

122

Besluit van 25 maart 1987, houdende uitvoering van de artikelen 105, 106 en 129 van de Wet geluidhinder (Stb. 1979, 99) (Besluit geluidhinder spoorwegen)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 4 augustus 1986, Centrale Directie Juridische Zaken, nr. MJZ 0486006, DGMH/G, nr. 0486114, gedaan in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op de artikelen 105, 106 en 129 van de Wet geluidhinder (Stb. 1979, 99);

De Raad van State gehoord (advies van 4 februari 1987, nr. W 08.86.0421);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 24 maart 1987, Centrale Directie Juridische Zaken, nr. MJZ 2437005, DGMH/G, nr. 2437110, uitgebracht in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Artikel 1

1. In dit besluit wordt verstaan onder:
 - a. wet: Wet geluidhinder (Stb. 1979, 99);
 - b. spoorweg: een spoor-, tram- of metroweg, die is aangegeven op de bij dit besluit behorende kaart;
 - c. wijziging van een spoorweg: een wijziging met betrekking tot een aanwezige spoorweg, die verandering brengt in de omstandigheden welke ingevolge de regels die gelden bij de vaststelling van de geluidsbelasting vanwege die spoorweg in acht genomen moeten worden;
 - d. spoorwegexploitant: de spoorwegbeheerder of de opdrachtgever tot aanleg, wijziging of vervanging van een spoorweg;
 - e. equivalent geluidsniveau in dB(A) met betrekking tot een spoorweg: het equivalente geluidsniveau in dB(A), bepaald volgens de door Onze Minister op grond van artikel 23 vastgestelde regels;
 - f. etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) met betrekking tot een spoorweg: de hoogste van de volgende drie waarden:
 1. de waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 07.00-19.00 uur (dagwaarde),

2. de met 5 dB(A) verhoogde waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 19.00–23.00 uur (avondwaarde),
3. de met 10 dB(A) verhoogde waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 23.00–07.00 uur (nachtwaarde);
- g. geluidsbelasting vanwege een spoorweg: de etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats, veroorzaakt door het gezamenlijke spoorwegverkeer op een bepaald spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten;
- h. woonwagenstandplaats: een standplaats voor een woonwagen op een centrum als bedoeld in artikel 2 van de Woonwagenwet (Stb. 1968, 98).

2. Onder een wijziging van een spoorweg wordt in dit besluit niet verstaan de afzonderlijke omstandigheid die bestaat uit:

- a. een verhoging van minder dan 45% in de maatgevende intensiteit van door Onze Minister te bepalen categorieën railvoertuigen op een bepaald spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten in de ingevolge artikel 1, eerste lid, onder f, in acht te nemen etmaalperiode;
- b. een verhoging van 20% of minder van de verkeerssnelheid van door Onze Minister te bepalen categorieën railvoertuigen op een bepaald spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten in de ingevolge artikel 1, eerste lid, onder f, in acht te nemen etmaalperiode;
- c. een horizontale verplaatsing van de spoorstaven over een afstand kleiner dan twee meter;
- d. een verticale verplaatsing van de spoorstaven over een afstand kleiner dan één meter dan wel
- e. het ter vervanging aanbrengen van een baanconstructie, die, bepaald met inachtneming van de door Onze Minister op grond van artikel 23 gestelde regels, niet meer geluid emitteert dan de te vervangen constructie.

3. Onverminderd het bepaalde in het tweede lid wordt onder een wijziging van een spoorweg in dit besluit niet verstaan een wijziging die een verhoging van 2 dB(A) of minder tot gevolg heeft, en tengevolge waarvan de geluidsbelasting van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan 65 dB(A).

4. Onze Minister kan in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de betrokken spoorwegexploitant en de betrokken gemeentebesturen de in het eerste lid, onder b, bedoelde kaart wijzigen met inachtneming van de uitgangspunten die bij de vaststelling van de kaart zijn gehanteerd. Van een wijziging van de kaart wordt mededeling gedaan in de Nederlandse Staatscourant.

Artikel 2

1. In dit besluit wordt verstaan onder andere geluidsgevoelige gebouwen:

- a. – scholen voor basisonderwijs,
– scholen voor voortgezet onderwijs,
– algemene, categorale en academische ziekenhuizen en
– verpleeghuizen;
- b. – algemene en categorale psychiatrische ziekenhuizen,
– zwakzinnigeninrichtingen,
– inrichtingen voor zintuiglijk gehandicapten,
– medische kindertehuizen,
– medische kleuterdagverblijven en
– sanatoria.

2. Een gymnastieklokaal maakt voor de toepassing van dit besluit geen deel uit van de in het eerste lid, onder a, genoemde scholen.

3. In dit besluit wordt verstaan onder geluidsgevoelige terreinen:
a. terreinen die behoren bij gebouwen als bedoeld in het eerste lid, onder b, voor zover deze bestemd zijn of gebruikt worden voor de in die gebouwen gegeven zorg en
b. woonwagenstandplaatsen.

4. In afwijking van artikel 1, eerste lid, onder g, is de geluidsbelasting, vanwege een spoorweg, van de gevel van scholen als bedoeld in het eerste lid en van medische kleuterdagverblijven de dagwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A).

HOOFDSTUK 2. GELUIDSZONES

Artikel 3

1. Langs iedere spoorweg bevindt zich een zone, waarvan de breedte, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, is aangegeven op de bij dit besluit behorende kaart.

2. Indien gewijzigde omstandigheden zulks noodzakelijk maken, kan Onze Minister de op de kaart aangegeven breedte van een zone wijzigen. Artikel 1, vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.

3. Onze Minister kan op de kaart de breedte van een zone langs een nieuwe spoorweg aangeven. Artikel 1, vierde lid, is van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK 3. MAATREGELEN IN ZONES

§ 1. Bestemmingsplan

Artikel 4

1. Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone als bedoeld in artikel 3, worden ter zake van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg waarlangs de zone ligt, van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen binnen die zone, de waarden in acht genomen die ingevolge de artikelen 7 tot en met 11 als ten hoogste toelaatbaar worden aangemerkt.

2. Tenzij bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid wordt voorzien in de wijziging van een spoorweg, geldt het in het eerste lid bepaalde niet, indien op het tijdstip van die vaststelling of herziening de spoorweg reeds aanwezig of in aanleg is, met betrekking tot de daarbij in het plan opgenomen bebouwing en andere geluidsgevoelige objecten die op dat tijdstip reeds aanwezig of in aanbouw zijn.

Artikel 5

Bij het voorbereiden van de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 4 wordt vanwege burgemeester en wethouders een akoestisch onderzoek ingesteld naar:

a. de geluidsbelasting die door woningen, door andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen binnen de zone vanwege de

spoorweg zou worden ondervonden, zonder de invloed van maatregelen die de geluidsoverdracht beperken;

b. de doeltreffendheid van de in aanmerking komende maatregelen om te voorkomen dat de in de toekomst vanwege de spoorweg optredende geluidsbelasting van de onder a bedoelde objecten de waarden die ingevolge de artikelen 7 tot en met 11 als ten hoogste toelaatbaar worden aangemerkt, te boven zou gaan.

Artikel 6

1. Een besluit, houdende vaststelling of herziening van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 4, wordt eerst genomen nadat de inspecteur terzake advies heeft uitgebracht, dan wel sedert het tijdstip waarop hij door burgemeester en wethouders in de gelegenheid werd gesteld terzake advies uit te brengen, twee maanden zijn verlopen.

2. Het besluit wordt zo spoedig mogelijk ter kennis van de inspecteur gebracht.

§ 2. Ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in zones

Artikel 7

1. Behoudens het bepaalde in de artikelen 8 en 11 is de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een spoorweg, van de gevel van woningen binnen de zone van die spoorweg 60 dB(A).

2. Behoudens het bepaalde in de artikelen 9 en 11 is de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een spoorweg, van de gevel van de in artikel 2, eerste lid, onder a en b genoemde categorieën van geluidsgevoelige gebouwen binnen de zone van die spoorweg 55 dB(A).

3. Behoudens het bepaalde in de artikelen 10 en 11 is de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een spoorweg, aan de grens van binnen de zone van die spoorweg gelegen geluidsgevoelige terreinen 60 dB(A).

Artikel 8

1. Gedeputeerde staten kunnen voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van woningen, vanwege een spoorweg, op verzoek van degenen die zijn aangewezen in artikel 14, een hogere waarde dan de in artikel 7, eerste lid, genoemde vaststellen, met dien verstande dat deze waarde 73 dB(A) niet te boven mag gaan.

2. Gedeputeerde staten kunnen alleen toepassing geven aan het eerste lid in gevallen waarin toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, van de gevels van de betrokken woningen tot 60 dB(A), onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, en het verzoek betrekking heeft op

- a. nog niet geprojecteerde dan wel geprojecteerde woningen, die
 - 1e. in de omgeving van een station of halte gesitueerd worden,
 - 2e. verspreid gesitueerd worden,
 - 3e. ter plaatse dringend noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid,
 - 4e. ter plaatse gesitueerd worden ter vervanging van bestaande bebouwing,
 - 5e. in een stads- of dorpsvernieuwingsplan worden opgenomen,

6e. door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestisch afscherpende functie gaan vervullen voor andere woningen of voor andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen, of

7e. door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen, of

b. een nog niet geprojecteerde, geprojecteerde of te wijzigen spoorweg, voor zover deze spoorweg een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zal vervullen, behoudens het bepaalde in artikel 11.

3. Gedeputeerde staten kunnen bij de toepassing van het eerste en tweede lid ten aanzien van nog niet geprojecteerde woningen alleen een hogere waarde dan 60 dB(A) als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vaststellen, indien naar hun oordeel voldoende verzekerd wordt, dat de geluidsgevoelige ruimten binnen de woning, alsmede balkons, tuinen en andere bij de woning behorende buitenruimten, voor zover bestemd als verblijfsruimten, niet aan de gevel worden gesitueerd waar de hoogste geluidsbelasting optreedt.

4. Gedeputeerde staten kunnen afwijken van het derde lid, indien zij een andere situering van die ruimten aanvaardbaar achten op grond van belangen, ontleend aan de volkshuisvesting of de stedenbouw.

Artikel 9

1. Gedeputeerde staten kunnen voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een spoorweg, van de gevel van gebouwen, behorend tot de in artikel 2, eerste lid, onder a en b, genoemde categorieën, op verzoek van degenen die in artikel 14 aangewezen zijn, een hogere waarde dan de in artikel 7, tweede lid, genoemde vaststellen, met dien verstande dat deze waarde 73 dB(A) niet te boven mag gaan.

2. Gedeputeerde staten kunnen alleen toepassing geven aan het eerste lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, van de gevel van de betrokken gebouwen tot 55 dB(A) onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Artikel 10

1. Gedeputeerde staten kunnen voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een spoorweg, aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, op verzoek van degenen die in artikel 14 aangewezen zijn, een hogere waarde dan de in artikel 7, derde lid, genoemde vaststellen, met dien verstande dat deze waarde, indien het een woonwagenstandplaats betreft, 65 dB(A), en in de overige gevallen 68 dB(A) niet te boven mag gaan.

2. Gedeputeerde staten kunnen alleen toepassing geven aan het eerste lid in gevallen waarin toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting, vanwege een spoorweg, aan de grens van het betrokken terrein tot 60 dB(A), onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Artikel 11

1. Ingeval met betrekking tot aanwezige of in aanbouw zijnde woningen waarvoor toepassing is gegeven aan artikel 8 of het derde lid van dit artikel, een aanvang wordt gemaakt met de wijziging van een spoorweg

en de bestaande geluidsbelasting op het tijdstip waarop met die wijziging een aanvang wordt gemaakt, lager is dan de vastgestelde hogere waarde, geldt als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, van de gevel van die woningen de bestaande geluidsbelasting op dat tijdstip, met dien verstande, dat een vastgestelde geluidsbelasting waarvan de waarde 60 dB(A) niet te boven gaat, in elk geval als toelaatbaar blijft aangemerkt.

2. Ingeval met betrekking tot aanwezige of in aanbouw zijnde woningen waarvoor geen toepassing is gegeven aan artikel 8 of het derde lid van dit artikel, een aanvang wordt gemaakt met de wijziging van een spoorweg, geldt als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, van de gevel van die woningen de laagste van de volgende waarden, met dien verstande dat een geluidsbelasting waarvan de waarde 60 dB(A) niet te boven gaat, in elk geval als toelaatbaar blijft aangemerkt:

- a. de geluidsbelasting op het tijdstip van in werking treden van dit besluit;
- b. de geluidsbelasting op het tijdstip waarop met de wijziging een aanvang wordt gemaakt.

3. Gedeputeerde staten kunnen voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een spoorweg, van de gevel van de op het tijdstip van de aanvang van een wijziging binnen de zone aanwezige of in aanbouw zijnde woningen, op verzoek van degenen die in artikel 14 aangewezen zijn, een hogere waarde dan de voor die woningen alsdan geldende waarde vaststellen, met dien verstande dat deze waarde 73 dB(A) niet te boven mag gaan.

4. Gedeputeerde staten kunnen alleen toepassing geven aan het derde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, van de gevel van de betrokken woningen tot de ingevolge het eerste of tweede lid geldende ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

5. Het in het eerste tot en met vierde lid bepaalde is van overeenkomstige toepassing op gebouwen, behorend tot de in artikel 2, eerste lid, onder a of b, bedoelde categorie, met dien verstande dat in plaats van de in het eerste en tweede lid genoemde waarde van 60 dB(A) 55 dB(A) wordt gelezen.

6. Het in het eerste tot en met vierde lid bepaalde is van overeenkomstige toepassing aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, met dien verstande dat in plaats van de in het derde lid genoemde waarde van 73 dB(A) de betreffende in artikel 10, eerste lid, genoemde waarde wordt gelezen.

Artikel 12

1. Bij toepassing van de artikelen 8 tot en met 11 kan de gelding van een daarbij vastgestelde waarde aan voorwaarden worden gebonden.

2. Een besluit, houdende de beslissing op een verzoek als bedoeld in de artikelen 8 tot en met 11, wordt eerst genomen nadat de inspecteur terzake advies heeft uitgebracht, dan wel sedert het tijdstip waarop hij in de gelegenheid werd gesteld terzake advies uit te brengen, een maand is verlopen.

Artikel 13

1. Indien door toepassing van artikel 8 of 11 voor de gevel van een of meer in aanbouw zijnde of aanwezige woningen een hogere geluidsbelasting dan 60 dB(A) als toelaatbaar is aangemerkt, treft de gemeenteraad met betrekking tot de geluidwering van die gevels maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, binnen de woning bij gesloten ramen 37 dB(A) niet te boven zal gaan.

2. In afwijking van het eerste lid treft de gemeenteraad, indien door toepassing van artikel 11 voor de gevels van een of meer in aanbouw zijnde of aanwezige woningen binnen de zone een hogere geluidsbelasting dan 60 dB(A) als toelaatbaar is aangemerkt en de geluidsbelasting ten tijde van de inwerkingtreding van dit besluit hoger is dan 65 dB(A), met betrekking tot de geluidwering van die gevels maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, binnen de woning bij gesloten ramen 40 dB(A) niet te boven zal gaan.

3. Indien door toepassing van de artikelen 9 of 11 voor de gevel van een of meer in aanbouw zijnde of aanwezige gebouwen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder a of b, een hogere geluidsbelasting dan 55 dB(A) als toelaatbaar is aangemerkt, treft de gemeenteraad met betrekking tot de geluidwering van die gevel maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, bij gesloten ramen

a. binnen de geluidsgevoelige ruimten, genoemd in artikel 10, tweede lid, onder a, van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen (Stb. 1981, 688), 30 dB(A) niet te boven zal gaan, en

b. binnen de geluidsgevoelige ruimten, genoemd in artikel 10, tweede lid, onder b, van het onder a genoemde besluit, 35 dB(A) niet te boven zal gaan.

HOOFDSTUK 4. VERZOEK OM EEN HOGERE WAARDE

Artikel 14

Een verzoek als bedoeld in de artikelen 8 tot en met 11 kan worden gedaan door:

a. burgemeester en wethouders van de gemeente waarin de woningen, de andere geluidsgevoelige gebouwen of de geluidsgevoelige terreinen, waarvoor de hogere waarde wordt verzocht, gesitueerd zijn of worden;

b. burgemeester en wethouders van de gemeente waarin de spoorweg met betrekking waartoe de hogere waarde wordt verzocht, gesitueerd is of wordt;

c. de spoorwegexploitant, indien het betreft de aanleg of wijziging van een spoorweg.

Artikel 15

1. De verzoeker maakt zijn voornemen tot het indienen van een verzoek in ieder geval zoveel mogelijk gelijktijdig bekend door middel van:

a. kennisgeving in een of meer in de in artikel 14, eerste lid, onder a, bedoelde gemeente verspreiding vindende dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen en voorts op de in die gemeente gebruikelijke wijze;

b. terinzagelegging van het ontwerp van het verzoek met de daarbij behorende stukken op het gemeentehuis van de in artikel 14, eerste lid, onder a, bedoelde gemeente;

c. niet op naam gestelde kennisgeving aan de gebruikers van de woningen of de woonwagenstandplaatsen, het bevoegd gezag van scholen en de directies van de in artikel 2, eerste lid, onder a, bedoelde andere gebouwen waarvoor een hogere waarde wordt verzocht.

2. De verzoeker stelt een ieder in de gelegenheid gedurende een maand vanaf de dag waarop het ontwerp van het verzoek ter inzage is gelegd, het ontwerp met de daarbij behorende stukken in te zien en schriftelijk opmerkingen ten aanzien van het ontwerp te maken.

3. De verzoeker houdt binnen de in het tweede lid bedoelde termijn een openbare zitting, waarbij een ieder de gelegenheid wordt gegeven opmerkingen ten aanzien van het ontwerp van het verzoek te maken.

4. De verzoeker stelt een rapport op van de wijze waarop de bevolking bij de totstandkoming van het verzoek is betrokken. In dat rapport is in ieder geval begrepen een verslag van de openbare zitting en afschriften van de schriftelijk gemaakte opmerkingen over het ontwerp van het verzoek. De verzoeker zendt dit rapport onmiddellijk na het indienen van het verzoek toe aan degenen die op de openbare zitting opmerkingen ten aanzien van het ontwerp van het verzoek hebben gemaakt.

5. Burgemeester en wethouders van de gemeente, bedoeld in artikel 14, onder a, kunnen, indien zij hiertoe uitgenodigd zijn door een verzoeker als bedoeld in artikel 14, onder b of c, in plaats van deze toepassing geven aan het eerste of het tweede lid.

Artikel 16

1. Het verzoek en het ontwerp van een verzoek bevatten ten minste:

- de verzochte hogere waarden;
- de redenen die aan het verzoek ten grondslag liggen;
- de resultaten van het akoestisch onderzoek, bedoeld in artikel 5 of 20;

d. een beschrijving van de mogelijkheden om de geluidsbelasting van de gevel van de woningen of de andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van de geluidsgevoelige terreinen tot een lagere waarde te verminderen dan de onder a bedoelde, alsmede een schatting van de hieraan verbonden extra kosten;

e. een beschrijving van de aard van de maatregelen, bedoeld in artikel 13, die bij inwilliging van het verzoek getroffen moeten worden, alsmede een schatting van de hieraan verbonden kosten;

f. een beschrijving met een schetstekening of een verklaring omtrent de wijze waarop aan artikel 8, derde lid, voldaan zal worden, alsmede, voor zover het verzoek hier aanleiding toe geeft, een beschrijving, schetstekening en uitvoeringsplan van de geluidafscherpende voorziening tussen spoorweg en woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen, indien deze voorziening vereist is om de in het verzoek begrepen waarden te waarborgen.

2. Het verzoek gaat vergezeld van een of meer kaarten met bijbehorende verklaring. Met betrekking tot deze kaart of kaarten is artikel 16, eerste en tweede lid, van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Stb. 1985, 627) van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat in plaats van «plan» telkens gelezen wordt: «verzoek». De kaart of kaarten geven bovendien de ligging weer van geluidszones langs wegen, rond industrieterreinen en rond luchtvaartterreinen als bedoeld in artikel 25, tweede lid, van de Luchtvaartwet (Stb. 1958, 47), alsmede de in die zones voorkomende stiltegebieden, voor zover de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen waarop het verzoek betrekking heeft, binnen zodanige zones zijn of worden gesitueerd.

3. Het verzoek gaat voorts vergezeld van het in artikel 15, vierde lid, bedoelde rapport.

4. Gedeputeerde staten kunnen van de verzoeker nadere toelichting, tekeningen en kaarten verlangen, indien zij deze noodzakelijk achten voor de beoordeling van het verzoek.

5. Indien ingevolge de mate van detaillering van het bestemmingsplan waarin de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen waarop het verzoek betrekking heeft, zijn opgenomen, de in het eerste lid, onder f, en het tweede lid bedoelde stukken niet beschikbaar zijn, kunnen gedeputeerde staten afwijken van het in die artikelonderdelen bepaalde.

Artikel 17

De verzoeker zendt gelijktijdig met het indienen van zijn verzoek een afschrift van het verzoek en de hierbij behorende stukken naar:

- a. de inspecteur;
- b. de inspecteur van de volkshuisvesting;
- c. de verzoekgerechtigden, bedoeld in artikel 14, die het verzoek niet hebben gedaan;
- d. de Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer, hoofd van het betrokken district van de Rijksverkeersinspectie.

Artikel 18

1. Gedeputeerde staten tekenen de datum van ontvangst van een verzoek aan op het geschrift waarbij het verzoek is ingediend, en zenden de verzoeker een bewijs van ontvangst, waarin die datum is vermeld.

2. Gedeputeerde staten beslissen op het verzoek binnen vier maanden na de in het eerste lid bedoelde datum en zenden hun besluit onverwijld aan de verzoeker en een afschrift ervan aan de in artikel 17 bedoelde personen.

3. Met een besluit wordt een weigering om een besluit te nemen gelijkgesteld. Wanneer de in het tweede lid genoemde termijn is verstreken zonder dat een besluit is genomen, wordt het verzoek geacht te zijn geweigerd.

HOOFDSTUK 5. AANLEG OF WIJZIGING VAN EEN SPOORWEG BUITEN TOEPASSING VAN DE BESTEMMINGSPLANPROCEDURE ALS BEDOELD IN HOOFDSTUK 3

Artikel 19

Tot aanleg of wijziging van een spoorweg, anders dan op grondslag van een overeenkomstig de artikelen 4 tot en met 6 vastgesteld of herzien bestemmingsplan, wordt, indien binnen de aanwezige of toekomstige zone woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen aanwezig, in aanbouw of geprojecteerd zijn, niet overgegaan dan in overeenstemming met een onherroepelijk geworden besluit van de gemeenteraad krachtens artikel 21, eerste lid, genomen naar aanleiding van een door de spoorwegexploitant aan burgemeester en wethouders gedane mededeling van zijn voornemen en na een overeenkomstig artikel 20 ingesteld onderzoek.

Artikel 20

1. Vanwege de spoorwegexploitant wordt binnen de zone een akoestisch onderzoek ingesteld van de in artikel 5 omschreven strekking.

2. De resultaten van het ingestelde onderzoek worden door de spoorwegexploitant aan burgemeester en wethouders overgelegd, te zamen met een beschrijving van de maatregelen die naar zijn oordeel nodig zijn voor het in artikel 21 omschreven doel.

Artikel 21

1. Binnen zes maanden nadat de resultaten van het in artikel 20 bedoelde onderzoek zijn verkregen, neemt de gemeenteraad een besluit als bedoeld in artikel 19, bepalende welke maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat de geluidsbelasting die de spoorweg binnen de zone zal veroorzaken, de waarden die ingevolge de artikelen 7 tot en met 11 als ten hoogste toelaatbaar worden aangemerkt, te boven zou gaan.

2. Het besluit wordt eerst genomen nadat de inspecteur terzake advies heeft uitgebracht, dan wel sedert het tijdstip waarop hij door burgemeester en wethouders in de gelegenheid werd gesteld terzake advies uit te brengen, twee maanden zijn verlopen.

3. Het besluit wordt in afschrift aan de spoorwegexploitant en aan de inspecteur toegezonden.

HOOFDSTUK 6. NIEUWBOUW VAN WONINGEN BUITEN TOEPASSING VAN DE BESTEMMINGSPLANPROCEDURE ALS BEDOELD IN HOOFDSTUK 3

Artikel 22

In gevallen waarin de woningen op het tijdstip van in werking treden van dit besluit zijn geprojecteerd, terwijl de spoorweg aanwezig is, al dan niet in wijziging, is het bepaalde in de artikelen 91 tot en met 98 van de wet van overeenkomstige toepassing, met dien verstande, dat de in de artikelen 93, eerste en derde lid, 94, tweede lid, en 96, derde lid, genoemde waarde van 50 dB(A) wordt vervangen door 60 dB(A), dat de ten hoogst toelaatbare waarde van de geluidsbelasting binnen de woning 37 dB(A) bedraagt en dat de in artikel 97, tweede lid, onder a, genoemde waarde van 65 dB(A) wordt vervangen door 73 dB(A).

HOOFDSTUK 7. WIJZE VAN UITVOERING AKOESTISCH ONDERZOEK

Artikel 23

1. Ten behoeve van de vaststelling van de geluidsbelasting, vanwege een spoorweg, stelt Onze Minister voor het bepalen van het equivalente geluidsniveau regels, inhoudende op welke wijze en met inachtneming van welke bestaande of te verwachten omstandigheden de afwisselende niveaus van het ter plaatse optredende geluid worden vastgesteld en op welke wijze uit de over een bepaalde periode verkregen uitkomsten het gemiddelde wordt afgeleid.

2. Onze Minister stelt regels omtrent al hetgeen betrekking heeft op de wijze waarop de akoestische onderzoeken, bedoeld in dit besluit, worden uitgevoerd.

HOOFDSTUK 8. WIJZE VAN AANLEG VAN SPOORWEGEN

Artikel 24

1. Bij aanleg of vervanging van een spoorweg of een gedeelte van een spoorweg dient de spoorwegexploitant, voor zover het bepaalde in de hoofdstukken 3, 4 of 5 hierop niet van toepassing is, ervoor zorg te dragen dat de geluidsemisatie vanwege de nieuwe baanconstructie niet hoger wordt dan van een overeenkomstige spoorbaan waarvan de constructie bestaat uit langgelast spoor op houten dwarsliggers.

2. Op verzoek van de spoorwegexploitant kan Onze Minister in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat ontheffing geven van het vereiste in het eerste lid, indien toepassing van dat lid op overwegende bezwaren van technische of financiële aard stuit.

HOOFDSTUK 9. FINANCIËLE BEPALINGEN

Artikel 25

1. Voor zover in de kosten van de maatregelen die met het oog op de beperking van de geluidsbelasting van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen binnen een zone als bedoeld in artikel 3 krachtens hoofdstuk 6 zijn vastgesteld, niet op andere wijze wordt voorzien, komen deze kosten ten laste van het Rijk en de betrokken gemeente, ieder voor de helft, voor zover het maatregelen betreft waarmee Onze Minister heeft ingestemd, en overigens ten laste van de gemeente.

2. Tot de kosten, bedoeld in het eerste lid, worden mede gerekend de kosten, voortvloeiend uit het treffen van de krachtens de Woningwet en de Wet geluidhinder vereiste maatregelen met betrekking tot de gevels van de in dat lid bedoelde woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen.

Artikel 26

Indien een spoorwegexploitant of een gemeente zich ten gevolge van de toepassing van artikel 25 voor kosten ziet gesteld, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoren te blijven, kan Onze Minister, na overleg met Onze andere betrokken Ministers, hem, voor zover op andere wijze in een redelijke vergoeding niet is of kan worden voorzien, op diens verzoek een naar billijkheid te bepalen vergoeding toekennen.

HOOFDSTUK 10. BEROEP

Artikel 27

1. Tegen een besluit tot bepaling van maatregelen als bedoeld in artikel 21, eerste lid, alsmede tegen het niet nemen van een zodanig besluit binnen de in dat lid bedoelde termijn kan beroep worden ingesteld.

2. Tevens kan beroep worden ingesteld tegen een ingevolge artikel 22 genomen besluit:

a. tot vaststelling van maatregelen als bedoeld in artikel 93, derde lid, of 94, tweede lid, van de wet dan wel houdende een verklaring als bedoeld in die artikelliden, alsmede tegen het niet nemen van een zodanig besluit of van een besluit waarin een zienswijze als bedoeld in artikel 93, vierde lid, dan wel 94, derde lid, jo 93, vierde lid, van de wet is neergelegd, binnen de daarvoor ingevolge die bepalingen geldende termijn;

b. houdende een verklaring of beslissing als bedoeld in artikel 96, eerste lid van de wet.

3. Voorts kan beroep worden ingesteld tegen een besluit ten aanzien van een ontheffing als bedoeld in artikel 24, tweede lid.

4. Hoofdstuk 5, paragraaf 3, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Stb. 1986, 318) is op het in het eerste, tweede en derde lid bedoelde beroep van toepassing.

HOOFDSTUK 11. SLOTBEPALINGEN

Artikel 28

Vanaf 1 januari 2000 komt de zinsnede in artikel 10, eerste lid, na de woorden «met dien verstande dat deze waarde» te luiden: 65 dB(A) niet te boven mag gaan en wordt de waarde:

-60 dB(A) in de artikelen 7, eerste lid, 8, tweede lid, en 11, eerste en tweede lid, vervangen door 57 dB(A);

-73 dB(A) in de artikelen 8, eerste lid, 9, eerste lid, 11, derde lid, en 22 vervangen door: 70 dB(A).

Artikel 29

Dit besluit treedt in werking met ingang van de vierde kalendermaand na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

Artikel 30

Dit besluit kan worden aangehaald als Besluit geluidhinder spoorwegen.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 25 maart 1987

Beatrix

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
E. H. T. M. Nijpels

Uitgegeven de *dertigste* maart 1987

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 14 april 1987, nr. 73.

NOTA VAN TOELICHTING

A. Algemeen

Op grond van de artikelen 105-107 van hoofdstuk VII van de Wet geluidhinder (Stb. 1979, 99), kunnen bij algemene maatregel van bestuur ter bestrijding van spoorweglawaai eisen worden gesteld met betrekking tot de aard, samenstelling of wijze van aanleg van een spoor-, tram- of metrobaan.

Voorts kunnen bij algemene maatregel van bestuur ter beperking van spoorweglawaai regels worden gesteld omtrent de onderwerpen die ter beperking van de geluidsbelasting vanwege wegen geregeld zijn in hoofdstuk VI van de wet. Het onderhavige besluit geeft uitvoering aan bovengenoemde artikelen.

Dit besluit heeft ten doel regelen te stellen met betrekking tot het voorkomen van nieuwe geluidhindersituaties. Het treedt in de plaats van de terzake uitgebrachte ministeriële circulaire spoorweglawaai van 1 mei 1979. De circulaire bleek in de praktijk een onvoldoende effectief instrument met name bij planologische ontwikkelingen nabij spoorwegen. Ook de bij de toepassing van de circulaire ontstane interpretatieproblemen over reikwijdte en normstelling zullen door deze wettelijke regeling tot het verleden gaan behoren.

De procedures en grenswaarden voor de in het besluit genoemde situaties zijn van toepassing indien ná het van kracht worden van het besluit

- a. bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan, hetzij de bouw van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen wordt mogelijk gemaakt binnen de geluidszone van een aanwezige spoorweg, hetzij een nieuwe of te wijzigen spoorweg wordt geprojecteerd; of
- b. de aanleg of wijziging van een spoorweg buiten toepassing van de overeenkomstig de bepalingen van dit besluit gevolgde bestemmingsplan-procedure wordt overwogen; of
- c. een bouwvergunning wordt aangevraagd voor een woning die binnen de geluidszone van een aanwezige spoorweg, al dan niet in wijziging, geprojecteerd is in een bestemmingsplan dat geldt op de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

In het besluit zijn ook regels opgenomen voor andere geluidsgevoelige gebouwen dan woningen, voor woonwagendplaatsen en voor terreinen behorende bij de meest geluidsgevoelige categorie van gebouwen, zoals psychiatrische en zwakzinnigen-inrichtingen.

Op grond van artikel 105 van de wet zijn in artikel 24 van het besluit geluidemissie-eisen opgenomen die gelden bij de aanleg of vervanging van (een gedeelte van) een spoorweg.

Het besluit geldt niet voor op de datum van inwerkingtreding ervan aanwezige of in aanbouw zijnde woningen langs een aanwezige of in aanleg zijnde spoorweg. Voorzover het hierbij gaat om gevallen waarin een geluidsbelasting optreedt die uit milieuhygiënisch oogpunt niet wenselijk moet worden geacht, bestaat de mogelijkheid tot het verkrijgen van een financiële bijdrage voor de kosten van geluidwerende en geluidbeperkende voorzieningen op grond van de Bijdrageregeling spoorweglawaai bestaande woningen (Stcrt. 1985, nr. 61). Een gevolg van het inwerkingtreden van dit besluit is overigens wel dat het Besluit geluidwering gebouwen (Stb. 1982, 755) van toepassing is op het (ingrijpend) verbouwen van aanwezige woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de zone langs een spoorweg. Voor de kosten van de op grond van dit laatstgenoemde besluit te treffen voorzieningen kan veelal op grond van de hiervoor genoemde bijdrageregeling een subsidie verkregen worden.

In het onderhavige besluit is voorzien in een zoneringsregeling die grotendeels is overgenomen uit hoofdstuk VI van de wet en uit het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen (Stb. 1981, 688). Bij het besluit is een kaart gevoegd waarop de spoor-, tram- en metrowegen staan aangegeven waarop de regeling van toepassing is. Tevens is daar de breedte van de zones bepaald, rekening houdend met de in het besluit opgenomen voorkeursgrenswaarde voor woningen.

De zone geeft het onderzoeksgebied en het toepassingsbereik van de regeling aan. Indien geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone liggen of gepland worden, moet een akoestisch onderzoek worden ingesteld waarbij de berekende of gemeten geluidsbelasting van die bestemmingen aan de in het besluit opgenomen grenswaarden moet worden getoetst.

Het grotendeels overnemen van de regeling van hoofdstuk VI van de wet is voor toepassing in de praktijk gewenst, omdat veelal voor de betrokken woningen naast de onderhavige regeling ook de zoneringsregeling voor wegverkeerslawaai van dat hoofdstuk van toepassing zal zijn.

De belangrijkste verschillen met de zoneringsregeling voor wegverkeerslawaai zijn:

1. Voor spoorweglawaai is gekozen voor een tijdelijke voorkeursgrenswaarde van 60 dB(A), welke gelet op de wenselijkheid en de huidige inzichten in de mogelijkheden om stiller spoorwegmaterieel te ontwikkelen, vanaf het jaar 2000 wordt aangescherpt tot 57 dB(A). Dit leidt tot een voorkeursgrenswaarde van 60 dB(A) tot 1 januari 2000. Daarna zal de huidige richtwaarde van 57 dB(A) als voorkeursgrenswaarde gelden (vergelijk de waarden van 55, respectievelijk 50 dB(A) bij wegverkeerslawaai);

2. De regeling kent een bovengrens van 73 dB(A) voor woningen als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, die per 1 januari 2000 wordt aangescherpt tot 70 dB(A); geen onderscheid wordt gemaakt tussen stedelijke en buitenstedelijke situaties;

3. De regeling is niet van toepassing op op de datum van inwerkingtreding ervan aanwezige of in aanbouw zijnde woningen langs een aanwezige of in aanleg zijnde spoorweg;

4. Gedeputeerde staten beslissen als hoogste instantie op verzoeken om een hogere waarde; de ministeriële goedkeuring van een dergelijk besluit is overeenkomstig het regeringsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie van de Wet geluidhinder niet opgenomen.

Dit besluit is van toepassing op spoorwegen van de N.V. Nederlandse Spoorwegen (Spoorwegwet, Stb. 1875, 67) en op tram- en metrowegen die vallen onder de Locaalspoor- en tramwegwet (Stb. 1900, 118), zoals aangegeven op de eerder genoemde kaart. Voor tram- en metrowegen zal vooralsnog de zoneringsregeling in zeer beperkte mate van toepassing zijn, omdat alleen de metrolijnen van Amsterdam en Rotterdam en de Nieuwegeinlijn zijn aangegeven. Dit zijn namelijk trajecten waar het geluid van de tram of metro of sneltram veelal het geluid van nabij gelegen wegen zodanig overtreft dat de hinderbeleving van omwonenden in belangrijke mate door het railverkeerslawaai bepaald wordt.

Bij de in de toekomst mogelijk aan te wijzen andere te zoneren tram- en metrowegen zullen in ieder geval ook nog de volgende overwegingen een rol spelen. Het moet gaan om tram- of metrobanen waarvan de geluidsbelasting door de vrije ligging ervan ten opzichte van de weg, voor de hinder maatgevend is. Wordt de geluidsbelasting van 65 dB(A) vanwege het wegverkeer overschreden, dan zal dit de bepalende bron zijn, indien het trams op een vrije baan betreft. Waar de tram of metro krappe bogen moet doorlopen (boogstraal minder dan 200 m), danwel wissels of kruisingen passeert, ontstaan hinderlijke impulsachtige en tonale geluiden. In deze gevallen is het tram- of metrolawaai hinderlijker, indien de

geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer lager is dan 60 dB(A) of wanneer het equivalente geluidsniveau van de tram hoger is dan 70 dB(A). Door gebruik te maken van de aanwijzingsmogelijkheid die hiertoe is geboden in artikel 1, eerste lid, van het besluit, kan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in overeenstemming met de Minister van Verkeer en Waterstaat, de zoneringsregeling geheel of gedeeltelijk van toepassing verklaren voor dit soort tram- of metrotrajecten. Bedoelde aanwijzing vindt slechts plaats na overleg met de betrokken spoorwegbeheerder en de gemeentebesturen.

B. Normstelling

De Wet geluidhinder kent in de zoneringshoofdstukken met betrekking tot wegverkeers- en industrielawaai een duidelijke systematiek wat betreft de normstelling. In beide gevallen is sprake van een voorkeursgrenswaarde die de ondergrens, en van een maximaal toelaatbare waarde die de bovengrens van de regeling aangeeft. De tussenliggende bandbreedte geeft de beleidsruimte aan van de gemeenten en provincies om onder bepaalde voorwaarden een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde toe te staan. Voor alle lawaaisoorten kent de wet het systeem van de etmaalwaarde.

Voor zowel binnenstedelijk als buitenstedelijk wegverkeerslawaai, voor alle soorten industrielawaai (continu, fluctuerend, impuls en tonaal geluid) is dezelfde voorkeurswaarde van 50 dB(A) in de wet vastgelegd. Voor wegverkeerslawaai geldt bovendien dat bij berekeningen en metingen van de gevelbelasting een correctie van 5 dB(A) wordt toegepast.

Voor spoorweglawaai is gekozen voor een tijdelijke voorkeursgrenswaarde voor woningen van 60 dB(A) welke vanaf het jaar 2000 aangescherpt wordt met 3 dB(A) tot 57 dB(A), dit gelet op het hiervoor in paragraaf A, onder punt 1, genoemde uitgangspunt. De bandbreedte bij spoorweglawaai kent een maximaal toelaatbare waarde tot 73 dB(A), zowel binnen als buiten de bebouwde kom, die op 1 januari 2000 wordt aangescherpt tot 70 dB(A).

Gezien de hinderbeleving¹ en de relatieve milieuvriendelijkheid van het openbaar vervoer is het verantwoord in dit geval tot hogere voorkeurs- en maximaal toelaatbare waarden te komen dan gelden terzake van wegverkeers- en industrielawaai. Dit betekent wel dat binnen de aangegeven bandbreedte zorgvuldig de voor de betrokken situatie maximaal toelaatbare geluidsbelasting dient te worden bepaald, rekening houdend met onder meer de technische mogelijkheden om de voorkeursgrenswaarde zo min mogelijk te overschrijden door bronmaatregelen, maatregelen in de overdrachtssfeer of het houden van voldoende afstand tussen spoorbaan en geluidsgevoelige bestemming. Zo zal met name bij een geluidsbelasting van 70 dB(A) of hoger, waar geluidafscherming onvoldoende effectief is voor bovenverdiepingen van woningen nabij een spoorlijn, toch gestreefd moeten worden naar afschermende voorzieningen voor het woon- en leefmilieu rond deze woningen op het begane grondniveau. Gedeputeerde staten kunnen hieraan gevolg geven in het kader van het te voeren ontheffingsbeleid.

Bij verlening van een hogere waarde zal steeds de binnenwaarde van 37 dB(A) gehaald moeten worden voor nieuw te bouwen woningen, voor bestaande woningen waar het een nieuw aan te leggen spoorlijn betreft, danwel een wijziging aan de spoorweg indien de geldende gevelbelasting de 65 dB(A) niet overschrijdt. Bij een wijziging van een spoorweg nabij woningen met een gevelbelasting van meer dan 65 dB(A) geldt een binnenwaarde van 40 dB(A). In de toelichting op artikel 13 wordt hierop nader ingegaan.

Onderzoek met betrekking tot de onderbouwing van de grenswaarden voor de geluidsbelasting van de andere geluidsgevoelige bestemmingen dan woningen is verricht in het kader van het ICG-onderzoeksproject VL 24². De voorkeursgrenswaarde voor de aangewezen geluidsgevoelige

¹ RL-HR-03-02 Gewenning aan het geluid van een nieuwe spoorlijn

RL-HR-03-03 Hinder door spoorweggeluid in de woonomgeving

IL-HR-09-02 Karakterisering en beoordeling van industrielawaai

GA-HR-08-02 Hinder door geluid van tram- en wegverkeer

² VL-DR-24-07 Geluidhinder in schoollokalen

VL-HR-24-01 Onderbouwing grenswaarden voor drie categorieën geluidgevoelige bestemmingen anders dan woningen.

gebouwen is op grond van met name het specifieke gebruik van deze bestemmingen, 55 dB(A), waarbij ook argumenten van communicatieverstoring een rol hebben gespeeld.

C. Procedures

De zoneringsregeling voor spoor-, tram- en metrogeluid is een vereenvoudigde opzet van de regeling neergelegd in het hoofdstuk VI, Zones langs wegen, van de Wet geluidhinder met uitvoeringsbesluiten. De regeling beoogt enerzijds voldoende rechtszekerheid te bieden aan de burger tegen overmatige geluidsoverlast en anderzijds woningbouwers en beheerders van spoor-, tram- en metrowegen duidelijkheid te verschaffen over de aan te houden geluidsnormen en de te volgen procedures wanneer de voorkeursgrenswaarde overschreden zou worden.

In de verschillende procedures zal aandacht voor het geluidsaspect bestaan uit het verrichten van akoestisch onderzoek binnen de zone, advisering door de Inspecteur van de volksgezondheid voor de milieuhygiëne, het toetsen aan de grenswaarden en het eventueel volgen van de zogenaamde hogere-waardenprocedure.

Evenals bij de zoneringsregeling voor wegverkeer is de onderhavige regeling gericht op integratie van de geluidsaspecten in het planologisch proces. Dit brengt met zich mee dat vóór de vaststelling of herziening van het bestemmingsplan de hierboven genoemde activiteiten moeten hebben plaatsgevonden.

Indien de aanleg of wijziging van een spoorweg wordt overwogen buiten toepassing van de overeenkomstig dit besluit gevolgde bestemmingsplanprocedure kan eveneens pas tot uitvoering worden overgegaan nadat de bovengenoemde acties hebben plaatsgevonden.

Voor de bouw van woningen op basis van een bestemmingsplan dat geldend is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit, bestaat naast de mogelijkheid de bovengenoemde acties in het kader van de herziening van het bestemmingsplan te doen plaatsvinden ook een kortere procedure overeenkomstig de regeling in hoofdstuk VI van de wet met betrekking tot de zogenaamde overgangssituaties (artikelen 91 tot en met 99 van de wet), resulterend in een verklaring van geen bezwaar van gedeputeerde staten ten behoeve van de afgifte van de bouwvergunning. Indien de bestemmingsplanprocedure wordt gevolgd is het van belang in een zo vroeg mogelijk stadium van de planvorming aandacht te besteden aan de geluidsconsequenties. Het in een bestemmingsplan opnemen van bouw mogelijkheden of de aanleg of wijziging van een spoorweg houdt in dat binnen de zone van de aan te leggen of te wijzigen spoorweg een akoestisch onderzoek verricht moet worden door burgemeester en wethouders. Indien dit onderzoek uitwijst dat de voorkeurswaarde van 60 dB(A) (m.i.v. 1 januari 2000: 57 dB(A)) ook na het treffen van geluidafschermende maatregelen wordt overschreden dan zullen burgemeester en wethouders óf de spoorwegexploitant bij gedeputeerde staten een verzoek tot vaststelling van een hogere waarde moeten indienen. Gedeputeerde staten toetsen het verzoek aan de (ontheffings-) criteria en gevallen, die grotendeels ontleend zijn aan het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen (Stb. 1981, 688).

Aan het belang van goed openbaar vervoer en aan de mogelijkheid van verdichting rond stations is in het onderhavige besluit tegemoet gekomen. Als extra ontheffingsmogelijkheid voor het vaststellen van een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde is mede om die reden het projecteren van woningen in de omgeving van een station opgenomen.

Voor de aanleg of wijziging van een spoorweg buiten de bestemmingsplanprocedure geldt een regeling die grotendeels overeenkomt met de regeling bij wegverkeer (bij aanleg van een nieuwe weg of de reconstructie

van een weg krachtens de artikelen 79-81). Het begrip «wijziging van een spoorweg» is in de regeling anders omschreven dan het vergelijkbare begrip «reconstructie van een weg». De algemene regel is, dat onder een wijziging in het kader van dit besluit wordt verstaan elke verandering in de invoergegevens van het op grond van artikel 23 door Onze Minister op te stellen reken- en meetvoorschrift. Daarop zijn echter twee uitzonderingen:

1. Er is geen sprake van een wijziging indien het gaat om werkzaamheden in het kader van de normale fluctuaties t.g.v. baanonderhoud, seizoensinvloeden, speciale evenementen e.d. In artikel 1, tweede lid, zijn deze werkzaamheden als zodanig omschreven.

2. Er is ook geen sprake van een wijziging indien de toename van de geluidsbelasting niet meer dan 2 dB(A) is en tevens de geluidsbelasting ná wijziging beneden de in de Bijdrageregeling spoorweglawaai bestaande woningen gehanteerde saneringsgrens van 65 dB(A) blijft.

Als voorbereidingen voor een wijziging van een spoorweg in de zin van dit besluit getroffen worden, dient een toetsing plaats te vinden van de toekomstige geluidsbelasting aan de voor die situatie geldende grenswaarde. Is een overschrijding van deze waarde naar het oordeel van de spoorwegbeheerder onvermijdelijk, dan dient een verzoek om vaststelling van een hogere waarde bij gedeputeerde staten te worden ingediend.

Onder geldende grenswaarde wordt in dit geval verstaan de in het kader van dit besluit geldende voorkeurgrenswaarde of de verleende hogere waarde, en indien deze niet vastgesteld, respectievelijk verleend zijn, de waarde die heerste op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit. Indien er tussentijds een verlaging van de geluidsbelasting heeft plaatsgevonden, bijvoorbeeld door sanering volgens de Bijdrageregeling spoorweglawaai bestaande woningen, geldt deze lagere waarde als geldende grenswaarde (zie ook de toelichting bij de artikelen 11 en 13).

Bij wijzigingen boven de saneringsgrens is veelal een koppeling met de sanering van Rijkswegen mogelijk op basis van de Bijdrageregeling spoorweglawaai bestaande woningen. Een dergelijke gelijktijdige uitvoering van werkzaamheden kan sterk kostenbesparend werken. De spoorwegbeheerder wordt geacht een wijziging zo tijdig bij het Rijk aan te melden dat reservering van gelden mogelijk is.

D. Financiële gevolgen

Voor de financiering van ingevolge het Besluit geluidhinder spoorwegen te treffen maatregelen zijn ter uitvoering van artikel 129 van de wet en naar analogie van de financiële regeling voor wegverkeerslawaai in bestaande situaties, gegeven in de artikelen 126-128 van de Wet geluidhinder, in hoofdstuk 9 van dit besluit regels opgenomen met betrekking tot de toerekening van de kosten van die maatregelen. Deze regels zullen het wettelijke kader vormen voor de toepassing van de Bijdrageregeling geluidhinder nieuwe woningen (Stcrt. 1985, nr. 61).

Voor de nieuwbouw van woningen opgenomen in een bestemmingsplan dat geldend is op de datum van inwerkingtreding van dit besluit zal het Rijk een bijdrage ineens verlenen van 50% van de kosten van de vereiste geluidhindervoorzieningen. Een dergelijke bijdrage zal overigens ook worden verleend, indien het betreffende bestemmingsplan is vastgesteld of herzien voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit. Voor gesubsidieerde woningbouw geldt dat tevens rekening zal worden gehouden met 50% van de kosten van geluidwerende voorzieningen bij vaststelling van de jaarlijkse bijdrage bedoeld in de Beschikking geldelijke steun huurwoningen 1975 (Stcrt. 1975, 134) en de Beschikking geldelijke steun eigen woningen 1984 (Stcrt. 1984, 6).

Voor nieuwbouw van woningen, opgenomen in een bestemmingsplan dat vastgesteld of herzien is na de datum van in werking treden van dit besluit zal, behoudens gevallen van «vervangende nieuwbouw» geen bijdrage ineens worden verleend. Voor gesubsidieerde woningbouw zal

wel rekening worden gehouden met 100% van de kosten van de geluidwerende voorzieningen bij de vaststelling van de genoemde jaarlijkse bijdrage.

Overigens dienen de kosten van eventuele niet gesubsidieerde geluidhindervoorzieningen in een dergelijke situatie zo veel mogelijk te worden betrokken in de exploitatie-opzet van het bestemmingsplan. Het akoestisch onderzoek valt in die situatie onder de algemene vergoeding van de gemeenten op grond van artikel 135 van de Wet geluidhinder.

Bij aanleg of wijziging van een spoorweg zal in het algemeen de spoorwegexploitant de kosten van het akoestisch onderzoek en van de vereiste voorzieningen voor woningen en andere geluidsgevoelige objecten dragen.

In hoeverre de financiële gevolgen van het besluit additioneel zijn ten opzichte van de huidige praktijk, waarin toepassing wordt gegeven aan de circulaire spoorweglawaai, is moeilijk te berekenen. In het volgende wordt kwalitatief per onderdeel aangegeven in hoeverre dit naar verwachting het geval zal zijn.

1. Nieuwbouw van woningen

De directe en indirecte additionele kosten voor de volkshuisvesting verbonden aan de invoering van dit besluit laten zich moeilijk kwantificeren.

Eenzijds is immers de voorkeursgrenswaarde (tot 2000) opgetrokken naar 60 dB(A), hetgeen een kostenverlaging (minder schermen, kortere afstand tussen bebouwing en spoorweg) met zich meebrengt, anderzijds betekent de nieuwe plafondwaarde voor ontheffingen dat in die gevallen waarin tot die maximaal toelaatbare geluidsbelasting wordt gebouwd, wellicht per saldo meer kosten gemaakt zullen worden (meer grondopbrengsten tegenover hogere kosten voor geluidwerende voorzieningen). De verwachting is dat vooralsnog beide effecten elkaar grotendeels zullen opheffen.

Na invoering van dit besluit zullen deze uitgaven, geschat op basis van het Uitvoeringsprogramma Geluidhinderbestrijding en de huidige ervaringen, ongeveer f 3 miljoen belopen. Het uitgavenniveau van 1985, gebaseerd op de uitkering van 50% ineens op grond van de geldende Bijdrageregeling geluidhinder nieuwe woningen, wordt geschat op circa f 1 miljoen. Deze ontwikkeling hangt onder meer samen met een verwachte stijging van het aantal woningbouwprojecten nabij spoorlijnen.

2. Aanleg van spoorlijnen

Berekeningen in verband met de aanleg van de Ringspoorweg in Amsterdam laten zien dat de geluidmaatregelen zelf naar schatting 2 à 4 % van de investeringskosten bedragen uitgaande van een 60 dB(A)-maatregelengrens en van 1 à 2% bij een 65 dB(A)-maatregelengrens. Aangezien het hier de aanleg in stedelijk gebied betreft, is het zeer waarschijnlijk dat het hier om een bovengrens van de meest gecompliceerde en daarom dure situaties (wat betreft geluidvoorzieningen) gaat, die in dit verband aan de orde zouden komen.

3. Wijziging van een spoorweg

Hoewel de NS over grote lengten van het spoorwegnet maatregelen willen treffen teneinde de dienstverlening te bevorderen, heeft dit in de minderheid van de gevallen aanmerkelijk effect op de geluidsbelasting. Naar de beste schatting van dit moment zijn er 220 km baanlengte waarlangs de geluidsbelasting met 2 dB(A) of meer toe kan nemen, over de komende 30 jaar bezien. In het ongunstigste geval zouden over 52 km afscherpende maatregelen of gevelvoorzieningen moeten worden getroffen (totaal over beide zijden van de spoorweg). Hiervan ondervindt 27 km nu reeds een geluidsbelasting van 65 dB(A) of meer en komt derhalve meestal voor geluidsanering in aanmerking.

De eerder bedoelde maatregelen zullen gemiddeld circa f 1250 per strekkende meter spoorbaan kosten (exclusief beheers- en onderhoudskosten).¹

Een en ander komt volgens berekeningen van de NS uit op een bedrag van f 5 miljoen per jaar. Hierbij dient aangetekend te worden dat dit bedrag aanzienlijk lager kan worden als deze maatregelen gecombineerd worden met saneringsactiviteiten.

4. Bestuurlijke kosten

In het recente verleden zijn de aanleg en reconstructie van spoorwegen gepaard gegaan met veel verschillen van inzicht. Dit blijkt onder meer uit kamervragen die over deze geschillen gesteld werden en tijdrovende juridische procedures (Schiphollijn, Hoorn, Ringspoor-West Amsterdam). Bij de aanleg van de Schiphollijn zijn contracten afgesloten met gemeenten en bewoners woonachtig aan die spoorlijn waarbij ook de geluidhinderaspecten een rol speelden. Tot op de dag van heden is deze zaak nog niet definitief afgesloten.

De ministeriële circulaire spoorwegwaaai van 1 mei 1979 leverde bij dit soort situaties veel interpretatieproblemen op, terwijl in strijd met de aanbevelingen in die circulaire nieuwe woningbouwprojecten nabij spoorlijnen ontwikkeld konden worden. De ervaring met de bestrijding van wegverkeerslawaaai leert dat de hogere waarde-procedure niet een onaanvaardbare verzwaaring betekent van de gemeentelijke en provinciale taak; zij dwingt tot een gedegen en tijdig overleg in geluidhindersituaties, maar kan veel moeizaam overleg en juridische procedures met de daardoor onvermijdelijke vertragingen voorkomen.

E. Evaluatie en deregulering

a. Evaluatie

De commissie evaluatie Wet geluidhinder heeft in december 1985 haar eindrapport doen verschijnen. Naar aanleiding van de reactie die de regering dienaangaande heeft opgesteld, is in het Ontwerp-besluit, zoals dat is voorgepubliceerd, (Stcrt. 1985, 250) de lijst van geluidsgevoelige bestemmingen in die zin aangepast dat kantoren en gebouwen voor sociaal-culturele doeleinden geschrapt zijn en standplaatsen voor woonwagens toegevoegd (art. 2, eerste lid). In voornoemde reactie is toegezegd dat de zoneringsregeling van de wet op enkele punten zal worden herzien, hetgeen zal leiden tot wijziging van de wet en een aantal uitvoeringsbesluiten. Gelet op de samenhang die hieromtrent tussen de onderscheidene wetsonderdelen bestaat, is het niet wenselijk geoordeeld op dit moment verder vooruit te lopen op de in het vooruitzicht gestelde wijziging van de wet.

Zoals ook met de andere onderdelen van de Wet geluidhinder het geval is, zal ook voor wat betreft spoorwegwaaai een toetsing plaatsvinden van de ervaringen die bij de uitvoering van dit besluit in de praktijk worden opgedaan met betrekking tot de financiële, bestuurlijke en technische uitgangspunten die aan de opstelling van dit besluit ten grondslag liggen.

b. Deregulering en financiële gevolgen

In de paragraaf «Algemeen» van de nota van toelichting is aandacht besteed aan de doelstellingen van de regeling, evenals verspreid bij de toelichting op de verschillende artikelen. Er zijn geen overlappings met andere bestaande of in voorbereiding zijnde regelingen.

Wel is in voorbereiding een nieuwe Wet railwegen ter vervanging van de huidige Spoorwegwet en de Locaalspoor- en Tramwegwet, die naar verwachting gevolgen voor de begripsbepalingen kan hebben.

¹ Naar de prijs van afschermingen is onderzoek verricht waarop dit all-in bedrag is gebaseerd. (GH-HR-06-01)

De in het besluit neergelegde bestuursinstrumenten liggen reeds besloten in de tekst van de Wet geluidhinder. De in de wet opgenomen bevoegdheid van de minister om het besluit van gedeputeerde staten, inzake vaststelling van hogere waarden goed te keuren is niet in het besluit opgenomen. Het besluit zal naar schatting van toepassing zijn bij circa 50 bestemmingsplannen per jaar en opent geen nieuwe beroepsmogelijkheid als de bestemmingsplanprocedure gevolgd wordt. Slechts indien aanleg of wijziging van een spoorweg dan wel nieuwbouw van woningen plaats vindt buiten toepassing van een bestemmingsplanprocedure is, analoog aan de zoneringsregeling van de wet ten aanzien van wegen, een kroonberoep mogelijk tegen het besluit van de gemeenteraad ten aanzien van de eventueel te treffen geluidhindermaatregelen onderscheidenlijk het besluit van gedeputeerde staten omtrent een verklaring van geen bezwaar of tot het voorshands niet verlenen van de bouwvergunning.

Aan de financiële gevolgen van het besluit is uitgebreid aandacht besteed onder punt D van de nota van toelichting. Met de vergoeding van de apparaatskosten van gemeenten en provincies in verband met dit besluit is reeds rekening gehouden in het kader van de bestaande regeling voor de algemene vergoeding van gemeenten en provincies op basis van artikel 135 van de Wet geluidhinder.

F. Commentaar

Een ontwerp van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen is op 24 december 1985 voorgepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant.

Hierop zijn een tiental commentaren ontvangen die veelal betrekking hadden op de in het ontwerpbesluit voorkomende bovengrens van 70 dB(A). Mede naar aanleiding van het advies van de CRMH van 25 februari 1986 is deze bovengrens verhoogd. De bovengrens is gesteld op 73 dB(A) tot 1 januari 2000, daarna wordt deze analoog aan de regeling voor de voorkeurswaarde aangescherpt tot 70 dB(A). De suggestie van de CRMH om aan een verhoogde bovengrens een zwaardere procedure te verbinden, is, om de ontheffingsregeling niet gecompliceerder te maken, niet gevolgd. De overige in de verschillende commentaren gemaakte opmerkingen hebben geleid tot enkele uitbreidingen van de tekst van deze nota van toelichting.

ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

De begripsbepalingen die in artikel 1, eerste lid, van de wet worden gegeven, zijn mede van toepassing voor de begrippen die in dit besluit worden gebruikt.

Het besluit is van toepassing op de bij dit besluit behorende kaart aangegeven spoorwegen. Uitgangspunt voor de keuze is dat zich langs deze spoorlijnen geluidhinderkelpunten (kunnen gaan) voordoen. Niet aangewezen zijn de spoorlijnen waarvan mag worden aangenomen dat de voorkeursgrenswaarde op de gebruikelijke minimumafstand tussen spoorweg en woningen niet wordt overschreden.

Dit leidt ertoe dat bijvoorbeeld museumlijnen en de meeste particuliere goederenspoorlijnen niet zijn aangewezen.

Deze kaart kan slechts gewijzigd worden na overleg met de betrokken spoorwegexploitant en gemeentebesturen, waarbij bovenstaande uitgangspunten gehanteerd zullen worden. Hiertoe kan aanleiding bestaan bij ingrijpende wijzigingen in het spoorwegverkeer of aan de spoorbaan, opheffing of reactivatie van bestaande lijnen, danwel aanleg van een nieuwe spoorlijn. De Minister van Verkeer en Waterstaat zal in het kader van zijn bevoegdheden op grond van de Spoorwegwet en de Locaalspoor- en Tramwegwet de hiertoe vereiste initiatieven nemen.

Bij de definiëring van het begrip «wijziging van een spoorweg» is, anders dan de in artikel 1 van de wet gegeven begripsomschrijving van reconstructie van een weg, een ondergrens van 2 dB(A) geïntroduceerd voorzover de geluidbelasting na wijziging lager dan 65 dB(A) is. Dit is gedaan omdat anders de verplichting om voorzieningen te treffen niet in verhouding zou staan tot de geringe, qua beleving nauwelijks significante toename van de geluidsbelasting. In die gevallen echter waarin de geluidbelasting na wijziging 65 dB(A) overschrijdt, ten gevolge waarvan een nieuwe saneringssituatie kan ontstaan of een bestaande saneringssituatie verslechtert, dient steeds bezien te worden in hoeverre het mogelijk is geluidsanering met de voorgenomen wijzigingsactiviteiten te combineren.

Verder is bepaald dat activiteiten die tot de normale exploitatie behoren en waarvan bij voorbaat vaststaat dat er geen relevante verhoging van de geluidsbelasting binnen de zone uit zal voortkomen, niet zijn te beschouwen als wijziging van een spoorweg. Daarbij geldt voor een wijziging van de intensiteit het percentage van 45% als maatgevend. Dit percentage biedt de mogelijkheid om met name in het goederenvervoer de normaal optredende fluctuaties in de intensiteit te kunnen opvangen. Deze fluctuaties in het goederenverkeer kunnen overigens, zeker over een relatief korte periode bezien, vrij sterk zijn. De toename van de intensiteit bedoeld in art. 1, tweede lid, onder a, wordt dan ook bepaald door op het moment waarop de toekomstige intensiteitstoename komt vast te staan, de volgende grootheden te beschouwen:

- a. de intensiteit in het maatgevende jaar na het tijdstip waarop de toename aanvangt;
- b. de gemiddelde intensiteit in de drie jaren voorafgaand aan dat tijdstip.

Overigens zij vermeld dat het hier steeds gaat om een afzonderlijke omstandigheid. Wanneer zich de verschillende, in de onderdelen a, b, c, d en e genoemde, omstandigheden in combinatie voordoen is er behoudens de in het derde lid genoemde uitzondering wel sprake van een wijziging van een spoorweg.

Vermeld zij, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat voornemens is de huidige Spoorwegwet en de Locaalspoor- en Tramwegwet te vervangen door een nieuwe Wet railwegen. In het onderhavige besluit zal met name wat betreft de begripsbepalingen, zodra deze nieuwe wet van kracht is, daarmee rekening worden gehouden.

Het combineren van spoorweggedeelten, zoals bedoeld in het eerste lid, onder g, kan zich voordoen wanneer bij een akoestisch onderzoek ter bepaling van het equivalente geluidsniveau met betrekking tot het relevante spoorweggedeelte, vanwege akoestisch relevante verschillen in de bovenbouwconstructie van die spoorweg meerdere spoorweggedeelten moeten worden onderscheiden. De te combineren spoorweggedeelten maken echter voor de toepassing van dit besluit altijd deel uit van één spoorweg. Bij kruisingen en splitsingen is in principe sprake van twee spoorwegen; voor beiden dient dan ook afzonderlijk de geluidsbelasting te worden bepaald. De begripsomschrijving van woonwagenstandplaats maakt duidelijk dat het in het kader van dit besluit slechts gaat om blijvende standplaatsen, gesitueerd op een centrum dat als zodanig door de gemeenteraad is aangegeven.

Artikel 2

In dit artikel zijn de gebouwen en terreinen opgenomen die voor de toepassing van dit besluit worden aangemerkt als geluidsgevoelig gebouw, onderscheidenlijk geluidsgevoelig terrein. Deze zijn grotendeels ontleend aan het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen.

De bedoeling van het opnemen van de terreinen, behorend bij de onder b, van het eerste lid, genoemde bestemmingen, als geluidsgevoelig object is, alleen bescherming te geven aan dat gedeelte van het terrein

waar sprake is van een zekere, aanwijsbare patiëntenzorg. De in het besluit opgenomen grenswaarden hebben geen betrekking op de gedeelten van het terrein die dienen voor recreatieve doeleinden van de patiënt.

Woonwagenstandplaatsen zijn als geluidsgevoelig terrein aangemerkt, om te bereiken dat hiervoor zoveel mogelijk dezelfde akoestische bescherming geldt als voor woningen. Toetsing aan de grenswaarde dient derhalve plaats te vinden voor dat deel van de woonwagenstandplaats, waar de woonwagen staat of op grond van het bestemmingsplan geplaatst mag worden. Bijgebouwtjes behorend tot een woonwagenstandplaats kunnen derhalve als afscherpende voorziening worden toegepast.

In afwijking van de regeling voor wegverkeer zijn de bejaardenoorden voor de toepassing van dit besluit niet opgenomen als geluidsgevoelige gebouwen. Dat houdt in dat deze wat betreft de grenswaardenstelling en procedure hetzelfde zullen worden behandeld als woningen.

Voor de vaststelling van de geluidsbelasting van een schoolgebouw behoort op grond van het tweede lid van artikel 2 een gymnastieklokaal niet tot de school te worden gerekend. Een gymnastieklokaal zal immers in situaties met een hoge geluidsbelasting als een goede geluidsafscherming voor het schoolgebouw kunnen dienen, terwijl de lesactiviteiten in zo'n lokaal niet geluidsgevoelig zijn te noemen.

Zoals al eerder gesteld zijn kantoren en gebouwen voor sociaal-culturele doeleinden geschrapt van de lijst van geluidsgevoelige bestemmingen, terwijl standplaatsen voor woonwagens zijn toegevoegd.

In het vierde lid is, in navolging van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen (Stb. 1981, 688), ten behoeve van geluidsgevoelige bestemmingen die alleen overdag worden gebruikt, de geluidsbelasting gelijkgesteld aan de dagwaarde van het equivalente geluidsniveau. Voor deze bestemmingen behoeft dus geen rekening te worden gehouden met geluidsniveaus die 's avonds en 's nachts optreden.

Artikel 3

Bij de bepaling van de zonebreedte per spoorweggedeelte zoals aangegeven op de bij het besluit gevoegde kaart, is ervan uitgegaan dat de voorkeurswaarde voor woningen buiten de zone niet overschreden wordt. De ligging van de zonegrenzen is afhankelijk van de geluidsproductie van de betreffende spoorweg. Omwille van de overzichtelijkheid is gewerkt met zonebreedtes die onderling 100m verschillen. Uitgangspunten bij de berekening van de ligging van de zonegrens zijn geweest: een waarneemhoogte van 5m en van ongehinderde geluiduitbreiding («vrije veld condities»), de gegevens omtrent verkeersintensiteiten, snelheden, bedrijfstoestanden, materieeltypen en baangesteldheid op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit. Bij ondergrondse trajecten is steeds een zone van 25m aangegeven, daar geluid zich door de bodem veel minder ver zal voortplanten.

De vastgestelde zonebreedte kan gewijzigd worden, indien er sprake is van een in verband met bovenstaande uitgangspunten relevante toe- of afname van de geluidsproductie van het betreffende spoorweggedeelte.

Artikel 4

In het tweede lid is aangegeven, dat de regels van het besluit ten aanzien van het volgen van de bestemmingsplanprocedure niet van toepassing zijn als het gaat om op het moment van vaststelling of herziening van het bestemmingsplan aanwezige of in aanbouw zijnde bebouwing in de zone van aanwezige of in aanleg zijnde spoorwegen.

Een uitzondering hierop vormt de wijziging van een spoorweg. Indien een wijziging van de spoorweg in het kader van het opstellen van een bestemmingsplan wordt overwogen, waarbij aanwezige of in aanbouw zijnde woningen zijn betrokken, is er sprake van een «nieuwe» situatie en zijn de eisen van dit besluit van toepassing.

Aan het tweede lid wordt een zodanige interpretatie gegeven dat van het handhaven van bestaande geluidsgevoelige bestemmingen niet alleen sprake is als in het nieuwe bestemmingsplan nauwkeurig dezelfde maten en bestemmingsgrenzen worden aangehouden als in het oude. Ook beperkte veranderingen in maten en functies vallen onder het begrip bestaande situaties (vervangende nieuwbouw). Deze interpretatie maakt het mogelijk in een stedelijk gebied met een overwegende woonfunctie de bestemming van verspreid gesitueerde winkels en kleine kantoren om te zetten in woningen zonder dat hierop van toepassing wordt de regeling met betrekking tot nieuwe of overgangssituaties. Ook is het niet noodzakelijk, dat de te vervangen bebouwing op het tijdstip van vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan aanwezig is. In geval dat het nieuwe of vigerende bestemmingsplan strekt tot het opvullen van open gaten die recent zijn ontstaan, kan van conservering c.q. vervangende nieuwbouw worden gesproken. Wel moet er in dergelijke gevallen steeds op worden toegezien, dat geen ingrijpende wijziging van stedenbouwkundige vorm of functie of een belangrijke toename van het aantal geluidgehinderden optreedt.

Artikel 5

Onder de «in de toekomst optredende geluidsbelasting» wordt in dit verband verstaan de geluidsbelasting die zal ontstaan nadat de in het bestemmingsplan geplande bouw- en aanlegmogelijkheden zijn gerealiseerd.

Artikel 8

De in dit artikel opgenomen ontheffingsgronden komen overeen met de in het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen opgenomen gronden.

Waar in dit en de volgende artikelen wordt gesproken van «bezwaren van vervoerskundige aard» worden hieronder mede begrepen de veiligheidsaspecten van het spoorwegpersoneel, werkzaam aan of langs de spoorbaan.

De in het tweede lid, onder a, opgenomen ontheffingsgronden hebben betrekking op in een bestemmingsplan op te nemen (nog niet geprojecteerde) woningen, als ook op geprojecteerde woningen (op basis van een geldend bestemmingsplan kan de bouwvergunning worden verleend).

Aan de mogelijkheden voor het verlenen van hogere waarden is uitbreiding gegeven met het geval dat woningen worden gesitueerd in de omgeving van een station of halte. Hier is rekening gehouden met het streven naar het benutten van bouwmogelijkheden rondom stations in de vorm van hoge woningdichtheden en de mogelijkheid van wijziging van functies.

Onder het begrip «omgeving van een station» dient de directe invloedssfeer van een station te worden verstaan. Dit begrip kan nader worden ingevuld door gemeenten en provincies in het kader van een concreet verzoek om een hogere waarde.

De in het tweede lid, onder b, genoemde noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie van een aan te leggen dan wel te wijzigen spoorweg zal aangetoond kunnen worden aan de hand van bijvoorbeeld het Structuurschema verkeer en vervoer (Kamerstukken II, 1976/77, 14 390, nrs. 1 e.v.), het Meerjarenplan Personenvervoer, dat in het betreffende jaar geldt, een tracé-nota van een rijks-, provinciale of gemeentelijke spoorweg, een streek- of structuurplan, of (de toelichting bij) een bestemmingsplan. Het hier genoemde heeft – voor wat de te wijzigen spoorweg betreft – betrekking op geprojecteerde en nog niet geprojecteerde woningen, hetgeen blijkt uit de toevoeging: behoudens het bepaalde in artikel 11.

¹ GF-HR-07-01 en GF-DR-07-02

Het in het derde lid gestelde bevat in feite een voorwaarde waaraan ieder verzoek om een hogere waarde met betrekking tot woningen dient te voldoen. In de praktijk is het echter niet altijd mogelijk aan dit wettelijk vereiste tegemoet te komen. In bepaalde gevallen (bijvoorbeeld globale bestemmingen) is het ten tijde van de indiening van het verzoek nog niet mogelijk voldoende informatie te verschaffen over de situering van de geluidsgevoelige (verblijfs)ruimten. Het opnemen van bepalingen in het bestemmingsplan die deze situering conform het genoemde vereiste veilig stellen kan tot (financiële) consequenties voor de volkshuisvesting leiden die op het moment van de besluitvorming niet te voorzien zijn. Indien in het verzoek niet voldoende duidelijk gemaakt wordt hoe de situering van de geluidsgevoelige ruimten is, of de motivering waarom deze informatie niet gegeven kan worden ontbreekt, is er derhalve aanleiding het verzoek niet ontvankelijk te verklaren.

Op grond van het vierde lid kunnen gedeputeerde staten geheel of gedeeltelijk vrijstelling van de genoemde indelingsvereisten verlenen als zij dat vanwege stedenbouwkundige of volkshuisvestingsbelangen wenselijk achten. Het spreekt voor zich dat van deze mogelijkheid slechts gemotiveerd gebruik kan worden gemaakt en dat het verzoek om een hogere waarde voldoende informatie moet verschaffen over de in het geding zijnde belangen. Het verdient aanbeveling dat de gemeente expliciet en beargumenteerd aangeeft voor welke woningen zij niet kunnen voldoen aan de vereisten van het derde lid.

Artikel 9

Bij de besluitvorming omtrent hogere grenswaarden inzake andere geluidsgevoelige gebouwen dan woningen is het van belang op te merken dat wanneer een verzoek om een hogere waarde voldoet aan de in artikel 9, tweede lid, omschreven ontheffingscriteria en betrekking heeft op een gebouw dat zodanig ten opzichte van de spoorweg gesitueerd is dat geen geluidsgevoelige binnen- of buitenruimten aan de geluidsbelaste zijde gelegen (zullen) zijn, dit verzoek als regel eerder voor toekenning in aanmerking zal komen.

Artikel 10

In artikel 10 wordt voor geluidsgevoelige terreinen een maximaal toelaatbare waarde van 65 dB(A) toegestaan als het een woonwagenstandplaats betreft en 68 dB(A) voor verblijfsruimten behorend bij een psychiatrische inrichting. Met betrekking tot woonwagenstandplaatsen is in dit verband van belang dat bij het verlenen van een hogere waarde de gevolgen hiervan voor de binnen de woonwagens optredende geluidsniveaus mede in beschouwing worden genomen. Omdat het vanwege financieel-technische redenen niet mogelijk is voor een «gevel» van een woonwagen maatregelen te treffen, leidt een verhoging van de geluidsbelasting op de «gevel» noodzakelijk tot een hoger geluidsniveau binnen de betrokken woonwagen. Dit is aanleiding om meer nog dan bij «gewone» woningen de locatiekeuze van standplaatsen van woonwagens kritisch aan de uitgangspunten van de Wet geluidhinder te toetsen.

Artikel 11

Als een wijziging met betrekking tot een spoorweg wordt voorbereid en uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat deze een toename van de geluidsbelasting van meer dan 2 dB(A) tot gevolg heeft ten opzichte van de vóór de wijziging optredende geluidsbelasting, óf dat de geluidsbelasting na wijziging hoger zal zijn dan 65 dB(A), dient de na die wijziging optredende waarde van de geluidsbelasting te worden getoetst aan de voor die situatie geldende grenswaarde.

In dit artikel wordt bepaald welke grenswaarde als uitgangspunt (maximaal toelaatbare waarde zonder ontheffing) moet worden gehanteerd, waarbij het «stand-still» principe gevolgd wordt. Hierbij worden zoveel mogelijk analoog aan de regeling voor wegverkeerslawaai (artikel 84 van de wet) twee situaties onderscheiden afhankelijk van het feit of voor de betrokken woning(en) al eerder dit besluit is toegepast. Is dit laatste het geval dan is voor deze woningen al eerder een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de spoorweg vastgesteld, of geldt van rechtswege de voorkeursgrenswaarde.

Het eerste lid bepaalt dat wanneer de werkelijke geluidsbelasting vlak vóór de spoorwijziging lager is dan de eerder vastgestelde waarde, deze lagere grenswaarde daarvoor in de plaats komt, tenzij deze lager is dan de geldende voorkeursgrenswaarde.

Het tweede lid regelt de gevallen waarin voor de woningen in de zone van een te wijzigen spoorweg, nog niet eerder een procedure gebaseerd op dit besluit is gevolgd. Bij de vaststelling van de grenswaarde wordt hier de geluidsbelasting zoals die heerste op het moment van inwerking-treding van dit besluit als uitgangswaarde genomen. Indien immers door herhaalde toename van minder dan 2 dB(A) zonder het treffen van maatregelen, inbreuk wordt gemaakt op het «stand-still» principe, dient de spoorwegexploitant bij een voorkomende spoorwegwijziging van 2 dB(A) of meer zodanige maatregelen te treffen dat alle voorafgaande verhogingen gecompenseerd worden.

Zijn er echter tussen de inwerkingtreding en de voorgenomen wijziging van de spoorweg geluidoverdrachtsbeperkende voorzieningen getroffen (te denken valt aan schermen in het kader van de sanering), dan dient de waarde van de geluidsbelasting na het aanbrengen van de voorzieningen te worden gehanteerd als grenswaarde. Wanneer de spoorwegexploitant, vooruitlopend op een toekomstige wijziging van de spoorweg die tot toepassing van dit besluit aanleiding zou geven, een verlaging van de geluidsemissie realiseert, kan hiermee rekening worden gehouden bij de toepassing van dit artikel indien deze geluidsverlagende maatregel bij de betrokken overheden als zodanig is aangemeld.

In beide bovenbeschreven gevallen geldt dat de waarde waaraan de verwachte geluidsbelasting (na de wijziging) moet worden getoetst nooit lager dan 60 dB(A) (na 1 januari 2000: 57 dB(A)) behoeft te zijn. Gedepu-teerde staten kunnen echter op verzoek van de betrokken gemeente of de spoorwegexploitant een hogere waarde toestaan. Deze kan niet hoger zijn dan 73 dB(A) (na 1 januari 2000 : 70 dB(A)).

Artikel 13

Het tweede lid formuleert dat voor de ten tijde van de inwerkingtreding van dit besluit aanwezige of in aanbouw zijnde woningen die op dat moment een geluidsbelasting ondervinden van meer dan 65 dB(A), een minder zware eis voor de geluidwering geldt dan die voortvloeit uit het eerste lid.

Bij een geluidsbelasting hoger dan 65 dB(A) kan gesproken worden van een saneringssituatie, overeenkomstig andere lawaaisoorten.

De Bijdrageregeling spoorweglawaai bestaande woningen (Stcrt. 1985, 61) op basis waarvan thans het interimbeleid wordt gevoerd, kent als ondergrens van de sanering door gevelmaatregelen 65 dB(A). Het lijkt redelijk om overeenkomstig de regeling bij wegverkeer en mede in aanmerking genomen de omstandigheid dat saneringssituaties geen wettelijke regeling krijgen, in geval van een wijziging van een spoorweg, voor aanwezige of in aanbouw zijnde woningen ten aanzien van de binnenwaarde een minder strenge eis te stellen, namelijk 40 dB(A).

Artikel 16

De tekst van artikel 16, vijfde lid, wijkt af van de voorgepubliceerde versie van dit besluit, omdat sindsdien de Wet en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (Stb. 1962, 286 en Stb. 1965, 339) zijn gewijzigd (zie Stb. 1985, 623-625, en 627). De tekst is zodanig verruimd dat bij de opstelling van een verzoek om een hogere waarde thans niet alleen rekening kan worden gehouden met bestemmingsplannen die met toepassing van artikel II van genoemde wet moeten worden uitgewerkt of kunnen worden gewijzigd, maar ook met zo te noemen globale eindplannen.

Artikel 18

In het derde lid is opgenomen dat het besluit van gedeputeerde staten geacht wordt te zijn geweigerd als de termijn van vier maanden is verstreken. Dit is geheel in overeenstemming met de gedachte die ook in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Stb. 1986, 318) en het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen vastligt dat een besluit tot vaststelling van een hogere dan de voorkeursgrenswaarde niet zonder de hiertoe vereiste belangenafweging tot stand kan komen.

Artikel 19

Dit artikel geeft de procedure aan voor de aanleg of wijziging van een spoorweg die plaatsvindt zonder dat een bestemmingsplanprocedure gevolgd wordt of die plaatsvindt op basis van een bestemmingsplan dat niet tot stand is gekomen conform de bepalingen van dit besluit. De regeling is overeenkomstig het bepaalde in artikel 79 van de wet (hoofdstuk VI, zones langs wegen). Aanleg van nieuwe spoorlijnen buiten bestemmingsplanprocedures zal niet veel voorkomen. Grootscheepse wijzigingen in binnenstedelijk gebied (zoals het verhogen van de spoorweg in verband met het vrij maken van een kruising of het verdubbelen ervan binnen het spoorwegterrein) kunnen echter zeer wel plaatsvinden zonder dat hiervoor een nieuw bestemmingsplan gemaakt behoeft te worden, dan wel met toepassing van de procedure, bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 21

In dit artikel wordt, zowel voor nieuwe of te wijzigen baangedeelten als voor nieuw te bouwen woningen of geluidsgevoelige gebouwen, een koppeling gelegd tussen het door de gemeenteraad te nemen besluit en het besluit van gedeputeerde staten omtrent het verlenen van een hogere waarde.

Artikel 22

In dit artikel is, analoog aan de regeling in hoofdstuk VI van de wet, zones langs wegen, de verplichting neergelegd om de bouwvergunning aan te houden.

Deze verplichting heeft betrekking op woningen die geprojecteerd zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van het besluit (het geldend bestemmingsplan laat verlening van de bouwvergunning toe).

Artikel 23

In dit artikel wordt de bevoegdheid vastgelegd om een reken- en meetvoorschrift voor het geluid van spoorwegen middels een beschikking uit te vaardigen. Dit artikel is vrijwel identiek aan artikel 102 en artikel 73 van de wet, waarin deze bevoegdheid voor wegverkeerslawaaï en industrielawaaï wordt vastgelegd.

Onder «te verwachten omstandigheden» wordt in dit verband verstaan de omstandigheden die zullen ontstaan, nadat de in het bestemmingsplan geplande bouw- en aanlegmogelijkheden zijn gerealiseerd.

Artikel 24

Zoals uit de aanhef van dit artikel blijkt, kan geen overlapping plaatsvinden met de andere zoneringsbepalingen (hoofdstuk 3, 4 en 5) van dit besluit inzake aanleg of wijziging van een spoorweg.

Dit betekent dat een bepaalde activiteit aan een spoorbaan die niet onder de begripsomschrijving «wijziging van een spoorweg» van artikel 1 valt, wel onder de regeling van artikel 24 kan vallen. Op grond van dit artikel dient de spoorwegbeheerder bij de aanleg of vervanging van een spoorweg, danwel een gedeelte hiervan, zoals een viaduct of brug, aandacht te besteden aan de akoestische kwaliteit van de baanconstructie. Als standaardkwaliteit geldt de constructie van een langgelast spoor op houten dwarsliggers. Dit heeft ten gevolg dat geen onnodig lawaai wordt veroorzaakt bij niet in artikel 2 van dit besluit als zodanig aangemerkte geluidsgevoelige bestemmingen waarin mensen langere tijd verblijven of waar om andere redenen een zekere rust gewenst is. Te denken valt aan parken, natuurgebieden of stiltegebieden. Dit artikel is gebaseerd op artikel 105 van de wet en stelt nadere eisen aan de constructie van de spoorweg. Met name stalen viaducten veroorzaken in veel gevallen aanzienlijke overlast. Door een aangepast ontwerp of een andere materiaalkeuze (bijvoorbeeld betonnen in plaats van stalen bruggen) kan een grote reductie van de geluidsemisatie verkregen worden, die niet hoger hoeft te zijn dan de normaal toegepaste constructie, te weten langgelast spoor op houten dwarsliggers. In het reken- en meetvoorschrift zal worden aangegeven dat de geluidsemisatie vanwege bovenbedoelde baanconstructies kan worden bepaald, door een verschilmeting ten opzichte van de gangbare baanconstructie van langgelast (dat wil zeggen voegloos) spoor op houten dwarsliggers in een ballastbed van gebroken steen.

Het tweede lid geeft de mogelijkheid af te wijken van het bepaalde in het eerste lid indien technische of financiële omstandigheden daartoe aanleiding geven.

Artikel 25

In dit artikel wordt een financiële regeling gegeven voor die gevallen waarin, ingevolge het van toepassing zijn van artikel 22, maatregelen moeten worden getroffen.

De regeling komt overeen met de in artikel 126, eerste lid, onder c, van de Wet geluidhinder gegeven regeling voor situaties waarin het gaat om geprojecteerde woningen en een aanwezige of in reconstructie zijnde weg.

De Bijdrageregeling geluidhinder nieuwe woningen (Stcrt. 1985, nr. 61) zal na de inwerkingtreding van dit besluit, als uitwerking van dit artikel en aangepast aan de inhoud van dit besluit, van toepassing blijven. De in die regeling gegeven voorschriften geven daarbij aan wanneer Onze Minister met de maatregelen zal instemmen.

Artikel 26

Dit artikel komt overeen met artikel 128, eerste lid, van de Wet geluidhinder.

Artikel 27

De beroepsregeling die in dit artikel is opgenomen, komt overeen met het bepaalde in artikel 144, eerste lid, onder e, g en h, van de wet; voor de te volgen procedure wordt verwezen naar de regeling die voor alle

milieuwetten geldt op basis van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne. Een beroepsmogelijkheid wordt geboden met betrekking tot het besluit van de gemeenteraad inzake de eventueel vereiste geluidhindermaatregelen bij aanleg of wijziging van een spoorweg buiten toepassing van een bestemmingsplan dat overeenkomstig hoofdstuk 3 van dit besluit tot stand is gekomen. Voorzien wordt voorts in een beroepsmogelijkheid tegen een besluit van de gemeenteraad waarin ten aanzien van geprojecteerde woningen langs een bestaande spoorweg, al dan niet in reconstructie, bijvoorbeeld te hoge eisen worden gesteld aan de geluidbeperkende maatregelen of tegen het uitblijven van een besluit na verloop van de wettelijke termijn en tegen een besluit van gedeputeerde staten omtrent het geven van een verklaring van geen bezwaar dan wel inhoudende dat tot de verlening van een bouwvergunning voorshands niet zal worden overgegaan.

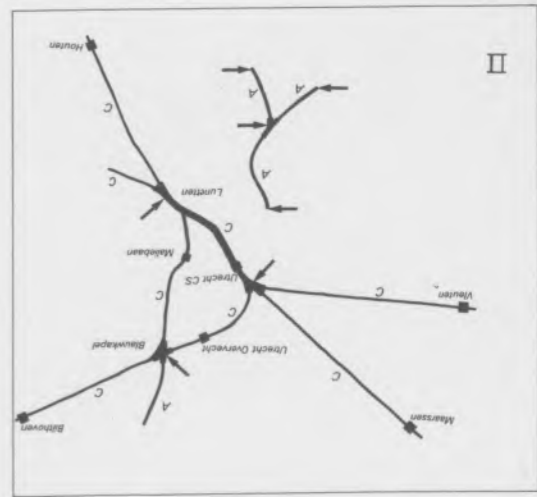
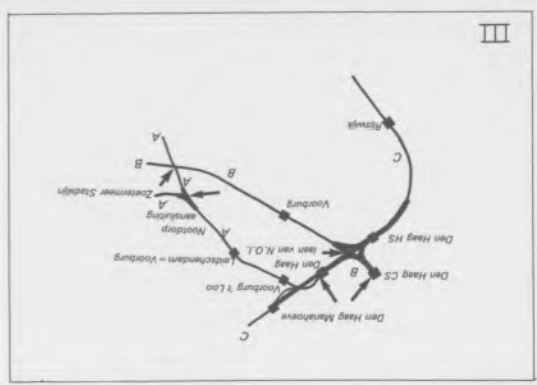
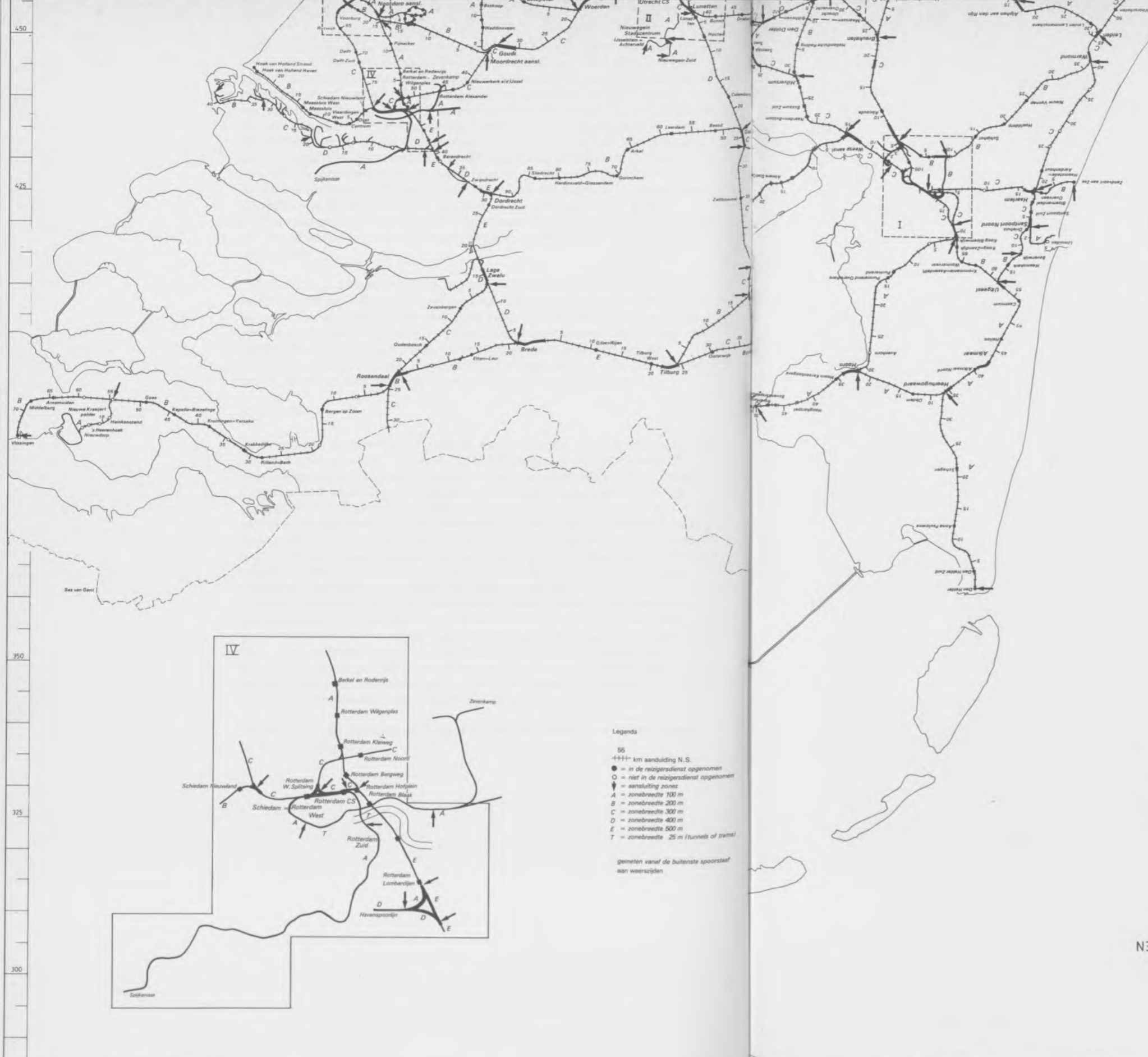
Ten slotte is beroep mogelijk tegen een besluit om ontheffing te verlenen van de in artikel 24 opgenomen algemene eis met betrekking tot de aanleg of vervanging van een spoorweg. Voor de besluiten op grond van de hoofdstukken 3 en 4 is afgezien van het opnemen van beroepsmogelijkheden bij de Kroon, omdat dienaangaande als gevolg van de samenhang met de bestemmingsplanregelingen een beroep in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kan worden ingesteld.

Artikel 28

De voorkeurswaarde van 57 dB(A) etmaalwaarde en de bovengrens van 70 dB(A) gelden vanaf 1 januari 2000. De bedoeling is door gerichte bronmaatregelen aan zowel personen- als goederentreinen het bronvermogen met 3 dB(A) te verminderen, zodat deze aanscherping van de voorkeurs- en maximum ontheffingswaarde niet tot extra gevel- of overdrachtsvoorzieningen behoeft te leiden. Extra aandacht dient besteed te worden aan de geluidemissie veroorzaakt door buitenlands spoorwagematerieel, met name goederenvervoer. Het ligt in de rede, gelet op de in dit artikel omschreven taakstelling, dat de N.S. in internationaal kader overleg zal voeren om te komen tot stiller materieel.

Tegen de achtergrond van deze aanscherping, meer in het bijzonder met betrekking tot de bedoeling dat van deze aanscherping geen extra gevel- of overdrachtsvoorzieningen het gevolg zullen zijn, is het wenselijk, dat, naast de reeds eerder in deze toelichting genoemde algemene evaluatie, uiterlijk in 1995 een evaluatie zal worden uitgevoerd met betrekking tot de ontwikkelingen op het punt van de bronreductie en op de verwachtingen die daaromtrent dan bestaan.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
E. H. T. M. Nijpels



Legenda

55
 +++ km aansluiting N.S.

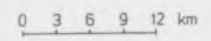
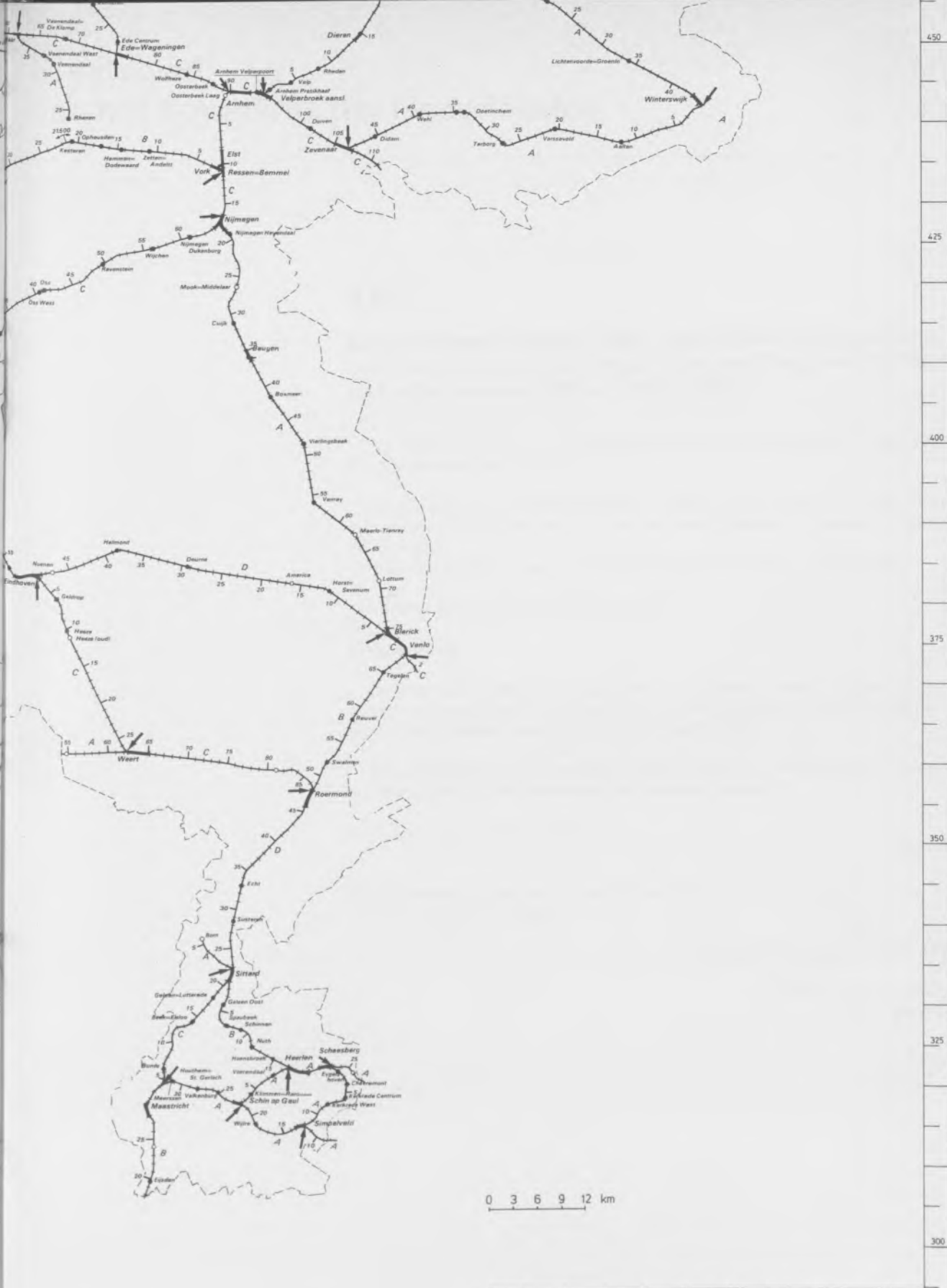
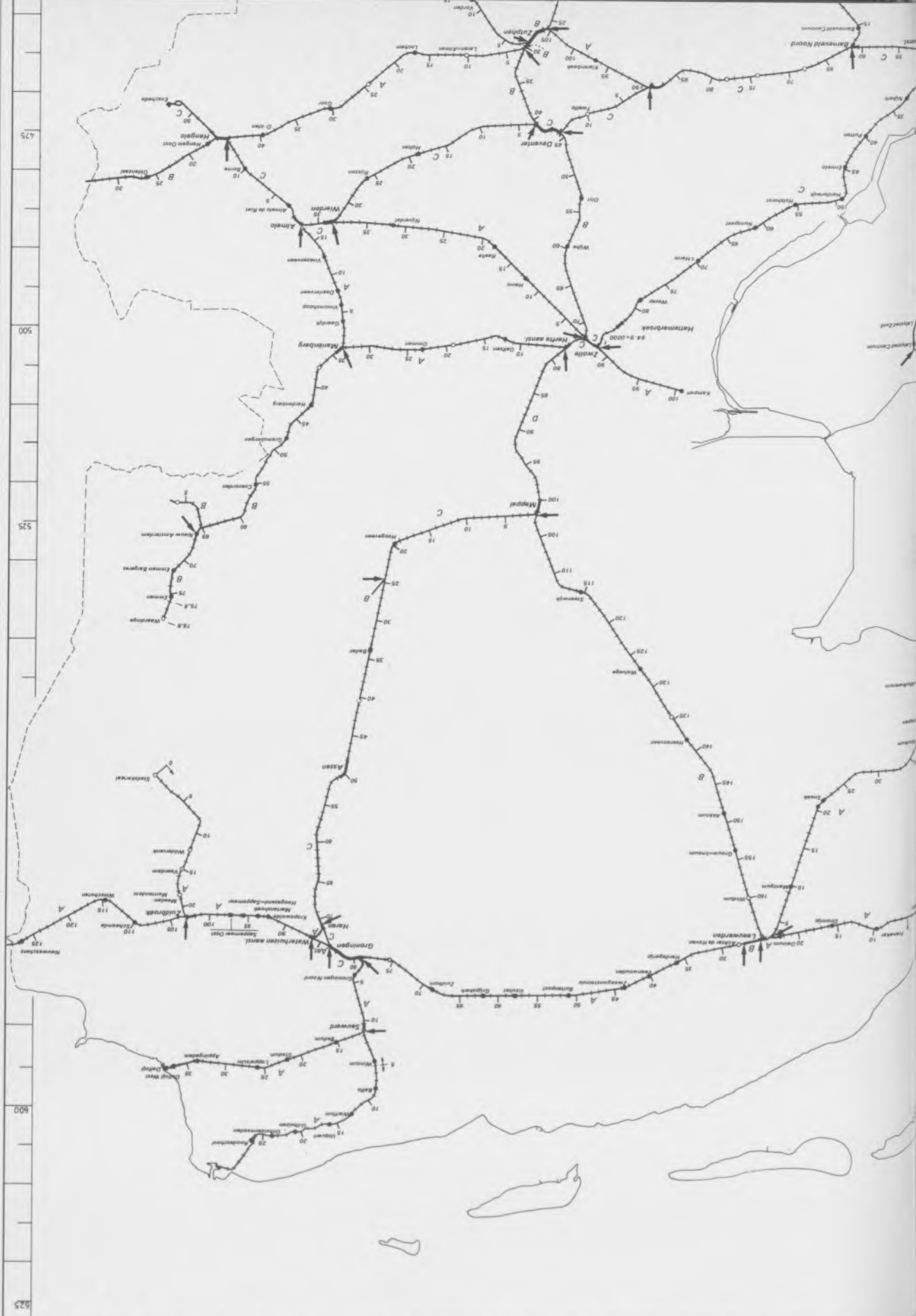
● = in de reizigersdienst opgenomen
 ○ = niet in de reizigersdienst opgenomen

↓ aansluiting zones

A = zonebreedte 100 m
 B = zonebreedte 200 m
 C = zonebreedte 300 m
 D = zonebreedte 400 m
 E = zonebreedte 500 m
 T = zonebreedte 25 m (tunnels of trams)

gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf aan weerszijden

GELUIDZONES SPOORWEGEN



Behoort bij Koninklijk besluit van
 25 Maart 1987, Stb. 122
 mij bekend, de Minister van Volkshuisvesting
 Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
 wg. E.H.T.M. Nijpels.