



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur
en Milieu

Infomil
Geluid
Wet geluidhinder
voor 1 juli 2012

21 augustus 2014

Inhoudsopgave

Geluidsgevoelige objecten Wgh Oud	4
Systematiek wegverkeerslawaai Wgh oud	7
Rekenen en meten wegverkeerslawaai Wgh	14
Systematiek spoorweglawaai Wgh	17
Rekenen en meten spoorweglawaai Wgh Oud	23
Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 oud	25

Geluid

Wet geluidhinder voor 1 juli 2012

Hier vindt u de informatie over de Wet geluidhinder zoals deze gold voor 1 juli 2012. Deze informatie kunt u gebruiken voor situaties die onder het overgangsrecht vallen.

Wetteksten geldend op 30 juni 2012:

- [Wet geluidhinder](#)
- [Besluit geluidhinder](#)
- [Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006](#)
- [Regeling zonekaart spoorwegen](#)
- [Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï](#)
- [Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder](#)

Hieronder vindt u de webpagina's over de Wet geluidhinder van voor 1 juli 2012.

Geluidsgevoelige objecten Wgh Oud



Let op!! Onderstaande informatie geldt alleen voor situaties die vallen onder het overgangsrecht na de invoering van geluidproductieplafonds Rijksinfra op **1 juli 2012**. De genoemde artikelen hebben betrekking op de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder geldend voor 1 juli 2012. Voor de tekst daarvan wordt verwezen naar:

- Wet geluidhinder (geldend op 30 juni 2012)
- Besluit geluidhinder (geldend op 30 juni 2012)

De Wet geluidhinder biedt vooral in het ruimtelijk spoor bescherming tegen (spoor)weglawaai en industrielawaai van inrichtingen gelegen op een gezoneerd industrieterrein. In de Wet geluidhinder wordt een beperkt aantal typen objecten beschermd, de zogenoemde geluidsgevoelige objecten.

De volgende objecten worden in Wet geluidhinder beschermd (art. 1):

- woningen
- geluidsgevoelige terreinen
- andere geluidsgevoelige gebouwen

Onder "woningen" wordt verstaan:

- gebouw dat voor bewoning gebruikt wordt of daartoe bestemd is.

Onder "geluidsgevoelige terreinen" wordt verstaan:

- terreinen die behoren bij andere gezondheidszorggebouwen dan algemene, categorale en academische ziekenhuizen, alsmede verpleeghuizen, voor zover deze bestemd zijn of worden gebruikt voor de in die gebouwen verleende zorg, of
- woonwagendplaatsen.

Onder "andere geluidsgevoelige gebouwen" wordt verstaan:

- onderwijsgebouwen (delen van het gebouw die niet zijn bestemd voor geluidsgevoelige onderwijsactiviteiten maken voor de toepassing van de Wgh geen deel uit van een onderwijsgebouw (per 15-7-2009, hiervoor gold dit laatste alleen voor een gymnastieklokaal))
- ziekenhuizen en verpleeghuizen

- andere gezondheidszorggebouwen dan ziekenhuizen en verpleeghuizen die zijn aangegeven in het Besluit geluidhinder (Bgh).

Volgens art. 1.2 Bgh zijn andere gezondheidszorggebouwen:

- verzorgingstehuizen
- psychiatrische inrichtingen
- medisch centra
- poliklinieken
- medische kleuterdagverblijven.

Alle objecten die niet onder bovenstaande categorieën zijn te scharen zijn op basis van de Wgh niet beschermd tegen geluidhinder. In twijfelgevallen (valt een bepaalde bestemming onder een bepaalde categorie) is een goede motivering van belang.

Enkele specifieke objecten

Hieronder worden een aantal specifieke objecten besproken. Daarbij is in sommige gevallen gebruik gemaakt van jurisprudentie. Hierbij moet gerealiseerd worden dat uitspraken altijd betrekking hebben op een specifiek geval waarbij allerlei overwegingen een rol kunnen spelen. Wanneer u een van de uitspraken wilt aanhalen, wordt geadviseerd om de gehele uitspraak op te vragen en de overwegingen goed in acht te nemen.

Asielzoekercentrum

Sinds de wijziging van de Wgh op 2 mei 2003 is een asielzoekercentrum in het kader van de Wgh geen geluidsgevoelig object (artikel 1a Wgh). In de memorie van toelichting bij die wetswijziging wordt aangegeven hoe om te gaan met tijdelijke verblijven: *"Uitgangspunt bij de hantering van het begrip "woning" is dat de woning wordt gebruikt voor permanente bewoning door één gezin, daaronder begrepen samenwonende partners en alleenstaanden. Recreatiewoningen, zijnde woningen die niet zijn bestemd voor permanente bewoning, vallen dus niet onder dit begrip. Dit uitgangspunt wordt door de jurisprudentie bevestigd. Behalve recreatiewoningen zijn in de categorie "tijdelijke verblijven" nog te onderscheiden hotels, gevangenissen, huizen van bewaring en kazernes. Deze tijdelijke verblijven vallen evenmin onder het begrip "woning"."*

Recreatiewoningen/vakantiewoningen

Vakantiewoningen die naar hun aard niet bestemd zijn voor bewoning in de zin van de Wet geluidhinder doch voor recreatief verblijf hoeven niet bij de besluitvorming te worden betrokken. **ABRvS 30 mei 2000, nr. 199901166/1, Geluid, september 2000**

Motel/Hotel

Een motel is in het kader van de Tracéwet geen geluidsgevoelige objecten. N.B. De Tracéwet verwijst in het kader van geluidsgevoelige objecten naar de Wet geluidhinder. ABRvS 17 maart 2004, nr. 200300807/1

Kinderdagverblijf

Een kinderdagverblijf wordt niet in het Besluit geluidhinder als geluidsgevoelige bestemming genoemd, noch heeft jurisprudentie het als zodanig aangewezen.

Praktijklokaal van een technische school

In artikel 1 van de Wgh wordt een gymnastieklokaal specifiek uitgesloten als deel van een onderwijsgebouw. Voor de wetwijziging van 1 januari 2007 was deze uitzondering al opgenomen in bijvoorbeeld het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen (Stb. 1993, 393). In de toelichting bij dit besluit wordt vermeld dat een gymnastieklokaal zelf als een goede geluidsafscherming kan dienen, terwijl de lesactiviteiten in zo'n lokaal niet geluidsgevoelig zijn te noemen. Wanneer de lesactiviteiten in een praktijklokaal voornamelijk bestaan uit het werken met (lawaaierige) machines, ligt het voor de hand om, analoog als bij een gymnastieklokaal, een praktijklokaal niet als deel van een onderwijsgebouw te beschouwen.

Woonboten/schepen

Een woonboot is geen geluidsgevoelig object in het kader van de Wet geluidhinder. Dit is op te maken uit de wetsgeschiedenis van de Wet geluidhinder. Reden daarvoor is dat het treffen van geluidswerende voorzieningen slechts een zeer beperkte oplossing kan zijn en dat voorzieningen als wallen en schermen veelal niet in de rede liggen. Dit standpunt is onderschreven in de jurisprudentie, zie [ABRvS, 17 november 2010, nr. 201004504/1/M2](#) (zie ook de Vraag en antwoord Jurisprudentie woonboten).

Systematiek wegverkeerslawaaï Wgh oud



Let op!! Onderstaande informatie geldt alleen voor situaties die vallen onder het overgangsrecht na de invoering van geluidproductieplafonds Rijksinfra op **1 juli 2012**. De genoemde artikelen hebben betrekking op de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder geldend voor 1 juli 2012. Voor de tekst daarvan wordt verwezen naar:

- [Wet geluidhinder \(geldend op 30 juni 2012\)](#)
- [Besluit geluidhinder \(geldend op 30 juni 2012\)](#)

De Wet geluidhinder regelt voor het aspect geluid het goed ruimtelijk inpasbaar maken van wegen in relatie met woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen langs die wegen.

Op deze pagina wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

- [Systematiek zonerïng](#)
- [Omvang geluidszones](#)
- [Veranderingen in zones \(nieuwe wegen en/of nieuwe woningen\)](#)
- [Reconstructie van een weg](#)
- [Tracéwet \(aanleg, wijziging of verbreding van een hoofdweg\)](#)
- [Sanering wegverkeerslawaaï](#)

Systematiek zonerïng

De systematiek van de zonerïng Wet geluidhinder voor wegverkeer houdt in dat langs een (toekomstige) verkeersweg een planologisch aandachtsgebied (de zone) ligt waarbinnen in een aantal situaties bescherming wordt geboden aan geluidsgevoelige bestemmingen. Deze bescherming geldt in de volgende situaties:

- via een ruimtelijk besluit (bestemmingsplan/projectbesluit) de aanleg van een weg mogelijk maken;
- via een ruimtelijk besluit (bestemmingsplan/projectbesluit) een geluidsgevoelige bestemming in de zone realiseren;
- de reconstructie/wijziging van een bestaande weg (al dan niet in combinatie met een ruimtelijk besluit).

In bovenstaande situaties gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige objecten in de zone een beschermingsniveau van 48 dB, dit is de voorkeursgrenswaarde. Door middel van een "[hogere waarde procedure](#)" kan door het bevoegd gezag een hogere geluidsbelasting (hogere waarde) worden

toegestaan. Deze verhoging is mogelijk tot een maximaal toelaatbare (grens)waarde. De hoogte van deze maximaal toelaatbare (grens)waarde is afhankelijk van verschillende factoren, zoals bijvoorbeeld de ligging van de geluidsgevoelige bestemming in binnenstedelijk of buitenstedelijk gebied.

Omvang geluidszones

De geluidsimmissie van een verkeersweg is afhankelijk van het aantal rijstroken en ook van de aard van de omgeving. Daarom heeft een geluidszone langs een weg niet één standaardbreedte. In art. 74 wordt de omvang van de zone voor de verschillende situaties aangegeven.

Voor een weg, niet zijnde een auto(snel)weg, binnen de bebouwde kom:

- bestaande uit drie of meer rijstroken: 350 meter;
- bestaande uit een of twee rijstroken: 200 meter.

Voor een weg buiten de bebouwde kom en voor een auto(snel)weg (zowel binnen als buiten de bebouwde kom):

- voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken: 600 meter;
- voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken: 400 meter;
- voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 250 meter.

30-km wegen en woonerven

Voor wegen die gelegen zijn binnen een woonerf en voor 30 km-wegen gelden geen zones en is de Wet geluidhinder niet van toepassing. Deze vrijstelling wordt gemotiveerd door het feit dat deze wegen meestal geen geluidsbelastingen veroorzaken boven de voorkeurswaarde. In die gevallen waar dat wel het geval is (klinkerweg, relatief veel verkeer), is in de jurisprudentie bepaald dat een akoestische afweging bij het opstellen van een ruimtelijk plan toch nodig is met een verwijzing naar een goede ruimtelijke ontwikkeling.

De aanleg van nieuwe wegen en/of nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen

Wanneer een nieuwe weg (niet zijnde een rijksweg of (hoofd)spoorweg, zie [Tracéwet](#)) of een nieuwe geluidsgevoelige bestemming via een ruimtelijk besluit (bestemmingsplan of projectbesluit) mogelijk wordt gemaakt, moeten voor geluidsgevoelige bestemmingen in de zone de voorkeursgrenswaarde danwel een vastgestelde hogere waarde in acht genomen worden (art. 76 bij bestemmingsplan, art. 76a bij projectbesluit).

Bij een vaststelling van een bestemmingsplan hoeven bestaande geluidsgevoelige bestemmingen gelegen in de zone van bestaande wegen niet getoetst te worden (art. 76 lid 3). Een uitzondering hierop vormt een akoestisch relevante wijziging van een bestaande weg.

Akoestisch onderzoek

Bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een zone langs een weg moet een akoestisch onderzoek worden ingesteld naar:

- De geluidsbelasting die door woningen binnen de zone, alsmede door andere geluidsgevoelige gebouwen of door geluidsgevoelige terreinen, vanwege de weg zou worden ondervonden zonder de invloed van maatregelen die de geluidsbelasting beperken (art. 77 lid 1 onder 1);
- De doeltreffendheid van de in aanmerking komende verkeersmaatregelen en andere maatregelen om te voorkomen dat de in de toekomst vanwege de weg optredende geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarden te boven zou gaan (art. 77 lid 1 onder 1);
- Indien wordt overwogen om hogere waarden vast te stellen, heeft het akoestisch onderzoek tevens betrekking op de doeltreffendheid van de maatregelen om te voldoen aan de vast te stellen hogere waarden (art. 77 lid 2).

Voor een projectbesluit zijn in de Wgh geen verplichtingen opgenomen betreffende een akoestisch onderzoek. Echter door verplichte toetsing aan de Wgh bij het nemen van een projectbesluit (art. 76a) zal voor situaties waarbij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dreigt een akoestisch onderzoek noodzakelijk zijn.

Beschermingsniveau

Het beschermingsniveau voor woningen is in de Wet geluidhinder zelf geregeld. In art. 82 is de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op een gevel van een woning vastgelegd. In art. 83 zijn de hoogst toelaatbare waarden voor woningen vastgelegd die het bevoegd gezag in een hogere waarde procedure mag vast stellen. Daarbij is voor een aantal verschillende situaties onderscheid gemaakt in de hoogst toelaatbare waarde. Zo maakt het voor het toegestane beschermingsniveau uit of de geluidsgevoelige bestemmingen in de zone van de weg in buitenstedelijk danwel stedelijk gebied liggen. Voor buitenstedelijk gebied is het beschermingsniveau over het algemeen hoger (d.w.z. lagere hoogst toelaatbare geluidsbelasting). Zie tabel 1.

Het beschermingsniveau voor andere geluidsgevoelige bestemmingen is vastgelegd in het Besluit geluidhinder (art. 3.1 Bgh voorkeursgrenswaarde, art. 3.2 Bgh hoogst toelaatbare waarde). Zie tabel 2.

- Tabel 1 Toetsingskader woningen bij veranderingen in de zone van een weg
- Tabel 2 Toetsingskader andere geluidsgevoelige bestemmingen bij veranderingen in de zone van een weg

Middels een hogere waarde procedure kan van de voorkeursgrenswaarde worden afgeweken tot de hoogst toelaatbare waarde. Of én in hoeverre deze afwegingsruimte tussen de voorkeursgrenswaarde en de hoogst toelaatbare waarde wordt gebruikt, is ter beoordeling van het bevoegd gezag. In veel gevallen heeft het bevoegd gezag hiervoor een hogere waarde beleid opgesteld (zie ook de infoMilfolder "Hogere waarde beleid"). In de meeste gevallen zal in het dichtbevolkte Nederland door het bevoegd gezag gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid om hogere waarden vast te stellen. Het bevoegd gezag mag hogere waarden slechts verlenen indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg, ondoeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (art. 110a lid 5). Om te bepalen of er sprake is van "overwegende bezwaren van financiële aard" kan gebruik gemaakt worden van het doelmatigheidscriterium in de "Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder".

Aanleg van een weg buiten toepassing van de bestemmingsplanprocedure

Op basis van de oude Wet op de ruimtelijke ordening hoefde er binnen de bebouwde kom geen bestemmingsplannen opgesteld te worden. Voor een aanleg van een weg binnen de bebouwde kom was in die situatie geen bestemmingsplanwijziging nodig en als gevolg daarvan ook geen toetsing aan de Wet geluidhinder. Voor deze situatie, die niet veel voorkomt, is voorzien in paragraaf 2 van afdeling 2 van hoofdstuk VI "Zones langs wegen" Wgh. Pas nadat de voorgeschreven procedure is doorlopen en aan de wettelijke grenswaarden (zie artikelen 79, 80 en 81 Wgh) blijkt te kunnen worden voldaan, kan tot aanleg van de weg worden overgegaan. Met de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (geldend vanaf 1 juli 2008), waarin het bestemmingsplan verplicht is voor het gehele grondgebied, zal na een overgangstermijn van vijf jaar deze situatie zich niet meer voordoen.

Reconstructie van een weg

Naast de aanleg van nieuwe wegen of van nieuwe woningen kunnen ook wijzigingen aan bestaande wegen invloed hebben op het akoestische klimaat van bestaande geluidsgevoelige bestemmingen. Deze bescherming wordt geregeld in afdeling 4 "Reconstructies" van hoofdstuk VI "Zones langs wegen" Wgh.

De Wet geluidhinder treedt bij wijzigingen aan bestaande verkeerswegen onder twee voorwaarden in werking:

- het betreft een fysieke wijziging aan de weg;
- door de wijziging is er een significante toename is van de geluidsbelasting (2 dB toename). Deze laatste voorwaarde geldt per geluidsgevoelige bestemming.

Wordt aan deze voorwaarden voldaan dan is er sprake reconstructie in het kader van de Wgh en zal de geluidsbelasting op de woningen getoetst moeten worden aan de grenswaarden uit de Wgh.

Fysieke wijzigingen aan een weg

In de Wgh is niet uitputtend beschreven wat een fysieke wijzigingen van een weg zijn. Voorbeelden van een fysieke wijziging aan een weg zijn:

- wijziging van profiel, wegbreedte, hoogteligging of wegdek;
- wijziging van het aantal rijstroken;
- aanleg van kruispunten;
- aanleg van aansluitingen, op- en afritten;
- verwijdering, plaatsing of wijziging van verkeerstekens;
- verandering snelheidsregime.

In de Wgh is wel aangegeven welke fysieke wijzigingen aan een weg **niet** leiden tot een reconstructie op basis van de Wet geluidhinder (art. 1b, lid 6):

- een snelheidsverlaging (art. 1b lid 6 onder a);
- de vervanging van een wegdeklaag door een wegdeklaag met dezelfde of een grotere geluidsreducerende werking (art. 1b lid 6 onder b);
- een snelheidsverhoging tot ten hoogste de maximumsnelheid, zoals die gold vóór een tijdelijke snelheidsverlaging die als maatregel is opgenomen in een programma om te voldoen aan de

grenswaarden van luchtkwaliteit (art. 1b lid 6 onder c).

Significante toename

Er moet bij een fysieke wijziging van de weg onderzocht worden of de berekende geluidsbelasting vanwege de weg 2 dB toeneemt. Hieronder wordt verder ingegaan op welke waarden men moet vergelijken om te beoordelen of de geluidsbelasting toeneemt met 2 dB of meer.

Startpunt reconstructie

Welke geluidsbelasting nu als precies als startpunt van de reconstructie moet worden beschouwd (met andere woorden het startpunt voor de berekening) is afhankelijk van drie factoren:

- de heersende geluidsbelasting op de geluidsgevoelige bestemming (in het jaar voorafgaand aan de reconstructie);
- de voorkeursgrenswaarde van de geluidsgevoelige bestemming;
- of er in het verleden een hogere waarde is vastgesteld.

Het startpunt bij de vaststelling van een reconstructie is voor woningen vastgelegd in art. 100 en voor andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen in art. 3.3 Bgh, zie tabel 3.

Tabel 3. Startpunt reconstructie geluidsgevoelige bestemmingen	
Huidige akoestische situatie	Startpunt reconstructie
< 48 dB(A) ¹	48 dB(A) ¹
Een eerdere hogere waarde ² én heersende geluidsbelasting > 48 dB ¹	Laagste waarde ³
Geen eerdere hogere waarde ⁴ én heersende geluidsbelasting > 48 dB ¹	Heersende waarde

¹ Voor andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagendstandplaatsen moet 53 dB in plaats van 48 dB gelezen worden (art. 3.4, lid 4 Bgh);

² Hogere waarde vastgesteld bij of krachtens de Wet geluidhinder, de Experimentenwet Stad en Milieu, de Interimwet stad-en-milieubenadering, of de Spoedwet wegverbreding;

³ Laagste waarde van de heersende waarde of de eerder vastgestelde waarde;

⁴ Ingeval de weg op 1 januari 2007 aanwezig, in aanleg of geprojecteerd was én de woningen en andere gevoelige gebouwen binnen de zone die op 1 januari 2007 aanwezig, in aanbouw of geprojecteerd waren;

Toekomstige situatie

Bij de vaststelling van de geluidsbelasting van de gewijzigde weg voor de toekomstige situatie moet worden uitgegaan van:

- de gewijzigde weg zonder eventuele maatregelen (zie art. 1);
- het maatgevende jaar (meestal het tiende jaar na wijziging).

Wel of niet een significante toename?

Uit het verschil tussen het startpunt van de reconstructie en de toekomstige situatie kan bepaald worden of er een significante toename is (> 2 dB). De toetsing voor een significante toename (minimaal 2 dB) kan eventueel beïnvloed worden door afronding. In het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 zijn daarom regels gesteld voor de afronding in het kader van een reconstructie.

Wanneer er bij een geluidsgevoelige bestemming sprake is van "reconstructie" moet er toetsing plaatsvinden aan het geboden beschermingsniveau van de Wet geluidhinder. Het kan dus voorkomen dat bij een wijziging van weg sommige woningen langs de weg wel en sommige woningen niet getoetst worden aan het beschermingsniveau van de Wet geluidhinder. Woningen die op de saneringslijst staan (zie voor verder informatie onder het kopje "sanering") vallen niet onder reconstructie (artikel 98 Wgh).

Beschermingsniveau

Het beschermingsniveau is afhankelijk van de aard van de geluidsgevoelige bestemmingen en of er sprake is van stedelijk of buitenstedelijk gebied. Als vuistregel geldt dat de geluidsbelasting op een geluidsgevoelige bestemming door een reconstructie van een weg met niet meer dan 5 dB mag toenemen. Voor woningen kan echter onder voorwaarden wel een grotere stijging van de geluidsbelasting acceptabel zijn. In art. 100a wordt voor woningen de hoogst toelaatbare geluidsbelasting per situatie geregeld, voor de andere geluidsgevoelige bestemmingen is art. 3.4 Bgh van toepassing.

Besluiten

Een reconstructie van een weg kan in twee situaties voorkomen:

- Voor een wijziging van een weg is een ruimtelijk besluit nodig (een projectbesluit danwel een bestemmingsplan). De akoestische gevolgen voor bestaande woningen van de wijziging van een weg worden dan in die ruimtelijke procedure beschouwd.
- De wijziging van de weg is mogelijk zonder aanpassing van het bestemmingsplan, bijvoorbeeld bij een snelheidsverhoging. In een dergelijke situatie worden de akoestische gevolgen van de wijziging in een zelfstandig reconstructiebesluit beoordeeld (art. 99).

Tracéwet

In afdeling 2a "De aanleg, wijziging of verbreding van een hoofdweg in de zin van artikel 8 Tracéwet" wordt bescherming geboden tegen geluidhinder aan geluidsgevoelige bestemmingen in de zone van "hoofdwegen". Het gaat dan over rijkswegen en hoofdspoorwegen. Afdeling 2a is daarbij ook van toepassing op andere (spoor)wegen die gelegen zijn binnen het tracé van de hoofdweg (die wordt aangelegd, gewijzigd danwel verbreed).

In dergelijke situaties is het Ministerie van IenM het bevoegd gezag. De systematiek en het beschermingsniveau in afdeling 2a van hoofdstuk VI "Zones langs wegen" verschilt niet significant met de systematiek en het beschermingsniveau voor niet-hoofdwegen. Gezien de primaire doelgroep van deze website, wordt niet verder ingegaan op afdeling 2a Wet geluidhinder. Voor informatie over de Tracéwet wordt verwezen naar de [website van Rijkswaterstaat](#).

Sanering

Bij de inwerkingtreding van de Wet geluidhinder waren er al geluidsgevoelige bestemmingen langs bestaande wegen met een te hoge geluidsbelasting. In afdeling 3. "Bestaande situaties" van hoofdstuk VI "Zones langs wegen" is geregeld hoe hiermee om moet worden gegaan. Woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen die op 1 maart 1986 vanwege een toen bestaande weg een hogere geluidsbelasting dan 60 dB(A) of hoger hadden, en zijn aangemeld op basis van art. 88 Wgh (oud) of art. 3.6 Bgh).

In het kader van deze website is van belang dat deze geluidsgevoelige bestemmingen niet vallen onder "reconstructie van een weg". Voor meer informatie over sanering in het kader van wegverkeerslawaaai wordt verwezen naar de website van [Bureau sanering verkeerslawaaai](#).

Rekenen en meten wegverkeerslawaaï Wgh



Let op!! Onderstaande informatie geldt alleen voor situaties die vallen onder het overgangsrecht na de invoering van geluidproductieplafonds Rijksinfra op **1 juli 2012**. De genoemde wetsartikelen hebben betrekking op de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geldend voor 1 juli 2012. Voor de tekst daarvan wordt verwezen naar:

- Wet geluidhinder (geldend op 30 juni 2012)
- Besluit geluidhinder (geldend op 30 juni 2012)
- Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (geldend op 30 juni 2012)

Met de wijziging van de Wet geluidhinder per 1 januari 2007 is een "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" gepubliceerd. In dit voorschrift is onder andere vastgelegd hoe en onder welke omstandigheden optredende geluidsniveaus in het kader van de Wet geluidhinder worden vastgesteld en hoe akoestische onderzoeken worden uitgevoerd. Dit voorschrift geldt voor industrielawaai, wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï.

In hoofdstuk 3 zijn voorschriften opgenomen voor het meten en rekenen van wegverkeerslawaaï.

Definities

In art. 3.1 worden de definities gegeven van "dicht asfaltbeton", "etmaalperiode", "maatgevende verkeersintensiteit", "verkeersintensiteit", "verkeerssnelheid", en de categorieën motorvoertuigen lv (lichte motorvoertuigen), mv (middelzware motorvoertuigen) en zv (zware motorvoertuigen).

Wegdekcorrectie

Er wordt in de rekenmethoden uit bijlage III voor de bepaling van de geluidsbelasting in eerste instantie uitgegaan van een wegdek van dicht asfaltbeton. De geluidsreducerende effecten van andere, stille wegdekken zijn in de bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 verdisconteerd in de bronterm C_{wegdek} . In art. 3.4 wordt aangegeven dat bij een van dicht asfaltbeton afwijkend wegdektype, het effect van het afwijkende wegdektype op de geluidsemmissie wordt bepaald overeenkomstig de in hoofdstuk 4 bijlage III beschreven methode. Een verdere uitleg over deze methode is te vinden in de publicatie "De methode C_{wegdek} 2002 voor wegverkeersgeluid" (CROW-publicatie 200). Op deze publicatie is een aanvulling gekomen: "Handreiking wegdekcorrectie voor elementenverharding" (publicatienummer 964).

Aftrek artikel 110g Wgh

De ingevolge art. 110g Wgh toe te passen aftrek (de aftrek artikel 103 Wgh oud) op de bepaalde waarde van het equivalente geluidsniveau, vanwege een weg, bedraagt op grond van art. 3.6:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt
- 5 dB voor de overige wegen
- 0 dB bij toepassing van art. 3.2 Bouwbesluit 2003 en bij toepassing van de artikelen 111 lid 2 en 3,, 111a, 112 en 113 van de Wgh (borging binnenwaarden).

Afrondingsregels

In art. 1.3 zijn de algemeen geldende afrondingsregels geregeld:

- De waarde van het door berekening of door meting verkregen equivalente geluidsniveau wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal, waarbij een halve eenheid wordt afgerond naar het even getal (lid 1)
- Bij de vaststelling van het verschil tussen twee geluidsbelastingwaarden wordt, in afwijking van het eerste lid, de afronding slechts toegepast op het resultaat van de berekening van het verschil (lid 2).

Afrondingsregels reconstructie

In art. 3.7 wordt een afwijkende systematiek (t.o.v. art. 1.3) gegeven voor de afronding van de bepaalde waarde voor het equivalente geluidsniveau bij wijziging van een weg (reconstructie):

- voor de heersende waarde van de geluidsbelasting wordt gerekend met het onafgeronde getal (na de aftrek art. 110g Wgh)
- voor de geluidsbelasting in het toekomstige maatgevende jaar wordt gerekend met het onafgeronde getal (na de aftrek art. 110g Wgh).

Bijlagen van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006

De bijlagen van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 zijn niet vermeld in de publicatie van de Staatscourant. Op de website www.stillerverkeer.nl Hier vindt u de voor de berekening van wegverkeerslawaai relevante bijlagen:

- Bijlage I, (Aangepaste versie 2009), met daarin de toelichting over rapportage en de methode voor het bepalen van de cumulatieve geluidsbelasting
- Bijlage III (Aangepaste versie 2009), behorende bij hoofdstuk 3 Weg van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006
- Bijlage V, met de toelichting over de geluidsbelasting binnen gebouwen.

Bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 bestaat uit twee rekenmethodes: Standaard Rekenmethode I (SRMI) en Standaard Rekenmethode II (SRMII). Eerstgenoemde is een vereenvoudigde methode met een beperkt toepassingsgebied. De tweede methode verschilt hierin dat de geluidsoverdracht spectraal berekend wordt, wat op grotere afstanden en bij reflecties essentieel voor een nauwkeurige berekening is.

Systematiek spoorweglawaai Wgh



Let op!! Onderstaande informatie geldt alleen voor situaties die vallen onder het overgangsrecht na de invoering van geluidproductieplafonds Rijksinfra op **1 juli 2012**. De genoemde wetsartikelen hebben betrekking op de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geldend voor 1 juli 2012. Voor de tekst daarvan wordt verwezen naar:

- [Wet geluidhinder \(geldend op 30 juni 2012\)](#)
- [Besluit geluidhinder \(geldend op 30 juni 2012\)](#)
- [Regeling zonekaart](#)

De Wet geluidhinder regelt in het ruimtelijk spoor de bescherming van (nieuwe) woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen in relatie met (eventuele aanleg of wijzigingen aan) die spoorwegen. Voor het ruimtelijk inpasbaar maken van spoorwegen is meestal de Tracéwet van toepassing. Voor het ruimtelijk mogelijk maken van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen geldt de Wet ruimtelijke ordening.

De bescherming tegen geluidhinder van spoorweglawaai in het kader van een tracéwetprocedure is geregeld in afdeling 2 van hoofdstuk VII Zones langs spoorwegen van de Wet geluidhinder. Voor andere situaties geldt afdeling 4.1 Aanleg of wijziging van een spoorweg en maatregelen met betrekking tot zones langs spoorwegen, hoofdstuk 4 Spoorwegen van het Besluit geluidhinder.

Op deze pagina wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

- [Systematiek zonering](#)
- [Omvang geluidszones](#)
- [Nieuwe bestemmingen](#)
- [Aanleg en wijziging spoorweg via de Tracéwet](#)
- [Aanleg en wijziging spoorweg buiten de Tracéwet om](#)
- [Wijze van aanleg spoorwegen](#)
- [Sanering spoorweglawaai](#)

Systematiek zonering

De systematiek van de zonering Wet geluidhinder voor spoorverkeer houdt in dat langs een (toekomstige) spoorweg een planologisch aandachtsgebied (de zone) ligt waarbinnen in een aantal situaties bescherming wordt geboden aan geluidsgevoelige bestemmingen. Deze bescherming geldt onder andere in de volgende situaties:

- realisatie van een geluidsgevoelige bestemming in de zone via een ruimtelijk besluit (bestemmingsplan/projectbesluit)
- de aanleg van een spoorweg mogelijk maken via een ruimtelijk besluit (tracébesluit / bestemmingsplan/projectbesluit)
- de wijziging van een bestaande spoorweg in het kader van de Wgh (al dan niet in combinatie met een ruimtelijk besluit)

In bovenstaande situaties gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige objecten in de zone een basisbeschermingsniveau, dit is de voorkeursgrenswaarde. Door middel van een "hogere waarde procedure" kan door het bevoegd gezag gemotiveerd een hogere geluidsbelasting (hogere waarde) worden toegestaan. Deze verhoging is mogelijk tot een maximaal toelaatbare (grens)waarde.

NB. In art. 4.8 Bgh wordt nog een basisbescherming tegen geluidhinder geboden (los van de bescherming van geluidgevoelige bestemmingen) door een minimumkwaliteitseis aan de geluidsemisatie van een nieuwe of vervangen spoorbaan (zie hiervoor "Wijze van aanleg van spoorwegen").

Omvang geluidszones

Bij spoorweglawaai is de breedte van de zone langs een spoorweg onder andere afhankelijk van het aantal sporen en de verkeersintensiteit. In de Regeling Zonekaart spoorwegen is per spoortraject de zonebreedte vastgesteld. Deze zonebreedte varieert van 100 tot maximaal 1300 meter. In de bijlage van de regeling vindt u de zonekaart.

Nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen

Wanneer een nieuwe geluidsgevoelige bestemming via een ruimtelijk besluit (bestemmingsplan, projectbesluit) mogelijk wordt gemaakt geldt (via art. 107 Wgh) hoofdstuk vier van het Besluit geluidhinder. Bij deze besluiten moeten voor geluidsgevoelige bestemmingen de hoogst toelaatbare geluidsbelasting in acht genomen worden (art. 4.1 bij bestemmingsplan en art. 4.2 bij een projectbesluit).

Bij een vaststelling van een bestemmingsplan hoeven bestaande geluidsgevoelige bestemmingen gelegen in de zone van bestaande wegen niet getoetst te worden (art. 4.1 lid3). Een uitzondering hierop vormt een wijziging van een bestaande spoorweg, voor verdere informatie hierover wordt verwezen naar "Aanleg en wijziging spoorweg buiten de Tracéwet om".

Akoestisch onderzoek

Bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan of een projectbesluit dat betrekking heeft op een zone langs een spoorweg moet een akoestisch onderzoek worden ingesteld naar:

- De geluidsbelasting die door woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen binnen de toekomstige zone vanwege de spoorweg zou worden ondervonden, zonder de invloed van maatregelen die de geluidsbelasting beperken (art. 4.3 lid 1 onder a)

- De doeltreffendheid van de in aanmerking komende maatregelen om te voorkomen dat de in de toekomst vanwege de spoorweg optredende geluidsbelasting van de onder a bedoelde objecten de voorkeursgrenswaarden te boven zou gaan (art. 4.3 lid 1 onder b)
- Indien wordt overwogen hogere waarde vast te stellen heeft het akoestisch onderzoek tevens betrekking op de doeltreffendheid van de maatregelen om te voldoen aan de vast te stellen hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. (art. 4.3 lid 2)

Beschermingsniveau

Het beschermingsniveau voor nieuw te realiseren geluidsgevoelige bestemmingen in de zone van een spoorweg is vastgelegd in art. 4.9 (voorkeursgrenswaarde) en artikelen 4.10 t/m 4.12 (hoogst toelaatbare geluidsbelasting), zie onderstaande tabel.

Beschermingsniveau realiseren geluidsgevoelige bestemmingen in de zone van een spoorweg		
Bestemming	Voorkeursgrenswaarde	Hoogst toelaatbare geluidsbelasting
Woning	55 dB (art. 4.9 lid 1)	68 dB (art. 4.10)
Andere geluidsgevoelige gebouwen	53 dB (art. 4.9 lid 2)	68 dB (art. 4.11)
Geluidsgevoelige terreinen	55 dB (art. 4.9 lid 3)	63 dB (art. 4.12)

Via een hogere waarde procedure kan van de voorkeursgrenswaarde worden afgeweken tot de hoogst toelaatbare geluidsbelasting. Of én in hoeverre deze afwegingsruimte tussen de voorkeursgrenswaarde en de hoogst toelaatbare geluidsbelasting wordt gebruikt, is ter beoordeling van het bevoegd gezag. Voor deze beoordeling kan het bevoegd gezag hiervoor een eigen opgesteld hogere waarde beleid gebruiken (zie voor het opstellen hiervan de InfoMilfolder "Hogere waarde beleid"). Het bevoegd gezag mag hogere waarden slechts verlenen indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg, ondoeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (art. 110a lid 5 Wgh).

Aanleg en wijziging spoorweg in het kader van de Tracéwet

Zoals al eerder is aangegeven vindt een wijziging of aanleg meestal plaats in het kader van de Tracéwet.

Dit is geregeld in art. 8 Tracéwet:

- de aanleg van een landelijke spoorweg (art. 8, lid 1 onder a Tracéwet). Onder een landelijke spoorweg wordt verstaan "een spoorweg waarvoor een verbinding is aangegeven op een kaart van indicatieve en limitatieve spoorwegverbindingen, die behoort tot een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening" (art. 1 onder d Tracéwet);
- een wijziging van een landelijke spoorweg waarmee de minister de bruikbaarheid van die spoorweg beoogt te verbeteren, en die bestaat uit:
 - een uitbreiding van die spoorweg met één of meer sporen, indien het uit te breiden spoorweggedeelte twee aansluitingen met elkaar verbindt;
 - de aanleg van spoorwegbouwkundige bouwwerken;
 - de aanleg van een verbindingsboog; of
 - een geheel van onderling samenhangende maatregelen ten aanzien van die spoorweg;
- het opnieuw in gebruik nemen van een reeds aangelegde landelijke spoorweg voor zover het gaat om een lengte van 5 kilometer of meer;

In bovengenoemde situaties is het ministerie van Infrastructuur en Milieu in het kader van de Tracéwet het bevoegd gezag. In de Wgh is in hoofdstuk VII Zones langs spoorwegen een aparte afdeling 2 "De aanleg of wijziging van een landelijke spoorweg in de zin van artikel 8 van de Tracéwet" opgenomen. De systematiek en het beschermingsniveau in deze afdeling verschilt overigens niet significant met de systematiek en het beschermingsniveau voor niet landelijke spoorwegen. Gezien de primaire doelgroep van deze website, gemeenten, wordt verder niet ingegaan op deze afdeling. Voor informatie over de Tracéwet wordt verwezen naar de website van Rijkswaterstaat.

Aanleg en wijziging spoorweg buiten de Tracéwet om

Aanleg van een spoorweg

In de (beperkte) gevallen dat **niet** via het kader van de Tracéwet de aanleg van een spoorweg wordt mogelijk gemaakt, maar via een bestemmingsplan of projectbesluit, geldt de bescherming (via art. 107 Wgh) van paragraaf 4.1 van hoofdstuk 4 Besluit geluidhinder. De verplichtingen qua akoestisch onderzoek en het beschermingsniveau zijn identiek aan het beschermingsniveau voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen in een zone van een spoorweg.

NB. Op basis van de oude WRO hoefde er binnen de bebouwde kom geen bestemmingsplannen opgesteld te worden. Voor een aanleg van een spoorweg (waar de Tracéwet niet van toepassing is) binnen de bebouwde kom (zonder bestemmingsplan) is een ruimtelijk besluit dan niet persé noodzakelijk. De Wgh biedt ook in deze situatie bescherming, dit is geregeld in paragraaf 4.1.2 van hoofdstuk 4. Spoorwegen Bgh. Met de nieuwe Wro, waarin het bestemmingsplan verplicht is voor het gehele grondgebied, zal na een overgangstermijn van vijf jaar, deze situatie niet meer voordoen.

Wijziging van een spoorweg

Naast de aanleg van een nieuwe spoorweg (buiten de Tracéwet om) kunnen ook wijzigingen aan een bestaande spoorweg invloed hebben op het akoestische klimaat van bestaande geluidsgevoelige bestemmingen. Voor de duidelijkheid, het betreft dan wijzigingen van een spoorweg die niet onder de Tracéwet vallen (zie Aanleg en wijziging van een spoorweg in het kader van de Tracéwet).

Een wijziging van een spoorlijn is in art. 1 Wgh gedefinieerd:

"wijziging met betrekking tot een aanwezige spoorweg, die verandering brengt in de omstandigheden welke ingevolge de regels die gelden bij de vaststelling van de geluidsbelasting vanwege die spoorweg in acht genomen moeten worden en waarvan uit akoestisch onderzoek blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de spoorweg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen hoger zal zijn dan 63 dB of, indien die berekende geluidsbelasting vanwege de spoorweg in het toekomstig maatgevende jaar 63 dB of lager zal zijn maar hoger dan een bij algemene maatregel van bestuur aangegeven geluidsbelasting, uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de spoorweg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting voorafgaand aan de wijziging zal toenemen met ten minste 3 dB";

In de Wgh is daarnaast ook aangegeven welke wijzigingen aan een spoorweg **niet** leiden tot een wijziging van een spoorweg op basis van de Wet geluidhinder (art. 1b lid 4 Wgh) en dus ook niet leiden tot toetsing aan de grenswaarden uit de Wgh:

"In afwijking van artikel 1 Wgh wordt onder wijziging van een spoorweg in deze wet en de daarop berustende bepalingen niet verstaan de afzonderlijke omstandigheid die bestaat uit:

- *een wijziging van de intensiteit, de verkeerssnelheid of een combinatie van beiden in het toekomstig maatgevende jaar van door Onze Minister te bepalen categorieën spoorvoertuigen op een bepaald spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten als gevolg waarvan de geluidsemissie van de betreffende spoorgedeelten of de combinatie daarvan onafgerond niet meer dan 1,0 dB toeneemt ten opzichte van de gemiddelde geluidsemissie, bepaald volgens bij ministeriële regeling te stellen regels, van de drie jaren voorafgaand aan de wijziging;*
- *een horizontale verplaatsing van de spoorstaven over een afstand kleiner dan twee meter;*
- *een verticale verplaatsing van de spoorstaven over een afstand kleiner dan één meter, dan wel*
- *het ter vervanging aanbrengen van een baanconstructie, die, bepaald met inachtneming van de door Onze Minister op grond van artikel 107 gestelde regels, niet meer geluid emitteert dan de te vervangen constructie."*

Als op basis van het bovenstaande er sprake van een wijziging van een spoorweg in het kader van de Wgh zal door het bevoegd gezag de geluidsbelasting op de bestaande geluidgevoelige bestemmingen getoetst moeten worden aan de grenswaarden uit afdeling 4.2 van hoofdstuk 4 Bgh. Het beschermingsniveau voor geluidsgevoelige bestemmingen bij een wijziging van een spoorweg is geregeld in paragraaf 4.2.2. Wijziging van een spoorweg in het Bgh.

Wanneer er sprake is van een wijziging van een spoorweg zonder aanpassing van het bestemmingsplan, worden de akoestische gevolgen van de wijziging in een zelfstandig reconstructiebesluit beoordeeld (art. 4.6). Is er voor een wijziging van een spoorweg (niet zijnde een wijziging in het kader van de Tracéwet) wel een ruimtelijk besluit nodig dan worden de akoestische gevolgen voor bestaande woningen vanwege die wijziging in dat kader beschouwd.

NB. Voor het beschermingsniveau maakt het bovenstaande niet uit.

Wijze van aanleg van spoorwegen

In art. 4.8 wordt nog een basisbescherming tegen geluidhinder geboden (los van de bescherming van geluidsgevoelige bestemmingen) door een minimumkwaliteitseis aan de geluidsemisatie van een nieuwe of vervangen spoorbaan (deze geluidsemisatie mag niet hoger zijn dan een overeenkomstige spoorbaan waarvan de constructie bestaat uit langgelast spoor op houten dwarsliggers). Deze minimumkwaliteitseis geldt bij elke aanleg of wijziging van de baanconstructie en is bindend voor de spoorwegexploitant. Deze kwaliteitseis, zo blijkt uit de toelichting, heeft tot doel dat geen onnodig lawaai wordt veroorzaakt, ook bij andere bestemmingen (dan de geluidsgevoelige objecten uit de Wgh) waarin mensen langere tijd verblijven of waar om andere redenen een zekere rust gewenst is. Te denken valt aan parken, natuurgebieden of stiltegebieden. Deze kwaliteitseis uit art. 4.8 heeft vooral gevolgen bij de vervangen van oude stalen bruggen.

In art. 4.8 lid 2 wordt de mogelijkheid geboden om af te wijken van bovengenoemde kwaliteitseis indien technische of financiële omstandigheden daartoe aanleiding geven.

Sanering spoorweglawaai

Bij de inwerkingtreding van het hoofdstuk VII Zones langs spoorwegen van de Wet geluidhinder waren er al geluidsgevoelige bestemmingen langs bestaande spoorwegen met een te hoge geluidsbelasting. Deze woningen vallen onder de "sanering" wanneer de geluidsbelasting op de gevel in peiljaar 1987 meer was dan 65 dB(A) op de gevel.

Bij de zogenoemde gekoppelde sanering wordt de sanering aangepakt terwijl er sprake is van een wijziging van de spoorweg in het kader van de Wgh. Deze gekoppelde sanering is geregeld via art. 106f Wgh voor wijzigingen aan een spoorweg in het kader van de Tracéwet. Voor een wijziging van een spoorweg buiten de Tracéwet om is de sanering geregeld via art. 4.7 Bgh.

Bij zogenaamde autonome sanering gaat het om projecten waarbij niet gewacht wordt totdat er zo'n andere aanleiding is. De gemeente neemt hiertoe het initiatief en voert de sanering ook zelf uit. Bij de autonome sanering hanteert het ministerie een prioritering op basis van de hoogte van de geluidsbelasting. Woningen komen alleen in aanmerking voor een saneringssubsidie als ze voor 1 januari aan het ministerie zijn gemeld, en dus op de zogenoemde Eindmeldingslijst van het ministerie voorkomen. De autonome sanering is geregeld in afdeling 4.3 Bgh.

Voor meer informatie over sanering in het kader van spoorweglawaai wordt verwezen naar de website [Bureau sanering verkeerslawaai](#).

Rekenen en meten spoorweglawaai Wgh Oud



Let op!! Onderstaande informatie geldt alleen voor situaties die vallen onder het overgangsrecht na de invoering van geluidproductieplafonds Rijksinfra op **1 juli 2012**. De genoemde wetsartikelen hebben betrekking op de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geldend voor 1 juli 2012. Voor de tekst daarvan wordt verwezen naar:

- [Wet geluidhinder \(geldend op 30 juni 2012\)](#)
- [Besluit geluidhinder \(geldend op 30 juni 2012\)](#)
- [Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 \(geldend op 30 juni 2012\)](#)

Met de wijziging van de Wet geluidhinder per 1 januari 2007 is een "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006" gepubliceerd. In dit voorschrift is onder andere vastgelegd hoe en onder welke omstandigheden optredende geluidsniveaus in het kader van de Wet geluidhinder worden vastgesteld en hoe akoestische onderzoeken worden uitgevoerd. Dit voorschrift geldt voor industrielawaai, wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai.

In hoofdstuk 4 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 zijn voorschriften opgenomen voor het meten en rekenen van spoorweglawaai.

Wijziging van een spoorweg

In art. 4.7a Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is opgenomen hoe de gemiddelde geluidsemissie over drie jaar van een spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten moet worden bepaald. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan art. 1b lid 4 onder a Wgh (*een wijziging van de intensiteit, de verkeerssnelheid of een combinatie van beiden in het toekomstig maatgevende jaar van door Onze Minister te bepalen categorieën spoorvoertuigen op een bepaald spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten als gevolg waarvan de geluidsemissie van de betreffende spoorgedeelten of de combinatie daarvan onafgerond niet meer dan 1,0 dB toeneemt ten opzichte van de gemiddelde geluidsemissie, bepaald volgens bij ministeriële regeling te stellen regels, van de drie jaren voorafgaand aan de wijziging*).

Bovendien is aangegeven dat daarbij - in afwijking van de hoofdregel van artikel 1.3 van de regeling - het verschil niet moet worden afgerond op het gehele getal maar op één cijfer achter de komma.

Bijlagen van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006

De bijlagen van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 zijn niet vermeld in de publicatie van de Staatscourant. Op de website www.stillerverkeer.nl vindt u de voor de berekening van spoorweglawaai relevante bijlagen:

- Bijlage I, (Aangepaste versie 2009), met daarin de toelichting over rapportage en de methode voor het bepalen van de cumulatieve geluidsbelasting;
- Bijlage IV (Aangepaste versie 2009), met daarin de voorschriften voor railverkeerslawaai, behorende bij hoofdstuk 4 Spoorweg van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006
- Bijlage V, met de toelichting over de geluidsbelasting binnen gebouwen.

Bijlage IV van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 bestaat uit twee rekenmethodes: Standaard Rekenmethode I (SRMI) en Standaard Rekenmethode II (SRMII). Eerstgenoemde is een vereenvoudigde methode met een beperkt toepassingsgebied. De tweede methode verschilt hierin dat de geluidsoverdracht spectraal berekend wordt, wat op grotere afstanden en bij reflecties essentieel voor een nauwkeurige berekening is.

Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 oud



Let op!! Onderstaande informatie geldt alleen voor situaties die vallen onder het overgangsrecht na de invoering van geluidproductieplafonds Rijksinfra op **1 juli 2012**. De genoemde wetsartikelen hebben betrekking op de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geldend voor 1 juli 2012. Voor de tekst daarvan wordt verwezen naar:

- [Wet geluidhinder \(geldend op 30 juni 2012\)](#)
- [Besluit geluidhinder \(geldend op 30 juni 2012\)](#)
- [Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 \(geldend op 30 juni 2012\)](#)

Met de wijziging van de Wet geluidhinder per 1 januari 2007 is het “Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006” gepubliceerd.

In dit voorschrift is vastgelegd hoe en onder welke omstandigheden optredende geluidsniveaus worden vastgesteld, hoe akoestische onderzoeken worden uitgevoerd en dergelijke. Dit voorschrift geldt voor industrielawaai, wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai.

Het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 vervangt:

- Het Meet- en rekenvoorschrift hoofdstuk V Wet geluidhinder
- Het Meet- en rekenvoorschrift industrielawaai
- Het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaai 2002
- Het Reken- en meetvoorschrift Railverkeerslawaai
- Het Meet- en rekenvoorschrift geluidsbelasting binnen gebouwen
- De Regeling wijziging van het Reken- en meetvoorschrift Railverkeerslawaai

De volgende regelingen zijn van rechtswege vervallen:

- Het Besluit geluidsgevoelige ruimten van een woning
- De Regeling bepaling geluidszones langs wegen 1993
- Besluit bepaling referentieniveau-periode

De bijlagen van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 zijn niet vermeld in de publicatie van de Staatscourant.

Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006

- Tekst voorschrift

Bijlagen:

- Bijlage I Akoestisch rapport (okt 2010)
Erratum bij bijlage I
- Bijlage II
- Bijlage III (aug 2009)
- Bijlage IV (aug 2009)
- Bijlage V

Eerdere versies bijlagen:

- Bijlage I (aug 2009)
- Bijlage I (jan 2007)
- Bijlage III (jan 2007)
- Bijlage IV (jan 2007)



Colofon

Bron: <http://www.infomil.nl/onderwerpen/hinder-gezondheid/geluid/wet-geluidhinder/wet-geluidhinder-1/>

Datum: 21 augustus 2014

Dit is een publicatie van:
Kenniscentrum InfoMil
www.infomil.nl

Post

Kenniscentrum InfoMil
Postbus 7007
2280 KA Rijswijk

Bezoek

Kenniscentrum InfoMil
Lange Kleiweg 34
Rijswijk

Kenniscentrum InfoMil is onderdeel van Rijkswaterstaat Leefomgeving van Rijkswaterstaat, de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Meer over Rijkswaterstaat Leefomgeving vindt u op www.rws.nl/leefomgeving.

Meer over Rijkswaterstaat vindt u op www.rws.nl