



Besluit van ... houdende regels inzake geluidproductieplafonds voor wegen en spoorwegen, geluidsbelastingkaarten en actieplannen (Besluit geluid milieubeheer)

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

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 12 juli 2011 nr. IenM/BSK-2011/101159, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189) en de artikelen 11.1, 11.3, 11.6, 11.7, 11.11, 11.12, 11.13, 11.16, 11.22, 11.24, 11.29, 11.31, 11.39, 11.45, 11.56 en 11.57 van de Wet milieubeheer, en artikel 8a.45, eerste en tweede lid, van de Wet luchtvaart voor zover het betreft artikel 4;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van ..., nr. ...);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van ..., nr. ..., Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken i.o.;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Artikel 1

1. In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

actieplan: actieplan als bedoeld in de artikelen 11.11 en 11.12 van de wet;

agglomeratie: krachtens artikel 11.5 van de wet als zodanig aangewezen gebied;

belangrijke spoorweg: hoofdspoorweg en krachtens artikel 11.4, tweede lid, van de wet gepubliceerd deel van een andere spoorweg dan een hoofdspoorweg;

belangrijke weg: weg in beheer bij het Rijk en krachtens artikel 11.4, tweede lid, van de wet gepubliceerd deel van een provinciale weg;

bronmaatregel: geluidbeperkende maatregel die de hoeveelheid geluid vanwege de geluidsbron beperkt bij de bron;

cluster: geluidsgevoelig object of verzameling bijeengelegene geluidsgevoelige objecten die een relevante verlaging van de geluidsbelasting vanwege een weg of spoorweg zou kunnen onderkennen van een aaneengesloten geluidbeperkende maatregel;

concentratiegebied voor detailhandel en ambachtsbedrijven: gebied waarvoor een gemeentelijke verordening geldt met zodanige geluidsnormen voor detailhandel en ambachtsbedrijven dat de geluidsbelasting 55 dB of meer of de geluidsbelasting L_{night} 50 dB of meer kan bedragen op omliggende woningen;

concentratiegebied voor horeca-inrichtingen: gebied waarvoor een gemeentelijke verordening geldt met zodanige geluidsnormen voor horeca-inrichtingen dat de geluidsbelasting 55 dB of meer of de geluidsbelasting L_{night} 50 dB of meer kan bedragen op omliggende woningen;

geluidreductie: geluidreductie als bepaald overeenkomstig artikel 34 van dit besluit;

geluidsbelastingkaart: geluidsbelastingkaart als bedoeld in artikel 11.6 van de wet;

gevel: bouwkundige constructie die een ruimte in een geluidsgevoelig object scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak;

maatregelpunt: rekeneenheid waarin de kosten voor het treffen van een geluidbeperkende maatregel zijn uitgedrukt;

overdrachtsmaatregel: geluidbeperkende maatregel die de overdracht van geluid van de bron naar de ontvanger voorkomt of beperkt;

reductiepunt: rekeneenheid waarin het budget van een cluster voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is uitgedrukt;

richtlijn omgevingslawaai: richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189);

situatie zonder maatregelen: situatie waarin

a. een weg of spoorweg voldoet aan de akoestische kwaliteit, bedoeld in artikel 7 van dit besluit, tenzij overwegende bezwaren van technische aard zich hiertegen verzetten, en



- b. geen andere geluidbeperkende maatregelen aanwezig zijn dan bedoeld in onderdeel a;
wet: Wet milieubeheer;
woning: gebouw of gedeelte van een gebouw dat voor bewoning is bestemd.
2. Indien de financiële doelmatigheid van een geluidbeperkende maatregel wordt bepaald in het kader van afdeling 11.3.6 van de wet, bestaat een cluster, in afwijking van het eerste lid, uit een saneringsobject of een verzameling bijeengelegene saneringsobjecten die een relevante verlaging van de geluidsbelasting vanwege een weg of spoorweg zou kunnen ondervinden van een aaneengesloten geluidbeperkende maatregel.
3. In afwijking van het eerste lid wordt bij de toepassing van dit besluit en de daarop berustende bepalingen onder gevel niet verstaan de gevel, die bij de procedures ten behoeve van de bouw van het betreffende geluidsgevoelige object op grond van artikel 1b, vijfde lid, van de Wet geluidhinder, niet als gevel in de zin van die wet is behandeld.
4. In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt onder een woning niet verstaan:
- een penitentiaire inrichting als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de Penitentiaire inrichtingenwet;
 - een justitiële jeugdinstelling als bedoeld in artikel 3a van de Beginselenwet justitiële jeugdinstellingen;
 - een instelling voor verpleging van ter beschikking gestelden als bedoeld in artikel 37d, eerste lid, van het Wetboek van Strafrecht.

Artikel 2

1. Als geluidsgevoelig object als bedoeld in artikel 11.1 van de wet wordt aangewezen:
- een woning;
 - een onderwijsgebouw;
 - een ziekenhuis;
 - een verpleeghuis;
 - een verzorgingstehuis;
 - een psychiatrische instelling;
 - een medisch kinderdagverblijf;
 - een standplaats als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Huisvestingswet, en
 - een ligplaats in het water, bestemd om door een woonschip te worden ingenomen.
2. De aanwijzing als geluidsgevoelig object in het eerste lid, onderdelen b tot en met g, geldt niet voor de delen van een object die een andere bestemming hebben dan genoemd in artikel 3, onderdelen b, c of d.

Artikel 3

Als geluidsgevoelige ruimten van een geluidsgevoelig object als bedoeld in artikel 11.1 van de wet worden aangewezen:

- een ruimte binnen een woning voor zover die kennelijk als slaap-, woon-, of eetkamer wordt gebruikt of voor een zodanig gebruik is bestemd, alsmede een keuken van ten minste 11 m²;
- een leslokaal, theorielokaal of theorievaklokaal van een onderwijsgebouw;
- een onderzoeks- en behandelingsruimte, een ruimte voor patiëntenhuisvesting, alsmede een recreatie- en conversatieruimte van een ziekenhuis of een verpleeghuis, en
- een onderzoeks-, behandelings-, recreatie-, of conversatieruimte, alsmede woon- en slaapruijmt van een verzorgingstehuis, een psychiatrische instelling of een medisch kinderdagverblijf.

Artikel 4

Als categorieën van andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 8a.45, eerste lid, van de Wet luchtvaart worden aangewezen: gebouwen als bedoeld in artikel 2, aanhef en onderdelen b tot en met e.

Artikel 5

Als instellingen als bedoeld in onderdeel b van de begripsomschrijving van verzameling van instellingen in artikel 11.1, eerste lid, van de wet worden aangewezen: instellingen gelegen in een concentratiegebied voor horeca-instellingen of een concentratiegebied voor detailhandel en ambachtsbedrijven.



Artikel 6

Als stille gebieden als bedoeld in artikel 11.6, derde lid, onderdeel b, van de wet worden aangewezen:

- a. de krachtens artikel 1.2, tweede lid, onderdeel b, van de wet bij provinciale milieuverordening aangewezen gebieden;
- b. de krachtens artikel 4.9, derde lid, onderdeel c, van de wet in de provinciale milieubeleidsplannen aangeduide gebieden waarin de kwaliteit van het milieu in verband met geluid bijzondere bescherming behoeft;
- c. de gebieden die bij gemeentelijke verordening als zodanig zijn aangewezen door een tot een agglomeratie behorende gemeente.

HOOFDSTUK 2. AKOESTISCHE KWALITEIT

Artikel 7

1. De akoestische kwaliteit van een weg in beheer bij het Rijk is zodanig dat de geluidproductie vanwege die weg niet meer bedraagt dan die vanwege een weg met een wegdek dat bestaat uit zeer open asfaltbeton.
2. De akoestische kwaliteit van een hoofdspoorweg is zodanig dat de geluidproductie vanwege die spoorweg niet meer bedraagt dan die vanwege een spoorweg met een constructie die bestaat uit langgelast spoor in een ballastbed op betonnen dwarsliggers.

HOOFDSTUK 3. GELUIDSBELASTINGKAARTEN

§ 1 Algemeen

Artikel 8

1. Een geluidsbelastingkaart bestaat ten minste uit tabellen en uit een of meer geografische kaarten.
2. De tabellen worden ingedeeld in de volgende geluidsbelastingklassen:
 - a. voor geluidsbelasting: 55–59, 60–64, 65–69, 70–74, en groter dan of gelijk aan 75 dB;
 - b. voor geluidsbelasting L_{night} : 50–54, 55–59, 60–64, 65–69, en groter dan of gelijk aan 70 dB.

§ 2 Geluidsbelastingkaarten voor een belangrijke weg of een belangrijke spoorweg

Artikel 9

Deze paragraaf is van toepassing op de geluidsbelastingkaarten die krachtens artikel 11.6, eerste en tweede lid, van de wet worden vastgesteld.

Artikel 10

1. In de tabellen van een geluidsbelastingkaart voor een belangrijke weg of een belangrijke spoorweg worden per geluidsbelastingklasse en per gemeente ten minste aangegeven:
 - a. het aantal geluidsgevoelige objecten dat is blootgesteld aan een geluidsbelasting die groter is dan, of gelijk is aan:
 - 1°. 55, 60, 65, 70 en 75 dB;
 - 2°. 50, 55, 60, 65 en 70 dB L_{night} ;
 - b. het aantal bewoners van de woningen die deel uitmaken van de geluidsgevoelige objecten, bedoeld in onderdeel a;
 - c. indien van toepassing, een opgave van het aantal woningen dat op grond van de wet, de Wet geluidhinder, de Woningwet of de Wet luchtvaart is voorzien van extra geluidwering;
 - d. een opgave van de totale oppervlakte in km² die is blootgesteld aan een geluidsbelasting die hoger is dan 55, 65, respectievelijk 75 dB.
2. De aantallen, bedoeld in het eerste lid, onderdelen a en b, zijn exclusief de aantallen geluidsgevoelige objecten respectievelijk bewoners van woningen binnen agglomeraties en worden afgerond op honderdtallen.
3. Indien het betrokken bestuursorgaan een geluidsbelastingkaart vaststelt voor twee of meer belangrijke wegen of voor twee of meer belangrijke spoorwegen, mogen de in het eerste lid bedoelde gegevens worden aangegeven voor de gezamenlijke wegen onderscheidenlijk spoorwegen.



Artikel 11

1. Op een geografische kaart die deel uit maakt van een geluidsbelastingkaart voor een belangrijke weg of een belangrijke spoorweg worden ten minste aangegeven:
 - a. de ligging van de betrokken weg of spoorweg;
 - b. de geluidsbelasting vanwege de betrokken weg of spoorweg, aangegeven door middel van:
 - 1°. contouren van 55, 60, 65, 70 en 75 dB;
 - 2°. contouren van 50, 55, 60, 65 en 70 dB L_{night} ;
 - c. de geluidsgevoelige objecten die zijn gelegen binnen de onder b bedoelde contouren;
 - d. de grenzen van stille gebieden als bedoeld in artikel 6, voor zover gelegen binnen een afstand van 2,5 km tot de betrokken weg of spoorweg;
 - e. de gemeentegrenzen binnen de onder b bedoelde contouren;
 - f. de grenzen van agglomeraties binnen de onder b bedoelde contouren.
2. De afstand, bedoeld in het eerste lid, onder d, wordt gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook onderscheidenlijk vanuit de buitenste spoorstaaf.

§ 3 Geluidsbelastingkaarten voor een gemeente

Artikel 12

Deze paragraaf is van toepassing op de geluidsbelastingkaarten die krachtens artikel 11.6, vierde lid, van de wet worden vastgesteld.

Artikel 13

1. In de tabellen van een geluidsbelastingkaart worden per geluidsbelastingklasse ten minste aangegeven:
 - a. het aantal geluidsgevoelige objecten dat is blootgesteld aan een geluidsbelasting die groter is dan, of gelijk is aan:
 - 1°. 55, 60, 65, 70 en 75 dB;
 - 2°. 50, 55, 60, 65 en 70 dB L_{night} ;
 - b. het aantal bewoners van de woningen die deel uitmaken van de geluidsgevoelige objecten, bedoeld in onderdeel a;
 - c. indien beschikbaar, een opgave van het aantal woningen dat uit hoofde van de wet, de Wet geluidhinder, de Woningwet of de Wet luchtvaart is voorzien van extra geluidwering.
2. De aantallen, bedoeld in het eerste lid, onder a en b, worden afgerond op honderdtallen.

Artikel 14

Op een geografische kaart die deel uitmaakt van een geluidsbelastingkaart worden aangegeven:

- a. de grenzen van de gemeente;
- b. de grenzen van de stille gebieden, bedoeld in artikel 6, binnen de gemeente.

Artikel 15

1. Op een geografische kaart die deel uitmaakt van een geluidsbelastingkaart worden voorts aangegeven:
 - a. wegen, daaronder begrepen spoorwegen die deel uitmaken van een weg;
 - b. spoorwegen.
2. Ten aanzien van de geluidsbronnen, bedoeld in het eerste lid, worden aangegeven:
 - a. de ligging van de betrokken geluidsbronnen;
 - b. de geluidsbelasting vanwege de betrokken categorie van geluidsbronnen, aangegeven door middel van:
 - 1°. contouren van 55, 60, 65, 70 en 75 dB, en
 - 2°. contouren van 50, 55, 60, 65 en 70 dB L_{night} voor zover deze contouren zijn gelegen binnen de gemeente;
 - c. de geluidsgevoelige objecten die zijn gelegen binnen de contouren, bedoeld in onderdeel b.

Artikel 16

1. Op een geografische kaart die deel uitmaakt van een geluidsbelastingkaart worden voorts aangegeven luchthavens, voor zover de geluidsbelasting vanwege de luchthaven binnen de gemeente overeenkomt met 55 dB of meer dan wel 50 dB L_{night} of meer.



2. Ten aanzien van een zodanige luchthaven worden aangegeven:
 - a. de ligging van de luchthaven;
 - b. een met het oog op de geluidsbelasting vastgesteld beperkingengebied als bedoeld in hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart;
 - c. de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de luchthaven, aangegeven door middel van:
 - 1°. contouren die overeenkomen met een geluidsbelasting van 55, 60, 65, 70 en 75 dB, en
 - 2°. contouren die overeenkomen met een geluidsbelasting van 50, 55, 60, 65 en 70 dB L_{night} voor zover deze contouren zijn gelegen buiten de luchthaven;
 - d. de geluidsgevoelige objecten die zijn gelegen binnen de contouren, bedoeld in onderdeel c.

Artikel 17

1. Op een geografische kaart die deel uitmaakt van een geluidsbelastingkaart wordt voorts aangegeven de luchthaven Schiphol, voor zover een of meer van de punten, bedoeld in het tweede lid, onderdeel c, zijn gelegen binnen de gemeente.
2. Ten aanzien van de luchthaven Schiphol wordt aangegeven:
 - a. de ligging van de luchthaven;
 - b. de waarde of waarden van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting;
 - c. de punten buiten de luchthaven waar de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de luchthaven is bepaald;
 - d. de geluidsgevoelige objecten die de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de luchthaven ondervinden.

Artikel 18

1. Op een geografische kaart die deel uitmaakt van een geluidsbelastingkaart worden voorts aangegeven de industrieterreinen die zijn gezoneerd krachtens artikel 40 van de Wet geluidhinder, voor zover de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de gezamenlijke inrichtingen op het industrieterrein overeenkomt met 55 dB of meer dan wel 50 dB L_{night} of meer.
2. Ten aanzien van zodanige industrieterreinen worden aangegeven:
 - a. de grenzen van het industrieterrein;
 - b. de zone rond het industrieterrein, vastgesteld krachtens artikel 40 van de Wet geluidhinder;
 - c. de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de gezamenlijke inrichtingen op het industrieterrein, aangegeven door middel van:
 - 1°. contouren die overeenkomen met een geluidsbelasting van 55, 60, 65, 70 en 75 dB, en
 - 2°. contouren die overeenkomen met een geluidsbelasting van 50, 55, 60, 65 en 70 dB L_{night} voor zover deze contouren zijn gelegen buiten het industrieterrein;
 - d. de geluidsgevoelige objecten die zijn gelegen binnen de contouren, bedoeld in onderdeel c.

Artikel 19

1. Op een geografische kaart die deel uitmaakt van een geluidsbelastingkaart worden voorts aangegeven de concentratiegebieden voor horeca-inrichtingen onderscheidenlijk voor detailhandel en ambachtsbedrijven.
2. Ten aanzien van zodanige concentratiegebieden worden aangegeven:
 - a. de grenzen van het concentratiegebied;
 - b. de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de betrokken inrichtingen, uitgedrukt in L_{den} en L_{night} ;
 - c. de geluidsgevoelige objecten die zijn gelegen binnen het concentratiegebied.

Artikel 20

1. Op een geografische kaart die deel uitmaakt van een geluidsbelastingkaart worden voorts aangegeven de inrichtingen waarop de artikelen 18 en 19 geen betrekking hebben en waarvoor ingevolge de wet een ten hoogste toegelaten geluidsbelasting geldt die overeenkomt met 55 dB of meer dan wel 50 dB L_{night} of meer.
2. Ten aanzien van zodanige inrichtingen worden aangegeven:
 - a. de ligging van de inrichting;
 - b. de waarde van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting;
 - c. de punten buiten de inrichting waar de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de inrichting is bepaald;



- d. de geluidsgevoelige objecten die de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de inrichting ondervinden.

§ 4 Nadere regels

Artikel 21

Bij ministeriële regeling kan voor de toepassing van dit hoofdstuk worden bepaald dat het aantal bewoners van woningen wordt bepaald op basis van een bij die regeling vastgesteld gemiddeld aantal bewoners per woning.

Artikel 22

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot:

- a. de legenda bij de geografische kaarten;
- b. de opstelling van geluidsbelastingkaarten ter uitvoering van door de Europese Commissie opgestelde richtsnoeren als bedoeld in bijlage IV, onderdeel 9, bij de richtlijn omgevingslawaaai.

HOOFDSTUK 4. VERSTREKKEN VAN GEGEVENS

Artikel 23

1. Aan een verzoek om verstrekking van inlichtingen en gegevens als bedoeld in artikel 11.7, eerste of tweede lid, of artikel 11.16, eerste lid, van de wet wordt voldaan binnen drie maanden na de dag waarop het verzoek is ontvangen, dan wel, indien de inlichtingen en gegevens nog niet beschikbaar zijn, onverwijld nadat zij beschikbaar zijn gekomen.
2. Bij ministeriële regeling wordt bepaald welke inlichtingen en gegevens in elk geval worden verstrekt en op welke wijze deze inlichtingen en gegevens worden verstrekt.

HOOFDSTUK 5. ACTIEPLANNEN

§ 1 Algemeen

Artikel 24

1. Een actieplan bevat naast de in artikel 11.11 van de wet bedoelde gegevens ten minste:
 - a. een beschrijving van de betrokken categorieën van geluidsbronnen;
 - b. een vermelding van de bevoegde instantie;
 - c. een beschrijving van het wettelijk kader met betrekking tot geluidsbelasting;
 - d. een samenvatting van de gegevens die zijn vervat in de geluidsbelastingkaart of geluidsbelastingkaarten waarop het actieplan berust;
 - e. een beschrijving van de wijze waarop aan een ieder de gelegenheid is geboden om zienswijzen over het ontwerp van het actieplan naar voren te brengen;
 - f. een inhoudelijke reactie op de onder e bedoelde zienswijzen;
 - g. een overzicht van belangrijke infrastructurele werken die zijn voorgenomen in de planperiode;
 - h. een overzicht van bestaande en in voorbereiding of uitvoering zijnde bron- en overdrachtsmaatregelen met betrekking tot de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen;
 - i. een overzicht en een beoordeling van het aantal bewoners van woningen dat door geluid ten gevolge van de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen wordt gehinderd of ernstig gehinderd dan wel van wie daardoor de slaap wordt verstoord;
 - j. een schatting van het effect van de voorgenomen maatregelen op het aantal bewoners van woningen, bedoeld in onderdeel i;
 - k. voor zover beschikbaar en openbaar, financiële informatie met betrekking tot de voorgenomen maatregelen;
 - l. een evaluatie van de uitvoering en de resultaten van het vorige actieplan.
2. Een actieplan bevat voorts een beknopte samenvatting van de in het eerste lid bedoelde aspecten.
3. Een actieplan als bedoeld in artikel 11.12, tweede lid, van de wet bevat voorts:
 - a. een beschrijving van de geluidsbronnen in de gemeente;
 - b. een inhoudelijke reactie op de wensen en zienswijze over het ontwerp van het actieplan die door de gemeenteraad ter kennis van burgemeester en wethouders zijn gebracht.



Artikel 25

1. Een actieplan bevat naast de in artikel 11.11 van de wet bedoelde gegevens een beschrijving van het beleid voor de eerstkomende vijf jaren en, voor zover dit redelijkerwijs is aan te geven, voor de vijf jaren daarna, om de geluidsbelasting vanwege de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen te beperken.
2. Bij de beschrijving van het beleid wordt in elk geval aandacht besteed aan de bescherming van stille gebieden als bedoeld in artikel 6 en, voor zover het betreft een actieplan van gedeputeerde staten of van burgemeester en wethouders van een gemeente die behoort tot een krachtens artikel 11.5 aangewezen agglomeratie, aan:
 - a. de situaties waarin de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting ingevolge de Wet luchtvaart dan wel de Wet geluidhinder wordt overschreden;
 - b. de situaties waarin tevens de waarde die ingevolge de Wet geluidhinder bij de vaststelling van een hogere waarde niet mag worden overschreden, wordt overschreden.

Artikel 26

1. In een actieplan wordt een plandrempel aangegeven, zijnde een daarbij aangegeven geluidsbelasting en geluidsbelasting L_{night} , vanwege de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen, van geluidsgevoelige objecten.
2. De plandrempel kan voor verschillende categorieën van gevallen verschillend worden vastgesteld.
3. In het actieplan wordt in elk geval aangegeven welke maatregelen worden overwogen of in uitvoering zijn om overschrijdingen van de plandrempel te voorkomen of ongedaan te maken.
4. Het actieplan geeft tevens de planning en de te verwachten effecten van de maatregelen aan.

§ 2 Nadere regels

Artikel 27

Het percentage bewoners van woningen per geluidsbelastingklasse dat door een of meer geluidsbronnen wordt gehinderd of ernstig gehinderd dan wel van wie daardoor de slaap wordt verstoord, wordt bepaald aan de hand van de in een ministeriële regeling opgenomen dosis-effectrelaties.

Artikel 28

Bij ministeriële regeling kunnen met betrekking tot actieplannen nadere regels worden gesteld ter uitvoering van door de Europese Commissie opgestelde richtsnoeren als bedoeld in bijlage V, onderdeel 4, bij de richtlijn omgevingslawaaai.

HOOFDSTUK 6. NALEVING VAN DE GELUIDPRODUCTIEPLAFONDS

Artikel 29

1. In een verslag als bedoeld in artikel 11.22 van de wet zijn ten minste de volgende gegevens opgenomen:
 - a. het verschil tussen de berekende geluidproducties op de referentiepunten en de geldende geluidproductieplafonds, met uitzondering van de referentiepunten, bedoeld in onderdeel c;
 - b. de spoorwegen waarvoor een vrijstelling als bedoeld in artikel 11.23 van de wet geldt;
 - c. de berekende geluidproducties op de referentiepunten waarvoor een vrijstelling als bedoeld in artikel 11.23 van de wet geldt;
 - d. de wegen, spoorwegen en geluidproductieplafonds waarvoor een ontheffing als bedoeld in artikel 11.24 van de wet is verleend;
 - e. voor zover van toepassing, de mate en de duur van de overschrijding van het geluidproductieplafond waarvoor ontheffing als bedoeld in artikel 11.24 van de wet is verleend;
 - f. de locaties waarvoor een overschrijdingsbesluit als bedoeld in artikel 11.49 van de wet geldt;
 - g. een analyse van de voor de geluidproductie relevante ontwikkelingen die zich in het kalenderjaar waar het verslag op ziet, hebben voorgedaan ten aanzien van de wegen en spoorwegen en de effecten hiervan op de geluidproductie.
2. Indien de berekende geluidproductie op een referentiepunt, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, 0,5 dB of minder onder het geldende geluidproductieplafond ligt en het een geluidproductieplafond als bedoeld in artikel 11.45, eerste lid, van de wet betreft, is in het verslag voorts een



prognose opgenomen van het jaar waarin, gelet op de meest recente verkeersprognose, het geluidproductieplafond volledig zal zijn benut.

3. Indien uit de prognose, bedoeld in het tweede lid, blijkt dat het geluidproductieplafond volledig benut zal zijn voor de laatste dag van het vijfde kalenderjaar na het jaar van toezending van het verslag, is in het verslag dat de prognose bevat of in het daaropvolgende verslag opgenomen op welke wijze de beheerder voornemens is te voorkomen dat het geluidproductieplafond zal worden overschreden.

Artikel 30

Een verzoek om een ontheffing als bedoeld in artikel 11.24 van de wet bevat ten minste:

- a. een aanduiding van het referentiepunt waarop het geluidproductieplafond geldt ten aanzien waarvan het verzoek wordt gedaan;
- b. een aanduiding van het gedeelte van de weg of spoorweg waarlangs het betrokken referentiepunt is gelegen;
- c. de verwachte mate van overschrijding van het geluidproductieplafond;
- d. de duur van de bijzondere omstandigheid in verband waarmee de ontheffing wordt verzocht, en
- e. de kalenderjaren waarvoor een ontheffing wordt verzocht.

HOOFDSTUK 7. FINANCIËLE DOELMATIGHEID

Artikel 31

1. Een geluidbeperkende maatregel is financieel doelmatig indien het aantal maatregelpunten van de geluidbeperkende maatregel niet hoger is dan het aantal reductiepunten behorende bij het cluster waar de maatregel voor is bedoeld.
2. In afwijking van het eerste lid is een geluidbeperkende maatregel niet financieel doelmatig, indien naar het oordeel van Onze Minister uit het akoestisch onderzoek blijkt dat:
 - a. toepassing van de geluidbeperkende maatregel de grootste geluidreductie oplevert voor het cluster;
 - b. het aantal maatregelpunten voor deze maatregel hoger is dan het aantal maatregelpunten voor een andere geluidbeperkende maatregel die een gelijke of nagenoeg gelijke geluidreductie kan realiseren, en
 - c. in vergelijking met de andere maatregel de extra maatregelpunten niet in redelijke verhouding staan tot de extra geluidreductie die door het treffen van deze maatregel bereikt kan worden.
3. In afwijking van het eerste lid is een overdrachtsmaatregel niet financieel doelmatig indien deze maatregel een bestaande overdrachtsmaatregel zou vervangen, die:
 - a. naar verwachting bij de start van de uitvoering niet ouder zal zijn dan tien jaar;
 - b. niet ophoogbaar is, en
 - c. een geluidreductie realiseert die vrijwel gelijk is aan de nieuw te treffen maatregel.
4. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot de wijze waarop het aantal maatregelpunten van een geluidbeperkende maatregel wordt bepaald.
5. Bij ministeriële regeling kunnen geluidbeperkende maatregelen worden aangewezen waarvoor de financiële doelmatigheid in afwijking van het eerste tot en met derde lid wordt bepaald door de werkelijke kosten van aanleg en onderhoud van een maatregel af te wegen tegen de geluidreductie die de maatregel kan realiseren en tegen het aantal geluidsgevoelige objecten in het cluster waar de maatregel voor is bedoeld.

Artikel 32

1. Het aantal reductiepunten behorende bij een cluster wordt bepaald door het optellen van de reductiepunten per woning, die overeenkomstig het tweede en derde lid worden gegenereerd door alle geluidsgevoelige objecten in het cluster.
2. Het aantal reductiepunten per woning op basis van de hoogste toekomstige geluidsbelasting op de woning vanwege een weg of spoorweg in de situatie zonder maatregelen is opgenomen in tabel 1 van bijlage 1.
3. Ten behoeve van de toepassing van het eerste lid en tabel 1 van bijlage 1 worden andere geluidsgevoelige objecten dan woningen omgerekend naar woningen, waarbij wordt gelijkgesteld aan een woning:



- a. elke vijftien strekkende meter geluidsbelaste gevel van een geluidsgevoelig object per bouwlaag;
- b. een standplaats als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder e, van de Huisvestingswet;
- c. een ligplaats in het water, bestemd om door een woonschip te worden ingenomen.

Artikel 33

1. Bij de voorbereiding van een besluit als bedoeld in artikel 11.29 van de wet worden achtereenvolgens in overweging genomen:
 - a. bronmaatregelen,
 - b. andere geluidbeperkende maatregelen, al dan niet in combinatie met bronmaatregelen, die leiden tot de meeste geluidreductie.
2. Overdrachtsmaatregelen, al dan niet in combinatie met bronmaatregelen, worden bij de voorbereiding van een besluit als bedoeld in artikel 11.29 van de wet uitsluitend in aanmerking genomen voor zover deze maatregelen strekken tot een geluidreductie van ten minste 5 dB op ten minste een geluidsgevoelig object in een cluster.

Artikel 34

1. De geluidreductie is het verschil tussen de toekomstige geluidsbelasting die door geluidsgevoelige objecten zou worden ondervonden vanwege een weg of spoorweg in de situatie zonder maatregelen, en de toekomstige geluidsbelasting vanwege een weg of spoorweg in de situatie dat er geluidbeperkende maatregelen getroffen zijn.
2. Ingeval de berekende toekomstige geluidsbelasting, in de situatie dat er geluidbeperkende maatregelen zijn getroffen, lager is dan de waarde in tabel 2 van bijlage 1, wordt bij toepassing van het eerste lid de waarde uit tabel 2 van bijlage 1 die op de betreffende situatie van toepassing is, gehanteerd als toekomstige geluidsbelasting vanwege de weg of spoorweg.

HOOFDSTUK 8. VERZOEK OM VASTSTELLING EN WIJZIGING VAN GELUIDPRODUCTIEPLAFONDS

Artikel 35

1. Een verzoek tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond bevat ten minste:
 - a. een aanduiding van het gedeelte van de weg of spoorweg ten aanzien waarvan het verzoek wordt gedaan;
 - b. een aanduiding van het referentiepunt ten aanzien waarvan het verzoek wordt gedaan;
 - c. de gevraagde hoogte van het geluidproductieplafond;
 - d. de te verwachten geluidproductie op het referentiepunt ten minste tien jaar na het indienen van het verzoek;
 - e. de maatregelen die naar het oordeel van de beheerder op grond van artikel 11.29, eerste lid, van de wet in aanmerking moeten worden genomen;
 - f. de maatregelen die naar het oordeel van de beheerder op grond van artikel 11.29, tweede en derde lid, van de wet in aanmerking kunnen worden genomen;
 - g. de brongegevens behorende bij de aangevraagde geluidproductieplafonds;
 - h. de resultaten van het akoestisch onderzoek, bedoeld in artikel 11.33 van de wet;
 - i. een verklaring van de beheerder in hoeverre het gedeelte van de weg of spoorweg, bedoeld in onderdeel a, voldoet aan de akoestische kwaliteit, bedoeld in artikel 7.
2. Indien de beheerder een verzoek doet tot verlaging van geluidproductieplafonds als bedoeld in artikel 11.63, eerste lid, van de wet, zijn de onderdelen d, e, f en h van het eerste lid niet van toepassing.
3. Indien burgemeester en wethouders van een gemeente een verzoek doen tot verlaging van een geluidproductieplafond, zijn de onderdelen e, f en i van het eerste lid niet van toepassing.
4. Onverminderd het derde lid, is het eerste lid, onderdeel d, niet van toepassing op een verzoek tot verlaging van het geluidproductieplafond als bedoeld in artikel 11.28, vierde lid, van de wet, indien die verlaging niet groter zou zijn dan het effect van de in dat lid bedoelde maatregel. Het verzoek bevat tevens een weergave van de afspraken tussen gemeente en de beheerder, en de zienswijze van de beheerder ten aanzien van de verzochte verlaging.



Artikel 36

Indien artikel 11.42, eerste lid, van de wet van toepassing is, bevat een verzoek tot wijziging of vaststelling van een geluidproductieplafond tevens de volgende gegevens:

- a. een of meer kaarten als bedoeld in artikel 37, onderdeel d, en een lijst met de adressen van de betrokken saneringsobjecten;
- b. de resultaten van het akoestisch onderzoek, bedoeld in artikel 11.56, tweede lid, van de wet;
- c. het tijdstip waarop naar verwachting met de uitvoering van de maatregelen ten behoeve van de sanering kan worden begonnen;
- d. de verwachte duur van de uitvoering van de maatregelen ten behoeve van de sanering.

HOOFDSTUK 9. DE BINNENWAARDE

Artikel 37

Ten aanzien van de geluidsgevoelige objecten als bedoeld in artikel 2, aanhef en onderdeel a tot en met g, die voor het aanbrengen van geluidwerende maatregelen aan de gevel in aanmerking worden genomen, is hoofdstuk 6 van het Besluit geluidhinder van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat:

- a. de minister uitvoering geeft aan de artikelen 6.4, tweede en derde lid, 6.6, 6.8, vierde lid, en 6.9, tweede en derde lid;
- b. in de artikelen 6.2, 6.5, 6.8 en 6.10 in plaats van 'het bevoegd gezag' telkens wordt gelezen 'de beheerder';
- c. in plaats van 'andere geluidsgevoelige gebouwen' telkens wordt gelezen 'geluidsgevoelige objecten als bedoeld in artikel 2, aanhef en onderdeel b tot en met g, van het Besluit geluid milieubeheer', en
- d. in plaats van 'andere geluidsgevoelige gebouw' telkens wordt gelezen 'geluidsgevoelige object, bedoeld in artikel 2, aanhef en onderdeel b tot en met g, van het Besluit geluid milieubeheer'.

HOOFDSTUK 10. BIJZONDERE BEPALING INZAKE INVOERING GELUIDPRODUCTIEPLAFONDS

Artikel 38

1. Als geluidproductieplafond als bedoeld in artikel 11.45, tweede lid, van de wet geldt voor zover het betreft in tabel 1, 2 of 3 van bijlage 2 genoemde geprojecteerde delen van wegen en spoorwegen, of in tabel 1, 2 of 3 van bijlage 2 genoemde andere delen van wegen en spoorwegen, de berekende geluidproductie op de referentiepunten zoals bepaald met het in acht nemen van de brongegevens afkomstig uit het betrokken besluit, mits dat is vastgesteld vóór het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit.
2. Als geluidproductieplafond als bedoeld in artikel 11.45, tweede lid, van de wet geldt voor delen van wegen en spoorwegen waarvoor een saneringsprogramma wordt uitgevoerd, het geluidproductieplafond zoals bepaald op grond van de berekende heersende geluidproductie op de referentiepunten, bedoeld in artikel 11.45, eerste lid, van de wet, met inbegrip van het effect van de in het betreffende saneringsprogramma opgenomen geluidbeperkende maatregelen.
3. Als geluidproductieplafond als bedoeld in artikel 11.45, tweede lid, van de wet geldt voor zover het betreft de A59 Vlijmen–Nieuwkuijk, van kilometer 119,0 tot kilometer 127,2, het geluidproductieplafond zoals bepaald op grond van de berekende heersende geluidproductie op de referentiepunten, bedoeld in artikel 11.45, eerste lid, van de wet, met inbegrip van het effect van de reeds uitgevoerde overdrachtsmaatregelen.
4. Met betrekking tot de in de bijlage 3 bij dit besluit aangewezen delen van wegen wordt bij het bepalen van de heersende geluidproducties op de referentiepunten, bedoeld in artikel 11.45, vierde lid, van de wet, uitgegaan van een wegdek dat bestaat uit zeer open asfaltbeton.
5. Artikel 11.56, eerste lid, van de wet is van overeenkomstige toepassing op de in tabel 1, 2 of 3 van bijlage 2 bij dit besluit aangewezen delen van wegen en spoorwegen, indien en voor zover dat is aangegeven in deze tabellen.

HOOFDSTUK 11. DE SANERING

Artikel 39

Bij een verzoek tot vaststelling van een saneringsplan worden naast de in artikel 11.56, derde lid, van



de wet genoemde gegevens, de volgende gegevens overgelegd:

- a. een lijst met de adressen van de betrokken saneringsobjecten;
- b. het wegnummer en de begrenzingen van de weg, inclusief de hectometrering, en het trajectnummer en de begrenzingen van de spoorweg, die onderdeel zijn van het saneringsplan;
- c. een beschrijving van de maatregelen als bedoeld in artikel 11.59 van de wet die naar het oordeel van de beheerder in aanmerking komen, en van het effect van deze maatregelen op de geluidsbelasting, vanwege de weg of spoorweg, van de gevel dan wel aan de grens van de betrokken saneringsobjecten;
- d. een of meer kaarten die inzicht geven in het saneringsplan en die in ieder geval de plaats, aard en omvang van maatregelen, bedoeld in onderdeel c, bevatten;
- e. 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;
- f. het tijdstip waarop met de uitvoering van de maatregelen kan worden begonnen, alsmede de verwachte duur van de uitvoering van de maatregelen.

Artikel 40

De wegen en spoorwegen, bedoeld in artikel 11.57, onderdeel c, van de wet, zijn genoemd in bijlage 4 bij dit besluit.

HOOFDSTUK 12. OVERGANGSRECHT

Artikel 41

De saneringsprojecten, bedoeld in artikel XI, eerste lid, onderdeel e, van de Invoeringswet geluidproductieplafonds, zijn genoemd in bijlage 5 bij dit besluit.

HOOFDSTUK 13. SLOTBEPALINGEN

Artikel 42

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

Artikel 43

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit geluid milieubeheer.

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

's-Gravenhage, (...)

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J.J. Atsma.*



BIJLAGE 1 BEHORENDE BIJ HET BESLUIT GELUID MILIEUBEHEER

Tabel 1 Bepaling reductiepunten, bedoeld in artikel 32

Toekomstige geluidsbelasting op een woning vanwege een weg (dB)	Toekomstige geluidsbelasting op een woning vanwege een spoorweg (dB)	Reductiepunten per woning
50	55	0
51	56	1000
52	57	1300
53	58	1600
54	59	1900
55	60	2100
56	61	2400
57	62	2700
58	63	3000
59	64	3300
60	65	3600
61	66	3900
62	67	4100
63	68	4400
64	69	4700
65	70	5000
66	71	7800
67	72	8100
68	73	8300
69	74	8600
70	75	8900
71	76	9200
72	77	9500
73	78	9800
74	79	10100
75	80	10300
76	81	10600
77	82	10900
78	83	11200
79	84	11500

Tabel 2 Waarde, bedoeld in artikel 34

Situatie	Waarde weg	Waarde spoorweg
Vaststelling en wijziging geluidproductieplafond	De hoogste van de volgende twee waarden: • geluidsbelasting op geluidsgevoelig object bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds • 50 dB	De hoogste van de volgende twee waarden: • geluidsbelasting op geluidsgevoelig object bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds • 55 dB
Sanering op grond van hoofdstuk 11 van de Wet	60 dB	65 dB



BIJLAGE 2 BEHORENDE BIJ HET BESLUIT GELUID MILIEUBEHEER

Tabel 1 Geprojecteerde of recent gerealiseerde delen van wegen als bedoeld in artikel 38, eerste lid

Rijks-weg	Van	Naar	Van km	Tot km	Jaar	(Deel van) project:	11.56 van overeenkomstige toepassing?
Projecten met een besluit in de periode 2000–2010							
1	Aansluiting Bussum	Knooppunt Eemnes	21,5	27,5	2010	A1 't Gooi	nee
1	Knooppunt Hoevelaken	Aansluiting Barneveld	46,0	54,0	2009	A1 Hoevelaken–Barneveld	alleen km 50.5–51.5 zuidzijde
1	Knooppunt Beekbergen	Aansluiting Deventer-Oost	89,3	108,4	2008	A1 knooppunt Beekbergen–Deventer-Oost	nee
2	Knooppunt Holendrecht	Aansluiting Maarssen	34,4	56,6	2009	A2 Holendrecht–Maarssen (linkerbaan)	nee
2	Knooppunt Holendrecht	Aansluiting Maarssen	34,5	56,6	2009	A2 Holendrecht–Maarssen (rechterbaan)	nee
2	Maarssen	Knooppunt Oudenrijn	56,6	64,0	2006	Bestemmingsplan A2 Hogeweide–Oudenrijn	nee
2	Knooppunt Oudenrijn	Knooppunt Everdingen	64,0	73,9	2010	A2 Oudenrijn–Everdingen	nee
2	Knooppunt Everdingen	Knooppunt Deil	73,8	92,0	2008	A2 Knooppunt Everdingen–knooppunt Deil	nee
2	Knooppunt Zaltbommel	Knooppunt Empel	103,2	111,5	2000	A2 Knooppunt Everdingen–knooppunt Deil en Zaltbommel–knooppunt Empel	nee
2	Knooppunt Empel	Knooppunt Vught	110,0	121,0	2001	Rondweg 's-Hertogenbosch	nee
2	Aansluiting Rosmalen		113,3	113,7	2008	Omlegging Zuid-Willemsvaart Maas–Den Dungen	nee
2	Randweg Eindhoven		152,0	170,0	2003	A2/A67 Randweg Eindhoven – 2003	nee
2	Knooppunt Leenderheide	Aansluiting Valkenswaard	170,8	177,0	2010	A2 Leenderheide–Valkenswaard	nee
2	Knooppunt Het Vonderen	Aansluiting Urmond	221,7	239,5	2010	A2 St. Joost–Urmond	nee
2	Aansluiting Urmond	Knooppunt Kerensheide	239,1	242,5	2010	A2 St. Joost–Urmond	nee
2	Knooppunt Kruisdonk	Aansluiting Randwijck	251,9	263,4	2010	A2 Passage Maastricht.	nee
4	Knooppunt Badhoevedorp	Knooppunt Nieuwe Meer	0,0	4,0	2010	A4 Badhoevedorp–Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer–Amstel	nee
4	A4 Dinteloord (aansl. Met N259, Noordlangeweg)	Kruising met Steenbergse Vliet	108,8	6,4	2001	A4 Dinteloord–Bergen op Zoom.	nee
4	Klutsdorp	Aansluiting Halsteren (aansl. op N259)	14,3	229,0	2001	A4 Dinteloord–Bergen op Zoom.	nee
4	Leiden-Leiderdorp	Aansluiting Leiden/ Zoeterwoude	29,8	36,2	2009	A4 Burgerveen–Leiden, gedeelte Leiderdorp–Leiden	nee
4	Leidschendam	Prins Clausplein	44,4	46,2	2008	A4 Aansluiting Leidschendam–Prins Clausplein	nee
4	Aansluiting Delft-Zuid	Knooppunt Kethelplein (Schiedam)	56,4	71,8	2010	A4 Delft–Schiedam	nee
5	Knooppunt Raasdorp	Ringweg Amsterdam, A10 west	6,3	18,2	2008	A5 Westrandweg	nee
7	Rondweg Sneek		nieuw	nieuw	2004	A7 Sneek	nee
7	Knooppunt Zaandam	Aansluiting Purmerend-Zuid	4,7	14,8	2006	Oostbaan A7 knooppunt Zaandam–Purmerend-Zuid	nee
7	Rondweg Sneek		118,0	124,3	2004	A7 Sneek	nee
7	Aansluiting Groningen-West	Aansluiting Westerbroek	195,2	205,7	2002	Rijksweg 7, Zuidelijke Ringweg Groningen, Langman-maatregelen	nee



Rijks- weg	Van	Naar	Van km	Tot km	Jaar	(Deel van) project:	11.56 van overeenkom- stige toepassing?
7	Groningen (Euvelgunne)	Groningen (Euvelgunne)	nieuw	nieuw	2002	Rijksweg 7, Zuidelijke Ringweg Groningen, Langman- maatregelen	nee
9	Knooppunt Raasdorp	Knooppunt Badhoevedorp	34,9	38,3	2010	A9 Velsen–Raasdorp en Badhoevedorp–Raasdorp	nee
9	Knooppunt Raasdorp	Aansluiting Badhoevedorp	40,1	36,9	2008	A5 Westrandweg.	nee
9	Knooppunt Velsen	Knooppunt Raasdorp	41,0	49,1	2010	A9 Velsen–Raasdorp en Badhoevedorp–Raasdorp	nee
9	Alkmaar	Uitgeest	59,7	70,3	2010	A9 Alkmaar–Uitgeest	nee
9	omlegging Schoorl		86,6	88,7	2006	N9 Koedijk–De Stolpen 2006	nee
9	omlegging De Stolpen		100,3	102,1	2006	N9 Koedijk–De Stolpen 2006	nee
10	Knooppunt Nieuwe Meer	Knooppunt Amstel	16,0	20,9	2010	A4 Badhoevedorp–Nieuwe Meer en A10 Nieuwe Meer–Amstel	nee
10	Tweede Coentun- nel		nieuw	nieuw	2008	Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008	nee
12	Knooppunt Prins Clausplein	Aansluiting Voorburg	5,0	5,8	2006	Bufferstrook A12 Prins Clausplein–Voorburg	nee
12	Aansluiting Zoetermeer	Aansluiting Gouda	15,8	27,0	2006	A12 Zoetermeer–Gouda	nee
12	Aansluiting Gouda	Aansluiting Woerden	28,0	44,0	2010	A12 Gouda–Woerden	nee
12	Aansluiting Woerden	Knooppunt Oudenrijn	44,0	54,2	2010	A12 Woerden–Oudenrijn	nee
12	Knooppunt Lunetten	Maarsbergen	63,5	82,0	2009	A12 Utrecht–Maarsbergen	nee
12	Aansluiting Maarsbergen	Aansluiting Veenendaal	81,2	92,6	2010	A12 Maarsbergen–Veenendaal	nee
12	Aansluiting Veenendaal	Aansluiting Ede	90,0	110,6	2005	A12 Veenendaal–Ede	alleen km 109,5–110,5 zuidzijde
12	Knooppunt Waterberg	Knooppunt Velperbroek	128,4	134,8	2009	A12 Waterberg–Velperbroek	nee
13	Zestienhoven	Aansluiting Delft-Zuid	11,2	16,2	2009	A13 Zestienhoven–Delft-Zuid	nee
15	Rotterdam (Stenen Baak- plein)	Knooppunt Vaanplein	26,1	62,1	2010	A15 Maasvlakte–Vaanplein	nee
20	Aansluiting Capelle a/d IJssel	Knooppunt Terbregseplein	35,2	38,2	2009	A20 Terbregseplein	nee
20	Aansluiting Moordrecht		45,3	45,8	2010	Bestemmingsplan Aansluiting A20 Moordrecht (reparatie)	nee
27	Knooppunt Gorinchem	Aansluiting Noordeloos	37,3	42,9	2009	plusstrook A27 Gorinchem– Noordeloos	nee
28	Knooppunt Hattermerbroek	Aansluiting Zwolle-Zuid	86,1	92,9	2009	A28 Zwolle–Meppel	nee
28	Aansluiting Ommen	Knooppunt Lankhorst	98,5	113,9	2009	A28 Zwolle–Meppel	ja
28	Aansluiting Groningen-Zuid	Knooppunt Julianaplein (N7)	199,5	200,1	2002	Rijksweg 7, Zuidelijke Ringweg Groningen, Langman- maatregelen	nee
29	Knooppunt Vaanplein	Aansluiting Barendrecht	11,3	11,9	2010	A29 Vaanplein–Barendrecht	nee
31	Aansluiting Zurich	Aansluiting Harlingen	7,2	14,0	2005	N31 Zurich–Harlingen	nee
31	Aansluiting Marssum	Aansluiting Hemriksein	35,4	53,2	2010	Rijksweg 31 Haak om Leeuwarden	nee
32	Aansluiting Wirdum	Knooppunt Werpsterhoek (N31)	68,5	71,0	2010	Rijksweg 31 Haak om Leeuwarden	nee
33	Spijk	Eemshaven	70,4	76,6	2003	rijksweg 33, gedeelte Spijk– Eemshaven	nee
35	Traverse Nijverdal (combiplan)		31,5	37,5	2005	Bestemmingsplan Rijksweg 35 en het spoor	nee



Rijks- weg	Van	Naar	Van km	Tot km	Jaar	(Deel van) project:	11.56 van overeenkom- stige toepassing?
36	Kruising N34 en N36	Kruising N36 en N48	nieuw	nieuw	2006	Omlegging Ommen N34/N36	nee
36	aansluiting met oude N36 (km 31,1)	aansluiting met oude N36 (km 31,1)	31,1	31,1	2006	Omlegging Ommen N34/N36	nee
46	Knooppunt Euvelgunne (N7)	Brug over Eemskanaal	3,7	4,7	2002	Rijksweg 7, Zuidelijke Ringweg Groningen, Langmanmaatregelen	nee
48	aansluiting met nieuwe N36 (km 97,4)	aansluiting met nieuwe N36 (km 97,4)	97,4	97,4	2006	Omlegging Ommen N34/N36	nee
50	Ramspol	Ens	20,2	26,1	2009	N50 Ramspol–Ens	nee
50	Knooppunt Ewijk	Knooppunt Valburg	148,5	154,8	2010	A50 Ewijk–Valburg	nee
50	Knooppunt Valburg	Knooppunt Grijsoord	155,3	169,2	2009	A50 Valburg–Grijsoord	nee
50	Aansluiting Arnhem-Centrum	Knooppunt Beekbergen	183,0	203,0	2010	A50 Arnhem-Centrum–knooppunt Beekbergen	nee
57	Veersedam	Middelburg	70,0	78,0	2008	N57 Veersedam–Middelburg	nee
57	Middelburg	A58, aansl. 38	nieuw	nieuw	2004	N57 Veersedam–Middelburg	nee
58	Randweg Eindhoven		10,0	14,0	2003	A2/A67 Randweg Eindhoven – 2003	nee
58	Eindhoven	Oirschot	13,0	14,0	2010	A58 Eindhoven–Oirschot	nee
58	Knooppunt Batadorp	Aansluiting Oirschot	13,0	21,4	2010	A58 Batadorp–Oirschot	nee
59	Vlijmen	Nieuwkuijk	119,0	127,2	2010	Projectbesluit Geluidsschermbaan A59–locatie Wolput	nee
67	Randweg Eindhoven		18,0	25,0	2003	A2/A67 Randweg Eindhoven – 2003	nee
73	Aansluiting Belfeld	Aansluiting Venlo-Zuid	39,6	40,6	2010	Rijksweg 74	nee
74	Duitse Grens (BAB61)	Nijmegen	99,8	101,6	2010	Rijksweg 74	nee
76	Knooppunt Kerensheide	Aansluiting Geleen	0,0	4,5	2010	A2 Urmond–Maasbracht en A2/A76 Urmond–Geleen	nee
76	Aansluiting Nuth–Ring Parkstad		9,0	13,0	2010	Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg	nee
76	Aansluiting Imstenraderweg		22,0	23,0	2010	Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg	nee
79	Knooppunt Kruisdonk	Aansluiting Bunde	0,1	1,1	2010	A2 Passage Maastricht	nee
Projecten met een besluit in eerste helft 2011							
2	Aansluiting N2 Meerenakkerweg		161,4	163,0	2011 _01_20	N2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan	nee
4	Dinteloord (aansluiting met N259)	Kruising met Steenbergse Vliet	108,8	6,4	2011 _02_18	A4 Dinteloord–Bergen op Zoom, gedeelte Steenbergse	nee
27	Knooppunt Lunetten	Knooppunt Rijnsweerd	70,2	81,7	2011 _02_18	A27 Lunetten–Rijnsweerd	nee
61	Schoondijke	Hoek	0,0	22,3	2011 _02_21	N61 Hoek–Schoondijke	nee
12	Aansluiting Zoetermeer	Aansluiting Zoetermeer-Centrum	15,8	11,7	2011 _03_02	A12 Zoetermeer–Zoetermeer Centrum	nee
1	Knooppunt Watergraafsmeer	Knooppunt Muiderberg	4,5	16,7	2011 _03_21	Weguitbreiding Schiphol–Amsterdam–Almere	nee
2	Knooppunt Holendrecht	Knooppunt Amstel	32,1	37,4	2011 _03_21	Weguitbreiding Schiphol–Amsterdam–Almere	nee
6	Knooppunt Muiderberg	A6 km 63.5	41,7	63,5	2011 _03_21	Weguitbreiding Schiphol–Amsterdam–Almere	nee
9	Knooppunt Diemen	Knooppunt Holendrecht	3,7	11,5	2011 _03_21	Weguitbreiding Schiphol–Amsterdam–Almere	nee
9	Knooppunt Holendrecht	Knooppunt Badhoevedorp	22,1	32,6	2011 _03_21	Weguitbreiding Schiphol–Amsterdam–Almere	nee



Rijks-weg	Van	Naar	Van km	Tot km	Jaar	(Deel van) project:	11.56 van overeenkomstige toepassing?
10	Knooppunt Amstel		15,2	16,8	2011 _03_21	Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere	nee
10	Knooppunt Watergraafsmeer	Knooppunt Amstel	11,0	15,2	2011 _03_21	Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere	nee
73	Toerit Koninginnelaan	Roermond	16,6	17,5	2011 _03_31	Bestemmingsplan A73 toerit	nee
2	Aansluiting Veghel	Knooppunt Ekkersweijer	117,3	142,3	2011 _02	A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven	nee
58	Aansluiting Ekkersrijt	Knooppunt Ekkersweijer	8,3	10,1	2011 _02	A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven	nee

Tabel 2 Naar verwachting vóór inwerkingtreding geprojecteerde delen van wegen als bedoeld in artikel 38, eerste lid

Rijks-weg	Van	Naar	Van km	Tot km	Jaar	(Deel van) project:	11.56 van overeenkomstige toepassing?
Projecten met een besluit naar verwachting in tweede helft 2011							
12	Aansluiting Ede	Knooppunt Grijsoord	108,9	120,9	2011 _07_01	A12 Ede-Grijsoord	nee
27	Knooppunt Everdingen	Knooppunt Lunetten	57,2	70,2	2011 _02	A2/A27 Everdingen-Lunetten	nee
1	Knooppunt Eemnes	Aansluiting Bunschoten-Spakenburg	30,1	39,4	2011 _03	A27/A1 Aansluiting Utrecht-Noord-Knooppunt Eemnes-Aansluiting Bunschoten Spakenburg	nee
11	Zoeterwoude	Alphen a/d Rijn	1,5	9,1	2011 _03	N11 Zoeterwoude-Alphen aan den Rijn	nee
27	Aansluiting Utrecht-Noord	Knooppunt Eemnes	83,1	97,3	2011 _03	A27/A1 Aansluiting Utrecht-Noord-Knooppunt Eemnes-Aansluiting Bunschoten Spakenburg	nee
33	Aansluiting Assen-Zuid	Aansluiting Zuidbroek	5,7	44,3	2011 _03	N33 Assen-Zuidbroek	nee
18	Enschede	Neede	0,0	16,1	2011 _03	N18 Varsseveld-Enschede	nee
18	Varsseveld	Neede	214,7	243,4	2011 _03	N18 Varsseveld-Enschede	nee
9	Omlegging Badhoevedorp		-0,4	6,3	2011 _04	Omlegging A9 Badhoevedorp	nee
12	Aansluiting Nootdorp	Knooppunt Prins Clausplein	6,3	8,3	2011 _04	A12 Bypass Nootdorp	nee
28	Utrecht	Amersfoort	1,0	23,0	2011 _04	A28 Utrecht-Amersfoort	nee
76	Knooppunt Kunderberg		18,0	19,0	2011	Bestemmingsplan Aansluiting A76/A79-Kunderberg	nee
79	Knooppunt Kunderberg		17,0	18,0	2011	Bestemmingsplan Aansluiting A76/A79-Kunderberg	nee
-	A13	A16/20	nieuw	nieuw	2011	Rijksweg 13/16 Rotterdam	nee

Tabel 3 Geprojecteerde of recent gerealiseerde delen van spoorwegen als bedoeld in artikel 38, eerste lid

Project/Traject	Jaar besluit	km van	km tot	11.56 van overeenkomstige toepassing?
Betuwerroute	1997	N.v.t.	N.v.t.	Nee
Kortsluitroute	1997/2001	N.v.t.	N.v.t.	Nee
HSL-Zuid	1998	N.v.t.	N.v.t.	Nee
Hanzelijn	2003	N.v.t.	N.v.t.	Nee
Sloelijn	2004	N.v.t.	N.v.t.	Nee
Sporen in Arnhem	2009	N.v.t.	N.v.t.	Nee
VleuGel Utrecht-Zuid (Sporen in Utrecht)	2009	N.v.t.	N.v.t.	Nee
SAAL Cluster C, Hoofddorp-Diemen	2010	N.v.t.	N.v.t.	Nee
Transformatorweg	2010	N.v.t.	N.v.t.	Nee
Vrije Kruising Amersfoort-West	2011	N.v.t.	N.v.t.	Nee



Project/Traject	Jaar besluit	km van	km tot	11.56 van overeenkomstige toepassing?
Nijverdal Verdiept	2005	29.500	34.800	Nee
Spoorzone Delft	2006	67.665	70.595	Nee
Brug bij Akkrum	2007	148.850	149.612	Nee
Almelo Verdiept	2008	1.200	2.400	Nee
Hilversum	2009	28.030	28.800	Nee
Calandbrug	2010	22.000	24.000	Nee
Suurhofbrug	2010	N.v.t.	N.v.t.	Nee
Zevenaar–Winterswijk	2010	33.900	41.000	Nee
Amsterdam Watergraafsmeer	2010	N.v.t.	N.v.t.	Nee
Zeeuwse Lijn	2011	0.500	54.100	Nee
Zuidbroek–Veendam	2011	14.800	21.600	Nee



BIJLAGE 3 BEHORENDE BIJ HET BESLUIT GELUID MILIEUBEHEER

Wegen en delen van wegen als bedoeld in artikel 38, vierde lid

rijksweg	rijbaan	van	tot	lengte in m
1	L	29,3	29,9	612
2	L	215,7	216,7	972
2	R	215,7	216,7	966
4	L	75,9	76,1	206
4	L	94,0	96,1	2.100
4	L	244,2	245,0	751
4	L	245,1	250,2	5.177
4	R	76,3	77,2	806
4	R	243,3	245,0	1.628
4	R	245,1	250,2	5.178
6	L	88,9	97,3	8.413
6	L	305,0	310,9	5.905
6	R	89,1	97,3	8.192
6	R	305,1	310,5	5.393
7	L	13,4	14,2	873
7	L	14,5	19,7	5.179
7	L	19,8	23,4	3.532
7	L	23,5	23,8	350
7	L	23,9	26,3	2.399
7	L	26,4	27,6	1.291
7	L	27,8	28,8	989
7	L	72,5	96,1	23.581
7	L	97,3	99,9	2.643
7	L	109,1	118,0	8.776
7	L	144,7	149,5	4.743
7	L	184,1	188,6	4.503
7	R	25,8	27,7	1.838
7	R	72,3	96,0	23.699
7	R	97,0	99,9	2.903
7	R	108,7	111,4	2.641
7	R	116,4	117,9	1.500
7	R	136,7	136,9	224
7	R	144,7	154,9	10.167
7	R	155,0	158,4	3.432
7	R	165,9	169,3	3.400
7	R	183,7	184,0	303
7	R	184,1	188,9	4.800
12	R	58,9	59,3	379
12	R	135,2	135,3	107
15	L	99,5	101,4	1.971
15	L	141,3	141,7	400
15	L	147,4	147,7	307
15	L	156,5	161,3	4.831
15	L	161,4	162,0	590
15	L	162,1	163,2	1.022
15	L	189,3	194,9	5.583
15	L	207,0	211,4	4.391
15	R	131,0	132,2	1.142
15	R	132,4	137,8	5.409
15	R	146,2	146,4	200
15	R	147,3	150,5	3.200
15	R	152,5	163,1	10.616
15	R	165,0	165,2	177
15	R	194,9	197,6	2.698
16	L	45,3	45,4	135
17	L	46,2	47,2	983



rijksweg	rijbaan	van	tot	lengte in m
20	L	10,2	10,5	270
27	L	64,0	64,3	303
28	L	62,0	72,4	10.400
28	L	72,5	84,4	11.895
28	L	199,0	199,7	675
28	R	0,0	0,6	596
28	R	0,5	1,6	1.078
28	R	62,0	67,1	5.098
28	R	199,3	199,7	370
29	R	9,9	10,0	133
29	R	10,1	10,3	166
29	R	10,4	10,9	486
31	L	76,0	76,4	385
31	R	30,9	35,3	4.312
31	R	38,3	39,1	776
31	R	76,0	76,4	374
32	R	25,9	29,7	3.765
44	L	18,2	19,6	1.471
50	L	113,9	114,4	456
50	L	140,3	144,4	4.127
50	L	144,5	147,1	2.601
50	L	147,6	148,6	1.000
50	R	113,9	114,4	555
50	R	140,3	142,6	2.270
50	R	143,4	144,4	1.062
50	R	144,5	147,1	2.595
50	R	147,7	148,7	1.001
50	R	155,0	155,2	223
50	R	230,6	236,0	5.398
50	R	236,3	237,3	987
50	R	238,0	238,4	401
50	R	238,5	238,6	136
50	R	238,7	239,5	806
58	L	154,0	158,4	4.387
58	L	158,5	160,8	2.339
58	R	134,6	139,5	4.905
58	R	162,2	162,9	700
58	R	163,3	166,3	3.006
58	R	166,4	168,7	2.255
59	L	117,6	117,7	102
59	R	102,1	102,3	197
73	L	92,9	93,0	101
73	L	93,6	97,5	3.840
73	R	92,9	93,0	100
73	R	93,6	97,5	3.903
76	L	23,8	27,1	3.277
76	R	23,2	27,1	3.859
77	L	1,9	2,4	501
77	L	2,0	5,1	3.006
77	L	5,2	5,4	206
77	L	6,0	6,8	797
77	L	7,2	7,5	333
77	L	7,6	10,1	2.458
77	R	2,1	5,1	2.914
77	R	5,2	5,4	206
77	R	6,2	6,8	599
77	R	7,2	10,1	2.789
79	L	1,1	4,2	3.025
79	L	4,3	6,5	2.183



rijksweg	rijbaan	van	tot	lengte in m
79	L	6,9	9,5	2.585
79	L	9,6	10,7	1.147
79	L	10,8	13,3	2.498
79	L	13,4	17,5	4.064
79	R	1,1	4,2	3.005
79	R	4,3	6,5	2.180
79	R	6,9	9,5	2.577
79	R	9,6	10,3	810
79	R	10,4	17,2	6.664
79	R	253,7	253,8	129
200	L	7,1	9,2	2.089
200	L	10,5	10,6	100
200	L	10,7	11,8	1.077
200	L	10,2	11,6	1.379



BIJLAGE 4 BEHORENDE BIJ HET BESLUIT GELUID MILIEUBEHEER

Wegen en spoorwegen als bedoeld in artikel 11.57, onderdeel c, van de wet

Wegen	Traject	Van hm	Van hm
A12	Knooppunt Oudenrijn–Knooppunt Lunetten	57,2	63,2
N33	Noordbroek–Siddeburen	48,4	49,4
N36	Vriezenveen–Westerhaar	16,5	20,7
A59	Zeelandbrug–Bruinisse	17,4	23,3
A59	Bruinisse–Philipsdam	26,7	28,0
N99	Breezand–Van Ewijcksluis	3,2	8,9
N835	Zwolle–Heino Noord	4,8	12,6
N835	Raalte–N348	17,8	21,3

Spoorwegen	Van km	Tot km
Velperbroek Aansluiting–Zevenaar	100,662	103,52
Amsterdam Duivendrecht–Amsterdam Riekerpolder	155,301	157,09
Tilburg–Vught Aansluiting	3,213	4,284
Amsterdam Duivendrecht–Amsterdam Riekerpolder	152,942	153,752
Zevenaar–Zevenaar Grens	110,294	110,776
Woerden	21,315	21,797
Winsum–Roodeschou	7,914	8,338
Amsterdam Duivendrecht–Amsterdam Riekerpolder	154,89	155,294
Amsterdam Duivendrecht–Amsterdam Riekerpolder	152,26	152,615
Winsum–Roodeschou	19,965	20,286
Amsterdam Duivendrecht	0,673	0,963
’s-Hertogenbosch–Nijmegen	28,529	28,817
Velperbroek Aansluiting–Zevenaar	104,729	104,992
Zevenaar–Zevenaar Grens	109,252	109,506
Sauwerd–Winsum	4,818	5,036
Zevenaar	602,374	602,571
Roosendaal–Breda	20,393	20,583
Haarlem–Santpoort Noord	2,275	2,462
Rotterdam Kleiweg–Rotterdam Westelijke Splitsing	53,329	53,506
Amsterdam Duivendrecht	149,551	149,706
Winsum–Roodeschou	12,385	12,51
’s-Hertogenbosch	47,544	47,654
Hengelo–Oldenzaal Grens	26,069	26,174
Zevenaar	603,734	603,836



BIJLAGE 5 BEHORENDE BIJ HET BESLUIT GELUID MILIEUBEHEER

Saneringsprojecten als bedoeld in artikel XI, eerste lid, onderdeel e, van de Invoeringswet geluidproductieplafonds

Saneringsprojecten vanwege rijkswegen		
Gemeente	Naam project	Locatie
Amersfoort	A28	Schermdoek Arnhemseweg–Heiligenbergweg, lengte 1.320 meter Schermdoek vanaf Jaagpad, lengte 530 meter
Someren	A67, dorpskern Lierop	Af te stemmen met afscherming ivm reconstructie A67
Vught	N65	Schermdoek A, ZO van N65 ter plaatse van Kunstwerk Taalstraat Schermdoek C, NW van N65, Taalstraat–tunnelbak Schermdoek D, ZO van N65, kruising Helvoirtseweg/J.F. Kennedylaan–tunnelbak Schermdoek E, NW van N65, kruising Helvoirtseweg/J.F. Kennedylaan–tunnelbak
Werkendam	A27 Hank-Oostzijde	Napoleonweg / Jachtlaan

Saneringsprojecten vanwege spoorwegen		
Gemeente	Naam project	Trajectaanduiding
Bussum	Spoorsanering Bussum	Traject 371, kilometer 21.900–24.400
Capelle a/d IJssel	Schollevaar	Traject 600
Deurne	Spoorsanering Deurne	Traject 790
Deventer	NaNOV Deventer 1 en 5	Traject 140
Diemen	Diemen	Traject 369 en 374
Duiven	Gevelisolatie 17 woningen: Beerenclauwstraat 11, 13, 21, 23 en 25, Engeveldestraat 1, 2, 3 en 4, Helhoek 1, 2, 3 en 4, Kamerstraat 2, Parallelweg 5 en 25 en Vergertlaan 11.	Traject 237
Haarlemmerliede	Halfweg	Traject 400, kilometer 8.300–9.700
Haren	Glimmen	Traject 86, 58 en 57, kilometer 69.930–71.450 en kilometer 66.190–68.500
Heeze-Leende	Fase 3	Traject 800, kilometer 7.404–16.803
Heiloo	Spoorlijn Alkmaar–Uitgeest	Traject 430, kilometer 45.500–48.000
Hillegom	Parallelweg	Traject 500, kilometer 27.955 tot kilometer 28.810
Hilversum	Hilversum, railverkeerslawaaier	Traject 360, 370 en 371
Houten	A'dam Rijnkanaal–Lek	Traject 729, kilometer 11.645–12.560
Langendijk	St Pancras	Traject 460
Maastricht	Maastricht nieuw	Traject 843 en 845, kilometer 1.500–2.600 en kilometer 27.700–28.400
Meerssen	Meerssen	Traject 841, kilometer 5.500–9.900
Middelburg	Gevelmaatregelen, Stationsplein en Prins Bernhardstraat 2	Traject 663
Mook en Middelaar	Gevelisolatie Maasdijk 7	Traject 760
Nunspeet	Molijnstraat e.o.	Traject 253, kilometer 61.370–62.160
Oosterhout	Verspreid liggende woningen	Traject 650
Rijssen	NaNOV Rijssen 2 en 4	Traject 140
Soest	Gevelisolatie 6 woningen: Peter van Bremerweg 15, 17, 19a, 19b, 23, A.P. Hillhorstweg 5	Traject 375
Steenwijk	Oostwijken en De Gagels	Traject 40
Stein	Stein	Traject 841
Tegelen	Populierenstraat	Traject 810, cluster rondom kilometer 66.600
Tegelen	Aerdberg	Traject 810, cluster rondom kilometer 64.700
Wierden	NaNOV	Traject 140 en 141
Zaanstad	Wormerveer	Traject 411, kilometer 65.440–66.390
Zaltbommel	Stationsstraat 102–106	Traject 731
Zeist	Zeist II	kilometer 11.706–11.917
Zwolle	Pierik	Traject 90



NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

De bepalingen in dit besluit strekken onder meer ter uitvoering van hoofdstuk 11 Geluid van de Wet milieubeheer. In dit hoofdstuk is het systeem van geluidproductieplafonds voor de rijksinfrastructuur neergelegd. Daarnaast wordt met de bepalingen in dit besluit uitvoering gegeven aan de implementatie van de Europese richtlijn omgevingslawaaai.¹

Hoofdstuk 11 maakt deel uit van de gefaseerde herziening van de Wet geluidhinder. De eerste stap in deze gefaseerde herziening was de implementatie van de Europese richtlijn omgevingslawaaai in de Wet geluidhinder (Stb. 2004, 338). Daarna is ingevolge de wet houdende wijziging van de Wet geluidhinder (modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase, Stb. 2006, 350), een aantal wijzigingen in de Wet geluidhinder doorgevoerd. De invoering van hoofdstuk 11 in de Wet milieubeheer maakt deel uit van een volgende fase en behelst een meer fundamentele herziening van het geluidbeleid. Bovendien wordt in deze fase de eerste stap gezet in de integratie van de Wet geluidhinder in de Wet milieubeheer.

Met de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 Geluid worden geluidproductieplafonds als instrument ingevoerd (de 'plafondsysteem'). Deze plafonds geven de geluidproductie aan die een weg of spoorweg maximaal mag voortbrengen op aan weerszijden van de weg of spoorweg gelegen referentiepunten, en moeten permanent worden nageleefd. Deze systematiek geldt voor wegen in beheer bij het Rijk en voor hoofdspoorwegen.

Het wetsvoorstel tot invoering van Hoofdstuk 11 in de Wet milieubeheer² (hierna: wetsvoorstel SWUNG I) was tevens gericht op een versterking van bronmaatregelen en van de functie van het (rijks)actieplan. De regels inzake geluidsbelastingkaarten en actieplannen in de zin van de Richtlijn omgevingslawaaai zijn verplaatst van de Wet geluidhinder naar de Wet milieubeheer. De nadere regels omtrent de inhoud, vormgeving en inrichting van de geluidsbelastingkaarten en de actieplannen zijn daarom ook verplaatst van het Besluit omgevingslawaaai naar het onderhavige besluit. Het Besluit omgevingslawaaai wordt ingetrokken. De nadere regels uit de Regeling omgevingslawaaai zullen worden opgenomen in de Regeling geluid milieubeheer. De Regeling omgevingslawaaai zal worden ingetrokken.

Het Besluit geluidhinder (Stb. 2006, 532) bevat regels ter uitvoering van de Wet geluidhinder en blijft derhalve gelden voor wegen en spoorwegen die niet onder de plafondsysteem vallen: dat zijn provinciale en gemeentelijke wegen alsmede spoorwegen die niet een hoofdspoorweg zijn. Daarnaast bevat het Besluit geluidhinder een regeling voor industrieterreinen en een regeling met betrekking tot de sanering van wegen en spoorwegen die niet onder de plafondsysteem vallen. Verder verklaart het onderhavige besluit de procedure van hoofdstuk 6 van het Besluit geluidhinder van overeenkomstige toepassing. Het Besluit geluidhinder blijft dan ook in werking, naast het Besluit geluid milieubeheer.

2. Inhoud van het besluit

Het onderhavige besluit bevat een nadere uitwerking van een aantal onderwerpen van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Hieronder wordt ingegaan op deze onderwerpen.

Aanwijzing van geluidsgevoelige objecten en geluidsgevoelige ruimten

Vanwege de uniformering van de normstelling en ten behoeve van de leesbaarheid zijn in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer de voorheen gebruikte termen 'woningen', 'andere geluidsgevoelige gebouwen' en 'geluidsgevoelige terreinen' vervangen door het overkoepelende begrip 'geluidsgevoelige objecten'. Bij de vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond gelden op grond van artikel 11.2 van de Wet milieubeheer voorkeurswaarden en maximale waarden voor de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten. Tevens gelden er binnenwaarden voor de geluidsgevoelige ruimten van geluidsgevoelige objecten. Deze begrippen worden uitgewerkt op het niveau van een algemene

¹ Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaai, PbEG L 189.

² Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de invoering van geluidproductieplafonds en de overheveling van hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder naar de Wet milieubeheer (modernisering instrumentarium geluidbeleid, geluidproductieplafonds), kamerstukken II 2009/10, 32 252, nr. 2.



maatregel van bestuur (een nadere toelichting op de achtergrond hiervan is te vinden in de memorie van toelichting bij de Invoeringswet geluidproductieplafonds³, paragraaf 2, onder e).

Akoestische kwaliteit

In artikel 11.3 van de Wet milieubeheer is de grondslag voor een minimum akoestische kwaliteit van een weg of spoorweg of een gedeelte daarvan neergelegd. Het doel van een minimumstandaard is het voorkomen van onnodig verkeerslawaai. Op grond van artikel 11.3, tweede lid, van de Wet milieubeheer geldt deze eis bij de aanleg of het vervangen van een weg of spoorweg of een deel van een weg of spoorweg. In artikel 7 van dit besluit zijn de eisen opgenomen die vorm geven aan de minimumstandaard. De geluidproductie van een weg in beheer bij het Rijk of een hoofdspoorweg, die nieuw is aangelegd of is vervangen, moet door toepassing van bronmaatregelen ten minste beperkt worden tot een bepaald maximumniveau. Dit is het niveau dat kan worden bereikt door toepassing van de in artikel 7 genoemde standaard-(bron)maatregelen. Deze maatregelen sluiten aan bij de laatste stand van de techniek, zijn in het algemeen toepasbaar en gaan gepaard met financieel aanvaardbare meerkosten. Het betreft echter een doelvoorschrift. Dat betekent dat de vereiste beperking van de geluidproductie ook kan worden bereikt door het treffen van bronmaatregelen die in de gegeven omstandigheden een vanuit geluidsoogpunt gelijkwaardig resultaat opleveren.⁴ Wanneer er technische bezwaren van overwegende aard bestaan, mag afgeweken worden van de minimumstandaard. Voor een meer uitgebreide toelichting omtrent technische bezwaren wordt korthedshalve verwezen naar de toelichting op artikel 11.3 van de Wet milieubeheer.

Omgevingslawaaï

Met de implementatie van de Richtlijn omgevingslawaaï in de Wet geluidhinder is in 2004 een systeem van geluidsbelastingkaarten en actieplannen geïntroduceerd. De geluidsbelastingkaart voor een belangrijke geluidsbron geeft de geluidssituatie vanwege die betrokken geluidsbron weer in het gebied rond of langs de geluidsbron. Een geluidsbelastingkaart heeft drie functies. Zij vormt de basis voor het verstrekken van gegevens aan de Europese Commissie, zij vormt een bron van informatie voor de burger en zij vormt de basis voor het actieplan. Het actieplan bevat maatregelen voor het beheersen en waar nodig verminderen van de geluidsbelasting. Het wordt vastgesteld voor de geluidsbronnen waarvoor een geluidsbelastingkaart wordt vastgesteld en voor agglomeraties. Het actieplan en de geluidsbelastingkaart worden om de vijf jaar vastgesteld. In de Memorie van toelichting bij het wetsvoorstel SWUNG I is ingegaan op de wijzigingen die zijn doorgevoerd in de artikelen van de Wet milieubeheer over de geluidsbelastingkaarten en actieplannen. In dit besluit zijn nadere regels opgenomen omtrent de inhoud, vormgeving en inrichting van geluidsbelastingkaarten en actieplannen. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan de artikelen 11.6, 11.7, 11.11 en 11.13 van de Wet milieubeheer. De betreffende artikelen van het besluit zijn, behoudens enkele technische aanpassingen aan de plafondsysteem, ongewijzigd overgenomen uit het Besluit omgevingslawaaï. In de artikelsgewijze toelichting zal met name worden ingegaan op de wijzigingen. Voor een verdere toelichting over de geluidsbelastingkaarten en actieplannen wordt verwezen naar de nota van toelichting bij het Besluit omgevingslawaaï (Stb. 2004, 339).

Financiële doelmatigheid

Vaststelling van een geluidproductieplafond dient in beginsel niet te leiden tot een geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde. Voor wijziging van een geluidproductieplafond geldt dat volledige benutting van het geluidproductieplafond na de voorgenomen wijziging in beginsel niet mag leiden tot verhoging van de geluidsbelasting bij geluidsgevoelige objecten. In de procedures tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond moet nagegaan worden of geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om de overschrijding van de voorkeurswaarde of de toename van de geluidsbelasting te voorkomen dan wel zoveel mogelijk te beperken. Artikel 11.29 bepaalt dat de mogelijke geluidbeperkende maatregelen worden getoetst op financiële doelmatigheid. In onderhavig besluit wordt de toets op financiële doelmatigheid nader uitgewerkt. Daarvoor is een nieuw doelmatigheids criterium ontwikkeld. Dit criterium is breder toepasbaar en eenvoudiger dan de doelmatigheids criteria die in het verleden in het kader van de Wet geluidhinder zijn toegepast. In het verleden waren bijvoorbeeld aparte criteria in gebruik voor wegen en spoorwegen.

De basis van het financieel doelmatigheids criterium werkt als volgt: voor ieder geluidsgevoelig object

³ Vaststelling van overgangsrecht en wijziging van diverse wetten ten behoeve van de invoering van de wet van (...) tot wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de invoering van de geluidproductieplafonds en de overheveling van hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder naar de Wet milieubeheer (modernisering instrumentarium geluidbeleid, geluidproductieplafond) (Invoeringswet geluidproductieplafond), kamerstukken II 2010/11, 32 625, nr. 2.

⁴ Kamerstukken II, 2009–2010, 32 252, nr. 3, blz. 97.



is een budget beschikbaar om geluidbeperkende maatregelen te treffen. De hoogte van dat budget is afhankelijk van de toekomstige geluidsbelasting die door geluidsgevoelige objecten zou kunnen worden ondervonden. Naarmate die geluidsbelasting verder boven de voorkeurswaarde zal liggen, zal het budget ook toenemen. Een geluidbeperkende maatregel is financieel doelmatig als de kosten voor het treffen van de maatregel niet groter zijn dan het berekende totale budget voor de objecten die voordeel hebben van de maatregel. Het doelmatigheidscriterium is kaderstellend waarbij per project ruimte is voor een afweging voor het soort te treffen geluidbeperkende maatregel. Uit de toepassing van het doelmatigheidscriterium volgt niet dwingend één toe te passen geluidbeperkende maatregel. Wel stuurt het doelmatigheidscriterium in de richting van de maatregel die leidt tot de grootste geluidreductie en zo het meeste effect heeft op de geluidsbelasting.

Om een goede afweging te kunnen maken met het doelmatigheidscriterium is het van belang de eventuele investering in geluidbeperkende maatregelen af te wegen tegen de omvang of ernst van het knelpunt. Daarom worden geluidbeperkende maatregelen in overweging genomen per cluster. Kenmerkend voor een cluster is dat alle geluidsgevoelige objecten daarbinnen voordeel hebben bij dezelfde geluidbeperkende maatregel. Toepassen van clustering heeft als effect dat geluidbeperkende maatregelen alleen worden getroffen waar de maatregelen ook daadwerkelijk werken en nodig zijn. Het uitgangspunt is namelijk dat het budget dat beschikbaar is voor een geluidsgevoelig object wordt besteed aan een geluidbeperkende maatregel die leidt tot een geluidreductie bij dat geluidsgevoelige object. Voorkomen moet worden dat bij de beoordeling van de doelmatigheid van de geluidbeperkende maatregelen geluidsgevoelige objecten worden meegenomen die geen of slechts een verwaarloosbaar effect van de beoogde maatregelen ondervinden. Tevens moet worden voorkomen dat er maatregelen worden getroffen op locaties waar ze niet primair bedoeld zijn. De ligging en de omvang van een cluster van geluidsgevoelige objecten zijn mede afhankelijk van het type geluidbeperkende maatregel dat in overweging wordt genomen.

De begrenzing van een cluster is ook afhankelijk van de ligging van de geluidsgevoelige objecten bij de (spoor)weg. Het gebruik van zogenoemde zichthoeken is een goede manier om clusters samen te stellen. De zichthoek is hierbij de hoek waarbinnen, gezien vanuit de geluidsgevoelige objecten waar de maatregel voor bedoeld is, een maatregel zich uitstrekt langs de infrastructuur. Een effectieve maatregel heeft in eerste benadering namelijk een lengte die gelijk is aan het gedeelte van de (spoor)weg dat wordt ingesloten door een zichthoek van 127° vanuit het geluidsgevoelige object. In dichter bebouwde gebieden zal de maatregel ten behoeve van het ene geluidsgevoelige object daardoor als het ware voorbij het volgende geluidsgevoelige object lopen. Zij hebben dan samen baat van de maatregel. Dit is uit te breiden tot alle in de directe nabijheid gelegen objecten. Zo ontstaat een cluster waarmee in veel gevallen de doelmatigheid van de overwogen geluidbeperkende maatregel kan worden bepaald.

Bij locaties waar geluidsgevoelige objecten met een relatief hoge dichtheid direct grenzen aan meer verspreid liggende woningen, kan niet worden volstaan met het toepassen van de zichthoek. De toetsing van de doelmatigheid dient in dat geval plaats te vinden met geluidbeperkende maatregelen die in eerste instantie bedoeld zijn voor de locatie met een ongeveer gelijke dichtheid van geluidsgevoelige objecten. Indien de geluidbeperkende maatregel voor een dergelijk cluster doelmatig blijkt, kan vervolgens worden gekeken of een uitbreiding van de geluidbeperkende maatregel een zodanig verlaging van de geluidsbelasting tot gevolg heeft dat de maatregel inclusief deze uitbreiding ook als doelmatig beschouwd kan worden. Bij duidelijke dichtheidsverschillen van geluidsgevoelige objecten begint dan een nieuw cluster, waarvoor op de cluster afgestemde maatregelen worden overwogen. Dergelijke overgangen treden bijvoorbeeld op daar waar dorpskernen overgaan in landelijk gebied met verspreide bebouwing. In dat geval is het wenselijk eerst voor de clusters met de hoogste dichtheden van geluidsgevoelige objecten de geluidbeperkende maatregelen vast te stellen. Met deze vastgestelde maatregelen als uitgangspunt kan vervolgens voor de clusters met lagere dichtheden bekeken worden welke geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen.

Het gaat er bij de toepassing van het doelmatigheidscriterium om dat de beheerder met de investeringen voldoet aan zijn wettelijke verplichtingen, dat wil zeggen: voldoen aan de geldende grenswaarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten. Als de beheerder dat kan doen met maatregelen waarvan de kosten (uitgedrukt in maatregelpunten) lager zijn dan het beschikbare budget (uitgedrukt in reductiepunten), dan is hij niet verplicht om het resterende beschikbare budget te benutten door verdergaande maatregelen te treffen. In die situatie zijn verdergaande maatregelen dan ook niet doelmatig. Dat volgt tevens uit artikel 34. Voor het bepalen van de geluidreductie die met een maatregel kan worden behaald tellen reducties beneden de geldende grenswaarde niet mee. Een omvangrijkere maatregel dan de maatregel die nodig is om aan de grenswaarden te kunnen voldoen, zou daarom wel hogere kosten met zich brengen, maar geen grotere geluidreductie in de zin van dit besluit opleveren. Dat is ondoelmatig. De volgende stap bij de toepassing van het financieel doelmatigheidscriterium is dat geluidbeperkende maatregelen financieel doelmatig zijn als het aantal reductiepunten van een cluster groter is dan de maatregelpunten voor



een maatregel. Hoe meer reductiepunten beschikbaar zijn voor een cluster, hoe eerder een geluidbeperkende maatregel financieel doelmatig zal zijn.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van het wetsvoorstel SWUNG I is in de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (hierna: Regeling doelmatigheid) bepaald dat het nieuwe criterium vanaf 1 januari 2010 van toepassing is bij geluidbeperkende maatregelen op grond van de Wet geluidhinder. Voor een uitgebreide toelichting over de werking van het nieuwe criterium wordt verwezen naar de toelichting bij die regeling (Stcrt. 2009, 20367). Aangezien het onderhavige besluit een andere grondslag heeft dan de Regeling doelmatigheid, wijken de voorschriften over de toepassing van het criterium op een aantal punten af van de Regeling doelmatigheid. Zo is in het besluit niet bepaald wat de geluidbeperkende maatregelen zijn. Artikel 11.1 van de Wet milieubeheer bepaalt namelijk dat deze bij ministeriële regeling worden aangewezen. Andere verschillen betreffen de wijze waarop het aantal maatregelpunten wordt bepaald, het effect van de eisen aan akoestische kwaliteit van een weg en spoorweg en het bepalen van de geluidreductie. In de artikelsgewijze toelichting zal worden ingegaan op deze verschillen.

Te overleggen gegevens

Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer bepaalt dat het verslag van de beheerder, het saneringsplan, een verzoek tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond en een verzoek om ontheffing van de verplichting tot naleving van een geluidproductieplafond worden overgelegd of ingediend bij de minister van Infrastructuur en Milieu. In het onderhavige besluit wordt nadere invulling gegeven aan de gegevens die deze documenten en verzoeken moeten bevatten.

Medewerking aan gevelmaatregelen

Op grond van artikel 11.39 van de Wet milieubeheer kunnen regels worden gesteld omtrent de medewerking van eigenaren en andere rechthebbenden aan het treffen van geluidwerende maatregelen aan de gevel. Op grond van deze bepaling komt de verplichting om geluidwerende maatregelen te treffen aan de gevel van een woning of een ander geluidsgevoelig object te vervallen als de rechthebbende geen medewerking verleent aan deze maatregelen. In dat geval vervalt enkel de verplichting die voortvloeit uit het betrokken besluit tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond of uit het betrokken besluit tot het verlenen van een ontheffing. Als op een later moment een nieuw besluit tot bijvoorbeeld wijziging van een geluidproductieplafond wordt genomen waarbij de binnenwaarde van dezelfde woning wordt overschreden, ontstaat er op grond van artikel 11.38 van de Wet milieubeheer een nieuwe verplichting tot het treffen van geluidwerende maatregelen.

Gelet op de verstrekende gevolgen die voor burgers kunnen ontstaan, dient de zorgvuldige uitvoering geborgd te zijn door een strikte procedure. In hoofdstuk 6 van het Besluit geluidhinder is reeds een dergelijke procedure opgenomen en daarbij wordt dan ook aangesloten. Voor een toelichting bij de te volgen procedure wordt korthedshalve verwezen naar de toelichting bij hoofdstuk 6 van het Besluit geluidhinder (Stb. 2006, 532).

Bijzondere bepalingen voor de invoering van de geluidproductieplafonds

Zowel bij spoorwegverkeer als bij wegverkeer brengt het van rechtswege geldende geluidproductieplafond een aantal onevenwichtigheden met zich. Voor deze gevallen is in artikel 11.45 van de Wet milieubeheer een afwijkende regeling getroffen. De hoofdregel, inhoudende dat het geluidproductieplafond wordt vastgesteld op een waarde gelijk aan de heersende waarde vermeerderd met 1,5 dB, geldt niet voor een aantal aangewezen delen van wegen en spoorwegen. In de bijlagen bij dit besluit worden de delen van de betreffende wegen en spoorwegen aangegeven. Daarbij wordt tevens het geldende geluidproductieplafond aangegeven of de wijze waarop dit kan worden berekend voor de betreffende weg of spoorweg.

3. Administratieve lasten en bestuurslasten

De lasten die voortvloeien uit dit besluit hebben betrekking op het bevoegd gezag en de beheerders van de betrokken wegen en spoorwegen, dus de Minister van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat en ProRail. Alleen ProRail kan in dit kader worden aangemerkt als een bedrijf. Wanneer hierna wordt gesproken over de lasten voor het bedrijfsleven, betreft het derhalve de lasten voor ProRail.

Administratieve lasten

De lasten voortvloeiende uit het onderhavige besluit hebben vooral betrekking op het verzamelen van gegevens door de beheerders. Het gaat hier om de gegevens die in het jaarlijkse verslag worden opgenomen (artikel 29), om gegevens behorende bij een verzoek om ontheffing (artikel 30), en om gegevens die bij verzoeken tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond (artikelen 31 en



32) worden gevoegd. De lasten zijn berekend in het kader van een onderzoek naar de bestuurslasten en de administratieve lasten ten gevolge van het wetsvoorstel tot invoering van Hoofdstuk 11 in de Wet milieubeheer.⁵ In Hoofdstuk 6 van de Memorie van toelichting bij het wetsvoorstel zijn deze lasten reeds toegelicht. Er zijn geen grote wijzigingen aangebracht in het systeem, waardoor de inschatting van de administratieve lasten niet wezenlijk af kan wijken van de eerdere inschatting.

Het wetsvoorstel is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) voor een oordeel over de administratieve lasten. Het Adviescollege heeft besloten geen advies uit te brengen ten aanzien van het wetsvoorstel, omdat de gevolgen voor de administratieve lasten van het wetsvoorstel voor burgers en het bedrijfsleven naar verwachting minimaal zijn. Om die reden zijn de gevolgen voor de administratieve lasten bij de uitwerking van het wetsvoorstel in dit besluit naar verwachting ook minimaal.

De integratie van het Besluit omgevingslawaaï in het onderhavige besluit is een technische samenvoeging van regelgeving en is niet gericht op inhoudelijke veranderingen. Deze samenvoeging heeft dan ook geen gevolgen voor de omvang van de administratieve lasten of bestuurslasten.

Gevolgen voor het milieu en de leefomgeving

Naar verwachting zullen de effecten van de plafondsysteem positief zijn voor zowel het milieu als de leefomgeving. De plafondsysteem zal leiden tot betere handhaafbaarheid en de groei van de geluidsbelasting wordt beheerst. Dit besluit heeft geen gevolgen voor het milieu en de leefomgeving. Voor een overzicht van de gevolgen voor het milieu en de leefomgeving van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer wordt kortheidshalve verwezen naar § 6.4 van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel SWUNG I. Een en ander behoeft geen nadere uitwerking in het onderhavige besluit.

Handhaving en uitvoering

De uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het systeem van de geluidproductieplafonds is vooral afhankelijk van de eisen opgenomen in de Wet milieubeheer. Voor een uitgebreide toelichting wordt kortheidshalve verwezen naar paragraaf 3.8 van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel SWUNG I.

In het besluit zijn enkel de voorwaarden geconcretiseerd waaraan een verslag en een verzoek om ontheffing of om vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond moet voldoen. Deze concretisering van eisen in dit besluit draagt bij aan de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid. Indien niet aan deze eisen is voldaan, kan om een aanvulling op het verslag worden gevraagd of kan een verzoek om ontheffing of vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond worden afgewezen. Het bevoegd gezag kan eenvoudig controleren of aan deze eisen is voldaan.

Wat betreft de eisen ten aanzien van de geluidsbelastingkaarten en actieplannen, deze zijn inhoudelijk niet gewijzigd ten opzichte van het Besluit omgevingslawaaï. De uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van deze eisen is dan ook niet gewijzigd.

4. Overgangsrecht

Het overgangsrecht ten behoeve van de invoering van Hoofdstuk 11 in de Wet milieubeheer is opgenomen in de Invoeringswet geluidproductieplafonds. In artikel XI van de Invoeringswet geluidproductieplafonds is de aanpassing van de Wet geluidhinder, andere wetten en de onderliggende regelgeving aan de invoering van de plafondsysteem voor de rijksinfrastructuur geregeld. Ook is daarin overgangsrecht opgenomen met betrekking tot het voltooien van lopende procedures op grond van het oude recht. Het is, gelet op het voorstaande, dan ook niet nodig om aanvullend overgangsrecht op te nemen in dit besluit. In bijlage 5 bij het besluit wordt wel geconcretiseerd welke saneringsprojecten vallen onder de werking van artikel XI, eerste lid, onderdeel e, van de Invoeringswet geluidproductieplafonds.

5. Transponeringstabel

Onderwerp	Besluit omgevingslawaaï	Besluit geluid milieubeheer
Begripsbepalingen	Art. 1	Art. 1
Verzameling van inrichtingen	Art. 2	Art. 5
Geluidsgevoelige gebouwen	Art. 3	Art. 4
Stille gebieden	Art. 5	Art. 6

⁵ Onderzoek, getiteld *Swung – fase 1, Kosten en administratieve lasten*, uitgevoerd door Sight.



Onderwerp	Besluit omgevingslawaaï	Besluit geluid milieubeheer
Geluidsbelastingkaart: algemeen	Art. 6	Art. 8
Geluidsbelastingkaart: belangrijke weg of belangrijke spoorweg, tabel	Art. 7	Art. 10
Geluidsbelastingkaart: belangrijke weg of belangrijke spoorweg, geografische kaart	Art. 8	Art. 11
Geluidsbelastingkaart: gemeente	Art. 9	_1
Geluidsbelastingkaart: gemeente, tabel	Art. 10	Art. 13
Geluidsbelastingkaart: gemeente, geografische kaart	Art. 11	Art. 14
Geluidsbelastingkaart: gemeente, geografische kaart	Art. 12	Art. 15
Geluidsbelastingkaart: gemeente, geografische kaart luchthaven	Art. 13	Art. 16
Geluidsbelastingkaart: gemeente, geografische kaart Schiphol	Art. 14	Art. 17
Geluidsbelastingkaart: gemeente, geografische kaart inrichtingen	Art. 15	Art. 20
Geluidsbelastingkaart: gemeente, geografische kaart gezoneerde industrie-terreinen	Art. 16	Art. 18
Geluidsbelastingkaart: gemeente, geografische kaart concentratiegebieden	Art. 17	Art. 19
Nadere regels	Art. 18	Art. 21
Nadere regels	Art. 19	Art. 22
Nadere regels	Art. 20	Art. 22
Verstrekken van gegevens	Art. 21	Art. 23
Actieplan	Art. 22	Art. 24
Actieplan	Art. 23	Art. 25
Actieplan, plandrempel	Art. 24	Art. 26
Nadere regels	Art. 25	Art. 27
Nadere regels	Art. 26	Art. 28

¹ Omdat het een medebewind bevoegdheid betreft, past de betreffende bepaling beter op het niveau van de wet (te weten artikel 11.6, vierde lid).

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

De begripsbepalingen die in de artikelen 1.1 en 11.1 van de Wet milieubeheer worden gegeven, zijn mede van toepassing op de begrippen die in dit besluit worden gebruikt. Dit artikel bevat daarom slechts enkele aanvullende begripsbepalingen. Voor een deel van deze definities is aangesloten bij de begripsbepalingen uit artikel 1 van de Wet geluidhinder. Voorts is een aantal definities uit het Besluit omgevingslawaaï overgenomen.

Belangrijke weg, belangrijke spoorweg

De definities van belangrijke weg en belangrijke spoorweg zijn uitgebreid ten opzichte van de definities in het Besluit omgevingslawaaï. Naast de krachtens 11.4, tweede lid, van de Wet milieubeheer te publiceren gedeelten van wegen en spoorwegen, vallen alle niet-gepubliceerde wegen in beheer bij het Rijk en alle niet-gepubliceerde hoofdspoorwegen onder deze definitie. De reden hiervoor is dat het toepassingsbereik van de bepalingen in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer met betrekking tot de geluidsbelastingkaarten en de actieplannen is uitgebreid tot al deze wegen en spoorwegen met geluidproductieplafonds.

Cluster

Voor een toelichting op het begrip cluster wordt korthedshalve verwezen naar de toelichting onder 'Financiële doelmatigheid' in paragraaf 2 van de algemene toelichting bij dit besluit.

Geluidsbelastingkaart en actieplan

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een geluidsbelastingkaart voor een belangrijke weg of een



belangrijke spoorweg en een geluidsbelastingkaart voor een gemeente. Ook bij het actieplan bestaat er een onderscheid tussen een actieplan dat de Minister van Infrastructuur en Milieu opstelt en het actieplan dat een agglomeratiegemeente opstelt.

Reductiepunt en maatregelpunt

In het kader van dit besluit wordt bij het toepassen van de toets op financiële doelmatigheid het budget voor geluidbeperkende maatregelen uitgedrukt in reductiepunten en de benodigde investeringen voor een maatregel in maatregelpunten. Voor deze methode is gekozen, omdat voor de toepassing van deze toets het budget en de benodigde investeringen enkel rekeneenheden zijn om de afweging te kunnen maken of een maatregel financieel doelmatig is. Het budget per woning of cluster noch de gehanteerde rekeneenheden voor de investering in een maatregel is te vertalen in werkelijk beschikbare bedragen voor maatregelen die getroffen kunnen worden. Om te voorkomen dat de indruk ontstaat dat dit wel het geval is, zijn de rekeneenheden uitgedrukt in reductiepunten en maatregelpunten. Bovendien wordt het doelmatigheidscriterium op deze wijze ongevoeliger voor schommelingen in het prijspeil van de maatregelen. De maatregelpunten zijn per maatregel gebaseerd op de gemiddelde kosten uit het verleden voor een dergelijke maatregel. De reductiepunten per woning zijn eveneens gebaseerd op de gemiddelde kosten uit het verleden voor een te treffen maatregel die voldeed aan het destijds toegepaste doelmatigheidscriterium. Op deze wijze is gewaarborgd dat het doelmatigheidscriterium in dit besluit een gelijk beschermingsniveau biedt als eerder toegepaste doelmatigheidscriteria.

Situatie zonder maatregelen

Bij de beoordeling van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen wordt ook gekeken naar de toekomstige geluidsbelasting op een geluidsgevoelig object vanwege een weg of spoorweg in het geval er geen enkele maatregel getroffen zou zijn. Dit wordt aangeduid als de situatie zonder maatregelen. Reeds aanwezige geluidbeperkende maatregelen worden dan buiten beschouwing gelaten. Bij het bepalen van het aantal reductiepunten per woning op grond van het tweede lid van artikel 32 wordt uitgegaan van de situatie zonder maatregelen. Bij het bepalen van de geluidreductie op grond van het eerste lid van artikel 34 wordt de situatie zonder maatregelen vergeleken met de situatie dat er geluidbeperkende maatregelen getroffen zijn. Daarbij wordt er in de situatie zonder maatregelen van uitgegaan dat een weg of spoorweg in elk geval voldoet aan de minimum akoestische kwaliteit van artikel 7; in de Wet milieubeheer is dit immers als minimumstandaard voor een weg of spoorweg vastgelegd. Ongeacht de doelmatigheid moeten de maatregelen ter uitvoering van de akoestische kwaliteit worden toegepast, tenzij ze technisch niet mogelijk zijn, zoals bedoeld in artikel 11.3 van de Wet milieubeheer. De doelmatigheidstoets is dan ook niet van toepassing op deze maatregelen.

In de Regeling doelmatigheid werd hetzelfde principe toegepast, alleen was dit niet geformuleerd in termen van akoestische kwaliteit. In die regeling was aangesloten bij een wegdek met de akoestische kwaliteit van Zeer Open Asfalt Beton en bij voegloos spoor op betonnen dwarsliggers. De werking van het doelmatigheidscriterium wordt op dit punt dus niet gewijzigd.

Woning

Voor de begripsbepaling van een woning is aangesloten bij de juridische status. Illegale woningen worden niet beschermd. Daarbij is het geldende bestemmingsplan bepalend.

Gebouwen die geheel of deels voor permanente bewoning zijn bestemd, vallen onder de werking van dit besluit. Bijvoorbeeld hotels, recreatiewoningen en kantoren hebben niet een dergelijke bestemming en vallen niet onder dit besluit. Een gevangenis, jeugdgevangenis en tbs-inrichting zijn expliciet uitgesloten van het begrip woning.

Artikel 1, tweede lid

Dit lid beperkt de reikwijdte van een cluster indien de toets op financiële doelmatigheid wordt toegepast in het kader van sanering. Het budget voor sanering is immers alleen bedoeld voor de geluidsgevoelige objecten aangemeld in het kader van sanering.

Artikel 2

Welke objecten geluidsgevoelig zijn, wordt geregeld in dit artikel. Het doel van de wet is om bescherming tegen geluidhinder te bieden aan objecten waar mensen langdurig verblijven of aan objecten waar zich kwetsbare groepen bevinden. Hierbij is in beginsel aangesloten bij de geluidsgevoelige bestemmingen die tot het moment van inwerkingtreding waren aangewezen ingevolge artikel 1 van de Wet geluidhinder en artikel 1.2 van het Besluit geluidhinder. Ten opzichte van dat regime onder de



Wet geluidhinder zijn poliklinieken en medische centra niet langer aangemerkt als geluidsgevoelige objecten. De bezoeken van mensen met medische klachten aan deze objecten zijn doorgaans namelijk zeer kort; meestal duurt zo'n bezoek slechts een gedeelte van een dag. Ook zijn geluidsgevoelige terreinen rond gezondheidszorggebouwen niet aangemerkt als geluidsgevoelig object. Het terrein rond een gezondheidszorggebouw als bijvoorbeeld een psychiatrische inrichting, dat gebruikt wordt voor de in dat gebouw verleende zorg, zal doorgaans voldoende bescherming ondervinden van de voorkeurswaarde en de maximale waarde voor het gebouw.

De woonwagenstandplaats als geluidsgevoelig terrein is wel aangewezen als geluidsgevoelig object. Daarnaast is in het onderhavige besluit een ligplaats die bestemd is voor woonschepen aangewezen als een geluidsgevoelig object. Het gaat hierbij om legale en permanente ligplaatsen. Een legale ligplaats betekent voor de toepassing van dit besluit dat deze als zodanig is bestemd in een bestemmingplan. Een tijdelijke ligplaats, zoals een wachtplaats bij sluizen, wordt niet beschermd door dit besluit.

Evenals onder de Wet geluidhinder gaat het bij een onderwijsgebouw om een gebouw bestemd voor primair onderwijs, voortgezet onderwijs, speciaal onderwijs, particulier onderwijs, beroepsonderwijs, volwasseneneducatie of hoger en universitair onderwijs. De delen van andere geluidsgevoelige objecten dan een woning, die in een bestemmingsplan een andere bestemming hebben gekregen dan genoemd bij de geluidsgevoelige ruimten worden niet aangemerkt als een deel van het geluidsgevoelige object. Bijvoorbeeld de delen van een onderwijsgebouw die in een bestemmingsplan een andere bestemming hebben gekregen dan leslokaal, theorielokaal of theorievaklokaal worden niet aangemerkt als een deel van het geluidsgevoelige object. Dat betekent dat bijvoorbeeld een practicumruimte, een gymnastieklokaal of een kantoorruimte die als zodanig is aangewezen in het bestemmingsplan, niet wordt beschermd door dit besluit. Als in het bestemmingsplan enkel het geluidsgevoelige object als geheel is genoemd en er geen aparte bestemming is gegeven voor verschillende delen van het object, valt het object in zijn geheel onder de werking van dit Besluit valt. De Wet geluidhinder kende voor onderwijsgebouwen een vergelijkbare bepaling, namelijk dat delen van een gebouw die niet zijn bestemd voor geluidsgevoelige onderwijsactiviteiten geen deel uitmaken van een onderwijsgebouw.

Artikel 3

De geluidsgevoelige ruimten van de geluidsgevoelige objecten zijn aangewezen in dit artikel. Bij het aanwijzen van de geluidsgevoelige ruimten is aangesloten bij de definities van geluidsgevoelige ruimten ingevolge artikel 1 van de Wet geluidhinder en van verblijfsruimten artikel 1.1 van het Besluit geluidhinder zoals deze tot de inwerkingtreding van dit besluit golden. De binnenwaarden uit artikel 11.3 van de Wet milieubeheer hebben betrekking op de in dit artikel opgenomen geluidsgevoelige ruimten.

In dit artikel is geen geluidsgevoelige ruimte van een ligplaats voor een woonschip of van een woonwagenstandplaats aangewezen. Derhalve gelden de binnenwaarden uit de wet niet voor woonschepen en woonwagens. Woonschepen zijn net als woonwagens niet goed te isoleren. Het aanbrengen van geluidwerende maatregelen aan de woonschepen zal in het algemeen niet op een sobere en doelmatige wijze kunnen plaatsvinden. Er is daarom aangesloten bij de regeling zoals die voor woonwagenstandplaatsen reeds van toepassing is.

Artikel 4 tot en met 6

In de artikelen 4 tot en met 6 wordt uitvoering gegeven aan artikel 8a.45 van de Wet luchtvaart en de artikelen 11.1 en 11.6 van de Wet milieubeheer. Deze artikelen van het besluit zijn, behoudens enkele technische aanpassingen aan de plafondsysteem, ongewijzigd overgenomen uit het Besluit omgevingslawaai.

Artikel 6

Het begrip 'stil gebied' is direct ontleend aan de richtlijn omgevingslawaai. In artikel 6 worden drie categorieën gebieden aangewezen als stil gebied. In de eerste plaats betreft het alle bij een provinciale milieuverordening aangewezen stiltegebieden. In de tweede plaats betreft het de gebieden die volgens de provinciale milieubeleidsplannen vanuit geluidsoogpunt bijzondere bescherming behoeven. Daaronder kunnen ook gebieden vallen die niet zijn aangewezen als stiltegebied, zoals (delen van) de ecologische hoofdstructuur. In de derde plaats kunnen binnen een agglomeratie gelegen gemeenten stille gebieden aanwijzen.

De richtlijn omgevingslawaai maakt een onderscheid tussen stille gebieden in een agglomeratie en stille gebieden op het platteland. Een 'stil gebied in een agglomeratie' is in de definitie van de richtlijn een 'gebied, als afgebakend door de bevoegde instantie, bijvoorbeeld een gebied dat niet is blootge-



steld aan lawaai met een waarde van L_{den} of een andere passende geluidsbelastingindicator die groter is dan een door de lidstaat vastgestelde waarde'. Een 'stil gebied op het platteland' wordt in de richtlijn omgevingslawaai omschreven als een 'gebied, als afgebakend door de bevoegde instantie, dat niet blootstaat aan lawaai van verkeer, industrie of recreatie'.

De aanwijzing van stille gebieden in artikel 6 is zo gekozen dat aan de begripsomschrijvingen van de richtlijn omgevingslawaai recht wordt gedaan. In artikel 6 wordt geen uitdrukkelijk onderscheid gemaakt tussen stille gebieden in een agglomeratie en op het platteland, omdat dit besluit geen regels bevat die tot het maken van dat onderscheid dwingen. Impliciet is het onderscheid er wel. De stiltegebieden en de beschermingsgebieden uit de provinciale milieubeleidsplannen zijn hoofdzakelijk gelegen op het platteland, maar kunnen zich uitstrekken tot binnen een agglomeratie. Zo behoort het stiltegebied 'Meijndel' tot de agglomeratie Den Haag. De door de gemeenten aangewezen stille gebieden zijn per definitie gelegen in een agglomeratie.

De gemeenten moeten stille gebieden bij verordening aanwijzen. Bij aanwijzing in het actieplan zou deze aanwijzing in principe elke vijf jaar kunnen worden heroverwogen. Dat is niet de bedoeling. Bovendien maakt het feit dat in de actieplannen voor gemeenten verplicht aandacht moet worden besteed aan stille gebieden, een voorafgaande aanwijzing van die gebieden bij verordening wenselijk.

Artikel 7

In dit artikel is de minimumstandaard voor de akoestische kwaliteit van een weg of spoorweg of een gedeelte daarvan uitgewerkt.

Voor spoorwegen is thans een minimumstandaard opgenomen in artikel 4.8 van het Besluit geluidhinder, bestaande uit de geluidsemissie behorend bij een constructie bestaande uit langgelast spoor op houten dwarsliggers. Voor de uitvoering van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer wordt gekozen voor een andere minimumstandaard, te weten de geluidproductie behorend bij een constructie bestaande uit langgelast spoor op betonnen dwarsliggers. Betonnen dwarsliggers zijn ongeveer 2 dB stiller dan houten dwarsliggers. Voor wegen heeft de minimumstandaard primair betrekking op de toepassing van zeer open asfaltbeton. Ten aanzien van wegen bestond voor inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer geen minimumstandaard. Het beleid was er wel op gericht om het gehele hoofdwegennet te voorzien van zeer open asfaltbeton. Dit beleid is verankerd in artikel 11.3 van de Wet milieubeheer.

Artikelen 8 tot en met 28

De artikelen 8 tot en met 28 bevatten regels omtrent de inhoud, vormgeving en inrichting van geluidsbelastingkaarten en actieplannen. In deze artikelen wordt uitvoering gegeven aan de artikelen 11.6, 11.7, 11.11 en 11.13 van de Wet milieubeheer. Deze artikelen van het besluit zijn, behoudens enkele technische aanpassingen aan de plafondsysteematiek, ongewijzigd overgenomen uit het Besluit omgevingslawaai. Niettemin zijn delen van de artikelsgewijze toelichting hierna ingevoegd en waar nodig geactualiseerd, om de gebruiker van dit besluit een volledige en actuele toelichting op de betreffende artikelen te kunnen bieden.

Artikel 8

Het – uit de richtlijn omgevingslawaai afkomstige – begrip 'geluidsbelastingkaart' omvat meer dan in het spraakgebruik wordt verstaan onder een kaart. In het spraakgebruik is een kaart een geografische kaart. Een geluidsbelastingkaart bestaat behalve uit een of meer geografische kaarten ook uit tabellen. In artikel 8, eerste lid, is dat vastgelegd. De term 'ten minste' in dat lid laat de mogelijkheid open dat de geluidsbelastingkaart nog andere onderdelen bevat, bijvoorbeeld een toelichting op de tabellen of op de geografische kaarten.

De Europese Commissie is vooral geïnteresseerd in de tabellen. De geografische kaart is meer geschikt voor publieksinformatie. Voor het weergeven van contouren langs of rond een geluidsbron is een geografische kaart overigens onmisbaar. De wettelijke bekendmaking van de geluidsbelastingkaart (artikel 11.9 van de Wet milieubeheer) heeft betrekking op alle onderdelen van de kaart.

Afhankelijk van de situatie en de behoefte is in het kader van de geluidsbelastingkaarten een veelheid van geografische kaarten mogelijk, bijvoorbeeld voor uiteenlopende geluidsbronnen binnen een gemeente of voor de dag- en de nachtsituatie. Ook zijn 'verschilkaarten' mogelijk, waarin de bestaande toestand wordt vergeleken met opties voor toekomstige situaties.

Het tweede lid van artikel 8 waarborgt dat de geluidsbelastingklassen die de richtlijn omgevingslawaai voorschrijft, op de geluidsbelastingkaart te vinden zullen zijn. De richtlijn omgevingslawaai schrijft ook voor dat de geluidsbelastingkaarten worden opgemaakt voor



een meethoogte van 4 meter. Dit punt wordt in de reken- en meetvoorschriften bij ministeriële regeling geregeld.

Paragraaf 2–3 (artikel 10 tot en met 20)

In artikel 11.6, vijfde lid, van de Wet milieubeheer wordt aangegeven welke gegevens een geluidsbelastingkaart ten minste moet bevatten. In de artikelen 10, 11, 13 tot en met 17 en 20 wordt het vijfde lid van artikel 11.6 nader uitgewerkt en aangevuld. De inhoud van de artikelen is ontleend aan de richtlijn omgevingslawaai, die ter zake nauwkeurige voorschriften bevat.

In de artikelen 10 tot en met 20 is een onderscheid gemaakt tussen de geluidsbelastingkaarten voor een belangrijke weg of een belangrijke spoorweg en geluidsbelastingkaarten voor een gemeente, omdat de regels niet geheel gelijk zijn. De regels voor de geluidsbelastingkaarten voor een belangrijke weg of een belangrijke spoorweg zijn opgenomen in paragraaf 2, de regels voor geluidsbelastingkaarten voor een gemeente zijn opgenomen in paragraaf 3.

Artikel 10

Ingevolge artikel 10 moet in de tabellen van een geluidsbelastingkaart worden aangegeven hoeveel geluidsgevoelige objecten in elke geluidsbelastingklasse vallen. Dat moet worden aangegeven per gemeente waarin de belangrijke weg of belangrijke spoorweg is gelegen (aanhef en onderdeel a).

Onderdeel b verplicht tot het aangeven van het aantal bewoners van die woningen. Daarbij kan worden gewerkt met een forfaitair aantal (zie de toelichting bij artikel 21).

Onderdeel c is beperkt tot het moeten aangeven op de geluidsbelastingkaart van, indien van toepassing, een opgave van het aantal woningen dat uit hoofde van de Wet milieubeheer, de Woningwet of de Wet luchtvaart is voorzien van extra geluidwering.

Ook de betrokken oppervlakte moet worden aangegeven (onderdeel d), maar alleen voor een geluidsbelasting van 55, 65 en 75 dB L_{den} (dus niet voor 60 en 70 dB L_{den} en niet voor L_{night}). Deze laatste beperking vloeit rechtstreeks uit de richtlijn omgevingslawaai voort.

De aantallen geluidsgevoelige objecten, alsmede de aantallen bewoners, worden alleen aangegeven voor het gebied dat is gelegen buiten de agglomeraties. De afronding van de aantallen geluidsgevoelige objecten, het aantal bewoners van woningen en het aantal woningen met extra maatregelen geschiedt overeenkomstig Bijlage VI bij de Richtlijn omgevingslawaai (tweede lid). Daarbij wordt niet standaard naar boven of beneden afgerond, maar er wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde honderdtal. Bijvoorbeeld een waarde van 149 wordt afgerond op 100 en een waarde van 150 wordt afgerond op 200. Waarden onder de 50 worden afgerond op 0.

Naar verwachting zal een bestuursorgaan in de praktijk doorgaans een geluidsbelastingkaart moeten vaststellen voor meer dan één belangrijke weg of belangrijke spoorweg. In dat geval mogen de in het eerste lid bedoelde gegevens worden getotaliseerd voor alle betrokken wegen respectievelijk voor alle betrokken hoofdspoorwegen (derde lid).

Opgemerkt wordt nog dat het weergeven van de gecumuleerde geluidsbelasting per bronsoort niet is voorgeschreven. Wel is dit toegestaan. De gecumuleerde geluidsbelasting per afzonderlijke categorie geluidsbron wordt bepaald door middel van de daarvoor geldende reken- en meetvoorschriften. De uitkomsten van die bepaling worden overeenkomstig de artikelen 10 en 11 vastgelegd in de desbetreffende tabellen van de geluidsbelastingkaart.

Artikel 11

De geografische kaart moet volgens de richtlijn omgevingslawaai de contouren van 55 en 65 dB L_{den} bevatten. Gelet op de overige eisen die de richtlijn voor de kaart stelt, zullen ook de contouren van 60, 70 en 75 L_{den} moeten worden aangegeven. De contouren voor L_{den} en voor L_{night} zullen uit een oogpunt van helderheid doorgaans worden aangegeven op aparte geluidsbelastingkaarten.

Contouren zijn lijnen op een kaart die punten met een gelijke geluidsbelasting met elkaar verbinden. In principe kunnen contouren worden gemaakt voor iedere waarde van de geluidsbelasting, maar het is gebruikelijk om stappen van vijf dB te hanteren. Het bepalen van de ligging van deze contouren kan op verschillende manieren. Een heel gebruikelijke manier is de rastermethode. Eerst wordt op kaart een voldoende fijnmazig raster van rekenpunten gedefinieerd. Vervolgens wordt voor al die punten de geluidsbelasting berekend, waarna met behulp van interpolatietechnieken contourlijnen worden bepaald.

Een andere methode is om rechtstreeks de geluidsbelasting op de betrokken geluidsgevoelige



objecten te berekenen. Vervolgens worden alle geluidsgevoelige objecten geclusterd in klassen van vijf dB ingekleurd. Bij deze methode zijn de contouren de scheidslijnen tussen de verschillende kleuren. Beide methoden voor contourbepaling zijn in dit kader bruikbaar.

Voor het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten in bijvoorbeeld de geluidsbelastingklasse 60–64 dB L_{den} , worden de geluidsgevoelige objecten tussen de contouren van 60 en 65 dB L_{den} geteld. Deze tellingen zijn – vooral in bebouwd gebied – niet erg nauwkeurig, vandaar dat de richtlijn omgevingslawaai slechts een opgave wil van het aantal geluidsgevoelige objecten afgerond in honderdtallen. De contouren op de geluidsbelastingkaarten zijn niet geschikt voor een exacte bepaling van de geluidsbelasting van een geluidsgevoelige object, zeker wanneer tussen de bron (bijvoorbeeld een weg) en het betreffende geluidsgevoelige object afscherpende bebouwing aanwezig is. Dit komt onder andere doordat bij het karteren vereenvoudigde rekenmethodes worden gebruikt die qua invoer minder bewerkelijk zijn of minder lange rekentijden vergen. Voor het toetsen aan grenswaarden uit de Wet milieubeheer en het dimensioneren van maatregelen zijn de geluidsbelastingkaarten dus niet geschikt. Daarvoor blijft men aangewezen op de standaardmethodes uit de reken- en meetvoorschriften.

Ook bij het presenteren van geluidsbelastingkaarten aan het publiek kan deze onnauwkeurigheid tot complicaties leiden. Het is heel goed mogelijk dat bewoners bekend zijn met de geluidsbelasting van hun woning, bijvoorbeeld als de woning recent gesaneerd is. De waarde van die geluidsbelasting hoeft niet overeen te komen met de waarde die ze bij hun woning van de kaart aflezen. Het kan ook voorkomen dat de maatregelen die in het later op te stellen actieplan zijn opgenomen, zijn gebaseerd op een andere geluidsbelasting dan op de kaart is terug te vinden.

Doorgaans vallen stille gebieden op het platteland niet binnen de voorgeschreven contouren vanwege een belangrijke weg of belangrijke spoorweg. Het belang van de bescherming van deze gebieden vergt echter wel een weergave van naburige stille gebieden, om te waarborgen dat deze gebieden in de beschouwing worden betrokken bij een verandering aan de betrokken geluidsbron. Het eerste lid, onderdeel d, voorziet daarin. De geluidsbelasting ter plaatse hoeft niet te worden aangegeven.

Artikel 13

Ingevolge artikel 13 moet in de tabellen van een geluidsbelastingkaart worden aangegeven hoeveel geluidsgevoelige objecten – vanwege de betrokken categorie van geluidsbronnen – in elke geluidsbelastingklasse vallen. Onderdeel b verplicht tot het aangeven van het aantal bewoners van die woningen. Daarbij kan worden gewerkt met een forfaitair aantal (zie de toelichting bij artikel 21).

De richtlijn omgevingslawaai schrijft voor dat de indeling van woningen in geluidsklassen moet geschieden aan de hand van de geluidsbelasting op 4 meter hoogte en aan de meest blootgestelde gevel. Dit punt wordt in de reken- en meetvoorschriften bij ministeriële regeling geregeld.

Onderdeel c betreft het vermelden van woningen die uit hoofde van een aantal wetten zijn voorzien van extra geluidwering. Het betreft drie categorieën van woningen:

- nieuwbouwwoningen die met vaststelling van een hogere waarde zijn gebouwd en waaraan daarom bijzondere isolatiemaatregelen zijn getroffen die een hogere geluidwering waarborgen dan de ‘standaard’ van 20 decibel uit het Bouwbesluit;
- woningen waaraan op grond van een van de genoemde wetten extra voorzieningen zijn getroffen in verband met de geluidsbelasting vanwege een geluidsbron;
- woningen waaraan uit hoofde van een van de genoemde wetten saneringsmaatregelen zijn getroffen.

De gegevens inzake deze woningen behoeven conform de richtlijn omgevingslawaai alleen te worden vermeld als zij beschikbaar zijn. Gelet op het karakter van de geluidsbelastingkaart is daarvan sprake als zij elektronisch beschikbaar zijn.

De afronding van de aantallen woningen, het aantal bewoners van woningen en het aantal woningen met extra maatregelen geschiedt overeenkomstig Bijlage VI bij de Richtlijn omgevingslawaai. Daarbij wordt niet standaard naar boven of beneden afgerond, maar er wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde honderdtal. Bijvoorbeeld een waarde van 149 wordt afgerond op 100 en een waarde van 150 wordt afgerond op 200. Waarden onder de 50 worden afgerond op 0.

Artikel 14

De grenzen van de gemeente en van de stille gebieden binnen de gemeente moeten op de geografische kaart worden aangegeven. De geluidsbelasting ter plaatse hoeft niet te worden aangegeven.



Artikel 15

Eerste lid

De betrokken gemeenten moeten een geografische kaart maken voor wegen en voor spoorwegen die geen deel uitmaken van een weg. De term spoorwegen omvat mede tram- en metrowegen. Spoorwegen die in een weg zijn gelegen, worden weergegeven op de kaart voor wegen. Het gaat daarbij met name om tramwegen.

Niet is bepaald dat de wegen en spoorwegen alleen behoeven te worden aangegeven voor zover zij een bepaalde geluidsbelasting teweeg brengen. Doorgaans zal de gemeente namelijk een kaartondergrond hanteren waarop alle wegen en spoorwegen, los van de geluidsbelasting, zijn weergegeven. Niettemin staat het een gemeente desgewenst vrij om alleen de wegen en spoorwegen aan te geven die 55 dB L_{den} of meer dan wel 50 dB L_{night} of meer teweeg brengen.

De geluidsberekeningen ten behoeve van het opstellen van een geluidsbelastingkaart voor een gemeente hebben betrekking op de wegen en spoorwegen die een geluidsbelasting veroorzaken van meer dan 5 dB L_{den} of meer dan 50 dB L_{night} . Het is niet de bedoeling dat het totale gemeentelijke wegen- en spoorweginstelsel wordt doorgerekend om te bepalen in welke gevallen de geluidsbelasting deze waarden overschrijdt. In plaats daarvan wordt een schatting van de geluidsbelasting gemaakt. Overwogen is om deze schatting een harde basis te geven door in dit besluit een criterium op te nemen, bijvoorbeeld inzake de verkeersintensiteit op een weg. Zolang aan dit criterium niet is voldaan, zouden berekeningen dan niet vereist zijn. Hiervan is echter afgezien, omdat er geen voldoende betrouwbaar criterium te vinden is. Bovendien bestaat aan een dergelijk criterium in de praktijk geen behoefte. In de praktijk is de geluidsbelasting doorgaans goed te schatten. Bij twijfel of als daar door een of meer burgers gemotiveerd om wordt verzocht, zal wel onderzoek moeten plaatsvinden.

In artikel 15 is niet voorgeschreven dat per bronsoort de gecumuleerde geluidsbelasting moet worden aangegeven. Het is wel toegestaan. Veelal zullen gemeenten dit inderdaad doen. Gemeenten plegen namelijk standaard de geluidsbelasting vanwege wegen te cumuleren. Hetzelfde geldt voor de geluidsbelasting vanwege spoorwegen.

Op de desbetreffende kaart behoeven geen emplacementen te worden aangegeven. Zij vinden hun plaats op de geografische kaart voor inrichtingen.

Tweede lid

De ligging van alle (relevante) wegen en spoorwegen moet worden aangegeven, ook voor zover deze geluidsbronnen zijn gelegen buiten de gemeente. Buiten de gemeente gelegen wegen en spoorwegen zijn in elk geval relevant voor zover zij 50 dB L_{den} of meer dan wel 50 dB L_{night} of meer teweeg brengen binnen de gemeente waarvoor de kaart wordt opgesteld.

De contouren moeten worden weergegeven voor zover zij binnen de grenzen van de gemeente zijn gelegen. Dit voorschrift beperkt zich niet tot binnen de gemeente gelegen geluidsbronnen. Contouren vanwege een buiten de gemeente gelegen geluidsbron moeten dus, voor zover zij zich uitstrekken tot binnen de gemeente, worden aangegeven.

De geluidsgevoelige objecten die zijn gelegen binnen de contouren worden eveneens aangegeven op de geluidsbelastingkaart.

Artikel 16

Artikel 16 heeft betrekking op luchthavens waarvan de geluidsbelasting een bepaalde waarde overschrijdt. Er worden contouren bepaald die betrekking hebben op de geluidsbelasting die luchtvaartverkeer in de nabijheid van het luchtvaartterrein maximaal mag teweegbrengen. Deze contouren moeten op de geluidsbelastingkaart worden weergegeven, echter alleen voor zover zij buiten het luchthaventerrein liggen. De contouren moeten worden weergegeven in L_{den} en L_{night} .

Artikel 17

Voor de luchthaven Schiphol wordt de geluidsbelasting op een aantal punten bepaald. Artikel 17 geeft in verband hiermee andere voorschriften dan artikel 16.

Artikel 18

Artikel 18 heeft betrekking op gezoneerde industrieterreinen waarvan de geluidbelasting een bepaalde waarde overschrijdt. Er worden contouren bepaald die betrekking hebben op de geluidsbelasting, die



de inrichtingen op het industrieterrein gezamenlijk maximaal mogen teweegbrengen. Deze contouren moeten op de geluidsbelastingkaart worden weergegeven, echter alleen voor zover zij buiten het industrieterrein liggen. De gezamenlijke inrichtingen op het industrieterrein omvatten zowel vergunningplichtige inrichtingen als inrichtingen die vallen onder algemene regels krachtens de Wet milieubeheer.

Naast de contouren worden de grenzen van het industrieterrein en de zone rond dat industrieterrein aangegeven. Bij de zone gaat het om de juridische grens zoals deze is bepaald met behulp van de in de Wet geluidhinder voorgeschreven dosismaat. De zone wordt dus niet in een L_{den} -zone omgerekend ten behoeve van de geluidsbelastingkaart. De woorden 'vastgesteld overeenkomstig de wet' leggen dat vast.

Artikel 19

Artikel 19 heeft betrekking op concentratiegebieden voor horeca-inrichtingen, detailhandel en ambachtsbedrijven waarbinnen de geluidsbelasting vanwege een of meer inrichtingen een bepaalde waarde overschrijft. De grenzen van het concentratiegebied moeten op de geluidsbelastingkaart worden weergegeven, evenals de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de betrokken inrichtingen. De geluidsgevoelige objecten die zijn gelegen binnen het concentratiegebied worden eveneens aangegeven op de geluidsbelastingkaart.

Artikel 20

Eerste lid

Artikel 20 heeft betrekking op individuele inrichtingen die een bepaalde geluidsbelasting mogen teweegbrengen. Een individuele inrichting is een inrichting – in de zin van artikel 1.1, vierde lid, van de Wet milieubeheer – die niet behoort tot een verzameling van inrichtingen. Het gaat dus om inrichtingen die niet zijn gelegen op een gezoneerd industrieterrein en die ook niet deel uitmaken van de horeca-inrichtingen, detailhandel en ambachtsbedrijven die gelegen zijn binnen een daarvoor geldend concentratiegebied. Alle inrichtingen die de betrokken geluidsbelasting mogen teweegbrengen, moeten op de geluidsbelastingkaart worden aangegeven. Hieronder vallen ook – voor zover zij de betrokken geluidsbelasting mogen teweegbrengen – de inrichtingen waarop de IPPC-richtlijn betrekking heeft.

Het betreft zowel vergunningplichtige inrichtingen als inrichtingen die vallen onder algemene regels krachtens de Wet milieubeheer.

Opgemerkt wordt dat niet de daadwerkelijke geluidsbelasting wordt aangegeven, maar de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, ook wel aangeduid als de 'vergunde situatie'.

Individuele inrichtingen behoeven alleen op de geluidsbelastingkaart te worden aangegeven als zij een bepaalde geluidsbelasting in L_{den} en L_{night} mogen voortbrengen. Omdat de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in de vergunning of in de algemene regels wordt aangegeven in een dosismaat die afwijkt van L_{den} en L_{night} , wordt in artikel 20 gesproken van een geluidsbelasting 'die overeenkomt met' de desbetreffende geluidsbelasting in L_{den} en L_{night} . In de reken- en meetvoorschriften zal een eenvoudige conversiemethode worden opgenomen.

Tweede lid

Voor de individuele inrichtingen wordt niet altijd een contour bepaald. Wel zijn er (meet)punten buiten de inrichting waar de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de inrichting wordt bepaald. Deze punten moeten op de geluidsbelastingkaart worden weergegeven. Is wel een contour bepaald, dan mag deze worden aangegeven.

Artikel 21

Bij het bepalen van het aantal bewoners van woningen dat een bepaalde geluidsbelasting ondervindt, mag worden uitgegaan van een forfaitair aantal bewoners per woning. Dit aantal kan bij ministeriële regeling worden vastgelegd.

Artikel 22

Dit artikel is opgenomen ten behoeve van een eenvoudige implementatie van nadere (detail)voorschriften van de Europese Commissie.

Bij ministeriële regeling kunnen ten aanzien van de legenda bij geografische kaarten verdere regels



worden gegeven. Met deze regels kan de vergelijkbaarheid van de geluidsbelastingkaarten worden bevorderd.

Artikel 23

Voor het opstellen van een geluidsbelastingkaart zal het betrokken bestuursorgaan doorgaans inlichtingen en gegevens nodig hebben van andere bestuursorganen. Zo zullen burgemeester en wethouders voor het uitvoeren van geluidberekeningen behoefte hebben aan brongerelateerde gegevens, zoals het aantal verkeersbewegingen. Gedeputeerde staten en de Minister van Infrastructuur en Milieu zullen behoefte hebben aan gegevens omtrent de bebouwing in de omgeving van de geluidsbron. Artikel 11.7 van de Wet milieubeheer voorziet in een plicht om de benodigde gegevens op verzoek aan elkaar te verstrekken.

Het bestuursorgaan dat om de inlichtingen en gegevens verzoekt, zal het verzoek op een zodanig tijdstip moeten doen dat na het verstrijken van de termijn voor het voldoen aan dat verzoek nog voldoende tijd resteert om de geluidsbelastingkaart tijdig vast te stellen.

Het is nodig om een duidelijke en niet te lange termijn te stellen voor het voldoen aan een dergelijk verzoek, omdat strakke termijnen gelden voor het verstrekken van gegevens aan de Europese Commissie op basis van de vastgestelde geluidsbelastingkaarten. In artikel 23 wordt de termijn gesteld op drie maanden. Die termijn kan echter niet altijd worden nagekomen. Gegevens die betrekking hebben op het verstreken kalenderjaar, zullen immers pas in de loop van het daarop volgende kalenderjaar beschikbaar komen. Het verzoek om die gegevens kan al zijn gedaan voordat die gegevens beschikbaar zijn. Daarvoor is in het eerste lid van artikel 23 een aparte voorziening opgenomen: zij moeten worden verstrekt zodra zij beschikbaar zijn.

In bepaalde gevallen zijn gegevens uit het verstreken kalenderjaar niet tijdig beschikbaar om de kaart tijdig te kunnen vaststellen. In dat geval kan worden gewerkt met de meest recente gegevens die beschikbaar zijn (doorgaans de gegevens die betrekking hebben op het jaar vóór het verstreken kalenderjaar), met een extrapolatie naar het kalenderjaar dat fungeert als peiljaar voor de kaart. Ingevolge de richtlijn omgevingslawaaï mogen de gegevens echter niet ouder zijn dan drie jaar.

In artikel 11.7 van de Wet milieubeheer wordt aan de betrokken bestuursorganen de verplichting opgelegd tot het verstrekken van 'alle inlichtingen en gegevens waarover zij kunnen beschikken, voor zover die voor het opstellen van die kaart noodzakelijk zijn'. Daaronder vallen zowel inlichtingen en gegevens waarover de betrokken autoriteit feitelijk reeds beschikt als inlichtingen en gegevens waarover hij met een redelijke inspanning de beschikking kan krijgen. Ter voorkoming van onduidelijkheid zal bij ministeriële regeling worden bepaald welke inlichtingen en gegevens het in elk geval betreft.

Artikel 24

Artikel 24, eerste lid, bevat een aantal algemene elementen die ingevolge de richtlijn omgevingslawaaï in een actieplan moeten worden opgenomen.

Onderdeel c

De beschrijving van het wettelijk kader met betrekking tot geluidsbelasting kan gestalte krijgen door een weergave van de relevante bepalingen uit de Wet milieubeheer en de daarop berustende regels.

Onderdeel d

De samenvatting van de in de geluidsbelastingkaarten vervatte gegevens omvat in elk geval het aantal gehinderde, ernstig gehinderde of in de slaap gestoorde bewoners van woningen. In veel gevallen zal daarmee kunnen worden volstaan.

Onderdelen e en f

De intentie van de richtlijn omgevingslawaaï is dat het actieplan een belangrijke rol speelt in de communicatie met de burger. De inspraak is geregeld in artikel 11.14 van de wet. Daarin wordt afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard, met inspraak voor eenieder.

Artikel 3:15 van de Algemene wet bestuursrecht laat het betrokken bestuursorgaan een zekere ruimte. Uit het eerste lid van dat artikel volgt dat de betrokkenen hun zienswijze over het ontwerp naar keuze mondeling of schriftelijk naar voren kunnen brengen. Onderdeel e van artikel 24 bepaalt dat in het actieplan wordt beschreven hoe de inspraak is georganiseerd. Onderdeel f schrijft een inhoudelijke



reactie op de naar voren gebrachte zienswijzen voor.

Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht schrijft wel de terinzagelegging van het ontwerp-actieplan voor, maar niet de plaats van terinzagelegging. Het ligt in de rede dat dit op voldoende ruime schaal zal gebeuren. Daarbij valt bijvoorbeeld ook te denken aan het terinzageleggen van een ontwerp-actieplan voor een belangrijke weg of belangrijke spoorweg in de gemeenten waar de belangrijke weg of belangrijke spoorweg doorheen loopt.

Opgemerkt wordt dat de diverse bestuursorganen ook elkaar zullen betrekken bij het voorbereiden van een actieplan.

Onderdeel g

Er is geen verplichting om het actieplan bij belangrijke ontwikkelingen tussentijds te wijzigen. In plaats daarvan moet bij de vaststelling van het actieplan goed vooruit worden gekeken.

Onderdeel h

Onderdeel h heeft het oog op alle reeds uitgevoerde bron- en overdrachtsmaatregelen, dus niet alleen op maatregelen voor prioritaire problemen.

Onderdelen i en j

Het begrip 'beoordeling' in onderdeel i stamt uit de richtlijn omgevingslawaaai. In de Engelse versie van de richtlijn wordt de term 'evaluation' gebruikt. Het gaat dus om een oordeel over het aantal betrokken bewoners. Onderdeel j sluit daar op aan door ook een schatting te vergen van de ontwikkeling van het aantal van deze bewoners. Voor deze schatting kan gebruik worden gemaakt van 'verschilkaarten', waarin de bestaande toestand wordt vergeleken met opties voor toekomstige situaties.

De schatting van het aantal bewoners van woningen dat door geluid wordt gehinderd of ernstig gehinderd of van wie de slaap wordt verstoord door geluid, wordt bepaald door middel van een dosis-effect relatie. Deze was opgenomen in bijlage II bij de Regeling omgevingslawaaai en zal worden opgenomen in de Regeling geluid milieubeheer.

Onderdeel k

Bij de financiële informatie kan worden gedacht aan begrotingen, kosteneffectiviteitsanalyses en kosten-/batenanalyses. De clausule 'voor zover beschikbaar' is ontleend aan de richtlijn omgevingslawaaai.

Onderdeel l

In het actieplan moet ook worden teruggeblikt op het vorige plan. Het gaat zowel om het verloop van de uitvoering van dat plan als om de bereikte resultaten.

Tweede lid

Het actieplan moet ook een beknopte samenvatting bevatten. Deze bepaling is vooral van belang omdat een samenvatting van het actieplan aan de Europese Commissie dient te worden gezonden.

Derde lid

In een actieplan voor een gemeente moet een beeld worden gegeven van de geluidsbronnen waarom het gaat.

Ingevolge artikel 11.14 van de wet kan de gemeenteraad wensen en zienswijzen ten aanzien van het ontwerp van het actieplan ter kennis van burgemeester en wethouders brengen. Daarop moeten burgemeester en wethouders inhoudelijk reageren.

Artikel 25

Ingevolge de richtlijn omgevingslawaaai moet in een actieplan een langetermijnstrategie zijn opgenomen. Mede daarom is in het eerste lid van artikel 25 een doorkijk tot en met het volgende actieplan voorgescreven.

Het beleid ter bescherming van stille gebieden wordt in de aanhef van het tweede lid expliciet



genoemd. De woorden 'in elk geval' geven aan dat het geen uitputtende regeling geeft van wat in het beleidsgedeelte van het actieplan kan worden opgenomen.

In het tweede lid is aangegeven dat in het beleid aandacht moet worden besteed aan situaties waarin de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen, wordt overschreden. Afhankelijk van de situatie gaat het om de voorkeursgrenswaarde of de vastgestelde hogere waarde. Afzonderlijk moet aandacht worden besteed aan de situaties waarin tevens de maximale grenswaarde wordt overschreden. Aan het tweede lid ligt de gedachte ten grondslag dat de prioriteit in het beleid hoger zal liggen naarmate de geluidsbelasting hoger ligt. Opgemerkt wordt dat het gaat om het beleid ter zake, en dus niet om beschouwingen op het niveau van individuele woningen.

Artikel 26

Ingevolge de richtlijn omgevingslawaai moeten de maatregelen in een actieplan in het bijzonder zijn gericht op 'prioritaire problemen'. De richtlijn duidt echter niet exact aan wat met deze term wordt bedoeld. Wel geeft de richtlijn aan dat deze problemen door de lidstaten worden bepaald op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere door de lidstaten gekozen criteria.

Artikel 26 heeft betrekking op 'prioritaire problemen'. Een probleem is prioritair als een in het actieplan aangegeven 'plandrempel' wordt overschreden. In het eerste lid wordt aangegeven wat moet worden verstaan onder een 'plandrempel'. Het bestuursorgaan dat het actieplan vaststelt, bepaalt zelf wat de plandrempel is. De plandrempel kan verschillen voor verschillende situaties (tweede lid). Zo kan een andere plandrempel worden vastgesteld voor saneringssituaties en nieuwe situaties of voor verschillende categorieën van geluidsbronnen.

Het ligt in de rede dat lopende en nog niet aangepakte saneringssituaties in de zin van de Wet geluidhinder in elk geval als 'prioritair probleem' zullen worden aangemerkt. Daarnaast zal het gaan om andere gevallen waarin de geluidsbelasting een bepaalde waarde te boven dreigt te gaan of gaat.

Alle prioritaire problemen moeten in het actieplan worden benoemd, maar dit voorschrift impliceert niet de verplichting tot het (in de planperiode) daadwerkelijk nemen van maatregelen ten aanzien van een prioritair probleem. Een dergelijke verplichting kan wel uit anderen hoofde bestaan (bijvoorbeeld de saneringsbepalingen van de Wet geluidhinder). Ten aanzien van een prioritair probleem kan dus ook aangegeven worden dat geen maatregelen zijn voorgenomen. Dat zal uiteraard wel moeten worden gemotiveerd.

Noch in artikel 11.11 en 11.12 van de Wet milieubeheer noch in artikel 26 van dit besluit wordt aangegeven welke typen van maatregelen in het actieplan kunnen of moeten worden opgenomen. Het actieplan heeft een ruime strekking, en kan dus uiteenlopende maatregelen bevatten. Ook in de richtlijn omgevingslawaai wordt een breed scala aan mogelijke maatregelen genoemd, waaronder verkeersplanning en ruimtelijke ordening. Het gaat in principe om maatregelen die vallen binnen de grenzen van de bevoegdheid van het desbetreffende bestuursorgaan. In beschrijvende zin kunnen ook maatregelen van andere bestuursorganen worden aangegeven. Soms zal dat noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld als maatregelen van diverse bestuursorganen met elkaar samenhangen.

Artikel 27

Artikel 27 biedt de mogelijkheid om bij ministeriële regeling dosis-effectrelaties te regelen. Deze worden door de Europese Commissie op grond van bijlage V, onderdeel 4, van de richtlijn vastgesteld en worden door de lidstaten integraal overgenomen.

Artikel 28

Voor dit artikel geldt hetzelfde als voor artikel 22.

Artikel 29

Met dit artikel wordt geregeld welke gegevens ten minste worden opgenomen in het jaarlijkse verslag dat de beheerder op grond van artikel 11.22 van de Wet milieubeheer moet opstellen.

De kern van het verslag is de vaststelling of het geluidproductieplafond wordt nageleefd door te laten zien of er een verschil bestaat tussen het geluidproductieplafond en de berekende jaargemiddelde geluidproductie in het voorgaande kalenderjaar, uitgaande van de werkelijke situatie. Daarbij tellen alle aanwezige bronmaatregelen mee. Overdrachtsmaatregelen tellen enkel mee voor zover ze in het register zijn opgenomen. De referentiepunten waarvoor een vrijstelling geldt van de verplichtingen om de geluidproductieplafonds na te leven, zijn in onderdeel a uitgezonderd.



Op grond van onderdeel b neemt de beheerder in het verslag de spoorwegen op waarvoor een vrijstelling geldt. De beheerder kan daartoe de geografische omschrijving van het baanvak gebruiken, die de minister heeft opgenomen in de mededeling van de vrijstelling in de Staatscourant.

De beheerder moet voor de referentiepunten waarvoor een vrijstelling geldt, de berekende geluidproductie aangeven (onderdeel c). In het geval de geluidproductie namelijk meer is dan 60 dB, geldt de vrijstelling niet langer voor het betreffende referentiepunt.

Ook de locaties waar een ontheffing of overschrijdingsbesluit geldt, worden vermeld in het verslag (onderdelen d tot en met f), omdat ook die verband houden met de naleving. Het is daarom van belang dat zowel omwonenden als het bevoegd gezag daar goed zicht op hebben.

In het verslag hoeft in beginsel geen vooruitblik te staan. Een uitzondering doet zich voor met betrekking tot de geluidproductieplafonds die van rechtswege tot stand zijn gekomen en waar het geluidproductieplafond is bepaald op de heersende waarde plus 1,5 dB. Met het oog op transparantie voor de Minister van Infrastructuur en Milieu en de burger bevat het verslag een overzicht van de locaties waar de geluidproductie minder dan 0,5 dB onder een dergelijk geluidproductieplafond bedraagt. Dit zijn de locaties waarvoor de beheerder moet overwegen om geluidbeperkende maatregelen te nemen ter naleving van het geluidproductieplafond. Dat betekent niet dat onmiddellijk maatregelen moeten worden genomen of voorbereid; hoe lang het nog duurt voordat het geluidproductieplafond volledig benut is, hangt immers af van de groei van het verkeer ter plaatse. De groei is onder meer afhankelijk van het beschikbaar komen of juist verdwijnen van alternatieve routes voor het verkeer. Bij de verkeersprognose voor spoor kunnen fluctuaties in de markt voor vervoer over spoor ook een rol spelen. De beheerder maakt op basis van de verkeersprognose een inschatting in welk jaar het geluidproductieplafond volledig benut zal zijn. Als de volledige benutting binnen 5 jaar zal optreden, geeft de beheerder uiterlijk in het verslag over het volgende kalenderjaar voor de verschillende locaties aan op welke wijze hij voornemens is te voorkomen dat de geluidproductieplafonds op de betreffende referentiepunten worden overschreden. Op deze wijze heeft de beheerder de nodige tijd om te bepalen welke maatregelen aangewezen en uitvoerbaar zijn. Uit een later verslag kan blijken dat de groei van het verkeer zich niet ontwikkelt zoals was voorzien. In dat geval kan er aanleiding zijn om de inschatting over de benutting van het geluidproductieplafond aan te passen en ook om voorgenomen maatregelen te herzien.

Ten slotte zal in het verslag een analyse worden opgenomen van de ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan ten aanzien van de wegen en spoorwegen die op de geluidplafondkaart staan en de effecten hiervan op de geluidproductie. Ontwikkelingen met effect op de geluidproductie zijn wijzigingen in de gegevens die als brongegevens geregistreerd staan. Het gaat hierbij om een analyse op geaggregeerd, regionaal en landelijk niveau. Het is niet de bedoeling om in het verslag voor iedere weg en spoorweg alle gegevens op te nemen die afwijken van de brongegevens in het register.

Het verslag en de reactie daarop van de Minister worden voor een ieder elektronisch beschikbaar gesteld. Bovendien wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over het verslag.

Artikel 30

Op grond van artikel 4:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is de aanvrager van een beschikking gehouden bij zijn aanvraag bepaalde gegevens aan het bevoegd gezag te verschaffen. Het gaat daarbij onder meer om gegevens die voor de beslissing op de aanvraag nodig zijn: enerzijds de gegevens die naar het oordeel van de aanvrager nodig zijn om de aanvraag te onderbouwen en anderzijds de gegevens die het bevoegd gezag nodig heeft om een goede belangenafweging te kunnen maken. Met betrekking tot het verzoek van de beheerder om ontheffing te verlenen van de verplichting tot naleving van de geluidproductieplafonds zijn de redenen van het verzoek, ofwel de bijzondere omstandigheden in verband waarmee de ontheffing wordt gevraagd, aan te merken als gegevens die nodig zijn voor de beslissing op het verzoek.

In aanvulling op de algemene regeling in artikel 4:2 Awb is in artikel 30 bepaald welke overigens gegevens ten minste zijn opgenomen in een verzoek tot tijdelijke ontheffing van de naleving van een geluidproductieplafond. Het zal per situatie verschillen welke gegevens daarbij van belang zijn. Het verzoek bevat in ieder geval onder meer een indicatie van de verwachte mate van overschrijding, waaraan op grond van de Wet milieubeheer geen maximum is verbonden. Het verzoek bevat tevens de kalenderjaren waarvoor een ontheffing wordt verzocht, aangezien een ontheffing wordt verleend voor hele kalenderjaren.

Indien de verstrekte gegevens en bescheiden onvoldoende zijn voor de beoordeling van de aanvraag of voor de voorbereiding van de beschikking, kan de Minister van Infrastructuur en Milieu op grond van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht om aanvullende informatie vragen. Hierbij kan



onder meer gedacht worden aan gegevens waaruit de Minister af zou kunnen leiden of door het verlenen van de verzochte ontheffing de binnenwaarde voor het betrokken geluidgevoelig object met meer dan 5 dB wordt overschreden, zoals bedoeld in artikel 11.24 van de Wet milieubeheer.

Artikel 31

In het eerste lid van dit artikel komt tot uitdrukking dat de financiële doelmatigheid van een maatregel wordt beoordeeld in relatie tot een cluster.

In het tweede lid is een aanvullend criterium voor de financiële doelmatigheid opgenomen voor de situatie dat met het aantal beschikbare reductiepunten bijna iedere denkbare maatregel gerealiseerd kan worden. Die situatie kan er namelijk toe leiden dat het inzetten van maatregelpunten voor een maatregel vanaf een bepaald niveau, praktisch geen of slechts een zeer beperkte extra verhoging van de geluidreductie oplevert, maar nog wel mogelijk zou zijn binnen de beschikbare reductiepunten. Dit zou in de praktijk geen doelmatige besteding van financiële middelen zijn. Daarom bepaalt het tweede lid dat de maatregel die de maximale geluidreductie voor het cluster kan realiseren en die op grond van de hoofdregel financieel nog doelmatig is, wordt vergeleken met een maatregel die op grond van het akoestisch onderzoek een gelijke of nagenoeg gelijke geluidreductie kan realiseren met de inzet van minder maatregelpunten. Beoordeeld wordt of, in vergelijking met de alternatieve maatregel, de extra maatregelpunten van de maximale maatregel in redelijke verhouding staan tot de extra geluidreductie die met deze maatregel kan worden behaald. Als er geen sprake is van een redelijke verhouding, dan is de maximale maatregel niet financieel doelmatig. In dat geval kan worden volstaan met de alternatieve maatregel. Deze vormt dan het maximale, financieel doelmatige maatregelenpakket. Per geval zal beoordeeld worden wat een nagenoeg gelijke geluidreductie is. Uit onderzoek blijkt dat het daarbij doorgaans dient te gaan om een alternatieve maatregel die een geluidreductie moet realiseren van ten minste 95% van de geluidreductie van de maximale maatregel.

Op grond van het derde lid is een nieuwe overgangsmaatregel niet doelmatig als daar een bestaande maatregel voor moet worden gesloopt die niet ouder dan tien jaar is en die een geluidreductie realiseert die vrijwel gelijk is aan die van de nieuwe maatregel. Indien de bestaande maatregel minder dan 90% van de geluidreductie van de nieuwe maatregel oplevert, kan niet eenvoudig worden gemotiveerd dat er sprake is van een geluidreductie die vrijwel gelijk is aan de nieuwe maatregel. Is de bestaande maatregel ophoogbaar, dan zal hiervoor gekozen worden en is afbreken niet aan de orde en daarmee toepassing van dit aanvullend criterium ook niet. Dat geldt ook wanneer de bestaande maatregel als gevolg van de uitvoering van het project al vervangen moet worden. Dit aanvullende criterium zal vooral een rol kunnen spelen bij het vervangen van schermen. Met dit aanvullende criterium wordt voorkomen dat een recent aangelegde overdrachtsmaatregel zou moeten worden gesloopt om deze te vervangen door een nieuwe maatregel die maar nauwelijks hoger is en navenant weinig extra effect sorteert, bijvoorbeeld het vervangen van een relatief nieuw scherm van zes meter hoog door een scherm van zeven meter hoog. Het aanvullende criterium geldt niet voor bronmaatregelen. Deze worden relatief vaker vervangen of zijn eenvoudiger zonder uitgebreide sloopkosten uit te breiden, waardoor het risico op kapitaalsvernietiging hier minder aanwezig is.

In het vierde lid van artikel 31 is aangegeven dat het aantal maatregelpunten van een geluidbeperkende maatregel bij ministeriële regeling wordt bepaald. Aangezien de geluidbeperkende maatregelen bij ministeriële regeling worden aangewezen, is het gewenst dat de maatregelpunten op hetzelfde niveau worden bepaald.

Op grond van het vijfde lid kunnen bij ministeriële regeling geluidbeperkende maatregelen worden aangewezen waarvoor de financiële doelmatigheid niet wordt bepaald door toepassing van de algemene systematiek van het doelmatigheidscriterium. Dit is een voorziening voor de maatregelen waarvoor het niet mogelijk is om maatregelpunten per eenheid te bepalen. Het gaat bijvoorbeeld om de maatregel aanpassing en vervanging van spoorbruggen. De werkelijke kosten in het verleden zijn zo uiteenlopend geweest, dat het gemiddelde daarvan geen passende maatstaf zou zijn. Voor de aangewezen maatregelen wordt de doelmatigheid bepaald door de werkelijke kosten van aanleg en onderhoud enerzijds af te wegen tegen de geluidreductie en anderzijds tegen het aantal geluidsoverlastige objecten in het cluster. Bij vervanging van een bestaande maatregel zal ook de restwaarde of reeds afgeschreven waarde in de afweging betrokken worden.

Artikel 32

De waarden voor de toekomstige geluidsbelasting opgenomen in tabel 1 van bijlage 1 zijn aangepast aan de voorkeurswaarden vanwege een weg en een spoorweg in de Wet milieubeheer. In de betreffende tabel in de Regeling doelmatigheid was aangesloten bij de waarden van de Wet geluidhinder. Het derde lid bepaalt op welke wijze andere geluidsoverlastige objecten dan woningen worden omgerekend naar woningen voor het bepalen van het aantal reductiepunten.



Artikel 33

In het eerste lid komt de voorkeur voor bronmaatregelen boven overdrachtsmaatregelen tot uitdrukking. Er zal eerst onderzocht moeten worden of de toepassing van bronmaatregelen volgens het doelmatigheidscriterium financieel mogelijk is. Dit sluit aan bij een algemeen uitgangspunt in het milieubeleid dat bronmaatregelen de voorkeur hebben boven overdrachtsmaatregelen en dat overdrachtsmaatregelen de voorkeur hebben boven maatregelen bij ontvanger. Nadat mogelijke bronmaatregelen in overweging zijn genomen worden de andere geluidbeperkende maatregelen, al dan niet in combinatie met bronmaatregelen, met de meeste geluidreductie in overweging worden genomen.

Artikel 34

De geluidreductie die is te behalen door een maatregel, bepaalt de volgorde waarin de toepassing van overdrachtsmaatregelen in overweging worden genomen. Op grond van het tweede lid wordt het deel van de geluidreductie van een maatregel dat leidt tot een geluidsbelasting onder de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, bedoeld in tabel 2 van bijlage 1, buiten beschouwing gelaten. Van de financieel doelmatige geluidbeperkende maatregelen die dezelfde geluidreductie kunnen opleveren, zal de maatregel worden toegepast die het minst aantal maatregelpunten kost.

De waarden in tabel 2 van bijlage 1 zijn de voorkeurswaarden, de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds en de streefwaarden bij sanering. In het geval van vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond wordt als ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting aangemerkt de hoogste van twee waarden: de voorkeurswaarde of de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds.

Dit is gedaan om rekening te houden met de situatie dat geluidproductieplafonds worden vastgesteld langs een nieuw aan te leggen weg of spoorweg in de buurt van een geluidsgevoelig object dat vanwege een bestaande weg of spoorweg al een geluidsbelasting ondervindt die hoger is dan de voorkeurswaarde. Bij het bepalen van de geluidsbelasting op een geluidsgevoelig object worden namelijk – evenals bij het bepalen van de geluidproductie op een referentiepunt – alle rijkswegen of hoofdspoorwegen van dezelfde beheerder meegenomen, die invloed hebben op dat object. Er wordt uitgegaan van de gecumuleerde geluidsbelasting vanwege deze wegen of spoorwegen op het geluidsgevoelig object. Als een woning bijvoorbeeld al een geluidsbelasting ondervindt van 54 dB vanwege bestaande weg X en de geluidsbelasting vanwege een nieuwe weg Y toeneemt tot 56 dB, is het wenselijk dat de geluidbeperkende maatregelen bij de nieuwe geluidproductieplafonds de geluidsbelasting terugbrengen tot 54 dB. Uit het systeem van de wet volgt dat het niet nodig is om de geluidsbelasting in dit geval terug te brengen tot de voorkeurswaarde van 50 dB. Bij de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer zijn de bestaande geluidsbelastingen vanwege de bestaande wegen en spoorwegen immers geaccepteerd, ook al liggen die boven de voorkeurswaarde. Het is in dit geval voldoende dat de nieuwe geluidproductieplafonds niet tot een toename van de geluidsbelasting leiden. Dit wordt bereikt door in tabel 2 van bijlage 1 in geval van vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond de hoogste van de twee genoemde waarden te hanteren als ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Het effect van een maatregel die de geluidsbelasting in het voorbeeld terug zou brengen van 54 tot 50 dB, wordt dan niet aangemerkt als geluidreductie.

In de betreffende tabel in de Regeling doelmatigheid waren de waarden op grond van de Wet geluidhinder opgenomen.

Artikel 35

Op grond van artikel 4:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is de aanvrager van een beschikking gehouden bij zijn aanvraag bepaalde gegevens aan het bevoegd gezag te verschaffen. Met betrekking tot het verzoek van de beheerder een geluidproductieplafond vast te stellen dan wel te wijziging zijn de redenen van het verzoek aan te merken als gegevens die nodig zijn voor de beslissing op het verzoek.

In aanvulling op de algemene regeling in de Awb is in dit artikel aangegeven welke overige gegevens en bescheiden ten minste bij het verzoek tot vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond zullen moeten worden gevoegd om een volledige beoordeling van het verzoek mogelijk te maken. De in dit artikel genoemde bescheiden zullen inzicht moeten geven in de financiële doelmatigheid van de te treffen geluidbeperkende maatregelen, de technische en de juridische uitvoerbaarheid en de resultaten van het akoestische onderzoek. Een verzoek tot wijziging kan op grond van artikel 11.31 van de Wet milieubeheer worden gedaan door de beheerder of door burgemeester en wethouders.

Een van de gegevens bij het verzoek is de te verwachten geluidproductie op het referentiepunt over tien jaar. Artikel 11.28 van de Wet milieubeheer bepaalt immers dat het geluidproductieplafond niet



verhoogd kan worden in het geval het geldende geluidproductieplafond niet binnen een periode van tien jaar volledig zou worden benut. Tevens kan het geluidproductieplafond niet verlaagd worden, indien het gewijzigde geluidproductieplafond binnen tien jaar na verlaging volledig zou zijn benut.

Bij vaststelling of wijziging van een geluidproductieplafond besluit de minister welke maatregelen worden getroffen. Artikel 35 gaat er van uit dat de beheerder bij het verzoek de maatregelen vermeldt die naar zijn oordeel getroffen moeten worden om de vaststelling of wijziging van het geluidproductieplafond mogelijk te maken. Op grond van onderdeel f van artikel 35, eerste lid, vermeldt de beheerder de geluidbeperkende maatregelen die naar zijn oordeel financieel doelmatig zijn en in overeenstemming zijn met artikel 11.29, eerste lid, onderdeel b, van de Wet milieubeheer. Op grond van onderdeel f van artikel 35 vermeldt de beheerder andere maatregelen die hij wenst te treffen. Dat kunnen geluidbeperkende maatregelen zijn, die naar zijn oordeel niet financieel doelmatig zijn, en andere maatregelen dan geluidbeperkende maatregelen.

Ten aanzien van onderdeel g, de brongegevens, wordt opgemerkt dat in geval van een verzoek tot wijziging van een geluidproductieplafond de actuele brongegevens worden overgelegd. Het gaat derhalve om gegevens die bedoeld zijn als brongegevens voor het te wijzigen geluidproductieplafond en die afwijken van de brongegevens die gebruikt zijn bij de eerste vaststelling of bij de laatste wijziging van het geluidproductieplafond. Bij het wijzigen van het geluidproductieplafond wordt immers rekening gehouden met de meest actuele brongegevens.

Het tweede lid van artikel 35 ziet op de situatie dat de beheerder een verzoek tot verlaging van een geluidproductieplafond doet in verband met te treffen saneringsmaatregelen. In dat geval is het niet nodig om in het verzoek de te verwachten geluidproductie over tien jaar op te nemen. Het verzoek tot verlaging vloeit immers voort uit artikel 11.63 van de Wet milieubeheer. Tevens is het niet nodig om de te treffen maatregelen en de resultaten van het akoestisch onderzoek op te nemen, aangezien deze al zijn opgenomen in het saneringsplan.

Het derde lid van artikel 35 ziet op de situatie dat een gemeente verzoekt om verlaging van het geluidproductieplafond. Aangezien het verzoek niet is gekoppeld aan nieuwe maatregelen die naar het oordeel van de beheerder getroffen moeten of kunnen worden, is het in dit geval niet nodig om deze maatregelen te vermelden. Nu het om een verlaging gaat, is ook geen verklaring van de beheerder nodig in hoeverre de weg voldoet aan de akoestische kwaliteit.

Onderdelen e, f en i van het eerste lid zijn daarom niet van toepassing. Het vierde lid van artikel 35 geeft een aanvulling op het derde lid voor het geval burgemeester en wethouders het verzoek doen in verband met een geluidbeperkende maatregel die de gemeente wil treffen. Als de gevraagde verlaging overeenkomt met het geluideffect van de maatregel op het referentiepunt, is er in beginsel geen reden om het verzoek af te wijzen, tenzij het verlaagde geluidproductieplafond binnen tien jaar volledig zou zijn benut. Deze toets wordt gedaan door de beheerder. Hij neemt dit mee bij het akoestisch onderzoek voor burgemeester en wethouders. Het is niet nodig dat daarbij de geluidproductie op de referentiepunten over tien jaar exact wordt berekend. Onderdeel d van het eerste lid is dan ook niet van toepassing. De uitkomst van de toets zal worden neergelegd in de weergave van de zienswijze van de beheerder, die burgemeester en wethouders bij het verzoek voegen. In de weergave worden onder meer ook de afspraken tussen de gemeente en de beheerder inzake het beheer en onderhoud van de gekozen voorziening opgenomen. Uit de toets kan blijken dat de verlaging niet kan plaatsvinden, omdat de geluidproductie naar verwachting gaat stijgen. In dat geval kunnen beheerder en gemeente in overleg treden om maatregelen te combineren teneinde verlaging van het geluidproductieplafond toch mogelijk te maken, zonder overschrijding van het geluidproductieplafond. Een aangepast verzoek om verlaging kan dan alsnog worden ingediend.

Artikel 36

Dit artikel ziet op de situatie dat het verzoek tot wijziging van een geluidproductieplafond mede betrekking heeft op een gedeelte van een weg of spoorweg waar ook een saneringsverplichting geldt. In dat geval worden de plafondwijziging en de sanering op grond van artikel 11.42 van de Wet milieubeheer gezamenlijk uitgevoerd. Er hoeft geen aparte procedure voor de vaststelling van een saneringsplan te worden doorlopen. Het vaststellen van het saneringsplan voor het betreffende deel van de weg of spoorweg wordt meegenomen in de procedure tot plafondwijziging. Op grond van artikel 36 zal de beheerder ten behoeve van de sanering aanvullende gegevens moeten overleggen naast de gegevens op grond van artikel 35.

Artikel 37

Voor het aanbrengen van geluidwerende maatregelen aan de gevel van een geluidsgevoelig object ingevolge de artikelen 11.24, derde lid, onderdeel b, 11.38, eerste lid, en 11.47, tweede lid, van de Wet



milieubeheer, wordt toestemming gevraagd aan de eigenaar of een andere rechthebbende van het geluidsgevoelige object.

Voor de te volgen procedure, indien de beheerder voornemens is geluidwerende maatregelen te treffen, wordt in dit artikel de procedure uit hoofdstuk 6 van het Besluit geluidhinder van overeenkomstige toepassing verklaard. In dat hoofdstuk is een procedure opgenomen die moet worden gevolgd, waarbij de rechthebbende de kans krijgt om zijn medewerking te geven en waarin het ook eenduidig komt vast te staan als hij zijn medewerking heeft onthouden. Indien de rechthebbende geen toestemming geeft voor het aanbrengen van geluidwerende maatregelen of niet meewerkt, wordt door de Minister van Infrastructuur en Milieu aan de rechthebbende meegedeeld dat de geluidwerende maatregelen niet worden aangebracht. Voor een toelichting bij de te volgen procedure wordt verder verwezen naar de toelichting bij hoofdstuk 6 van het Besluit geluidhinder (Stb. 2006, 532).

Ingevolge artikel 11.38 van de Wet milieubeheer is de beheerder verantwoordelijk voor de eventueel te nemen maatregelen bij overschrijding van de binnenwaarden. Derhalve is in dit artikel bepaald dat in de artikelen 6.2, 6.5, 6.8 en 6.10 van het Besluit geluidhinder in plaats van 'het bevoegd gezag' gelezen moet worden 'de beheerder'. Er is bepaald dat de minister uitvoering geeft aan de artikelen 6.4, tweede en derde lid, 6.6, 6.8, vierde lid, en 6.9, tweede en derde lid. Uit de toelichting bij het Besluit geluidhinder blijkt namelijk dat er in deze gevallen sprake is of kan zijn van een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht.

Artikel 38

Dit artikel geeft uitvoering aan de mogelijkheid van artikel 11.45, tweede en vierde lid, van de Wet milieubeheer om af te wijken van de hoofdregel voor het bepalen van de toegestane geluidproductie op een referentiepunt langs een weg of spoorweg (heersende waarde plus 1,5 dB).

Het eerste lid van artikel 38 regelt een afwijkende wijze van totstandkoming van geluidproductieplafonds bij invoering voor de weg- en baanvakken opgenomen in bijlage 2 bij dit besluit. De geluidproductieplafonds voor deze weg- en baanvakken worden berekend met het in acht nemen van de brongegevens afkomstig uit het betreffende besluit.

Het gaat daarbij in de eerste plaats om wegen en spoorwegen die op het moment van het opstellen van het onderhavige besluit geprojecteerd zijn. In de tweede plaats gaat het om gevallen waarvoor een tracébesluit is vastgesteld, waarvan de uitwerking nog niet gereed is op het moment van het opstellen van het onderhavige besluit. Het geluidproductieplafond wordt in dat geval gebaseerd op de gegevens die zijn gehanteerd in het akoestisch onderzoek ten behoeve van het tracébesluit. In de derde plaats gaat het om projecten die worden gerealiseerd met behulp van de Spoedwet wegverbreding. Voor de hoogte van het geluidproductieplafond kan in dat geval aansluiting worden gezocht bij het wegaanpassingsbesluit. In de laatste plaats gaat het om wegen en spoorwegen waarvoor ingevolge de Wet geluidhinder een saneringsprogramma is vastgesteld dat voorziet in het treffen van maatregelen ter beperking van de geluidsoverdracht en dat nog niet is uitgevoerd. In dat geval wordt het geluidproductieplafond bepaald op basis van de situatie waarin die maatregelen zijn getroffen.

Tabel 2 van bijlage 2 bevat de restcategorie besluiten die aan dezelfde kenmerken voldoen als hierboven beschreven en die naar verwachting zullen worden vastgesteld vóór inwerkingtreding van dit besluit, maar waarvan, op het moment dat deze algemene maatregel van bestuur is vastgesteld, nog niet 100% zeker is of en wanneer het definitieve besluit kan worden vastgesteld. Alleen indien het definitieve besluit voor inwerkingtreding van dit besluit wordt vastgesteld, geldt het regime van artikel 38, eerste lid. Dit volgt uit de laatste zinsnede van dat lid: mits dat is vastgesteld vóór het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit. Wordt het definitieve besluit niet voor inwerkingtreding van dit besluit vastgesteld, dan valt het besluit onder het reguliere overgangsrecht van artikel XI van de Invoeringswet geluidproductieplafonds. Het besluit valt dan ook niet onder de werking van artikel 38. De lopende procedure wordt afgemaakt op basis van de huidige Wet geluidhinder; vervolgens vindt met inachtneming van de gegevens uit het besluit een omzetting plaats naar een geluidproductieplafond, conform artikel XI.

Hetzelfde geldt overigens indien een besluit uit bijlage 2 nog niet onherroepelijk is bij inwerkingtreding, en wordt vernietigd. Het rechtsgevolg van vernietiging is dat het definitieve besluit rechtens niet heeft bestaan, alleen het ontwerpbesluit; bij het voorbereiden van een nieuw definitief besluit geldt dan immers, dat vóór inwerkingtreding genomen ontwerpbesluiten onder de werking van artikel XI vallen.

Het tweede lid kent een vergelijkbare regeling als voor de gevallen, bedoeld in het eerste lid, maar dan toegesneden op recente saneringsprogramma waarvan de maatregelen recent of nog niet zijn uitgevoerd, omdat die in 2008 nog niet aanwezig waren zodat de geluidproductieplafonds zonder deze afwijkende regel niet representatief zouden zijn.



Het derde lid heeft dezelfde strekking maar kent een afwijkende redactie omdat het een bijzonder geval betreft: op een aantal locaties is, vooruitlopend op de saneringsoperatie die onderdeel is van de invoering van geluidproductieplafonds, reeds een begin gemaakt met de uitvoering van de sanering (in het bijzonder het aanpakken van knelpunten boven 65 dB zoals aangekondigd in de Nota mobiliteit). In dat kader is langs de A59 een geluidscherm geplaatst, waarvoor net als bij het tweede lid geldt dat het geluidproductieplafond niet representatief zou zijn als de effecten van die overdrachtsmaatregelen niet zouden worden verdisconteerd in de hoogte van het plafond.

Het vierde lid geeft een afwijkende rekenmethode voor de delen van wegen aangegeven in bijlage 3 bij dit besluit. Het betreft wegvakken waarop een maximumsnelheid geldt van 100 of 120 kilometer per uur en waar nog geen zeer open asfaltbeton is aangebracht, maar dit wel zal gebeuren. Bij de berekening van de hoogte van het geluidproductieplafond wordt uitgegaan van de situatie dat zeer open asfaltbeton of een akoestisch gelijkwaardig wegdek reeds is aangebracht.

Het vijfde lid dient ter uitvoering van artikel 11.56, tweede lid. De van rechtswege ingevoerde geluidproductieplafonds voor bestaande wegen en spoorwegen zullen veelal gebaseerd zijn op artikel 11.45, eerste lid. De hoogte van deze geluidproductieplafonds is dan gebaseerd op de heersende geluidproductie vermeerderd met 1,5 dB. Met de verplichtingen omtrent sanering uit afdeling 11.3.6 is vervolgens geregeld dat te hoge geluidbelastingen worden aangepakt. Er zijn ook wegen en spoorwegen die op basis van artikel 11.45, tweede lid, een afwijkend geluidproductieplafond krijgen. Vaak zijn dat wegen of spoorwegen waarvoor een besluit is genomen over de aanleg of over een wijziging. Vaak betreft dit een tracébesluit of wegaanpassingsbesluit. Het geluidproductieplafond wordt dan gebaseerd op dat besluit. Als het besluit een nieuwe aanleg van een weg of spoorweg betreft, zullen er helemaal geen situaties meer boven de maximale waarden voorkomen. Als het besluit de wijziging van een bestaande weg of spoorweg betreft is het oplossen van de bestaande sanering is onderdeel van de wettelijke plichten. Hierdoor zullen meestal na realisatie van het besluit langs deze wegen en spoorwegen geen situaties meer voorkomen die op grond van afdeling 11.3.6 (sanering) voor geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen. Een plicht tot het opstellen van een saneringsplan zal dan leiden tot een saneringsplan zonder maatregelen. Het opstellen en in procedure brengen van dergelijke plannen zal capaciteit vergen van beheerders, het bevoegd gezag en derden. Artikel 11.56, tweede lid, biedt de mogelijkheid in deze gevallen onnodige inzet van capaciteit te voorkomen. Daar wordt namelijk geregeld dat voor de wegen en spoorwegen waarvoor het geluidproductieplafond is vastgesteld op basis van artikel 11.45, tweede lid, alleen als dat is aangegeven bij algemene maatregel van bestuur een saneringsplan opgesteld moet worden. Dit is ingevuld in artikel 38, eerste lid, en bijlage 2. Bijlage 2 bevat alle wegen en spoorwegen waarvoor het geluidproductieplafond wordt bepaald op basis van artikel 11.45, tweede lid. In de tabellen van die bijlage is (op basis van het zesde lid) in een aparte kolom aangegeven of de plicht tot het opstellen van een saneringsplan van toepassing is.

Artikel 39

In artikel 11.56 van de Wet milieubeheer zijn een aantal gegevens opgesomd die moeten worden overgelegd bij een verzoek tot vaststelling van een saneringsplan. In artikel 39 van het onderhavige besluit wordt deze opsomming aangevuld. In vergelijking met de artikelen over het saneringsplan in het huidige Besluit geluidhinder, is hier volstaan met een beperkt aantal gegevens. De beheerder krijgt zo meer flexibiliteit bij het opstellen van het saneringsplan waardoor de uitvoeringslast en administratieve lasten beperkt blijven. Daarbij zal de beheerder doorgaans niet het risico willen lopen dat een onduidelijk of ondeugdelijk saneringsplan tot beroepsprocedures leidt of niet wordt vastgesteld door de Minister.

Anders dan bij de sanering op grond van de Wet geluidhinder, is hier sprake van twee beheerders die de saneringsplannen opstellen voor de rijkswegen en hoofdspoorwegen die onder de systematiek van de geluidproductieplafonds vallen. Rijkswaterstaat en ProRail hebben veel ervaring met het opstellen van saneringsplannen. Een eventuele andere toekomstige beheerder van de spoorwegen zal deze ervaring snel opbouwen. Op grond van de Wet geluidhinder is het aan gemeentes om een saneringsplan op te stellen. In veel gevallen is dat een eenmalige actie voor een klein aantal wegen of spoorwegen. In dat kader, anders dan in de saneringsgevallen waar dit besluit op ziet, is het gewenst dat de regelgeving een duidelijk en uitgebreid kader bevat.

Op grond van onderdeel a en b overlegt de beheerder gegevens ter identificatie van de saneringsobjecten en de te saneren wegen en spoorwegen. Onderdeel c geeft een nadere invulling aan het voorstel voor de saneringsmaatregelen dat de beheerder op grond van artikel 11.56, derde lid, onderdeel d, van de Wet milieubeheer moet doen. Op grond van onderdeel d overlegt de beheerder een kaart. Daarbij is aangegeven waar de kaart aan moet voldoen. Er is volstaan met de algemene eis dat de kaart inzicht geeft in het saneringsplan en in ieder geval de saneringsmaatregelen bevat. Er is afgezien van technische eisen aan de uitvoering van de kaart, omdat deze niet per definitie tot meer inzicht in het saneringsplan leiden en de beheerder weinig flexibiliteit geven. Op grond van artikel



11.56, derde lid, onderdeel c, van de Wet milieubeheer overlegt de beheerder een planning voor de uitvoering. Dit wordt nader uitgewerkt in de onderdelen e en f van artikel 39; de beheerder vermeldt de mogelijkheid om de maatregelen te combineren met andere werken en het tijdstip van aanvang en de verwachte duur van uitvoering. Daarbij is de aanname dat de beheerder ook zal kijken naar de mogelijkheden om de werkzaamheden zo nodig te faseren en naar de gevolgen van een fasering.

Artikel 42

De inwerkingtreding van het besluit is gekoppeld aan de inwerkingtreding van de plafondsysteematiek: dat zal op een van de vaste verandermomenten zijn.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J.J. Atsma.*