



Ministerie van volksnuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Directoraat-Generaal Milieubeheer  
Postbus 450, 2260 MB Leidschendam  
Telefoon (070) 320 93 67, telex 32362 vrom nl  
Facsimile 31 70 327 98 68

Vanaf 1 september 1990  
Telefoon (070) 317 41 74  
Facsimile 31 70 317 48 31

Directie Geluid  
en Omgeving

Aan NV Nederlandse Spoorwegen  
t.a.v. ir H.P. Kaper  
Concordiastraat 67  
3551 EM Utrecht

Uw kenmerk

Uw brief van

Kenmerk

Datum

MBG 20N90015

23.JAN.1991

Onderwerp

Afstemming Hinderwet/Besluit  
geluidhinder spoorwegen

VERZONDEN OP: 24 JAN. 1991

Geachte heer Kaper,

Zoals toegezegd op het Periodiek overleg van 14 september 1989 heeft een werkgroep zich gebogen over de afstemming Hinderwet/ Besluit Geluidhinder spoorwegen. Dit heeft geleid tot een richtlijn-document dat in voorkomende praktijkgevallen gebruikt kan worden als richtlijn voor gemeenten, provincies en NS. Mede namens mijn ambtgenoot van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat doe ik u dit document hierbij gaarne toekomen.

De Hoofdinspecteur Milieuhygiëne heeft mij medegedeeld dat dit document als zgn. passieve richtlijn aan de regionale inspecties Milieuhygiëne is toegezonden.

De Directeur Geluid en Omgeving,

mr. J.  

Bijlage: 1

Besluit Geluidhinder Spoorwegen  
Hinderwet

*Richtlijnen van 12 juni 1990 houdende toepassing van Besluit Geluidhinder Spoorwegen, Hinderwet en Wgh-vergunningen op NS-emplacementen.*

Directoraat-Generaal Milieubeheer  
Directie Geluid & Omgeving  
3 oktober 1990

## Richtlijnen van 12 juni 1990 houdende toepassing Besluit Geluidhinder Spoorwegen, Hinderwet en WGH-Vergunningen op NS-emplacementen

Regelmatig wordt NS geconfronteerd met geluidnormen ter beperking van hinder in de omgeving. De twee voornaamste wettelijke regelingen waarmee eisen aan de geluidproductie worden gesteld zijn de Wet geluidhinder (WGH) en de Hinderwet (HW).

De WGH regelt enerzijds via het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (BGS) de geluidaspecten van het "doorgaande treinverkeer", dat wil zeggen alle treinbewegingen van A via B naar C. Ook stoppend/rekkend/goederenverkeer wordt meegerekend. De beoordelingsgrootte in het BGS is de etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau  $L_{eq}(etm)$ . De geluidbelasting wordt bepaald aan de hand van het Reken- en meetvoorschrift Railverkeerslawaai

Anderzijds worden geluidsaspecten van enkele grote rangeerterreinen (met heuvel) geregeld via hoofdstuk V (Industrielawaai) van de Wet geluidhinder. Deze regeling kent net als de Hinderwet een vergunningsplicht. Hier wordt de geluidsbelasting bepaald aan de hand van het Reken- en meetvoorschrift Industrielawaai.

Zowel de Hinderwet als de WGH kennen het begrip vergunningsplichtige inrichting en geven aan het vergunningverlenend gezag, meestal gemeenten, de mogelijkheid om in een vergunning voorschriften te stellen voor de geluidproductie als gevolg van activiteiten binnen de begrenzing van de inrichting. Richtlijnen hiervoor zijn opgenomen in de "circulaire Industrielawaai" van 1979, doch de beleidsruimte van gemeenten is groot, zodat de effectuering per gemeente kan verschillen. De toetsing vindt plaats op  $L_{eq}(etm)$  en ook op  $L_{max}$ , dat wordt gekoppeld aan de  $L_{eq}$ -grenswaarde.

In de praktijk is veelal het  $L_{max}$  bepalend voor het voldoen aan de normen. Hoewel niet formeel voorgeschreven, wordt de geluidsbelasting ook in de Hinderwet gevallen bepaald door toepassing van de Handleiding Rekenen en meten Industrielawaai (IL-HR-13-01)

Op of nabij de meeste vergunningsplichtige NS inrichtingen zoals bijvoorbeeld goederen- en stationsemplacementen, stationsaccommodaties en werkplaatsen voltrekt zich ook doorgaand treinverkeer of wat daarmee samenhangt (aankomst/vertrek/wachten op volgende rit). Bij het uitvoeren van geluidonderzoek ontstaat in veel gevallen discussie over de indeling van de geluidbronnen onder Industrielawaai (HW, WGH) of railverkeerslawaai (BGS). Daardoor zou het voor kunnen komen dat eenzelfde spoorwegactiviteit twee keer beoordeeld wordt: eenmaal als Industrielawaai en eenmaal als doorgaand verkeer. Hoewel dit juridisch niet echt op problemen stuit, kunnen er in de praktijk grote interpretatieverschillen ontstaan, wat in de hand wordt gewerkt door het verschil in normstelling. In het volgende wordt aangegeven op welke wijze in voorkomende gevallen een indeling kan worden gemaakt. De basis van de indeling zal in de meeste gevallen de NS-opgave zijn. Aan de hand van de tabel is eenvoudig vast te stellen of een geconstateerde handeling in het ene of in het andere regime valt.

### Onderscheid in functie, binnen vergunningsplichtige inrichting

Alle activiteiten die binnen een vergunningsplichtige inrichting plaatsvinden moeten worden meebeschoofd in de berekening van de geluidproductie. Op de NS-emplacementen veroorzaakt strakke hantering van deze regel echter een dubbelrekening. Aankomend en vertrekkend regulier treinverkeer wordt immers beoordeeld via het BGS. Om deze dubbelrekeningen te vermijden doet NS in voorkomende gevallen per inrichting

opgave van de treinhandelingen die ofwel tot het BGS ofwel tot de Hinderwet dienen te worden gerekend.

Daarbij worden door NS de volgende criteria gehanteerd:

-aankomende treinen binnen de inrichting niet meetellen totdat zij zijn gestopt en de machinist eruit is. Rangeerhandelingen daarna tellen onder HW.

-Wegrijdende treinen niet meetellen vanaf het moment dat de machinist is ingestapt om de trein naar de bestemming te rijden. Als vuistregel kan het volgende worden aangehouden. Onder BGS vallen de zogenaamde treinbewegingen. Onder Hinderwet vallen de zogenaamde rangeerbewegingen. Een treinbeweging is het gepland vervoer van een samenstelling van railvoertuigen, die onder treinnummer rijdt (opgenomen in een dienstregeling). Bij een treinbeweging die wordt uitgevoerd onder een treinnummer worden drie witte frontlichten gevoerd, bij een rangeerbeweging één wit frontlicht.

#### Onderscheid in functie buiten de inrichting

Bij de vergunningaanvraag wordt een omschrijving van de inrichting gegeven. De grenzen van de inrichting worden op een plattegrond aangegeven. Waar sprake is van "doorgaande sporen" worden deze in het algemeen buiten de inrichtingsgrenzen gehouden. Activiteiten op deze sporen worden daarom tot nu toe nooit in de geluidberekeningen (HW) betrokken, ook niet wanneer het eenzelfde activiteit betreft als op de sporen binnen de inrichtingsgrens. Soms komt het echter voor dat op de "Doorgaande sporen" activiteiten worden verricht die een zeer duidelijk HW karakter vertonen en die verband houden met de belendende inrichting. Voorbeelden hiervan zijn het ('s-nachts) overstaan en het schoonmaken van materieel of het rijden naar was-straat/tankstation. Deze activiteiten vinden plaats buiten de inrichting. Om de voornoemde functiescheiding binnen de inrichting staande te kunnen houden moeten zij analoog hieraan toch meegeteld worden bij de geluidproductie van de inrichting. Dit kan zonder de "doorgaande sporen" onder de inrichting te brengen, net zoals dit (soms) gebeurt door het meetellen van aan- en afvoer door vrachtauto's ook buiten een inrichting.

Schematisch kan bijvoorbeeld de volgende indeling worden aangebracht:

Tabel spoorwegactiviteiten

Binnen inrichting	Op "doorgaande sporen"	
Vergunningplichtig	Vergunningplichtig	BCS
Alle handelingen/bronnen behalve aankomst en vertrek van treinen, direct verband houdend met het doorgaande treinverkeer(treinbewegingen)	<p>Na overnachting langs perron het opwarmen en de drukopbouw meerekenen totdat de druk is opgebouwd en de trein alleen nog wacht voor vertrek (rijklaar is).</p> <p>24-uurs inspectie</p> <p>Omrangeren vanuit het opstel terrein (in/uit dienst naar/van emplacement)</p> <p>Schoonmaken trein na einde dienst (niet: de opknapbeurt tussen de ritten)</p>	<p>Voor vertrek wachtende trein onder treinnummer van de dienstregeling</p> <p>Na aankomst wachtende trein totdat hij uit dienst gaat (voor langere tijd stopt met het uitvoeren van treinbewegingen)</p> <p>Omrangeren zolang de trein in dienst is ( bezig met het uitvoeren van een reeks van treinbewegingen)</p> <p>Aankomende en vertrekkende treinen</p>

Het voorgaande geeft een globale verdeling van handelingen/bronnen over HW en BCS. In de praktijk zullen ongetwijfeld zich detailsituaties voordoen die nog vragen oproepen. Indien ook na overleg tussen gemeente NS en Inspectie Milieuhygiëne er verschil van inzicht blijft kan het geschil besproken worden in het periodiek overleg VROM/DGV/NS.

#### Formele aspecten

Op dit moment is er geen formele relatie tussen de verschillende regelingen. Nadere studie zal moeten uitwijzen of dit noodzakelijk is en zo ja hoe deze relatie dan gelegd kan worden. De meest voor de hand liggende en redelijk snel te realiseren optie is het wijzigen van de verschillende Reken- en Meetvoorschriften.