
145

Besluit van 7 maart 2005, houdende wijziging van het Besluit geluidhinder spoorwegen en het Subsidiebesluit openbare lichamen milieubeheer (saneringsregeling spoorweglawaai)

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

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 13 september 2004, nr. MJZ2004088399, Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving;

Gelet op de artikelen 105 en 107 van de Wet geluidhinder en artikel 15.13, eerste lid, van de Wet milieubeheer;

De Raad van State gehoord (advies van 3 november 2004, nr. W08.04.0453/V);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 28 februari 2005, nr. MJZ2005021467, Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit geluidhinder spoorwegen wordt gewijzigd als volgt.

A

Artikel 1, eerste lid, wordt gewijzigd als volgt:

1. Onderdeel b komt te luiden:

b. 1°. verblijfsruimte: hetgeen onder dat begrip wordt verstaan in het Bouwbesluit 2003,

2°. gezondheidszorggebouw: hetgeen onder gezondheidszorgfunctie wordt verstaan in het Bouwbesluit 2003;.

2. Onder vervanging van de punt aan het eind van onderdeel i door een puntkomma worden na dat onderdeel vier onderdelen toegevoegd, luidende:

j. saneringsprogramma: programma van maatregelen als bedoeld in artikel 26, eerste lid;

k. geluidsgevoelige ruimte: een verblijfsruimte als bedoeld in het Bouwbesluit 2003, met uitzondering van een keuken met een vloeroppervlak van minder dan 11 m²;

- l. categorie a-ruimte: verblijfsruimte als bedoeld in artikel 10, tweede lid, onder a, van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen;
- m. categorie b-ruimte: verblijfsruimte als bedoeld in artikel 10, tweede lid, onder b, van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen.

B

In artikel 1, derde lid, artikel 2, vierde lid, artikel 4, eerste en derde lid, artikel 4a, eerste lid, artikel 7, eerste en tweede lid, artikel 8, eerste, tweede en vierde lid, artikel 9, eerste en tweede lid, artikel 11, eerste tot en met vierde lid, artikel 13, eerste, tweede en derde lid, en artikel 16, eerste lid, onderdeel d, wordt «uitwendige scheidingsconstructie» telkens vervangen door: gevel.

C

Na artikel 1 wordt een artikel 1a ingevoegd, luidende:

Artikel 1a

1. Tot wijziging van een spoorweg met betrekking waartoe een melding moet worden gedaan als bedoeld in artikel 25, eerste lid, wordt niet overgegaan dan nadat onze Minister met betrekking tot de in dat artikel bedoelde woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van die spoorweg uitvoering heeft gegeven aan artikel 27, tweede en negende lid.

2. Onze Minister stelt in een geval als bedoeld in het eerste lid tevens voor andere dan de in dat lid bedoelde woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van die spoorweg vast 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.

3. In afwijking van de artikelen 8 tot en met 11 geeft Onze Minister voor de in het tweede lid bedoelde woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen toepassing aan die artikelen.

4. In geval van het eerste tot en met derde lid zijn de artikelen 19 tot en met 21 niet van toepassing.

D

Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste en tweede lid wordt «artikel 8 of het derde lid van dit artikel» telkens vervangen door: het derde lid van dit artikel, artikel 8 of artikel 27, tweede lid, van dit besluit of de artikelen 87e, 87h, 87i, 106d tot en met 106f, van de wet;

2. Na het zesde lid wordt een lid toegevoegd, luidende:

7. Bij toepassing van het derde en zesde lid wordt, indien reeds eerder een ten hoogste toelaatbare waarde is verleend die hoger is dan de in die leden genoemde maximale waarde, de genoemde waarde vervangen door de eerder verleende waarde.

E

In artikel 12, tweede lid, wordt «een maand is» vervangen door: vier weken zijn.

F

Artikel 13 wordt gewijzigd als volgt.

1. Het tweede lid komt te luiden:

2. Indien de geluidsbelasting van de gevel van een woning op 1 juli 1987 hoger was dan 65 dB(A) onderscheidenlijk van de gevel van een ander geluidsgevoelig gebouw hoger was dan 60 dB(A) en voor die woning of dat ander geluidsgevoelig gebouw eerder een hogere waarde voor de geluidsbelasting is vastgesteld op grond van dit besluit of de wet en met betrekking tot de woning toepassing is gegeven aan artikel 11, treft de gemeenteraad, in afwijking van het eerste lid, met betrekking tot de geluidwering van de gevels van de betrokken woning maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, binnen de woning bij gesloten ramen ten hoogste de waarde bedraagt die ten tijde van de vaststelling van de eerste hogere waarde ten hoogste toelaatbaar was.

2. Na het tweede lid wordt, onder vernummering van het derde lid tot vierde lid, een nieuw derde lid ingevoegd, luidende:

3. Het tweede lid is van overeenkomstige toepassing voor de woningen waarbij maatregelen aan de gevel zijn getroffen ter uitvoering van artikel 13, zesde lid, van het Subsidiebesluit openbare lichamen milieubeheer.

G

Na artikel 24 wordt een hoofdstuk ingevoegd, luidende:

HOOFDSTUK 9. SANERING

Artikel 25

1. Burgemeester en wethouders melden na een ingesteld akoestisch onderzoek voor 1 januari 2007 aan Onze Minister de in de gemeente voorkomende gevallen, waarin op 1 juli 1987 een spoorweg aanwezig was, terwijl op dat tijdstip binnen de zone van die spoorweg reeds woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen aanwezig waren en de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, op dat tijdstip:

a. van de gevel van woningen hoger was dan 65 dB(A);

b. van de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen hoger was dan 60 dB(A), onderscheidenlijk

c. aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, anders dan woonwagenstandplaatsen, hoger was dan 65 dB(A).

2. Indien burgemeester en wethouders woningen als bedoeld in het eerste lid voor 1 januari 1997 aan Onze Minister hebben gemeld en bij die gelegenheid hebben verklaard dat het treffen van geluidwerende maatregelen de enige oplossing is die in aanmerking komt, geldt die melding als melding op grond van het eerste lid.

Artikel 26

1. Behoudens het derde lid stellen burgemeester en wethouders met inachtneming van de artikelen 26a tot en met 26d een programma van maatregelen op, die naar hun oordeel in aanmerking komen om de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, van de gevel van de in artikel 25 bedoelde woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en aan de

grens van de in dat artikel bedoelde geluidsgevoelige terreinen, zoveel mogelijk te beperken tot 57 dB(A) en om zo nodig te voldoen aan artikel 27, zevende en achtste lid.

2. In een geval als bedoeld in artikel 1a wordt vanwege de spoorweg-exploitant een akoestisch onderzoek ingesteld van de in artikel 5 omschreven strekking.

3. In een geval als bedoeld in artikel 1a stelt de spoorwegexploitant een saneringsprogramma op, met dien verstande dat dit saneringsprogramma tevens de resultaten van het in het tweede lid bedoelde akoestisch onderzoek bevat en mede betrekking heeft op andere binnen de zone van de spoorweg gelegen woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen.

Artikel 26a

1. Een saneringsprogramma kan uitsluitend de volgende maatregelen bevatten:

- a. geluidreducerende maatregelen aan een spoorweg;
- b. maatregelen die de geluidsoverdracht van een spoorweg naar woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen verminderen;
- c. geluidwerende maatregelen aan de gevel van de betrokken woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen;
- d. onttrekking aan de bestemming van één of meer van de betrokken woningen.

2. Maatregelen als bedoeld in het eerste lid, onder b, onder c, onderscheidenlijk onder d, komen eerst in aanmerking voor opnemings in het saneringsprogramma, voor zover de toepassing van de in het eerste lid, onder a, genoemde maatregelen, onderscheidenlijk de in het eerste lid, onder a en b, dan wel onder a, b en c, genoemde maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Artikel 26b

Op de voorbereiding van een saneringsprogramma door burgemeester en wethouders of door de spoorwegexploitant is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing.

Artikel 26c

1. Een saneringsprogramma bevat:

- a. de resultaten van het akoestisch onderzoek, bedoeld in artikel 25;
- b. een of meer kaarten met bijbehorende verklaring als bedoeld in het tweede lid, een lijst met adressen van de betrokken woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen, alsmede het trajectnummer van het spoorweggedeelte of de combinatie van spoorweggedeelten, waarvan de geluidsbelasting wordt ondervonden;
- c. een beschrijving van de maatregelen, bedoeld in artikel 26a, eerste lid, onder a en b, die in aanmerking komen, en van het effect van de maatregelen op de geluidsbelasting in het maatgevende jaar, vanwege de spoorweg, van de gevel van betrokken woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en aan de grens van geluidsgevoelige terreinen;
- d. voor zover toepassing van de in artikel 26a, eerste lid, onder a en b, bedoelde – in het saneringsprogramma opgenomen – maatregelen niet leidt tot beperking van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, tot 57 dB(A), een beschrijving van de bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard tegen de toepassing van verdergaande maatregelen;

e. zo nodig, een verklaring dat door middel van geluidwerende maatregelen als bedoeld in artikel 26a, eerste lid, onder c, zal worden voldaan aan artikel 27, zevende en achtste lid;

f. voor zover van toepassing, een beschrijving van de maatregelen, bedoeld in artikel 26a, eerste lid, onder d, alsmede een onderbouwing van de keuze;

g. voor zover met toepassing van artikel 26a, tweede lid, andere dan meer primaire maatregelen in aanmerking komen, een beschrijving van de redenen daarvoor;

h. een beschrijving van de mogelijkheden om uit een oogpunt van doelmatigheid en kostenbeheersing de te treffen maatregelen al dan niet gezamenlijk uit te voeren met andere werken;

i. een globale indicatie van de geluidsbelasting, vanwege andere geluidsbronnen als bedoeld in de artikelen 41, 53, 74 en 108 van de wet, artikel 25a van de Luchtvaartwet en artikel 8.1 van de Wet luchtvaart;

j. een globale indicatie van de kosten van de te treffen maatregelen;

k. het tijdstip waarop met de uitvoering van de maatregelen kan worden begonnen, alsmede de verwachte duur van de uitvoering van de maatregelen.

2. De kaart of kaarten, bedoeld in het eerste lid, onder b, geven in elk geval aan:

a. de zone langs de spoorweg of spoorwegen en de ligging van de betrokken woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen;

b. bronmaatregelen of overdrachtsmaatregelen, en

c. voor zover hiervan sprake is, de ligging van de betrokken woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen binnen:

1°. een geluidszone rond een industrieterrein,

2°. een geluidszone rond een luchtvaartterrein,

3°. een geluidszone langs een weg, of

4°. een andere geluidszone.

3. Artikel 16, eerste lid, onder a, b, c, d, f, g en h, van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 is van overeenkomstige toepassing op de in het eerste lid, onder b, bedoelde kaart of kaarten.

Artikel 26d

Onze Minister stelt nadere regels vast met betrekking tot de vormgeving en inrichting van een saneringsprogramma.

Artikel 27

1. Burgemeester en wethouders, onderscheidenlijk de spoorweg-exploitant leggen het ingevolge artikel 26 vastgestelde saneringsprogramma onverwijld voor aan Onze Minister en zenden tegelijkertijd een afschrift van dit saneringsprogramma aan gedeputeerde staten.

2. Onze Minister stelt na ontvangst van zodanig saneringsprogramma de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, van de gevel van de woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen vast waarop het saneringsprogramma betrekking heeft, met dien verstande dat deze waarde, in afwijking van de artikelen 7 tot en met 11 en behoudens het derde en vierde lid, voor zover het woningen en geluidsgevoelige terreinen betreft de waarde 65 dB(A) en voor zover het andere geluidsgevoelige gebouwen betreft de waarde 60 dB(A), niet te boven mag gaan. Onze Minister doet van zijn besluit mededeling aan burgemeester en wethouders en de spoorwegexploitant.

3. Indien overwegende bezwaren bestaan van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard tegen de toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting,

vanwege de spoorweg, van de gevel van de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, kan bij een besluit als bedoeld in het tweede lid, voor woningen en geluidsgevoelige terreinen een hogere waarde dan 65 dB(A), onderscheidenlijk voor andere geluidsgevoelige gebouwen een hogere waarde dan 60 dB(A) worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde 73 dB(A) voor woningen en geluidsgevoelige terreinen, onderscheidenlijk 68 dB(A) voor andere geluidsgevoelige gebouwen, niet te boven mag gaan.

4. Onze Minister kan bij een besluit als bedoeld in het tweede lid voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor woningen een hogere dan de in het derde lid genoemde waarde vaststellen, in gevallen waarin:

a. toepassing van maatregelen die strekken tot vermindering van het geluid, veroorzaakt door het verkeer op de spoorweg niet mogelijk is,

b. toepassing van maatregelen die strekken tot vermindering van de geluidsoverdracht van de spoorweg naar de betrokken woningen niet mogelijk is of duurder zal zijn dan € 97.110,- per woning,

c. het onttrekken aan de bestemming van de betrokken woningen binnen het bedrag van € 97.110,- per woning niet mogelijk is, en

d. koppeling van het treffen van maatregelen aan andere activiteiten niet kan leiden tot het terugbrengen van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, tot de in het tweede of derde lid genoemde waarde binnen het bedrag van € 97.110,- per woning.

5. In afwijking van artikel 157, eerste lid, van de wet geeft Onze Minister toepassing aan het derde lid, voor zover de gecumuleerde geluidsbelastingen na de correctie op grond van artikel 157, derde lid, van de wet niet zal leiden tot een naar zijn oordeel onaanvaardbare geluidsbelasting.

6. Onze Minister doet van zijn besluit mededeling aan burgemeester en wethouders, aan gedeputeerde staten, aan de spoorwegexploitant en aan de gebruikers van de woningen, het bevoegde gezag van scholen en de directies van ziekenhuizen en andere gezondheidszorggebouwen waarvoor een hogere waarde is bepaald.

7. Indien Onze Minister toepassing heeft gegeven aan het derde lid treffen burgemeester en wethouders de in het achtste lid beschreven maatregelen, indien

a. ten minste één geluidsgevoelige ruimte binnen een woning, onderscheidenlijk ten minste één categorie b-ruimte binnen een ander geluidsgevoelig gebouw niet zijnde een woning een geluidsbelasting ondervindt van meer dan 45 dB(A), of

b. ten minste één categorie a-ruimte binnen een ander geluidsgevoelig gebouw niet zijnde een woning een geluidsbelasting ondervindt van meer dan 40 dB(A).

8. De maatregelen ter uitvoering van het zevende lid hebben betrekking op de geluidwering van de gevel en bevorderen dat de geluidsbelasting bij gesloten ramen:

a. in het zevende lid, onder a, bedoelde geval in geluidsgevoelige ruimten binnen de woning, onderscheidenlijk in categorie b-ruimten binnen het andere geluidsgevoelige gebouw, 40 dB(A), dan wel een door het gemeentebestuur doelmatig geoordeelde hogere waarde van ten hoogste 45 dB(A), niet te boven zal gaan;

b. in het zevende lid, onder b, bedoelde geval in categorie a-ruimten binnen het andere geluidsgevoelige gebouw 35 dB(A), dan wel een door het gemeentebestuur doelmatig geoordeelde hogere waarde van ten hoogste 40 dB(A), niet te boven zal gaan.

9. Onze Minister stelt ten aanzien van elk van de daarvoor in aanmerking komende gevallen maatregelen vast die strekken tot het terugbrengen van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, van de gevel van de betrokken woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen, of aan de grens van de geluidsgevoelige terreinen, tot het bij het besluit, bedoeld in het tweede lid, vastgestelde waarde. De maatregelen strekken

tevens, afhankelijk van de hoogte van deze waarde, tot het terugbrengen van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, binnen de woning of het andere geluidsgevoelige gebouw.

ARTIKEL II

Het Subsidiebesluit openbare lichamen milieubeheer wordt als volgt gewijzigd.

1. In artikel 13, zesde lid, wordt «overeenkomstige toepassing van artikel 90, tweede en vierde lid, van de Wet geluidhinder» vervangen door: toepassing van artikel 27, tweede tot en met vierde lid, en negende lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen.

2. Artikel 13, zevende lid, vervalt.

ARTIKEL III

1. Hogere waarden dan de in artikel 7, eerste lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen genoemde waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een spoorweg, welke ingevolge artikel 13, zesde lid, van het Subsidiebesluit openbare lichamen milieubeheer, zoals dat luidde voorafgaand aan het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, door Onze Minister met overeenkomstige toepassing van artikel 90, tweede lid, van de Wet geluidhinder zijn voorbereid voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, en vastgesteld na inwerkingtreding van dit besluit gelden als door Onze Minister vastgestelde ten hoogste toelaatbare waarden voor de geluidsbelasting als bedoeld in artikel 27, tweede lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zoals dat luidt vanaf het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit.

2. Met betrekking tot het vaststellen van hogere waarden in de zin van de artikelen 8 tot en met 10 ten aanzien waarvan een ontwerp voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit ter inzage is gelegd in de zin van artikel 15, blijft het recht zoals dat gold voor dat tijdstip van toepassing.

3. Het recht zoals dat gold voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, blijft van toepassing indien de resultaten van het ingesteld akoestisch onderzoek in de zin van artikel 20 aan burgemeester en wethouders zijn overgelegd.

ARTIKEL IV

Maatregelen als bedoeld in de artikelen 13, 15, 16 en 19 van het Subsidiebesluit openbare lichamen milieubeheer, zoals die luiden voorafgaand aan het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, welke door Onze Minister zijn vastgesteld voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit, gelden als door Onze Minister vastgestelde maatregelen als bedoeld in artikel 27, negende lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen, zoals dat luidt vanaf het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit.

ARTIKEL V

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

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vijfde lid j° vierde lid onder b, van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 7 maart 2005

Beatrix

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

Uitgegeven de *vierentwintigste* maart 2005

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

ALGEMEEN

Het onderhavige besluit strekt tot wijziging van het Besluit geluidhinder spoorwegen (verder: Bgs) en het Subsidiebesluit openbare lichamen milieubeheer (verder: Subsidiebesluit).

In 1994 heeft de Evaluatiecommissie Wet milieubeheer advies uitgebracht naar aanleiding van de evaluatie van het Bgs. De Evaluatiecommissie Wet milieubeheer heeft onder meer geadviseerd de bestaande saneringsregeling voor spoorweglawaaai in het Bgs te integreren. In de brief van 30 mei 1995 heeft de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) het regeringsstandpunt over de aanbevelingen van de Evaluatiecommissie Wet milieubeheer aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal kenbaar gemaakt (Kamerstukken II 1994/95, 24 216, nr. 1). In deze brief heeft de minister aangegeven dat de regering zich voorneemt de aanbeveling om de bestaande saneringsregeling voor spoorweglawaaai, opgenomen in het Subsidiebesluit, in het Bgs te integreren, over te nemen.

In de wet van 6 september 2000 (Stb. 396), houdende wijziging van de Tracéwet (eerste tranche) is in artikel IV ook de Wet geluidhinder gewijzigd. In deze wijziging is de sanering van spoorweglawaaai wettelijk verankerd, voor zover het betreft de sanering die verband houdt met de aanleg of wijziging van een landelijke spoorweg in de zin van artikel 2 van de Tracéwet.

De urgentie om op korte termijn een saneringsparagraaf voor niet aan een Tracéwet-procedure gekoppelde sanering in het Bgs op te nemen ontbrak, omdat al op grond van artikel 13 van het Subsidiebesluit uitvoering werd gegeven aan de sanering van spoorweglawaaai. In dit artikel is impliciet de mogelijkheid opgenomen dat door de Minister van VROM saneringsmaatregelen in het kader van de geluidhinderbestrijding van spoorweg-lawaaai worden vastgesteld met overeenkomstige toepassing van artikel 90, tweede en vierde lid, van de Wet geluidhinder.

In concreto betekende dit dat door de Minister van VROM in het kader van de sanering van spoorweglawaaai hogere waarden dan de in artikel 7, eerste lid, van het Bgs genoemde waarde, vanwege een spoorweg, werden vastgesteld (met overeenkomstige toepassing artikel 90, tweede lid, Wet geluidhinder) en ook saneringsmaatregelen tegen spoorweg-lawaaai werden vastgesteld (met overeenkomstige toepassing van artikel 90, vierde lid, Wet geluidhinder).

In enkele uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State¹ heeft de Afdeling echter uitgesproken dat het Subsidiebesluit en meer in het bijzonder artikel 13 van dat besluit niet strekt tot uitvoering van artikel 106 van de Wet geluidhinder (thans: artikel 107). Artikel 13 van het Subsidiebesluit regelt, aldus de Afdeling, slechts dat maatregelen voor subsidie krachtens Afdeling 3 van het Subsidiebesluit in aanmerking komen, indien zij door de Minister van VROM zijn vastgesteld met overeenkomstige toepassing van artikel 90, tweede en vierde lid, van de Wet geluidhinder. Tevens roept de bepaling, aldus de Afdeling, een bevoegdheid van de minister van VROM in het leven om in het kader van subsidieverlening toestemming te geven voor het in uitvoering nemen van saneringsmaatregelen.

Artikel 13 van het Subsidiebesluit biedt, naar het oordeel van de Afdeling, derhalve geen wettelijke grondslag voor de bevoegdheid van de Minister van VROM tot het vaststellen van ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidsbelasting, vanwege een bestaande spoorweg, van gevels van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen noch tot het vaststellen van maatregelen.

¹ Onder meer: 200002341/1, Boxtel en 200100856/1, Gorssel.

De betreffende uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State maken het noodzakelijk om nu zo spoedig mogelijk een saneringsparagraaf in het Bgs op te nemen, zodat de sanering van spoorweglawaai – maar nu met een juiste wettelijke grondslag – kan worden afgerond.

Daarom is in het Bgs een hoofdstuk opgenomen inzake de sanering met betrekking tot geluidhinder van spoorweglawaai. Dit hoofdstuk sluit inhoudelijk zowel aan bij de sanering van geluidhinder wegverkeerslawaai als de sanering van spoorweglawaai in samenhang met de Tracéwet, beiden opgenomen in de Wet geluidhinder.

De aanpak van de sanering, zoals opgenomen in de Wet geluidhinder en in het Saneringsbesluit geluidhinder wegverkeer 1998, houdt in dat burgemeester en wethouders gehouden zijn aan de Minister van VROM de saneringsgevallen ten gevolge van spoorweglawaai te melden. Voorts stellen burgemeester en wethouders voor deze saneringsgevallen een saneringsprogramma op. Ook worden eisen aan dit saneringsprogramma gesteld. Vervolgens leggen burgemeester en wethouders dit saneringsprogramma voor aan de minister. Tenslotte stelt deze na ontvangst van zo'n programma de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, vast en ten aanzien van elk van de daarvoor in aanmerking komende gevallen de maatregelen die strekken tot het terugbrengen van deze geluidsbelasting.

Voor wat betreft de in de onderhavige algemene maatregel van bestuur toegepaste normstelling is volledig aangesloten bij de normstelling voor railverkeer uit eerder genoemde wet van 6 september 2000 (Stb. 396), houdende wijziging van de Tracéwet (eerste tranche).

Naast een wijziging van het Bgs voorziet onderhavig besluit in een aanpassing van het Subsidiebesluit. Hierboven is aangegeven dat de Afdeling heeft besloten dat artikel 13 artikel niet strekt tot uitvoering artikel 106 (thans: 107) van de Wet geluidhinder. In verband hiermee is met onderhavig besluit de saneringsparagraaf in de het Bgs opgenomen. Tevens is artikel 13, zesde lid, van het Subsidiebesluit gewijzigd. Daarin wordt nu verwezen naar de relevante bepalingen van het Bgs. Artikel 13, zevende lid, is komen te vervallen.

Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat de onderhavige wijziging van het Bgs en het Subsidiebesluit geen raakvlakken heeft met de wijziging van de Wet geluidhinder in verband met de implementatie van de zogenoemde richtlijn omgevingslawaai (Stb. 2004, 338).

Gekoppelde sanering

De gevallen waarin de constatering dat er sprake is van een sanerings-situatie samenvalt met een wijziging van een spoorweg worden gekoppelde sanering genoemd. De gekoppelde sanering heeft vrijwel altijd betrekking op rijksinfrastructuur. In verband hiermee is in het onderhavige besluit, naar analogie van de regeling in Afdeling 2 (Landelijke spoorwegen) van hoofdstuk VII van de Wet geluidhinder, geregeld dat bij gekoppelde sanering het initiatief voor het opstellen van een saneringsprogramma ligt bij de spoorwegexploitant. De Minister van VROM neemt vervolgens op basis van dit saneringsprogramma en op basis van de wijziging van de spoorweg een integraal besluit over de ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen, vanwege de spoorweg (toepassing artikel 27, tweede lid), en over de toe te passen saneringsmaatregelen (toepassing artikel 27, negende lid). Dat besluit richt zich op alle geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van de betrokken spoorweg en niet alleen op de saneringsgevallen (toepassing artikel 1a, tweede lid). Hierdoor wordt voorkomen dat er voor dezelfde spoorweg in relatie tot geluid twee procedures bij verschillende bevoegde gezagen doorlopen dienen te worden. Bij een gekoppelde sanering hebben gedeputeerde staten

derhalve geen rol meer bij de vaststelling van hogere waarden voor spoorweglawaai.

Uitvoering van dit besluit

Bestuurslasten

De sanering van het spoorweglawaai heeft tot op heden plaatsgevonden op basis van het Subsidiebesluit. Met het vastleggen van de saneringsparagraaf in het Bgs is deze saneringsverplichting op een correcte wijze in de regelgeving verankerd. Mitsdien kan niet worden gesproken van een nieuwe saneringstaak voor gemeenten. De onderhavige wijziging van het Bgs leidt dan ook niet tot een toename van de bestuurslasten van de gemeenten. Immers, in het kader van het Subsidiebesluit wordt nu reeds een vergoeding gegeven aan de gemeenten voor het opstellen van de saneringsprogramma en de begeleiding van de uitvoering van de maatregelen (apparaatskosten).

Wel is nieuw dat voor het aanmelden van de saneringswoningen door de gemeenten bij de minister van VROM nu een termijn is gesteld. De melding dient voor 1 januari 2007 plaats te vinden. Gemeenten kunnen bij de inventarisatie van de saneringswoningen gebruik maken van het zogenaamde «akoestisch spoorboekje», waarin de benodigde spoorgegevens van het jaar 1987 zijn opgenomen. Daarnaast bevat het de geprognosticeerde geluidemissies van de verschillende spoorwegtracés. Overwogen wordt nog om de afstanden van contourlijnen tot het spoor aan de gemeenten te verstrekken om de resterende inventarisatie van saneringssituaties met een minimale inspanning mogelijk te maken. De omvang van de inventarisatie is beperkt omdat de gemeenten reeds een inventarisatie van de raillijst hebben uitgevoerd. De inventarisatie van de raillijst moest uiterlijk 1 januari 1997 door de gemeente zijn afgerond en diende de saneringswoningen vanwege spoorweglawaai te bevatten ten aanzien waarvan het gemeentebestuur aangaf dat alleen maatregelen aan de gevel als oplossing in aanmerking zouden komen. Totaal zijn hierop circa 20.000 woningen gemeld.

Administratieve lasten

Dit besluit is uitsluitend gericht tot overheden. Het heeft geen administratieve lasten voor bedrijven tot gevolg. Om die reden is geen advies gevraagd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal). Voor de spoorwegexploitant (ProRail) geldt dat ProRail alleen ingeval van een zogenoemde gekoppelde sanering (een sanering bij een wijziging van een spoorweg in de zin van het Bgs) de sanering op zich zal nemen. In verband met de voorgenomen wijziging van de spoorweg wordt al akoestisch onderzoek uitgevoerd door of vanwege ProRail, waarin ook is opgenomen of er sprake is van een saneringssituatie. Voor ProRail blijven de administratieve lasten ten opzichte van de vroegere situatie dan ook gelijk. Het enige verschil kan zijn dat ProRail bij een gekoppelde sanering het saneringsprogramma rechtstreeks moet voorleggen aan de Minister van VROM, en dus niet door tussenkomst van het gemeentebestuur. Hiermee vervalt de extra procedurestap vanwege de wijziging van de spoorweg bij gedeputeerde staten.

Financiële aspecten

Dit besluit houdt geen wijziging van de financiering van de sanering in, maar regelt de benodigde juridische basis. Evenals voorheen op basis van het Subsidiebesluit komen de kosten van de sanering ten laste van de Minister van VROM. Hierop zijn echter twee uitzonderingen. Bij projecten die vallen onder Afdeling 2 (Landelijke spoorwegen) van hoofdstuk VII van

de Wet geluidhinder zijn de kosten van de sanering een integraal onderdeel van de projectkosten die ten laste van de Minister van Verkeer en Waterstaat komen. Hierin wordt door dit besluit geen wijziging gebracht. Ook blijft gelden dat bij projecten die vallen onder de zogenaamde Rail21-lijst (bijlage bij de circulaire van 22 november 1995, MBG 21895016, Stcrt. 238) de saneringskosten ten laste van het spoorproject zullen worden gebracht en ten laste van de Minister van Verkeer en Waterstaat komen.

De stroomlijning van de procedure voor gekoppelde sanering houdt evenmin een wijziging van de financiering in. Ondanks het feit dat de Minister van VROM de hoogste toelaatbare waarde van zowel saneringsprogramma als wijziging vaststelt, blijft de financiering gescheiden. Binnen het totaal van maatregelen zullen de saneringskosten ten laste van VROM komen en de kosten van geluidmaatregelen samenhangend met de wijziging ten laste van de spoorwegexploitant. Dit geldt uiteraard niet indien het project is opgenomen op de genoemde Rail21-lijst.

Voorhangprocedure

Het ontwerp van het onderhavige besluit is ter uitvoering van artikel 21.6, vierde lid, van de Wet milieubeheer bekend gemaakt in de Staatscourant van 16 maart 2004, nr. 52. Naar aanleiding hiervan zijn twee zienswijzen ingezonden. Deze zienswijzen hebben geleid tot enkele wijzigingen in artikel I, onder G (artikel 25, eerste lid, onder c, en artikel 26a, eerste lid, onder a, Bgs). Deze zullen in de artikelsgewijze toelichting worden behandeld.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel I

Onderdelen A en B

De onderdelen A en B strekken tot wijziging van een aantal begripsomschrijvingen in het Bgs. Hierdoor wordt beter aangesloten bij de in de Wet geluidhinder gehanteerde begrippen. De belangrijkste wijziging betreft de herintroductie van het begrip «gevel» in het Bgs. Het gebruik van het begrip «gevel» in de Wet geluidhinder naast het begrip «uitwendige scheidingsconstructie» in het Bgs voor hetzelfde beoordelingspunt van de geluidsbelasting werkte verwarrend. Maar nog belangrijker is dat het begrip gevel een uitzondering kent voor constructies zonder te openen delen die aan gestelde eisen van geluidwerendheid voldoen, de zogenaamde dove gevels. Door de begripsverschillen was de dove gevel tot op heden niet van toepassing ten aanzien van spoorweglawaai overeenkomstig dit besluit. Met de wijziging van de begripsomschrijving wordt hier nu wel in voorzien.

Onderdeel C

Het nieuw ingevoegde artikel 1a biedt de basis voor de regeling van de gekoppelde sanering. In het eerste lid is bepaald dat ingeval een wijziging wordt voorgenomen van een spoorweg waarlangs saneringssituaties aanwezig zijn, deze wijziging pas mag plaatsvinden nadat de Minister de hoogst toelaatbare waarden en maatregelen heeft vastgesteld. Ingevolge het tweede en derde lid betreft het besluit van de Minister niet alleen de saneringssituaties langs de betrokken spoorweg, maar alle situaties ten gevolge waarvan de voorgenomen wijziging de voorkeurswaarden zullen worden overschreden. Doordat in dit geval voor wijziging de Minister over de toelaatbare geluidsbelastingen en te treffen maatregelen dient te

besluiten is geen afzonderlijke besluitvorming over de geluidsaspecten van de wijziging door de gemeenteraad meer nodig. Daarom is de procedure opgenomen in de artikelen 19 tot en met 21 in geval van sanering niet van toepassing verklaard in het vierde lid.

Onderdeel D

Artikel 11 regelt de situatie waarbij sprake is van een wijziging van een spoorweg, waarbij al ten hoogste toelaatbare waarden zijn vastgesteld. Met de wijziging van het eerste lid van artikel 11 is er een verplichte koppeling tot stand gebracht tussen de resultaten van de sanering en de in dat kader vastgestelde hogere waarden en eventuele latere wijzigingen van de spoorweg.

Het nieuwe zevende lid van het artikel regelt de spoorbaanwijzigingen in situaties waar eerder een hogere waarde is vastgesteld dan de maximale waarden die in het derde en zesde lid zijn opgenomen. Bij nieuwe situaties biedt dit besluit geen mogelijkheid dergelijke hoge waarden vast te stellen, maar in het kader van de sanering is dat wel mogelijk, gelet op de inhoud van het vierde lid van artikel 27. Ook bij eerder verleende hogere waarden die onder artikel III vallen, kan van dermate hoge waarden sprake zijn.

Onderdeel F

In artikel 13 zijn de gevolgen van het opnemen van het saneringsonderdeel in dit besluit voor de te hanteren binnenwaarden verwerkt. Daarvoor is het bestaande tweede lid vervangen door de nieuwe leden 2 en 3. Er is zoveel mogelijk aangesloten bij de overeenkomstige bepalingen voor wegverkeerslawaai die in artikel 112 van de Wgh zijn opgenomen.

Uitgangspunt is nu dat, indien zich een wijziging van een spoorweg voordoet in een situatie die in 1987 de saneringsdrempel van 65 dB(A) overschreed, de binnenwaarde van de betrokken woningen moet blijven voldoen aan de eerder gehanteerde waarde. Een getalswaarde wordt in de nieuwe leden niet meer gegeven omdat in alle gevallen er eerder een binnenwaarde is bepaald of elders in dit besluit eisen worden gesteld. Voor de eisen aan de binnenwaarde bij wijzigingen kan onderscheid gemaakt worden in drie situaties.

- Het is mogelijk dat inmiddels de sanering onder het regime van het Subsidiebesluit is uitgevoerd. In dat geval voorziet het derde lid in een koppeling met de toenmalig gehanteerde binnenwaarde.
- Voor de situaties waarin al eerder met toepassing van het Bgs een hogere waarde is bepaald en in dat kader ook in een waarde voor de geluidsbelasting binnen de woning voorzien. Het maakt hiervoor niet uit of in het verleden een saneringsprocedure of een wijzigingsprocedure heeft plaatsgevonden. In die gevallen is het tweede lid van toepassing.
- De laatste situatie betreft te saneren situaties waarvoor nog geen saneringsprocedure heeft plaatsgevonden en nog geen waarden zijn vastgesteld. Indien zich in die situatie een geval van wijziging van de spoorweg voordoet voorziet artikel 1a in het inenschuiven van de sanerings- en de wijzigingsprocedure. In dat kader zijn in artikel 27 de eisen opgenomen ten aanzien van de binnenwaarden.

Onderdeel G

Dit onderdeel strekt tot wijziging van het Bgs in die zin dat er een hoofdstuk 9 wordt opgenomen inzake sanering. Dit hoofdstuk bevat de artikelen 25 tot en met 27.

Artikel 25

In dit artikel is een meldingsplicht opgenomen voor saneringsgevallen in het kader van spoorweglawaai. Dit is te vergelijken met de meldingsplicht van saneringsgevallen in het kader van wegverkeerslawaai, zoals opgenomen in artikel 88 van de Wet geluidhinder. De woningen die voor 1 januari 1997 in het kader van de zogenoemde Raillijst op basis van het inmiddels geschrapte artikel 14 van het Subsidiebesluit zijn gemeld, behoeven niet opnieuw te worden gemeld. Dit betreft de woningen die – blijkens een verklaring van het gemeentebestuur – uitsluitend voor gevelmaatregelen in aanmerking komen. De overige woningen, waarvan alleen nog de woningen waarvoor nog geen maatregelen in uitvoering zijn of zijn uitgevoerd behoeven te worden aangemeld, vormen een klein deel van het totale aantal te saneren woningen. Het gaat daarbij om woningen die worden gesaneerd door middel van het toepassen van maatregelen aan het spoor of het plaatsen van schermen. Ook zal naar verwachting een beperkt aantal woningen aan de woonbestemming moeten worden onttrokken.

Voor de meldingsdrempel is uitgegaan van de in het Subsidiebesluit gebruikte saneringsgrens. Oorspronkelijk was deze grens slechts bedoeld als afbakening van de urgente voorraad van woningen die voor subsidie in aanmerking in aanmerking komt. Zo is ook bij wegverkeers-lawaai de saneringsgrens 55 dB(A), terwijl momenteel slechts projecten met een geluids-belasting van meer dan 65 dB(A) voor subsidie in aanmerking komen. Situaties met een lagere geluidsbelasting komen eerst later aan de beurt. Gelet op de nu reeds voorziene lange looptijd om de saneringsgevallen langs spoorwegen bij een saneringsgrens van 65 dB(A) aan te pakken, is de saneringsgrens nu ook op 65 dB(A) gesteld. Evenals het feit dat normstelling voor wegverkeerslawaai en spoorweglawaai in andere situaties veelal verschilt, omdat spoorweglawaai in het algemeen als minder hinderlijk wordt ervaren, geldt dit ook voor de hier geïntroduceerde saneringsdrempel.

Naar aanleiding van een ingebrachte zienswijze is expliciet aangegeven dat de meldingsplicht met betrekking tot geluidsgevoelige terreinen geen betrekking heeft op woonwagenstandplaatsen. Evenals bij de geluidsbronnen «industrie» en «wegen» worden woonwagenstandplaatsen uitsluitend in zogenaamde «nieuwe situaties» aangemerkt als geluidsgevoelig terrein. De saneringsregelingen van de Wet geluidhinder zijn dus niet van toepassing op woonwagenstandplaatsen.

Artikel 26

In het eerste lid van artikel 26 is opgenomen dat burgemeester en wethouders voor de ingevolge artikel 25 gemelde woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen (anders dan woonwagenstandplaatsen) een saneringsprogramma dienen op te stellen om de geluidsbelasting terug te brengen. Bij dit saneringsprogramma worden achtereenvolgens maatregelen overwogen, zoals die zijn opgenomen in artikel 26a. Bij het opstellen van het saneringsprogramma kan ook een combinatie van de genoemde maatregelen overwogen worden. De toepasbaarheid van de genoemde maatregelen zal door de aanwezige situatie bepaald worden. Het gaat bij dit onderdeel van het Bgs om reeds bestaande situaties. Rekening houdend met de mogelijkheden ter plaatse en met de mogelijke bezwaren die in artikel 26a zijn opgenomen, zullen de mogelijkheden om de geluidsbelasting daadwerkelijk terug te brengen veelal beperkt zijn. Daarom is slechts opgenomen dat de maatregelen opgenomen in het saneringsprogramma de geluidsbelasting zoveel mogelijk dienen te beperken tot 57 dB(A). Uit het onderzoek ten behoeve van het opstellen van het saneringsprogramma dient gemotiveerd te blijken in hoeverre de waarde van 57 dB(A) bij het

treffen van maatregelen haalbaar is, rekening houdend met de inhoud van artikel 26a.

Bij de keuze van de waarde van 57 dB(A) hebben de volgende drie overwegingen een rol gespeeld.

In de eerste plaats geldt, zoals hiervoor reeds is aangegeven, voor spoorweglawaai wat normstelling betreft een wat andere constructie dan voor wegverkeerslawaai. De oude prioriteitsgrens van 65 dB(A) is de saneringsgrenswaarde geworden. Daarom is de streefwaarde bij de bepaling van de saneringsmaatregelen niet ook automatisch de saneringsgrenswaarde, zoals bij wegverkeerslawaai wel het geval is. Het ligt meer in de rede een lagere waarde dan 65 dB(A) aan te houden.

Ten tweede geldt dat vanwege het verschil in hinderlijkheid, uitgaande van een grens van 55 dB(A) voor wegverkeerslawaai, de streefwaarde circa 60 dB(A) zou moeten bedragen.

In de derde plaats is bij de uitvoering van de sanering wegverkeerslawaai gebleken dat ten behoeve van een goede werking van het stelsel bij latere reconstructies, niet alleen hoogst toelaatbare waarden van meer dan 55 dB(A) worden vastgesteld, maar vanaf de voorkeursgrenswaarde. Dit houdt voor spoorweglawaai een grens van 57 dB(A) in.

Vanwege deze drie overwegingen en om niet nog meer verschillende waarden in het besluit te introduceren is 57 dB(A) als streefwaarde opgenomen. Deze waarde komt ook overeen met de waarde die is opgenomen in de Wet geluidhinder in het kader van de sanering gekoppeld aan de Tracéwet.

Het opnemen van de waarde van 57 dB(A) houdt niet in dat nu een grotere inspanning geleverd gaat worden dan voorheen. De afweging of mogelijke maatregelen doelmatig zijn blijft hetzelfde. Zo zal de berekening van de maximale schermkosten opgenomen bij de Uitvoeringsregeling saneringsprogramma verkeerslawaai op dit punt niet aangepast worden. Wel is van belang dat er niet langer een zeker automatisme meer kan bestaan om het onderzoek te beperken tot een maatregelenpakket waarmee 65 dB(A) bereikt wordt. Het tweede en het derde lid regelen dat bij gekoppelde sanering het akoestisch onderzoek door de spoorwegexploitant uitgevoerd wordt. Dit onderzoek richt zich niet alleen op de saneringssituatie, maar ook op de gevolgen van de wijziging voor alle geluidgevoelige bestemmingen langs de spoorweg. Het saneringsprogramma dat de spoorwegexploitant, in de praktijk meestal ProRail, indient bij gekoppelde sanering bevat een beschrijving van de geluidmaatregelen ten behoeve van de wijziging en de sanering en ook de voorgestelde hogere waarden voor alle geluidgevoelige bestemmingen waar de voorkeurswaarde overschreden wordt.

Artikel 26a

In het eerste lid van artikel 26a zijn als mogelijk te treffen saneringsmaatregelen opgenomen de maatregelen die ook zijn opgenomen in artikel 2, eerste lid, van het Saneringsbesluit geluidhinder wegverkeer 1998. In het tweede lid is aangegeven dat de saneringsmaatregelen die in aanmerking komen ook een zekere rangorde hebben, te weten eerst de maatregelen met betrekking tot de spoorweg, vervolgens maatregelen in de overdrachtssfeer, dan de maatregelen aan de woning en tenslotte bestemmingswijziging.

Naar aanleiding van een zienswijze is de omschrijving van de in een saneringsprogramma op te nemen bronmaatregelen (eerste lid, onder a) ruimer geformuleerd. De bronmaatregelen die in het saneringsprogramma kunnen worden opgenomen betreffen niet meer uitsluitend geluidreducerende maatregelen aan de constructie van een spoorweg zoals het aanpassen van een stalen spoorbrug of het vervangen van houten dwarsliggers door betonnen dwarsliggers. Ook andere maatregelen en andere soorten maatregelen kunnen deel uitmaken van het

saneringsprogramma. Hierbij speelt de ontwikkeling van maatregelen in het Innovatie Programma Geluid een grote rol. Dit heeft al concreet de raildemper opgeleverd, maar momenteel valt nog niet aan te geven welke maatregelen nog meer uit het Innovatie Programma Geluid beschikbaar zullen komen en ook nog toepasbaar zullen zijn in het kader van de sanering. Naar verwachting zal een deel van de nieuwe maatregelen pas efficiënt zijn toe te passen op bijvoorbeeld baanvakniveau of een mogelijk nog hogere schaal en daarmee minder geschikt zijn voor de aanpak van meestal lokale saneringsknelpunten. Dat zal vooral het geval zijn bij aanpassingen aan het materieel (bijvoorbeeld het remsysteem). Door de huidige formulering wordt echter op voorhand geen enkele maatregel die leidt tot vermindering van de geluidsbelasting als saneringsmaatregel uitgesloten.

Artikel 26b

In navolging van de regeling bij industrielawaai (artikel 4, eerste lid, van het Besluit saneringsmaatregelen industrieterreinen 1994) en bij wegverkeerslawaai (artikel 3, eerste lid, van het Saneringsbesluit geluidhinder wegverkeer 1998) is op de voorbereiding van het saneringsprogramma spoorweglawaai de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing verklaard.

Artikel 26c

In dit artikel is opgenomen welke informatie een saneringsprogramma ten minste dient te bevatten. Hierbij is aansluiting gezocht bij de vereisten voor een saneringsprogramma wegverkeerslawaai op grond van het Saneringsbesluit geluidhinder wegverkeer 1998.

De verklaring, bedoeld in het eerste lid, onder e, dient van het saneringsprogramma deel uit te maken, indien de geluidsbelasting van de gevel van woningen respectievelijk van andere geluidsgevoelige gebouwen – rekening houdend met de te treffen maatregelen – de waarde van 65 dB(A) respectievelijk 60 dB(A) nog overschrijdt. In dat geval dient ingevolge artikel 27, zevende lid, onderzocht te worden of aan de vereisten voor de geluidsbelasting binnen de woning of het ander geluidsgevoelig gebouw wordt voldaan. Indien dit niet het geval is, dienen er maatregelen getroffen te worden om alsnog aan die eisen te voldoen. Het saneringsprogramma behoeft niet het akoestisch onderzoek en de beschrijving van het pakket van maatregelen aan de gevel te bevatten, maar slechts de verklaring dat aan de eisen zal worden voldaan. Het betreffende akoestische onderzoek kan daardoor op een meer geschikt tijdstip, veelal later, plaatsvinden. De onder j opgenomen globale indicatie van de kosten van de te treffen maatregelen dienen niet alleen voor de eerste beoordeling van de doelmatigheid van de voorgestelde maatregelen, maar ook voor de inpassing van het project in de saneringsplanning. De kosten van het totale pakket maatregelen moeten daarom aangegeven worden. Ten aanzien van gevelmaatregelen, waarvoor zoals hiervoor meestal nog geen onderzoek is gedaan, zal daarbij veelal worden uitgegaan van ervaringsbedragen per woning.

Artikel 26d

Op grond van artikel 26d zal er een ministeriële regeling komen die vergelijkbaar zal zijn met de Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaai.

Artikel 27

Bij de ten hoogst toelaatbare waarden van de geluidsbelasting na het treffen van de sanerings-maatregelen is een driedeling gemaakt.

- Overeenkomstig het tweede lid dienen de maatregelen te leiden tot geluidsbelastingen van ten hoogste 65 dB(A) van de gevel van woningen en aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, onderscheidenlijk ten hoogste 60 dB(A) van de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen. Voor beide gevallen geldt uiteraard dat dient te worden gestreefd naar het terugbrengen van de geluidsbelasting tot 57 dB(A), zoals is aangegeven in artikel 26. Voor de geluidgevoelige objecten waarvoor sprake is van gekoppelde sanering is niet de normering ingevolge artikel 7 tot en met 11 voor de wijziging, maar de saneringsnormstelling van toepassing. Voor objecten die niet onder de sanering vallen zijn uiteraard gewoon de artikelen 7 tot en met 11 van toepassing, ook al is de Minister nu het bevoegd gezag. Dit geldt ook ten aanzien van de normering van de geluidsbelasting binnen geluidgevoelige bestemmingen. De in het zesde en zeven lid opgenomen waarden gelden alleen voor situaties die onder de sanering vallen. Voor de geluidgevoelige bestemmingen langs de spoorweg waarvoor de Minister de artikelen 7 tot en met 11 toepast geldt het daarbij horende artikel 13.

- Het derde lid bepaalt dat, indien er zich overwegende bezwaren voordoen van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, er waarden tot maximaal 73 dB(A) van de gevel van woningen en aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, onderscheidenlijk tot maximaal 68 dB(A) van de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen, toelaatbaar zijn.

- Tot slot geeft het vierde lid de mogelijkheid om de in het derde lid bepaalde maximale waarden te overschrijden. Er is daarbij geen absoluut plafond van toepassing. Wel zijn er strikte voorwaarden aan de toepassing van het vierde lid verbonden. In feite houden deze voorwaarden in dat het vierde lid alleen kan worden toegepast als maatregelen om de geluidsbelasting tot de in het derde lid genoemde maximale waarden te beperken onmogelijk zijn. Deze bepaling is overeenkomstig hetgeen ook in het kader van de sanering wegverkeerslawaaï is bepaald (artikel 90, vierde lid, van de Wet geluidhinder en artikel 7, tweede lid, van het Saneringsbesluit wegverkeerslawaaï 1998). Wel is bij de voorbereiding van de onderhavige wijziging van het Bgs overwogen of deze bevoegdheid om de in het derde lid vastgelegde waarden te overschrijden zou moeten worden opgenomen. In het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP 4) is immers opgenomen dat de geluidsproblematiek van de rijksinfrastructuur zal worden aangepakt en dat in 2010 de grenswaarde van 70 dB(A) bij woningen niet meer zal worden overschreden, behoudens in zeer incidentele situaties. Het vaststellen van waarden boven de in het derde lid genoemde waarden van 73 dB(A) lijkt daarmee in strijd. In de notitie «Vaste waarden, nieuwe vormen» die in 2002 aan de Tweede Kamer (Kamerstukken II 2002/03, 28 663, nr. 1) is verzonden, is aangegeven dat het jaar 2010 niet haalbaar zal zijn en dat de gestelde doelen pas later gerealiseerd kunnen worden. Gelet op deze langere termijn die nu wordt voorzien om de geluidsbelastingen overeenkomstig het NMP 4 te beperken, wordt het als niet wenselijk gezien het treffen van maatregelen aan de gevel voor de woningen met de allerhoogste geluidsbelastingen nog langer uit te stellen. Daarom biedt de wijziging van het Bgs toch de mogelijkheid om die hogere waarden vast te stellen en daarmee ten minste de vastgestelde maatregelen in de vorm van maatregelen aan de gevels van woningen voor een bijdrage van het Rijk in aanmerking te kunnen laten komen.

Artikelen III en IV

De saneringsregeling beoogt ook de in de overgangsbepalingen artikelen III en IV bedoelde sanering van spoorweglawaaai, die op basis van artikel 13 van het Subsidiebesluit – naar nu blijkt op een onjuiste wettelijke grondslag – heeft plaatsgevonden onder de werking van dit besluit te brengen. Dit geldt ook voor de sanering van de woningen op de zogenaamde Raillijst. Dit zijn woningen die op 1 juli 1987 een geluidsbelasting ondervonden van meer dan 65 dB(A) vanwege een op die datum aanwezige spoorweg, die vóór 1 januari 1997 aan de Minister van VROM zijn gemeld en ten aanzien waarvan burgemeester en wethouders bij die gelegenheid hebben verklaard dat het treffen van geluidwerende maatregelen de enige saneringsoplossing is die in aanmerking komt.

Met name vanwege de onjuiste wettelijke grondslag van de in de genoemde kaders vastgestelde hogere waarden is er van afgezien om de in die fase van de saneringsoperatie vastgestelde hoogst toelaatbare waarden te zien als waarden vastgesteld met dit besluit. Dit betekent dat de eerder in dat kader vastgestelde waarden geen directe doorwerking zullen hebben bij latere wijzigingen en bij het beheer van het geluid afkomstig van het spoor (emissie) door de spoorwegexploitant. Wel werkt de reeds uitgevoerde sanering materieel door. Artikel 13, derde lid, bepaalt dat de in dat kader bepaalde binnenwaarden van de geluidsbelasting gehandhaafd dienen te worden bij latere wijzigingen. Saneringsmaatregelen in de vorm van geluidsschermen of maatregelen aan de bron werken ook door omdat bij de bepaling van de heersende geluidsbelasting voorafgaand aan de wijziging, het effect van die maatregelen deel van de berekening uitmaakt en daarmee leidt tot lagere geluidsbelastingen als uitgangspunt voor de wijzigingsprocedure. Door het afzien van de koppeling met de in het kader van het Subsidiebesluit vastgestelde hoogst toelaatbare waarden geldt voor latere wijzigingen, overeenkomstig artikel 11, tweede lid, de laagste van de heersende geluidsbelasting en de geluidsbelasting in 1987, als uitgangspunt, waarbij 57 dB(A) in ieder geval als toelaatbaar wordt aangemerkt.

Artikel V

Omdat deze wijzigings-amvb mede berust op artikel 15.13, eerste lid, van de Wet milieubeheer dient bij de inwerkingtreding rekening te worden gehouden met artikel 21.6, vijfde lid, van diezelfde wet. Daarom is bepaald dat het besluit in werking treedt met ingang van de vijfde week na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

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