



## Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 6 december 2017, nr. IENM/BSK-2017/263042, houdende wijziging van de Regeling geluid milieubeheer, de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 11.1, eerste lid, 11.8, eerste lid, 11.18, 11.22, vijfde lid, 11.33, zevende lid, onderdelen a en b, 11.36, derde lid, en 11.46, eerste lid, van de Wet milieubeheer, de artikelen 104a, vijfde lid, 110d, eerste lid, 110e, 110g en 110h van de Wet geluidhinder en artikel 31, vierde lid, van het Besluit geluid milieubeheer;

BESLUIT:

### ARTIKEL I

De Regeling geluid milieubeheer wordt gewijzigd als volgt:

A

Onderdelen a en b van artikel 16 komen te luiden als volgt:

- a. de geluidsbelasting als gevolg van vaststelling van het geluidproductieplafond vanwege de weg of spoorweg niet hoger wordt dan de waarde, bedoeld in artikel 11.30, eerste lid, van de wet,
- b. de geluidsbelasting als gevolg van wijziging van het geluidproductieplafond vanwege de weg of spoorweg niet hoger wordt dan de waarde, bedoeld in artikel 11.30, tweede lid, van de wet, of.

B

Na paragraaf 6 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

*§ 6a. Gebied waarbinnen artikel 11.20 van de wet niet van toepassing is*

#### Artikel 16a

Het gebied, bedoeld in artikel 11.36, derde lid, van de wet omvat:

- a. wanneer het een besluit tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond betreft, de referentiepunten die zijn gelegen langs het deel van de weg of spoorweg waar de maatregel wordt getroffen en de referentiepunten gelegen binnen 1,0 kilometer van het voornoemde deel;
- b. wanneer het een tracébesluit betreft, de referentiepunten die zijn gelegen langs de weg of spoorweg binnen de begrenzingen van het tracébesluit en de buiten deze begrenzingen gelegen referentiepunten waar de geluidproductieplafonds worden verlaagd;
- c. de referentiepunten die geen deel uitmaken van de referentiepunten, bedoeld in onderdeel a of b, en waarvoor de beheerder in het verzoek, bedoeld in artikel 11.31, eerste lid, van de wet, of in de inlichtingen en gegevens, bedoeld in artikel 11.34, van de wet, heeft onderbouwd dat de geluidproductieplafonds naar redelijke verwachting zullen worden overschreden als gevolg van de werkzaamheden aan de weg of spoorweg ter uitvoering van het besluit, bedoeld in onderdeel a of b.

C

In tabel 1 van bijlage 3 wordt de regel in de tweede kolom '– Niet op kruisingen of rotondes' vervangen door: – Niet op kruisingen met afslaand verkeer, rotondes of verkeerspleinen.



## ARTIKEL II

De Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder wordt gewijzigd als volgt:

In Tabel 1 van bijlage 1 wordt de regel in de tweede kolom '– Niet op kruisingen of rotondes' vervangen door: – Niet op kruisingen met afslaand verkeer, rotondes of verkeerspleinen.

## ARTIKEL III

Het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 wordt gewijzigd als volgt:

### A

1. In de artikelen 3.8, eerste lid, 4.9, eerste lid, en 5.8, eerste lid, vervalt 'voor zover deze in beheer zijn bij dezelfde beheerder'.

2. In de artikelen 5.3, eerste lid, onder a en b, en 5.7, eerste lid, vervalt ', voor zover deze in beheer zijn bij dezelfde beheerder'.

### B

Aan het slot van artikel 5.10, eerste lid, wordt toegevoegd: Daarbij geldt dat de referentiepunten, bedoeld onder b en c, niet verder liggen dan 1,0 kilometer van het deel van de weg of spoorweg waarvoor bij de berekening, bedoeld onder b, respectievelijk c, gewijzigde brongegevens zijn gehanteerd ten opzichte van de geldende brongegevens in het geluidregister.

## ARTIKEL IV

De lijst van rijkswegen op de geluidplafondkaart, behorende bij deel 1 van de bijlage bij de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer komt te luiden als volgt:

LIJST VAN RIJKSWEGEN OP GELUIDPLAFONDKAART	
Nr.	Benaming
Rijksweg 1	Amsterdam – Amersfoort – Apeldoorn – Oldenzaal – Duitsland
A1	knooppunt Watergraafsmeer – knooppunt Diemen – knooppunt Muiderberg – knooppunt Eemnes – knooppunt Hoevelaken – Barneveld – knooppunt Beekbergen – knooppunt Azelo Het wegdeel tussen knooppunt Azelo en knooppunt Buren is aangegeven als A35 (zie Rijksweg 35)
A1	knooppunt Buren – Duitse grens
Rijksweg 2	Amsterdam – Utrecht – Eindhoven – Weert – Maastricht – België
A2	knooppunt Amstel – knooppunt Holendrecht – knooppunt Oudenrijn – knooppunt Everdingen – knooppunt Deil – knooppunt Empel – knooppunt Hintham – knooppunt Vught – knooppunt Ekkersweijer – knooppunt Batadorp – knooppunt De Hogt – knooppunt Leenderheide – knooppunt Het Vonderen – knooppunt Kerensheide – knooppunt Kruisdonk – aansluiting Maastricht-Centrum Noord
N2	aansluiting Maastricht-Centrum Noord – aansluiting Maastricht-Centrum Zuid
A2	aansluiting Maastricht-Centrum Zuid – Belgische grens
Rijksweg 3	Papendrecht – Dordrecht
N3	aansluiting Papendrecht – aansluiting 's-Gravendeel
Rijksweg 4	Amsterdam – 's-Gravenhage – Rotterdam – Bergen op Zoom – België
A4	knooppunt De Nieuwe Meer – knooppunt Badhoevedorp – knooppunt De Hoek – knooppunt Burgerveen – aansluiting Zoeterwoude-Rijndijk – knooppunt Prins Clausplein – knooppunt Ypenburg – knooppunt Kethelplein – knooppunt Benelux
A29	knooppunt Vaanplein – knooppunt Hellegatsplein
A29/A59	knooppunt Hellegatsplein – knooppunt Sabina
A4/A29	knooppunt Sabina – knooppunt Zoomland
A4/A58	knooppunt Zoomland – knooppunt Markiezaat
A4	knooppunt Markiezaat – Belgische grens
Rijksweg 5	Hoofddorp – Zwanenburg
A5	knooppunt De Hoek – knooppunt Raasdorp – knooppunt Coenplein



## LIJST VAN RIJKSWEGEN OP GELUIDPLAFONDKAART

Nr.	Benaming
Rijksweg 6	Muiderberg – Lelystad – Emmeloord – Joure
A6	knooppunt Muiderberg – knooppunt Almere – knooppunt Emmeloord – knooppunt Joure
Rijksweg 7	Zaanstad – Purmerend – Den Oever – Zurich – Groningen – Duitsland
A7	Zaandam (vanaf kilometer 4,0) – knooppunt Zaandam – aansluiting Den Oever – knooppunt Zurich – aansluiting IJlst
N7	aansluiting IJlst – aansluiting Sneek-Oost
A7	aansluiting Sneek-Oost – knooppunt Joure
A7	knooppunt Joure – knooppunt Heerenveen – aansluiting Drachten – knooppunt Julianaplein
N7	knooppunt Julianaplein – knooppunt Euvelgunne – aansluiting Westerbroek
A7	aansluiting Westerbroek – knooppunt Zuidbroek – Duitse grens
Rijksweg 8	Amsterdam – Zaanstad – Beverwijk
A8	knooppunt Coenplein – knooppunt Zaandam – aansluiting Zaanstad-Noord
Rijksweg 9	Diemen – Badhoevedorp – Haarlem – Alkmaar – Den Helder
A9	knooppunt Diemen – knooppunt Holendrecht – knooppunt Badhoevedorp – knooppunt Raasdorp – knooppunt Rottepolderplein – knooppunt Velsen – knooppunt Beverwijk – knooppunt Kooimeer
N9	knooppunt Kooimeer – Aansluiting N99
Rijksweg 10	Ringweg Amsterdam
A10	knooppunt Coenplein – knooppunt Watergraafsmeer – knooppunt Nieuwe Meer
Rijksweg 11	Leiden – Alphen a/d Rijn – Bodegraven
N11	aansluiting Zoeterwoude-Rijndijk – knooppunt Bodegraven
Rijksweg 12	's-Gravenhage – Utrecht – Arnhem – Duitsland
A12	's-Gravenhage (vanaf kilometer 3,3) – knooppunt Prins Clausplein – knooppunt Gouwe – knooppunt Bodegraven – knooppunt Oudenrijn – knooppunt Lunetten – knooppunt Maanderbroek – knooppunt Grijsoord
A12/A50	knooppunt Grijsoord – knooppunt Waterberg
A12	knooppunt Waterberg – knooppunt Velperbroek – knooppunt Oud-Dijk – Duitse grens
Rijksweg 13	's-Gravenhage – Rotterdam
A13	knooppunt Ypenburg – knooppunt Doenkade – knooppunt Kleinpolderplein
Rijksweg 14	Wassenaar – Leidschendam – 's-Gravenhage
N14	Wittenburgerweg – aansluiting N44- aansluiting Leidschendam
Rijksweg 15	Oostvoorne – Rotterdam – Rijksweg 12 – Babberich – Doetinchem – Enschede
A15	aansluiting Oostvoorne (vanaf kilometer 25,1) – aansluiting Brielle – knooppunt Benelux – knooppunt Vaanplein – knooppunt Ridderkerk-Noord
A15/A16	knooppunt Ridderkerk-Noord – knooppunt Ridderkerk-Zuid
A15	knooppunt Ridderkerk-Zuid – aansluiting Papendrecht – knooppunt Gorinchem – knooppunt Deil – knooppunt Valburg – knooppunt Ressen – Rijksweg 12
A18	knooppunt Oud-Dijk – Varsseveld
N18	Varsseveld – Enschede
Rijksweg 16	Rotterdam – Dordrecht – Breda – België
A16	knooppunt Doenkade – knooppunt Terbregseplein – knooppunt Ridderkerk-Noord
A16/A15	knooppunt Ridderkerk-Noord – knooppunt Ridderkerk-Zuid
A16	knooppunt Ridderkerk-Zuid – aansluiting N3 – knooppunt Klaverpolder
A16/A59	knooppunt Klaverpolder – knooppunt Zonzeel
A16	knooppunt Zonzeel – knooppunt Princeville
A16/A58	knooppunt Princeville – knooppunt Galder
A16	knooppunt Galder – Belgische grens
Rijksweg 17	Moerdijk – Roosendaal
A17/A59	knooppunt Klaverpolder – knooppunt Noordhoek
A17	knooppunt Noordhoek – knooppunt De Stok



## LIJST VAN RIJKSWEGEN OP GELUIDPLAFONDKAART

Nr.	Benaming
Rijksweg 20	Maasdijk – Rotterdam – Gouda
A20	Aansluiting Westerlee- knooppunt Kethelplein – knooppunt Kleinpolderplein – knooppunt Terbregseplein- knooppunt Gouwe
Rijksweg 22	Velsen – Beverwijk
A22	knooppunt Velsen – knooppunt Beverwijk
Rijksweg 24	Rotterdam – Vlaardingen
A24	Aansluiting A15 – Aansluiting A20
Rijksweg 27	Breda – Gorinchem – Utrecht – Almere
A27	knooppunt St.Annabosch – knooppunt Hooipolder – knooppunt Gorinchem – knooppunt Everdingen – knooppunt Lunetten – knooppunt Rijnsweerd – knooppunt Eemnes – knooppunt Almere
Rijksweg 28	Utrecht – Amersfoort – Zwolle – Assen – Groningen
A28	knooppunt Rijnsweerd – knooppunt Hoevelaken – knooppunt Hattemerbroek – knooppunt Lankhorst – knooppunt Hoogeveen – knooppunt Assen -knooppunt Julianaplein
Rijksweg 29	Rotterdam – Klaaswaal
A29	knooppunt Vaanplein – Klaaswaal Het wegdeel tussen Klaaswaal en knooppunt Sabina valt onder A4 (zie Rijksweg 4)
Rijksweg 30	Ede – Barneveld
A30	knooppunt Maanderbroek – aansluiting Barneveld
Rijksweg 31	Zurich – Leeuwarden – Drachten
N31	knooppunt Zurich – aansluiting Midlum
A31	aansluiting Midlum – aansluiting Marssum
N31	aansluiting Marssum – knooppunt Werpsterhoek – aansluiting Drachten
Rijksweg 32	Meppel – Heerenveen – Leeuwarden
A32	knooppunt Lankhorst – knooppunt Heerenveen – aansluiting Wirdum
N32	aansluiting Wirdum – knooppunt Werpsterhoek
Rijksweg 33	Assen – Zuidbroek – Eemshaven
N33	knooppunt Assen – knooppunt Zuidbroek – Eemshaven (tot kilometer 77,2)
Rijksweg 35	Wierden – Enschede – Duitse grens
N35	De N35 van Zwolle tot Wierden valt onder de administratieve noemer Rijksweg 835, zie verder aldaar.
A35	aansluiting Wierden – aansluiting Almelo-West – knooppunt Azelo
A35/A1	knooppunt Azelo – knooppunt Buren
A35	knooppunt Buren – aansluiting Enschede-West – Enschede
N35	Enschede – Duitse grens
Rijksweg 36	Almelo – Dedemsvaart
N36	Aansluiting Almelo-West – aansluiting N48
Rijksweg 37	Hoogeveen – Duitse grens
A37	knooppunt Hoogeveen – knooppunt Holsloot – Duitse grens
Rijksweg 38	Ridderkerk – Rotterdam
–	Ridderkerk Rotterdamseweg – knooppunt Ridderkerk
Rijksweg 44	Burgerveen – Wassenaar – 's-Gravenhage
A44	knooppunt Burgerveen – Wassenaar
N44	Wassenaar – 's-Gravenhage (tot kilometer 22,6)
Rijksweg 46	Groningen

**LIJST VAN RIJKSWEGEN OP GELUIDPLAFONDKAART**

Nr.	Benaming
N46	knooppunt Euvelgunne – aansluiting Driebond
Rijksweg 48	Ommen – Hoogeveen
N48	aansluiting N36 – knooppunt Hoogeveen
Rijksweg 50	Eindhoven – Oss – Ravenstein – Arnhem – Apeldoorn – Kampen – Ens
A50	John F. Kennedylaan Eindhoven (tot Tempellaan) – aansluiting Ekkersrijt
A50	knooppunt Ekkersweijer – aansluiting Ekkersrijt – knooppunt Paalgraven – knooppunt Bankhoef – knooppunt Ewijk – knooppunt Valburg – knooppunt Grijsoord Het wegdeel van knooppunt Grijsoord tot knooppunt Waterberg valt onder A12 (zie Rijksweg 12)
A50	knooppunt Waterberg – knooppunt Beekbergen – knooppunt Hattemerbroek
N50	knooppunt Hattemerbroek – aansluiting Ens
N50	Het wegdeel van aansluiting Ens tot knooppunt Emmeloord valt onder de administratieve noemer Rijksweg 838, zie verder aldaar.
Rijksweg 57	Brielle – Haamstede – Middelburg
N57	aansluiting Brielle – aansluiting N59 – aansluiting Middelburg-Oost
Rijksweg 58	Eindhoven – Breda – Vlissingen
A58	knooppunt Batadorp – knooppunt De Baars – knooppunt St. Annabosch
A58	knooppunt St. Annabosch – knooppunt Galder Het wegdeel tussen knooppunt Galder en knooppunt Pinceville is aangegeven als A16 (zie Rijksweg 16)
A58	knooppunt Princeville – knooppunt de Stok – knooppunt Zoomland Het wegdeel tussen knooppunt Zoomland en knooppunt Markiezaat is aangegeven als A4 (zie Rijksweg 4)
A58	knooppunt Markiezaat – Vlissingen (tot kilometer 171,3)
Rijksweg 59	Serooskerke – Zierikzee – Willemstad – Den Bosch – Oss
N59	aansluiting N57 – knooppunt Hellegatsplein Het wegdeel tussen knooppunt Hellegatsplein en knooppunt Sabina is aangegeven als A4 (zie Rijksweg 4)
A59	knooppunt Sabina – knooppunt Noordhoek Het wegdeel tussen knooppunt Noordhoek en knooppunt Zonzeel is aangegeven als A16 (zie Rijksweg 16)
A59	knooppunt Zonzeel – knooppunt Hooipolder – knooppunt Empel Het wegdeel tussen knooppunt Empel en knooppunt Hintham is aangegeven als A2 (zie Rijksweg 2)
A59	knooppunt Hintham – knooppunt Paalgraven
Rijksweg 61	Schoondijke – Terneuzen
N61	Schoondijke (vanaf kilometer 1,2) – aansluiting N290 Terneuzen
Rijksweg 65	's-Hertogenbosch – Tilburg
A65	knooppunt Vught – Vught
N65	Vught – aansluiting Berkel-Enschot
A65	aansluiting Berkel-Enschot – knooppunt De Baars
Rijksweg 67	België – Eindhoven – Venlo – Duitsland
A67	Belgische grens – knooppunt De Hogt Het wegdeel tussen knooppunt De Hogt en knooppunt Leenderheide is aangegeven als A2 (zie Rijksweg 2)
A67	knooppunt Leenderheide – knooppunt Zaarderheiken – Duitse grens
Rijksweg 73	Echt – Susteren – Maasbracht – Boxmeer – Nijmegen
A73	knooppunt Het Vonderen – knooppunt Tiglia – knooppunt Zaarderheiken – knooppunt Rijkevoort – knooppunt Neerbosch – knooppunt Ewijk
Rijksweg 74	Duitsland – Venlo
A74	Duitse grens- knooppunt Tiglia
Rijksweg 76	België – Geleen – Heerlen – Duitsland
A76	Belgische grens – knooppunt Kerensheide – knooppunt Kunderberg – Duitse grens
Rijksweg 77	Boxmeer – Duitsland



#### LIJST VAN RIJKSWEGEN OP GELUIDPLAFONDKAART

Nr.	Benaming
A77	knooppunt Rijkevoort – Duitse grens
Rijksweg 79	Maastricht – Heerlen
A79	knooppunt Kruisdonk – knooppunt Kunderberg
Rijksweg 99	Den Helder – Den Oever
N99	Aansluiting Rijksweg 9 – aansluiting Den Oever
Rijksweg 200	Amsterdam – Haarlem
N200	aansluiting Westerpark – aansluiting Halfweg
A200	aansluiting Halfweg – knooppunt Rottepolderplein – aansluiting Haarlem-Centrum (tot kilometer 11,8)
Rijksweg 205	Haarlem-Zuid
A205	aansluiting Haarlem – knooppunt Rottepolderplein
Rijksweg 708	Santpoort – IJmuiden
A208	aansluiting Velsbroek (vanaf kilometer 7,3) – knooppunt IJmuiden
Rijksweg 783	knooppunt Neerbosch – Nijmegen
A73	knooppunt Neerbosch – Nijmegen (tot kilometer 108,6)
Rijksweg 835	Zwolle – Wierden
N35	Wijthmen (vanaf kilometer 4,8) – aansluiting Wierden
Rijksweg 838	Ens – Emmeloord
N50	aansluiting Ens – knooppunt Emmeloord
Rijksweg 915	Ridderkerk – Alblasterdam
N915	aansluiting Hendrik-Ido-Ambacht – aansluiting Alblasterdam

#### ARTIKEL V

Deze regeling treedt in werking op 1 januari 2018.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer*



## TOELICHTING

### Algemeen

#### 1. Inleiding

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

De wijziging van de Regeling geluid milieubeheer (Rgm) betreft een invulling van de mogelijkheid in artikel 11.36, derde lid, van de Wet milieubeheer, om regels te stellen voor de afbakening van het vrij te stellen gebied, waar de geluidproductieplafonds voor de duur van de uitvoering van een besluit tot vaststelling of wijziging van geluidproductieplafonds niet hoeven te worden nageleefd, een verduidelijking van een randvoorwaarde bij bijlage 3, waarin de geluidbeperkende maatregelen zijn opgenomen, en een correctie van de bepaling wanneer een onderzoek naar cumulatie achterwege kan blijven.

De wijziging van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (Rdg), met een aanpassing van bijlage 1, betreft dezelfde verduidelijkingen die ook worden aangebracht in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer.

De wijziging van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012) betreft de berekening van de geluidproductie en de afbakening van de referentiepunten voor het akoestisch onderzoek. De eerste wijziging houdt in dat de geluidproductie op een netwerk (van wegen of spoorwegen) moet worden berekend met alle bijdragen van het hele netwerk, ongeacht de beheerder, waar deze voorheen moest worden berekend met alleen de bijdrage van het netwerk voor zover in beheer bij dezelfde beheerder. De tweede wijziging houdt in dat de referentiepunten waarvoor akoestisch onderzoek moet plaatsvinden, maximaal 1,0 km liggen vanaf het gedeelte waar in het akoestisch onderzoek gewijzigde brongegevens worden gehanteerd vergeleken met het geldende geluidregister. Dit is een inperking ten opzichte van de bestaande regels.

De wijziging van de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer betreft een scherpere begrenzing van wegtrajecten daar waar onduidelijkheid kan bestaan over de grens tussen twee beheerders, en het aanbrengen van uniformiteit in de aanduiding van trajecten.

De onderhavige regeling is gericht op verbetering van de effectiviteit en uitvoerbaarheid van de Rgm en het Rmg2012. De bescherming van omwonenden tegen een te hoge geluidsbelasting 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 regelingen worden in paragraaf 2 en in het artikelsgewijze deel nader toegelicht.

#### 2. Inhoud van de regeling

##### 2.1 Regels voor de afbakening van het gebied waarbinnen geluidproductieplafonds tijdelijk niet hoeven te worden nageleefd

In artikel 11.36, derde lid, van de Wet milieubeheer wordt een vrijstelling van de verplichting tot naleving van de geluidproductieplafonds geregeld voor de periode van de feitelijke uitvoering van tracébesluiten en van andere projecten waarin geluidbeperkende maatregelen worden getroffen en waarvoor de geluidproductieplafonds worden gewijzigd. In die periode kunnen zich situaties voordoen waarin een overschrijding van het geluidproductieplafond niet te voorkomen is. Meestal verandert de ligging en de breedte van de infrastructuur, worden bestaande schermen en wallen verwijderd en op een later moment teruggezet of vervangen door nieuwe maatregelen. Daarnaast is er een steeds veranderende situatie met bijvoorbeeld ook aangepaste snelheden en omléidingen, waardoor het berekenen van de geluidproductie niet of nauwelijks uitvoerbaar is.

De vrijstelling geldt voor het gebied dat in het besluit tot vaststelling of wijziging van de geluidproductieplafonds is aangegeven. Het gebied kan meer en andere referentiepunten bevatten dan die waarop het geluidproductieplafond wordt gewijzigd. Dat houdt verband met effecten die de werkzaamheden op de geluidproductie op die referentiepunten kunnen hebben, en waarmee rekening gehouden moet kunnen worden bij de bepaling van het vrijstellingsgebied. Het houdt ook verband met bijvoorbeeld het tijdelijk verwijderen van een geluidscherm, waardoor de geluidproductieplafonds soms niet hoeven te worden aangepast omdat de eindsituatie niet wijzigt. Om te bevorderen dat het bepalen van dit gebied voor elk besluit op een uniforme wijze plaatsvindt, is bepaald dat de Minister van Infrastruc-



tuur en Waterstaat daar regels voor kan stellen. Met dit nieuwe artikel wordt daaraan invulling gegeven.

Bij een besluit tot vaststelling of wijziging van geluidproductieplafonds op verzoek van de beheerder, waarin maatregelen zijn opgenomen, omvat het gebied in ieder geval de referentiepunten langs het deel van de (spoor)weg waar de maatregel wordt getroffen. Dit betreft dus de referentiepunten langs het deel van de (spoor)weg waar bijvoorbeeld een geluidscherm of een bronmaatregel wordt aangelegd. Daarnaast omvat het de referentiepunten die binnen 1,0 kilometer van dit deel van de (spoor)weg liggen. Dit is van belang omdat de maatregel ook effect heeft op de geluidproductie op verderop gelegen referentiepunten. Uit onderzoek is gebleken dat deze effecten meestal beperkt blijven tot maximaal 1,0 kilometer (zie hiervoor de toelichting bij de wijziging van artikel 5.10 Rmg2012).

De vrijstelling omvat bij een tracébesluit in ieder geval het projectgebied. Dit is het gebied waar de werkzaamheden aan de (spoor)weg zullen plaatsvinden, zoals in ieder geval is aangegeven op de plankaarten bij het tracébesluit. Dit is dus het gebied waar de geluidproductieplafonds overschreden kunnen worden ten gevolge van de werkzaamheden en waar het berekenen van de geluidproductie niet of nauwelijks uitvoerbaar is tijdens de werkzaamheden. Het is mogelijk dat het gebied waar de geluidproductieplafonds gewijzigd worden, veel kleiner is dan het projectgebied. Immers werkzaamheden aan de (spoor)weg leiden niet altijd tot een grotere geluidproductie in de eindsituatie, zodat de geluidproductieplafonds daar niet gewijzigd hoeven te worden. Daarom is het niet nodig om voor alle situaties een groter gebied aan te wijzen dan het projectgebied. Dit is dus een verschil met een vrijstelling bij een besluit tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond, waar een extra gebied van 1,0 kilometer standaard wordt vrijgesteld. Voor een tracébesluit omvat het gebied van de vrijstelling daarnaast ook de referentiepunten buiten het projectgebied waar de geluidproductieplafonds naar beneden gaan. Dit kan zich namelijk ook voordoen buiten het projectgebied en het zal voor de beheerder vaak niet mogelijk zijn op deze referentiepunten de geluidproductieplafonds na te leven tijdens de uitvoering van het tracébesluit, bijvoorbeeld omdat het effect van maatregelen die dan nog getroffen moeten worden al direct in de geluidproductieplafonds is verwerkt.

Voor zowel een tracébesluit als een besluit tot vaststelling of wijziging van geluidproductieplafonds omvat het vrijstellingsgebied verder zo nodig een extra gebied waarvoor de beheerder heeft onderbouwd dat daar gedurende de werkzaamheden de geluidproductieplafonds naar redelijke verwachting zullen worden overschreden. De beheerder kan dit onderbouwen door bijvoorbeeld op enkele representatieve punten een berekening uit te voeren van de geluidproductie in een situatie waarin de geluidproductie tijdens de werkzaamheden naar verwachting het hoogst zal zijn. Een andere mogelijkheid is een onderbouwing dat de met het besluit nieuw vastgestelde of gewijzigde geluidproductieplafonds niet direct nageleefd kunnen worden. Bij een m.e.r.-plichtig tracébesluit zijn gegevens hiervoor vaak al beschikbaar. De beheerder kan de onderbouwing voegen bij de gegevens die hij in het kader van de procedure voor vaststelling of wijziging van geluidproductieplafonds moet aanleveren aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (par.11.3.3.2 Wet milieubeheer).

## *2.2 Overdracht van infrastructuur aan een andere beheerder*

Deze wijziging van het Rmg2012 regelt dat bij de berekening van de geluidproductie en de geluidsbelasting vanwege wegen en spoorwegen op de geluidplafondkaart (die daardoor onder de systematiek van geluidproductieplafonds vallen) alle delen van wegen dan wel spoorwegen op de geluidplafondkaart worden meegenomen, ongeacht of ze onder dezelfde of een andere beheerder vallen. Dat wil zeggen dat voor de bronsoort 'wegen' alle wegen op de geluidplafondkaart worden meegenomen en voor de bronsoort 'spoorwegen' alle spoorwegen op de geluidplafondkaart.

Tot voor kort was er voor de wegen op de geluidplafondkaart maar één beheerder, namelijk Rijkswaterstaat, en voor de spoorwegen op de geluidplafondkaart was ProRail de enige beheerder. Inmiddels is er op het spoor een andere beheerder bij gekomen. De beheerder van de Hoekse Lijn, van Schiedam naar Hoek van Holland, is de Metropoolregio Den Haag Rotterdam. Ook voor wegen staan er enkele delen op de planning om overgedragen te worden aan een andere beheerder. De Wet milieubeheer voorziet erin dat deze delen van (spoor)wegen onder de geluidproductieplafond-systematiek kunnen blijven vallen. Artikel 11.17, tweede lid, bepaalt namelijk dat andere wegen dan rijkswegen en hoofdspoorwegen op de geluidplafondkaart kunnen worden aangegeven. Een terugval van deze wegen en spoorwegen in de zonesystematiek van de Wet geluidhinder is niet wenselijk, omdat dit de rechtszekerheid van betrokkenen aantast. Bovendien zou een (meermalige) wisseling van systeem de regels ondoorzichtig maken. Er is daarom niet voorzien in overgangsregels voor zo'n terugval.

Bij overdracht van infrastructuur met geluidproductieplafonds aan een andere beheerder kan zich de situatie gaan voordoen dat geluidproductie of geluidsbelasting berekend moet worden nabij een grens tussen twee beheerders van dezelfde bronsoort. Wanneer in dat geval de geluidsbelasting op





geluidgevoelige objecten wordt berekend op basis van uitsluitend de (spoor)wegdelen in beheer bij dezelfde beheerder, zal die lager zijn dan wanneer alle delen van het betreffende netwerk (spoor of weg) worden meegenomen. Dit is van belang bij het vaststellen en wijzigingen van geluidproductieplafonds. Bij een toetsing van de geluidsbelasting aan de voorkeurswaarde of de maximale waarde (art. 11.30, eerste en zesde lid, van de Wet milieubeheer) kan dan blijken dat de geluidsbelasting voldoet, terwijl die daar niet aan zou voldoen wanneer alle delen van het netwerk (spoor of weg) worden meegenomen. Voor dergelijke geluidgevoelige objecten worden dan geen maatregelen afgewogen terwijl ze feitelijk wel een te hoge geluidsbelasting van wegen of spoorwegen ondervinden. Dit is een ongewenst effect van de bestaande regels, die met deze wijziging wordt verholpen. Bij de beoordeling of de geluidsbelasting op een geluidgevoelig object toeneemt (artikel 11.30, tweede lid, Wet milieubeheer), is dit probleem er niet; een toename zal in beide situaties uit de berekeningen naar voren komen en tot een vergelijkbare maatregelafweging leiden.

De wijziging van het Rmg2012 houdt dus in dat voor de berekening van de geluidsbelasting alle delen van de (spoor)wegen op de geluidplafondkaart moeten worden meegenomen. De geluidsbelasting op geluidgevoelige objecten verandert dan dus niet na overdracht. Een effect is wel dat bij een overschrijding van de voorkeurswaarde of de maximale waarde de oorzaak gezocht kan worden in twee delen van het netwerk met elk een andere beheerder. De beheerder van wie het initiatief voor een plafondvaststelling of -wijziging uitgaat, zal dan in overleg kunnen treden met de andere beheerder. Er is dan een beoordeling nodig welke bron de grootste bijdrage levert en voor welke bron de meest doelmatige maatregelen getroffen kunnen worden. Het is ook denkbaar dat beide beheerders (al dan niet samen) maatregelen treffen. Wanneer het overleg ertoe leidt dat ook de andere beheerder maatregelen treft, zal de andere beheerder ook een aanvraag voor een plafondwijziging moeten indienen. De beide aanvragen kunnen dan gezamenlijk behandeld worden en leiden tot één nieuwe set van geluidproductieplafonds langs de (spoor)weg in het grensgebied.

De wijziging van het Rmg2012 houdt ook in dat voor de berekening van de geluidproductie alle delen van de (spoor)wegen op de geluidplafondkaart moeten worden meegenomen. De geluidproductie verandert in grensgebieden daardoor niet. Wanneer nu in een grensgebied een overschrijding van de plafonds dreigt te ontstaan, bijvoorbeeld door een toename van het verkeer, ontstaat ook weer de vraag welke beheerder welke maatregelen moet treffen. Hiervoor geldt net als bij een overschrijding van de voorkeurswaarde of maximale waarde dat de beheerders hun maatregelen onderling kunnen afstemmen. De beheerder van de rijksinfrastructuur zal hierbij het voortouw nemen voor het onderzoek, gezien de aanwezige expertise en technische middelen op dit vlak. Dit neemt niet weg dat beide beheerders ieder voor zich verantwoordelijk zijn voor de naleving van de geluidproductieplafonds en zich daarvoor moeten inspannen.

Het Rmg2012 zal uiteindelijk opgaan in het stelsel van de Omgevingswet. De Omgevingswet beoogt een andere verdeling van taken en bevoegdheden. Zo zullen provincies zelf geluidproductieplafonds vaststellen voor wegen en lokale spoorwegen die in beheer zijn bij de provincie en toezien op de naleving daarvan. In dat kader zal worden gezien welke delen van (spoor)wegen dan moeten worden betrokken bij de berekening van de geluidproductie en geluidsbelasting. Deze wijziging loopt dus niet vooruit op de Omgevingswet, maar is bedoeld om de uitvoering van de bestaande regelgeving beter uitvoerbaar te maken in de periode tot aan de Omgevingswet.

### *2.3 Inperking omvang akoestisch onderzoek*

#### **Inhoud en achtergrond van de wijziging**

Artikel 5.10 van het Rmg2012 bepaalt welke geluidgevoelige objecten en welke referentiepunten ten minste moeten worden meegenomen in een akoestisch onderzoek naar het voldoen aan de normen van artikel 11.30 van de Wet milieubeheer dat behoort bij een verzoek tot vaststelling of wijziging van een geluidplafond.

Deze wijziging regelt dat het gebied van het akoestisch onderzoek wordt ingeperkt. De bestaande regels leiden er namelijk toe dat het gebied van het akoestisch onderzoek zich uit kan strekken over afstanden waar geen akoestisch relevante effecten optreden van een nieuwe of gewijzigde (spoor)weg. Het akoestisch onderzoek omvat volgens de bestaande regels de referentiepunten waar als gevolg van een nieuwe of gewijzigde (spoor)weg de geluidproductie verandert. Rekenkundige veranderingen, van bijvoorbeeld 0,1 dB door afrondingsverschillen, kunnen echter voorkomen op kilometers afstand van het gebied waar de feitelijke veranderingen aan de (spoor)weg, zoals van het wegdek, het type spoor, de verkeersintensiteiten of snelheden, of de ligging van een (spoor)weg, zullen plaatsvinden. Deze zijn te beschouwen als rekenartefacten. Ook grotere veranderingen kunnen zich op grote afstanden voordoen, maar dan vooral in complexe situaties met bijvoorbeeld parallelle of kruisende (spoor)wegen, waarvoor het vereenvoudigde rekenmodel voor de geluidproductie (hoofdstuk 5 Rmg2012) de geluidoverdracht niet overeenkomstig de werkelijk aanwezige situatie



berekent. Het vereenvoudigde model gaat namelijk uit van de situatie van een vlak maaiveld zonder bebouwing of andere infrastructuur, ook als die wel aanwezig zijn. De optredende veranderingen op grote afstand moeten daarom worden beschouwd als modelartefacten. Bij het akoestisch onderzoek op woningniveau wordt de omgeving wel gedetailleerd in het model voor de geluidoverdracht opgenomen, en in dat geval is daarom geen sprake van dergelijke artefacten.

Op basis van berekeningen voor enkele weglocaties en expert judgement, evenals berekeningen voor het spoornetwerk, is geoordeeld dat een afstand van 1,0 kilometer vanaf het (spoor)wegdeel waar de veranderingen plaatsvinden, voldoende is om de akoestisch relevante effecten in beeld te brengen. Deze afstand is toegevoegd als begrenzing van het gebied waarvoor akoestisch onderzoek moet worden gedaan.

### **Gevolgen van de wijziging voor de beheerder**

Het gevolg van deze wijziging is dat er kleine verschillen kunnen optreden tussen de geluidproductie gebaseerd op brongegevens in het geluidregister en de geluidproductieplafonds. Dit komt doordat de geluidproductieplafonds die niet in het akoestisch onderzoek zijn opgenomen, niet gewijzigd zullen worden, ook al leiden de gewijzigde brongegevens tot een iets andere geluidproductie. In de praktijk zijn de gevolgen hiervan gering, doordat het netwerk van rijkswegen en het netwerk van hoofdspoorwegen jaarlijks worden doorgerekend om de naleving van de geluidproductieplafonds te bepalen. Het kan dan blijken dat de plafonds iets eerder of iets later worden bereikt dan vóór de wijziging. Maatregelen worden dan eerder of later getroffen, maar dit hangt ook af van de onderhoudsplanning van de beheerder. Netto zal het effect voor de beheerder beperkt zijn.

De wijziging heeft verder als effect dat er geen gekoppelde saneringen ontstaan op grote afstand van het projectgebied. Dit zou ongewenst zijn, omdat er dan geen werkelijke relatie is met de locatie waar geluidmaatregelen in het kader van de wijziging van het geluidproductieplafond worden getroffen. Volgens artikel 11.42 Wet milieubeheer moet immers in principe een gekoppelde sanering worden uitgevoerd wanneer een geluidproductieplafond wordt gewijzigd (op verzoek of in een tracébesluit), zodat geluidmaatregelen voor de wijziging van het geluidproductieplafond en de sanering in samenhang worden afgewogen. De wijzigingen van geluidproductieplafonds zullen door de wijzigingsregeling alleen maar plaatsvinden in het projectgebied en een gebied van maximaal 1,0 kilometer aan weerszijden. Binnen dit beperktere gebied is de kans groter dat er een werkelijke relatie is tussen de sanering en de geluidmaatregelen in het kader van de wijziging van het geluidproductieplafond.

### **Gevolgen van de wijziging voor omwonenden en gemeenten**

Er is voor een aantal situaties onderzocht of een afstand van 1,0 kilometer voldoende is om de relevante akoestische effecten op geluidsgevoelige objecten in het onderzoek mee te nemen. Gebleken is dat er op geluidsgevoelige objecten ook buiten het gebied van 1,0 kilometer nog rekenkundige effecten kunnen optreden op de geluidsbelasting. Het gaat echter in de onderzochte gevallen om effecten die veel kleiner zijn dan een decibel, terwijl effecten op geluidsgevoelige objecten altijd op hele decibellen worden afgerond. Wanneer door beperking van het onderzoeksgebied deze geluidsgevoelige objecten niet in het onderzoek worden meegenomen, geldt ook hier dat de naleving van geluidproductieplafonds een vangnet vormt dat voorkomt dat dergelijke kleine afwijkingen zouden kunnen uitgroeien tot een hele decibel zonder dat daar een onderzoek naar nieuwe nalevingsmaatregelen tegenover staat. Bij zo'n nieuwe maatregelafweging in het kader van de naleving zullen deze geluidsgevoelige objecten dan alsnog beoordeeld worden.

Wanneer een gemeente een akoestisch onderzoek uitvoert nabij een rijksweg of hoofdspoorweg, zal de gemeente de brongegevens uit het geluidregister gebruiken. De geluidproductieplafonds zelf spelen hierbij geen rol. Wanneer die geluidproductieplafonds dan op een enkel referentiepunt zouden afwijken van de geluidproductie op basis van de brongegevens, werken die verschillen niet door in het akoestisch onderzoek van de gemeente.

### **3. Administratieve en uitvoeringslasten**

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

De onderhavige wijzigingen hebben geen ingrijpende gevolgen voor de wijze van uitvoering. De veranderingen betreffen vooral het verminderen van uitvoeringslasten voor de beheerders van rijkswegen en hoofdspoorwegen. Bij overdracht van een (spoor)weg met geluidproductieplafonds naar een andere beheerder nemen de lasten vanwege onderlinge afstemming weliswaar toe, maar de wijzigingen van het Rmg2012 leiden ertoe dat de uitvoeringslasten voor decentrale beheerders zo veel mogelijk beperkt blijven en die voor rijksinfrabeheerders slechts beperkt toenemen. Door de wijzigin-



gen kunnen decentrale beheerders namelijk desgewenst gebruik maken van de rekenfaciliteiten van Rijkswaterstaat en ProRail voor het berekenen van de geluidproductie.

#### **4. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid**

De wijzigingen zijn afgestemd met de beheerders (Rijkswaterstaat en ProRail) en de Inspectie Leefomgeving en Transport. Dit heeft geleid tot overeenstemming over deze wijzigingen. Voorts heeft het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu positief geadviseerd over de wijzigingen in het Rmg2012.

#### **Artikelsgewijs**

##### **Artikel I, onderdeel A**

Met deze wijziging wordt een correctie doorgevoerd. De tekst van de onderdelen a en b bepaalt dat als de geluidsbelasting in de toekomstige situatie lager is dan de voorkeurswaarde (onderdeel a), dan wel aan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het huidige geluidproductieplafond (onderdeel b), er geen onderzoek hoeft te worden gedaan naar de cumulatieve geluidsbelasting. Dit betekent dus dat wanneer de geluidsbelasting in de toekomstige situatie gelijk is aan de voorkeurswaarde (onderdeel a) dan wel aan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het huidige geluidproductieplafond (onderdeel b) er wél onderzoek moet worden gedaan. Dit is niet in overeenstemming met de bedoeling van de wet.

De wet beoogt voor nieuwe situaties dat de voorkeurswaarde door de nieuwe bron bij een volledig benut geluidproductieplafond niet wordt overschreden (artikel 11.30, eerste lid, onderdeel a, Wet milieubeheer). Wanneer er in de nieuwe situatie al een bestaande geluidsbelasting is van een rijks- of spoorweg met geluidproductieplafonds, dan beoogt de wet een toename van de geluidsbelasting bij volledig benutte geluidproductieplafonds te voorkomen (artikel 11.30, eerste lid, onderdeel b). Voor bestaande situaties is het doel om een toename van de geluidsbelasting bij volledig benutte geluidproductieplafonds te voorkomen (artikel 11.30, tweede lid, Wet milieubeheer). Bij een geluidsbelasting die gelijk is aan de voorkeurswaarde (bij nieuwe geluidproductieplafonds) of een gelijkblijvende geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende plafond (bij bestaande geluidproductieplafonds) is er dus geen reden tot het onderzoeken van (nieuwe) maatregelen en is onderzoek naar cumulatie dus eveneens overbodig. Daarom is de tekst van het artikel gewijzigd. De onderdelen a en b bepalen nu dat als de geluidsbelasting in de toekomstige situatie niet hoger wordt dan de waarden zoals bedoeld in respectievelijk artikel 11.30, eerste lid en tweede lid, Wet milieubeheer, het onderzoek naar de cumulatieve geluidsbelasting achterwege kan blijven.

##### **Artikel I, onderdeel B**

Dit nieuwe artikel geeft invulling aan de mogelijkheid uit artikel 11.36, derde lid, van de Wet milieubeheer, om regels te stellen voor de afbakening van het gebied waar een vrijstelling geldt voor de periode van de feitelijke uitvoering van tracébesluiten en van andere projecten waarin geluidbeperkende maatregelen worden getroffen en waarvoor de geluidproductieplafonds worden gewijzigd.

Onderdeel a van artikel 16a geeft aan welke referentiepunten in ieder geval tot het vrij te stellen gebied behoren in het geval dat het gebied is opgenomen in een besluit tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond op verzoek van de beheerder, waarin overeenkomstig artikel 11.35 van de Wet milieubeheer maatregelen zijn aangegeven. In dat geval omvat het vrij te stellen gebied in ieder geval de referentiepunten die zijn gelegen langs het deel van de weg of spoorweg waar maatregelen worden getroffen, en de referentiepunten die zijn gelegen binnen 1,0 kilometer van dit deel van de weg of spoorweg. Dit is nodig omdat een maatregel in principe leidt tot een verlaging van de geluidproductieplafonds en de feitelijke geluidproductie in het algemeen hoger zal zijn zo lang de maatregel nog niet is getroffen. Ook referentiepunten binnen een kilometer van het (spoor)wegdeel met de maatregel kunnen door uitstralingseffecten een lager geluidproductieplafond krijgen en vallen daarom standaard in het vrij te stellen gebied. Uitstralingseffecten bestaan doordat de geluidproductie op een verderop gelegen referentiepunt wordt berekend op basis van bijdragen van het hele netwerk, dus ook van het (spoor)wegdeel waar een maatregel wordt getroffen.

Onderdeel b van artikel 16a geeft aan welke referentiepunten in ieder geval tot het vrij te stellen gebied behoren in het geval dat het gebied is opgenomen in een tracébesluit. In dat geval omvat het vrij te stellen gebied de referentiepunten die zijn gelegen langs de weg of spoorweg binnen de begrenzingen van het tracébesluit, ook wel projectgebied genoemd. Dit gebied is aangegeven op de plankaarten bij het tracébesluit. Dit is het gebied waar de geluidproductieplafonds overschreden kunnen worden ten gevolge van de werkzaamheden en waar het berekenen van de geluidproductie



niet of nauwelijks uitvoerbaar is tijdens de werkzaamheden. Daarnaast omvat het vrij te stellen gebied standaard ook de referentiepunten buiten het projectgebied waar de geluidproductieplafonds naar beneden gaan. Dit kan zich voordoen als gevolg van uitstralingseffecten, bijvoorbeeld wanneer een maatregel wordt getroffen op de grens van een projectgebied.

Onderdeel c geeft aan dat een groter gebied dan bedoeld onder a en b vrijgesteld kan worden, wanneer de beheerder aannemelijk heeft gemaakt dat geluidproductieplafonds in dat gebied redelijkerwijs zullen worden overschreden als gevolg van de werkzaamheden aan de weg of spoorweg ter uitvoering van het besluit tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond of het tracébesluit. Hoe dit aannemelijk kan worden gemaakt is beschreven in het algemene deel van de toelichting.

### **Artikel I, onderdeel C, en artikel II**

Met deze wijziging wordt een randvoorwaarde bij de geluidbeperkende maatregelen in bijlage 3 Rgm en bijlage 1 Rdg verduidelijkt. Een maatregel is een geluidbeperkende maatregel indien en voor zover aan de randvoorwaarden wordt voldaan (artikel 10 Rgm en artikel 1 Rdg). Op grond van artikel 11.30 van de Wet milieubeheer hoeft een andere maatregel dan een geluidbeperkende maatregel niet getroffen te worden bij het vaststellen of wijzigen van een geluidproductieplafond (vierde lid, jo. artikel 11.29 van de wet). Dit geldt ook voor de afweging van maatregelen in het kader van de Wet geluidhinder waar de Rdg betrekking op heeft (artikel 2, tweede lid Rdg). Het is daarom belangrijk dat duidelijk is wanneer een geluidbeperkende maatregel aan de randvoorwaarden voldoet of kan voldoen.

Voor dunne deklagen maakt de toevoeging 'met afslaand verkeer' duidelijk dat alleen dan een dunne deklaag stuit op technische bezwaren. Er zijn namelijk ook gelijkvloerse kruisingen waar het verkeer niet mag afslaan, en dan is aanleg van een dunne deklaag niet bezwaarlijk. Ongelijkvloerse kruisingen zonder afslaand verkeer vallen niet onder het begrip kruising, dit zijn kunstwerken. Op kruisingen zonder afslaand verkeer is het wringende effect van optrekkend en afremmend verkeer beheersbaar. De meeste kruisingen hebben wel afslaand verkeer. Verkeerspleinen zijn toegevoegd omdat deze niet onder de definitie van een rotonde vallen maar hiervoor een dunne deklaag om dezelfde redenen stuit op technische bezwaren. Er zijn nog enkele verkeerspleinen in Nederland.

### **Artikel III, onderdeel A**

Het Rmg2012 bepaalt in de artikelen 3.8 en 4.9 hoe de geluidsbelasting vanwege een weg respectievelijk een spoorweg op de geluidplafondkaart moet worden berekend bij de projectie van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen binnen de zones van wegen, bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder. De artikelen 5.7 en 5.8 van het Rmg2012 bepalen hoe de geluidsbelasting vanwege een weg respectievelijk een spoorweg op de geluidplafondkaart moet worden berekend ten behoeve van de vaststelling, wijziging en naleving van geluidproductieplafonds en het opstellen van saneringsplannen. Artikel 5.3 van het Rmg2012 tenslotte bepaalt hoe de geluidproductie moet worden berekend.

In deze artikelen was aangegeven dat bij de berekening alle op de geluidplafondkaart aangegeven delen van wegen dan wel spoorwegen worden meegenomen, voor zover deze in beheer zijn bij dezelfde beheerder. De zinsnede 'voor zover deze in beheer zijn bij dezelfde beheerder' wordt nu verwijderd. Dit leidt ertoe dat bij de berekening alle op de geluidplafondkaart aangegeven delen van (spoor)wegen worden meegenomen, dus voor de geluidproductie en geluidsbelasting vanwege een weg worden alle delen van wegen meegenomen, en voor de geluidproductie en geluidsbelasting vanwege een spoorweg worden alle delen van spoorwegen meegenomen. Dit leidt tot andere uitkomsten bij trajecten nabij een grens tussen twee beheerders van een weg of spoorweg op de geluidplafondkaart. De bescherming van omwonenden wordt daardoor beter geborgd. Voor de uitvoerbaarheid door de beheerders zijn er zowel voor- als nadelen, die zijn toegelicht in het algemene deel van de toelichting.

### **Artikel III, onderdeel B**

De wijziging van artikel 5.10, eerste lid, van het Rmg2012 betreft een inperking van het gebied van het akoestisch onderzoek. Voor referentiepunten die voldoen aan de criteria onder b en c hoeft geen akoestisch onderzoek plaats te vinden indien ze verder liggen dan 1,0 kilometer van het gebied waar wijzigingen zullen plaatsvinden in de brongegevens ten opzichte van de brongegevens in het geluidregister. De formuleringen onder b en c verwijzen naar deze gewijzigde brongegevens, en daar is in de formulering van de nieuwe inperking van het gebied bij aangesloten. Brongegevens zijn gedefinieerd in artikel 2 en 3 van de Regeling geluid milieubeheer.



#### **Artikel IV**

De systematiek van geluidproductieplafonds is van toepassing op de (aan te leggen) wegen in beheer bij het Rijk die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart. Wegen die niet op de geluidplafondkaart staan, vallen onder de werking van de Wet geluidhinder. Gebleken is dat het onderscheid tussen beide categorieën wegen niet in alle gevallen goed valt op te maken uit de beschrijving van de rijkswegen in de bijlage bij de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer.

Voorts was in 2012 – het jaar van inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer – van een aantal wegdelen de besluitvorming of realisatie nog niet afgerond. Ondertussen is die besluitvorming afgerond en zijn alle betreffende wegvakken opengesteld en kunnen de betreffende wegdelen in meer detail in de Regeling geluidproductieplafond milieubeheer worden beschreven.

Onderhavige wijziging van de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer bevat een geheel vernieuwde lijst van rijkswegen waarvoor de geluidproductieplafondsysteematiek geldt:

1. op locaties waar een beschrijving stond van een toekomstige weg is een eenduidige beschrijving opgenomen in de regeling die overeenkomt met de bedoelde omschrijving;
2. de locaties die beschreven staan in de huidige regeling zijn eenduidiger beschreven door overal knooppunten te benoemen en niet plaatsnamen en knooppunten door elkaar;
3. op locaties waar uit de oude beschrijving niet was op te maken waar een weg begint of eindigt, is dit verduidelijkt door kilometrering toe te voegen. De kilometrering is overgenomen uit het geluidregister. Locaties waar dit voor geldt zijn: A12 Den Haag, A44 Den Haag, N61 Schoondijke, A20 Westland, A15 Oostvoorne, N35 Wijthmen, A7 Zaandam, A58 Vlissingen, N33 Eemshaven, N208 Provincie Noord Holland.

#### **Artikel V**

De datum van inwerkingtreding van deze regeling is het eerste volgende vaste verandermoment, te weten 1 januari 2018. Van de in het systeem van vaste verandermomenten opgenomen minimale invoeringstermijn van twee maanden tussen publicatie en inwerkingtreding wordt afgeweken. De doelgroep van deze regeling is al bekend met de wijziging.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer*