

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 17 juni 2015, nr. IENM/BSK-2015/109228, houdende regels tot wijziging van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op de artikelen 110d, eerste lid, en 110e van de Wet geluidhinder en de artikelen 11.33, zevende lid, onderdelen a en b, en 11.56, vijfde lid, van de Wet milieubeheer;

BESLUIT:

ARTIKEL I

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

A

Artikel 3.3, onderdeel a, komt te luiden:

- a. kan voor de bepaling van het equivalent geluidsniveau vanwege deze spoorweg gebruik worden gemaakt van hoofdstuk 4, van de emissiegetallen voor trams uit bijlage III, of van op metingen gebaseerde emissiegetallen, en.

B

Artikel 5.5 komt te luiden:

Artikel 5.5

Bij een verzoek tot wijziging van een geluidproductieplafond op grond van artikel 11.63 van de Wet milieubeheer wordt de hoogte van het geluidproductieplafond berekend op basis van:

- a. de brongegevens behorende bij het geldende geluidproductieplafond of, voor zover van toepassing, de gewijzigde brongegevens, bedoeld in paragraaf 1.4 van bijlage VI, en
- b. de in het saneringsplan opgenomen saneringsmaatregelen.

C

Bijlage VI wordt gewijzigd als volgt:

1. Na paragraaf 1.3 wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

1.4 Rekening houden met de actuele ligging of configuratie van weg of spoorweg bij afweging saneringsmaatregelen

1. Indien de ligging of configuratie van een weg of spoorweg, zoals deze blijkt uit de brongegevens welke zijn opgenomen in het geluidregister, afwijkt van de daadwerkelijke of geprojecteerde ligging of configuratie van die weg of spoorweg, kan in een akoestisch onderzoek in het kader van de afweging van saneringsmaatregelen gebruik gemaakt worden van gegevens die overeenkomen met die daadwerkelijke of geprojecteerde ligging of configuratie van de weg of spoorweg.
2. Wanneer gebruik gemaakt wordt van gegevens die overeenkomen met die daadwerkelijke of geprojecteerde ligging of configuratie van de weg of spoorweg dienen op de hieronder beschreven wijze op nieuwe of veranderde bronregisterlijnen de overige relevante brongegevens te worden aangepast of toegevoegd.
3. Er zijn drie situaties waar deze werkwijze van toepassing kan zijn:
 - a. verwijdering van bronregisterlijnen;
 - b. toevoeging van bronregisterlijnen;
 - c. gewijzigde ligging van bronregisterlijnen.
4. In de hierboven genoemde situaties worden de volgende te wijzigen brongegevens in het akoestisch onderzoek meegenomen:
 - a. de brongegevens, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder a, c, g en h, respectievelijk artikel 3,

- onder a, c, f en h van de Regeling geluid milieubeheer;
- b. de brongegevens, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder a, b, c, d, g en h, respectievelijk artikel 3, onder a, b, c, d, e, f en h van de Regeling geluid milieubeheer;
 - c. de brongegevens, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder c en h, respectievelijk artikel 3, onder c en h, van de Regeling geluid milieubeheer.

Hierbij geldt dat de intensiteitsgegevens bij de bestaande geluidproductieplafonds worden herverdeeld over de daadwerkelijke of geprojecteerde bronregisterlijnen.

- 5. Wanneer de gebruikmaking van gewijzigde brongegevens, die overeenkomen met die daadwerkelijke of geprojecteerde ligging of configuratie van de weg of spoorweg, leidt tot een toename van de geluidproductie op een of meerdere referentiepunten ten opzichte van het geldende geluidproductieplafond, wordt deze toename gecompenseerd door de plafondcorrectiewaarde zodanig naar beneden bij te stellen dat niet langer sprake is van een dergelijke toename op de betreffende referentiepunten.
- 6. 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, wordt niet afgewogen als saneringsmaatregel. Deze maatregel wordt ook niet als te wijzigen brongegeven meegenomen in het akoestisch onderzoek voor de berekening van de te wijzigen geluidproductieplafonds als gevolg van de vaststelling van (andere) saneringsmaatregelen in een saneringsplan.

2. Hoofdstuk 2 van Bijlage VI wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdelen g en h komen te luiden:

- g. de waarden van de betrokken geluidproductieplafonds na de uitvoering van de saneringsmaatregelen;
- h. de geluidsbelastingen van de saneringsobjecten bij volledige benutting van het geluidproductieplafond na uitvoering van het saneringsplan, en.

2. Na onderdeel h wordt een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

- i. de brongegevens die op grond van paragraaf 1.4 zijn toegepast bij de afweging van de saneringsmaatregelen.

3. Aan het slot van hoofdstuk 3 wordt ingevoegd:

Rekening houden met de actuele ligging of configuratie van weg of spoorweg bij afweging saneringsmaatregelen

De beheerder voert voor het saneringsplan een akoestisch onderzoek uit, waarin worden berekend:

- de geluidsbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond (verder genoemd: 'saneringswaarde');
- de geluidsbelasting na het treffen van saneringsmaatregelen.

Voor de bepaling van de saneringswaarde gaat de beheerder uit van de brongegevens uit het geluidregister, ook wanneer de werkelijke ligging of configuratie van de (spoor)weg hiermee niet in overeenstemming is. Voor het maatregelenonderzoek kan echter worden uitgegaan van de werkelijke ligging of configuratie van de (spoor)weg, want de ligging of configuratie kan dusdanig gewijzigd zijn ten opzichte van de brongegevens uit het geluidregister dat het werken met de gegevens uit het geluidregister geen reële afweging van saneringsmaatregelen zou opleveren. Het gaat hier alleen om de geografische ligging of de configuratie van de (spoor)weg. Er kunnen rijlijnen zijn bijgekomen of zijn verdwenen of zijn verschoven (x, y, z-coördinaten), en er kunnen configuratiegegevens zijn gewijzigd zoals de wegbreedte of aantal en ligging van wissels. Deze wijzigingen moet de beheerder kunnen meenemen om te voorkomen dat een geluidscherm anders geografisch op een onjuiste positie zou komen te staan (bijvoorbeeld bovenop een nieuw spoor of een nieuwe rijstrook, of juist heel ver van de (spoor)weg vandaan, of ergens in de lucht of onder de grond). De beheerder is echter niet verplicht om elke gewijzigde ligging of configuratie van de (spoor)weg mee te nemen in het maatregelenonderzoek.

Indien in het maatregelenonderzoek het aantal (spoor)wegen (rijlijnen) gewijzigd is, dienen de aan de (spoor)weg gekoppelde verkeersintensiteiten aangepast te worden. De totale verkeersintensiteit wordt over het nieuwe aantal rijlijnen herverdeeld, volgens de oorspronkelijk bij de vaststelling van de geluidproductieplafonds gehanteerde aanpak. Elke nieuwe rijlijn dient voorzien te zijn van aanvullende gegevens. Deze gegevens dienen zodanig aangevuld te worden dat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de bestaande brongegevens, maar eveneens recht wordt gedaan aan de werkelijke situatie.

Door het herverdelen van verkeersintensiteiten, en in het geval van nieuwe rijlijnen door het toevoegen van nieuwe gegevens aan de rijlijnen, kan in theorie een 'geluidruimtwinst' voor de beheerder ontstaan. Bijvoorbeeld: wanneer de bestaande brongegevens drie rijlijnen bevatten, en één van de buitenste rijlijnen is inmiddels opgeheven, dan wordt de verkeersintensiteit verdeeld over de twee resterende rijlijnen. Dit kan ertoe leiden dat aan één kant van de (spoor)weg de geluidproductie op basis van de nieuwe brongegevens groter is dan het bestaande geluidproductieplafond en aan de andere kant juist kleiner. Verder rekenen zonder de plafondcorrectiewaarde aan te passen, zou betekenen dat wordt gedaan alsof het geluidproductieplafond aan één kant hoger is dan de geldende waarde. Aan die kant zouden daardoor ook op woningen en andere geluidsgevoelige objecten hogere saneringswaarden kunnen optreden dan op grond van de oude brongegevens mogelijk was.

Het is daarom verplicht om na het eventueel wijzigen van brongegevens vanwege een gewijzigde ligging of configuratie van de (spoor)weg te toetsen of dit tot overschrijding zou leiden van geldende geluidproductieplafonds. Deze toets wordt uitgevoerd voordat wordt begonnen met de afweging van de saneringsmaatregelen. Indien uit deze toets op één of meerdere referentiepunten een overschrijding van een of meer geluidproductieplafonds ontstaat, dan dient de plafondcorrectiewaarde op de rijlijnen zodanig te worden aangepast dat deze overschrijding teniet gedaan wordt. Het is aan de beheerder of hij de plafondcorrectiewaarde zodanig gedetailleerd aanpast dat zo min mogelijk geluidruimte wordt ingeleverd, of dat de beheerder wat minder nauwkeurig te werk gaat. Met de aanpassing van de plafondcorrectiewaarde wordt in elk geval bereikt dat de gewijzigde brongegevens vanwege een gewijzigde ligging of configuratie van de (spoor)weg na de sanering nergens meer geluidruimte zullen opleveren dan de geluidruimte die op grond van de bestaande brongegevens al bestond, voorafgaand aan de sanering.

De plafondcorrectiewaarde mag niet worden aangepast om te voorkomen dat de geluidruimte kleiner wordt door het wijzigen van brongegevens vanwege een gewijzigde ligging of configuratie van de (spoor)weg. Dat verlies aan geluidruimte is immers het gevolg van de eerdere beslissing van de beheerder om de ligging van rijlijnen aan te passen zonder wijziging van de geluidproductieplafonds.

In het akoestisch onderzoek wordt het resultaat van deze geluidproductieplafond-toets opgenomen en wordt precies aangegeven waar en met welke waarde(n) de plafondcorrectiewaarde wordt aangepast. Dat vloeit voort uit het nieuwe onderdeel i van hoofdstuk 2 van deze bijlage.

Het maatregelenonderzoek naar saneringsmaatregelen wordt vervolgens verder uitgevoerd met de aangepaste brongegevens vanwege een gewijzigde ligging of configuratie van de (spoor)weg, waaronder dus ook de aangepaste plafondcorrectiewaarde(n). In het maatregelenonderzoek kan verdere aanscherping van de plafondcorrectiewaarde (geluidcapaciteitsanering voor geluidsanering) als saneringsmaatregel worden meegenomen.

Hierbij kan de situatie zich voordoen dat in de brongegevens van het geluidregister geen maatregelen zoals raildempers of stil wegdek zijn opgenomen, maar dat deze maatregelen in de praktijk al wel zijn genomen of dat daartoe is besloten door de minister of de beheerder. Deze maatregelen worden niet afgewogen als saneringsmaatregelen, aangezien het effect van deze maatregelen al is bestemd voor de naleving van de geldende geluidproductieplafonds. 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. Deze maatregelen hoeven dan ook niet vanwege het besluit tot een andere saneringsmaatregel alsnog in de berekening van de geluidproductieplafonds te worden meegenomen.

Bij de berekening van de nieuwe geluidproductieplafonds op basis van artikel 5.5 worden daarom de volgende gegevens opgenomen in het geluidregister:

- voor zover van toepassing, de gewijzigde brongegevens als bedoeld in paragraaf 1.4:
 - de gewijzigde ligging van de rijlijnen;
 - de herverdeelde verkeersintensiteiten;
 - de aan nieuwe rijlijnen van wegen of sporen toegekende aanvullende gegevens (snelheden, bovenbouw, wegdektype, etc);
 - de gewijzigde plafondcorrectiewaarde (mogelijk dus een combinatie van een verplichte wijziging en een wijziging als saneringsmaatregel);
- de overige saneringsmaatregelen (b.v. geluidschermen, raildempers, stil wegdek, betonnen dwarsliggers, aangepaste brugtoeslag).

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking op 1 juli 2015.



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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld*

TOELICHTING

De onderhavige wijziging van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 bevat enkele wijzigingen die beogen knelpunten die zich in de uitvoeringspraktijk hebben voorgedaan weg te nemen.

Het betreft:

- herstel van een omissie in de rekenregels met betrekking tot de berekening van het equivalent geluidsniveau in geval tram- en metrospooren zijn geïntegreerd in een weg;
- het mogelijk maken dat voor de berekening van de geluidproductie in het kader van de afweging van saneringsmaatregelen in het kader van de Wet milieubeheer gebruik kan worden gemaakt van gegevens omtrent de actuele of geprojecteerde ligging of configuratie van een weg of spoorweg in plaats van de in het geluidregister opgenomen gegevens omtrent die ligging of configuratie;
- in verband met het voorgaande punt: een aanvulling van de eisen die aan de rapportage van een uitgevoerd akoestisch onderzoek voor een saneringsplan worden gesteld.

Met de onder het tweede gedachtestreepje genoemde wijziging wordt het mogelijk gemaakt dat een meer doelmatige sanering kan plaatsvinden van objecten die een te hoge geluidsbelasting ondervinden: de beheerder van de weg of spoorweg kan saneringsmaatregelen treffen die beter aansluiten bij de situatie ter plekke. Dat is naar verwachting ook gunstig voor de omgeving.

De wijzigingen zijn afgestemd met Rijkswaterstaat en ProRail en worden hierna artikelsgewijs toegelicht.

Artikel I, onderdeel A

De wijziging van onderdeel a van artikel 3.3 betreft het herstel van een omissie. In het oorspronkelijke onderdeel a was niet aangegeven welke emissiegetallen voor trams moesten worden gebruikt in een berekening waarin het geluid van trams onderdeel is van de geluidsbelasting vanwege een weg. Deze omissie is hersteld doordat een verwijzing is toegevoegd naar de emissiegetallen voor trams welke zijn opgenomen in bijlage III. Bovendien wordt de mogelijkheid geboden om van op metingen gebaseerde emissiegetallen gebruik te maken.

Artikel I, onderdeel B

Artikel 11.63 van de Wet milieubeheer bepaalt dat wanneer uit een saneringsplan is gebleken dat het doelmatig is om een bronmaatregel of een afschermende maatregel of een andere saneringsmaatregel te treffen, de geluidproductieplafonds moeten worden gewijzigd met het effect van die maatregel. Artikel 5.5 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 bepaalt dat daartoe deze saneringsmaatregel(en) aan de brongegevens in het register moeten worden toegevoegd, waarna de nieuwe waarden van de geluidproductieplafonds moeten worden berekend en vastgesteld. In de praktijk blijkt de uitwerking van dit artikel niet altijd goed op de betreffende saneringssituatie te passen.

Er bestaan situaties waarin de feitelijke of geprojecteerde ligging of configuratie van de weg of spoorweg veranderd is zonder dat daarbij de geldende geluidproductieplafonds zijn gewijzigd (omdat dat niet nodig was). Op grond van het huidige artikel mag bij de berekening van het nieuwe geluidproductieplafond de gewijzigde of geprojecteerde ligging of configuratie van de weg of spoorweg niet worden betrokken. Alleen de nieuwe geluidbeperkende maatregelen of andere saneringsmaatregelen met de bestaande in het geluidregister aan dat geluidproductieplafond verbonden brongegevens mogen worden betrokken bij de berekening van de nieuwe geluidproductieplafonds. Het gevolg hiervan is dat er bij het berekenen van de nieuwe geluidproductieplafonds in een situatie waarin de feitelijke ligging of configuratie van de weg of spoorweg inmiddels is veranderd, geen reële waarden voor de nieuwe geluidproductieplafonds berekend zouden kunnen worden. De wijziging in artikel 5.5 maakt het onder voorwaarden mogelijk om wel gebruik te mogen maken van de gewijzigde brongegevens die bij de daadwerkelijke of geprojecteerde ligging of configuratie van de weg of spoorweg horen.

In het gewijzigde artikel 5.5 wordt nu eveneens voorgeschreven hoe een geluidproductieplafond wordt berekend indien in het saneringsplan gebruik is gemaakt van de mogelijkheid om bij de afweging van maatregelen rekening te houden met de feitelijke of geprojecteerde gewijzigde ligging of configuratie van de weg of spoorweg ten opzichte van de brongegevens in het geluidregister.

Verder is de term 'geluidbeperkende maatregelen' in artikel 5.5 vervangen door 'saneringsmaatregelen'. Geluidbeperkende maatregelen zijn bij ministeriële regeling (de Regeling geluid milieubeheer) aangewezen maatregelen die de geluidproductie vanwege een weg of spoorweg beperken, met



uitzondering van maatregelen inzake het gebruik van de weg of spoorweg. Saneringsmaatregelen zijn geluidbeperkende maatregelen dan wel andere als zodanig aangewezen maatregelen (artikel 11.1, eerste lid, Wet milieubeheer). Saneringsmaatregelen kunnen dus ook andere maatregelen zijn dan geluidbeperkende maatregelen. Gedacht kan worden aan een verlaging van de plafondcorrectiewaarde, los van de hierboven beschreven verplichte aanpassing van de plafondcorrectiewaarde bij gewijzigde brongegevens. Het aanwijzen van een saneringsmaatregel anders dan een geluidbeperkende maatregel vindt plaats in het saneringsplan.

Artikel I, onderdelen C en E

Onderdeel C bevat een nieuwe paragraaf 1.4 van Bijlage VI van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 waarin wordt uiteengezet van welke gewijzigde brongegevens er in welke situatie uitgegaan mag worden. Onderdeel E bevat een toelichting op deze nieuwe paragraaf 1.4.

Artikel I, onderdeel D

De toevoeging van paragraaf 1.4 aan bijlage VI van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 leidt er toe dat het rapport van het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan zal moeten worden uitgebreid als er met gewijzigde brongegevens is gerekend. Om deze reden is onderdeel i aan hoofdstuk 2 toegevoegd. In het akoestisch onderzoek zal uiteengezet moeten worden met welke brongegevens er is gerekend en welke van deze brongegevens zijn gewijzigd ten opzichte van de brongegevens die bij het geldende geluidproductieplafond horen. Eveneens zal moeten worden uitgelegd waarom er met deze brongegevens is gerekend en welke gevolgen dit heeft voor andere brongegevens zoals de plafondcorrectiewaarde en de eventuele herverdeling van de verkeersintensiteiten over de bronregisterlijnen. Met deze aanvulling zal in het rapport van het akoestisch onderzoek op een transparante wijze inzichtelijk worden gemaakt van welke brongegevens is uitgegaan en wat dat betekent voor de omgeving.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld*