

Vergaderjaar 2004–2005

29 879

Wijziging Wet geluidhinder (modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase)**Nr. 3****MEMORIE VAN TOELICHTING****INHOUDSOPGAVE¹**

1.	De context van het wetsvoorstel	2	7.	Veranderingen op of aan de weg	17
1.1	De achtergrond van het wetsvoorstel	2	7.1	Het begrip «reconstructie van een weg»	17
1.2	Aanpassing van de Wet geluidhinder	2	7.2	Ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting bij reconstructie	19
1.3	Relatie tot andere wetgevingstrajecten	3	7.3	De procedure bij reconstructies	20
			7.4	Samenloop van reconstructie en sanering	20
2.	Ontwikkelingen in de geluidregelgeving sinds 1995	4	8.	Andere algemene voorstellen	21
2.1	Ontwikkelingen op Europees niveau	4	8.1	Andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen	21
2.2	Ontwikkelingen in Nederland	4	8.2	De dove gevel	21
2.3	Herijking van de VROM-regelgeving	6	8.3	Wijziging van een spoorweg	22
			8.4	Trillingen en trillinghinder	23
3.	Decentralisatie en aanpassing van de hogere-waardeprocedure	7	8.5	Regels omtrent de inhoud van akoestisch onderzoek	23
3.1	Achtergrond	7	8.6	Registratie van de toepasselijke waarden	24
3.2	Bevoegdheden	7			
3.3	De procedure	9	9.	Andere voorstellen voor industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai	25
4.	Introductie van de stad-en-milieubenedering	10	9.1	30-kilometerwegen; de geluidsniveaukaart	25
5.	De sanering	12	9.2	Zonebeheer (industrieterreinen)	26
5.1	Achtergrond	12	9.3	De zeehavennorm	28
5.2	Het afbakenen van de saneringsvoorraad	12	9.4	Windturbines voor duurzame energie	28
5.3	Het niet verlenen van medewerking aan het treffen van maatregelen aan de gevel bij sanering	13	10.	De voorbereiding van het wetsvoorstel	29
5.4	Sanering wegverkeerslawaai	13	11.	Uitvoering en handhaving	30
5.5	Sanering industrielawaai	14	11.1	Bedrijfseffecten en administratieve lasten	30
			11.2	Bestuurslasten	30
6.	Het breed invoeren van de Europees geharmoniseerde dosismaat	15	11.3	Gevolgen voor milieu, ruimtegebruik en leefomgevingskwaliteit	31
6.1	Achtergrond	15	11.4	Handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid	31
6.2	Reikwijdte van de invoering van de Europees geharmoniseerde dosismaat	16			
6.3	Gevolgen voor de Wet geluidhinder	16		Artikelsgewijze toelichting	32
				Bijlage Transponeringstabellen	51

¹ De tekst van de Wet geluidshinder, zoals deze zal luiden na aanvaarding en inwerkingstreding van diverse (aanhangige) wetsvoorstellen is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

1. DE CONTEXT VAN HET WETSVORSTEL

1.1 De achtergrond van het wetsvoorstel

Het toenmalige kabinet heeft in januari 2003 besloten het wetsvoorstel Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid (MIG) – waarover meer in § 2.2 – niet in te dienen bij de Tweede Kamer. Aan dit besluit lagen drie overwegingen ten grondslag. Ten eerste de kritiek die de Raad van State in zijn advies van 26 maart 2002 had geuit over het wetsvoorstel. Ten tweede het beleid van het kabinet om alle wetsvoorstellen op de mogelijkheden tot decentralisatie, deregulering en vereenvoudiging te toetsen. En ten derde de noodzaak om, gelet op de verslechterde economische situatie, de financiële consequenties van het wetsvoorstel nader te analyseren.

De kritiek van de Raad van State betrof onder meer het feit dat met het wetsvoorstel wat betreft de nieuwe dosismaat al vooruit werd gelopen op de implementatie van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002, inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189, hierna: de richtlijn omgevingslawaai). Daarnaast stelde de Raad de opportuniteit van het wetsvoorstel ter discussie. Daarbij wees de Raad nogmaals op de komst van de Europese richtlijn omgevingslawaai.

Het besluit om genoemd wetsvoorstel niet in te dienen betekent niet dat het kabinet is afgestapt van de gedachte om te komen tot modernisering van het geluidinstrumentarium. Integendeel, de noodzaak tot modernisering blijft onverkort aanwezig, waarbij nog sterker dan voorheen het accent ligt op deregulering en vereenvoudiging. Het vorige kabinet heeft gekozen voor een gefaseerde aanpak van de modernisering van het geluidinstrumentarium, met als uiteindelijk doel de Wet geluidhinder op te laten gaan in de Wet milieubeheer. Het huidige kabinet zet deze aanpak voort.

De modernisering van het geluidinstrumentarium is in feite aangevangen met de wet van 30 juni 2004 tot wijziging van de Wet geluidhinder, de Wet luchtvaart en de Spoorwegwet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, PbEG L 189 (geluidsbelastingkaarten en actieplannen) (Stb. 338).

Deze wet, die op 18 juli 2004 in werking is getreden, omvat vier onderwerpen:

1. de introductie van geluidsbelastingkaarten voor grote geluidsbronnen en agglomeraties;
2. de introductie van actieplannen voor grote geluidsbronnen en agglomeraties;
3. de gedeeltelijke invoering van de Europees geharmoniseerde dosismaat;
4. een intensivering van de communicatie met de burger over het geluidbeleid.

Het voorliggende wetsvoorstel is hierop het eerste vervolg.

1.2 Aanpassing van de Wet geluidhinder

Gefaseerde aanpak

Door het niet indienen van het voornoemde wetsvoorstel is vertraging opgetreden in het traject van de modernisering. De gefaseerde aanpak waarvoor nu is gekozen, maakt het mogelijk om een aantal aanpassingen

van de wet toch al betrekkelijk snel in procedure te brengen. Bovendien kan daardoor snel worden ingespeeld op diverse beleidsontwikkelingen. Een belangrijk aspect daarbij is de Herijking van de VROM-regelgeving, zoals beschreven in de brief van de bewindslieden van VROM aan de Tweede Kamer van 23 oktober 2002 (Kamerstukken II 2001/02, 28 600 XI, nr. 10). Op deze herijking wordt teruggekomen in § 2.3.

De eerste fase van de modernisering van het instrumentarium heeft gestalte gekregen in het onderhavige wetsvoorstel. Dit wetsvoorstel dient vier doelstellingen.

In de eerste plaats wordt met dit wetsvoorstel tegemoet gekomen aan een aantal wensen uit de praktijk. Het grotendeels decentraliseren naar burgemeester en wethouders van de bevoegdheid om hogere waarden vast te stellen, is daarvan het belangrijkste voorbeeld. Het aanpassen van het begrip «dove gevel», het verduidelijken van het zonebeheer, het herzoneren van 30-kilometerwegen en het aanpassen van de saneringsbepalingen zijn andere voorbeelden.

In de tweede plaats wordt dit wetsvoorstel benut om de doorwerking van de – in voorbereiding zijnde – Interimwet stad-en-milieubenadering in de Wet geluidhinder te regelen. Op grond van deze komende wet is het mogelijk om in bepaalde gevallen onder strikte voorwaarden af te wijken van de maximale grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Om te waarborgen dat deze benadering goed past binnen het totale stelsel van de Wet geluidhinder, zijn enige voorzieningen in deze wet nodig.

In de derde plaats wordt een aantal leemten en onduidelijkheden in de Wet geluidhinder weggenomen. Belangrijke voorbeelden zijn het verduidelijken van de inhoud van het akoestisch onderzoek, het verduidelijken van de definitie van het begrip «wijziging van een spoorweg» en het verduidelijken van de reconstructiebepalingen. Voorts wordt een aantal weinig of niet gebruikte bepalingen uit de Wet geluidhinder geschrapt. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de bepaling inzake «trillingen».

In de vierde plaats geeft het wetsvoorstel uitvoering aan het beleidsvoornemen om de Europees geharmoniseerde dosismaat zo breed mogelijk in te voeren in de geluidregelgeving. Dat heeft geresulteerd in de invoering van L_{den} als nieuwe dosismaat voor wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. In de reeds genoemde wet tot implementatie van de Europese richtlijn omgevingslawaai is deze nieuwe dosismaat al op beperkte schaal ingevoerd, gericht op de werkzaamheden die voortvloeien uit de richtlijn. De bredere invoering van deze dosismaat is aangekondigd in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel dat heeft geleid tot genoemde wet (Kamerstukken II 2002/03, 29 021, nr. 3, p. 29).

1.3 Relatie tot andere wetgevingstrajecten

Andere wijzigingen van de Wet geluidhinder

Parallel aan de gefaseerde herziening van de Wet geluidhinder worden andere veranderingen in de Wet geluidhinder aangebracht. Het betreft onder meer de wet van 22 oktober 2003 tot wijziging van diverse wetten in verband met de instelling van een Inspectoraat-Generaal VROM en ter verbetering van de doelmatigheid van gegevensverstrekking met het oog op toezicht (Stb. 449).

De fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening

De uitvoering van de Wet geluidhinder zal ook worden beïnvloed door de

fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, neergelegd in het wetsvoorstel Nieuwe regels omtrent de ruimtelijke ordening (Wet ruimtelijke ordening) (Kamerstukken II 2002/03, 28 916, nrs. 1–3). De Wet geluidhinder sluit immers aan bij de planologische figuur van het bestemmingsplan.

Andere wetgevingstrajecten

Verder moeten nog genoemd worden de Wet dualisering gemeentelijke medebewindsbevoegdheden (Kamerstukken 28 995) en de Wet dualisering provinciale medebewindsbevoegdheden (Kamerstukken 29 316), waarbij de bevoegdheidsverdeling in medebewindswetgeving in overeenstemming wordt gebracht met de uitgangspunten van de Wet dualisering gemeentebestuur respectievelijk de Wet dualisering provinciebestuur. In dat kader zullen enige raadsbevoegdheden krachtens de Wet geluidhinder worden overgeheveld naar burgemeester en wethouders. Verder moeten worden genoemd de Wet uniforme voorbereidingsprocedure (Stb. 2002, 54), waarbij een nieuwe afdeling 3.4 in de Algemene wet bestuursrecht wordt ingevoegd, en de nieuwe Spoorwegwet (Stb. 2003, 264).

In dit wetsvoorstel is ervan uitgegaan dat de wet inzake de instelling van het Inspectoraat-Generaal VROM, de Aanpassingswet uniforme voorbereidingsprocedure Awb (Kamerstukken 29 421), de dualiseringsvoorstellen en de nieuwe Spoorwegwet in werking zullen zijn getreden voordat dit wetsvoorstel kracht van wet verkrijgt. In dit wetsvoorstel is uitgegaan van de huidige tekst van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Te zijner tijd zullen de desbetreffende bepalingen worden aangepast aan de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

2. ONTWIKKELINGEN IN DE GELUIDREGELGEVING SINDS 1995

2.1 Ontwikkelingen op Europees niveau

In 1993 hebben de Europese Gemeenschappen een koerswijziging aangekondigd in het beleid inzake lawaaibestrijding. Basis daarvoor was het vijfde milieuactieprogramma, waarin als voornaamste doel voor geluidhinder werd gesteld dat niemand mag worden blootgesteld aan geluidsniveaus die zijn gezondheid en de kwaliteit van zijn bestaan in gevaar brengen. In 1996 heeft de Europese Commissie in het Groenboek (= beleidsnota) «Een toekomstig beleid inzake de bestrijding van geluidshinder» invulling gegeven aan de nieuwe koers. Als belangrijk resultaat is daaruit de richtlijn omgevingslawaai voortgevloeid.

Door de richtlijn omgevingslawaai worden geluidsbelastingkaarten en actieplannen geïntroduceerd. Zij moeten worden opgesteld voor belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens, alsmede voor agglomeraties. In samenhang daarmee is een Europees geharmoniseerde dosismaat (Lden) ingevoerd.

De implementatie van de richtlijn omgevingslawaai in de nationale wetgeving is geregeld in de reeds genoemde wet van 30 juni 2004.

2.2 Ontwikkelingen in Nederland

Inleiding

Na het kabinetsbesluit (van januari 2003) om het oorspronkelijke wetsvoorstel Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid (MIG) niet bij de Kamer in te dienen, is gestart met een nieuw traject tot modernisering van

het geluidinstrumentarium. Dit traject moet meer aansluiten bij de beleidsvoornemens van het kabinet-Balkenende (herijking, vereenvoudiging en decentralisatie) en tegemoetkomen aan de kritiek van de Raad van State op het oorspronkelijke wetsvoorstel. De modernisering heeft overigens al een langere voorgeschiedenis.

Voorgeschiedenis

In 1995 heeft het toenmalige kabinet in het kader van het project Marktwerking, Deregulering en Wetgevingskwaliteit (MDW) de vraag gesteld of een heroverweging van het geluidhinderinstrumentarium nodig is. Naar aanleiding daarvan heeft een MDW-werkgroep onder voorzitterschap van mr. G.J. van Dinter het rapport «Het geluid geordend» uitgebracht. Dit rapport is in juni 1996 aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) aangeboden (Kamerstukken II 1995/96, 24 036, nr. 24). In dit rapport werden diverse aanbevelingen gedaan om te komen tot een meer gedecentraliseerd en eigentijds instrumentarium voor geluidbeleid.

Deze ontwikkeling speelde onder meer in op het feit dat het denken over de rol van de lokale en regionale overheden sinds het ontstaan van het instrumentarium van de Wet geluidhinder sterk aan verandering onderhevig is geweest. Met name op het gebied van de lokale milieuthema's en de kwaliteit van de fysieke leefomgeving is het besef gegroeid dat het lokale bestuur de aangewezen partij is om afwegingen te maken, en dat het daarbij moet gaan om afwegingen met een integraal karakter.

In vervolg hierop is in mei 1998 de nota «Vernieuwing Geluidhinderbeleid» uitgekomen. In deze nota zijn voorstellen gedaan voor een vernieuwing van het geluidbeleid. Deze nota is aan de Tweede Kamer aangeboden bij brief van de Minister van VROM van 28 mei 1998 (Kamerstukken II 1997/98, 26 057, nr. 1). De door de nota beoogde vernieuwing heeft als kernwoorden decentralisatie, maatwerk en externe integratie.

De doelstelling van de vernieuwing van het geluidbeleid is in genoemde nota geformuleerd als «een effectief beleidsinstrumentarium te ontwikkelen voor het voorkomen en bestrijden van geluidhinder, dat mogelijkheden biedt voor maatwerk en een integrale belangenafweging op het daarvoor geschikte niveau». Bedoeling van de nota was dat de Wet geluidhinder zou worden vervangen door regels waarin niet langer door het rijk de normering tot in detail wordt vastgelegd en waarin andere overheden veel meer ruimte hebben om eigen afwegingen te maken.

De Tweede Kamer heeft de nota «Vernieuwing Geluidhinderbeleid» behandeld in het najaar van 1998. De Kamer heeft het kabinet daarbij gevraagd het voorgestelde stelsel in een wetsvoorstel uit te werken en daarbij een aantal extra waarborgen in te bouwen (Kamerstukken II 1998/99, 26 057, nrs. 3 en 4). Onder meer vanwege een kamermotie over een centraal vast te stellen «plafond», is de systematiek van de nota MIG op een aantal punten aangepast. Vervolgens is de voorbereiding van een wetsvoorstel «Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid» (MIG) ter hand genomen.

Medio 2001 is een wetsvoorstel van deze strekking voor advies toegezonden aan de Raad van State. Dat advies is in het voorjaar van 2002 ontvangen. Als gezegd, had de Raad van State met name kritiek op de opportuniteit van het wetsvoorstel tot implementatie van de richtlijn omgevingslawaaai, alsmede op de wijze waarop het wetsvoorstel tegemoet kwam aan de in de praktijk gesignaleerde knelpunten betreffende de uitvoering van de Wet geluidhinder.

Zoals reeds aangegeven in § 1.1, heeft het toenmalige kabinet daarop besloten om het wetsvoorstel niet in te dienen bij de Tweede Kamer, maar de besluitvorming daaromtrent over te laten aan het nieuwe kabinet, dat op dat moment werd geformeerd.

Na het aantreden van het nieuwe kabinet in juli 2002 is het wetsvoorstel opnieuw tegen het licht gehouden. Het nieuwe kabinet heeft de centrale gedachten van de nota MIG (decentralisatie, maatwerk en externe integratie) onderschreven, maar heeft niettemin besloten het wetsvoorstel niet bij de Tweede Kamer in te dienen. Zoals is aangegeven in de notitie «Vaste waarden, nieuwe vormen: Milieubeleid 2002–2006» die de Staatssecretaris van VROM in het najaar van 2002 aan de Tweede Kamer heeft aangeboden (Kamerstukken II 2002/03, 28 663, nr. 1, p. 15), zal de modernisering van de geluidregelgeving gestalte krijgen via het fasegewijs aanpassen van de Wet geluidhinder. Het voorliggende wetsvoorstel is een onderdeel van die fasegewijze aanpassing.

2.3. Herijking van de VROM-regelgeving

In januari 2003 is de herijking van de VROM-regelgeving van start gegaan. Deze herijking richt zich op versimpeling en stroomlijning van regelgeving alsmede op het verminderen van regelgeving. De uitgangspunten van de herijking zijn concreet weergegeven in de brief van de bewindspersonen van VROM aan de Tweede Kamer van 23 oktober 2002 (Kamerstukken II 2001/02, 28 600 XI, nr. 10, p. 1 en 2,). In essentie houden zij het volgende in:

- a. Onnodige regels en bureaucratie moeten worden vermeden en teruggedrongen.
- b. Het vertrouwen van de burgers in de overheid moet worden hersteld.
- c. Ook voor de bedrijven geldt dat zij belang hebben bij overzichtelijke en consistente regels die niet onnodig ingewikkeld zijn.
- d. De regels moeten de provincies en gemeenten niet onnodig belemmeren.
- e. De regels moeten goed uitvoerbaar, handhaafbaar en fraudebestendig zijn.
- f. Europese en andere internationale verplichtingen bepalen voor een groot deel de Nederlandse regelgeving.

De Herijking moet voorts een bijdrage leveren tot het beperken van de administratieve lasten (p. 4 van genoemde brief).

In de brieven van de bewindspersonen van VROM van 17 oktober 2003 (Kamerstukken II 2003/04, 29 200 XI, nr. 7, en van 23 december 2003 (Kamerstukken II 2003/04, 29 383, nr. 1) wordt de herijking van de VROM-regelgeving verder uitgewerkt. In de brief van 23 december 2003 worden de beleidsvoornemens die in het kader van de herijking ten aanzien van geluid zijn ontwikkeld, als volgt weergegeven.

«De Wet geluidhinder en de uitvoeringsregelgeving worden vereenvoudigd volgens de lijnen die zijn aangegeven in de herijkingsbrief: een beperkt aantal landelijke grenswaarden; meer beleidsruimte voor de decentrale overheden. De wet zal daarbij op termijn worden ingebouwd in de Wm (landelijke grenswaarden en richtwaarden) en de Wro (lokale afweging en kwaliteitskeuze). Luchtvaartlawaai wordt geheel via de nieuwe Wet luchtvaart geregeld.»

3. DECENTRALISATIE EN AANPASSING VAN DE HOGERE-WAARDEPROCEDURE

3.1 Achtergrond

De Wet geluidhinder gaat uit van een stelsel van voorkeursgrenswaarden en maximale grenswaarden. De voorkeursgrenswaarde is de geluidsbelasting die behoudens afwijking ten hoogste toelaatbaar is (op een plaats en vanwege een bron). In afwijking van de voorkeursgrenswaarde kan – als aan de daartoe gestelde voorwaarden is voldaan – een hogere waarde worden vastgesteld, tot ten hoogste de maximale grenswaarde. De voorkeursgrenswaarde en de maximale grenswaarde zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder of in een amvb op grond van de Wet geluidhinder. De hogere waarden worden onder de huidige regelgeving vastgesteld door gedeputeerde staten. Zij doen dat op verzoek van burgemeester en wethouders of andere – bij amvb aan te wijzen – belanghebbenden (bijvoorbeeld de wegaanlegger), dan wel uit eigen beweging. Hogere waarden worden vastgesteld per geluidsgevoelig object (woning, ander geluidsgevoelig gebouw of geluidsgevoelig terrein).

Vanuit het veld van de ruimtelijke ordening is het signaal gekomen dat het apart voorleggen van een hogere-waardebesluit aan gedeputeerde staten relatief weinig toevoegt aan de inhoud van de procedure en procedurele vertraging kan geven. Gelet op het voorgaande is er in dit wetsvoorstel voor gekozen om de bevoegdheid tot het nemen van het hogere-waardebesluit in principe te leggen bij burgemeester en wethouders. Met andere woorden de bevoegdheid wordt op het bestuursniveau gelegd waar de verschillende belangen op het gebied van milieu en ruimtelijke ordening het meest direct kunnen worden afgewogen. Daarmee wordt ook aangesloten bij de uitgangspunten van de Herijking. In een aantal gevallen blijven gedeputeerde staten bevoegd. De Minister van VROM wordt op grond van dit wetsvoorstel bevoegd tot het vaststellen van hogere waarden in geval van een combinatie van reconstructie en sanering van wegen.

3.2 Bevoegdheden

Verdeling van de bevoegdheid

In zijn algemeenheid wordt beoogd om de bevoegdheid tot vaststelling van een hogere waarde op het, voor de in het geding zijnde geluidsbron, meest voor de hand liggende bestuursniveau te leggen. De bevoegdheidsverdeling is vastgelegd in artikel 110a, eerste, tweede en zevende lid.

Burgemeester en wethouders worden bevoegd als een hogere waarde nodig is om nieuwbouw te kunnen realiseren (artikel 110a, eerste lid). Burgemeester en wethouders worden daarmee bevoegd in die situaties waarin een brede afweging op gemeentelijk niveau aan de orde is. Ingeval het hogere-waardebesluit is gerelateerd aan de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan, moet dat bestemmingsplan in overeenstemming zijn met de door burgemeester en wethouders vastgestelde hogere waarden. Als dit niet het geval is, kan de raad het bestemmingsplan niet vaststellen of herzien. Als het bestemmingsplan wel strookt met de vastgestelde hogere waarden, maar de raad niet akkoord gaat met die hogere waarden, kan de raad ook besluiten om het bestemmingsplan niet vast te stellen of te herzien. Burgemeester en wethouders zullen er goed aan doen om de raad in een vroeg stadium te informeren omtrent hun voornemen om een of meer hogere waarden vast te stellen. Daardoor kan duidelijk worden of steun van de raad mag worden verwacht.

Indien de Minister van Verkeer en Waterstaat een weg c.q. spoorweg wil veranderen in situaties waarin de Tracéwet niet van toepassing is, ligt het vaststellen van de daarvoor nodige hogere waarden door gedeputeerde staten voor de hand. Een weg of spoorweg loopt doorgaans over het grondgebied van meer dan één gemeente. Volledige decentralisatie van de hogere-waardebevoegdheid naar burgemeester en wethouders zou tot een complexe procedure leiden, vanwege de bestuurlijke betrokkenheid van meerdere gemeenten. De provincie is in een dergelijke situatie gemakkelijker in staat om alle betrokken belangen te wegen. Daarom zijn gedeputeerde staten bevoegd gebleven voor deze categorie van hogere waarden. Op grond van dezelfde overwegingen blijven gedeputeerde staten ook bevoegd om hogere waarden vast te stellen ten behoeve van de aanleg of reconstructie van een provinciale weg en ten behoeve van wijzigingen van zones van regionale industrieterreinen. Daarmee wordt recht gedaan aan het feit dat ook daar bij uitstek bovengemeentelijke belangen in het geding zijn. De provinciale bevoegdheid is te vinden in artikel 110a, zevende lid.

In de huidige wet worden de saneringswaarden vastgesteld door de Minister van VROM en de hogere waarden ten behoeve van een reconstructie van een weg of de wijziging van een spoorweg door gedeputeerde staten. In situaties waarin een reconstructie en een sanering samenvallen, leidt dat tot een tamelijk complexe procedure. Eenvoudiger is het om alle waarden in één procedure door de Minister van VROM te laten vaststellen. Het wetsvoorstel voorziet hierin. Hierop wordt ingegaan in § 7.4.

Samenspel blijft nodig

De nieuwe bevoegdheidsverdeling laat onverlet dat samenspel nodig is tussen burgemeester en wethouders en gedeputeerde staten. Waar dat gewenst is, kan ook in de toekomst nog steeds vooroverleg met gedeputeerde staten plaatsvinden. Samenspel is nodig omdat gedeputeerde staten langs de ruimtelijke weg betrokken blijven bij situaties waarin de hogere waarde wordt vastgesteld door burgemeester en wethouders. Onder de huidige Wet op de Ruimtelijke Ordening kunnen gedeputeerde staten hun verantwoordelijkheid invullen door hun goedkeuring te onthouden aan de vaststelling of herziening van het bestemmingsplan. Ook in het voorstel voor de nieuwe Wet ruimtelijke ordening beschikken zij over sturingsinstrumenten.

Het omgekeerde geldt ook. Burgemeester en wethouders blijven betrokken bij situaties waarin de hogere waarde wordt vastgesteld door gedeputeerde staten. Vaak zal immers ook het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan nodig zijn. De gemeente maakt dan de planologische afweging, maar gaat daarbij wat de geluidssituatie betreft uit van de beslissing die gedeputeerde staten inzake de hogere waarden hebben genomen.

Als gevolg van de decentralisatie van het bevoegd gezag naar burgemeester en wethouders zal het aantal situaties met grensoverschrijdende aspecten toenemen. Voor die situaties moet worden bekeken welk college van burgemeester en wethouders bevoegd is. Enerzijds kan het gaan om de aanleg of verandering van een geluidsbron (met name een gemeentelijke weg), waardoor een bepaalde geluidsbelasting teweeg wordt gebracht op woningen en andere geluidsgevoelige objecten aan de andere zijde van de gemeentegrens. Anderzijds kan het een situatie betreffen dat de zone rond of langs een geluidsbron zich uitstrekt tot in een andere gemeente en het bestuur van die andere gemeente binnen die zone nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige objecten wil reali-

seren. De regeling ter zake is neergelegd in artikel 110a, tweede lid. Als uitgangspunt is genomen dat een hogere waarde wordt vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente waarbinnen de activiteit zich voltrekt ten behoeve waarvan de hogere waarde wordt vastgesteld. Is het aanleggen of veranderen van de gemeentelijke weg (of andere geluidsbron) aanleiding tot het vaststellen van een hogere waarde, dan zijn burgemeester en wethouders van de gemeente waarin die geluidsbron zal zijn of is gelegen, bevoegd. Wordt een hogere waarde vastgesteld ten behoeve van de nieuwbouw van woningen of andere geluidsgevoelige objecten, dan zijn burgemeester en wethouders van de gemeente waarin de bouw zal plaatsvinden, bevoegd. Hiervoor is mede gekozen omdat de bevoegdheid op deze wijze ligt bij dezelfde gemeente die ook bevoegd is om de activiteit – zo nodig – te verankeren in een bestemmingsplan. Dat is van belang omdat het wetsvoorstel beoogt de hogere-waardeprocedure en de bestemmingsplanprocedure dichter bij elkaar te brengen. Omdat in grensoverschrijdende situaties beide gemeenten belanghebbend zijn, is wel voorzien in een overlegverplichting (artikel 110b).

Overwogen is of de bevoegdheid tot vaststelling van hogere waarden die voortvloeien uit activiteiten met gemeentegrensoverschrijdende effecten, zou moeten worden gelaten bij de colleges van gedeputeerde staten om conflicten tussen gemeenten te vermijden. Daarvoor is na ampele overweging niet gekozen. Allereerst is de categorie van gevallen waar het om gaat, naar verwachting relatief beperkt. Het betreft voornamelijk een klein aantal niet-regionale, gemeentelijke industrieterreinen en gemeentelijke wegen. Bovendien zal tussen de betrokken gemeenten veelal overeenstemming over deze gevallen zijn bereikt in het kader van de planologische afstemming. Er is derhalve onvoldoende aanleiding om inbreuk te maken op de gekozen hoofdsystematiek, die uitgaat van burgemeester en wethouders als bevoegd orgaan.

Categorieën van gevallen

Op grond van de huidige Wet geluidhinder kunnen hogere waarden alleen worden vastgesteld in bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen (de huidige artikelen 47, 48, 50, 66, 67, 68, 83, 85 en 100a). Betwijfeld wordt of deze clausulering van de bevoegdheid om hogere waarden vast te stellen, nog nodig is. De besluitvorming over het vaststellen van hogere waarden kan wellicht zonder een dergelijke clausulering worden overgelaten aan het bestuursorgaan dat ter zake bevoegd is. Anticiperend op de definitieve besluitvorming over het schrappen van de clausulering, is de verplichting om bij algemene maatregel van bestuur categorieën van gevallen aan te wijzen, in het wetsvoorstel vervangen door een bevoegdheid om dat te doen (artikelen 45, 46, 47, 55, 56, 83, 85 en 100a van het wetsvoorstel).

3.3 De procedure

Uniformering van de voorschriften

De mogelijkheid om een hogere waarde vast te stellen, komt op een aantal plaatsen in de Wet geluidhinder voor. Ter beperking van het aantal artikelen is de procedure voor het vaststellen van een hogere waarde op één plaats in de Wet geluidhinder (het nieuwe hoofdstuk VIII A, afdeling 1) ondergebracht. Bij algemene maatregel blijft geregeld wie het verzoek kan doen om een hogere waarde vast te stellen en wat de maximale grenswaarde is. Ten aanzien daarvan kunnen namelijk verschillen optreden naar gelang van de situatie die het betreft.

Aanpassing van de procedure In de huidige Wet geluidhinder neemt het verzoek om een hogere waarde vast te stellen, een belangrijke plaats in. Een dergelijk verzoek wordt door burgemeester en wethouders of een bronbeheerder gericht tot gedeputeerde staten, die ter zake beslissen (bijvoorbeeld het huidige artikel 82a). In de gewijzigde wet zal een dergelijk verzoek, zoals hiervoor is toegelicht, veel minder vaak voorkomen omdat burgemeester en wethouders al dan niet ambtshalve veelal zelf besluiten.

Thans zijn op amvb-niveau veel regels gesteld over het doen van een verzoek. In de nieuwe situatie zullen deze regels aangepast worden aan de nieuwe bevoegdheidsverdeling. In het nieuwe artikel 110c wordt afdeling 3.4 (nieuw) van de Algemene wet bestuursrecht – met enkele afwijkingen – van toepassing verklaard op de besluitvorming door burgemeester en wethouders.

Beroep

Het besluit waarbij een of meer hogere waarden worden vastgesteld, heeft betrekking op de daarbij genoemde woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen. Het besluit heeft daardoor het karakter van een beschikking of een bundel beschikkingen. Tegen het besluit staat derhalve beroep open. Het besluit gaat vaak gepaard met een ander eveneens appellabel besluit, hetzij een planologisch besluit hetzij een specifiek besluit ingevolge de Wet geluidhinder (bijvoorbeeld ingevolge artikel 81 van de Wet geluidhinder). Het is van belang dat de beroepstermijn dan voor beide besluiten aanvangt op hetzelfde tijdstip. Het gewijzigde artikel 145 bevat een daartoe strekkende regeling. Artikel 145 is alleen van toepassing op hogere-waardebesluiten van burgemeester en wethouders. Voor besluiten die genomen worden door gedeputeerde staten is het niet gewenst om af te wijken van artikel 6:8 van de Algemene wet bestuursrecht.

4. INTRODUCTIE VAN DE STAD-EN-MILIEUBENADERING

De hogere-waardeprocedure van de Wet geluidhinder moet worden onderscheiden van de stad-en-milieubenadering. Een hogere waarde kan nooit hoger worden dan de maximale grenswaarde. Met behulp van de stad-en-milieubenadering kan juist wel een waarde worden vastgesteld die hoger ligt dan de maximale grenswaarde. Een stad-en-milieubesluit is daarom een ingrijpend besluit, dat dan ook met zware waarborgen is omkleed.

Achtergrond

Er kan spanning optreden tussen het streven naar een zuiniger ruimtegebruik enerzijds en naar een goede leefkwaliteit in het stedelijk gebied anderzijds. Zo kan door een concentratie van functies een toename ontstaan van vervuiling en geluidhinder in de dagelijkse leefomgeving. Al langer leeft het besef dat er een instrument moet zijn om deze spanning in specifieke situaties op te heffen. Met het oog daarop is indertijd de Experimentenwet Stad en Milieu ingevoerd. De Experimentenwet bood de experimenteergemeenten tot 1 januari 2004 de bevoegdheid om ten aanzien van de, in de bijlage van de wet, aangewezen gebieden af te wijken van de milieukwaliteitsnormen met betrekking tot bodem, lucht, geluid en externe veiligheid.

De ondergetekende heeft inmiddels in overleg met de Tweede Kamer besloten om de Experimentenwet Stad en Milieu een breder bereik te

geven en tot een generieke interimwet te maken (de Interimwet stad-en-milieubenadering). Daartoe is een dezer dagen een wetsvoorstel ingediend. Ingevolge deze regelgeving kan in bepaalde gevallen en onder strikte voorwaarden worden afgeweken van effectgerichte milieunormen, waaronder de normen uit de Wet geluidhinder.

De Interimwet stad-en-milieubenadering is een generieke wet, die in algemene termen de bevoegdheid regelt tot afwijking van de effectgerichte normstelling. Wat de geluidnormering betreft, kan daarmee niet worden volstaan. De Wet geluidhinder kent een duidelijke systematiek, waar de normering deel van uitmaakt. De afwijking van die normen moet op een goede wijze in die systematiek worden ingepast. Daartoe is een aanpassing van de Wet geluidhinder nodig. Die aanpassing heeft een plaats gekregen in het onderhavige wetsvoorstel. De aanpassing van de wet heeft ook betrekking op besluiten die zijn genomen op grond van de Experimentenwet Stad en Milieu en die op grond van de overgangswet van kracht blijven na het inwerkingtreden van de Interimwet stad-en-milieubenadering.

Bij de aanpassing is tot uitgangspunt genomen dat de Interimwet stad-en-milieubenadering en het onderhavige wetsvoorstel op hetzelfde tijdstip in werking zullen treden. Overgangsvoorzieningen zijn daarom achterwege gelaten.

Systematiek Stad en Milieu

Zowel de Experimentenwet als de Interimwet werken met een systeem van drie opeenvolgende stappen. De eerste stap behelst het in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke planvorming op lokaal niveau integreren van milieubelangen, in combinatie met het treffen van brongerichte maatregelen. De tweede stap is gericht op het maximaal benutten van de ruimte in de bestaande wet- en regelgeving. Ten slotte biedt de derde stap de mogelijkheid om onder bepaalde voorwaarden af te wijken van de wet- en regelgeving. Dit laatste besluit wordt hierna ook aangeduid als een stap 3-besluit.

Tevens is van belang te vermelden dat het stap 3-besluit, wat de Wet geluidhinder betreft, alleen van toepassing is in geval van nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige objecten en dus niet op sanerings-situaties en de aanleg of wijziging van geluidsbronnen als bedoeld in de Wet geluidhinder.

Inpassing in de systematiek van de Wet geluidhinder

Ten eerste wordt met dit wetsvoorstel geregeld dat de grenswaarde waarop de afwijkingsbevoegdheid van de stad-en-milieusystematiek betrekking heeft, de maximale grenswaarde uit de Wet geluidhinder is. Dit is vastgelegd in het nieuwe artikel 1c, eerste lid. Ten tweede is vastgelegd dat het stap 3-besluit zo moet worden ingekleed dat per woning, ander geluidsgevoelig gebouw of geluidsgevoelig terrein een waarde wordt vastgesteld (artikel 1c, tweede lid). Ten derde regelt dit wetsvoorstel dat een eenmaal, met toepassing van de Interimwet stad-en-milieubenadering, vastgestelde waarde in het vervolg gerespecteerd dient te worden. Met de artikelen 100, tweede lid, en artikel 100a, eerste lid, is bijvoorbeeld geregeld dat bij een latere reconstructie van een weg de waarde die in het stap 3-besluit is vastgelegd uitgangspunt is bij die reconstructie.

5. SANERING

5.1 Achtergrond

Doel van de saneringsbepalingen van de Wet geluidhinder was het binnen een aanvaardbare termijn aanpakken van bestaande situaties die bij de inwerkingtreding van het betrokken onderdeel van de Wet geluidhinder een te hoge geluidsbelasting ondervonden. Voor vele woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen zijn inmiddels maatregelen getroffen. Voor industrielawaai is de saneringsoperatie zo goed als gereed. Echter voor wegverkeerslawaai is de saneringsomvang veel groter dan bij de inwerkingtreding van de saneringsbepalingen was geraamd. In de brief van de Staatssecretaris van VROM aan de Tweede Kamer van 7 november 2002 (Kamerstukken II 2002/03, 28 600 IX, nr. 13) is aangegeven dat aanpak van de meest urgente situaties – uitgaande van de op dat moment ter beschikking staande meerjarige budgetten op de VROM-begroting – nog tot 2017 zal duren en dat daarna nog de overige knelpunten zullen moeten worden aangepakt. Bij ongewijzigd beleid kan het dus nog wel meer dan dertig jaar duren voordat maatregelen worden getroffen. Om te komen tot een betere aanpak van de sanering wordt een aantal stappen gezet. Voor een deel zal die aanpak leiden tot aanpassing van de wet.

5.2 Het afbakenen van de saneringsvoorraad

Een eerste stap is het finaal afbakenen van de saneringsvoorraad. Voor industrielawaai is, zoals reeds aangegeven, de saneringsoperatie vrijwel afgerond. Voor eventuele «vergeten» gevallen wordt nog een beperkte meldingstermijn gegeven.

Hoewel het criterium voor het in aanmerking komen voor de sanering bij wegverkeerslawaai helder is, biedt dit onvoldoende duidelijkheid voor de gewenste meer planmatige uitvoering van de resterende sanering. Daarom wordt in het wetsvoorstel de meldingstermijn ook voor de sanering met betrekking tot wegverkeerslawaai beperkt. Na het verlopen van die termijn is dan duidelijk welke woningen in welke situaties nog aangepakt dienen te worden. Op basis van dit inzicht zal een meer concrete landelijke planning voor de afronding van de sanering opgezet kunnen worden.

De woningen waarvoor slechts gevelmaatregelen in aanmerking komen zijn reeds bij een landelijke inventarisatie die in 1994 is gestart door de gemeenten gemeld voor de zogenoemde A-lijst en B-lijst. De A-lijst is omschreven in artikel 126, tweede lid, van de Wet geluidhinder en betreft hoofdzakelijk woningen met op 1 maart 1986 een geluidsbelasting van 65 dB(A) en meer. De B-lijst betreft de minder urgente klasse daaronder (60 – 65 dB(A)). Deze woningen op de A-lijst en de B-lijst vormen het grootste deel van de saneringsvoorraad: totaal nog 340 000 aan te pakken woningen. De uitvoering van de lijsten kan decentraal plaatsvinden omdat de financiële middelen daarvoor in het Investerings-budget stedelijke vernieuwing (ISV) zijn opgenomen.

Na afloop van de in artikel 62 (voor industrielawaai) en artikel 88 (voor wegverkeerslawaai) genoemde termijn blijven de saneringsbepalingen van de Wet geluidhinder alleen nog gelden voor de tijdig gemelde situaties. Voor niet tijdig gemelde situaties zullen derhalve ook geen financiële middelen van rijkswege meer ter beschikking worden gesteld. De gemeenten blijven wel bevoegd om alsnog saneringsmaatregelen te treffen. Zij zullen evenwel ingevolge artikel 126, vijfde lid, zelf in de financiering moeten voorzien.

Regels voor de sanering met betrekking tot spoorweglawaai zijn niet opgenomen in de Wet geluidhinder, maar in het – op deze wet berustende – Besluit geluidhinder spoorwegen. Dit besluit zal eveneens langs de zojuist geschetste lijnen worden aangepast.

5.3 Het niet verlenen van medewerking aan het treffen van maatregelen aan de gevel bij sanering

Indien eenmaal de meldingstermijn is verstreken, ligt de resterende saneringsvoorraad vast. Voor de afronding van de saneringsoperatie is het ook noodzakelijk dat gemelde woningen als definitief afgehandeld kunnen worden beschouwd. Voor woningen waarvoor maatregelen zijn getroffen, is dat duidelijk, maar voor woningen waarvoor geen maatregelen getroffen worden, omdat bijvoorbeeld de eigenaar geen medewerking verleent aan het aanbrengen van maatregelen, ligt dit gelet op recente uitspraken van de Raad van State (AbRS 20 maart 2002, 200005694/1 (LJN-nummer AE0408) en AbRS 20 maart 2002, 200005696/1 (niet gepubliceerd)) moeilijker. Hierdoor kan het niet meewerken op het moment dat de gemeente saneringsmaatregelen aanbiedt, niet langer leiden tot het formeel onttrekken van de betreffende woning aan de saneringsvoorraad en blijft er een sluimerende voorraad saneringswoningen bestaan. Door het nieuwe artikel 114a wordt bewerkstelligd dat de eis die aan de binnenwaarde van de geluidsbelasting wordt gesteld eenmalig is. Blijkt op dat moment de binnenwaarde al aan de eis te voldoen of verleent de eigenaar geen deelname aan de uitvoering van de saneringsmaatregelen dan vervalt daarna de verplichting om maatregelen te treffen en kan de woning aan de saneringsvoorraad onttrokken worden.

Opgemerkt wordt nog dat de nieuwe bepaling alleen betrekking heeft op gevallen waarin na het inwerkingtreden van dit wetsvoorstel geen medewerking aan de het treffen van maatregelen wordt verleend en de nieuwe procedure is gevolgd. Daarbij maakt het geen verschil of de betrokken situatie voor of na het inwerkingtreden van dit wetsvoorstel is gemeld.

Voor een verdere toelichting op artikel 114a – dat ook buiten sanerings-situaties toepassing vindt – wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting.

5.4 Sanering wegverkeerslawaai

Het aanpassen van de saneringsdrempel

De meldingsdrempel voor de sanering van wegverkeerslawaai bedraagt thans 55 dB(A). In de uitvoeringspraktijk is gebleken dat geluidschermen ten behoeve van woningen in de klasse tussen de 55 en 60 dB(A) veelal niet doelmatig zijn, tenzij er hoger belaste woningen in de nabijheid staan. Voorts blijkt dat om aan de eisen ten aanzien van de geluidsbelasting binnen de woning te voldoen er bij deze categorie woningen vrijwel nooit geluidmaatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn. Daarnaast biedt de financiering van de sanering tot nu toe alleen nog maar ruimte voor de urgente gevallen, dat wil zeggen boven de 65 dB(A). In de prioriteitsvolgorde van urgente, minder urgente en overige woningen, komt de categorie tot 60 dB(A) daarom pas voor wat betreft de uitvoering op lange termijn aan de beurt. Dit maakt de beschikbaarheid van voldoende financiële middelen voor de categorie tot 60 dB(A) minder zeker, terwijl ook veelal de oorspronkelijke situatie van 1986 inmiddels gewijzigd zal zijn door renovatie, herstructurering of sloop. Daarom wordt de meldingsdrempel in artikel 88 verhoogd tot 60 dB(A). Zoals aangegeven zal dit naar verwachting niet leiden tot minder maatregelen, maar biedt het wel procedurele voordelen. Zo is er geen papieren aanpak meer nodig in de vorm

van de melding en het opstellen en vaststellen van saneringsprogramma's. Met name bij reconstructieprocedures biedt dit een voordeel, omdat voor deze categorie woningen niet langer ingevolge artikel 98 van de wet eerst de saneringsprocedure afgerond dient te worden. Met nadruk wordt er op gewezen dat alleen de meldingsdrempel met 5 dB(A) wordt verhoogd. De kwaliteit van de maatregelen in saneringsprogramma's wordt niet beïnvloed, omdat de waarden waarop het saneringsprogramma zich richt niet tevens worden verruimd maar juist zal worden verlaagd van 55 dB(A) naar 48 dB. Deze verlaging vindt plaats omdat de reconstructie- en saneringsprocedure wordt samengevoegd. Tevens zullen hierdoor alle geluidsbelastingen van meer dan 48 dB bij besluit worden vastgesteld, hetgeen voor de werking van de wet bij latere reconstructies van belang is.

De binnenwaarde van de woningen met een geluidsbelasting tussen 55 en 60 dB(A) blijft onveranderd bepaald op 45 dB(A) (in de gewijzigde wet 43 dB). Het derde lid van artikel 111 van de Wet geluidhinder, dat betrekking heeft op de binnenwaarde in woningen in saneringssituaties wegverkeerslawaai, blijft op dit punt ongewijzigd. Dit is met name van belang bij een reconstructie van de betrokken weg.

Het opstellen en indienen van het saneringsprogramma

In het wetsvoorstel wordt de mogelijkheid geopend dat bij reconstructie van een weg de wegaanlegger zelf een saneringsplan maakt en indient bij de Minister van VROM. De wegaanlegger behoeft dus niet meer te wachten totdat burgemeester en wethouders een dergelijk plan hebben vastgesteld. Dat kan de procedure versnellen in gevallen waarin burgemeester en wethouders onvoldoende voortgang boeken bij de opstelling van het plan. Verwacht wordt dat de praktijk zal worden dat de wegaanlegger en burgemeester en wethouders in belangrijke gevallen tevoren zullen afspreken wie het saneringsplan opstelt.

5.5 Sanering industrielawaai

Door recente jurisprudentie is onzekerheid ontstaan omtrent de vraag in hoeverre rekening kan worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen bij het vaststellen van de waarden van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in saneringssituaties met betrekking tot industrielawaai en de in dit kader te treffen maatregelen. Met name wordt genoemd de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 9 juli 2003, zaaknummer 200201838/1, LJN-nummer AF8016 (Heijplaat). Door de aanvulling van het derde lid van artikel 62 (nieuw) met een nieuwe volzin wordt deze onzekerheid weggenomen. Overigens is de sanering industrielawaai vrijwel afgerond. De toepassing van de nieuwe bepaling zal daardoor zeer beperkt blijven.

Het derde lid houdt in dat gedeputeerde staten in het saneringsprogramma in bepaalde categorieën van gevallen kunnen uitgaan van een geluidsbelasting die het gevolg is van te verwachten ontwikkelingen. De nieuwe bepaling knoopt aan bij het saneringsprogramma, omdat de minister zich daarop baseert bij het vaststellen van de saneringswaarden. In gevallen waarin het saneringsprogramma al is voorgelegd aan de minister als de nieuwe bepaling in werking treedt, kunnen gedeputeerde staten zo nodig alsnog een gewijzigd programma indienen.

6. HET BREED INVOEREN VAN DE EUROPEES GEHARMONISEERDE DOSISMAAT

6.1 Achtergrond

In de richtlijn omgevingslawaai wordt een nieuwe definitie geïntroduceerd van het begrip geluidsbelasting, hierna aan te duiden als de «Europees geharmoniseerde dosismaat» of «de nieuwe dosismaat». Deze definitie wijkt op onderdelen af van de definitie van «geluidsbelasting» in de huidige Wet geluidhinder (hierna: «de huidige dosismaat»). Voor een uitgebreide toelichting op de nieuwe dosismaat en de verschillen met de huidige dosismaat wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot implementatie van de richtlijn omgevingslawaai (Kamerstukken II 2002/03, 29 021, nr. 3, § 2.9).

De richtlijn omgevingslawaai schrijft het gebruik van de Europees geharmoniseerde dosismaat voor met betrekking tot geluidsbelastingkaarten en actieplannen. Bij de implementatie van de richtlijn omgevingslawaai is de Europees geharmoniseerde dosismaat voor die beide onderwerpen verwerkt in de Wet geluidhinder. Daarbij is al aangekondigd dat deze dosismaat op een later moment ook voor andere onderwerpen zou worden ingevoerd. Vanuit praktisch oogpunt spreekt het immers voor zich dat zoveel mogelijk met één dosismaat moet worden gewerkt. In het voorliggende wetsvoorstel wordt de L_{den} zo breed mogelijk ingevoerd in de Wet geluidhinder.

In de wettekst blijft de term «geluidsbelasting» gehandhaafd. Uit de context blijkt of de geluidsbelasting wordt bepaald met de nieuwe dosismaat of met de huidige dosismaat.

Gaat het om de nieuwe dosismaat, dan wordt in de wettekst de aanduiding «dB» gebruikt voor de betrokken waarde van de geluidsbelasting. Voor de huidige dosismaat blijft de aanduiding «dB(A)» gehandhaafd. In enkele bepalingen van de wet heeft de term «geluidsbelasting» een meer generieke betekenis en kan het zowel om de nieuwe als om de huidige geluidsbelasting gaan. In die bepalingen wordt geen waarde van de geluidsbelasting vermeld en ontbreken derhalve de aanduidingen «dB» en «dB(A)». Alleen in hoofdstuk IX wordt de term «geluidsbelasting L_{den} » gebruikt.

Overigens bevatten beide dosismaten de A-weging. In zoverre is het verschil tussen de aanduiding «dB» en de aanduiding «dB(A)» zuiver terminologisch. Het gebruik van de aanduiding «dB» voor de Europees geharmoniseerde dosismaat heeft twee redenen. Ten eerste wordt daarmee aangesloten bij de terminologie van de richtlijn omgevingslawaai. Ten tweede wordt daardoor direct uit de wettekst duidelijk of de nieuwe dosismaat is bedoeld.

Waar het gaat om de nieuwe dosismaat, wordt in de wettekst behalve de aanduiding ook de getalswaarde van de geluidnormen aangepast. Op deze laatste aanpassing wordt ingegaan in § 6.3.

L_{night}

Relevant bij de brede introductie van L_{den} is de vraag of niet parallel ook de L_{night} breed moet worden geïntroduceerd. Er is nog studie gaande naar slaapverstoring en beperking van de effecten hiervan als ook naar de werking van deze dosismaat in het geheel van het normeringsgebouw. Besloten is de uitkomsten van de lopende studies af te wachten alvorens tot besluitvorming over de L_{night} te komen.

6.2 Reikwijdte van de invoering van de Europees geharmoniseerde dosismaat

Op de doorvoering van de nieuwe dosismaat in de Wet geluidhinder worden enkele uitzonderingen gemaakt. Voor industrieterreinen zal de nieuwe dosismaat namelijk pas op een later tijdstip worden ingevoerd. Ook voor het melden van saneringssituaties bij wegverkeerslawaaï blijft de huidige dosismaat gehandhaafd.

Industrieterreinen

In september 2003 is er een workshop gehouden, waarin voldoende draagvlak bleek om ook voor industrieterreinen over te stappen naar de L_{den} . Vervolgens is gepoogd om de uitkomsten van de workshop in de wetgeving te vertalen. Bij die vertaling zijn er onvoorziene problemen ontstaan. Dit betreft met name het omgaan met de – uitsluitend als gevolg van de conversie – ontstane geluidsruimte voor de gezamenlijke inrichtingen op het industrieterrein («conversieruimte»). Belangrijke randvoorwaarden voor het omgaan met deze ruimte zijn op dit moment ten eerste: dat de «conversieruimte» niet tot eenzijdige opvulling mag leiden, met andere woorden zowel bedrijfsleven, als bevoegd gezag als burgers moeten de rechtszekerheid die zij hebben op basis van de thans vigerende dosismaat, in de nieuwe dosismaat behouden. Ten tweede is er de randvoorwaarde met betrekking tot de kosten. De kosten van deze operatie moeten voor alle partijen zo beperkt mogelijk zijn. Ten derde is een randvoorwaarde dat met de conversie niet wordt ingegrepen in de met zoveel moeite en inspanning afgebakende zones.

Inmiddels is gebleken dat het vervullen van genoemde randvoorwaarden juridisch en technisch erg ingewikkeld is. Het is daardoor niet mogelijk om de conversie naar L_{den} bij industrielawaai binnen de planning van dit wetsvoorstel te houden. Derhalve is besloten om de discussie over de inbedding van industrielawaai in te passen in de volgende fase van de modernisering van het geluidsinstrumentarium.

Saneringssituaties van wegverkeerslawaaï

Een andere uitzondering op de invoering van de nieuwe dosismaat betreft de bepalingen die betrekking hebben op het melden van saneringssituaties. Omdat dit situaties zijn die in het verleden een bepaalde geluidsbelasting ondervonden, blijven deze bepalingen luiden in de huidige dosismaat. Daardoor wordt voorkomen dat een nieuwe discussie ontstaat over welke gevallen onder de saneringsregeling vallen.

6.3 Gevolgen voor de Wet geluidhinder

Bij de introductie van de Europees geharmoniseerde dosismaat in de Wet geluidhinder is gekozen voor een (gemiddeld) beleidsneutrale introductie. Uitgangspunt is dan ook dat de normering in dit wetsvoorstel inhoudelijk ongewijzigd blijft.

Volledig beleidsneutrale omzetting is overigens niet realiseerbaar. Dit komt omdat de dag-avond-nachtverhouding van de verkeersintensiteiten niet voor alle wegen en spoorwegen hetzelfde is. Er is sprake van een zekere spreiding rond een gemiddelde. Doordat in de nieuwe dosismaat-definitie de waarden van de etmaalperioden op een andere manier worden verwerkt tot een etmaalwaarde, ontstaan er door deze spreiding (betrekkelijk geringe) verschillen in de omrekening. Dat kan er toe leiden dat in individuele gevallen toch een inhoudelijke verandering van de norm optreedt (een iets strengere of juist iets soepelere norm).

Om de nieuwe dosismaat zo beleidsneutraal mogelijk in te voeren, moet de getalswaarde van de geluidnormen numeriek worden aangepast. De nieuwe dosismaat zal namelijk in het algemeen leiden tot een andere getalswaarde bij een overigens gelijke geluidssituatie. Beide dosismaten gaan weliswaar uit van een jaargemiddelde etmaalwaarde, maar in de nieuwe dosismaat wordt deze waarde bepaald door een middeling van de dag-, avond- en nachtwaarde, terwijl de huidige dosismaat uitgaat van de hoogste van die drie waarden (bij wegverkeer twee waarden). Bij een overigens gelijke geluidssituatie blijkt in de praktijk de geluidsbelasting voor zowel wegverkeer als spoorwegverkeer in de nieuwe dosismaat daardoor gemiddeld 2 decibel lager uit te komen dan de huidige dosismaat. Bij de omzetting van de getalswaarde van de geluidnormen is uitgegaan van dit gemiddelde verschil. In het wetsvoorstel zijn de getalswaarden van de voorkeursgrenswaarden en de maximale grenswaarden in de nieuwe dosismaat daarom met 2 verminderd. Een voorkeursgrenswaarde die in de huidige wet 50 dB(A) is, wordt dus 48 dB. Voor hogere waarden geldt noodzakelijkerwijs hetzelfde.

Geluidswaarden die een *verschil* uitdrukken tussen een eerdere en een latere geluidsbelasting of die een *af trek* van of een *toeslag* op een andere geluidswaarde aangeven, zijn numeriek niet aangepast. Voorbeelden daarvan zijn te vinden in artikel 1 waarin de definitie van «reconstructie van een weg» is neergelegd (daarvan is sprake als de geluidsbelasting van de weg met 2 decibel of meer zal worden verhoogd) en in artikel 110g (een aftrek van maximaal 5 decibel bij de berekening of meting van de geluidsbelasting).

Reken- en meetvoorschriften

De introductie van de Europees geharmoniseerde dosismaat heeft bijna geen gevolgen voor de reken- en meetvoorschriften. Zij zijn gericht op het bepalen van de dag-, avond- en nachtwaarden. Aan het bepalen van die waarden verandert de nieuwe dosismaat vrijwel niets. Wel zullen de bestaande gegevensbestanden moeten worden aangevuld met avondgegevens over het wegverkeer. Anders dan in de huidige Wet geluidshinder, kunnen deze avondgegevens voor het bepalen van de geluidsbelasting namelijk niet meer worden weggelaten.

7. VERANDERINGEN OP OF AAN DE WEG

7.1 Het begrip «reconstructie van een weg»

De regeling inzake de reconstructie van een weg is thans neergelegd in artikel 1 (definitie) en afdeling 4 van hoofdstuk VI van de Wet geluidshinder (de artikelen 99 tot en met 100b). Als sprake is van een reconstructie als bedoeld in artikel 1, dan zijn de artikelen 99 en verder van toepassing. In de praktijk blijkt niet altijd duidelijk te zijn hoe moet worden bepaald of sprake is van een reconstructie en welke waarde geldt als ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting na afloop van de reconstructie. In dit wetsvoorstel worden de betreffende bepalingen verduidelijkt.

De definitie van reconstructie is aangepast in die zin dat hieronder moet worden verstaan: «een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die op grond

van artikel 100 als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd». Als blijkt dat door een wijziging op of aan de weg sprake is van een toename van de geluidsbelasting met 2 dB (in verband met de invoering van de nieuwe dosismaat is 2 dB(A) vervangen door 2dB) of meer, dan is er sprake van een reconstructie en is afdeling 4 van hoofdstuk VI van toepassing.

Door opname van het voorgestelde zesde lid van artikel 1b wordt bereikt dat onder een wijziging op of aan een weg niet wordt verstaan het alleen plaatsen van borden om snelheidsverlaging mogelijk te maken. Ook het, al dan niet in combinatie met een snelheidsverlaging, vervangen van een wegdeklaag door een wegdeklaag met een grotere geluidreducerende werking, is geen wijziging op of aan een weg. Voor deze situaties wordt dan ook geen akoestisch onderzoek verricht. Voor zover een andere wijziging op of aan een weg, bijvoorbeeld het aanleggen van een nieuwe rijstrook, gepaard gaat met een snelheidsverlaging of een stiller wegdek, maken de snelheidsverlaging en het stillere wegdek vanzelfsprekend wel deel uit van het akoestisch onderzoek op basis waarvan wordt bepaald of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Bij de beoordeling van het gevolg van de voorgenomen aanpassing op de geluidsbelasting gaat het immers om het totale effect op de geluidsbelasting.

Door de aanpassing van de definitie van een reconstructie wordt, anders dan thans het geval is, in de wet opgenomen dat akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd om te beoordelen of er een «reconstructie» is. Voorts is aangegeven waaruit dit akoestisch onderzoek dient te bestaan. Het akoestisch onderzoek dat op grond van artikel 1 moet worden uitgevoerd heeft alleen betrekking op de gegevens die nodig zijn om te bepalen of de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt. Het gaat daarbij om de geluidsbelasting die vanwege de weg zou worden ondervonden zonder maatregelen (artikel 77, eerste lid, onder a), en de heersende waarde (artikel 77, derde lid). Het derde lid van artikel 77 is specifiek hiervoor in het wetsvoorstel opgenomen. Genoemde twee waarden en een mogelijk eerder vastgestelde hoogste toelaatbare geluidsbelasting maken de beoordeling of er sprake is van een reconstructie mogelijk. Het is duidelijk dat de doeltreffendheid van eventuele maatregelen om de geluidsbelasting vanwege de weg te beperken – opgenomen in artikel 77, eerste lid, onder b, en in het tweede lid – in dat stadium nog niet hoeft te worden onderzocht en dat de mogelijke effecten van die maatregelen ook niet mogen worden betrokken in de beoordeling of sprake is van een toename van de geluidsbelasting met 2 dB of meer. Dat komt pas aan de orde als duidelijk is dat er sprake is van een reconstructie. In dat geval dient op grond van artikel 99 akoestisch onderzoek van de in artikel 77 omschreven strekking te worden uitgevoerd. Artikel 99 verwijst namelijk via artikel 80 terug naar artikel 77. Daarbij hoeft uiteraard niet opnieuw toepassing te worden gegeven aan die onderdelen van artikel 77 die reeds zijn onderzocht in het kader van de beoordeling of er een «reconstructie» is.

Verder maakt artikel 1 zoals gezegd duidelijk welke waarden moeten worden vergeleken bij de beoordeling of sprake is van een toename van 2 dB of meer. Het gaat hier enerzijds om de geluidsbelasting in het maatgevende jaar na afloop van de reconstructie. Hiervoor geldt het tiende jaar na de reconstructie. Anderzijds gaat het om de waarde die op grond van artikel 100 geldt als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Artikel 100 heeft derhalve een dubbele functie. Het artikel bepaalt ten eerste van welke waarde moet worden uitgegaan bij de beoordeling of sprake is van een reconstructie waar afdeling 4 van hoofdstuk VI op van toepassing is en bepaalt ten tweede welke waarde na de reconstructie geldt als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

7.2 Ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting bij reconstructie

In de praktijk blijkt artikel 100 niet te functioneren zoals destijds beoogd door de wetgever. In het huidige artikel 100 worden twee situaties onderscheiden. Ingeval de reconstructie gevolgen heeft voor de geluidsbelasting van woningen waarvoor niet eerder een hogere waarde is vastgesteld, mag de geluidsbelasting van de gevel van die woningen na de reconstructie niet hoger zijn dan de geluidsbelasting die aldaar heerste vóór de reconstructie. Met andere woorden: de heersende waarde is de norm. Ingeval voor een woning wel eerder een hogere waarde is vastgesteld, geldt de laagste van twee waarden als de norm: hetzij die hogere waarde hetzij de heersende waarde. Als gevolg van deze formulering ontstaat een situatie die door de wetgever niet is beoogd. Woningen waarvoor niet eerder een hogere waarde is vastgesteld, hebben geen gewaarborgde waarde. De heersende waarde is voor hen de maatstaf, terwijl woningen waarvoor wel eerder een hogere waarde is vastgesteld, de bescherming genieten van een gewaarborgde waarde, namelijk die eerder vastgestelde waarde, ook al is de heersende waarde inmiddels hoger.

Met dit wetsvoorstel wordt de bescherming van beide categorieën van woningen voor nieuwe situaties (nieuwe woningen of woningen bij nieuwe wegen) meer gelijk getrokken. Artikel 100 wordt daartoe aangepast. Allereerst wordt de hoofdregel bij reconstructies vooraan gezet: in het eerste lid wordt de voorkeursgrenswaarde (ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting) van 48 dB voor reconstructiesituaties opgenomen. Daarop worden vervolgens twee uitzonderingen gemaakt.

De eerste uitzondering, opgenomen in het tweede lid, heeft betrekking op situaties waarin eerder een hogere waarde is vastgesteld en waar ook de heersende waarde de voorkeurswaarde van 48 dB overschrijdt. In dat geval geldt als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting na de reconstructie de laagste van de volgende twee waarden: de heersende waarde of de eerder vastgestelde waarde. Is de heersende waarde lager dan 48 dB, dan geldt weer de hoofdregel van het eerste lid en bedraagt de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting 48 dB.

De tweede uitzondering heeft betrekking op bestaande situaties waarin niet eerder een hogere waarde is vastgesteld en waar zowel de weg als de woningen op het moment van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel al aanwezig, in aanbouw of geprojecteerd waren. In die situaties geldt voor de woningen waarvan de heersende waarde hoger is dan 48 dB, de heersende waarde als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Voor de woningen met een heersende geluidsbelasting van 48 dB of minder en voor nieuwe situaties, dat wil zeggen bij wegen of woningen die op het moment van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel nog niet aanwezig, in aanbouw of geprojecteerd waren, geldt de hoofdregel van het eerste lid en bedraagt de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting 48 dB.

Indien na inwerkingtreding van dit wetsvoorstel een reconstructie van een bestaande weg heeft plaats gevonden zou het de voorkeur verdienen ook die situatie niet langer onder het derde lid te laten vallen, maar alleen het eerste en tweede lid op die situatie van toepassing te laten zijn. Dit vergt echter een dusdanige aanpassing van de huidige wet, die ook extra werkzaamheden voor wegbeheerders met zich meebrengt, dat daarvan is afgezien. Dit wordt nu aanvaardbaar geacht omdat in de volgende fase van de modernisering van het geluidsinstrumentarium de invoering van geluidproductieplafonds is voorzien, die dan tot ingrijpende wijziging van het begrip reconstructie zullen leiden. Indien in die fase toch mocht

worden afgezien van de invoering van plafonds zal de noodzakelijke wijziging alsnog worden opgenomen.

In het huidige artikel 100 is in het eerste lid de zinsnede «met dien verstande dat een geluidsbelasting waarvan de waarde 50 dB(A) niet te boven gaat, in elk geval als toelaatbaar wordt aangemerkt blijft» opgenomen. Ondanks de duidelijkheid die op dit punt geboden wordt in de memorie van antwoord bij wetsvoorstel 20 985 (Kamerstukken II 1989/90, 20 985, nr. 5), leidt de zinsnede in de praktijk tot discussies ten aanzien van wat in het artikel precies bepaald is. Uit de hoofdregel, neergelegd in de nu voorgestelde tekst van artikel 100, volgt eenduidig dat bij reconstructie een toename van de geluidsbelasting tot aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB altijd is toegestaan, ook al is de heersende waarde lager.

Voor tracésituaties is de wet aangepast op overeenkomstige wijze als artikel 100. Daarbij is mede bepaald dat een geluidsbelasting tot de in dat geval geldende voorkeursgrenswaarde altijd is toegestaan. In het geval van de aanpassing van een spoorweg is dat 55 dB.

De mogelijkheid om – in bepaalde gevallen – ten behoeve van de reconstructie een hogere waarde vast te stellen, blijft gehandhaafd (artikel 100a). Het tweede lid van dit artikel wordt zodanig aangepast dat eerder vastgestelde hogere waarden, ook indien die hoger zijn dan de op grond van artikel 100a geldende maximumwaarden, gerespecteerd blijven. Een zelfde aanpassing is opgenomen in de betreffende artikelen die gelden voor tracésituaties.

7.3 De procedure bij reconstructie

De vorm van het besluit tot de reconstructie

In artikel 99 wordt expliciet vastgelegd dat in een reconstructie ook kan worden voorzien bij bestemmingsplan of bij artikel 19-besluit. In de praktijk gebeurt dit overigens al. Tot dusverre spreekt artikel 99 echter alleen over het afzonderlijke besluit met betrekking tot de reconstructie.

«Onherroepelijk»

Het woord «onherroepelijk» wordt in het wetsvoorstel uit artikel 99 geschrapt. Hierdoor is net als bij bestemmingsplannen niet langer vereist dat met de reconstructie wordt gewacht totdat in beroep op het besluit op grond van artikel 81 is beslist. Artikel 99 wordt hiermee in lijn gebracht met wat elders in de regelgeving gebruikelijk is. Belanghebbenden kunnen via een verzoek om voorlopige voorziening vragen om opschorting van de werkzaamheden. Eenzelfde wijziging wordt overigens aangebracht in artikel 79.

7.4 Samenloop van reconstructie en sanering

In artikel 99a van de huidige Wet geluidhinder is bepaald dat een reconstructie in een situatie die ook een saneringssituatie is, pas mag worden uitgevoerd nadat de Minister van VROM de saneringswaarden heeft vastgesteld. Er moet dus eerst een saneringsprocedure worden doorlopen voordat de reconstructie mag worden uitgevoerd. Dit leidt tot een omslachtige procedure, doordat eerst door de minister saneringswaarden worden vastgesteld, waarna door gedeputeerde staten hogere waarden voor de reconstructie worden vastgesteld. Met dit wetsvoorstel wordt daar op twee manieren verbetering in gebracht.

In de eerste plaats wordt in het wetsvoorstel de mogelijkheid geopend dat de wegaanlegger zelf een saneringsplan maakt en indient bij de Minister van VROM. Daarop is al ingegaan in § 5.5. De wegaanlegger hoeft dus niet meer te wachten totdat burgemeester en wethouders een dergelijk plan hebben vastgesteld.

In de tweede plaats wordt de Minister van VROM, volgens het nieuwe artikel 98, voortaan verantwoordelijk voor het vaststellen van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting die geldt nadat er is gesaneerd en de weg is gereconstrueerd. Op basis daarvan stelt hij ook een totaal maatregelenpakket vast. De gang langs gedeputeerde staten is daardoor niet langer nodig.

De kostenverdeling wordt hierdoor niet aangetast. Het Rijk betaalt de kosten die kunnen worden toegerekend aan de sanering, de wegaanlegger betaalt de kosten die kunnen worden toegerekend aan de reconstructie (artikel 126, zesde lid nieuw). Deze kostenverdeling geschiedt naar rato van het aantal decibellen en zal door de minister worden aangegeven in het saneringsprogramma.

8. ANDERE ALGEMENE VOORSTELLEN

8.1 Andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen

Naast bepalingen voor woningen kent de Wet geluidhinder bepalingen voor andere geluidsgevoelige gebouwen en voor geluidsgevoelige terreinen. Tot dusverre wordt op verschillende plaatsen in de wet of in amvb's aangegeven welke gebouwen en terreinen worden beschouwd als geluidsgevoelig. Naast genoemde begrippen komt in de wet ook de term «andere geluidsgevoelige objecten» voor. Het wetsvoorstel voorziet in een beperking tot twee begrippen: «andere geluidsgevoelige gebouwen» en «geluidsgevoelige terreinen» en in opname van één uniforme definitie van deze begrippen in artikel 1. Kortheidshalve wordt de term «geluidsgevoelige objecten» in deze memorie van toelichting wel gebruikt. Het is een verzamelterm die zowel de woningen als de andere geluidsgevoelige gebouwen en de geluidsgevoelige terreinen omvat.

Een aantal bepalingen van de huidige Wet geluidhinder heeft betrekking op het bij amvb vaststellen van geluidnormen voor andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen. Een voorbeeld van zo'n bepaling bieden artikel 49 en artikel 82, tweede lid. De huidige tekst van deze bepalingen omvat twee elementen: in de eerste plaats een bevoegdheid om gebouwen en terreinen als geluidsgevoelig aan te merken en in de tweede plaats een verplichting om geluidnormen vast te stellen voor gebouwen en terreinen die als geluidsgevoelig zijn aangemerkt. Nu de definitie van andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen wordt opgenomen in artikel 1, is het eerste element niet meer nodig. Daarom worden de betrokken bepalingen in het wetsvoorstel zo aangepast dat zij alleen nog een verplichting inhouden om bij amvb geluidnormen vast te stellen voor andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen.

8.2 De dove gevel

De Wet geluidhinder, zoals zij nu geldt, bevat een voorziening voor de zogenaamde «dove gevel». Deze voorziening is in de huidige wet te vinden in de clause «met uitzondering van een constructie zonder te openen delen en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluid-

wering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 35 dB(A)», die deel uitmaakt van de definitie van «gevel» in artikel 1. Ingevolge deze clause wordt de «dove gevel» niet beschouwd als een gevel in de zin van de Wet geluidhinder en zijn de regels inzake de toegestane geluidsbelasting van de gevel daarop dus niet van toepassing.

Overwogen is of nog behoefte bestaat aan deze voorziening. Als alternatief is daarbij met name in beeld gekomen het afwijken van de maximale grenswaarden met toepassing van de Interimwet stad-en-milieubenadering. Besloten is echter om de clause te handhaven.

De betrokken clause wordt in het wetsvoorstel wel verplaatst. Zij wordt opgenomen in artikel 1b. Dit spoort met de nieuwe structuur van de definities in de Wet geluidhinder, die uitgaat van een indeling in definities (alfabetisch opgenomen in artikel 1) en bepalingen over de reikwijdte van de definities, welke zijn opgenomen in artikel 1b.

De clause is voorts aangepast. Van een dove gevel is voortaan ook sprake als een gevel delen bevat die in bijzondere omstandigheden moeten kunnen worden geopend, mits achter deze delen geen geluidsgevoelige ruimte is gelegen. Wat betreft de te openen delen, valt te denken aan een nooduitgang.

8.3 Wijziging van een spoorweg

In het huidige stelsel is de definitie van een wijziging van een spoorweg opgenomen in het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs). Daarnaast is in artikel 87b een gelijklopende omschrijving opgenomen van het begrip «aanpassing van een spoorweg», dat van toepassing is op situaties beschreven in afdeling 2A van hoofdstuk VI. Die omschrijving is via verwijzing in artikel 106 ook op afdeling 2 van hoofdstuk VII van toepassing. De omschrijving van wat een wijziging van een spoorweg is bestaat thans uit twee elementen: een definitie en een aantal uitzonderingen op die definitie (artikel 1, eerste lid, onder d, respectievelijk artikel 1, tweede en derde lid, van het Bgs).

In dit wetsvoorstel is de definitie anders omschreven, maar inhoudelijk vrijwel gelijk gehouden en opgenomen in de artikelen 1 en 1b. In artikel 1 van het wetsvoorstel is omschreven wanneer er sprake is van een wijziging van een spoorweg. In aanvulling daarop is in het nieuwe artikel 1b aangegeven welke uitzonderingsgevallen er zijn.

Een eerste punt betreft het feit dat zowel in de begrippen «reconstructie van een weg» als «wijziging van een spoorweg» in de huidige wet de grens van 2 dB(A) voorkomt. Dit kan tot verwarring leiden omdat bij het begrip «reconstructie» bepalend is of de geluidsbelasting met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd en bij de wijziging van een spoorweg gesproken wordt van 2 dB(A) of minder. Dit kan verwarring wekken, omdat de formuleringen allebei 2 dB(A) bevatten maar in feite 1 dB(A) verschillen. Om dit verschil beter zichtbaar te maken is bij de positieve formulering van het begrip wijziging van een spoorweg in het wetsvoorstel nu opgenomen dat sprake moet zijn van een toename met ten minste 3 dB.

Als tweede punt dienen tengevolge van de introductie van de Europees geharmoniseerde dosismaat twee onderdelen van de, in het nieuwe artikel 1b, opgenomen uitzonderingen afwijkend van de huidige tekst geformuleerd te worden. Momenteel zijn in het tweede lid van artikel 1 van het Bgs criteria voor de intensiteit en snelheid opgenomen. Daarbij wordt verwezen naar de maatgevende etmaalperiode. Bij de huidige

dosismaat is de maatgevende etmaalperiode, de periode van het etmaal waarin de geluidsbelasting het hoogst is. Daarvoor worden in beschouwing genomen de equivalente dagwaarde, de equivalente avondwaarde + 5 dB(A) en de equivalente nachtwaarde + 10 dB(A). In de Europees geharmoniseerde dosismaat is er evenwel geen maatgevende etmaalperiode meer, omdat de equivalente dag-, avond- en nachtwaarde in deze dosismaat worden gemiddeld. Ook het begrip maatgevende intensiteit verliest daarmee zijn betekenis. Daarom zijn de desbetreffende uitzonderingen in het wetsvoorstel anders geformuleerd. Geen wijziging van een spoorweg is er, als zich in geen van de drie etmaalperioden de beschreven toename van de intensiteit onderscheidenlijk snelheid voordoet.

Tot slot is het begrip «wijziging van een spoorweg» ook verduidelijkt. In de praktijk bleek er soms discussie te ontstaan over de wijze waarop een vergelijking moest worden gemaakt om de gevolgen van de wijziging met betrekking tot een aanwezige spoorweg te bepalen. Daartoe is in het nieuwe artikel 1 opgenomen dat de geluidsbelasting in het toekomstig maatgevend jaar, berekend zonder rekening te houden met mogelijk te treffen beleidsmaatregelen, vergeleken dient te worden met de geluidsbelasting voorafgaand aan de wijziging. Het gevolg hiervan is dat het begrip «wijziging van een spoorweg» iets enger is omschreven dan in het huidige Bgs. Materieel maakt dit evenwel geen verschil. In de situaties die niet langer onder de definitie vallen, is de geluidsbelasting namelijk onder de toepasselijke voorkeursgrenswaarde gelegen. Daardoor behoeven in die situaties reeds onder de huidige regels geen maatregelen te worden getroffen.

Bij het bepalen van de toename van de intensiteit ten behoeve van de toetsing aan de 45% grens speelt iets soortgelijks. In het wetsvoorstel is nu in artikel 1b opgenomen dat het gaat om de groei in het toekomstig maatgevend jaar ten opzichte van het driejaars-gemiddelde voorafgaand aan de verandering. Het toekomstig maatgevend jaar komt overeen met het peiljaar waarop in het algemeen binnen de Wet geluidhinder een geluidsbelasting bepaald wordt. Overeenkomstig de reken- en meetvoorschriften betreft het hier in beginsel het tiende jaar nadat de verandering heeft plaatsgevonden, bijvoorbeeld tien jaar na verbreding van een baanvak. Het gaat bij de bepaling van de geluidsbelasting na wijziging om de structureel te verwachten waarde van de geluidsbelasting.

8.4 Trillingen en trillinghinder

De afzonderlijke bevoegdheid in de Wet geluidhinder (artikel 1, derde lid) om ook toepassing te geven aan de wet ten aanzien van trillingen en trillinghinder komt in dit wetsvoorstel te vervallen. In de praktijk is van deze bevoegdheid geen gebruik gemaakt. De praktijk heeft voldoende aan de niet wettelijke richtlijnen voor de beoordeling van trillinghinder.

8.5 Regels omtrent de inhoud van akoestisch onderzoek

In de huidige artikelen 43, 62 en 77 wordt aangegeven waarop een akoestisch onderzoek inzake industrielawaai en wegverkeerslawaai buiten tracésituaties betrekking moet hebben. Het gaat steeds om akoestisch onderzoek in verband met een voorgenomen verandering, zoals het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan of een reconstructie van een weg. De tekst van deze artikelen is grotendeels gelijklopend. In de artikelen 42 (nieuw) en 77 wordt deze tekst aangepast, om te verhelderen waarop het akoestisch onderzoek betrekking moet hebben.

In de eerste plaats moet het akoestisch onderzoek betrekking hebben op de geluidsbelasting die de betrokken geluidsgevoelige objecten na de

betrokken verandering zullen ondervinden als er geen maatregelen worden getroffen. De huidige wet spreekt van «zonder de invloed van maatregelen die de geluidsoverdracht beperken». In dit wetsvoorstel wordt in artikel 42, eerste lid, onder a en artikel 77, eerste lid, onder a «geluidsoverdracht» vervangen door «geluidsbelasting», zodat ook eventuele aanvullende bronmaatregelen buiten beschouwing dienen te worden gelaten.

Door deze aanvullende bronmaatregelen mede buiten beschouwing te laten, ontstaat een zuiver beeld van de gevolgen die de voorgenomen verandering op zichzelf zal hebben voor de geluidssituatie. De bronmaatregelen die als het ware deel uitmaken van de verandering zelf, en die dus ook voorkomen in het oorspronkelijke plan, worden niet buiten beschouwing gelaten. Het toepassen van zeer open asfalt beton bij het vernieuwen van het wegdek is een voorbeeld van een dergelijke bronmaatregel.

In de tweede plaats moet het akoestisch onderzoek inzicht bieden in de doeltreffendheid van maatregelen om de geluidsbelasting te beperken. Expliciet wordt in de nieuwe tekst aangegeven dat daarbij primair moet worden gekeken naar maatregelen om de geluidsbelasting terug te dringen tot het niveau van de voorkeursgrenswaarde. Als blijkt dat het niet mogelijk is om maatregelen te treffen die de geluidsbelasting terugbrengen tot de voorkeursgrenswaarde, zal inzicht moeten worden geboden in de alsdan te treffen maatregelen, alsmede in de daarbij behorende hogere waarden.

8.6 Registratie van de toepasselijke waarden

Het is belangrijk dat de kenbaarheid van de waarde van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor een geluidsgevoelig object voldoende is geregeld. Dat is niet alleen van belang voor latere procedures, zoals een reconstructie, maar ook om de kenbaarheid voor bewoners en vooral ook toekomstige bewoners te vergroten. Het beschikken over de voor een woning hoogst toelaatbare geluidsbelasting kan dan ook een rol spelen in de woonlocatiekeuze. In artikel 110i wordt de kadastrale registratie voorgeschreven van alle waarden die bij besluit worden vastgesteld. Het betreft alle waarden die hoger zijn dan de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Behalve om hogere waarden (zie hiervoor ook hoofdstuk 3) gaat het ook om saneringswaarden, alsmede om waarden die worden vastgesteld met toepassing van de Tracéwet en de Interimwet stad-en-milieubenadering.

De verplichting tot registratie rust op het bestuursorgaan dat de desbetreffende waarde heeft vastgesteld.

De verplichting geldt zodra het besluit tot vaststelling van de betrokken waarde onherroepelijk is geworden. Hangende bezwaar en beroep wordt een vastgestelde waarde dus nog niet geregistreerd. Weliswaar kan de kenbaarheid van een waarde ook hangende bezwaar en beroep van belang zijn, maar aan kadastrale registratie daarvan zijn teveel nadelen verbonden. Het registratiesysteem zou er complexer door worden en zou hogere bestuurslasten met zich meebrengen.

9. ANDERE VOORSTELLEN VOOR INDUSTRIELAWAAI, WEGVERKEERSLAWAAI EN SPOORWEGLAWAAI

9.1 30-kilometerwegen; de geluidsniveaukaart

30-kilometerwegen

Op grond van het tweede lid, onder b, van artikel 74 van de huidige Wet geluidhinder bevindt zich, in afwijking van de hoofdregel van het eerste lid, geen zone langs wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 kilometer per uur geldt (de zogenaamde dezonering van 30-kilometerwegen). Ten tijde van het opnemen van deze bepaling in de Wet geluidhinder (1993) was de gedachte dat de geluidsbelasting vanwege die wegen zelden of nooit hoger zal liggen dan de voorkeursgrenswaarde en het zoneringsregime aldaar dus niet nodig is.

De huidige situatie is echter anders. Dat heeft onder meer te maken met het feit dat thans ruimer gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid om «30-kilometerwegen» in te stellen dan toentertijd het geval was, en het motief om deze wegen in te stellen, veelal alleen is gelegen in overwegingen van verkeersveiligheid. De geluidsbelasting kan daarom zeer wel boven de voorkeursgrenswaarde liggen. In verband hiermee wordt de uitzonderingsbepaling voor 30-kilometerwegen in dit wetsvoorstel geschrapt.

In zekere zin is hier sprake van het herreguleren van een categorie van gevallen die eerder juist buiten de regulering van de Wet geluidhinder is geplaatst. In dat licht is met zorg bekeken of er andere mogelijkheden zijn om te bereiken dat het instrument van de 30-kilometerwegen wordt benut in overeenstemming met de strekking van de Wet geluidhinder. In de eerste plaats zou de aanwijzing van 30-kilometerwegen kunnen worden beperkt tot gevallen waarin de geluidsbelasting voldoende laag is. Dat zou echter afbreuk doen aan de inzet van dit instrument in het kader van de verkeersveiligheid. Daarom is hiervan afgezien. In de tweede plaats zou binnen de categorie 30-kilometerwegen een onderscheid kunnen worden gemaakt tussen situaties met een lage en een hoge geluidsbelasting. Het is echter niet goed mogelijk om hiervoor geschikte criteria te vinden. In feite zou steeds toch een akoestisch onderzoek moeten worden gedaan, waarmee de dezonering veel van haar zin verliest.

Bij de keuze voor de herzonering van de betrokken wegen heeft ook recente jurisprudentie een rol gespeeld. De uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 september 2003, zaaknr. 200203751/1, LJN-nummer A11750, inzake de goedkeuring van een bestemmingsplan, heeft onder meer betrekking op het feit dat geen akoestisch onderzoek was uitgevoerd naar de geluidsbelasting vanwege een weg waar een maximum snelheid van 30 kilometer per uur zou gelden. De gemeente had dat onderzoek achterwege gelaten omdat de Wet geluidhinder dergelijk onderzoek niet vereist met betrekking tot 30-kilometerwegen. Ten aanzien daarvan heeft de Afdeling bestuursrechtspraak geoordeeld dat het feit dat het bestemmingsplan in zoverre niet strijdt met het bepaalde in de Wet geluidhinder, in dit geval nog niet de conclusie rechtvaardigt dat het bestreden plandeel uit een oogpunt van geluidsbelasting in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Daarbij nam de Afdeling in aanmerking dat eerder was gebleken dat de geluidsbelasting ter plaatse beduidend meer zou bedragen dan de toepasselijke voorkeursgrenswaarde. Omdat hieraan was voorbijgegaan bij de belangenafweging in het kader van een goede ruimtelijke ordening, werd het bestreden besluit tot goedkeuring van het bestemmingsplan vernietigd. Deze uitspraak laat zien dat de herzonering van 30-kilometerwegen maar van

betrekkelijke betekenis is. Ook in het geval van dezonering moet de geluidsbelasting ter plaatse zo nodig in de afweging worden betrokken. De herzonering heeft in dit licht bovendien als belangrijk voordeel dat weer een concreet kader wordt geboden voor de vereiste afweging.

Als gevolg van de herzonering van 30-kilometerwegen is er weer een zone aanwezig langs de betrokken wegen. Dit betekent echter niet dat de betrokken wegen nieuwe wegen zijn in de zin van de Wet geluidhinder. De bepalingen van de Wet geluidhinder voor nieuwe wegen zijn dus niet van toepassing. De zone gaat pas effect sorteren als er binnen de zone woningen worden gebouwd of als de weg een reconstructie ondergaat. Alsdan zijn de bepalingen van de Wet geluidhinder voor nieuwbouw van woningen respectievelijk voor reconstructies van toepassing. Onder meer moet dan een akoestisch onderzoek worden gedaan, mogelijk gevolgd door maatregelen.

In het gedezoneerde gebied zijn mogelijk woningen gebouwd zonder vaststelling van een hogere waarde, terwijl wel een hogere waarde vereist zou zijn als er wel een zone aanwezig was geweest. Het herstel van de zone leidt er niet toe dat de bewoners van deze woningen alsnog aanspraak kunnen maken op een hogere-waardeprocedure.

De saneringsregeling van de Wet geluidhinder is alleen van toepassing op woningen die binnen de zone van een weg zijn gelegen. Woningen die langs een 30-kilometerweg zijn gelegen kunnen, zoals aangegeven, ook relatief hoge geluidsbelastingen hebben. In enkele gevallen kan daarbij ook de saneringsdrempel van 55 dB(A) worden overschreden. Nu de uitzondering voor de 30-kilometerwegen wordt opgeheven en deze wegen weer een zone zullen hebben, kunnen de woningen langs die wegen, die reeds op 1 maart 1986 aanwezig waren en een voldoende hoge geluidsbelasting hebben, ook weer voor sanering in aanmerking komen. Doordat in dit wetsvoorstel tevens de saneringsdrempel van 55 dB(A) naar 60 dB(A) wordt verhoogd, is de verwachting dat dit slechts sporadisch zal voorkomen. Voor gemeenten is het van belang na te gaan in hoeverre die woningen nog in het kader van artikel 88 gemeld moeten worden. Een gedeelte van die woningen is al wel gemeld, maar mogelijk – omdat er sprake was van een 30-kilometerweg – later weer uit het bestand met de gemelde woningen verwijderd. Ook deze woningen zullen wederom moeten worden gemeld.

Geluidsniveaukaart

Op grond van het derde lid van artikel 74 van de huidige Wet geluidhinder bevindt zich eveneens geen zone langs wegen waarvan op grond van een geluidsniveaukaart vaststaat dat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Gebleken is dat aan deze uitzonderingsbepaling in de praktijk geen behoefte bestaat. Bovendien kan het naast elkaar bestaan in de wet van een «geluidsniveaukaart» en een «geluidsbelastingkaart» verwarring wekken. Daarom is in het wetsvoorstel het derde lid van artikel 74 vervallen. Hetzelfde geldt voor het vierde tot en met het zesde lid, die verdere regels geven over de geluidsniveaukaart.

9.2 Zonebeheer (industrieterreinen)

Wie is belast met het zonebeheer?

De vraag welk bestuursorgaan een zone rond een industrieterrein «beheert», is regelmatig onderwerp van discussie. Daarbij gaat het vooral om de vraag wie gegevens moet bijhouden over de beschikbare geluidruimte, het deel daarvan dat al is uitgegeven en het deel daarvan dat nog

beschikbaar is voor nieuwe inrichtingen of uitbreiding van bestaande inrichtingen. In het wetsvoorstel wordt deze taak in principe gelegd bij burgemeester en wethouders van de gemeente waarin het industrieterrein geheel of in hoofdzaak is gelegen (artikel 163 nieuw). Daarbij hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld.

Het zonebeheer is in eerste instantie bedoeld als instrument om nieuwe bedrijfsactiviteiten op een gezonde industrieterrein goed te kunnen toetsen aan de geldende grenswaarden. Aangezien de gemeenten veelal bevoegd zijn voor het verlenen van de milieuvergunning aan het overgrote deel van de bedrijven op een industrieterrein, ligt het voor de hand dat de gemeenten zorgdragen voor het zonebeheer.

Daar komt bij dat het zonebeheer planmatig kan worden aangepakt. In de praktijk gebeurt dat al, maar artikel 164 (nieuw) zal daar door de introductie van het zonebeheerplan ook een uitdrukkelijke basis voor gaan bieden. Het ligt in de rede dat ook de uitgifte van kavels zal worden afgestemd op het zonebeheerplan. Omdat de gemeenten in de regel uitgever zijn van nog lege gronden op een industrieterrein, is het een voordeel als zij ook het plan opstellen.

Gemeenten zijn (primair) verantwoordelijk voor bestemmingsplannen. Ook in dit kader ligt het voor de hand dat de gemeenten het zonebeheer op zich nemen, omdat bij bestemmingsplannen rond gezonde industrieterreinen het reguleren van lawaai van belang is. Een actueel zonebeheerssysteem biedt de mogelijkheid om akoestische consequenties van bouwplannen snel in beeld te brengen, zonder uitgebreide en vertragende akoestische onderzoeken.

Er doen zich ook situaties voor waarin het meer voor de hand ligt dat het zonebeheer berust bij gedeputeerde staten. Een voorbeeld daarvan zijn de regionale industrieterreinen. Deze industrieterreinen hebben een bovengemeentelijke functie. Het zonebeheer voor deze terreinen wordt in het wetsvoorstel bij gedeputeerde staten gelegd. Zoals zal worden aangegeven in het volgende hoofdstuk van deze memorie van toelichting, zullen gedeputeerde staten ten aanzien van deze industrieterreinen ook de hogere waarden blijven vaststellen.

Bij regionale industrieterreinen wordt gedacht aan bedrijventerreinen met een economische functie die de gemeente of gemeenten waarin het terrein is gevestigd, duidelijk overschrijdt. Gedacht kan worden aan zeehavens en grote regionale industriecomplexen. Op basis van een eerste globale inventarisatie wordt verwacht dat er tussen de 50 en 100 regionale industrieterreinen zijn. Welke industrieterreinen worden aangemerkt als «regionaal» wordt aangegeven in de provinciale milieuverordening.

De mogelijkheid is geopend dat burgemeester en wethouders in overeenstemming met gedeputeerde staten besluiten dat gedeputeerde staten zorgdragen voor het zonebeheer van een of meer niet-regionale industrieterreinen. Welke gevallen hiervoor in aanmerking komen, wordt in het wetsvoorstel aan beide genoemde colleges overgelaten. Te denken valt bijvoorbeeld aan gevallen waarin gedeputeerde staten de betrokken taak thans reeds verrichten.

Voor die situaties waarin zich defensie-inrichtingen bevinden op een industrieterrein, is bepaald dat de Minister van VROM zorg draagt voor het zonebeheer. Deze bepaling is nodig gelet op de gevoelige aard van de informatie met betrekking tot deze defensie-inrichtingen.

In het wetsvoorstel wordt een minimumeis voor het zonebeheer vastgelegd: het beschikbaar doen zijn van voldoende informatie over de geluidruimte binnen de zone. Daarmee wordt niet uitgesloten dat het zonebeheer meer omvat. De verdere invulling van het zonebeheer is echter overgelaten aan de praktijk.

Wel wordt de zonebeheerder door middel van artikel 164 de mogelijkheid geboden om een beheersplan op te stellen. In dat plan kan hij aangeven hoe hij voornemens is de beschikbare geluidruimte te verdelen. Het voordeel voor bedrijven van zo'n plan is vooral dat zij meer duidelijkheid krijgen over de beschikbare geluidruimte. Met artikel 164 wordt aangesloten op een ontwikkeling die in de praktijk al zichtbaar is. In de praktijk komt het al voor dat gebruik wordt gemaakt van een akoestisch inrichtingsplan, waarin de totaal beschikbare geluidruimte wordt verdeeld.

De zonebeheerder heeft voorts de bevoegdheid tot het inwinnen van inlichtingen bij de inrichtingen op het industrieterrein (artikel 165).

9.3 De zeehavennorm

Gebleken is dat er behoefte is aan een beperkte verruiming van de zogenaamde «zeehavennorm». De zeehavennorm heeft betrekking op de nieuwbouw van woningen binnen een bestaande zone rond een industrieterrein met activiteiten die zeehavengebonden zijn en die noodzakelijkerwijs in de open lucht plaatsvinden. Op grond van de zeehavennorm kan voor die nieuwbouw een hogere waarde worden vastgesteld tot 60 dB(A), in afwijking van de hoofdregel die hogere waarden tot 55 dB(A) toelaat. De norm mag alleen worden toegepast als aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Zij is bijvoorbeeld toepasbaar bij een planmatige verdichting van een bestaand woongebied binnen de zone. De verruiming waarin dit wetsvoorstel voorziet, heeft op die voorwaarden betrekking. Door deze verruiming wordt toepassing van de norm ook mogelijk als het gaat om nieuwbouw van woningen binnen de zone, aansluitend aan een bestaand woongebied, mits slechts sprake is van een beperkte uitbreiding van het bestaande woongebied. Directe aanleiding tot deze aanpassing is de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 29 april 2003, zaaknummer 200 201 838/1, LJN-nummer AF8016 (Gusto-terrein). Uit die uitspraak blijkt dat een dergelijke uitbreiding van het bestaande woongebied niet onder de huidige formulering van de zeehavennorm valt. In de praktijk komen zulke uitbreidingen in het kader van de herontwikkeling van met name oude havengebieden echter wel voor. Opgemerkt wordt nog dat de behoefte aan een hogere waarde tot 60 dB(A) in sommige gevallen tijdelijk is, omdat het soms gaat om transitiegebieden, waaruit de industriële activiteiten geleidelijk worden verplaatst naar elders. In die gevallen resteert op termijn een woongebied waar de geluidsbelasting binnen de gewone norm van 55 dB(A) kan blijven.

9.4 Windturbines voor duurzame energie

De mogelijkheden voor de plaatsing van windturbines op industrieterreinen worden met dit wetsvoorstel verruimd. Vanuit milieu-oogpunt is het realiseren van voorzieningen voor windenergie op land van groot gewicht. Een geschikte locatie voor windturbines is doorgaans gelegen op een industrieterrein. Bij plaatsing van windturbines op een industrieterrein doet zich echter het knelpunt voor dat de windturbines weliswaar weinig fysieke ruimte in beslag nemen, maar wel een (te) groot beslag leggen op de geluidruimte die voor het industrieterrein beschikbaar is. Door de geluidsbelasting vanwege windturbines buiten beschouwing te

laten bij het bepalen van de geluidsbelasting vanwege een industrieterrein, wordt dit knelpunt weggenomen. Windturbines krijgen daardoor als het ware hun eigen geluidruimte en «concurreren» in dit opzicht niet meer met andere inrichtingen die zich op het industrieterrein hebben gevestigd of willen vestigen.

Onder de aldus gewijzigde regelgeving zal de geluidruimte van de windturbines, net als nu, worden gereguleerd door de vergunning ingevolge hoofdstuk 8 van de Wet milieubeheer. Aan deze vergunning zullen op dezelfde wijze als thans voorschriften worden verbonden ter beperking van de geluidproductie. Wat voor de windturbines verandert, is dat geen toetsing meer plaatsvindt aan de normering voor de geluidsbelasting binnen en op de grens van de zone rond het industrieterrein.

Een en ander is vastgelegd in het tweede lid van het voorgestelde artikel 1b. Onder een «windturbine welke duurzame energie opwekt» wordt verstaan een productie-installatie om met behulp van wind duurzame electriciteit op te wekken.

10. DE VOORBEREIDING VAN HET WETSVORSTEL

Bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel is op verschillende manieren het oordeel van betrokkenen ingewonnen. Het gaat daarbij om het IPO, de VNG, medewerkers van provincies en gemeenten en verschillende maatschappelijke organisaties zoals VNO-NCW, de Nederlandse Stichting Geluidhinder en de Stichting Natuur en Milieu.

Zo is door middel van een aantal regionale workshops geïnventariseerd welke wensen er in de praktijk leven in de sfeer van het vereenvoudigen en verduidelijken van de Wet geluidhinder. Een aantal van de suggesties is verwerkt in het onderhavige wetsvoorstel. Gedurende het proces is de concepttekst van dit wetsvoorstel ook toegestuurd voor commentaar aan de reeds genoemde betrokkenen. Tijdens de bijeenkomsten van de klankbordgroepen zijn de conceptteksten eveneens doorgesproken.

Gedurende het gehele proces van voorbereiding van het wetsvoorstel speelden de volgende onderwerpen een belangrijke rol:

- de invoering van een Europese geüniformeerde dosismaat voor industrielawaai (zie § 6.2 van deze memorie van toelichting);
- de decentralisatie van de bevoegdheid om hogere waarden vast te stellen;
- het zonebeheer van industrieterreinen.

Het voorstel om de decentralisatie van de bevoegdheid om hogere waarden vast te stellen, werd door het IPO en de VNG onderschreven. Het IPO pleitte daarbij wel voor kwaliteitswaarborgende randvoorwaarden; ook VNO-NCW vraagt daar om. De Nederlandse Stichting Geluidhinder toonde zich geen voorstander van deze decentralisatie. Uiteindelijk is gekozen voor een gedeeltelijke decentralisatie en zijn waarborgen gezocht in de betrokkenheid van de provincies bij de besluitvorming via de ruimtelijke lijn.

Voor wat betreft het zonebeheer was de vraag vooral of de gemeente of de provincie deze taak zou moeten gaan vervullen. In het wetsvoorstel is hiervoor een gewogen tussenoplossing gekozen. De taken van de zonebeheerder zijn gedurende het proces van de totstandkoming van dit wetsvoorstel uitgebreid aan de orde gekomen. Het voorgestelde beheersplan kan mede als een uitvloeisel daarvan worden gezien.

11. UITVOERING EN HANDHAVING

11.1 Bedrijfseffecten en administratieve lasten

Bedrijfseffecten

Bedrijfseffecten treden niet op. Dat geldt ook voor de introductie van de nieuwe dosismaat, aangezien invoering van deze dosismaat voor industrielawaai niet in dit wetsvoorstel is opgenomen. De aanpassing van de saneringsbepalingen voor – onder meer – industrielawaai heeft evenmin bedrijfseffecten, omdat de saneringsoperatie industrielawaai naar verwachting volledig zal zijn afgerond in 2005.

Administratieve lasten

De decentralisatie van het vaststellen van hogere waarden is voor het bedrijfsleven positief, omdat de doorlooptijd van de procedure korter wordt en er derhalve sneller duidelijkheid is omtrent de vast te stellen hogere waarde. Het in beginsel toewijzen van het zonebeheer aan burgemeester en wethouders dan wel gedeputeerde staten heeft geen gevolgen voor het bedrijfsleven, mede omdat de bevoegdheid tot vergunningverlening niet verandert.

Bij het schrappen en verduidelijken van een aantal artikelen zijn er evenmin consequenties voor het lastenniveau te constateren, met name omdat de artikelen waar het hier om gaat niet het industrielawaai betreffen.

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) heeft de Interimwet stad-en-milieubenadering niet geselecteerd voor beoordeling, omdat de toename van de administratieve lasten als gevolg van deze interimwet geschat werd tussen de € 30 000 en € 40 000 per jaar en deze dus niet in aanmerking komt voor een beoordeling. De administratieve lasten als gevolg van de doorwerking van de stad-en-milieubenadering in het onderhavige wetsvoorstel worden eveneens minimaal ingeschat.

11.2 Bestuurslasten

De decentralisatie van het vaststellen van hogere waarden heeft weinig gevolgen voor de bestuurslasten van de gemeenten. Nu ligt het zwaartepunt bij het voorbereiden van het verzoek aan gedeputeerde staten, straks bij het voorbereiden van een besluit van burgemeester en wethouders. Voor de provincies treedt een marginale vermindering van de bestuurslasten op, vanwege het lagere aantal te nemen hogere-waardebesluiten door gedeputeerde staten. Tevens wordt de doorlooptijd korter. De planologische bevoegdheden van gedeputeerde staten blijven onverkort bestaan.

Het expliciet toewijzen aan het zonebeheer aan burgemeester en wethouders dan wel gedeputeerde staten zal per saldo niet meer werk en kosten gaan opleveren. Wel kan ook hier enige verschuiving van bestuurslasten van provincies naar gemeenten optreden. Omdat in de praktijk voor de meest werkbare oplossing kan worden gekozen, zal deze verschuiving naar verwachting gering zijn.

De invoering van de Europees geharmoniseerde dosismaat heeft potentieel zowel incidentele als structurele gevolgen voor gemeenten en provincies. De overstap op de nieuwe dosismaat moet echter niet worden overschat. De nieuwe dosismaat wordt via een eenvoudige formule berekend uit de gemiddelde geluidsniveaus over de dag-, avond- en nachtperiode, parameters die ook ten grondslag liggen aan de huidige dosis-

maat. De benodigde technische aanpassingen zijn derhalve beperkt, wel kan het noodzakelijk zijn om voor wegverkeer avondgegevens te verzamelen.

De bestuurslasten zullen vermoedelijk leiden tot een marginale verschuiving tussen provinciefonds en gemeentefonds. De inschatting die thans wordt gedaan op basis van een in opdracht van VROM verricht onderzoek is dat het om ongeveer € 0,10 minder per inwoner bij het provinciefonds zal gaan en ongeveer € 0,02 meer per inwoner in de gemeenten. Dit betreft de structurele kosten. Er zal ook sprake zijn van incidentele kosten. Daarbij gaat het vooral om opleidingskosten. Bij deze gegevens wordt wel aangetekend dat het om gemiddelde kosten gaat.

11.3 Gevolgen voor milieu, ruimtegebruik en leefomgevingskwaliteit

De hoofddoelstelling van dit wetsvoorstel is om de wet duidelijker en meer werkbaar te maken. Geconstateerd kan worden dat het milieubelang daarbij in beginsel onaangetast blijft. De aanpassing van artikel 100 leidt overigens tot een betere bescherming van nieuwe woningen en woningen bij nieuwe wegen.

Belangrijk in dit verband is ook de impuls die wordt gegeven door de verplichte kadastrale registratie van vastgestelde waarden, omdat daarmee voor een ieder duidelijk wordt welke geluidsbelasting op de geregistreerde woningen is toegestaan. Dit ontbrak tot nu toe.

Van belang vanuit een oogpunt van milieu en leefkwaliteit is evenzeer de betere bescherming van burgers bij de 30-kilometerwegen.

Dit wetsvoorstel heeft in principe geen ruimtelijke effecten. Ook de herzonering van de 30-kilometerwegen leidt niet tot ruimtelijke effecten. Het optredend effect van die herzonering is het handhaven van de maximum snelheid ter plaatse, of het treffen van maatregelen in de sfeer van de isolatie van de gevel van de betrokken woningen. Enig ruimtelijk effect heeft het wetsvoorstel alleen voorzover de introductie van de nieuwe dosismaat (voor wegen en spoorwegen) in een gegeven situatie niet geheel beleidsneutraal zou verlopen.

De decentralisatie van het vaststellen van hogere waarden leidt op gemeentelijk niveau tot het dichterbij elkaar brengen van de hogere-waardeprocedure en de bestemmingsplan-procedure. Daardoor wordt een integrale afweging bevorderd die zal leiden tot een beter ruimtegebruik en een betere leefomgevingskwaliteit.

Daarnaast is het bekorten van de proceduretijd op een aantal punten van bestuurlijk belang. Dit kan immers de snelheid waarmee besluiten ten uitvoer worden gebracht bevorderen.

Dit wetsvoorstel verduidelijkt eveneens de verantwoordelijkheid voor het zonebeheer, opdat niet langer voor burgers en bronbeheerders onhelder is wie als bevoegd gezag terzake kan worden aangesproken.

11.4 Handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid

De handhaafbaarheid van de Wet geluidhinder wordt niet beïnvloed door de decentralisatie van het vaststellen van hogere waarden en de invoering van de Europees geharmoniseerde dosismaat. De te handhaven voorschriften veranderen immers niet. Het expliciet toewijzen van het zonebeheer aan burgemeester en wethouders, gedeputeerde staten dan wel

de Minister van VROM leidt tot een betere informatievoorziening, welke bijdraagt tot een betere handhaving van de zonevoorschriften.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

A

Voor wegverkeerslawaai en spoorweglawaai wordt de nieuwe dosismaat in dit wetsvoorstel ingevoerd. Zoals aangegeven in het algemene deel van deze memorie van toelichting, wordt de schrijfwijze «dB» ingevoerd en wordt de getalswaarde van de betrokken geluidnormen daarbij met 2 verlaagd. Duidelijkheidshalve is deze aanpassing aangegeven in een tabel, voor zover het bepalingen (artikelen of artikelleden) betreft waarin uitsluitend sprake is van een aanpassing van de schrijfwijze en de getalswaarde.

B

Titel hoofdstuk I

Omdat hoofdstuk I als gevolg van dit wetsvoorstel niet meer beperkt is tot definities, is de titel van hoofdstuk I gewijzigd in «Algemeen».

Artikel 1

Structuur en reikwijdte van artikel 1

Ten behoeve van een gemakkelijke vindbaarheid worden de definities alfabetisch geordend. Bepalingen die de reikwijdte regelen van bepaalde begrippen, zijn opgenomen in de artikelen 1a en 1b. De artikelen 1 tot en met 1b gelden ook voor bepalingen die op de Wet geluidhinder berusten (algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen).

Een aantal definities heeft zijn plaats behouden in het hoofdstuk waarin de betrokken begrippen voorkomen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de definities van begrippen die alleen betrekking hebben op situaties waarop de Tracéwet van toepassing is (artikel 87b en 106).

Andere geluidsgevoelige gebouwen, geluidsgevoelige terreinen

Voor de toelichting op deze begrippen wordt verwezen naar § 8.1 van deze memorie van toelichting.

Buitenstedelijk gebied

Onder het «buitenstedelijk gebied» valt – voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII van de Wet geluidhinder – ook het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Door een aanpassing van de definitie wordt verduidelijkt dat dit alleen geldt voor wat betreft de (normering van) de autoweg of autosnelweg. De zone van een gemeentelijke weg die binnen de bebouwde kom is gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg, behoort dus niet tot het buitenstedelijk gebied, met de bijbehorende (lagere) maximale ontheffingswaarden.

Equivalent geluidsniveau

De clausule «in dB(A)» is vervallen, omdat dit begrip ook van belang is voor de L_{den} .

Geluidsbelasting in dB(A) vanwege een industrieterrein

Het wetsvoorstel brengt geen verandering in de dosismaat voor industrielawaai. Het begrip «geluidsbelasting vanwege een industrieterrein» is daarom gehandhaafd, onder toevoeging van de clausule «in dB(A)» om aan te geven dat het begrip betrekking heeft op de huidige dosismaat en niet op de L_{den} .

In de huidige wet heeft het begrip «geluidsbelasting vanwege een industrieterrein» betrekking op de geluidsbelasting die wordt veroorzaakt door de gezamenlijke inrichtingen en toestellen aanwezig op een industrieterrein, daaronder niet begrepen het geluid van motorvoertuigen op de openbare weg. Ingevolge het wetsvoorstel worden de toestellen uit de omschrijving geschrapt. Als gevolg daarvan kan ook de uitzondering voor motorvoertuigen op de openbare weg vervallen. Motorvoertuigen zijn namelijk een categorie toestellen in de zin van de Wet geluidhinder. Door deze aanpassing wordt de begripsomschrijving eenvoudiger. Inhoudelijk zijn de gevolgen gering, omdat (afgezien van motorvoertuigen) de meeste toestellen op een industrieterrein zich bevinden binnen een inrichting, en de geluidsbelasting ervan daardoor deel uitmaakt van de geluidsbelasting vanwege de gezamenlijke inrichtingen. Met het vervallen van de toestellen uit de omschrijving komt tevens het woord «aanwezig» te vervallen.

Geluidsbelasting in dB(A) vanwege een spoorweg, geluidsbelasting in dB(A) vanwege een weg, geluidsniveau in dB(A)

Deze definities met betrekking tot de oude dosismaat zijn gehandhaafd, omdat zij in bepaalde (historische) situaties een rol blijven spelen. Wel is steeds «in dB(A)» ingevoegd, ter onderscheiding van de definities inzake de nieuwe dosismaat. Door deze toevoeging is het niet langer nodig om te bepalen dat de omschrijving van «geluidsbelasting vanwege een weg» niet geldt voor hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder. Het derde lid van artikel 1, zoals dat is komen te luiden als gevolg van de wet tot implementatie van de Europese richtlijn omgevingslawaai, kan derhalve vervallen.

Geluidsgevoelige ruimte

Onder een «geluidsgevoelige ruimte» valt ook een keuken van 11 m² of meer, omdat een keuken van deze omvang geschikt is voor de inrichting van een eethoek.

Gevel

Op het begrip «(dove) gevel» is al ingegaan in § 8.2 van deze memorie van toelichting.

Hoofdspoorweg

Dit begrip is verplaatst van artikel 115 naar artikel 1. Artikel 115 is in de Wet geluidhinder ingevoegd door het meergenoemde wetsvoorstel tot implementatie van de richtlijn omgevingslawaai.

Industrieterrein

De definitie van «industrieterrein» is aangepast. Een inhoudelijke verandering is daarmee niet beoogd. De voornaamste verandering is dat de omschrijving die in de huidige wettekst is opgenomen in artikel 41, is verwerkt in de definitie. De aanwijzing van categorieën van inrichtingen die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, komt daarmee

te berusten op artikel 1 van de Wet geluidhinder. De aanwijzing van deze categorieën van inrichtingen is opgenomen in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer.

Inrichting

Ter verduidelijking is een definitie opgenomen van het begrip «inrichting». Verwezen wordt naar het derde lid van artikel 1.1 van de Wet milieubeheer. Onder het begrip «inrichting» vallen derhalve alle categorieën van inrichtingen die zijn aangewezen in het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer.

Reconstructie van een weg

De aanpassing van de definitie van dit begrip is al toegelicht in § 7.1 van deze memorie van toelichting.

Stedelijk gebied

Dit begrip is aangepast op overeenkomstige wijze als het begrip «buitenstedelijk gebied». Verwezen wordt naar de toelichting op laatstgenoemd begrip.

Wijziging van een spoorweg

Dit begrip is al toegelicht in § 8.3 van deze memorie van toelichting.

Vervallen definities

In artikel 1 vervallen de begrippen «trillingen», «trillinghinder» en het op trillingen en trillinghinder betrekking hebbende laatste lid van het artikel. Ook vervalt het begrip «geluidsniveaukaart». In § 8.4 respectievelijk § 9.1 van deze memorie van toelichting is van deze aanpassingen al gewag gemaakt. Voorts vervalt het begrip «geluidsapparaat». Een geluidsapparaat is een soort toestel, bijvoorbeeld een geluidsinstallatie voor het geven van elektrisch versterkte muziekuitsvoeringen in de open lucht. Op grond van hoofdstuk II van de Wet geluidhinder kunnen daaromtrent regels worden gesteld. Ten aanzien van geluidsapparaten is van die mogelijkheid echter geen gebruik gemaakt. Hoofdstuk II is wel benut voor regels omtrent andere soorten toestellen, zoals motorvoertuigen. Het begrip «bromfiets» is vervallen omdat het in de Wet geluidhinder verder niet voorkomt.

Artikel 1a

In de huidige Wet geluidhinder is deze bepaling opgenomen als het tweede lid van artikel 1.

Artikel 1b

Eerste lid

In de huidige Wet geluidhinder is een bijzondere bepaling opgenomen inzake de etmaal-waarde van de geluidsbelasting, vanwege een industrie-terrein of een weg, van de gevel van bepaalde scholen en andere gebouwen (artikel 1, tweede lid). Bij het bepalen van die waarde kunnen de avondwaarde en de nachtwaarde buiten beschouwing worden gelaten voor zover genoemde gebouwen in de betrokken periode niet als zodanig worden gebruikt. Deze bepaling is nu opgenomen als het eerste lid van

artikel 1b. De bepaling geldt zowel voor de geluidsbelasting L_{den} als voor de geluidsbelasting in dB(A).

Tweede lid

Dit lid is al toegelicht in § 9.4 van deze memorie van toelichting.

Derde lid

Naast het bepalen van de geluidsbelasting L_{den} speelt de vraag of de geluidsbelasting L_{night} in de betrokken situaties van toepassing is. In het derde lid wordt deze vraag ontkennend beantwoord. Deze vraag speelt alleen voor hoofdstuk IX van de wet, omdat de geluidsbelasting L_{night} voor de andere hoofdstukken van de Wet geluidhinder vooralsnog niet wordt ingevoerd.

Vierde lid

Verwezen wordt naar de toelichting op het begrip «wijziging van een spoorweg» (§ 8.3).

Vijfde lid

Op het begrip «(dove) gevel» is al ingegaan in § 8.2 van deze memorie van toelichting.

Zesde lid

Verwezen wordt naar § 7.1 van deze memorie van toelichting.

Artikel 1c

Voor een toelichting op dit artikel wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van deze memorie van toelichting.

C

Hoofdstuk V (Industrielawaai)

Het onderscheid tussen nieuwe en bestaande situaties wordt in dit wetsvoorstel aangepast. Zie de toelichting bij artikel 52. Voorts wordt gestreefd naar gelijke bepalingen voor nieuwe en bestaande situaties. Volstrekt gelijke regelgeving is evenwel onbereikbaar omdat voor bestaande situaties deels andere normen gelden. In het kader van dit wetsvoorstel wordt aan de normering niet getornd. Ten slotte is de nummering van de artikelen veranderd. De transponeringstabel bij deze memorie van toelichting biedt daar inzicht in.

Artikel 40

Dit artikel bevat de verplichting om een zone vast te stellen rond een industrieterrein. De term «industrieterrein» moet hier worden verstaan in de specifieke betekenis die artikel 1 van de Wet geluidhinder daaraan toekent. Er is een industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder, als aan het betrokken terrein een planologische bestemming is gegeven die de vestiging toelaat van bepaalde categorieën van inrichtingen (voorheen wel aangeduid als A-inrichtingen). Er is dus een industrieterrein zodra een dergelijke bestemming aan het terrein is gegeven. Of het terrein al daadwerkelijk voor bedrijfsvestiging is ingericht en of er daadwerkelijk een of meer «A-inrichtingen» zijn gevestigd, is in dit verband dus niet relevant.

Dit betekent dat de verplichting tot het vaststellen van een zone er is, zodra de bedoelde bestemming aan het terrein wordt gegeven. Welke categorieën van inrichtingen het betreft, is aangegeven in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer.

Het vaststellen van de zone wordt uitdrukkelijk gekoppeld aan het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan. Nu alle bestaande industrieterreinen door vaststelling van een zone of van rechtswege van een zone zijn voorzien, wordt het aparte zonebesluit geschrapt.

Artikel 41

De wijziging of opheffing van een zone kan alleen geschieden in het kader van het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan. Tot dusverre is dat ook al zo voor zones die in een bestemmingsplan zijn opgenomen (het huidige artikel 42).

Het tweede lid van het voorgestelde artikel bepaalt dat een wijziging van een zone er niet toe mag leiden dat woningen met een hogere geluidsbelasting dan 50 dB(A) buiten de zone komen te vallen. In de geldende Wet geluidhinder is een overeenkomstige bepaling opgenomen (het tweede lid van artikel 42). Een verschil is evenwel dat de huidige bepaling ook betrekking heeft op het opheffen van een zone. Daardoor kan de zone soms niet worden opgeheven, ook al zijn ter plaatse geen «A-inrichtingen» meer toegelaten, en er dus geen sprake meer is van een industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder. Een dergelijke situatie doet zich voor als inrichtingen die geen A-inrichting zijn een geluidsbelasting veroorzaken van meer dan 50 dB(A). Deze consequentie past niet in de systematiek van de Wet geluidhinder. Daarom zijn de woorden «of opheffing» in het tweede lid van het nieuwe artikel 41 niet meer opgenomen.

Zoals in het eerste lid ten overvloede is aangegeven, is het opheffen van een zone alleen mogelijk als het betrokken terrein niet langer een industrieterrein is in de zin van de Wet geluidhinder. Rond een industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder is een zone immers verplicht. Een terrein is niet langer een industrieterrein als het bestemmingsplan niet langer de aanwezigheid van A-inrichtingen toelaat. Het is echter denkbaar dat een of meer bestaande A-inrichtingen na een dergelijke bestemmingswijziging nog een aantal jaren aanwezig blijven op het terrein. Daarom is in het derde lid bepaald dat de zone voortbestaat zolang dat het geval is. Dat wil zeggen dat alle regels inzake industrieterreinen onverkort van toepassing blijven.

Artikel 42

Dit artikel verplicht tot het uitvoeren van een akoestisch onderzoek voordat een zone wordt vastgesteld of gewijzigd. In § 8.5 is al ingegaan op de inhoud van het akoestisch onderzoek.

Artikel 45

Op grond van dit artikel kunnen hogere waarden worden vastgesteld tot de in het artikel genoemde maximale grenswaarde. In de huidige wet is dit artikel 47. Een groot deel van het huidige artikel 47 komt met dit wetsvoorstel te vervallen in verband met de introductie van het nieuwe hoofdstuk VIIIA. Het lid van het huidige artikel 47 dat is gerelateerd aan het tweede lid, onder b, van het huidige artikel 52, vervalt op dezelfde gronden als laatstgenoemd lid (zie de toelichting op artikel 48).

Artikel 46

Dit artikel heeft betrekking op het vaststellen van een hogere waarde bij wijziging van een zone. Het artikel komt grotendeels overeen met het huidige artikel 48. De woorden «of bij herziening van een bestemmingsplan» zijn niet langer opgenomen, omdat artikel 48 (nieuw) daarop al betrekking heeft. Verder is duidelijker tot uitdrukking gebracht dat het ook kan gaan om het verkleinen van een zone. Daartoe is de tekst gesplitst in twee leden. In het eerste lid wordt gesproken over het «wijzigen» van de desbetreffende waarde, en niet meer over het «verhogen» daarvan. De maximale grenswaarde in geval van een verhoging wordt opgenomen in een nieuw tweede lid.

Het tweede lid van het huidige artikel 48 is in artikel 46 (nieuw) niet opgenomen. Dit lid verwijst naar onderdelen van het huidige artikel 47, die in de opvolger daarvan (artikel 45 nieuw) niet terugkeren. Verwezen wordt naar de toelichting op artikel 45 (nieuw).

Artikel 48

Dit artikel komt grotendeels overeen met het huidige artikel 52. Het huidige tweede lid, onder b, van artikel 52 heeft betrekking op het geval dat de raad een bestemmingsplan vaststelt of herziet in afwijking van het ontwerp, als gevolg waarvan door gedeputeerde staten hogere-waardebesluiten moeten worden genomen. Genoemd lid biedt de mogelijkheid om het bestemmingsplan vast te stellen vooruitlopend op de besluitvorming van gedeputeerde staten. Hiermee kan worden voorkomen dat het raadsbesluit moet wachten totdat opnieuw een hogere-waardeprocedure bij gedeputeerde staten is doorlopen. Aan deze bepaling bestaat geen behoefte meer in de gevallen waarin burgemeester en wethouders de hogere waarden gaan vaststellen. De raad kan zijn besluit voortaan aanhouden totdat burgemeester en wethouders hun hogere-waardebesluit hebben herzien. De bepaling behoudt haar betekenis voor de gevallen waarin gedeputeerde staten de hogere waarden blijven vaststellen, en is daarom gehandhaafd.

Het derde lid van het huidige artikel 52 is in artikel 48 (nieuw) niet meer opgenomen. Ingevolge dit lid nemen gedeputeerde staten bij een beslissing omtrent goedkeuring van een bestemmingsplan of een herziening daarvan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting ingevolge de Wet geluidhinder in acht. Inmiddels biedt artikel 28 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening hiervoor voldoende basis.

Artikelen 50 en 51

De artikelen bieden een bijzondere geluidsnorm voor zeehavengebonden activiteiten en vervangende nieuwbouw. De huidige Wet geluidhinder kent dergelijke bepalingen voor nieuwe situaties niet. Wel kent de huidige wet deze bepalingen voor bestaande situaties (het vierde en vijfde lid van het huidige artikel 67). Uitbreiding tot nieuwe situaties is geschied vanuit het streven naar uniforme regels voor nieuwe en bestaande situaties.

Vervallen artikel

Het huidige artikel 51 biedt de mogelijkheid om de gelding van een hogere waarde aan voorwaarden te binden. In de praktijk is van deze mogelijkheid niet of nauwelijks gebruik gemaakt. Het is daarom in dit wetsvoorstel geschrapt.

Afdeling 2 Bestaande geluidszones

Hoofdstuk V van de Wet geluidhinder bevat een aantal bepalingen over de eerste vaststelling van geluidszones rond bestaande industrieterreinen na het tot stand komen van de Wet geluidhinder in 1979. Per 1 juli 1993 bevindt zich rond bestaande industrieterreinen waarvoor op dat tijdstip nog geen zone was vastgesteld van rechtswege een zone. Dat betekent dat de artikelen 53 tot en met 60, die zien op de eerste zonevaststelling van geluidszones rond bestaande industrieterreinen, sinds die datum zijn uitgewerkt. De bepalingen worden daarom in het wetsvoorstel geschrapt. De artikelen die zien op de gevolgen van de vaststelling van geluidszones, de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in zones en de gevolgen van de zonevaststelling zijn wel gehandhaafd maar herschreven zodat zij beter aansluiten bij de redactie van artikelen van afdeling 1 van hoofdstuk V. Waar mogelijk is in afdeling 2 verwezen naar artikelen van afdeling 1.

Artikel 52

Artikel 52 bevat een definitie die alleen van toepassing is op afdeling 2 van hoofdstuk V. In het artikel wordt het begrip «bestaande zone» omschreven. Het betreft een zone rond een op het moment van inwerkingtreding van het voorliggende wetsvoorstel bestaand industrieterrein. De term «bestaand» moet hier worden opgevat in juridische zin: een industrieterrein bestaat indien aan het betrokken terrein een planologische bestemming is gegeven die de vestiging toelaat van bepaalde categorieën van inrichtingen. Omdat op grond van het huidige artikel 59 van rechtswege een zone aanwezig is rond terreinen waaromheen niet tijdig een zone is vastgesteld, zijn alle bestaande industrieterreinen voorzien van een zone.

Een bestaand industrieterrein kan bijvoorbeeld door uitbreiding verandering ondergaan. Ook kan een bestaande zone worden gewijzigd. In dat geval blijft het een «bestaand industrieterrein» c.q. een «bestaande zone».

Artikel 53

In dit artikel wordt in het eerste lid geregeld dat buiten een bestaande zone de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan. Dit artikellid is inhoudelijk gelijk aan het huidige artikel 53, eerste lid, en het huidige artikel 59, eerste lid. Op grond van artikel 53, tweede lid, blijven de bij inwerkingtreding van dit wetsvoorstel geldende ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen voor woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen gelden. Het kan daarbij gaan om zowel de van rechtswege toepasselijke voorkeursgrenswaarde als om een vastgestelde hogere waarde.

Artikel 54

Een bestaande zone kan net als een zone die met toepassing van afdeling 1 is vastgesteld worden gewijzigd of opgeheven. De artikelen 41 tot en met 43 en 47 zijn daarom van overeenkomstige toepassing.

Artikel 55

Dit artikel komt overeen met het huidige artikel 67, eerste en tweede lid. De tekst van artikel 55 sluit zoveel mogelijk aan bij de tekst van artikel 46.

Artikel 56

Artikel 56 komt overeen met het huidige artikel 68, vierde lid. Het regelt dat bij wijziging van een bestaande zone of bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan voor andere geluidsgevoelige gebouwen alsmede geluidsgevoelige terreinen gelegen op gronden die tot de zone behoren hogere waarden kunnen worden vastgesteld. De tekst van dit artikel is zoveel mogelijk in overeenstemming gebracht met de tekst van artikel 55 dat hetzelfde regelt voor woningen.

Artikel 57

Het eerste, tweede en vierde lid van het huidige artikel 69 komen overeen met artikel 57. Anders dan in het huidige artikel 69, eerste lid, is in artikel 57, eerste lid, duidelijker onderscheid gemaakt tussen de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein aan de gevel van woningen (onderdeel a) en aan de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen en aan de grens van geluidsgevoelige terreinen (onderdeel b). Het betreft echter geen inhoudelijke wijziging.

Artikel 58

Het huidige artikel 69a is nu opgenomen in artikel 58.

Artikel 59

Artikel 59 vormt de voortzetting van het derde lid van het huidige artikel 67. Artikel 59 heeft betrekking op niet geprojecteerde nieuwbouw binnen een bestaande zone. Naast een volzin over woningen is in artikel 59 ook een volzin opgenomen op grond waarvan geluidsnormen worden gegeven inzake andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen binnen de zone rond een industrieterrein.

Artikelen 60 en 61

De artikelen 60 en 61 vormen de voortzetting van respectievelijk het vierde en vijfde lid van het huidige artikel 67. Artikel 60 heeft ten opzichte van de huidige wettekst een wijziging ondergaan, die reeds is toegelicht in § 9.3 van deze memorie van toelichting (de zeehavennorm).

Artikelen 62 en 63

Voor de toelichting op deze artikelen wordt verwezen naar hoofdstuk 5 van deze memorie van toelichting.

Artikel 64

Dit artikel komt in de plaats van het huidige artikel 68, derde lid.

D

Artikel 74

Met het oog op het bouwen boven wegen en onder (verhoogde) wegen wordt het eerste lid van artikel 74 gewijzigd. Ingevolge die wijziging loopt de zone vanuit de as van de weg. Volledigheidshalve is voorts in een nieuw vierde lid bepaald dat de zone ook boven en onder de weg is gelegen. Woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen boven en onder de weg genieten daardoor dezelfde bescherming als woningen binnen de zone naast de weg. In de praktijk pleegt die bescherming overi-

gens al te worden geboden, ook al leidde de wettekst soms tot discussie. De bescherming die de zone boven de weg biedt, geldt ongeacht de bouwhoogte.

Uit artikel 74 zijn de bepalingen geschrapt inzake de 30-kilometerwegen (tweede lid, onder b) en inzake de geluidsniveaukaart (derde tot en met zesde lid). Daarop is al ingegaan in § 9.1 van deze memorie van toelichting.

E

Artikel 75

Het huidige eerste lid van dit artikel biedt de mogelijkheid om bij amvb omtrent de breedte van de zone voor bijzondere gevallen afwijkende regels te stellen. De bepaling is bedoeld voor gesloten-tunnelsituaties en dergelijke. In de praktijk ontbreekt echter de behoefte aan een dergelijke amvb. Omdat de geluidsbelasting vanwege de weg langs een gesloten tunnel de voorkeursgrenswaarde niet overschrijdt, heeft de formele aanwezigheid van een zone geen gevolgen. Het lid is daarom geschrapt. Akoestisch onderzoek is wel vereist, maar kan zeer beperkt blijven.

Het huidige tweede lid biedt de basis voor ministeriële regels voor het bepalen van de grenslijn aan weerszijden van de weg, waar de zone begint. Het huidige derde lid biedt de basis voor ministeriële regels voor het bepalen van de aansluiting van zonedelen met een verschillende breedte. Ter uitvoering van beide leden is een zeer beknopte ministeriële regeling vastgesteld, de Regeling bepaling geluidszones langs wegen. De inhoud van de desbetreffende ministeriële regels wordt door middel van dit wetsvoorstel opgenomen in artikel 75 zelf (eerste en tweede lid). De Regeling bepaling geluidszones langs wegen verliest door deze aanpassingen haar grondslag in de wet en komt daardoor te vervallen.

Aan artikel 75 is voorts een derde lid toegevoegd. Daarin is geregeld dat een zone aan de uiteinden van een weg nog over een zekere afstand doorloopt. Dat is vooral van belang om woningen in het verlengde van de weg afdoende bescherming te bieden. Zij vallen als gevolg van het nieuwe derde lid namelijk nog binnen de zone van de weg. Het gaat met name om T-kruisingen.

F

Artikel 76

Voor een toelichting op het vervallen van het derde lid, wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 48.

G

Artikel 76a

Artikel 76a betreft de toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het tweede lid komt te vervallen. Zie daarvoor de toelichting bij artikel 48.

H

Artikel 77

Voor een toelichting op de aanpassing van dit artikel (eerste en tweede lid) wordt verwezen naar § 8.5 van deze memorie van toelichting. Het voorgestelde derde lid is toegelicht in § 7.1.

I

Artikel 79

Voor het vervallen van het woord «onherroepelijk» wordt verwezen naar § 7.3 van deze memorie van toelichting.

J

Artikel 81

De beslistermijn wordt met drie maanden verkort. De procedure voor de aanleg van een weg buiten toepassing van de bestemmingsplan-procedure wordt daardoor versneld. Mede omdat de besluitvorming ingevolge de Wet dualisering gemeentelijke medebewindsbevoegdheden zal overgaan van de gemeenteraad naar burgemeester en wethouders, is deze verkorting van de doorlooptijd realiseerbaar.

K

Artikel 82

In het eerste lid is een verwijzing naar artikel 100 toegevoegd, omdat ook op grond van artikel 100 (tweede en derde lid) hogere waarden toelaatbaar kunnen zijn. Hiermee wordt een omissie in de wet hersteld. Het tweede lid wordt dwingend geformuleerd in plaats van facultatief. De reden daarvoor is reeds aangegeven in § 8.1 van deze memorie van toelichting.

L

Het huidige artikel 82a wordt geschrapt. Het betreft het vaststellen van een generieke hogere waarde voor het stedelijk gebied van een gemeente of een gedeelte van het stedelijk gebied. Het artikel is bedoeld voor gevallen waarin een geluidsniveaukaart is vastgesteld. Nu de geluidsniveaukaart uit de Wet geluidhinder wordt geschrapt (artikel 74), kan ook artikel 82a vervallen.

M

Artikel 83

Op grond van het gewijzigde artikel 83 kunnen hogere waarden worden vastgesteld tot de in het artikel genoemde maximale grenswaarde. De procedurele elementen uit het huidige artikel zijn opgegaan in afdeling 1 van het nieuwe hoofdstuk VIIIA. In het vierde lid wordt duidelijkheidshalve rechtstreeks de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting genoemd (58 dB). Inhoudelijk is dat – net als in de huidige tekst van het vierde lid – maximaal 5 dB boven de in het eerste lid genoemde waarde (53 dB).

O

Artikelen 86 en 87

Het huidige artikel 86 betreft de mogelijkheid om de gelding van een hogere waarde aan voorwaarden te binden. In de praktijk is van deze mogelijkheid niet of nauwelijks gebruik gemaakt. Het artikel wordt daarom geschrapt. Het huidige artikel 87 behelst procedurele bepalingen inzake

een besluit tot vaststelling van een hogere waarde. Nu het nieuwe hoofdstuk VIII A in dit onderwerp voorziet, vervalt artikel 87.

P

Artikel 87b

De definities van «aanpassing van een weg» en «aanpassing van een spoorweg» zijn gewijzigd conform de wijziging van de definities van «reconstructie van een weg» en «wijziging van een spoorweg».

Q

Artikel 87c

Artikel 110a is niet van toepassing op tracésituaties, omdat de hogere waarden in die situaties worden vastgesteld in het tracébesluit.

R

Artikel 87f

De toevoegingen in het tweede lid maken duidelijk dat de bepaling ook van toepassing is in gevallen waarin een hogere waarde is vastgesteld op grond van een andere wet dan de Wet geluidhinder en geven aan dat de toepasselijke voorkeursgrenswaarde in alle gevallen toelaatbaar blijft. Dit spoort met het gewijzigde artikel 100. Het nieuwe derde lid behelst een overeenkomstige aanpassing als artikel 100.

Het vierde lid (nieuw) is aangepast in die zin dat een verhoging ook meer dan 5 dB mag zijn. Dat stemt overeen met artikel 100a, eerste lid, onder a, en ontbreekt ten onrechte in de huidige wet. Het vijfde lid (nieuw) heeft betrekking op Stad en Milieu.

S

Artikel 87g

De toevoegingen in het tweede lid maken duidelijk dat de bepaling ook van toepassing is in gevallen waarin een hogere waarde is vastgesteld op grond van een andere wet dan de Wet geluidhinder en geven aan dat de toepasselijke voorkeursgrenswaarde in alle gevallen toelaatbaar blijft. Het vierde lid is op overeenkomstige wijze aangepast als het vierde lid (nieuw) van artikel 87f. Tevens is in het nieuwe zesde lid de doorwerking van een saneringswaarde gewaarborgd. Deze waarborg ontbreekt ten onrechte in de huidige tekst van artikel 87g.

T

Artikel 87h

De toevoegingen in het tweede lid maken duidelijk dat de bepaling ook van toepassing is in gevallen waarin een hogere waarde is vastgesteld op grond van een andere wet dan de Wet geluidhinder en geven aan dat de toepasselijke voorkeursgrenswaarde in alle gevallen toelaatbaar blijft. In het derde lid wordt de doorwerking van een stad-en-milieuwaarde gewaarborgd.

U

Artikel 87i

De toevoeging in het tweede lid geeft aan dat de toepasselijke voorkeursgrenswaarde in alle gevallen toelaatbaar blijft. In het vierde lid wordt de doorwerking van een saneringswaarde gewaarborgd. Deze waarborg ontbreekt ten onrechte in de huidige tekst van artikel 87i.

V

Artikel 87j

Dit nieuwe artikel regelt welke procedure van toepassing is op het vaststellen van een saneringsprogramma. Tot dusverre bepaalt de Wet geluidhinder daaromtrent niets.

W, X en Y

Artikelen 88, 89 en 90

Deze artikelen zijn al toegelicht in hoofdstuk 5 van deze memorie van toelichting. In het tweede lid van artikel 89 zijn ook regels krachtens amvb mogelijk gemaakt. Daardoor kan bij ministeriële regeling een formulier worden vastgesteld dat moet worden gebruikt bij het indienen van een saneringsprogramma.

Z tot en met EE

Artikelen 98 tot en met 100b

Voor de toelichting op deze artikelen wordt verwezen naar hoofdstuk 7 van deze memorie van toelichting. De aanpassing van artikel 99, toegelicht in § 7.4 van deze memorie van toelichting, heeft geleid tot een verplaatsing van artikel 99 naar het begin van de afdeling over reconstructies. Het artikel heeft daar het nummer 98 gekregen. Door de toevoeging van de woorden «of is gedaan» in artikel 98 (nieuw) geldt de betrokken bevoegdheid van de minister ook voor eerder gemelde gevallen. Voorts wordt de doorwerking van eerder vastgestelde hogere waarden in het eerste lid van artikel 100a gewaarborgd (onderdeel c nieuw). Naar zijn aard heeft het huidige tweede lid van artikel 100a alleen betrekking op onderdeel a van het eerste lid. De verwijzing in het tweede lid van artikel 100a wordt daaraan aangepast. Het derde lid van artikel 100a vervalt omdat de artikelen 86 en 87 vervallen.

FF

De huidige afdeling 5 van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder vervalt, omdat het huidige artikel 102 opgaat in de nieuwe uniforme bepalingen inzake reken- en meetvoorschriften (artikel 110d en 110e), en het huidige artikel 103 in het wetsvoorstel is opgenomen als artikel 110g.

KK

Artikel 105a

Artikel 110a is niet van toepassing op tracésituaties, omdat de hogere waarden in die situaties worden vastgesteld in het tracébesluit.

LL

Artikel 106

Verwezen wordt naar de toelichting op artikel 87b.

MM

Artikel 106e

De toevoegingen in het tweede lid maken duidelijk dat de bepaling ook van toepassing is in gevallen waarin een hogere waarde is vastgesteld op grond van een andere wet dan de Wet geluidhinder en geven aan dat de toepasselijke voorkeursgrenswaarde in alle gevallen toelaatbaar blijft. In het derde lid wordt de doorwerking van een stad-en-milieuwaarde gewaarborgd.

NN

Artikel 106f

De toevoeging in het tweede lid geeft aan dat de toepasselijke voorkeursgrenswaarde in alle gevallen toelaatbaar blijft. In het vierde lid wordt de doorwerking van een saneringswaarde gewaarborgd. Deze waarborg ontbreekt ten onrechte in de huidige tekst van artikel 106f.

OO

Artikel 106g

De toevoegingen in het tweede lid maken duidelijk dat de bepaling ook van toepassing is in gevallen waarin een hogere waarde is vastgesteld op grond van een andere wet dan de Wet geluidhinder en geven aan dat de toepasselijke voorkeursgrenswaarde in alle gevallen toelaatbaar blijft. Het nieuwe derde lid behelst een overeenkomstige aanpassing als artikel 100. Het vierde lid (nieuw) is aangepast in die zin dat een verhoging ook meer dan 5 dB mag zijn. Dat stemt overeen met artikel 100a, eerste lid onder a, en ontbreekt ten onrechte in de huidige wet. Het vijfde lid (nieuw) heeft betrekking op Stad en Milieu.

PP

Artikel 106h

De toevoegingen in het tweede lid maken duidelijk dat de bepaling ook van toepassing is in gevallen waarin een hogere waarde is vastgesteld op grond van een andere wet dan de Wet geluidhinder en geven aan dat de toepasselijke voorkeursgrenswaarde in alle gevallen toelaatbaar blijft. Het vierde lid (nieuw) is aangepast in die zin dat een verhoging ook meer dan 5 dB mag zijn. Dat stemt overeen met artikel 100a, eerste lid, onder a, en ontbreekt ten onrechte in de huidige wet. Tevens is in het nieuwe zesde lid de doorwerking van een saneringswaarde gewaarborgd.

QQ

Artikel 107

Het artikel is meer sluitend geformuleerd. Het biedt de basis voor voorschriften voor situaties waarin geen toepassing ten aanzien van een spoorweg is gegeven aan hoofdstuk VI, afdeling 2A en hoofdstuk VII, afdeling 2.

SS

Artikel 110a

De in het nieuwe artikel 110a vastgelegde verdeling van de bevoegdheden (eerste, tweede en zevende lid) is al toegelicht in § 3.2 van deze memorie van toelichting. Het eerste en tweede lid hebben betrekking op alle hogere waarden die worden vastgesteld door burgemeester en wethouders met toepassing van het bepaalde bij of krachtens de Wet geluidhinder. Het zevende lid geeft aan in welke gevallen gedeputeerde staten bevoegd zijn. Het artikel heeft geen betrekking op besluiten ingevolge de Tracéwet (artikel 87c en artikel 105a).

Het derde en vierde lid zijn ontleend aan de bestaande Wet geluidhinder. In het vijfde lid van artikel 110a zijn de criteria voor het vaststellen van een hogere waarde opgenomen. De opsomming van de aspecten die een rol spelen, verschilt in de huidige regels licht voor industrieterreinen, wegen en spoorwegen. In het derde lid van artikel 110a zijn nu alle aspecten genoemd die thans in de diverse regels voorkomen. Het zesde lid is ontleend aan ondermeer artikel 2a, vierde lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen. Vergelijkbare bepalingen zijn thans ook opgenomen in de amvb's voor wegen en industrieterreinen.

Artikel 110b

Indien twee gemeenten zijn betrokken bij het vaststellen van een hogere waarde, geldt ingevolge dit artikel een overlegverplichting. Hetzelfde geldt in geval van de betrokkenheid van twee provincies.

Artikel 110c

Met enkele afwijkingen wordt afdeling 3.4 (nieuw) van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard op het voorbereiden van een hogere-waardebesluit. De afwijkingen hebben tot doel om de voorbereiding van het hogere-waardebesluit zoveel mogelijk parallel te kunnen laten lopen aan de voorbereiding van – onder meer – het bestemmingsplan. In de praktijk zal de procedure voor het hogere-waardebesluit vaak worden gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure.

Een beslistermijn is niet opgenomen. In veel gevallen wordt een hogere waarde vastgesteld in relatie tot het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan. Alsdan moet de hogere waarde in elk geval zijn vastgesteld voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Dit vloeit voort uit de verplichting om bij het vaststellen van het bestemmingsplan de hogere waarden in acht te nemen. De huidige bepalingen inzake de van rechtswege inwilliging van het verzoek om een hogere waarde bij termijnoverschrijding (artikel 47, vijfde lid, en artikel 87, vierde lid) komen in het wetsvoorstel niet voor. Deze bepalingen stroken niet met de afweging die het bevoegd gezag ingevolge de wet dient te maken.

Op grond van het derde lid kunnen bij amvb nadere regels worden gesteld over de gegevens die moeten worden overgelegd bij een verzoek om vaststelling van een hogere waarde, en over de voorbereiding van een besluit omtrent het vaststellen van een hogere waarde. Ten aanzien van het voorbereiden van een dergelijk besluit kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een verplichting tot het uitvoeren van akoestisch onderzoek.

Artikelen 110d en 110e

De artikelen 110d en 100e bieden een uniforme basis voor het vaststellen van reken- en meetvoorschriften. De huidige artikelen 73 en 102 van de Wet geluidhinder komen te vervallen.

Artikel 110f

Artikel 110f komt in de plaats van het huidige artikel 157. Het heeft betrekking op de cumulatie van geluidsbelasting die optreedt als een woning is gelegen in meer dan één zone. De tekst is aangepast om de werking van het artikel te versterken. Er wordt voortaan rechtstreeks een taak gelegd bij degene die het akoestisch onderzoek uitvoert. Hij moet tevens onderzoek doen naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen, en moet aangeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen. Deze taak vervangt de huidige zorgplicht van gedeputeerde staten uit artikel 157.

De tekst is tevens aangepast aan de recente wijzigingen in de Wet luchtvaart ten aanzien van de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol (Wet van 27 juni 2002 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol, Stb. 374). Door de inwerkingtreding van de wijziging van de Wet luchtvaart per 20 februari 2003 is er niet langer sprake van een op artikel 25a van de Luchtvaartwet gebaseerde geluidzone rond de luchthaven Schiphol. In de nieuwe regelgeving is ook niet langer sprake van een zone in dezelfde betekenis als in de Luchtvaartwet. In het cumulatieartikel is daarom een andere geografische aanduiding nodig ter afbakening van het gebied waarin de cumulatieverplichting geldt. Een aanduiding die tevens aansluit bij het begrippenkader van de nieuwe regelgeving inzake Schiphol. Daarbij is geconstateerd dat het oude zonebegrip zowel qua bedoeling als qua gebiedsomvang, nog het meest overeenkomt met het beperkingengebied zoals dat op grond van art 8.5, derde lid, van de Wet luchtvaart moet worden vastgesteld. Dit beperkingengebied, althans voor zover dat met het oog op de geluidsbelasting wordt vastgesteld, is daarom toegevoegd aan de opsomming van geluidzones. In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol is het bedoelde gebied voor deze luchthaven vastgesteld. Het betreft het gebied dat in de kaartbijlage 3B bij dit besluit is aangegeven als nummer 4.

Opgemerkt wordt nog dat de cumulatie bij het vaststellen van een hogere waarde wordt geregeld in het zesde lid van het nieuwe artikel 110a.

Artikel 110g

Dit artikel is het verplaatste artikel 103 uit de huidige wet. Het vervallen van de woorden «bij toepassing van artikel 102» is bedoeld om misverstand te voorkomen. De vervallen woorden wekken de indruk dat de minister een beslissing per concreet geval zou nemen. Dit is ten onrechte, omdat de minister een algemene regeling vaststelt. Die regeling heeft betrekking op een aftrek bij berekening en meting, zoals de verdere tekst van het artikel aangeeft. Voorts zijn de ministeriële regels – door het schrappen van de huidige kan-formulering – verplicht gesteld.

Artikel 110h

Dit artikel regelt de omrekening van een eerder vastgestelde hogere waarde in de nieuwe dosismaat. Hierop is al ingegaan in § 6.3 van deze memorie van toelichting.

Artikel 110i

Dit artikel regelt de kadastrale registratie van hogere waarden. Hierop is al ingegaan in § 8.6 van deze memorie van toelichting.

TT

Artikel 111

Onderdeel b van het tweede lid van het huidige artikel 111 is uitgewerkt en komt derhalve te vervallen. Opgemerkt wordt dat de invoering van de nieuwe dosismaat de facto geen aanscherping betekent van de normen uit het Bouwbesluit. De getalswaarde van zowel de binnenwaarde als de buitenwaarde wordt namelijk met 2 verlaagd.

XX

Artikel 114a

Dit artikel regelt de gevolgen van het niet verlenen van medewerking aan het realiseren van maatregelen aan de gevel. Het artikel geldt zowel in saneringssituaties als in andere situaties waarin maatregelen aan de gevel worden getroffen. Wat saneringssituaties betreft, is op het artikel in § 5.3 van deze memorie van toelichting.

In de tekst van artikel 114a wordt gesproken over het niet toestemmen om mee te werken aan de realisatie van de maatregelen. Daaronder valt niet alleen een expliciete weigering tot deelname, maar ook het niet reageren op het aanbod om maatregelen aan de gevel te treffen. Het doen van het aanbod zal volgens een strikte procedure verlopen, om te waarborgen dat de eigenaar zich inderdaad bewust is van het feit dat hem een aanbod wordt gedaan. Die procedure zal bij amvb worden vastgesteld.

Het is van belang dat mogelijke rechtsopvolgers van de eigenaar die niet meewerkt, bekend kunnen zijn met de geluidsbelasting op de woning. De kadastrale registratie van de hogere en andere specifieke waarden die in het verleden voor een woning zijn vastgesteld wordt voorgeschreven in artikel 110i.

YY

Artikel 115

Hoofdstuk IX en de daarin opgenomen artikelen 115 tot en met 123b zijn in de Wet geluidhinder toegevoegd door de meergenoemde wet tot implementatie van de Europese richtlijn omgevingslawaai. Artikel 115 wordt in het onderhavige wetsvoorstel aangepast in verband met de opname van enige begrippen in artikel 1.

ZZ

Artikel 125

De aanpassingen in dit artikel zijn van technische aard.

AAA

Artikel 126

Na afloop van de in artikel 88 op te nemen termijn wordt alleen nog een bijdrage verstrekt voor saneringsituaties die tijdig zijn gemeld (vijfde lid nieuw). Voor een toelichting op het zesde lid (nieuw) wordt verder verwezen naar § 7.4 van deze memorie van toelichting.

BBB

Artikel 127a

In het derde lid van artikel 127a wordt een incorrecte verwijzing verbeterd.

CCC

Artikel 145

Het huidige artikel 145 wordt geschrapt. Het biedt een beroepsrecht tegen een besluit tot vaststelling van een zone rond een industrieterrein buiten het kader van het vaststellen of herzien van een bestemmingsplan. Het wetsvoorstel kent een dergelijk besluit niet meer.

De nieuwe tekst van artikel 145 betreft het beroep tegen het besluit van burgemeester en wethouders inzake de vaststelling van een hogere waarde. In het eerste lid wordt vastgelegd dat de beroepstermijn gelijk loopt met de beroepstermijn met betrekking tot het besluit inzake de goedkeuring van het besluit tot vaststelling of herziening van het corresponderende bestemmingsplan. Het tweede lid heeft betrekking op het geval dat de hogere waarde wordt vastgesteld in relatie tot een besluit overeenkomstig bijvoorbeeld artikel 81. Ook dan lopen de beroepstermijnen voor beide besluiten gelijk.

DDD

Artikelen 157 tot en met 162

De paragrafen 2 tot en met 4 van hoofdstuk XIII (artikelen 157 – 162) komen te vervallen. Deze paragrafen bevatten bepalingen over coördinatie, het verrichten van geluidmetingen, het behandelen van klachten en het instellen van provinciale geluidhinderdiensten respectievelijk gemeentelijke meetdiensten. Deze bepalingen stammen uit de tijd dat het bestrijden van geluidhinder een nieuw onderwerp was en er behoefte was aan gedetailleerde instructies aan de decentrale overheden. Het beleids-terrein is thans een vast onderdeel geworden van het provinciale en gemeentelijke beleid en hun respectievelijke organisaties. Daarom bestaat aan de desbetreffende artikelen, behoudens één uitzondering, geen behoefte meer. De uitzondering betreft artikel 157. Dit artikel is in dit wetsvoorstel opgenomen als het nieuwe artikel 110f.

EEE

Artikelen 163 tot en met 166

Ook de huidige artikelen 163 tot en met 165 en 167 komen te vervallen. Artikel 163 gaat ingevolge het wetsvoorstel op in de nieuwe uniforme afdeling over reken- en meetvoorschriften. De artikelen 164 en 165 (gedoogplichten in verband met het verrichten van geluidmetingen) en artikel 167, betreffende het verzamelen van gegevens over de geluids-

belasting in Nederland, voorzien in de praktijk niet in een behoefte. Overigens voorziet de introductie van geluidsbelastingkaarten, ter uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaaai, langs andere weg in het verzamelen van gegevens over de geluidsbelasting in Nederland.

In plaats van de huidige artikelen 163 tot en met 165 worden drie nieuwe artikelen met dezelfde nummers opgenomen. Zij bevatten een regeling voor het beheer van een zone rond een industrieterrein. Op dit zonebeheer is al ingegaan in § 9.2.

Artikel 165 omvat een deel van het huidige artikel 166, te weten het deel dat betrekking heeft op zones rond industrieterreinen. Artikel 166 blijft gewijzigd gehandhaafd voor hoofdstuk VIII en de Luchtvaartwet. Aan de tekst van artikel 166 is een passage toegevoegd met betrekking tot de Wet luchtvaart, net als in artikel 110f (cumulatieartikel).

Ingevolge het huidige artikel 166 kunnen ook gegevens betreffende de geluiduitstraling worden verlangd van de beheerders van bij amvb aangewezen categorieën van verplaatsbare inrichtingen en toestellen binnen een zone. Deze bevoegdheid is in het nieuwe artikel 165 niet meer opgenomen. «Verplaatsbare inrichtingen» zijn nimmer aangewezen. Bovendien past dit begrip niet goed in de systematiek van de Wet milieubeheer. «Toestellen» spelen niet langer een rol bij het bepalen van de geluidsbelasting vanwege een industrieterrein, zodat een plicht om gegevens te verstrekken over de geluiduitstraling van toestellen niet meer in de rede ligt. Ook in het gewijzigde artikel 166 komt een bepaling over verplaatsbare inrichtingen en toestellen niet voor.

GGG

Het huidige artikel 172 vervalt. Verwezen wordt naar de Herijkingsbrief aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2003/04 XI, nr. 7, blz. 59, subparagraaf «Het proces van wet- en regelgeving zelf»). Daar wordt aangegeven dat wordt overwogen om de bijzondere procedures bij de totstandkoming van veel amvb's (voorhang, voorpublicatie, inspraak en nahang), die vooral voorkomen op het terrein van het milieubeheer, af te schaffen en de procedure gelijk te schakelen met de op andere terreinen geldende procedure.

HHH

Artikel 180

In artikel 180 zijn de «veenschappen en veenpolders» geschrapt. Sinds de herziening van de desbetreffende bepalingen in de Grondwet vallen deze lichamen onder het begrip «waterschappen».

III

Artikel 182 Het derde lid van artikel 182 is geschrapt omdat de daarin opgenomen verwijzing niet correct meer is. In plaats daarvan is het eerste lid aangevuld.

Artikelen II, III en IV

In enige wetten moeten de verwijzingen naar artikelen van de Wet geluidhinder worden aangepast.

Artikel V

Op grond van de Wet geluidhinder moeten saneringsgevallen worden gemeld. Het wetsvoorstel handhaaft deze verplichting, maar voegt daar een eindtermijn aan toe. Alle meldingen moet voor het verstrijken van die termijn zijn gedaan. In § 5.2 van deze memorie van toelichting is dit al toegelicht. De termijn verstrijkt uiterlijk twee jaar na het inwerkingtreden van dit wetsvoorstel. Op dat moment kunnen de meldingsvoorschriften vervallen.

Artikel V regelt het vervallen van de betrokken artikelen. Tevens wordt bepaald dat de verplichting om een saneringsprogramma op te stellen, alleen nog geldt voor de gevallen die binnen de termijn zijn gemeld. Gelet op de nauwe samenhang met het voorstel ten aanzien van het melden met inbegrip van het stellen van een termijn, vinden deze aanpassingen al in dit wetsvoorstel regeling. Bovendien wordt hierdoor nu reeds duidelijk hoe de Wet geluidhinder na het verstrijken van de meldingstermijn zal komen te luiden. Via artikel IX, dat een gefaseerde inwerkingtreding van bepalingen van het onderhavige wetsvoorstel mogelijk maakt, zal de latere inwerkingtreding van artikel V kunnen worden gerealiseerd.

Artikel VI

Bestaande amvb's en ministeriële regelingen krachtens de Wet geluidhinder komen ten gevolge van dit wetsvoorstel deels te berusten op artikelen met een ander artikelnummer dan nu het geval is. In artikel VI wordt deze gewijzigde grondslag van de betrokken regelingen vastgelegd.

Artikel VII

Procedures op grond van de Wet geluidhinder die lopen op het tijdstip waarop dit wetsvoorstel in werking treedt, worden afgemaakt conform het huidige recht.

Artikel VIII

In enkele artikelen komt een peildatum voor die pas kan worden bepaald als dit wetsvoorstel gereed is voor plaatsing in het Staatsblad. Het betreft namelijk een peildatum die moet zijn gelegen nabij het tijdstip waarop dit wetsvoorstel kracht van wet verkrijgt. Met het oog daarop wordt de Minister van VROM opgedragen om deze datum in te vullen.

Artikel IX

In verband met artikel V wordt de mogelijkheid geopend om onderdelen van dit wetsvoorstel op een afzonderlijk tijdstip in werking te laten treden.

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
P. L. B. A van Geel

De artikelen verwijzen naar de Wet geluidhinder, tenzij anders is aangegeven.

Oud	Nieuw
1 lid 1	1
1 lid 2	1a
1 lid 3	1
1 lid 4	1b lid 1
1 lid 5	
2–10	2–10
41	40
42 lid 1	41 lid 1
42 lid 2	41 lid 2
43	42 lid 1
44	
45	43
46	44
47 lid 1	45
47 leden 2–5	
48 lid 1	46
48 lid 2	
49	47 lid 1
50 lid 1	47 leden 2 en 3
50 lid 2	
51	
52 lid 1	48 lid 1
52 lid 2	48 lid 2
52 lid 3	
52 lid 4	48 lid 3
52a	49
50	
51	
53 lid 1	53 lid 1
53 lid 2	
54–66	
67 lid 1	55 leden 1–3
67 lid 2	55 lid 4
67 lid 3	59 lid 1
67 lid 4	60
67 lid 5	61
68 lid 1	
68 lid 2	
68 lid 3	64
68 lid 4	56
68 lid 5	
69 lid 1	57 lid 1
69 lid 2	57 lid 2
69 lid 3	
69 lid 4	57 lid 3
69a	58
70	
71 lid 1	62 lid 1
71 lid 2	62 lid 2
71 lid 3	
71 lid 4	62 lid 3
72	63
73 lid 1	110d
73 lid 2	110e
74	74
75	75
76–76a	76–76a
77	77 lid 1
78–82	78–82
82a	
83	83
85	85
86–87	
87a	87a
87b leden 1–4	87b leden 1–3

Oud	Nieuw
87b leden 5-6	87b leden 4-5
87c-87e	87c-87e
87f leden 1-2	87f leden 1-2
87f lid 3-7	87f lid 4-8
87f leden 5-8	87f leden 6-9
87g leden 1-5	87g leden 1-5
87g leden 6-8	87g leden 7-9
87h-87i	87h-87i
87j	
88-90	88-90
99	99
99a	98
100	100
100a leden 1-2	100a leden 1-2
100a lid 3	
100b	100b
102 lid 1	110d
102 lid 2	110e
103	110g
104	104
105	105
105a	
106-106f	106-106f
106g leden 1-2	106g leden 1-2
106g lid 3-7	106g lid 4-8
106g leden 5-8	106g leden 6-9
106h leden 1-5	106h leden 1-5
106h leden 6-8	106h leden 7-9
107-110	107-110
110a-110c	
110h	
111-114	111-114
115-123b	
124-125	124-125
126 leden 1-4	126 leden 1-4
126a-130	126a-130
145-146	145-146
148	148
157	110f
158-165	
163-165	
166 lid 1	166 lid 1
166 lid 2	
166 lid 3	166 lid 2
167	
170	170
172	
173-176	173-176
180	180
182 leden 1-2	182 leden 1-2
182 lid 3	
184-186	184-186

Nieuw	Oud
1	1 lid 1
1a	1 lid 2
1b lid 1	1 lid 4
1b lid 2	
1b lid 3	
1b lid 4	
1b lid 5	
2-10	2-10
40	41
41 lid 1	42 lid 1
41 lid 2	42 lid 2
41 lid 3	
42 lid 1	43
42 lid 2	
43	45

Nieuw	Oud
44	46
45	47 lid 1
46 lid 1	48 lid 1
46 lid 2	48 lid 1
46 lid 3	48 lid 1
47 lid 1	49
47 lid 2	50 lid 1
47 lid 3	50 lid 1
48 lid 1	52 lid 1
48 lid 2	52 lid 2
48 lid 3	52 lid 4
49	52a
50-52	
53 lid 1	53 lid 1
53 lid 2	
54	
55 lid 1	67 lid 1
55 lid 2	
55 lid 3	67 lid 1
55 lid 4	67 lid 2
56	68 lid 4
57 lid 1	69 lid 1
57 lid 2	69 lid 2
57 lid 3	69 lid 4
58	69a
59 lid 1	67 lid 3
59 leden 2-3	
60	67 lid 4
61	67 lid 5
62 lid 1	71 lid 1
62 lid 2	71 lid 2
62 lid 3	71 lid 4
63	72
64	
74	74
75	75
76-76a	76-76a
77 lid 1	77
77 leden 2-3	
78-82	78-82
83	83
85	85
87a	87a
87b leden 1-3	87b leden 1-4
87b leden 4-5	87b leden 5-6
87c-87e	87c-87e
87f leden 1-2	87f leden 1-2
87f lid 3	
87f lid 4-8	87f lid 3-7
87f leden 6-9	87f leden 5-8
87g leden 1-5	87g leden 1-5
87g lid 6	
87g leden 7-9	87g leden 6-8
87h-87i	87h-87i
87j	
88-90	88-90
98	99a
99	99
99a	98
100 leden 1-2	100 leden 1-2
100 lid 3	
100a	100a leden 1-2
100b	100b
104	104
105	105
105a	
106-106f	106-106f
106g leden 1-2	106g leden 1-2
106g lid 3	
106g lid 4-8	106g lid 3-7
106g leden 6-9	106g leden 5-8

Nieuw	Oud
106h leden 1–5	106h leden 1–5
106h lid 6	
106h leden 7–9	106h leden 6–8
107–110	107–110
110a lid 1	47 lid 1, 48 lid 1, 50 lid 1, 66, 67 lid 1, 68 lid 2, 82a, 83 lid 1, 85,
110a lid 2	100a lid 1
110a lid 3	47 lid 1, 48 lid 1, 50 lid 1, 66, 67 lid 1, 68 lid 2, 82a, 83 lid 1, 85,
110a lid 4	100a lid 1
110a lid 5	47 lid 1, 50 lid 1, 66, 68 lid 2, 83 lid 1, 85, 100a lid 1
110a lid 6	Bgi art. 2 lid 1 en lid 3, art. 2a lid 1, art. 2b lid 1 en lid 2, art. 3 lid 3, art. 3a lid 1, art. 7 lid 1, art. 7a lid 1, Bgw art. 2 lid 3 en lid 4, art. 9 lid 1 en lid 2, Bgs art. 8 lid 2, art. 9 lid 2, art. 10 lid 2, art. 11 lid 4
110a lid 7	Bgi art. 1a, Bgw art. art. 1a, Bgs art. 2a
110b	47 lid 1, 48 lid 1, 50 lid 1, 66, 67 lid 1, 68 lid 2, 82a, 83 lid 1, 85, 100a lid 1
110c lid 1	Bgi art. 11–14, 14a
110c lid 2	Bgw art. 13–16, 16a
110c lid 3	Bgs art. 15–18, 28a
110d	Bgi art. 11 lid 3, Bgw art. 13 lid 3, Bgs art. 15 lid 3
110e	47 lid 1, 48 lid 1, 50 lid 1, 66, 68 lid 2, 83 lid 1, 85, 100a lid 1
110f	73 lid 1, 102 lid 1, Bgs art. 23 lid 1
110g	73 lid 2, 102 lid 2, Bgs art. 23 lid 2
110h-110i	157
111–114	103
114a	
115–123b	111–114
124–125	115–123b
126 leden 1–4	124–125
126 leden 5–6	126 leden 1–4
126a-130	126a-130
145–156	145–146
148	148
163–165	
166 lid 1	166 lid 1
166 lid 2	166 lid 3
170	170
173–176	173–176
180	180
182 leden 1–2	182 leden 1–2
184–186	184–186

Transponeringstabel definities

	Oud	Nieuw
– andere geluidsgevoelige gebouwen	87b.1.e, 106.1.e, 115, Bgw 41.2, Bgi 41.3, Bgs 21.1	1
– bebouwde kom	1.1	1
– bouwvergunning	1.1	1
– bromfiets		1.1
– buitenstedelijk gebied	1.1	1
– categorie a-ruimte	Bgs	Bgs
– categorie b-ruimte	Bgs	Bgs
– equivalent geluidsniveau (in dB(A))	1.1	
– equivalent geluidsniveau in dB(A) m.b.t. een spoorweg	Bgs, 106.1.i	106.1.i
– etmaalwaarde v.h. equivalente geluidsniveau in dB(A) m.b.t. een industrieterrein	1.1	1
– etmaalwaarde v.h. equivalente geluidsniveau in dB(A) m.b.t. een spoorweg	Bgs	Bgs
– etmaalwaarde v.h. equivalente geluidsniveau in dB(A) m.b.t. een weg	1.1	1
– geluid	1.1	1
– geluidhinder	1.1	1
– geluidsapparaat	1.1	

	Oud	Nieuw
- geluidsbelasting binnen een woning	1.1	1
- geluidsbelasting (in dB(A)) vanwege een industrieterrein	1.1	1,1b.1-2
- geluidsbelasting in dB(A) vanwege een spoorweg	Bgs	Bgs
- geluidsbelasting (in dB(A)) vanwege een weg	1.3	1, 1b.1
- geluidsbelasting in dB		1
- geluidsbelasting L _{night}	115	1
- geluidsgevoelige ruimte	1	1, 87, 106 115, Bgs,
- geluidsgevoelige terreinen	87b.1.f, 106.1.f,	Bgw, Bgi
- geluidsniveau in dB(A)	1.1, 87b, 1.k	1, 87b, 1.k
- geluidsniveaukaart	1.1	
- geluidsvermogen	1.1	1
- geprojecteerde weg	1.1	1
- geprojecteerde woning of gebouw	1.1	1
- gevel	1.1	1, 1b.5
- gezondheidszorggebouw	Bgs, Bgw	
- hoofdspoorweg	115	1
- industrieterrein	1.1	1
- inrichting		1
- inspecteur	1.1	1
- motorvoertuig	1.1	1
- NEN	1.1	1
- Onze Minister	1.1	1
- reconstructie van een weg	1.1	1
- referentieniveau	Bgi	
- rijstrook	1.1	1
- spoorweg	1.1, 106.1.j Bgs	1
- stedelijk gebied	1.1	1
- toestel	1.1	1
- trillingen	1.1	
- trillinghinder	1.1	
- uitwendige scheidingsconstructie	Bgi, Bgw	
- waarde	Bgi	
- weg	1.1	1
- wegaanlegger	1.1	1
- weg in aanleg	1.1	1
- wijziging van een spoorweg	Bgs	1, 1b.4
- woning	1.1 +1.2	1
- woning of gebouw in aanbouw	1.1	1
- woonwagenstandplaats	87b.1.d, 106.1.d, Bgi, Bgs, Bgw	1

Bgi = Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen

Bgs = Besluit geluidhinder spoorwegen

Bgw = Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen

De begripsomschrijvingen in het Bgi, Bgs en Bgw staan telkens in artikel 1 van die besluiten.