

redactionele bijdrage

69 Het nieuwe Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

*Leon de Wit, Gilles Janssen en Arie
den Breejen¹*

Inleiding

Het wetsvoorstel met de naam Swung² staat voor een nieuwe aanpak van geluidhinder³, door invoering van zogenoemde geluidproductieplafonds (gpp's).⁴ Swung zal zijn beslag krijgen in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (Wm), getiteld: geluid. Het eerste deel van Swung (Swung 1) heeft betrekking op rijkswegen en hoofdspoorwegen. Met het oog op deze regeling zal ook de Wgh worden aangepast. Dit zal plaatsvinden door middel van de Invoeringswet geluidproductieplafonds.⁵

In essentie is de regeling voor gpp's tamelijk eenvoudig. Voor elk aangewezen punt aan weerszijden van de rijks- en hoofdspoorwegen (de referentiepunten) zal een grens aan de geluidproductie in de vorm van gpp's worden vastgesteld. Deze gpp's zullen door de beheerder in acht moeten worden genomen. Daarmee zal een eind worden gemaakt aan de ongebreidelde groei van geluidhinder. Voorts zullen via de geluidsanering de reeds aanwezige hoge geluidsbelastingen op geluidgevoelige objecten vanwege de betreffende wegen en spoorwegen de komende jaren worden teruggedrongen.

De normen en belangrijkste regels voor nieuwbouw in zones langs rijks- en hoofdspoorwegen blijven onderdeel van de Wet geluidhinder en worden niet gewijzigd.⁶ Toch werkt via het akoestisch onderzoek de gpp-systematiek door

in afwegingen en besluitvorming bij woningbouwplannen. In de kern zullen de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden echter niet wezenlijk wijzigen en de wijze van besluitvorming voor die nieuwbouw niet wezenlijk veranderen. De diverse regelingen voor gpp's zijn meer uitgebreid beschreven in een aantal bijdragen van dit Journaal.⁷

Met Swung 1 zal ook de regeling voor geluidsbelastingskaarten en actieplannen worden overgeheveld van de Wet geluidhinder (Wgh) naar de Wm.

Deze bijdrage gaat over een belangrijk onderwerp voor de toekomstige besluitvorming voor geluidhinder: het akoestisch onderzoek. De regels daarvoor zijn opgenomen in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG). Deze zal het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (RMV) vervangen.

1 Mr. Léon de Wit is werkzaam bij De Vries juristen en heeft in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu aan Swung-1 gewerkt. Ir. Gilles Janssen heeft voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu gewerkt aan het Reken- en Meetvoorschrift geluid en is werkzaam als adviseur bij dBvision. Mr. Arie den Breejen is hoofdredacteur van het Journaal Geluid en werkzaam als beleidsmedewerker bij de Provincie Zuid-Holland. Dit artikel is geschreven op persoonlijke titel.

2 Samen werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid.

3 Op de website Swungspecialisten.nl is een actueel overzicht te vinden van de documenten behorende bij de behandeling van het wetsvoorstel Swung-1 door de Tweede Kamer.

4 TK 2009-2010, 32252.

5 TK 2010-2011, 32625.

6 Deze zullen naar verwachting later worden gewijzigd met het nog in te dienen wetsvoorstel Swung-2 TK 2010-2011, 32625 nr. 20 en TK 2010-2011, 32625 nr. 30.

7 JG 2011, 3, nr. 41: 'Geluidsproductieplafonds: eindelijk rust langs de (spoor)weg?'; JG 2011, 9, nr. 145: 'Saneren met Swung'; JG 2011, 10, nr. 159 'Bouwen met Swung 1: figuurzagen met of zonder dubbele schroef'.

Ten behoeve van welke besluiten moet een akoestisch onderzoek zoal worden uitgevoerd?

Aan diverse besluiten en andere geluidrelevante overheidshandelingen zal een akoestisch onderzoek ten grondslag moeten liggen. Het gaat onder andere⁸ om:

- a. de vaststelling van rechtswege van een gpp voor op het moment van inwerkingtreding van Swung 1 reeds in gebruik zijnde of geprojecteerde rijks- of hoofdspoorwegen;⁹
- b. een besluit tot vaststelling of wijziging van een gpp (plafondbesluit);¹⁰
- c. een verzoek om vaststelling van een saneringsplan;¹¹
- d. het verslag met betrekking tot de naleving van de gpp's;¹²
- e. de vaststelling van een geluidsbelastingkaart;¹³
- f. de vaststelling een hogere waarde;¹⁴
- g. de vaststelling of wijziging van een zone voor een industrieterrein;¹⁵
- h. de vaststelling van een bestemmingsplan, wijzigings- of uitwerkingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden gelegen in de zone van een industrieterrein, weg of spoorweg dan wel de verlening van een omgevingsvergunning voor een

buitenplanse afwijking met betrekking tot die gronden;¹⁶

- i. het nemen van een aanlegbesluit voor een weg anders dan een rijksweg;¹⁷
- j. de vaststelling dat sprake is van een reconstructie van een weg anders dan een rijksweg;¹⁸
- k. de vaststelling van een bestemmingsplan, de verlening van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse afwijking, of het nemen van een reconstructiebesluit in verband met de reconstructie van een weg anders dan een rijksweg;¹⁹
- l. de verplichting tot het treffen van gevelmaatregelen.²⁰

Waarover moet het akoestisch onderzoek zoal gaan?

Met de invoering van de gpp-systematiek in de Wm zal bij een aantal van de hiervoor genoemde besluiten onderzoek moeten worden verricht naar de geluidproductie. Dit is de hoeveelheid geluid die (een gedeelte van) de weg of spoorweg volgens berekening veroorzaakt op een daartoe aangegeven punt (referentiepunt). Deze wordt uitgedrukt in Lden. Daarnaast zal voor rijkswegen en hoofdspoorwegen in veel gevallen ook onderzoek moeten worden verricht naar de geluidsbelasting. Het gaat onder meer om de geluidsbelasting op de gevel van geluidgevoelige gebouwen en de geluidsbelasting in geluidgevoelige ruimten in die gebouwen. In een aantal gevallen dient ook onderzoek te worden gedaan naar de effecten van samenloop of te wel de gecumuleerde geluidsbelasting.²¹ Voor de besluitvorming voor rijkswegen en hoofdspoorwegen en voor nieuwbouw in de zones daarvan zal moeten worden uitgegaan van de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende gpp. In verband daarmee zal worden bepaald dat gebruik wordt gemaakt van de zogenoemde brongegevens. Dit zijn de bij ministeriele regeling als zodanig aangewezen gegevens, benodigd voor de vaststelling van de geluidproductie en de geluidsbelasting.²² De brongegevens zijn opgenomen in een openbaar geluidregister.²³

8 Niet vermeld zijn de meeste besluiten voor het lawaai van spoorwegen. De totstandkoming daarvan is min of meer vergelijkbaar met die voor wegen.

9 Toekomstig artikel 11.45 Wm.

10 Toekomstig artikel 11.31 Wm.

11 Toekomstig artikel 11.56 Wm.

12 Toekomstig artikel 11.22 Wm.

13 Toekomstig artikel 11.6 Wm.

14 Artikel 11.0a Wgh.

15 Artikel 40 en 41 Wgh.

16 Artikel 76 en 76a Wgh: wat betreft wegen.

17 Artikel 79 jo. 81 Wgh.

18 Artikel 1 Wgh.

19 Artikel 99 Wgh.

20 In verband met bijvoorbeeld de toepassing van het toekomstige artikel 11.38 Wm.

21 Toekomstig artikel 11.33, zesde lid, Wm.

22 Toekomstig artikel 11.1 Wm.

23 Toekomstig artikel 11.25, derde lid, Wm.

In het kader van de Wgh moet, zoals bekend, ook de geluidsbelasting op de gevel en in geluidgevoelige ruimten, alsmede vaak ook de gecumuleerde geluidsbelasting, worden vastgesteld.²⁴

Ook ten behoeve van de geluidsbelastingkaarten moet de geluidsbelasting worden vastgesteld. In het verlengde hiervan moet in geluidsbelastingkaarten voor agglomeraties het aantal geluidgevoelige objecten en het aantal bewoners dat aan een bepaalde geluidsbelasting wordt blootgesteld zijn aangegeven.²⁵

Verantwoordelijkheden

In het kader van de vaststelling, wijziging of naleving van de gpp's is de beheerder verantwoordelijk voor het akoestisch onderzoek. Dit ligt echter anders wanneer een gemeente een verzoek doet tot wijziging van een gpp. In dat geval rust de verplichting op de gemeente.²⁶ Desalniettemin zal ook in zo'n geval de geluidproductie worden berekend door de beheerder. De resultaten van die berekeningen zullen desgevraagd door de beheerder beschikbaar worden gesteld aan de gemeente.

In het kader van de vaststelling van een ruimtelijk besluit (bijvoorbeeld met het oog op nieuwbouw) dan wel een aanleg- of reconstructiebesluit is het bevoegde bestuursorgaan verantwoordelijk voor het akoestisch onderzoek. Op degene die een verzoek doet om vaststelling van een hogere waarde rust de verantwoordelijkheid voor het akoestisch onderzoek.

De beoordeling van de juistheid van het akoestisch onderzoek

De beoordeling of een onderzoek overeenkomstig de gestelde eisen is uitgevoerd vindt plaats in het kader van de totstandkoming van het besluit ten behoeve waarvan het akoestisch onderzoek is uitgevoerd. Op die totstandkoming is nogal eens afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.²⁷ Tegen een ontwerp kunnen in dat geval door belanghebbenden zienswijzen worden ingediend. In dat kader kunnen die belanghebben-

den ook de juistheid van de aan een akoestisch onderzoek ten grondslag liggende invoergegevens en berekeningen betwisten. Wordt deze grief toegewezen dan kan het betreffende besluit worden vernietigd. Overigens geldt voor ruimtelijke en infrastructurele projecten en de categorieën daarvan welke zijn aangewezen op grond van de Crisis- en Herstelwet wat betreft het akoestisch onderzoek een verlicht regime. Kleine materiële gebreken in een besluit kunnen in bezwaar of beroep worden gepasseerd.²⁸ Voorwaarde voor het passeren van een materieel gebrek is dat vaststaat dat door die schending belanghebbenden niet benadeeld worden. De nadruk komt bij deze toetsing dus te liggen op het te beschermen belang, niet op het niet in acht nemen van het voorschrift.

Opbouw en algemene inhoud van het RMG

De opbouw van het RMG is niet wezenlijk veranderd ten opzichte van het RMV. Het RMG is verdeeld in hoofdstukken. De meeste hoofdstukken hebben betrekking op een specifieke bron van geluidhinder en bevatten bepalingen met verwijzingen naar de bijlagen waarin de rekenregels zijn opgenomen. Het gaat om de hoofdstukken 2: industrieterreinen, 3: wegen anders dan rijkswegen alsmede bestemmingsplannen langs rijkswegen, 4: spoorwegen anders dan hoofdspoorwegen, alsmede bestemmingsplannen langs spoorwegen, 5: rijkswegen en hoofdspoorwegen, 6: binnenwaarden, en 7: karteringsvoorschriften (voor de geluidsbelastingkaarten). In hoofdstuk 1 (algemeen) zal de verplichting zijn opgenomen de resultaten van de berekeningen neer te leggen in een akoestisch rapport. Ook bevat dit

24 Bijvoorbeeld artikel 42, 77 en 110f Wgh.

25 Toekomstig artikel 11.6, vijfde lid, onder b, Wm.

26 Toekomstig artikel 11.33, vierde lid, jo. 11.31, derde lid, Wm.

27 Zie bijvoorbeeld artikel 3.8 Wet Ruimtelijke Ordening.

28 Artikel 1.5 CHW.

hoofdstuk regels omtrent de wijze van vaststelling van de gecumuleerde geluidsbelasting.

Enige belangrijke onderwerpen van het RMG: algemeen

Begrip gevel

In het RMG is een definitie van het begrip gevel opgenomen. Dit begrip is in hoofdstuk 11 van de Wm niet gedefinieerd. Het uitgangspunt van de regeling voor gpp's is echter wel dat de geluidsbelasting wordt bepaald op de gevel, maar dat is eerst bepaald in het RMG. Voor de betekenis van het begrip gevel wordt in het RMG verwezen naar de definities van het begrip gevel in de Wgh en in het Besluit geluid milieubeheer.

Dove gevel

De Wgh is niet van toepassing op dove gevels. Deze mogen dan ook aan hogere geluidsbelastingen worden vastgesteld dan op grond van die wet maximaal is toegestaan. Deze uitzondering zal echter in principe niet gelden voor de regeling voor gpp's. Dit betekent dat het niet mogelijk is om gevels aan te merken als dove gevels en buiten beschouwing te laten bij de besluitvorming met betrekking tot gpp's. Desalniettemin hoeft met de geluidsbelasting op zo'n gevel in het kader van de regeling voor gpp's geen rekening te worden gehouden wanneer de bouw van de betreffende woning is gerealiseerd met toepassing van de Wgh-uitzondering voor de dove gevel.²⁹ Hetzelfde geldt voor gevels die volgens het bestemmingsplan voldoen aan de in de Wet geluidhinder opgenomen definitie van dove gevels.

Afrondingsregels

De afrondingsregels zijn iets aangepast. De afronding zal betrekking hebben op de geluids-

belasting en niet langer op het equivalent geluidniveau, waarmee aangesloten wordt bij de gangbare praktijk. De afronding gaat naar het dichtstbijzijnde gehele getal. Als de berekende of gemeten waarde op een half dB eindigt, wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde even getal. Deze afronding is voor elk onderzoek van toepassing. Daarnaast zal de specifieke wijze van afronding bij een vergelijking van de geluidsbelasting voor twee momenten, de zogenaamde verschilbepaling³⁰, alleen van toepassing blijven op de besluitvorming op grond van de Wgh. Deze verschilbepaling is dus niet van toepassing op de regeling voor gpp's. Onder die regeling worden simpelweg de afgeronde geluidsbelastingen vergeleken om vast te stellen of een gpp-wijziging leidt tot een hogere geluidsbelasting.

Belangrijkste wijzigingen wegverkeer

Op basis van omvangrijke geluidmetingen is vastgesteld dat lichte motorvoertuigen (personenauto's) bij hoge snelheden meer geluid produceren dan de rekenformules van het RMV voorspellen. Daarom zijn in het RMG de geluidemissieformules voor deze voertuigcategorie aangepast. De geluidemissies zijn circa 1 dB hoger bij 80 km/uur en circa 2 dB bij 120 km/uur. Voor de overige voertuigcategorieën was er geen aanleiding de geluidemissieformules te wijzigen.

Ook is uit omvangrijke geluidmetingen gebleken dat de geluidreducerende eigenschappen van stille wegdekken, zoals (tweelaags) ZOAB en dunne deklagen, sneller achteruit gaan dan in het kader van het RMV is verondersteld. Om deze reden zal in het RMG een voorziening zijn opgenomen die betrekking heeft op de achteruitgang van de geluidabsorptie gedurende de levensduur. Een onderscheid wordt gemaakt tussen wegdekken die snel achteruitgaan en wegdekken waarvoor dit niet of nauwelijks het geval is.

De gevolgen van deze aanpassingen zullen per situatie anders zijn. Naar verwachting zullen de berekende geluidsbelastingen van het

29 Artikel 1, derde lid, Besluit geluid milieubeheer.

30 Deze wordt bijvoorbeeld toegepast in het kader van de vraag of sprake is van een reconstructie.

onderzoek op basis van het RMG in vergelijking met die op basis van het RMV ongeveer 1 tot bijna 2 dB groter zijn.

Het RMV kent twee soorten bodemgebied: hard en zacht. Hard bodemgebied heeft een absorptiefractie van 1 en zacht van 0. Het laatste decennium zijn met name rijkswegen steeds breder geworden. Bij berekeningen met het RMV wordt het gehele wegdekoppervlak als akoestisch hard bodemgebied ingevoerd. Maar juist op rijkswegen worden steeds vaker open (poreuze) wegdeksoorten toegepast zoals (tweelaags) Zoab. Dergelijke bodemoppervlakken gedragen zich niet als akoestisch harde bodem zoals een wateroppervlak. Ook zijn het naar verwachting niet volledig zachte bodemoppervlakken zoals een grasland. Daarom zal in het RMG aan dergelijke wegverhardingen een absorptiefractie van 0,5 worden toegekend. Dit leidt tot reducties van de berekende geluidsbelasting die, afhankelijk van de wegbreedte, variëren van nihil tot circa 0,7 dB.

Met Swung-1 vervalt de zogenaamde tijdelijke aftrek voor wegen waarvoor gpp's worden vastgesteld.³¹ Deze aftrek is een correctie op de berekende geluidsbelasting op grond van de verwachting dat het verkeer op termijn stiller zal worden. Toch is onder andere vanuit de Kamer de wens geuit rekening te houden met de reëel te verwachten bronreductie in de nabije toekomst in verband met de aanscherping van de Europese voertuig- en bandeneisen. Wat betreft banden is daarover in EU-verband reeds besloten. Wat betreft voertuigen is een aanscherping in voorbereiding. Door TNO is gekeken naar de invloed van die ontwikkelingen op de geluidsbelasting. De te verwachten bronreductie zal worden verwerkt in de wegdekcorrectie. Voor wegdekken met een grove toplaag wordt de geluidemissie 1 dB lager en voor de overige wegdekken 2 dB.

Het uiteindelijke effect van bovenstaande wijzigingen is situatieafhankelijk. Zo kan op autosnelwegen bij 120 km/uur en met een gering

aandeel zwaar verkeer, sprake zijn van 2 dB hogere niveaus, terwijl op wegen met relatief lage snelheden en deklagen met een fijne toplaag een vermindering van de geluidsbelasting tot bijna 2 dB aan de orde kan zijn.

Spoorverkeer

In het voorschrift is een nieuw spoorvoertuigtype geïntroduceerd: de zogenaamde V250 Albatros trein. Deze zal naar verwachting op de hogesnelheidslijn ingezet worden. Daarnaast worden twee nieuwe bovenbouwconstructies onderscheiden: het zogenaamde Rheda-spoor en het spoor met raildempers. Het Rheda-spoor is een constructie die op de hogesnelheidslijn wordt toegepast. De raildemper is een nieuwe geluidreducerende maatregel die al veelvuldig wordt toegepast bij sanering. Een andere relatief nieuwe geluidreducerende maatregel is het verlagen van de spoorstaafwuid. Dit staat ook wel bekend als "akoestisch slijpen". Het RMV voorziet al in een voorziening voor het meenemen van het effect van een andere spoorstaafwuid. Deze is verder verfijnd. Ook is er ervaring met geluidschermen op zeer korte afstand van het spoor opgedaan. Hierdoor kunnen voortaan ook de effecten van schermen bepaald worden die zeer dicht op het spoor staan.

De geluidemissieformules van de spoorvoertuigcategorie voor hoge snelheidstreinen zijn aangepast. Dit leidt tot een betere voorspelling van geluidniveaus bij lage snelheden. Bij hoge snelheden is er weinig verschil met de huidige methode.

Het voorschrift bevat nu ook een meer eenduidige regeling voor de wijze waarop de verkeersintensiteit van het spoorverkeer is verwerkt in de rekenformules van het RMG. Het gaat overigens te ver om die in detail te beschrijven. Samenvattend is het voorschrift fors geactualiseerd. Desalniettemin leiden de aanpassingen niet tot grote wijzigingen in de resultaten.

RMG en de regeling voor gpp's

Definitie van de bron bij knooppunten voor rijksinfrastructuur

Het RMG bepaalt welk deel van rijkswegen en hoofdspoorwegen moet worden meegenomen bij het bepalen van de geluidproductie en de geluidsbelasting. De regel is dat alle wegen of spoorwegen die eenzelfde beheerder hebben, als één bron gezien worden. In principe zal dus het hele Nederlandse netwerk van rijkswegen of hoofdspoorwegen in de berekeningen betrokken moeten worden. Uiteraard zal een akoestisch onderzoeker bepalen vanaf welke afstand de bijdrage van de bron als verwaarloosbaar beschouwd kan worden.

Het RMV bevat geen definitie van de bron. Daarom werd bij de toepassing van de oude Wgh-regelgeving veelal de geluidsbelasting voor elke weg of spoorweg afzonderlijk bepaald en getoetst. Dat leidde ertoe dat bij knooppunten van wegen, zoals klaverbladen en knooppunten in het spoorwegnet, op een arbitraire wijze de bron in verschillende stukken werd verdeeld en elk stuk afzonderlijk werd getoetst aan de norm. Voor wegen en spoorwegen met gpp's is dat nu dus gewijzigd en wordt bij knooppunten slechts één geluidsbelasting bepaald, namelijk die van het hele samenstel van de infrastructuur.

Bepalen van de geluidproductie

Omgevingsfactoren spelen bij de vaststelling van de geluidproductie geen rol. Dit betekent dat voor die vaststelling wordt uitgegaan van een leeg gebied dat bestaat uit een akoestisch zachte bodem. Wel worden eventuele geluidschermen en -wallen in de berekeningen meegenomen, voor zover deze in het geluidregister zijn opgenomen.

Voor de geluidproductie moet wat betreft de reeds in gebruik zijnde rijkswegen worden uitgegaan van de verkeersgegevens uit 2008 en wat

betreft de reeds in gebruik zijnde hoofdspoorwegen van het gemiddelde van de verkeersgegevens van 2006 tot en met 2008. In afwijking daarvan wordt voor de rijkswegen en hoofdspoorwegen opgenomen in bijlage 2 bij het Besluit geluid milieubeheer uitgegaan van de gegevens afkomstig uit de besluiten op grond waarvan de aanleg of wijziging van de betreffende rijksweg of hoofdspoorweg mogelijk is gemaakt.³² Dit is meestal het tracébesluit. Het gaat vooral om rijkswegen of hoofdspoorwegen die op het moment van inwerkingtreding van Swung 1 nog niet of nog maar net in gebruik zijn genomen of waarvan de wijziging recent is gerealiseerd of thans wordt doorgevoerd.

De werkruimte en de plafondcorrectiewaarde

Voor de meeste rijkswegen en hoofdspoorwegen die op het moment van inwerkingtreding van Swung 1 reeds in gebruik zijn worden de gpp's vastgesteld op basis van de som van de op dat moment aanwezige geluidproductie en een werkruimte van 1,5 dB. Deze werkruimte wordt als plafondcorrectiewaarde opgenomen in het geluidregister. Voor de wegen en spoorwegen opgenomen in bijlage 2 bij het Besluit geluid milieubeheer, is de plafondcorrectiewaarde echter nul. Daarvoor geldt immers de werkruimte niet.

De plafondcorrectiewaarde is net als de verkeersgegevens verbonden aan een weggedeelte of spoorweggedeelte en dus niet aan de referentiepunten. Het kan daarom zijn dat een gpp moet worden vastgesteld voor een rijksweg of hoofdspoorweg waarvan een deel valt onder de regeling met een werkruimte en een ander deel zonder die ruimte. Voor de situaties waar deze delen op elkaar aansluiten zal het RMG een specifieke voorziening bevatten om de plafondcorrectiewaarde voor de betreffende gpp's op maat vast te stellen. Door de koppeling van de plafondcorrectiewaarde aan weggedelen of spoordelen wordt verzekerd dat in de referentiepunten een gewogen gemiddelde van de twee verschillende plafondcorrectiewaarden in het gpp opgenomen zal zijn.

31 Op grond van artikel 110g Wgh.

32 Artikel 38 Besluit geluid milieubeheer.

RMG en Wgh

Woningbouw in de geluidzone van rijksinfrastructuur

Voor de besluitvorming voor nieuwbouw in zones langs rijkswegen en hoofdspoorwegen moet, zoals gezegd, gebruik worden gemaakt van de brongegevens uit het geluidregister. Niet langer zal de besluitvorming dus gebaseerd zijn op een prognose van de verkeersintensiteit over tien jaar. De gevolgen van deze verandering zullen gering zijn. Zoals gezegd, zullen de gpp's voor de op het moment van inwerkingtreding van Swung 1 reeds in gebruik zijnde wegen worden vastgesteld op basis van de geluidproductie in 2008 vermeerderd met een werkruimte van 1,5 dB. In deze werkruimte is een verkeersgroei van ongeveer 40% verdisconteerd. Dit zal echter niet tot wezenlijk andere resultaten leiden dan een berekening die is gebaseerd op voornoemde prognoses. De houdbaarheid van het akoestisch onderzoek op basis van gpp's is een verbetering. Dit onderzoek blijft immers geldig (wanneer dit onderzoek uiteraard voor het overige voldoet aan het RMG) zolang de gpp's niet gewijzigd worden. Vertragingen in de besluitvorming voor nieuwbouw zullen, anders dan nu soms het geval is, dus niet noodzaken tot aanpassingen van het akoestisch onderzoek.

Spoorwegen in de Wgh

De meeste spoorwegen krijgen gpp's. Slechts een beperkt aantal spoorwegen blijft vallen onder de regels van de Wgh voor spoorwegen. Het gaat bijvoorbeeld om Randstadrail. De spoorwegen die in of langs de weg liggen en waarop de reguliere Wgh-regeling voor spoorwegen niet van toepassing is, vallen onder de Wgh-regeling voor wegen. De geluidsbelasting van die spoorwegen wordt overeenkomstig de Wgh-regels voor spoorwegen vastgesteld. Deze wordt vervolgens opgeteld met de overeenkomstig de Wgh-regels voor het wegverkeer berekende geluidsbelasting.

Verbetering van de kwaliteit van het akoestisch onderzoek

De geluidsbelasting wordt in verreweg de meeste gevallen door berekeningen vastgesteld. Zowel de Tweede Kamer als de staatssecretaris hechten echter groot belang aan de representativiteit van de berekeningen. Deze moeten de werkelijke geluidsbelasting zo goed mogelijk weergeven. In verband daarmee nam de Tweede Kamer een tweetal amendementen van de heer Jansen (SP) aan. Op grond van het eerste amendement zullen berekeningen steekproefsgewijs gevalideerd worden. Daartoe zullen door een onafhankelijke partij metingen worden uitgevoerd. De resultaten daarvan kunnen zo nodig leiden tot aanpassing van het RMG.³³

Volgens het tweede amendement moet voor de berekening worden uitgegaan van een gemiddelde toestand van onderhoud en veroudering van de infrastructuur. Deze aanneme zal gevalideerd worden door metingen uitgevoerd door een onafhankelijke partij.³⁴

Overgangsrecht

Er is niet voorzien in apart overgangsrecht in het RMG. In het RMV waren bepalingen van overgangsrecht opgenomen voor de sanering op grond van de Wgh. Aangezien het niet meer mogelijk is om geluidsgevoelige objecten aan te melden voor die sanering is het niet nodig om deze bepalingen op te nemen in het RMG. Voor het overige vallen lopende procedures onder het overgangsrecht van de Invoeringswet geluidproductieplafonds.³⁵ Daar zijn de typen besluiten genoemd die volgens het oude recht worden afgerond als zij in procedure zijn op het moment van inwerkingtreding van hoofdstuk 11 Wm. Dit betekent dat het akoestisch onderzoek voor die besluiten overeenkomstig het RMV moet worden uitgevoerd.

³³ Toekomstig artikel 11.22, vierde lid, onder c, Wm.

³⁴ Toekomstig artikel 11.33, derde lid, Wm.

³⁵ Artikel XI, eerste en tweede lid, Invoeringswet geluidproductieplafonds.

Dit is tevens mogelijk voor deze besluiten als zij in procedure gaan binnen drie maanden na inwerkingtreding van hoofdstuk 11 Wm. In het geval van de vaststelling van een bestemmingsplan is het zelfs mogelijk om nog gebruik te maken van het oude recht als het ontwerpbesluit binnen een jaar na inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wm ter inzage wordt gelegd.

regelgeving

STAATSBLAD

70 Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens in Kosteneenheden

De aanwijzing van militaire luchthavens op grond van de Luchtvaartwet wordt vervangen door een luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart. Deze regeling vervangt daarom de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden.

Deze regeling is ten opzichte van de 'oude' regeling inhoudelijk slechts marginaal gewijzigd. Omdat de regeling voortaan hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart als basis heeft, en omdat de werking van de regeling daarmee wordt beperkt tot militaire luchthavens, wordt de regeling niettemin opnieuw vastgesteld en voorzien van een op de nieuwe situatie toegepaste citeertitel.

Datum inwerkingtreding: 1 oktober 2012.

Bron: *Staatscourant 2012, 11403*

71 Wijziging van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 7 juni 2012, nr. IENM/BSK-2012/28002, tot wijziging van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï.

De onderhavige regeling voorziet in een viertal wijzigingen van de subsidieregeling. Deze betreffen: