worden overwogen, de loodlijn die van het saneringsobject naar de spoorweg loopt het gedeelte van de spoorweg met de raildempers doorsnijdt, en
 - 2°. deze voor ten minste driekwart van alle saneringsobjecten in het cluster waarvoor de raildempers worden overwogen, gelijk is aan de afstand twee maal D, waarbij de onder 1° bedoelde loodlijn laatstgenoemde afstand in twee gelijke delen verdeelt.



Van deze eisen kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.

3. Tabel 2 komt te luiden:

Tabel 2 Overdrachtsmaatregelen, de randvoorwaarden en de maatregelpunten

| Omschrijving overdrachtsmaatregel | Randvoorwaarden | Maatregelpunten | |
|-----------------------------------|--|--|-----|
| Weg | | | |
| Geluidscherm | <p>- Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet is de lengte van een geluidscherm zodanig dat dit geluidscherm ten minste:</p> <ol style="list-style-type: none"> voor elk saneringsobject in het cluster waarvoor de aanleg van het geluidscherm wordt overwogen, de loodlijn die van het saneringsobject naar de weg loopt, doorsnijdt, en voor driekwart van alle saneringsobjecten in dat cluster een lengte heeft die gelijk is aan de lengte vier maal D, waarbij voornoemde loodlijn laatstgenoemde lengte in twee gelijke delen verdeelt. <p>Van deze eisen kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.</p> <p>- Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet is de hoogte van het geluidscherm ten minste 2 meter en ten hoogste 8 meter.</p> <p>- Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet in een situatie waarbij een bestaand geluidscherm of een bestaande geluidwal wordt vervangen:</p> <ol style="list-style-type: none"> is het nieuwe geluidscherm ten minste 3 meter hoger dan het bestaande geluidscherm of de bestaande geluidwal, en staan, in vergelijking met een geluidscherm dat 1 meter lager zou zijn, de extra maatregelpunten voor het nieuwe geluidscherm in redelijke verhouding tot de extra geluidreductie van dat scherm. | Per strekkende meter bij een hoogte van: | |
| | | 1 m | 53 |
| | | 2 m | 93 |
| | | 3 m | 133 |
| | | 4 m | 173 |
| | | 5 m | 212 |
| | | 6 m | 251 |
| | | 7 m | 289 |
| | | 8 m | 327 |
| | | elke m | 44 |
| | | hoogte | |
| | | boven 8 m | |
| Geluidwal | <p>- Ruimtebeslag.</p> <p>- Grondgesteldheid.</p> <p>- Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet is de lengte van de geluidwal zodanig dat deze geluidwal ten minste:</p> <ol style="list-style-type: none"> voor elk saneringsobject in het cluster waarvoor de aanleg van de geluidwal wordt overwogen, de loodlijn die van het saneringsobject naar de weg loopt, doorsnijdt, en voor driekwart van alle saneringsobjecten in dat cluster een lengte heeft die gelijk is aan de lengte vier maal D, waarbij voornoemde loodlijn laatstgenoemde lengte in twee gelijke delen verdeelt. <p>Van deze eisen kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.</p> <p>- Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet is de hoogte van de geluidwal ten minste 2 meter en ten hoogste 8 meter.</p> <p>- Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet in een situatie waarbij een bestaand geluidscherm of een bestaande geluidwal wordt vervangen:</p> <ol style="list-style-type: none"> is de nieuwe geluidwal ten minste 3 meter hoger dan het bestaande geluidscherm of de bestaande geluidwal, en staan, in vergelijking met een geluidwal die 1 meter lager zou zijn, de extra maatregelpunten voor de nieuwe geluidwal in redelijke verhouding tot de extra geluidreductie van die geluidwal. | Gelijk aan het aantal maatregelpunten van een geluidscherm | |
| Middenbermscherm | <p>- Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet is de lengte van een middenbermscherm zodanig dat dit middenbermscherm ten minste:</p> <ol style="list-style-type: none"> voor elk saneringsobject in het cluster waarvoor de aanleg van het middenbermscherm wordt overwogen, de loodlijn die van het saneringsobject naar de weg loopt, doorsnijdt, en voor driekwart van alle saneringsobjecten in dat cluster een lengte heeft die gelijk is aan de lengte vier maal D, waarbij voornoemde loodlijn laatstgenoemde lengte in twee gelijke delen verdeelt. <p>Van deze eisen kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.</p> <p>- Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet is de hoogte van het middenbermscherm ten minste 2 meter en ten hoogste 8 meter.</p> <p>- Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet in een situatie waarbij een bestaand middenbermscherm wordt vervangen:</p> <ol style="list-style-type: none"> is het nieuwe middenbermscherm ten minste 3 meter hoger dan het bestaande middenbermscherm, en staan, in vergelijking met een middenbermscherm dat 1 meter lager zou zijn, de extra maatregelpunten voor het nieuwe middenbermscherm in redelijke verhouding tot de extra geluidreductie van dat middenbermscherm. | Per strekkende meter bij een hoogte van: | |
| | | 1 m | 64 |
| | | 2 m | 112 |
| | | 3 m | 160 |
| | | 4 m | 207 |
| | | 5 m | 254 |
| | | 6 m | 301 |
| | | 7 m | 347 |
| | | 8 m | 392 |
| Schermtop (T-top) | <p>- Op bestaand scherm passend.</p> <p>- Passend in het profiel.</p> | Per strekkende meter: | 44 |



| Omschrijving overdrachtsmaatregel | Randvoorwaarden | Maatregelpunten | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|---|---|-----|----|-------|----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|----|
| Spoorweg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Geluidscherm | <p>– Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet is de lengte van een geluidscherm zodanig dat dit geluidscherm ten minste:</p> <ol style="list-style-type: none"> voor elk saneringsobject in het cluster waarvoor de aanleg van het geluidscherm wordt overwogen, de loodlijn die van het saneringsobject naar de spoorweg loopt, doorsnijdt, en voor driekwart van alle saneringsobjecten in dat cluster een lengte heeft die gelijk is aan de lengte twee maal D, waarbij voornoemde loodlijn laatstgenoemde lengte in twee gelijke delen verdeelt. <p>Van deze eisen kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet is de hoogte van het geluidscherm ten hoogste 5 meter.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet in een situatie waarbij een bestaand geluidscherm of een bestaande geluidwal wordt vervangen:</p> <ol style="list-style-type: none"> is het nieuwe geluidscherm ten minste 2 meter hoger dan het bestaande geluidscherm of de bestaande geluidwal, en staan, in vergelijking met een geluidscherm dat 1 meter lager zou zijn, de extra maatregelpunten voor het nieuwe geluidscherm in redelijke verhouding tot de extra geluidreductie van dat geluidscherm. | <p>Per strekkende meter bij een hoogte van:</p> <table> <tr><td>1 m</td><td>83</td></tr> <tr><td>1,5 m</td><td>87</td></tr> <tr><td>2 m</td><td>92</td></tr> <tr><td>3 m</td><td>122</td></tr> <tr><td>4 m</td><td>148</td></tr> <tr><td>5 m</td><td>173</td></tr> <tr><td>6 m</td><td>198</td></tr> <tr><td>7 m</td><td>223</td></tr> <tr><td>8 m</td><td>248</td></tr> <tr><td>elke m</td><td>25</td></tr> </table> <p>hoogte boven 8 m</p> | 1 m | 83 | 1,5 m | 87 | 2 m | 92 | 3 m | 122 | 4 m | 148 | 5 m | 173 | 6 m | 198 | 7 m | 223 | 8 m | 248 | elke m | 25 |
| 1 m | 83 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,5 m | 87 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 m | 92 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 m | 122 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 m | 148 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 m | 173 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 m | 198 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 m | 223 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 m | 248 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| elke m | 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Geluidwal | <p>– Ruimtebeslag.</p> <p>– Grondgesteldheid.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet is de lengte van een geluidwal zodanig dat deze geluidwal ten minste:</p> <ol style="list-style-type: none"> voor elk saneringsobject in het cluster waarvoor de aanleg van de geluidwal wordt overwogen, de loodlijn die van het saneringsobject naar de spoorweg loopt, doorsnijdt, en voor driekwart van alle saneringsobjecten in dat cluster een lengte heeft die gelijk is aan de lengte twee maal D, waarbij voornoemde loodlijn laatstgenoemde lengte in twee gelijke delen verdeelt. <p>Van deze eisen kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet is de hoogte van de geluidwal ten hoogste 5 meter.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet in een situatie waarbij een bestaand geluidscherm of een bestaande geluidwal wordt vervangen:</p> <ol style="list-style-type: none"> is de nieuwe geluidwal ten minste 2 meter hoger dan het bestaande geluidscherm of de bestaande geluidwal, en staan, in vergelijking met een geluidwal die 1 meter lager zou zijn, de extra maatregelpunten voor de nieuwe geluidwal in redelijke verhouding tot de extra geluidreductie van die geluidwal. | Gelijk aan het aantal maatregelpunten van een geluidscherm | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schermscherm tussen sporen | <p>– Niet bij wissels.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet is de lengte van een geluidscherm tussen sporen zodanig dat dit scherm ten minste:</p> <ol style="list-style-type: none"> voor elk saneringsobject in het cluster waarvoor de aanleg van het geluidscherm tussen sporen wordt overwogen, de loodlijn die van het saneringsobject naar de spoorweg loopt, doorsnijdt, en voor driekwart van alle saneringsobjecten in dat cluster een lengte heeft die gelijk is aan de lengte twee maal D, waarbij voornoemde loodlijn laatstgenoemde lengte in twee gelijke delen verdeelt. <p>Van deze eisen kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet is de hoogte van het scherm tussen sporen ten hoogste 5 meter.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 11.56 van de wet in een situatie waarbij een bestaand scherm tussen sporen wordt vervangen:</p> <ol style="list-style-type: none"> is het nieuwe scherm tussen sporen ten minste 2 meter hoger dan het bestaande scherm, en staan, in vergelijking met een scherm tussen sporen dat 1 meter lager zou zijn, de extra maatregelpunten voor het nieuwe scherm tussen sporen in redelijke verhouding tot de extra geluidreductie van dat scherm tussen sporen. | <p>Per strekkende meter bij een hoogte van:</p> <table> <tr><td>1 m</td><td>83</td></tr> <tr><td>1,5 m</td><td>87</td></tr> <tr><td>2 m</td><td>92</td></tr> <tr><td>3 m</td><td>122</td></tr> <tr><td>4 m</td><td>148</td></tr> <tr><td>5 m</td><td>173</td></tr> </table> | 1 m | 83 | 1,5 m | 87 | 2 m | 92 | 3 m | 122 | 4 m | 148 | 5 m | 173 | | | | | | | | |
| 1 m | 83 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,5 m | 87 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 m | 92 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 m | 122 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 m | 148 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 m | 173 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

ARTIKEL II

De Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder wordt als volgt gewijzigd:



A

Artikel 5, vierde lid, vervalt.

B

Na artikel 7 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 8

Bij de toepassing van artikel 5, tweede lid, artikel 7, eerste lid, en tabel 1 van bijlage 2 wordt gelijkgesteld aan een woning:

- a. elke vijftien strekkende meter geluidsbelaste gevel van een ander geluidsgevoelig gebouw, per bouwlaag;
- b. een woonwagenstandplaats;
- c. een ligplaats voor een woonschip.

C

Bijlage 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder het opschrift 'Bijlage 1' wordt de volgende zin geplaatst: In deze bijlage wordt verstaan onder D: de lengte van het deel van de loodlijn vanuit een geluidsgevoelig object naar een weg, respectievelijk een spoorweg, dat eindigt op de dichtstbijzijnde rand van de wegdekverharding, respectievelijk de dichtstbijzijnde spoorstaaf.

2. Tabel 1 wordt als volgt gewijzigd:

a. De zinsnede '– Snelheid niet boven de 80 km per uur', komt te vervallen.

b. De zin '– De afstand waarover raildempers worden aangelegd is ten minste 50 m of indien dat korter is gelijk aan tweemaal de afstand tussen de buitenste spoorstaaf en het dichtstbijzijnde geluidsgevoelige object.' wordt vervangen door:

- De afstand waarover raildempers worden aangelegd is ten minste 50 meter per spoor.
- Onverminderd het derde gedachtestreepje is de afstand per spoor waarover raildempers worden aangelegd ten minste twee maal D, berekend vanuit het in het cluster, waarvoor de raildempers worden overwogen, gelegen geluidsgevoelige object dat het dichtst bij een spoorstaaf ligt. Van deze eis kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.
- In afwijking van het vierde gedachtestreepje is bij toepassing van artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder de afstand per spoor waarover raildempers worden aangelegd zodanig dat:
 - 1°. voor elk saneringsobject in het cluster waarvoor de raildempers worden overwogen, de loodlijn die van het saneringsobject naar de spoorweg loopt het gedeelte van de spoorweg met de raildempers doorsnijdt, en
 - 2°. deze voor ten minste driekwart van alle saneringsobjecten in het cluster waarvoor de raildempers worden overwogen, gelijk is aan de afstand twee maal D, waarbij de onder 1° bedoelde loodlijn laatstgenoemde afstand in twee gelijke delen verdeelt.Van deze eisen kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.

3. Tabel 2 komt te luiden:

Tabel 2 Overdrachtsmaatregelen, de randvoorwaarden en de maatregelpunten

| Omschrijving overdrachtsmaatregel | Randvoorwaarden | Maatregelpunten | |
|-----------------------------------|---|--|-----|
| Weg | | | |
| Geluidscherm | <p>– Bij toepassing van artikel 89 van de Wet geluidhinder is de lengte van een geluidscherm zodanig dat dit geluidscherm ten minste:</p> <ol style="list-style-type: none"> voor elk saneringsobject in het cluster waarvoor de aanleg van het geluidscherm wordt overwogen, de loodlijn die van het saneringsobject naar de weg loopt, doorsnijdt, en voor driekwart van alle saneringsobjecten in dat cluster een lengte heeft die gelijk is aan de lengte vier maal D, waarbij voornoemde loodlijn laatstgenoemde lengte in twee gelijke delen verdeelt. <p>Van deze eisen kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 89 van de Wet geluidhinder is de hoogte van het geluidscherm ten hoogste 8 meter.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 89 van de Wet geluidhinder, in een situatie waarbij een bestaand geluidscherm of een bestaande geluidwal wordt vervangen:</p> <ol style="list-style-type: none"> is het nieuwe geluidscherm ten minste 3 meter hoger dan het bestaande geluidscherm of de bestaande geluidwal, en staan, in vergelijking met een geluidscherm dat 1 meter lager zou zijn, de extra maatregelpunten voor het nieuwe geluidscherm in redelijke verhouding tot de extra geluidreductie van dat scherm. | Per strekkende meter bij een hoogte ¹ van: | |
| | | 1 m | 53 |
| | | 2 m | 93 |
| | | 3 m | 133 |
| | | 4 m | 173 |
| | | 5 m | 212 |
| | | 6 m | 251 |
| | | 7 m | 289 |
| | | 8 m | 327 |
| | | elke m | 44 |
| | | hoogte | |
| | | boven 8 m | |
| Geluidwal | <p>– Ruimtebeslag.</p> <p>– Grondgesteldheid.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 89 van de Wet geluidhinder is de lengte van een geluidwal zodanig dat deze geluidwal ten minste:</p> <ol style="list-style-type: none"> voor elk saneringsobject in het cluster waarvoor de aanleg van een geluidwal wordt overwogen, de loodlijn die van het saneringsobject naar de weg loopt, doorsnijdt, en voor driekwart van alle saneringsobjecten in dat cluster een lengte heeft die gelijk is aan de lengte vier maal D, waarbij voornoemde loodlijn laatstgenoemde lengte in twee gelijke delen verdeelt. <p>Van deze eisen kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 89 van de Wet geluidhinder is de hoogte van de geluidwal ten hoogste 8 meter.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 89 van de Wet geluidhinder, in een situatie waarbij een bestaand geluidscherm of een bestaande geluidwal wordt vervangen:</p> <ol style="list-style-type: none"> is de nieuwe geluidwal ten minste 3 meter hoger dan het bestaande geluidscherm of de bestaande geluidwal, en staan, in vergelijking met een geluidwal die 1 meter lager zou zijn, de extra maatregelpunten voor de nieuwe geluidwal in redelijke verhouding tot de extra geluidreductie van die geluidwal. | Gelijk aan het aantal maatregelpunten van een geluidscherm | |
| Middenbermscherm | <p>– Bij toepassing van artikel 89 van de Wet geluidhinder is de lengte van een middenbermscherm zodanig dat dit scherm ten minste:</p> <ol style="list-style-type: none"> voor elk saneringsobject in het cluster waarvoor de aanleg van het middenbermscherm wordt overwogen, de loodlijn die van het saneringsobject naar de weg loopt, doorsnijdt, en voor driekwart van alle saneringsobjecten in dat cluster een lengte heeft die gelijk is aan de lengte vier maal D, waarbij voornoemde loodlijn laatstgenoemde lengte in twee gelijke delen verdeelt. <p>Van deze eisen kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 89 van de Wet geluidhinder is de hoogte van het middenbermscherm ten hoogste 8 meter.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 89 van de Wet geluidhinder in een situatie waarbij een bestaand middenbermscherm wordt vervangen:</p> <ol style="list-style-type: none"> is het nieuwe middenbermscherm ten minste 3 meter hoger dan het bestaande middenbermscherm, en staan, in vergelijking met een middenbermscherm dat 1 meter lager zou zijn, de extra maatregelpunten voor het nieuwe middenbermscherm in redelijke verhouding tot de extra geluidreductie van dat middenbermscherm. | Per strekkende meter bij een hoogte van: | |
| | | 1 m | 64 |
| | | 2 m | 112 |
| | | 3 m | 160 |
| | | 4 m | 207 |
| | | 5 m | 254 |
| | | 6 m | 301 |
| | | 7 m | 347 |
| | | 8 m | 392 |
| Schermtop (T-top) | <p>– Op bestaand scherm passend.</p> <p>– Passend in het profiel.</p> | Per strekkende meter: | 44 |

| Omschrijving overdrachtsmaatregel | Randvoorwaarden | Maatregelpunten | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|--|---|-----|----|-------|----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|----|
| Spoorweg | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Geluidscherm | <p>– Bij toepassing van artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder is de lengte van een geluidscherm zodanig dat dit scherm ten minste:</p> <ol style="list-style-type: none"> voor elk saneringsobject in het cluster waarvoor de aanleg van het geluidscherm wordt overwogen, de loodlijn die van het saneringsobject naar de spoorweg loopt, doorsnijdt, en voor driekwart van alle saneringsobjecten in dat cluster een lengte heeft die gelijk is aan de lengte twee maal D, waarbij voornoemde loodlijn laatstgenoemde lengte in twee gelijke delen verdeelt. <p>Van deze eisen kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder is de hoogte van het geluidscherm ten hoogste 5 meter.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder in een situatie waarbij een bestaand geluidscherm of een bestaande geluidwal wordt vervangen:</p> <ol style="list-style-type: none"> is het nieuwe geluidscherm ten minste 2 meter hoger dan het bestaande geluidscherm of de bestaande geluidwal, en staan, in vergelijking met een geluidscherm dat 1 meter lager zou zijn, de extra maatregelpunten voor het nieuwe geluidscherm in redelijke verhouding tot de extra geluidreductie van dat geluidscherm. | <p>Per strekkende meter bij een hoogte van:</p> <table> <tr><td>1 m</td><td>83</td></tr> <tr><td>1,5 m</td><td>87</td></tr> <tr><td>2 m</td><td>92</td></tr> <tr><td>3 m</td><td>122</td></tr> <tr><td>4 m</td><td>148</td></tr> <tr><td>5 m</td><td>173</td></tr> <tr><td>6 m</td><td>198</td></tr> <tr><td>7 m</td><td>223</td></tr> <tr><td>8 m</td><td>248</td></tr> <tr><td>elke m</td><td>25</td></tr> </table> <p>hoogte boven 8 m</p> | 1 m | 83 | 1,5 m | 87 | 2 m | 92 | 3 m | 122 | 4 m | 148 | 5 m | 173 | 6 m | 198 | 7 m | 223 | 8 m | 248 | elke m | 25 |
| 1 m | 83 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,5 m | 87 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 m | 92 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 m | 122 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 m | 148 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 m | 173 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 m | 198 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 m | 223 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 m | 248 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| elke m | 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Geluidwal | <p>– Ruimtebeslag.</p> <p>– Grondgesteldheid.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder is de lengte van een geluidwal zodanig dat die geluidwal ten minste:</p> <ol style="list-style-type: none"> voor elk saneringsobject in het cluster waarvoor de aanleg van de geluidwal wordt overwogen, de loodlijn die van het saneringsobject naar de spoorweg loopt, doorsnijdt, en voor driekwart van alle saneringsobjecten in dat cluster een lengte heeft die gelijk is aan de lengte twee maal D, waarbij voornoemde loodlijn laatstgenoemde lengte in twee gelijke delen verdeelt. <p>Van deze eisen kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder is de hoogte van de geluidwal ten hoogste 5 meter.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder in een situatie waarbij een bestaand geluidscherm of een bestaande geluidwal wordt vervangen:</p> <ol style="list-style-type: none"> is de nieuwe geluidwal ten minste 2 meter hoger dan het bestaande geluidscherm of de bestaande geluidwal, en staan, in vergelijking met een geluidwal die 1 meter lager zou zijn, de extra maatregelpunten voor de nieuwe geluidwal in redelijke verhouding tot de extra geluidreductie van die geluidwal. | <p>Gelijk aan het aantal maatregelpunten van een geluidscherm</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schermbussen | <p>– Niet bij wissels.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder is de lengte van een scherm tussen sporen zodanig dat dit scherm ten minste:</p> <ol style="list-style-type: none"> voor elk saneringsobject in het cluster waarvoor de aanleg van het scherm tussen sporen wordt overwogen, de loodlijn die van het saneringsobject naar de spoorweg loopt, doorsnijdt, en voor driekwart van alle saneringsobjecten in dat cluster een lengte heeft die gelijk is aan de lengte twee maal D, waarbij voornoemde loodlijn laatstgenoemde lengte in twee gelijke delen verdeelt. <p>Van deze eisen kan in bijzondere omstandigheden worden afgeweken.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder is de hoogte van het scherm tussen sporen ten hoogste 5 meter.</p> <p>– Bij toepassing van artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder in een situatie waarbij een bestaand scherm tussen sporen wordt vervangen:</p> <ol style="list-style-type: none"> is het nieuwe scherm tussen sporen ten minste 2 meter hoger dan het bestaande scherm, en staan, in vergelijking met een scherm tussen sporen dat 1 meter lager zou zijn, de extra maatregelpunten voor het nieuwe scherm tussen sporen in redelijke verhouding tot de extra geluidreductie van dat scherm tussen sporen. | <p>Per strekkende meter bij een hoogte van:</p> <table> <tr><td>1 m</td><td>83</td></tr> <tr><td>1,5 m</td><td>87</td></tr> <tr><td>2 m</td><td>92</td></tr> <tr><td>3 m</td><td>122</td></tr> <tr><td>4 m</td><td>148</td></tr> <tr><td>5 m</td><td>173</td></tr> </table> | 1 m | 83 | 1,5 m | 87 | 2 m | 92 | 3 m | 122 | 4 m | 148 | 5 m | 173 | | | | | | | | |
| 1 m | 83 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,5 m | 87 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 m | 92 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 m | 122 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 m | 148 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 m | 173 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

¹ Bepaald overeenkomstig artikel 4, derde lid.



ARTIKEL III

De geluidplafondkaart voor spoorwegen in deel 2 van de bijlage behorende bij artikel 1 van de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer wordt vervangen door de geluidplafondkaart voor spoorwegen die is opgenomen in bijlage I, behorende bij deze regeling.

ARTIKEL IV

In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 komt in Bijlage V, behorende bij hoofdstuk 5, de eerste alinea van paragraaf 1.1.3.2 te luiden:

De brugemissietoeslag voor stalen kunstwerken is gebaseerd op een volgens bijlage IV bij deze regeling bepaalde waarde. Als een dergelijke waarde niet voorhanden is, wordt de brugemissietoeslag voor stalen kunstwerken bepaald door een berekening met behulp van het rekenmodel van paragraaf 6.2 van bijlage IV bij deze regeling, waarbij invoerwaarden worden gebruikt die zijn afgeleid van metingen van vergelijkbare stalen kunstwerken. In bijzondere gevallen kunnen voor de brugemissietoeslag de volgende standaardwaarden worden gebruikt voor de volgende typen bovenbouwconstructies:

ARTIKEL V

De Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder, zoals deze luidde onmiddellijk voor de inwerkingtreding van deze regeling, blijft van toepassing op de onderstaande besluiten of handelingen, totdat deze onherroepelijk zijn geworden:

- a. het opstellen van een programma van maatregelen als bedoeld in artikel 89, eerste lid, van de Wet geluidhinder of artikel 4.18, eerste lid, van het Besluit geluidhinder waarvoor een subsidie voor de voorbereiding, begeleiding en toezicht als bedoeld in artikel 7, eerste lid, van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï is verleend vóór 31 december 2015;
- b. het vaststellen van de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting en van maatregelen als bedoeld in artikel 90, tweede en vijfde lid, van de Wet geluidhinder of artikel 4.23, tweede en derde lid, van het Besluit geluidhinder met betrekking tot een in onderdeel a bedoeld programma van maatregelen.

ARTIKEL VI

Onze Minister kan besluiten dat de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder, zoals deze luidde onmiddellijk voor de inwerkingtreding van deze regeling, wordt toegepast op het vaststellen van een tracébesluit als bedoeld in artikel 10, tweede of derde lid, van de Tracéwet, waarvan het ontwerp ter inzage is gelegd vóór de eerste dag van de derde kalendermaand volgend op het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling, totdat dit tracébesluit onherroepelijk is geworden.

ARTIKEL VII

Onze Minister kan besluiten dat de Regeling geluid milieubeheer of de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder, zoals deze luiden onmiddellijk voor de inwerkingtreding van deze regeling, wordt toegepast op de vaststelling van een besluit of het doorlopen van een procedure op grond van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer, de Wet geluidhinder of de Tracéwet ten behoeve van de projecten genoemd in bijlage II, totdat deze besluiten onherroepelijk zijn geworden, respectievelijk deze procedures zijn afgerond.

ARTIKEL VIII

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema*



BIJLAGE I, BEHORENDE BIJ ARTIKEL III

Deel 2 – Geluidplafondkaart voor spoorwegen





BIJLAGE II, BEHORENDE BIJ ARTIKEL VII

LIJST VAN PROJECTEN

Wegen

| | Type besluit | Project |
|----|-----------------|---|
| 1 | Tracébesluit | A16 Rotterdam |
| 2 | Tracébesluit | A24 Blankenburgverbinding |
| 3 | Tracébesluit | SAA deeltraject A9 Amstelveen |
| 4 | Tracébesluit | A10 Amsterdam Zuidasdok |
| 5 | Tracébesluit | A7 Zuidelijke Ringweg Groningen |
| 6 | Tracébesluit | A9 Badhoevedorp – Holendrecht |
| 7 | Tracébesluit | A15 Maasvlakte – Vaanplein |
| 8 | Tracébesluit | A2 't Vonderen – Kerensheide |
| 9 | Tracébesluit | A12/A15 Ressen – Oudbroeken (VIA15) |
| 10 | Tracébesluit | A28/A1 knooppunt Hoevelaken |
| 11 | Tracébesluit | A12/A27/A28 Ring Utrecht |
| 12 | Tracébesluit | A27 Houten-Hoopolder |
| 13 | Bestemmingsplan | N200 Amsterdam, tussen de A10-West en de Seineweg |
| 14 | Bestemmingsplan | A16/N3 |
| 15 | Bestemmingsplan | A58 nieuwe aansluiting Goes |
| 16 | Bestemmingsplan | A67 nieuwe aansluiting Veldhoven-West |

Hoofdspoorwegen

| | Type besluit | Project |
|---|---------------|----------------|
| 1 | Tracébesluit | Meteren-Boxtel |
| 2 | Saneringsplan | Neerijnen |
| 3 | Saneringsplan | Zaltbommel |
| 4 | Saneringsplan | Haaren |
| 5 | Saneringsplan | Den Bosch |
| 6 | Saneringsplan | Vught |
| 7 | Saneringsplan | Boxtel |
| 8 | Saneringsplan | Maasdriel |
| 9 | Saneringsplan | Geldermalsen |



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Wijzigingen in vier regelingen

De onderhavige regeling wijzigt de Regeling geluid milieubeheer, de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder, de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

De wijzigingen in de Regeling geluid milieubeheer (hierna: Rgm) en de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (hierna: Rdg) beogen knelpunten die zich in de uitvoeringspraktijk voordoen, weg te nemen.

Sinds de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en de invoering van het systeem van geluidproductieplafonds per 1 juli 2012 werken de beheerders van de rijkswegen en hoofdspoorwegen, Rijkswaterstaat respectievelijk ProRail, aan de voorbereiding van saneringsplannen als bedoeld in artikel 11.56 van de Wet milieubeheer. Deze plannen hebben tot doel te hoge geluidbelastingen die geluidgevoelige objecten langs rijkswegen en hoofdspoorwegen ondervinden, te reduceren. Voor deze saneringsoperatie is een vast budget beschikbaar. Het is van belang dat dit budget wordt benut voor het treffen van de meest effectieve maatregelen. Recentelijk is onderzoek gedaan naar mogelijkheden om een betere balans aan te brengen tussen enerzijds de effectiviteit van geluidmaatregelen en anderzijds een doelmatige inzet van de beschikbare financiële middelen. Uit dit onderzoek komt naar voren dat een deel van de op papier benodigde maatregelen in de praktijk onvoldoende geluidreducerend effect heeft.¹ Aanpassing van de regelgeving op dit punt zal een substantiële besparing opleveren. De onderhavige regeling strekt er toe dat alleen maatregelen met voldoende akoestische meerwaarde worden genomen.

Voorts is in de uitvoeringspraktijk van Rijkswaterstaat en ProRail gebleken dat de geluidregelgeving op sommige punten onduidelijk of moeilijk uitvoerbaar is of niet strookt met de werking zoals die werd beoogd. Met name bij het voorbereiden van saneringsplannen is gebleken dat het doelmatigheidscriterium onderdelen kent die lastig toe te passen zijn. Er is behoefte aan expliciete begrenzingen waardoor maatregelen waarvan op voorhand duidelijk is dat zij onvoldoende effectief zijn, niet meer overwogen hoeven te worden. Daarmee kunnen onnodig hoge uitvoerings- en bestuurslasten worden voorkomen.

De onderhavige regeling is in de eerste plaats gericht op verbetering van de effectiviteit en uitvoerbaarheid van de Rgm. De bescherming van omwonenden tegen een te hoge geluidbelasting blijft op het in de Wet milieubeheer beoogde niveau. Daarnaast brengt de onderhavige regeling de Rdg in overeenstemming met de wijzigingen die in de Rgm worden aangebracht.

De wijzigingen van de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 worden in het artikelsgewijze deel van deze toelichting behandeld.

Wijziging van de Rgm en de Rdg in het kort

In de Rgm en de Rdg zijn nieuwe randvoorwaarden geformuleerd voor de lengte, hoogte en verhoging van geluidschermen en geluidwallen, waardoor geluidschermen en geluidwallen met een gering effect op de geluidbelasting op saneringsobjecten niet meer hoeven te worden afgewogen voor een saneringsplan als bedoeld in artikel 11.56 van de Wet milieubeheer, respectievelijk een programma van maatregelen als bedoeld in artikel 89 van de Wet geluidhinder en artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder. Een dergelijk saneringsplan of programma van maatregelen wordt hierna kortheidshalve ook wel aangeduid als: autonome sanering.

In de Rgm en de Rdg zijn tevens bestaande randvoorwaarden voor de minimale lengte waarover raildempers moeten worden aangelegd opnieuw vormgegeven, zodat duidelijker wordt wat met deze randvoorwaarden wordt beoogd. Daarnaast wordt een tweede randvoorwaarde toegevoegd die specifiek geldt in geval van autonome sanering. Als minimumeis voor de autonome sanering geldt voortaan dat niet slechts één saneringsobject maar het grootste deel van de saneringsobjecten in het cluster voldoende effect van de raildempers zal ondervinden.

¹ Zie Kamerstukken II 2015/16, 32 252, nr. 56.



In de Rgm en de Rdg is voorts de randvoorwaarde voor het aanbrengen van dunne deklagen, te weten dat de maximumsnelheid niet hoger mag zijn dan 80 kilometer per uur, geschrapt. Dunne deklagen kunnen nu akoestisch verantwoord toegepast worden op wegen ongeacht de maximumsnelheid.

In de Rgm is daarnaast een wijziging aangebracht met betrekking tot de berekening van de maatregel-punten voor een saneringsplan. Wanneer bij een saneringslocatie al een bronmaatregel is of zal worden gerealiseerd in het kader van de naleving van de geluidproductieplafonds, zonder dat deze in het geluidregister is of wordt opgenomen, worden de maatregel-punten daarvan niet meer in rekening gebracht bij het berekenen van de maatregel-punten voor het saneringsplan.

In de Rdg is tot slot een omissie hersteld die ook in het Besluit geluid milieubeheer zal worden hersteld. Deze hield in dat voor geluidsgevoelige gebouwen die voor meer dan één woning meetellen bij de berekening van de reductiepunten, niet was bepaald dat deze ook voor meer dan één woning meetellen bij de berekening van de geluidsreductie.

2. Inhoud van de regeling

2.1 Randvoorwaarden aan de lengte, hoogte en verhoging van geluidsschermen en de lengte van raildempers in het kader van sanering

Inleiding

Bij een verhoging van een geluidproductieplafond en bij het vaststellen van een saneringsplan moet worden bepaald welke geluidbeperkende maatregelen worden getroffen. Geluidbeperkende maatregelen zijn geluidschermen en geluidwallen, stille wegdekken en raildempers. Het doelmatigheids-criterium voorziet in een wettelijk verankerd kader voor de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen. Het doelmatigheids-criterium is verankerd in zowel de Wet geluidhinder (artikel 104a, vijfde lid) als de Wet milieubeheer (artikel 11.29, eerste lid), en is uitgewerkt in het Besluit geluid milieubeheer, de Rdg en de Rgm.

De oude regels bepaalden dat geluidbeperkende maatregelen niet hoeven te worden getroffen als die maatregelen een geringe effectiviteit hebben of als die maatregelen leiden tot overwegende bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, stedenbouwkundige, landschappelijke of technische aard, ook al staan er op zich voldoende reductiepunten² tegenover de maatregel-punten om een dergelijke maatregel te kunnen toepassen. Bij de voorbereiding van saneringsplannen voor rijkswegen en hoofdspoorwegen is gebleken dat het vaak lastig is om deze regels toe te passen en op grond hiervan van dergelijke maatregelen af te zien. Dit leidde er toe dat er ook maatregelen met een geringe effectiviteit in de saneringsplannen konden worden opgenomen. Dit gaat, gegeven het vastgestelde budget, ten koste van de aanpak van hoogbelaste situaties waar wel effectieve maatregelen mogelijk zijn.

Om het doelmatigheids-criterium eenvoudiger en eenduidiger toepasbaar te maken, zijn met de onderhavige regeling wettelijke begrenzings opgelegd aan de toepassing van raildempers, geluidschermen en geluidwallen in het kader van autonome sanering, omdat het op voorhand duidelijk is dat buiten deze begrenzings de maatregel meestal onvoldoende effectief is.

Het gaat om de begrenzing van:

- a. de minimale lengte van de maatregel;
- b. de maximale hoogte van de maatregel;
- c. de minimale verhoging van de maatregel.

Hierna moet waar sprake is van 'geluidsscherm' ook worden gelezen 'geluidwal'.

Bovengenoemde begrenzings gelden alleen bij toepassing van artikel 11.56 van de Wet milieubeheer, artikel 89 van de Wet geluidhinder of artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder, dus voor een autonome sanering. Dit wordt in de volgende paragraaf toegelicht.

Effectiviteit van maatregelen

Veelal ervaren omwonenden een nieuw geluidsscherm enerzijds als iets negatiefs (een barrière die visuele hinder oplevert) en anderzijds als iets positiefs (geluidreductie). Uit onderzoek van TNO is gebleken dat bij omwonenden de balans pas naar tevredenheid omslaat als het scherm leidt tot een

² Reductiepunten zijn ingevolge artikel 1, eerste lid, van het Besluit geluid milieubeheer en artikel 1 Rdg rekeneenheden waarin het budget van een cluster voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is uitgedrukt.



geluidreductie van ongeveer 10 dB of meer.³ In het Besluit geluid milieubeheer (artikel 33, tweede lid) is de eis opgenomen dat overdrachtsmaatregelen, al dan niet in combinatie met bronmaatregelen, ten minste een 5 dB lagere geluidbelasting moeten realiseren op ten minste één geluidsgevoelig object binnen het cluster⁴ waarvoor de (combinatie van) maatregelen wordt afgewogen. Voor saneringen heeft het gezien de ervaringen van omwonenden de voorkeur dat een geluidscherm op ten minste één woning een geluidreductie van 10 dB haalt. Dit is bij het stellen van randvoorwaarden aan de lengte en hoogte van schermen in de onderhavige regeling als uitgangspunt genomen.

De nieuwe randvoorwaarden voor de minimale lengte, maximale hoogte en de minimale verhoging van geluidschermen worden alleen voorgeschreven bij autonome saneringen. Juist bij een autonome sanering zijn er geen andere grote ingrepen in de omgeving of aan de geluidbron, zodat extra belang gehecht moet worden aan de verstoring en andere negatieve effecten als gevolg van de plaatsing van geluidschermen in de bestaande leefomgeving. Ook geldt bij autonome sanering dat doorgaans een veel grotere geluidreductie wordt beoogd dan bij maatregelen in het kader van de naleving van geluidproductieplafonds. Een maatregel die dan een beperkte (extra) geluidreductie bij de woningen bewerkstelligt, is dan onvoldoende effectief. Ondanks de plaatsing van een dergelijk (weinig effectief) geluidscherm moeten ook nog maatregelen aan de gevel worden getroffen om de binnenwaarde te garanderen. Daardoor zijn geluidschermen als saneringsmaatregel in een dergelijke situatie relatief duur ten opzichte van andere mogelijke maatregelen (aan de bron of aan de gevel).

De nieuwe randvoorwaarden gelden niet voor maatregelonderzoeken in het kader van de naleving van geluidproductieplafonds. Voor deze situaties zouden de nieuwe randvoorwaarden leiden tot het afvallen van maatregelen die juist wel gewenst zijn. Dit komt allereerst doordat bij naleving van geluidproductieplafonds het doel niet is om een grote geluidreductie te bereiken, maar om een toename van de geluidproductie te compenseren. De reductiedoelstelling is daardoor zelden groter dan 1 à 2 dB. Verder zijn clusters in geval van maatregelonderzoeken in het kader van de naleving van geluidproductieplafonds meestal veel groter dan bij sanering – een cluster blijft in dit geval ingevolge artikel 1, tweede lid, Besluit geluid milieubeheer en artikel 2, eerste lid, Rdg beperkt tot saneringsobjecten, respectievelijk objecten waarvoor een programma van maatregelen is opgesteld als bedoeld in artikel 89 van de Wet geluidhinder of artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder – en kunnen de geluidsgevoelige objecten ook tot op honderden meters afstand van de weg of spoorweg liggen. Omdat de nieuwe randvoorwaarde voor de minimale lengte van schermen en raildempers afhankelijk is van de afstand van een geluidsgevoelig object tot de (spoor)weg, heeft dit een grote invloed op de uitkomst. Ook daardoor kunnen maatregelen bij naleving van geluidproductieplafonds afvallen als ze aan de nieuwe criteria getoetst worden, terwijl ze in deze situatie juist wel gewenst zijn. De beheerder kan er wel voor kiezen om de nieuwe randvoorwaarden op overeenkomstige wijze toe te passen voor de naleving van de geluidproductieplafonds.

Er blijft ruimte voor maatwerk in bijzondere situaties. Een beheerder kan de Minister op grond van artikel 11.29, derde lid, van de Wet milieubeheer bijvoorbeeld verzoeken om toch rekening te houden met een maatregel die niet is aangewezen als geluidbeperkende maatregel. Het plaatsen van een geluidscherm dat bijvoorbeeld hoger is dan het maximum dat met de onderhavige regeling wordt ingevoerd, blijft dus mogelijk als er bijzondere omstandigheden zijn die dit wenselijk maken.

Bestaande regels voor het voorkomen van ondoelmatige geluidbeperkende maatregelen

De huidige regels bevatten een aantal voorzieningen om ondoelmatige geluidbeperkende maatregelen te voorkomen (zie artikel 11.29 van de Wet milieubeheer en de artikelen 1.1, eerste lid, 31 en 33 van het Besluit geluid milieubeheer). In de praktijk is gebleken dat het lastig is om deze bepalingen eenduidig toe te passen. Er worden begrippen gebruikt als 'relevante verlaging van de geluidsbelasting', 'overwegende bezwaren', 'nagenoeg geen extra geluidreductie', 'extra maatregelpunten die niet in verhouding staan tot de extra geluidreductie' en 'een geluidreductie die vrijwel gelijk is aan' die voor meerdere uitleg vatbaar zijn en telkens op verschillende wijze kunnen worden ingevuld. Verder is het vaak nodig om maatregelen die op basis van deze bepalingen kunnen afvallen, wel eerst in een akoestisch onderzoek volledig door te rekenen. Voor autonome sanering is behoefte aan meer expliciete begrenzingen die er toe leiden dat geluidbeperkende maatregelen waarvan op voorhand duidelijk is dat zij onvoldoende effectief zijn, niet overwogen hoeven te worden. De afweging welke maatregelen wel doelmatig zijn, wordt daarmee zowel eenvoudiger als eenduidiger. De nieuwe begrenzingen worden hierna toegelicht.

³ TNO 2015 R10336, 'Dimensionering van geluidschermen'.

⁴ Een cluster is ingevolge artikel 1, eerste lid, van het Besluit geluid milieubeheer een geluidsgevoelig object of een verzameling bijeengelegene geluidsgevoelige objecten die een relevante verlaging van de geluidsbelasting vanwege een weg of spoorweg zou kunnen ondervinden van een aaneengesloten geluidbeperkende maatregel. De begripsbepaling van 'cluster' in artikel 1 Rdg is gelijklopend, met dien verstande dat een geluidsgevoelig object of een verzameling bijeengelegene geluidsgevoelige objecten is gelegen binnen de zone van een weg of spoorweg.

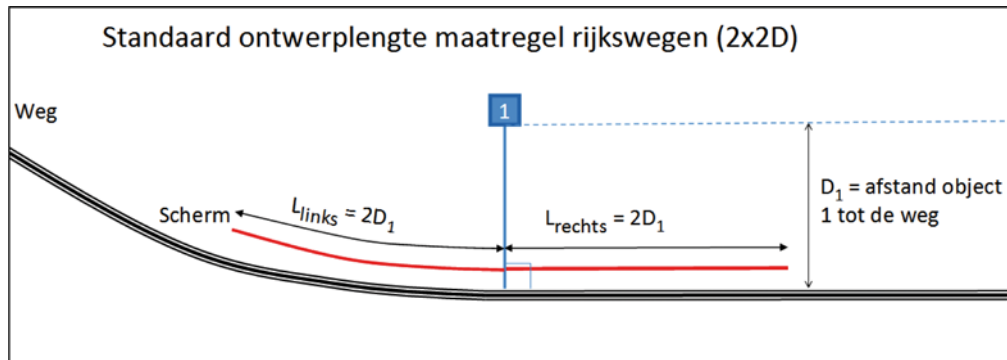
Begrenzing minimale lengte geluidschermen

Het voornoemde TNO-rapport geeft aan hoe de effectiviteit van een geluidscherm afhangt van de afstand van een geluidsgevoelig object tot dat scherm.

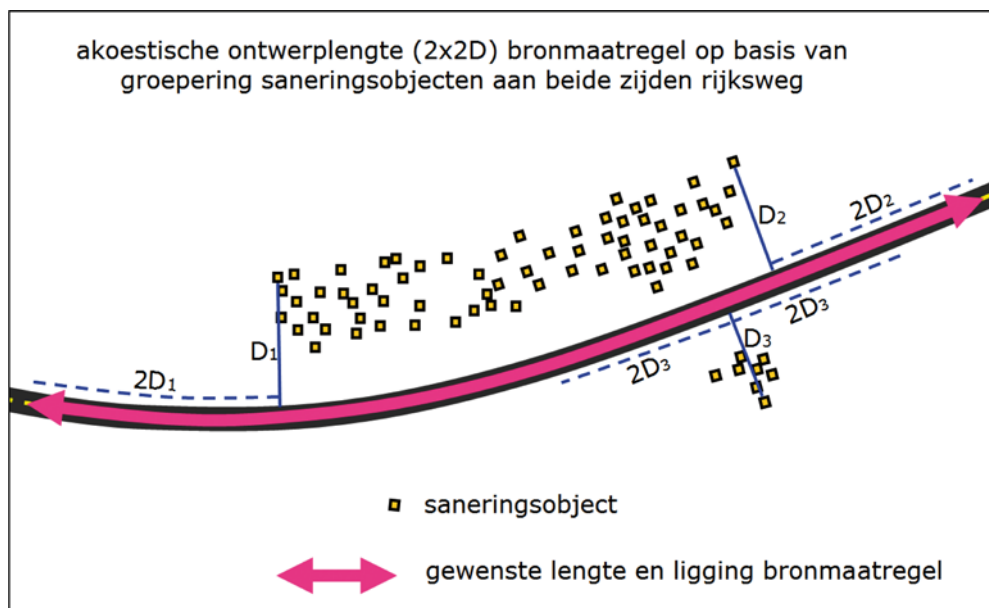
In de praktijk werken Rijkswaterstaat en ProRail al met een ontwerpcriterium waarbij de afstand tussen een geluidsgevoelig object en de rand van de infrastructuur centraal staat. Echter, wanneer er te weinig reductiepunten beschikbaar zijn om te voldoen aan dit criterium, wordt er soms voor gekozen om een korter scherm te plaatsen waarvoor wel voldoende reductiepunten beschikbaar zijn. Het resultaat is dan een scherm met een geringe effectiviteit. Gevelisolatie zou dan een groter effect kunnen hebben tegen lagere kosten. De nieuwe randvoorwaarde voor de minimale lengte voorziet erin dat schermen met een te geringe effectiviteit niet meer hoeven te worden afgewogen in het maatregelonderzoek.

In de volgende alinea's wordt eerst uiteengezet welke ontwerplengtes in akoestische onderzoeken gangbaar zijn. Daarna wordt aangegeven hoe deze zich verhouden tot de aanbevelingen in het TNO-onderzoek en welke criteria daaruit zijn afgeleid om tot de bepaling van een minimaal aan te houden ontwerplengte van geluidschermen te komen. Ten slotte worden de nieuwe randvoorwaarden voor die minimumlengte beschreven en nader toegelicht.

Voor rijkswegen wordt in de praktijk uitgegaan van een gewenste maatregellengte waarbij voor elk geluidsgevoelig object in het cluster het geluidscherm aanwezig is over een lengte van vier maal de kortste afstand D tussen het object en de rand van de weg. Bij spoorwegen geldt dit ook, maar is de lengte voor elk geluidsgevoelig object twee maal de kortste afstand D tussen het object en de dichtstbijzijnde spoorstaaf. Bovendien geldt dat de plaats van de maatregel bij voorkeur zodanig is dat de lengte $4D$ (weg) of $2D$ (spoor) gelijk verdeeld is aan beide zijden van de loodlijn uit het object naar de (spoor)weg. Dit wordt ook wel een maatregellengte van $2 \times 2D$ voor rijkswegen, respectievelijk $2 \times 1D$ voor spoorwegen genoemd. Met een dergelijke aanduiding wordt dus zowel de gewenste lengte als de gewenste ligging langs de (spoor)weg aangegeven. In de volgende figuur is dit schematisch aangegeven voor een rijksweg.



De minimumlengte van een scherm en de ligging worden dus bepaald door eerst per geluidsgevoelig object de lengte en ligging van het scherm te bepalen en dan uit de overlappende stukken scherm de overkoepelende lengte en ligging van het scherm te bepalen. Maatgevend voor de lengte en ligging van de totale maatregel zijn de objecten die het verst bij de (spoor)weg vandaan liggen en de objecten aan de uiteinden van het cluster. In de volgende figuur is dit schematisch weergegeven voor een cluster van saneringsobjecten. In het voorbeeld in deze figuur gaat het bovendien om de afweging van een bronmaatregel, met een cluster dat bestaat uit geluidsgevoelige objecten aan beide zijden van de (spoor)weg.



TNO beveelt aan om voor geluidschermen een minimumlengte te hanteren van $2 \times 4D$ voor rijkswegen. Deze aanbeveling leidt er toe dat voor de meeste gangbare schermhoogtes op de geluidsgevoelige objecten achter het scherm het maximale effect van de betreffende schermhoogte wordt gerealiseerd. Het zou een te strenge eis zijn om de $2 \times 4D$ -eis ook als minimum op te leggen, omdat de beoogde functie van de minimeis is om maatregelen buiten beschouwing te kunnen laten die evident onvoldoende effectief zijn. Een niet maximaal effect kan nog wel een voldoende effect zijn. Uit het TNO-rapport kan worden afgeleid dat de drempel tussen een aanvaardbare mate van effectiviteit en onvoldoende effectiviteit wel wordt overschreden als niet wordt voldaan aan de door Rijkswaterstaat in de praktijk gehanteerde uitgangspunt van $2 \times 2D$. Dit geldt ook voor het effect van geluidschermen en raildempers bij spoorwegen. Alleen leiden de akoestische eigenschappen van de bron bij spoor ertoe dat de drempel al wordt bereikt bij een lengte gebaseerd op het $2 \times 1D$ -criterium.

Daarom is er voor gekozen om deze uitgangspunten – $2 \times 2D$ en $2 \times 1D$ – als uitgangspunt te nemen voor de in de Rgm en Rdg op te nemen randvoorwaarden voor de minimumlengte van een geluidwerende maatregel. Bij het ontwerpen van maatregelen in de praktijk zal moeten worden gestreefd naar een akoestisch optimale maatregel, die een grotere lengte kan hebben dan deze minimumlengte.

De nieuwe randvoorwaarde vereist niet dat voor *alle* objecten in het cluster aan de $2 \times 2D$ of $2 \times 1D$ -eis moet zijn voldaan. In plaats daarvan is gekozen voor een minder strenge randvoorwaarde die bestaat uit twee delen: 1) alle objecten in het cluster moeten achter het scherm liggen, dat wil zeggen dat een loodlijn vanuit elk object op de (spoor)weg het geluidscherm doorsnijdt; 2) voor ten minste driekwart van de objecten in het cluster moet zijn voldaan aan de $2 \times 2D$ -eis (weg) of $2 \times 1D$ eis (spoor).

De eerste eis wordt gesteld omdat geluidsgevoelige objecten in het cluster in ieder geval een relevante verlaging van de geluidsbelasting moeten ondervinden van het geluidscherm. Dit volgt uit de definitie van een cluster (artikel 1, eerste lid, van het Besluit geluid milieubeheer).

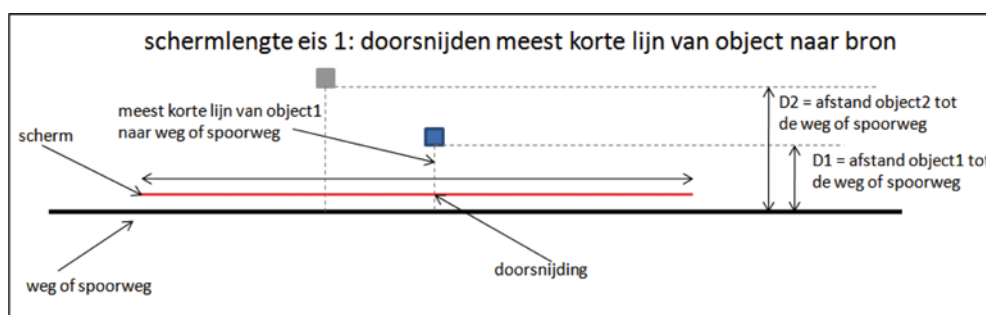
De tweede eis heeft de volgende achtergrond. Idealiter zou voor *elk* saneringsobject in het cluster moeten gelden dat aan het $2 \times 2D$ -criterium bij een weg of het $2 \times 1D$ -criterium bij een spoorweg wordt voldaan. Dit zou er echter toe kunnen leiden dat een scherm niet wordt geplaatst omdat door een ongelukkige ligging van één of enkele objecten de minimumlengte van het scherm dan zo groot zou worden dat daarvoor onvoldoende reductiepunten beschikbaar zijn. Dat zou een te strenge minimum-eis opleveren, omdat het merendeel van de andere objecten in het cluster waarvoor de maatregel wordt afgewogen wel voldoende profijt van het scherm zou hebben. Daarom is ervoor gekozen dat in elk geval het merendeel van de objecten in het cluster aan dit lengtecriterium moet voldoen, namelijk driekwart. Het zal in het algemeen gaan om objecten die relatief dicht bij de (spoor)weg liggen; het gaat immers om saneringsobjecten met een hoge geluidbelasting. Door niet uit te gaan van alle maar van driekwart van de saneringsobjecten in het cluster wordt ook bereikt dat de minimale lengte van het scherm niet in grote mate wordt bepaald door een object dat relatief ver van de (spoor)weg ligt (met dus een relatief grote afstand D tot de (spoor)weg). Voor saneringsobjecten wordt zo een goede balans gevonden tussen enerzijds het voorkomen van erg korte schermen, die voor het grootste deel van de saneringsobjecten in een cluster onvoldoende effectief zijn, en anderzijds het plaatsen van schermen die een voldoende geluidreductie voor een voldoende aantal objecten realiseren.

Samenvattend bestaan de twee nieuwe randvoorwaarden uit de volgende minimumeisen voor de lengte van een geluidsscherm in geval van sanering:

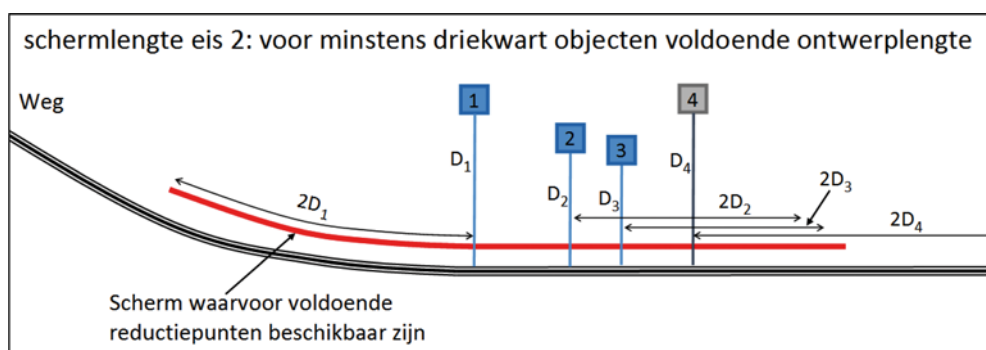
- het scherm doorsnijdt voor alle saneringsobjecten in het cluster waarvoor het scherm wordt afgewogen de loodlijn uit het object op de weg of spoorweg, en
- het scherm heeft voor ten minste driekwart van de saneringsobjecten in het cluster waarvoor het scherm wordt afgewogen, een lengte die aan weerszijden van de loodlijn uit het object op de (spoor)weg ten minste twee maal de lengte van die loodlijn bedraagt in geval van een weg, respectievelijk ten minste een maal de lengte van die loodlijn bedraagt in geval van een spoorweg.

Deze eisen zorgen ervoor dat maatregelen die niet op voldoende objecten uit het cluster leiden tot een voor de sanering relevante verlaging van de geluidsbelasting, niet in aanmerking genomen hoeven te worden bij het afwegen van saneringsmaatregelen. Dit is voor de sanering te zien als een uitwerking van de aanduiding 'relevante verlaging van de geluidsbelasting' in de definitie van een cluster.

De eisen die betrekking hebben op de minimale lengte van geluidschermen zijn nader toegelicht in onderstaande twee figuren. In de eerste figuur is schematisch aangegeven dat de loodlijn vanuit elk saneringsobject naar de (spoor)weg de schermmaatregel moet doorsnijden. Als de aanwezige saneringsobjecten onvoldoende reductiepunten genereren om een scherm mogelijk te maken dat aan deze lengte-eis kan voldoen, is een geluidsscherm voor dat cluster geen geluidbeperkende maatregel die in overweging genomen dient te worden. In het voorbeeld in de figuur wordt wel aan de minimumeis voldaan.



In de tweede figuur is schematisch aangegeven voor een rijksweg dat de schermmaatregel een zodanige minimale lengte moet hebben dat voor ten minste driekwart van de saneringsobjecten in het cluster wordt voldaan aan het 2x2D-ontwerpprincipe. Als de aanwezige saneringsobjecten onvoldoende reductiepunten genereren om een scherm mogelijk te maken dat aan deze lengte-eis kan voldoen, is een geluidsscherm voor dat cluster evenmin een geluidbeperkende maatregel die in overweging genomen dient te worden. In het voorbeeld in de figuur voldoet het scherm aan de minimumeis. Ter linkerzijde van de loodlijnen is dat voor de saneringsobjecten 1 tot en met 3 wel het geval, maar voor saneringsobject 4 niet. Daarmee voldoet de scherm-lengte echter wel aan de minimumeis dat voor driekwart van de saneringsobjecten de ontwerplengte 2x2D mogelijk moet zijn.



In bijzondere situaties kan, in het geval een kortere lengte van het geluidsscherm toch voldoende effectief is in het kader van de sanering, afgezien worden van de minimaal vereiste lengte. Het gaat dan bijvoorbeeld om de volgende gevallen.

- Situaties waarin technische bezwaren de vereiste lengte verhinderen, bijvoorbeeld de aanwezigheid van een kunstwerk waarop plaatsing van een scherm niet mogelijk is. Het moet dan wel gaan om gevallen waarin het resterende scherm nog voor voldoende objecten voldoet aan de eis van een relevante geluidreductie, zodat voor het grootste deel van het cluster sprake blijft van een



- voldoende effectieve maatregel. In de praktijk zal het in deze gevallen daarom altijd gaan om relatief kleine afwijkingen van de minimumlengte.
2. Situaties met specifieke kenmerken van (spoor)weg of omgeving waardoor de vereiste lengte akoestisch juist niet zinvol is, bijvoorbeeld bij een uiteinde van de (spoor)weg of omdat reeds aanwezige afschermdende bebouwing al voor voldoende afscherming zorgt over een deel van de lengte waarover anders een geluidscherm zou moeten worden geprojecteerd, zodat met een korter (aansluitend) scherm kan worden volstaan.
 3. Situaties waarin met een kortere lengte een nagenoeg gelijke geluidreductie gehaald wordt. Dit betreft de toepassing van het tweede lid van artikel 31 van het Besluit geluid milieubeheer. Als met een kortere geluidbeperkende maatregel bijvoorbeeld al ten aanzien van alle, of nagenoeg alle saneringsobjecten van het cluster de beoogde streefwaarde wordt gehaald, kan een korter scherm juist zinvol zijn.

De minimale lengte waarover raildempers worden aangelegd

De huidige regels bevatten al een randvoorwaarde voor de minimale lengte waarover raildempers worden aangelegd. Deze geldt zowel voor sanering als voor naleving van geluidproductieplafonds en is alleen gericht op het dichtstbijzijnde geluidsgevoelige object in het cluster: voor dit object geldt dat de minimale lengte gelijk is aan tweemaal de afstand tussen dit object en het spoor, met een minimum van 50 meter. Een minimum van 50 meter is gesteld vanwege overwegende bezwaren van technische aard tegen een kortere lengte dan 50 meter. Deze randvoorwaarde wordt opnieuw vormgegeven, zodat duidelijker is wat ermee wordt beoogd.

Het is gewenst dat wanneer raildempers worden ingezet als saneringsmaatregel, de minimale lengte waarover raildempers worden aangelegd, aansluit bij de nieuwe randvoorwaarde die aan geluidschermen wordt gesteld. De overwegingen hierbij zijn overeenkomstig de overwegingen bij de minimale lengte van schermen: bij sanering is een grote geluidreductie nodig en een groot deel van de objecten in het cluster moet een relevante verlaging van de geluidbelasting ondervinden. Daarom wordt een soortgelijke nieuwe randvoorwaarde voor de toepassing van raildempers in het kader van de sanering ingevoerd. Daarmee wordt verzekerd dat ook de toepassing van raildempers in het kader van sanering alleen plaatsvindt wanneer het overgrote deel van de saneringsobjecten in het cluster waarvoor de maatregel wordt afgewogen (nagenoeg) het volledige effect van die maatregel zal ondervinden, zodat de inzet van raildempers als saneringsmaatregel altijd voldoende (kosten)effectief is. Ook in dit geval geldt een ondergrens van 50 meter aan de minimumafstand.

Begrenzing hoogte geluidscherm

De geluidreductie van een geluidscherm hangt ook af van de hoogte ervan. Hogere geluidschermen geven een grotere geluidreductie, maar vanaf een zekere hoogte neemt de geluidreductie achter het scherm op straatniveau nauwelijks nog toe. Afweging van steeds hogere geluidschermen vindt in de praktijk vaak plaats wanneer achter het scherm hoogbouw staat, waarvan de hogere bouwlagen nog wel een relevante extra geluidreductie van een steeds hoger scherm ondervinden, maar de laagbouw daar omheen niet meer.

Volgens het doelmatigheidscriterium 'kosten' hogere geluidschermen meer maatregelpunten per strekkende meter. Hoe meer reductiepunten beschikbaar zijn, hoe hoger het geluidscherm daarom zou kunnen worden. Bij sanering van een cluster met ook hoogbouw betekent dit dat een scherm waarvoor voldoende reductiepunten beschikbaar zijn behoorlijk hoog kan worden. Vaak blijven er ook dan echter nog steeds bouwlagen over waar het geluidscherm onvoldoende geluidreductie tot gevolg heeft, en waar dus, ondanks aanzienlijke investeringen in het geluidscherm, ook nog gevelmaatregelen nodig zijn. Daardoor blijven er minder middelen over voor geluidbeperkende maatregelen bij (andere) hoogbelaste locaties. Dit wordt beschouwd als een ineffektieve besteding van de saneringsgelden.

Daarom zijn criteria ontwikkeld voor een effectievere inzet van het saneringsbudget. Uitgangspunt hiervoor is dat de inzet van geluidschermen vooral gericht moet zijn op het bereiken van de streefwaarde voor sanering op de meest voorkomende geluidsgevoelige objecten – eengezinswoningen met maximaal drie bouwlagen – en dat op overige saneringsobjecten, zoals hoogbouw van flats met veelal geen of zeer beperkte buitenruimten, een effectiever resultaat kan worden bereikt wanneer de nadruk op gevelisolatie ligt in plaats van op geluidbeperkende maatregelen.

Uit onderzoek naar verschillende representatieve saneringssituaties is gebleken dat geluidschermen van maximaal 8 meter hoog bij wegen en maximaal 5 meter hoog bij spoorwegen in het overgrote deel van de gevallen aan de gestelde criteria voldoen. Bij deze hoogtes geldt dat vrijwel altijd voor de eerste drie bouwlagen, zelfs langs de meest drukke (spoor)wegen, de streefwaarde voor sanering wordt bereikt, alsmede een geluidreductie van meer dan 10 dB (mits de lengte van het scherm ook



voldoende is). Bij sanering is het daarom afdoende de maximale schermhoogte te begrenzen op 8 meter bij wegen en 5 meter bij spoor. De hoogte van een scherm wordt conform artikel 11, derde lid, Rgm en artikel 4, derde lid, Rdg bepaald ten opzichte van de bovenkant van het spoor of de kantstreep van de weg aan de zijde van het afschermend object. De eisen aan de maximale hoogte van een geluidscherm gelden daardoor ook voor een geluidscherm dat op een geluidwal staat.

Hogere geluidschermen hebben weliswaar een sterker geluidreducerend effect op de hogere bouwlagen van hoogbouw, maar voegen nauwelijks een relevant geluidreducerend effect toe op straatniveau – daar wordt dan immers al aan de streefwaarde voor sanering voldaan – terwijl er wel hogere kosten tegenover staan. Daarnaast bestaan er tegen hoge schermen vaker – in vergelijking tot lagere schermen – overwegende bezwaren van technische, stedenbouwkundige of landschappelijke aard. Om die reden vallen hogere schermen in de praktijk vaak al af. Volgens de huidige regels moeten hogere schermen echter vaak wel eerst in akoestische onderzoeken worden doorgerekend. Dat leidt tot onevenredig hoge uitvoeringslasten. Dit wordt eveneens voorkomen door een grens te stellen aan de hoogte van geluidschermen die voor sanering in overweging genomen moeten worden. Voor de woningen in de hogere bouwlagen van hoogbouw geldt dat er dan geluidwerende maatregelen nodig zijn wanneer nog niet wordt voldaan aan de binnenwaarde.

In algemene zin hebben bron- en overdrachtsmaatregelen de voorkeur boven geluidwerende maatregelen aan de gevel van de woning omdat ze ook een positief effect hebben op de geluidhinder in de omgeving van de woning. Het systeem van de wet is dan ook dat geluidwerende maatregelen pas worden getroffen wanneer er geen doelmatige bron- of overdrachtsmaatregelen beschikbaar zijn. Het effect van een begrenzing van de hoogte van een geluidscherm is echter dat gevelmaatregelen in bepaalde gevallen de voorkeur krijgen boven een (hoger) scherm. In de situatie van sanering van hogere bouwlagen is dit redelijk, omdat er veelal geen, of in elk geval in veel mindere mate sprake is van buitenruimten waarvoor beperking van de geluidsbelasting door een scherm ook zinvol is, zoals een tuin of een speelplaats. Wanneer voor deze woningen (meer) de nadruk wordt gelegd op gevelisolatie, krijgen ook zij daarom een voldoende hoog niveau van geluidbescherming, dat is toegesneden op de specifieke situatie.

Het kan zijn dat er op een saneringslocatie al een bestaand geluidscherm aanwezig is dat hoger is dan het maximum dat in deze regeling voor de autonome sanering wordt gesteld, maar dat toch vervangen moet worden, bijvoorbeeld omdat het scherm aan het einde van zijn levensduur is. In dat geval geldt dat in het saneringsonderzoek wordt getoetst of voor het bestaande scherm aan het doelmatigheids criterium wordt voldaan. Wanneer dat het geval is, hoeft het scherm dus in het kader van de sanering niet te worden vervangen. In het kader van beheer en onderhoud zal vervolgens in principe een scherm van minimaal dezelfde hoogte teruggeplaatst worden. Dit is bij rijks- en spoorwegen in ieder geval nodig om de geluidproductieplafonds te kunnen blijven naleven. Het is ook mogelijk dat de beheerder van een rijks- of spoorweg deze gelegenheid aangrijpt om tegelijkertijd verdergaande maatregelen te treffen, met het oog op naleving van geluidproductieplafonds in de verdere toekomst. Dit dan zijn afwegingen die in het kader van de naleving van de geluidproductieplafonds worden gemaakt, en die dus buiten het kader van de autonome sanering vallen. Bij andere wegen, die niet op de geluidplafondkaart staan – en die dus onder de werking van de Wet geluidhinder vallen – zou het terugplaatsen van een lager scherm kunnen leiden tot een reconstructie omdat de toename van de geluidsbelasting op woningen ten opzichte van de situatie met het hogere, te vervangen, scherm dan al snel 2 dB of meer zal zijn. In dat geval is een nieuwe doelmatigheidsafweging voor deze reconstructie nodig waarbij de maximale schermhoogte in het kader van autonome sanering niet geldt. Eventueel kunnen ook andere maatregelen worden getroffen om te zorgen dat het beschermingsniveau voor omwonenden minimaal hetzelfde blijft.

Uiteraard laat de in deze regeling opgenomen wijziging de toepassing van bronmaatregelen, zoals stille wegdekken en raildempers, ongemoeid. Dergelijke maatregelen hebben een nagenoeg gelijk geluidreducerend effect op alle etages van hoogbouw. Deze maatregelen zullen in sommige gevallen echter al zijn uitgevoerd waardoor zij voor sanering niet meer beschikbaar zijn, maar in andere gevallen kunnen ze een zinvol onderdeel zijn van een saneringsmaatregel. Hierbij geldt wel, net als voor geluidschermen, dat ze over voldoende lengte moeten worden aangebracht om voldoende effectief te zijn. Daarop is in het voorgaande al ingegaan.

In de praktijk zal bij hoogbouw die dicht bij de bron is gelegen de sanering er als volgt uitzien:

1. op straatniveau en lage etages: een reductie van geluidniveaus op de gevel door bronmaatregelen (voor zover nog niet uitgevoerd) en schermen tot op of onder de streefwaarde voor sanering;
2. op hogere etages: een reductie van geluidniveaus op de gevel door bronmaatregelen (voor zover nog niet uitgevoerd) en aanvullend maatregelen aan de gevel om te voldoen aan de wettelijke binnenwaarde voor de geluidniveaus in de woning.



Beperking van de minimale verhoging van schermen of wallen

In het doelmatigheids criterium wordt de effectiviteit van een geluidbeperkende maatregel afgewogen tegen de kosten van het realiseren van die maatregel. Daarbij wordt echter beperkt rekening gehouden met de kapitaalvernietiging die kan optreden wanneer er al een geluidsscherm aanwezig is dat niet kan worden verhoogd zonder het eerst te slopen en compleet opnieuw te bouwen. Dat kan bij sanering leiden tot situaties waarin een bestaand scherm, dat nog lang mee kan, moet worden afgebroken en vervangen door een slechts iets hoger scherm. Dit heeft als nadeel dat een groot deel van de saneringskosten besteed wordt aan het opnieuw realiseren van een geluidreductie die al aanwezig was.

Voor de sanering wordt daarom een randvoorwaarde met twee eisen toegevoegd:

1. de eis dat bij een vervanging van een bestaand geluidsscherm de verhoging bij een weg ten minste 3 meter en bij een spoorweg ten minste 2 meter moet bedragen, en
2. de eis dat de benodigde maatregelpunten voor het minimaal verhoogde geluidsscherm in redelijke verhouding staan tot de extra geluidreductie als gevolg van dat scherm, in vergelijking tot een scherm dat 1 meter lager zou zijn.

De achtergronden en de effecten van deze eisen worden hieronder nader toegelicht.

De eerste eis leidt er toe dat in de meeste gevallen een vervanging van een bestaand geluidsscherm door een hoger scherm pas wordt doorgevoerd als dat op een aanzienlijk aantal saneringsobjecten leidt tot een extra geluidreductie van ten minste 5 dB. Gecombineerd met het gegeven dat de geluidreductie door bestaande geluidschermen vrijwel altijd al minstens 5 dB bedraagt, leidt dit tot nieuwe schermen die voor een geluidreductie van minimaal 10 dB zorgen en in veel gevallen bovendien zorgen voor het behalen van de streefwaarde voor sanering op de eerste drie bouwlagen van saneringsobjecten. Met dit criterium wordt kapitaalvernietiging op zinvolle wijze beperkt en wordt een bestaand geluidsscherm alleen vervangen wanneer dit een substantieel extra effect oplevert.

Ook bij de vervanging van een geluidsscherm door een hoger scherm geldt de randvoorwaarde dat het scherm bij een weg maximaal 8 meter hoog en bij een spoorweg maximaal 5 meter hoog mag worden. Een geluidsscherm langs een weg dat 6 meter hoog is, wordt dus niet vervangen door een scherm van 9 meter hoog.

De situatie kan zich voordoen dat een verhoging van het bestaande geluidsscherm met bijvoorbeeld 1 meter (of 2 meter bij een weg) al zou leiden tot het halen van de streefwaarde voor sanering op nagenoeg alle saneringsobjecten, maar dat het bestaande scherm toch eerst zou moeten worden afgebroken om het 1 of 2 meter hoger te kunnen maken. In dat geval zou het scherm volgens de eerste eis langs een weg echter minstens 3 meter hoger moeten worden teruggebouwd, en langs spoor minstens 2 meter hoger, om in overweging genomen te mogen worden als geluidbeperkende maatregel. Die 3 meter extra hoogte bij een weg en 2 meter bij een spoorweg leveren dan echter geen zinvolle extra afname van de geluidsbelasting meer op ten opzichte van een ophoging met slechts 2, respectievelijk 1 meter. De laatste meter extra verhoging is in een dergelijke situatie immers niet nodig om op de meeste saneringsobjecten de streefwaarde voor sanering te bereiken. Het is daarom wenselijk dat dergelijke verhogingen uitsluitend als geluidbeperkende maatregel in overweging genomen worden wanneer elke meter verhoging ook echt akoestisch zinvol is.

Daarom geldt de tweede eis voor de minimale verhoging van geluidschermen, namelijk dat de benodigde maatregelpunten voor het minimaal verhoogde geluidsscherm in redelijke verhouding staan tot de extra geluidreductie als gevolg van dat scherm, in vergelijking tot een scherm dat 1 meter lager zou zijn. Hiermee wordt in feite niets anders gedaan dan de bepaling van artikel 31, tweede lid, van het Besluit geluid milieubeheer, van overeenkomstige toepassing verklaren op de (minimale) verhoging van een geluidsscherm in het kader van sanering. Dit artikel stelt als algemene regel dat een duurdere geluidbeperkende maatregel niet financieel doelmatig is als met een minder dure geluidbeperkende maatregel nagenoeg dezelfde geluidreductie kan worden bereikt. Het is nodig om deze regel in de randvoorwaarden voor geluidschermen in het kader van sanering expliciet te herhalen, omdat de regel zelf alleen van toepassing is als er sprake is van twee geluidbeperkende maatregelen die met elkaar worden vergeleken. Door het toevoegen van de eerste eis voor de minimale verhoging van een geluidsscherm zijn (lagere) geluidschermen die niet aan deze voorwaarde voldoen echter geen 'geluidbeperkende maatregel' meer, waardoor artikel 31, tweede lid, Besluit geluid milieubeheer, niet meer rechtstreeks kan worden toegepast om de effectiviteit van de minimale verhoging te bepalen. Een geluidsscherm wordt dus niet vervangen door een scherm dat 3 meter (in geval van weg) of 2 meter (in geval van spoor) hoger is als blijkt dat de laatste meter van de verhoging te weinig extra geluidreductie bewerkstelligt. Zonder de tweede eis zou de nieuwe randvoorwaarde daarom kunnen leiden tot onnodig meer maatregelen (en dus meer kosten) dan nodig is voor de te behalen saneringsdoelstelling.



De vraag of bestaande geluidschermen ophoogbaar zijn, maakt uiteraard deel uit van het saneringsonderzoek. Voor ophoogbare schermen geldt de nieuwe randvoorwaarde niet, overeenkomstig de regel voor de doelmatigheid van geluidschermen in artikel 31, derde lid, Besluit geluid milieubeheer. Ophoogbaar betekent dat de bestaande schermen zonder ingrijpende en kostbare aanpassing aan de constructie opgehoogd kunnen worden. De fundering en bestaande onderdelen van het scherm moeten dus grotendeels bruikbaar zijn voor de verhoging. Een aarden wal dient ook zonder grote ingrepen geschikt te zijn voor verhoging met grond of de plaatsing van een geluidscherm.

De randvoorwaarde voor de minimale verhoging van geluidschermen heeft geen invloed op de toepassing van bronmaatregelen. Dat betekent dat wanneer een bestaand scherm niet wordt verhoogd, in veel gevallen de sanering zal bestaan uit bronmaatregelen (voor zover deze nog niet zijn aangebracht), eventueel aangevuld met maatregelen aan de gevel.

Middenbermschermen en schermen tussen sporen

Voor middenbermschermen en schermen tussen sporen gaan dezelfde randvoorwaarden gelden als voor geluidschermen en geluidwallen langs een weg of spoorweg. In vrijwel alle gevallen waarin de toepassing van middenbermschermen en schermen tussen sporen wordt overwogen, gebeurt dit als aanvulling op een scherm of wal aan de zijkant van de (spoor)weg. Bijvoorbeeld in een situatie waarin de weg relatief breed is en de woningen relatief dicht bij de weg liggen, kan het apart afschermen van de verst weggelegen rijbaan via een middenbermscherm effectiever zijn dan het hoger maken van het scherm aan de zijkant. In een dergelijk geval kan een combinatie van bijvoorbeeld een scherm van 6 meter hoog aan de zijkant en een 2 meter hoog middenbermscherm effectiever zijn dan alleen een scherm van 8 meter hoog aan de zijkant. Voor het bepalen van het effect van een middenbermscherm of scherm tussen sporen moet het effect worden beoordeeld in combinatie met het effect van het scherm aan de zijkant. Ook om die reden is het wenselijk de middenbermschermen en schermen tussen sporen op dezelfde manier te behandelen als de geluidschermen en geluidwallen langs een weg of spoorweg.

Gevolgen van de nieuwe begrenzingsen

Met deze nieuwe begrenzingsen aan geluidbeperkende maatregelen in het kader van de sanering wordt bereikt dat de bestaande regels beter toepasbaar worden. De beheerders krijgen duidelijkheid over de grenzen waarbuiten een geluidbeperkende maatregel niet hoeft te worden afgewogen. Daarmee neemt ook de rechtszekerheid toe; de beheerders lopen geen juridische risico's wanneer ze schermen die hoger of korter zijn dan de nieuwe grenzen, niet meer in de afweging van doelmatige maatregelen meenemen. Voorkomen wordt dat er hoge of korte geluidschermen worden geplaatst die onvoldoende effectief zijn in relatie tot de kosten ervan. Hierdoor kan het beschikbare budget beter worden ingezet voor meer effectieve maatregelen bij meer saneringsobjecten.

Voor omwonenden leiden de nieuwe grenzen ertoe dat zij er van uit kunnen gaan dat een te plaatsen geluidscherm voldoende effectief is, zodat een behoorlijke geluidreductie wordt ondervonden voor een aanzienlijk aantal woningen, die opweegt tegen de negatieve effecten, zoals visuele hinder, van dat scherm. Wanneer er geen geluidscherm met voldoende afmetingen geplaatst kan worden doordat daar onvoldoende reductiepunten tegenover staan, zullen de woningen in aanmerking komen voor gevelisolatie wanneer de binnenwaarde wordt overschreden. Voor bijzondere situaties voorziet de wet al in de mogelijkheid om maatwerk te leveren en van de nieuwe begrenzingsen af te wijken.

2.2 Enkele andere wijzigingen

Maatregelpunten bij sanering van wegen en spoorwegen op de geluidplafondkaart

Per 1 juli 2015 is het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (hierna: Rmg 2012) gewijzigd.⁵ Bepaald is dat een bronmaatregel die feitelijk is gerealiseerd of waartoe is besloten door de Minister of de beheerder met het oog op naleving van de geluidproductieplafonds, maar die niet is opgenomen in het geluidregister, niet in beschouwing wordt genomen als potentiële saneringsmaatregel.

Bronmaatregelen kunnen door de beheerder worden ingezet om te voldoen aan het bestaande geluidproductieplafond. De beheerder kan ervoor kiezen de bronmaatregel niet op te nemen in het geluidregister, om zo ruimte onder het plafond te creëren voor een toename van de geluidproductie, bijvoorbeeld door groei van het verkeer. Als de bronmaatregel op deze wijze is ingezet om te voldoen aan de geluidproductieplafonds, kan deze niet ook nog eens worden benut om de geluidproductieplafonds te verlagen om aan een saneringsopgave te voldoen. Daarom is in bijlage VI, paragraaf 1.4,

⁵ Stcrt. 2015, 16753.



zesde lid, van het Rmg 2012 bepaald dat bronmaatregelen die zijn gereserveerd voor naleving van het bestaande geluidproductieplafond niet worden betrokken bij een saneringsplan. Een voorwaarde hiervoor is wel dat in een tracébesluit of een besluit tot wijziging van de geluidproductieplafonds besloten is tot de maatregel of dat de beheerder in het nalevingsverslag hiervan melding heeft gemaakt. In het saneringsplan wordt onderbouwd waarom de bronmaatregel niet beschikbaar is als saneringsmaatregel.

Wanneer een bronmaatregel op deze wijze buiten beschouwing blijft, is het niet redelijk dat bij de berekening van de maatregelpunten voor de afweging van saneringsmaatregelen wel de maatregelpunten van deze maatregel in rekening moeten worden gebracht. In dat geval zouden voor deze maatregel reductiepunten nodig zijn zonder dat daar een geluidsreductie op de saneringsobjecten tegenover zou staan. Daarom wordt in artikel 11 van de Rgm geregeld dat de maatregelpunten van bronmaatregelen die zijn ingezet of worden ingezet om te voldoen aan de geldende geluidproductieplafonds, niet worden opgeteld bij het totale aantal maatregelpunten bij de afweging van maatregelen voor een saneringsplan.

Een vergelijkbare regeling voor overdrachtsmaatregelen is niet nodig omdat deze steeds in het geluidregister worden verwerkt wanneer ze als functie hebben om aan de normen op woningniveau te kunnen voldoen.

Randvoorwaarde bij dunne deklagen

Voor het wegdektype 'dunne deklaag' gold als randvoorwaarde voor toepassing als geluidbeperkende maatregel dat de snelheid niet boven 80 km per uur mocht liggen, omdat de geluidreductie voor dit wegdektype destijds slechts was gevalideerd voor maximumsnelheden tot en met 80 km per uur. In recente validatie-onderzoeken is de geluidreductie ook bij hogere snelheden vastgesteld. De randvoorwaarde kan daardoor vervallen.

Op niet-autosnelwegen (N-wegen) bestaat vaak een technisch bezwaar tegen toepassing van zeer open asfaltbeton (ZOAB) of tweelaags ZOAB als wegdek, vanwege een lage verkeersintensiteit. Een voldoende hoge verkeersintensiteit is namelijk nodig om vuil uit de poriën van het open wegdek te rijden. Bij een te lage verkeersintensiteit gebeurt dat onvoldoende, waardoor de poriën dichtslibben en dit wegdektype (deels) zijn geluidsabsorberende karakter verliest. Toepassing van een dunne deklaag is technisch wel vaak mogelijk op dergelijke wegen. De geluidreductie door dit wegdektype is vergelijkbaar met die door een wegdek van ZOAB, en wordt niet negatief beïnvloed door relatief lage verkeersintensiteiten. Het is daarom gewenst om dat wegdektype in een dergelijke situatie als geluidbeperkende maatregel als bedoeld in artikel 10, eerste lid, Rgm, respectievelijk artikel 1 Rdg in aanmerking te kunnen nemen, ook wanneer de maximumsnelheid op een dergelijke weg meer dan 80 km/uur bedraagt (bijvoorbeeld 100 km/uur op een autoweg). Het schrappen van de randvoorwaarde van een maximumsnelheid van 80 km/uur maakt dit mogelijk.

Uiteraard betekent het vervallen van de maximumsnelheid als randvoorwaarde voor het afwegen van een dunne deklaag als geluidbeperkende maatregel niet dat een dunne deklaag dan ook in alle situaties als geluidbeperkende maatregel kan worden ingezet. Er kunnen nog altijd overwegende bezwaren van technische aard bestaan tegen toepassing als geluidbeperkende maatregel, bijvoorbeeld de aanwezigheid van wringend verkeer (kruisingen en rotondes).

In dat verband is ook van belang dat er thans twee typen dunne deklaag bestaan: dunne deklaag A en dunne deklaag B. Vanuit overwegingen van technische aard heeft Rijkswaterstaat als beheerder op dit moment alleen nog dunne deklaag A vrijgegeven voor toepassing op rijkswegen, en bovendien uitsluitend voor toepassing op niet-autosnelwegen.

Behandeling van geluidsgevoelige objecten die voor meer dan één woning meetellen

In artikel 5 van de Rdg is wel bepaald dat een ander geluidsgevoelig object dan een woning, standplaats voor woonwagens of ligplaats voor een woonschip voor meer dan één woning kan tellen bij de berekening van de reductiepunten, maar niet dat het object dan ook voor evenveel woningen meetelt bij de berekening van het effect (geluidreductie) van een maatregel. Dit is een omissie die met deze wijzigingsregeling wordt gerepareerd door aanpassing van artikel 5 en invoeging van een nieuw artikel 8.

3. Administratieve en uitvoeringslasten

Onder meer als gevolg van problemen met de uitvoerbaarheid van de Rgm en de Rdg liggen de feitelijke uitvoeringslasten voor de beheerders van rijkswegen en hoofdspoorwegen hoger dan waarvan is uitgegaan bij het vaststellen van deze regelingen. Met de onderhavige wijzigingen wordt



het lastenniveau teruggebracht, doordat de uitvoering van de regelgeving meer in overeenstemming wordt gebracht met de oorspronkelijke bedoeling. Ook de lasten voor beheerders van andere (spoor)wegen dan rijkswegen en hoofdspoorwegen nemen daardoor af.

De wijzigingen hebben geen gevolgen voor de administratieve lasten voor burgers en bedrijven.

4. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

De onderhavige wijzigingen van de Rgm, de Rdg, de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer en het Rmg 2012 hebben geen ingrijpende gevolgen voor de wijze van uitvoering en handhaving. De veranderingen betreffen vooral het verminderen van uitvoeringslasten voor de beheerders van rijkswegen en hoofdspoorwegen. Door het stellen van grenzen aan de afmetingen van geluidschermen worden onderzoekslasten verminderd.

De wijzigingen zijn afgestemd met de beheerders (Rijkswaterstaat en ProRail), de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), het Bureau Sanering Verkeerslawaaai (het BSV voert namens de minister van Infrastructuur en Milieu de geluidssanering van gemeentelijke en provinciale infrastructuur uit) en IPO en VNG. Rijkswaterstaat, ProRail, BSV, ILT en VNG hebben een aantal wijzigingen voorgesteld. Dit heeft geleid tot overeenstemming over deze wijzigingen.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

Deze wijziging hangt samen met het zesde lid van paragraaf 1.4 van bijlage VI van het Rmg 2012.

In artikel 11 wordt geregeld dat bij het afwegen van maatregelen voor een saneringsplan, de maatregelpunten die behoren bij de, in het zesde lid van paragraaf 1.4 van bijlage VI van het Rmg 2012 bedoelde, bronmaatregelen niet langer worden opgeteld bij het totaal van de maatregelpunten zoals bedoeld in het tweede lid van artikel 11.

Onderdeel B, eerste lid

In dit lid is de definitie opgenomen van de kortste afstand 'D' van een geluidsgevoelig object tot de dichtstbijzijnde rand van de wegdekverharding of spoorstaaf. Deze afstand D speelt een belangrijke rol bij de eisen die in het tweede en derde lid van onderdeel B worden gesteld aan de minimale lengte van saneringsmaatregelen.

Onderdeel B, tweede lid

De wijziging in het tweede lid, onder a, maakt het mogelijk dat een dunne deklaag wordt overwogen als doelmatige maatregel op wegen waar de maximale snelheid hoger is dan 80 km per uur.

De wijziging onder b maakt de minimale afstand waarover raildempers op een spoorweg worden aangebracht, op een meer effectieve wijze afhankelijk van de afstand van de spoorweg tot de geluidsgevoelige objecten waarvoor de raildempers worden aangelegd. Wanneer raildempers worden afgewogen in het kader van een saneringsplan, komt voor deze afstand dezelfde eis te gelden als wanneer geluidschermen of geluidwallen worden afgewogen in het kader van een saneringsplan. Hiervoor wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting op het derde lid van onderdeel B.

Onderdeel B, derde lid

In tabel 2 van bijlage 3 van de Rgm worden randvoorwaarden toegevoegd voor afscherpende geluidsmaatregelen in het kader van een saneringsplan. Wanneer niet aan de in deze tabel genoemde randvoorwaarden wordt voldaan, is er geen sprake van een geluidbeperkende maatregel in de zin van artikel 11.1 van de Wet milieubeheer die voor een saneringsplan moet worden afgewogen.

Er worden verschillende randvoorwaarden aan geluidschermen en geluidwallen toegevoegd.

Het eerste gedachtestreepje stelt een minimale lengte aan schermen. Deze minimale lengte wordt bepaald aan de hand van twee eisen, die beide vervuld moeten worden.

De eerste eis houdt in dat het geluidscherm of de geluidwal minimaal even lang moet zijn als het deel



van de weg of spoorweg waarlangs zich, loodrecht vanuit de weg of spoorweg gezien, de geluidsgevoelige objecten bevinden waarvoor het scherm of de wal wordt afgewogen.

De tweede eis bestaat er uit dat het geluidsscherm of de geluidwal voor minimaal driekwart van de saneringsobjecten in het cluster waarvoor het wordt afgewogen een lengte moet hebben die aan weerszijden van de loodlijn vanuit het object tot de wegrand of de dichtstbijzijnde spoorstaaf gelijk is aan tweemaal de lengte van die loodlijn in geval van een scherm langs een weg, en eenmaal de lengte van die loodlijn in geval van een scherm langs een spoorweg. Doordat deze eis niet voor alle objecten in het cluster geldt, zijn in de praktijk de objecten in het cluster die het dichtst bij de weg of spoorweg liggen maatgevend voor de aan te houden minimale lengte.

Het tweede gedachtestreepje voegt een maximale hoogte van een geluidsscherm en een geluidwal toe in het kader van een saneringsmaatregel. Deze eis staat los van eventuele overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard tegen het treffen van een maatregel.

Met de randvoorwaarde van het derde gedachtestreepje wordt bereikt dat een bestaand scherm of bestaande wal – waarvan verhoging niet mogelijk is – niet hoeft te worden vervangen als het nieuwe scherm of de nieuwe wal slechts beperkt hoger zou hoeven zijn dan het bestaande scherm of de bestaande wal om geheel of grotendeels aan de saneringsdoelstelling te kunnen voldoen. Ook deze randvoorwaarde bestaat uit twee, elkaar aanvullende eisen.

Ten eerste moet het scherm of de wal minimaal 3 meter (bij weg) of 2 meter (bij spoor) hoger zijn dan de bestaande maatregel. Ten tweede moeten de extra maatregelpunten voor een verhoging die aan de eerste eis voldoet, in redelijke verhouding staan tot de extra geluidreductie door de verhoging, in vergelijking met een 1 meter lagere verhoging.

Met de tweede eis wordt verzekerd dat een scherm of wal alleen wordt vervangen door een hoger scherm of een hogere wal als elke meter extra ook een zinvolle bijdrage levert aan het bereiken van de streefwaarde voor sanering. Artikel 31, tweede lid, onder b van het Besluit geluid milieubeheer heeft dezelfde werking bij een vergelijking van twee geluidbeperkende maatregelen.

De nieuwe randvoorwaarden zijn alleen van toepassing bij de doelmatigheidsafweging in het kader van de opstelling van een saneringsplan. Bij de doelmatigheidsafweging in het kader van de naleving van geluidproductieplafonds, ook als daarbij een sanering op grond van artikel 11.42 van de Wet milieubeheer wordt meegenomen, zijn deze voorwaarden niet wettelijk voorgeschreven. Dat heeft vooral te maken met de in die gevallen doorgaans veel grotere clusters, die zich ook tot op veel grotere afstanden tot de weg of spoorweg uitstrekken, en waarop het effect van de nieuwe randvoorwaarden heel anders kan zijn dan bij de gebruikelijke 'saneringsclusters' met uitsluitend saneringsobjecten die relatief dicht bij de weg of spoorweg liggen. Dat laat onverlet dat ook in akoestische onderzoeken in het kader van de naleving van geluidproductieplafonds, al dan niet inclusief gekoppelde sanering krachtens artikel 11.42 van de Wet milieubeheer, altijd moet worden gestreefd naar de akoestisch meest zinvolle maatregelen, en dat daarbij goed in de geest van deze nieuwe randvoorwaarden kan worden gewerkt.

Artikel II

Onderdelen A en B

In artikel 5, vierde lid, Rdg was een werkwijze neergelegd om geluidsgevoelige objecten, niet zijnde woningen, om te rekenen tot woningen ten behoeve van het bepalen van het aantal reductiepunten. Deze werkwijze wordt nu verbreed naar de berekening van de geluidreductie, bij de toepassing van artikel 7. Artikel 5, vierde lid, is daartoe nu opgenomen in het nieuwe artikel 8 en van toepassing verklaard op zowel artikel 5 als artikel 7.

Het nieuwe artikel 8 heeft tot gevolg dat wanneer een ander geluidsgevoelig gebouw voor meerdere woningen meetelt bij het bepalen van de reductiepunten, dit object voor evenveel woningen telt bij het berekenen van de geluidreductie op dit object door de onderzochte maatregel in het kader van artikel 7.

Deze wijziging beoogt geen inhoudelijk verschil voor bij de toepassing van artikel 5.

Onderdeel C

Met deze wijziging wordt een vergelijkbare werking beoogd als de wijzigingen die zijn toegelicht onder artikel I, onderdeel B.



Artikel III

De geluidplafondkaart voor spoorwegen wordt gewijzigd in verband met een vijftal spoorwegprojecten. Om een nieuw deel van een spoorweg onder de systematiek van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer te laten vallen, dient die spoorweg op de geluidplafondkaart spoor te worden opgenomen. Dit is het geval bij vier van de projecten. Bij één project wordt een gedeelte van een spoorweg van de geluidplafondkaart spoor verwijderd omdat dit spoor buiten gebruik is gesteld.

Met de onderhavige regeling is ook een deel van een spoorweg aan de geluidplafondkaart toegevoegd dat niet zal worden aangewezen als hoofdspoorweg. Om die reden is in de geluidplafondkaart spoor de verklarende tekst 'hoofdspoorwegen (zoals bedoeld in art. 1 van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, bijlage 1 en 2)' geschrapt.

Omdat de wijzigingen vanwege het grofmazige karakter van de geluidplafondkaart spoor niet (goed) zichtbaar zijn, worden de vijf projecten hieronder kort beschreven.

Project Theemswegtracé

De huidige Calandbrug in Rozenburg wordt gebruikt door wegverkeer en spoorwegverkeer. Omdat de Calandbrug meerdere malen per dag moet openen voor scheepvaartverkeer vormt de brug in toenemende mate een knelpunt. Bovendien is de brug in 2020 aan het einde van haar technische levensduur.

Ten behoeve van het spoorverkeer is gekozen voor een nieuw tracé, het zogenaamde Theemswegtracé. De bestaande spoorlijn zal vanaf de Merseyweg tot aan de Moezelweg worden omgeleid via de Theemsweg. Treinen rijden dan niet meer over de Calandbrug. De verlegging van het spoor via het Theemswegtracé loopt van km 20.6 van de Havenspoorlijn, ten westen van de huidige Calandbrug in de Europoort, tot km 25.1 van de Havenspoorlijn, ter hoogte van de Merseyweg in de Botlek.

Project Roodeschool – Eemshaven

Tussen Roodeschool en de reizigersterminal Eemshaven wordt een spoorverbinding voor reizigersverkeer gerealiseerd. Dit vindt plaats door de reeds bestaande goederenspoorweg tussen Roodeschool en de Eemshaven geschikt te maken voor reizigersvervoer en vanaf km 5.0 door te trekken tot aan de reizigersterminal in de Beatrixhaven. De verlenging wordt gerealiseerd parallel aan de Westereemsweg en de Borkumkade en heeft een lengte van 3 km.

Project Hoekse Lijn

De Hoekse Lijn tussen Schiedam-Centrum en Hoek van Holland wordt verlengd richting het strand bij Hoek van Holland. Het bestaande station Hoek van Holland Strand wordt verlegd richting het strand. Het nieuwe gedeelte van de lijn is een kleine kilometer lang en een deel van dit traject zal in een open of gesloten bak liggen. Dit deel van de Hoekse Lijn zal niet worden aangewezen als hoofdspoorweg.

In 2017 gaat het beheer van de gehele Hoekse Lijn over van ProRail naar de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, en wordt begonnen met de verlenging en andere wijzigingen aan de lijn. De lijn wordt dan geschikt gemaakt voor metroverkeer. De status van de reeds bestaande spoorlijn verandert dan van hoofdspoorweg naar lokale spoorweg (in de zin van de Wet lokaal spoor).

Project Maasvlakte 2

Maasvlakte 2 is de benaming voor het uitbreidingsproject van de Rotterdamse haven dat is gelegen ten westen van de (eerste) Maasvlakte. Op de Tweede Maasvlakte zijn spoorwegen aangelegd om containerterminals te verbinden met de Havenspoorlijn, die met deze regeling aan de geluidplafondkaart worden toegevoegd.

Zuidelijke Oosterspoorbaan

In 2012 heeft ProRail de spoorverbinding Utrecht Lunetten – Spoorwegmuseum, ook bekend als de zuidelijke Oosterspoorbaan, buiten werking gesteld. Dit traject wordt met deze regeling van de geluidplafondkaart verwijderd.

Sinds de buitenwerkingstelling van de zuidelijke Oosterspoorbaan is er geen doorgaand treinverkeer mogelijk tussen Hilversum en Utrecht Lunetten. Het noordelijke deel van de Oosterspoorbaan, Spoorwegmuseum – Blauwkapel, is nog ingericht voor spoorverkeer, zodat het Spoorwegmuseum nog steeds per spoor bereikbaar is.



Artikel IV

Paragraaf 1.1.3.2 van bijlage V, behorende bij hoofdstuk 5 van het Rmg 2012 bepaalde dat de geluidproductie voor een situatie nabij een stalen kunstwerk werd berekend met behulp van een meting volgens bijlage IV van het Rmg 2012 of een bepaalde standaardwaarde. Wanneer een brug nog gebouwd of aangepast moet worden is een gemeten waarde niet beschikbaar en zouden dus alleen de standaardwaarden mogen worden gebruikt.

De standaardwaarden waren nodig voor de eerste vaststelling van de geluidproductieplafonds bij de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en zijn conservatief geschat. Betere waarden kunnen worden verkregen door een afleiding van de brugemissietoeslag uit meetgegevens van vergelijkbare bruggen. In akoestische onderzoeken op basis van hoofdstuk 4 van het Rmg 2012 en paragraaf 5.3.9 van bijlage IV van het Rmg 2012 mag de brugemissietoeslag wel op deze manier bepaald worden in een situatie waarin de brug er nog niet is en er dus niet gemeten kan worden.

Het is wenselijk dat ook voor het berekenen van de brugemissietoeslag kan worden afgeleid uit meetgegevens bij vergelijkbare bruggen. De wijziging van paragraaf 1.1.3.2 van bijlage V bij het Rmg 2012 voorziet hierin. Dit leidt ertoe dat nieuwe of te wijzigen geluidproductieplafonds niet hoger worden vastgesteld dan nodig is. Daardoor hoeft de beheerder minder geluidbeperkende maatregelen te treffen. Maar wanneer een brug na realisatie niet aan de gehanteerde emissietoeslag blijkt te voldoen, is de beheerder verplicht maatregelen te treffen wanneer daardoor de geluidproductieplafonds overschreden worden. Daardoor blijft de bescherming van omwonenden in stand en worden onnodige maatschappelijke kosten voorkomen.

Er is voor gekozen om de standaardwaarden te behouden voor bijzondere situaties. Er kunnen zich situaties voordoen waarbij het niet mogelijk is een brugemissietoeslag goed te berekenen, bijvoorbeeld omdat de brug niet voldoende vergelijkbaar is met een andere brug waarvan wel meetgegevens beschikbaar zijn. Dan kan worden teruggevallen op een van toepassing zijnde, conservatief geschatte, standaardwaarde.

Artikelen V, VI en VII

De wijzigingen in de Rgm en Rdg hebben gevolgen voor verschillende besluiten en handelingen op grond van de Wet milieubeheer, de Wet geluidhinder en de Tracéwet.

De aanpassingen in de Rgm en Rdg vereisen een specifiek overgangsrecht, omdat voornoemde besluiten en handelingen betrekking hebben op grote infrastructurele projecten die in het algemeen een zeer lang voorbereidingstraject kennen. Een onverkorte toepassing van het nieuwe recht op deze projecten zou tot gevolg hebben dat een akoestisch onderzoek dat reeds is uitgevoerd overeenkomstig de oude regels, opnieuw zou moeten worden uitgevoerd met toepassing van de nieuwe regels. Hiermee gaan niet alleen extra kosten gepaard, maar dit verlengt ook het bestuurlijke traject. Anderzijds is het van belang dat zoveel mogelijk reeds in gang gezette projecten wel worden afgerond onder het nieuwe recht omdat de nieuwe regels beter uitvoerbaar zijn dan de oude regels en bovendien kunnen leiden tot een meer effectieve inzet van het budget voor autonome sanering.

Het maken van een juiste keuze voor toepassing van oud of nieuw recht hangt af van de stand waarin een specifiek project zich bevindt en de mate waarin reeds kosten zijn gemaakt voor bijvoorbeeld akoestisch onderzoek. Dit vergt in het geval van tracébesluiten ten aanzien van infrastructuur die onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder valt en de in bijlage II genoemde projecten een specifieke afweging die niet goed in algemene overgangsregels kan worden neergelegd. Om deze redenen is ervoor gekozen de keuze voor toepassing van oud of nieuw recht in deze gevallen aan Onze Minister te laten.

De overgangperiode is omwille van de rechtszekerheid en rechtsgelijkheid zo kort mogelijk gehouden. Omwille van zowel voortgang als rechtszekerheid is bovendien bepaald dat de eenmaal ingeslagen weg wordt gevolgd tot het besluit onherroepelijk is; indien na een eventuele vernietiging een nieuw besluit nodig zou zijn, wordt daar dus hetzelfde eerder gekozen regime op toegepast.

Artikel VIII

Er is gekozen voor een tijdstip van inwerkingtreding en een invoeringstermijn die afwijken van de in de Aanwijzingen voor de regelgeving opgenomen vaste verandermomenten en minimuminvoeringstermijn. Uitzondering hierop is mogelijk indien dit, gelet op de doelgroep, aanmerkelijke ongewenste private of publieke voor- of nadelen voorkomt. Een spoedige inwerkingtreding is in casu van belang omdat de beheerders van rijkswegen en hoofdspoorwegen (Rijkswaterstaat, respectievelijk ProRail) reeds zijn begonnen met de voorbereiding van saneringsplannen ingevolge de Wet milieubeheer.



Hierbij zij voorts opgemerkt dat de onderhavige regeling in nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat en ProRail tot stand is gekomen.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkma*