

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 4 maart 2021, nr. IENW/BSK-2021/50584, houdende wijziging van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (toevoegen spoorvoertuigcategorie 12 en wijziging artikel 3.4)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 110d, eerste lid, en 110g van de Wet geluidhinder;

BESLUIT:

ARTIKEL I

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

A

Artikel 3.4, tweede lid, komt te luiden:

2. In afwijking van het eerste lid wordt bij de vaststelling van een verschil tussen twee geluidsbelastingen, uitgegaan van:
 - a. de bij de vastgestelde waarde gehanteerde waarde voor de toe te passen aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder indien één van de geluidsbelastingen betrekking heeft op een vastgestelde ten hoogste toelaatbare waarde waarbij de in het eerste lid, onder a of b, genoemde waarde is gehanteerd en de berekening van de andere geluidsbelasting betrekking heeft op een situatie met een representatief te achten snelheid voor lichte motorvoertuigen van 70 km/uur of meer;
 - b. de in het eerste lid onder c, d of e genoemde waarden voor de toe te passen aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder in de overige gevallen.

B







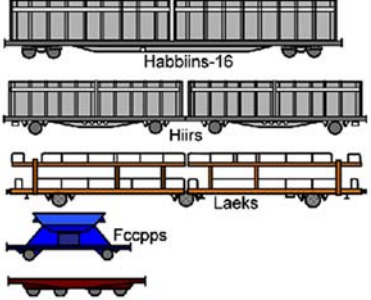
Bijlage IV wordt als volgt gewijzigd:











1. Paragraaf 1.2.1 wordt als volgt gewijzigd:



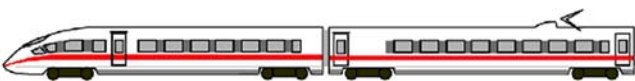
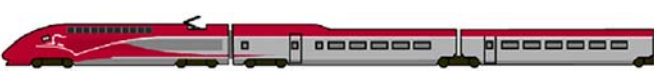





a. Onder het opschrift wordt in de tweede alinea 'elf spoorvoertuigcategorieën' vervangen door 'twaalf spoorvoertuigcategorieën'.

b. De tabel komt te luiden:

Cat	Type	Tekening	Getoond aantal reken-eenheden	Getoonde lengte
1		Spoorvoertuigcategorie 1: blokkeremd reizigersmaterieel: – elektrisch reizigersmaterieel met uitsluitend gietijzeren blokkremmen met de bijbehorende locomotieven: treinstellen van Materieel '64.		
	Mat'64		2	52 m

Cat	Type	Tekening	Getoond aantal reken-eenheden	Getoonde lengte
2	Spoorvoertuigcategorie 2: schijf+blokgeremd reizigersmaterieel – elektrisch reizigersmaterieel met voornamelijk schijfremmen en toegevoegde gietijzeren blokremmen: het intercitymaterieel van het type ICM III, ICR en DDM-1.			
	ICM III	 ICM-III met blokremmen. Heeft 3 rekeneenheden per treinstel.	2	54 m
	ICR	 De categorie-indeling hangt af van het remsysteem. Als de toegevoegde blokkenrem is afgeschakeld of als de toegevoegde blokkenrem met L-remblokken is uitgevoerd, is het categorie 8 en als deze rem met gietijzeren blokken is uitgevoerd is het categorie 2.	2	53 m
	ICR (BNL)	 De categorie-indeling hangt af van het remsysteem. Als de toegevoegde blokkenrem is afgeschakeld of als de toegevoegde blokkenrem met L-remblokken is uitgevoerd, is het categorie 8 en als deze rem met gietijzeren blokken is uitgevoerd is het categorie 2.	2	53 m
	DDM-1	 Heeft toegevoegde blokkenrem. Uiterlijk vrijwel gelijk aan de DDM-2/3 die in categorie 8 is ingedeeld. Altijd met locomotief.	2	52 m
3	Spoorvoertuigcategorie 3: schijf+blokgeremd elektrisch materieel: – elektrisch reizigersmaterieel met uitsluitend schijfremmen en met motorgeluid: het stadsgewestelijk materieel (SGM-II/III); – elektrische locomotieven, zoals de series 1600, 1700 en 1800; – de Utrechtse sneltram (SUNIJ).			
	SGM	 	2	52 m
	SUNIJ	 Er zijn 2 geledingen per rekeneenheid.	1	29 m
4	Spoorvoertuigcategorie 4: goederenmaterieel met gietijzeren blokremmen: – alle typen goederenmaterieel met gietijzeren blokremmen.			
	Goederen	 De categorie van goederenwagens hangt van het remsysteem af. Wagens met gietijzeren blokken vallen in categorie 4. Wagens met alternatieve (K- of LL-) blokkenrem of schijfremmen vallen in categorie 11. Sommige goederenwagens, zoals Hiirs en Laeks, hebben geledingen. Gelede goederenwagens lijken aparte wagens, maar rijden onder slechts één wagennummer en tellen als 1 rekeneenheid.	1 1 1 1 1	Variabel Vlootge- middelde is circa 15 m

Cat	Type	Tekening	Getoond aantal reken-eenheden	Getoonde lengte
5		Spoorvoertuigcategorie 5: blokgeremd dieselmaterieel: – diesel-elektrisch reizigersmaterieel met uitsluitend blokremmen met de bijbehorende locomotieven: de treinstellen van het type DE-I/II/III; – diesel-elektrische locomotieven, behalve de DE-6400.		
6		Spoorvoertuigcategorie 6: schijfgeremd dieselmaterieel: – dieselhydraulisch reizigersmaterieel met uitsluitend schijfremmen en met motorgeluid: de Wadloper (DH), de Buffel (DM'90) – de diesel-elektrische locomotief DE-6400		
	DM'90 Buffel		2	52 m
7		Spoorvoertuigcategorie 7: schijfgeremd metro- en sneltrammaterieel: – metro- en sneltrammaterieel van de GVB en de RET – HSG3, RSG3- en SG3-materieel (Randstadrail) Scharnierende geledingen met 3 of 4 draaistellen zijn 1 eenheid.		
	HSG3, RSG3 en SG3		1	43 m
8		Spoorvoertuigcategorie 8: schijfgeremd reizigersmaterieel: – elektrisch reizigersmaterieel met uitsluitend schijfremmen: de typen ICM III, ICM IV, vIRM-IV/VI, DDM-2/3, ICK, Protos; – elektrisch reizigersmaterieel met afgeschakelde blokremmen of met toegevoegde blokkenrem met L-remblokken (aangepaste ICR); – diesel-elektrisch lightrailmaterieel: De Lint, Talent, GTW-DMU;		
	ICM III	 ICM-III met uitsluitend schijfremmen. Heeft 3 rekeneenheden per treinstel.	2	54 m
	ICM-IV	 Heeft 4 rekeneenheden per treinstel	2	54 m
	IRM		2	54 m
	DDM-2/3	 Uiterlijk vrijwel gelijk aan de DDM-1 die in categorie 2 is ingedeeld. Rijdt meestal met motorbak mDDM in plaats van locomotief.	2	52 m
	Protos		2	53 m
	Talent		2	42 m
	GTW2/ 6-DMU		2	41 m
	GTW2/ 8-DMU		3	56 m

Cat	Type	Tekening	Getoond aantal reken-eenheden	Getoonde lengte
	Lint		2	42 m
9	Spoorvoertuigcategorie 9: schijf+blokkeremd hogesnelheidsmaterieel: – elektrisch hogesnelheidsmaterieel met voornamelijk schijfremmen en toegevoegde blokkremmen op de motorwagens: de treinstellen van het type Thalys; – elektrisch hogesnelheidsmaterieel van het type ICE-3 en Eurostar.			
	V250	 Een V250 (Albatros) bestaat uit 8 geledingen en telt als 1 rekeneenheid (201 m). Getoond zijn de eerste 2 geledingen.	0,25	52 m
	ICE	 Een ICE bestaat uit 8 geledingen en telt als 1 rekeneenheid (201 m). Getoond zijn de eerste 2 geledingen.	0,25	
	Thalys	 Een Thalys bestaat uit 10 geledingen en telt als 1 rekeneenheid (200 m). Getoond zijn de eerste 2 geledingen.	0,30	51 m
	Eurostar	 Een Eurostar bestaat uit 16 geledingen en telt als 2 rekeneenheden (402 m). Getoond zijn de eerste 2 geledingen	0,25	63 m
10	Spoorvoertuigcategorie 10: lightrailmaterieel: – lightrailmaterieel van het type A32 en de Regio Citadis; – andere typen schijf en/of magneetgeremd lightrailmaterieel met de volgende kenmerken: aslast kleiner dan 10 ton, geveerde wielen met een doorsnede kleiner dan 700 mm, afscherming van wielen en rails door lage vloer en vergelijkbare asdichtheid als A32 materieel. – Lage vloertram met (deels) afgeschermd en afgeveerde wielen – trams			
	A32	 Let op: aantal rekeneenheden ≠ aantal geledingen	2	30 m
	Regio Citadis		3	38 m
11	Spoorvoertuigcategorie 11: goederenmaterieel met alternatieve blokkremmen (K- of LL-blokken): – alle typen goederenmaterieel met alternatieve (K- of LL-) blokkremmen. Voor figuren: zie bij categorie 4.			
12	Spoorvoertuigcategorie 12: schijfgeremd stil reizigersmaterieel: – elektrisch reizigersmaterieel met uitsluitend schijfremmen: de typen SLT, FLIRT, GTW-EMU en SNG			
	SLT-S100	 Getoond is een half treinstel. Een heel treinstel bestaat uit 6 rekeneenheden.	3	50 m
	SLT-S70	 Getoond is een half treinstel. Een heel treinstel bestaat uit 4 rekeneenheden.	2	35 m

Cat	Type	Tekening	Getoond aantal reken-eenheden	Getoonde lengte
	FLIRT-II		2	46m
	FLIRT-III		3	63m
	FLIRT IV		4	81 m
	GTW2/8	 Aantal rekeneenheden ≠ aantal geledingen.	3	56 m
	GTW2/6	 Aantal rekeneenheden ≠ aantal geledingen.	2	41 m
	SNG-3		3	60 m
	SNG-4		4	76 m

2. In paragraaf 1.2.2, eerste alinea, vervalt 'in de categorieën 1 tot en met 11'.

3. In paragraaf 2.1.1 komt formule 2.1 te luiden:

$$E = 10lg \left(\sum_{c=1}^{12} 10^{E_{nr,c}/10} + \sum_{c=1}^{12} 10^{E_{r,c}/10} \right) \quad (2.1)$$

4. Paragraaf 2.1.2. wordt als volgt gewijzigd:

a. Aan tabel 2.1 wordt een rij toegevoegd, luidende:

12	26,3	14,9	26,3	14,9
----	------	------	------	------

b. Aan tabel 2.2 wordt een rij toegevoegd, luidende:

12	0	2	4	6	3	5	0	2	0	-3	3	1
----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	---	---

5. In paragraaf 2.2 komt tabel 2.4 te luiden:

Tabel 2.4 Maximale rekensnelheden per spoorvoertuigcategorie.

Categorie	Maximale snelheid [km/h]
1	140
2	160
3	160
4	100
5	140

Categorie	Maximale snelheid [km/h]
6	120
7	100
8	160
9	300
10	100
11	100
12	160

6. Paragraaf 3.4 wordt als volgt gewijzigd:

a. Formule 3.1a en formule 3.1b komen te luiden:

$$L_{E,i}^{bs} = 10 \lg \left(\sum_{p=d,s} \sum_{c=1}^{12} 10^{\frac{E_{p,i,c}^{bs} + C_{bb,i,c}^{bs} + C_{spoorconditie,i,c,m}}{10}} \right) \quad (3.1a)$$

$$L_{E,i}^{as} = 10 \lg \left(\sum_{p=d,s} \left(\sum_{c=1}^{12} 10^{\frac{E_{p,i,c}^{as} + C_{bb,i,c}^{as} + C_{spoorconditie,i,c,m}}{10}} + \sum_{c=1}^{12} 10^{\frac{E_{rem,p,i,c}}{10}} \right) + \sum_{c=3,5,6} 10^{\frac{E_{motor,p,i,c}}{10}} + \sum_{c=9} 10^{\frac{E_{aero,p,i,c}^{as}}{10}} \right) \quad (3.1b)$$

b. 'Voor categorie 10 is

$$E_{p,i,10}^{bs} = E_{p,i,10-bs}$$

$$E_{p,i,10}^{as} = E_{p,i,10-as}''$$

wordt vervangen door

'Voor categorie 10 en 12 is

$$E_{p,i,c}^{bs} = E_{p,i,c-bs}$$

$$E_{p,i,c}^{as} = E_{p,i,c-as}''$$

c. Het opschrift van tabel 3.1 komt te luiden:

Tabel 3.1 Emissiekentallen ac en bc als functie van spoorvoertuigcategorie c en octaafbandindex (i).

d. Aan tabel 3.1 worden twee rijen toegevoegd, luidende:

12-bs	a	23,5	60,8	70,7	55,5	46,0	51,2	60,6	53,8
	b	17,8	7,5	6,8	16,4	19,7	17,8	10,9	11,2
12-as	a	18,9	55,9	67,3	50,6	43,2	47,4	57,3	50,0
	b	18,1	7,5	6,7	17,7	19,7	17,8	10,4	11,0

e. De kopregel van tabel 3.2 komt te luiden:

octaafbandindex i	$C_{rem,i,c}$				
	c = 1, 4, 5	c = 2	c = 7	c = 3, 6, 8, 9, 11, 12	c = 10

f. Onder tabel 3.5 wordt



‘-categorie 3 (exclusief het elektrisch reizigersmaterieel met voornamelijk schijfremmen en toegevoegde alternatieve (LL-) blokremmen), 6, 7, 8, 9 en 10: schijfrem;’

vervangen door

‘-categorie 3 (exclusief het elektrisch reizigersmaterieel met voornamelijk schijfremmen en toegevoegde alternatieve (LL-) blokremmen), 6, 7, 8, 9, 10 en 12: schijfrem;’

ARTIKEL II

Bijlage IV van Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, zoals dat luidde voor het tijdstip van deze regeling, blijft van kracht voor de vaststelling van het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds vanwege het project Snelheidsverhoging Naarden – Bussum, de wijziging van het Tracébesluit Spoorvervoer viersporigheid Rijswijk – Delft Zuid en de Tracébesluiten PHS Nijmegen en PHS Alkmaar – Amsterdam, totdat deze besluiten onherroepelijk zijn geworden.

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 april 2021.

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

Inleiding

Deze wijziging van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (hierna: Rmg 2012) betreft het aan bijlage IV toevoegen van spoorvoertuigcategorie 12 en het plaatsen van voertuigtypes ICM III en ICR in spoorvoertuigcategorie 8. Hiermee worden de emissiekentallen voor spoorvoertuigen geactualiseerd, zodat geluidberekeningen beter overeen komen met het werkelijke geluid, en maatregelen daarop gebaseerd kunnen worden. Verder wordt een onjuiste wijziging van artikel 3.4 uit 2018 hersteld.

Toevoegen van spoorvoertuigcategorie 12

Uit de jaarlijkse validatiemetingen van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (hierna: RIVM) voor de geluidproductieplafonds (hierna: gpp's) is gebleken dat sommige spoorvoertuigtypes stiller zijn dan de emissie van de spoorvoertuigcategorie waarin ze zijn geplaatst.¹ Dit betreft de reizigerstreinen in categorie 8. Het vormde de aanleiding om nader onderzoek te doen of een stillere categorie kan worden toegevoegd aan het Rmg 2012. Uit het onderzoek bleek dat de betreffende spoorvoertuigtypes inderdaad stiller zijn. Dit resulteerde in het advies van het RIVM, als beheerder van de reken- en meetvoorschriften voor geluid, om een nieuwe categorie 12 toe te voegen aan het Rmg 2012.²

De volgende types worden ingedeeld in categorie 12: SLT (Sprinter Lightrain), SNG (Sprinter Nieuwe Generatie), Flirt (Flinker Lichter Innovativer Regionaltriebzug) en de elektrische GTW (Gelenktriebwagen). Voor deze materieeltypen werd tot de onderhavige wijziging van het Rmg 2012 gerekend met categorie 8. Categorie 12 is 3,1 tot 5,1 dB stiller dan categorie 8, afhankelijk van de snelheid van de treinen. Voor die situaties waar in de brongegevens van de geluidproductieplafonds is aangegeven dat voor deze materieeltypen met categorie 8 gerekend is, zal ook in de toekomst met categorie 8 gerekend worden. Ook voor enkele projecten waar overgangsrecht geldt, wordt nog gerekend met categorie 8 en zal in de brongegevens van de geluidproductieplafonds worden aangegeven dat deze materieeltypen in categorie 8 zijn ingedeeld conform de werkwijze onder het oude recht.

Na opname in het Rmg 2012 kan categorie 12 worden toegepast bij het berekenen van de geluidproductie voor de naleving van gpp's en van de geluidbelasting op geluidgevoelige gebouwen. De uitkomsten zullen dan beter overeenkomen met het werkelijke geluid van de treinen en ook met de metingen die het RIVM uitvoert voor de validatie van gpp's. De gpp's zelf veranderen niet. Wanneer op delen van het spoornetwerk onnodig veel geluidruimte onder de gpp's zou ontstaan, zouden de gpp's kunnen worden verlaagd. Dit zal worden gezien in de evaluatie van de geluidruimte die zal worden uitgevoerd bij de voorbereiding van het actieplan spoorwegen dat in 2024 moet worden vastgesteld in het kader van de EG-richtlijn omgevingslawaai.³

Plaatsen voertuigtypes ICM III en ICR in categorie 8

- ICM III
Het spoorvoertuigtype ICM III is ingedeeld in categorie 2: reizigersmaterieel met schijfremmen en toegevoegde gietijzeren blokremmen. Voor ICM III bestaan de remmen inmiddels alleen nog maar uit schijfremmen en zijn de toegevoegde gietijzeren blokremmen niet meer aanwezig. Vanwege de gelijke constructie is de geluidemissie per rekeenheid van type ICM III hetzelfde als de geluidemissie van type ICM IV die ook alleen schijfremmen heeft. Type ICM IV is in categorie 8 ingedeeld. Met deze wijzigingsregeling wordt spoorvoertuigtype ICM III met alleen schijfremmen geplaatst in categorie 8. Het type ICM III met schijfremmen en toegevoegde gietijzeren blokremmen blijft nog wel in categorie 2 beschikbaar om hier mee te kunnen rekenen daar waar de geldende gpp's hierop zijn gebaseerd.
- ICR
Het spoorvoertuigtype ICR heeft voor de normale remmingen schijfremmen, maar voor snelremmingen heeft het een extra ('toegevoegde') blokkenrem op de wielen. Dit type is opgenomen in categorie 2 als het toegevoegde blokkenrem een gietijzeren blok is. In het verleden zijn er proeven gedaan om het gietijzeren remblok te vervangen door een alternatief remblok: het LL-blok. Daar is

¹ RIVM, Geluidmonitor 2015, Briefrapport nr. 2016-0122; Geluidmonitor 2018, Briefrapport nr. 2019-0080.

² RIVM, 'Advies emissiekentallen categorie 12 railverkeer', 13 november 2020.

³ Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PbEG 2002, L 189).



toen ook het Rmg 2012 op aangepast, waarbij dit type in categorie 3 is ingedeeld. Deze toepassing is echter nooit gerealiseerd. Toen deze rijkstrijtuigen per september 2009 op de HSL gingen rijden, waren er veel geluidklachten. Daarom zijn er testen gedaan of, gezien de bijzonder veilige situatie op de HSL, de toegevoegde blokkenrem uitgeschakeld kon worden. Dit bleek voldoende veilig en daarmee verschoof type ICR met afgeschakelde blokkenremmen naar categorie 8. Op enig moment zou type ICR ook naar België gaan rijden. De Belgische autoriteiten accepteerden de afgeschakelde blokkenrem echter niet. Om die reden is opnieuw gekeken naar alternatieve remblokken en is gekozen voor een ander type dan de LL-blokken in categorie 3, namelijk L-blokken. Deze zijn uiteindelijk toegepast op alle IC-rijkstrijtuigen zodat alle rijkstrijtuigen op de HSL konden rijden. Metingen wezen uit dat deze rijkstrijtuigen ook in categorie 8 konden worden ingedeeld.⁴ Met deze wijzigingsregeling wordt type ICR verwijderd uit categorie 3 en zijn de ICR-voertuigen met toegevoegde blokkenrem met L-blokken toegevoegd aan categorie 8. De tekst bij categorie 2 is overeenkomstig aangepast. De types ICR en ICR(BNL) blijven in categorie 2 beschikbaar om hier nog mee te kunnen rekenen daar waar de geldende gpp's hierop zijn gebaseerd.

Administratieve en uitvoeringslasten

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

Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

De wijzigingen zijn afgestemd met ProRail en de Inspectie Leefomgeving en Transport. Dit heeft geleid tot overeenstemming over deze wijzigingen. Voorts heeft het RIVM positief geadviseerd over de wijzigingen in het Rmg 2012.

Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A

Onderdeel A herstelt een eerdere wijziging van het Rmg 2012.⁵ Tot 2018 voorzag het derde lid van artikel 3.4 er in dat bij het bepalen van het verschil tussen twee geluidsbelastingen de correcties van het eerste lid, onder a en b (3 en 4 dB) geen effect hebben op de uitkomst van de berekening. Bij een wijziging van het Rmg 2012 in 2018 is het tweede lid van artikel 3.4 vervallen. Het derde lid, onder b, is toen ook vervallen, omdat deze verwees naar het tweede lid en gedacht werd dat deze bepaling niet meer nodig was. Het is nu gebleken dat dit onjuist was. Het derde lid, onder a, is in 2018 omgenummerd naar het tweede lid. Dit heeft betrekking op de situatie dat één van de twee geluidsbelastingen bestaat uit een vastgestelde hogere waarde die berekend is met toepassing van de extra correcties (3 of 4 dB). Voor de overige gevallen leidt artikel 3.4 er nu toe dat verschilberekeningen onjuist worden uitgevoerd in het geval de extra correcties op grond van het eerste lid van toepassing zijn. Met onderhavige wijziging wordt daarom een bepaling toegevoegd aan het tweede lid, dat bij een verschilberekening voor de overige gevallen wordt uitgegaan van een waarde voor de aftrek zonder de extra correcties op grond van het eerste lid. Deze bepaling komt overeen met het oude derde lid, onder b, van artikel 3.4.

Onderdeel B

De wijzigingen in dit onderdeel betreffen wijzigingen in Bijlage IV bij het Rmg 2012.

Onder 1, onder a, en onder 2 tot en met 6

Deze wijzigingen vloeien voort uit de toevoeging van spoorvoertuigcategorie 12. Voor een toelichting op het toevoegen van categorie 12 wordt verwezen naar het algemene deel van de toelichting. In onderdeel B, onder 5, is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de opmaak van de tabel te wijzigen van liggend naar staand.

⁴ TNO (2017), 'Akoestische effecten van nieuwe wieltypen en remblokken voor de ICRm rijkstrijtuigen op de HSL', rapportnummer R10796A.

⁵ Stcrt. 2018, 31892.



Onder 1, onder b

De wijzigingen in de tabel betreffen de toevoeging van categorie 12, alsmede de plaatsing van voertuigtype ICM III met uitsluitend schijfremmen en voertuigtype ICR met toegevoegde blokkenrem met L-blokken in categorie 8. Voor de toelichting wordt verwezen naar het algemene deel van de toelichting.

Artikel II

In dit artikel wordt overgangsrecht geformuleerd voor de vaststelling van besluiten voor een viertal projecten, zijnde het project Snelheidsverhoging Naarden – Bussum, de wijziging van het Tracébesluit Spoorvervoer viersporigheid Rijswijk – Delft Zuid en de Tracébesluiten PHS Nijmegen en PHS Alkmaar – Amsterdam.

Aanleiding voor dit overgangsrecht is dat de genoemde projecten en besluiten 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. Omwille van zowel voortgang als rechtszekerheid is bovendien bepaald dat het oude recht wordt gevolgd totdat de besluiten onherroepelijk zijn.

Artikel III

De datum van inwerkingtreding van deze regeling is het eerst volgende vaste verandermoment, te weten 1 april 2021. Van de in het systeem van vaste verandermomenten opgenomen minimale invoeringstermijn van twee maanden tussen publicatie en inwerkingtreding wordt afgeweken. Reden is dat de wijzigingsregeling een actualisatie van emissiekentallen voor spoorvoertuigen bevat. Met een snelle inwerkingtreding wordt een lopend spoorproject niet onnodig opgehouden en kunnen geluidberekeningen zo spoedig mogelijk beter overeenkomen met het werkelijke geluid. De doelgroep van de regeling is al bekend met deze wijziging.

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