

Vergaderjaar 2000–2001

27 471

Wijziging van de Wet geluidhinder (technische aanpassing)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

Onderhavig wetsvoorstel beoogt de artikelen 87h, zesde lid, en 106e, zesde lid, van de Wet geluidhinder technisch aan te passen. Deze artikelen maken onderdeel uit van een aantal nieuwe bepalingen in de Wet geluidhinder die zien op de aanleg of wijziging van een hoofdweg of een landelijke railweg in de zin van de Tracéwet.

Artikel 106e ziet op de toepasselijke normstelling voor de geluidsbelasting vanwege railverkeerslawaai in niet-saneringssituaties. Artikel 106f van de Wet geluidhinder ziet op de toepasselijke normstelling voor de geluidsbelasting vanwege spoorweglawaai in saneringssituaties.

Reeds op grond van het Subsidiebesluit openbare lichamen milieubeheer is er met betrekking tot andere geluidsgevoelige gebouwen dan woningen sprake van een saneringssituatie vanwege railverkeerslawaai, indien de geluidsbelasting op de gevel van deze andere geluidsgevoelige gebouwen op 1 juli 1987 hoger was dan 60 dB(A). Dit betekent dat er met betrekking tot de andere geluidsgevoelige gebouwen sprake is van een niet-saneringssituatie als deze geluidsbelasting op dat tijdstip lager was dan of gelijk was aan 60 dB(A). Zoals in de memorie van toelichting bij het voorstel van wet, houdende wijziging van de Tracéwet (eerste tranche) (kamerstukken II 1998/99, 26 343, nr. 3, blz. 31) reeds is aangegeven, is niet beoogd deze situatie te wijzigen in geval van de aanleg of wijziging van een hoofdweg of landelijke railweg in de zin van de Tracéwet.

In artikel 106f is de saneringssituatie voor andere geluidsgevoelige gebouwen op de juiste wijze beschreven. In artikel 106e, zesde lid, is de niet-saneringssituatie met betrekking tot andere geluidsgevoelige gebouwen echter per abuis beschreven als de situatie waarin op 1 juli 1987 de geluidsbelasting op de gevel van deze gebouwen lager was dan of gelijk was aan 65 dB(A). In artikel 87h, zesde lid, wordt deze niet-saneringssituatie op dezelfde foutieve wijze beschreven. Onderhavig wetsvoorstel beoogt deze technische onvolkomenheid te herstellen en te bepalen dat er met betrekking tot andere geluidsgevoelige gebouwen in geval van geluidsbelasting vanwege railverkeerslawaai sprake is van een niet-saneringssituatie als de geluidsbelasting op de gevel van deze andere geluidsgevoelige gebouwen op 1 juli 1987 lager was dan of gelijk was aan 60 dB(A).

Inwerkingtreding

Beoogd wordt deze wetswijziging in werking te laten treden met terugwerkende kracht tot en met het tijdstip waarop de wet, houdende wijziging van de Tracéwet (eerste tranche) in werking is getreden. Reden daarvoor is dat de regeling van de artikelen 87h, zesde lid, en 106e, zesde lid, in combinatie met artikel 106f, achtste lid, van de Wet geluidhinder verwar- ring kan doen ontstaan. In de artikelen 87h, zesde lid, en 106e, zesde lid, wordt namelijk bepaald dat de voorkeursgrenswaarde voor geluids- belasting vanwege railverkeerslawaai met betrekking tot andere geluids- gevoelige gebouwen 55 dB(A) is, als de geluidsbelasting op 1 juli 1987 lager was dan of gelijk was aan 65 dB(A) (bedoeld was 60 dB(A), geen saneringssituatie). In artikel 106f, achtste lid, wordt echter vervolgens bepaald dat de voorkeursgrenswaarde voor geluidsbelasting vanwege railverkeerslawaai met betrekking tot andere geluidsgevoelige gebouwen 60 dB(A) is als de geluidsbelasting op 1 juli 1987 hoger was dan 60 dB(A) (saneringssituatie). Als er met andere woorden op 1 juli 1987 sprake was van een geluidsbelasting van 63 dB(A) is het niet duidelijk of de voorkeursgrenswaarde 55 dB(A) of 60 dB(A) is. De in het wetsvoorstel opgenomen inwerkingtredingsbepaling zorgt er voor dat het met terug- werkende kracht duidelijk is welke normstelling van toepassing is.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. P. Pronk