
532

Besluit van 20 oktober 2006 tot ontwerp van een algemene maatregel van bestuur houdende regels ter uitvoering van de Wet geluidhinder (Besluit geluidhinder)

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

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 25 november 2005, nr. DJZ2005205709, Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving;

Gelet op de artikelen 1, 47, 64, 82, tweede lid, 85, eerste lid, 89, tweede lid, 90, derde en vierde lid, 100b, 104, 105, 107, 110a, derde en vierde lid, 110c, derde lid, 113, 114, 114a, tweede lid, en 174 van de Wet geluidhinder;

De Raad van State gehoord (advies van 16 februari 2006, no. W08.05.0544/V);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 13 oktober 2006, nr. DJZ2006310259, Directie Juridische Zaken, Afdeling Wetgeving;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Artikel 1.1

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

- a. etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) met betrekking tot een spoorweg: hoogste van de volgende drie waarden:
 1. waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 07.00–19.00 uur (dag),
 2. met 5 dB(A) verhoogde waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 19.00–23.00 uur (avond),
 3. met 10 dB(A) verhoogde waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 23.00–07.00 uur (nacht);
- b. geluidsbelasting in dB(A) vanwege een spoorweg: etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats, veroorzaakt door het gezamenlijke spoorverkeer op een bepaald spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten;
- c. saneringsprogramma: programma van maatregelen als bedoeld in artikel 4.18, eerste lid;

d. spoorwegexploitant: beheerder als bedoeld in artikel 1, onderdeel h, van de Spoorwegwet, rechthebbende als bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van de Spoorwegwet ten aanzien van lokale of bijzondere spoorwegen, dan wel opdrachtgever tot aanleg, wijziging of vervanging van een hoofd-, een lokale of bijzondere spoorweg als bedoeld in artikel 2 van de Spoorwegwet;

e. verblijfsruimten:

1°. leslokalen en theorielokalen van onderwijsgebouwen;

2°. onderzoeks- en behandelingsruimten van ziekenhuizen en verpleeghuizen;

3°. onderzoeks-, behandelings-, recreatie-, en conversatieruimten, alsmede woon- en slaapruiden van andere gezondheidszorggebouwen als bedoeld in artikel 1.2;

4°. theorievaklokalen van onderwijsgebouwen;

5°. ruimten voor patiëntenhuisvesting, alsmede recreatie- en conversatieruimten van ziekenhuizen en verpleeghuizen;

f. wet: Wet geluidhinder.

Artikel 1.2

Als andere gezondheidszorggebouwen als bedoeld in artikel 1, in de definitie van andere geluidsgevoelige gebouwen, onder 3°, van de wet worden aangewezen:

a. verzorgingstehuizen;

b. psychiatrische inrichtingen;

c. medisch centra;

d. poliklinieken, en

e. medische kleuterdagverblijven.

Artikel 1.3

Onze Minister stelt in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat bij ministeriële regeling vast de in artikel 1 van de wet bedoelde kaart.

Artikel 1.4

1. Een spoorweg heeft een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de spoorweg tot de breedte aan weerszijden van de spoorweg, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, als aangegeven op de in artikel 1.3 bedoelde kaart.

2. De ruimte boven en onder de spoorweg behoort tot de zone, bedoeld in het eerste lid.

Artikel 1.5

Indien artikel 110f van de wet van toepassing is, geeft het bevoegd gezag slechts toepassing aan de artikelen 110a, 110b en 110c van de wet voorzover de gecumuleerde geluidsbelastingen na de correctie op grond van artikel 110f van de wet niet leiden tot een naar zijn oordeel onaanvaardbare geluidsbelasting.

HOOFDSTUK 2. INDUSTRIETERREINEN

§ 2.1 Ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen

Artikel 2.1

Behoudens de artikelen 65 en 66 van de wet en artikel 2.2 is de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege het industrieterrein, van de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de zone van dat industrieterrein en aan de grens van binnen de zone van dat industrieterrein gelegen geluidsgevoelige terreinen 50 dB(A).

Artikel 2.2

Een krachtens de artikelen 47, tweede lid, 54 of 59 van de wet vast te stellen hogere waarde dan de in artikel 2.1 genoemde waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting vanwege het industrieterrein, mag niet hoger worden vastgesteld dan:

- a. 60 dB(A) voor onderwijsgebouwen, ziekenhuizen of verpleeghuizen;
- b. 55 dB(A) voor andere gezondheidszorggebouwen als bedoeld in artikel 1.2;
- c. 55 dB(A) voor geluidsgevoelige terreinen.

§ 2.2 Ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting bij sanering

Artikel 2.3

De artikelen 62 en 63 van de wet zijn met betrekking tot andere geluidsgevoelige gebouwen en andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagendstandplaatsen van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat de met overeenkomstige toepassing van artikel 63, tweede lid, van de wet door Onze Minister vast te stellen ten hoogste toelaatbare waarde voor de geluidsbelasting, vanwege het industrieterrein, niet hoger mag worden vastgesteld dan:

- a. 65 dB(A) voor onderwijsgebouwen, ziekenhuizen of verpleeghuizen, en
- b. 60 dB(A) voor andere gezondheidszorggebouwen als bedoeld in artikel 1.2, en
- c. 60 dB(A) voor andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagendstandplaatsen.

§ 2.3 Binnenwaarde

Artikel 2.4

Indien door de toepassing van de artikelen 47, tweede lid, 54, 59, 65 of 66 van de wet voor de gevel van één of meer in aanbouw zijnde of aanwezige gebouwen binnen een zone rond een industrieterrein een hogere geluidsbelasting dan 50 dB(A) als toelaatbaar is aangemerkt, treffen burgemeester en wethouders met betrekking tot de geluidwering van die gevel maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting, vanwege het industrieterrein,

- a. binnen de verblijfsruimten, genoemd in artikel 1.1, onderdeel e, onder 1° tot en met 3°, 30 dB(A) niet te boven zal gaan, en
- b. binnen de verblijfsruimten, genoemd in artikel 1.1, onderdeel e, onder 4° en 5°, 35 dB(A) niet te boven zal gaan.

Artikel 2.5

Artikel 111, eerste lid, aanhef en onder a, van de wet is met betrekking tot andere geluidsgevoelige gebouwen en andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenstandplaatsen van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat de met overeenkomstige toepassing van artikel 111, eerste lid, aanhef en onder a, van de wet door burgemeester en wethouders te treffen maatregelen bevorderen, dat de geluidsbelasting, vanwege het industrieterrein,

a. binnen de verblijfsruimten, genoemd in artikel 1.1, onderdeel e, onder 1° tot en met 3°, 35 dB(A) niet te boven zal gaan, en

b. binnen de verblijfsruimten, genoemd in artikel 1.1, onderdeel e, onder 4° en 5°, 40 dB(A) niet te boven zal gaan.

HOOFDSTUK 3. WEGEN

AFDELING 3.1 TEN HOOGSTE TOELAATBARE GELUIDSBELASTING

§ 3.1.1 Aanleg van een weg, nieuw te bouwen nog niet geprojecteerde andere geluidsgevoelige gebouwen en nieuwe nog niet geprojecteerde geluidsgevoelige terreinen

Artikel 3.1

1. In geval van aanleg van een weg is de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege die weg, van de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen en aan de grens van woonwagenstandplaatsen binnen de zone van die weg, 48 dB en aan de grens van andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenstandplaatsen 53 dB.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op nog niet aanwezige andere geluidgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen, indien deze worden geprojecteerd binnen de zone van een weg.

Artikel 3.2

1. Een krachtens artikel 85 van de wet vast te stellen hogere waarde dan de in artikel 3.1 genoemde waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een weg, mag niet hoger worden vastgesteld dan:

a. 58 dB voor onderwijsgebouwen, ziekenhuizen of verpleeghuizen in buitenstedelijk gebied;

b. 63 dB voor onderwijsgebouwen, ziekenhuizen of verpleeghuizen in stedelijk gebied;

c. 53 dB voor andere gezondheidszorggebouwen als bedoeld in artikel 1.2;

d. 53 dB voor woonwagenstandplaatsen;

e. 58 dB voor andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenstandplaatsen.

2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op nog niet aanwezige andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen indien deze worden geprojecteerd binnen de zone van een weg, met dien verstande dat de waarde niet hoger mag worden vastgesteld dan 53 dB voor onderwijsgebouwen, ziekenhuizen of verpleeghuizen in buitenstedelijk gebied.

Artikel 3.3

1. Behoudens het tweede en derde lid is in geval van reconstructie van een weg de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege die weg, van de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de zone van die weg 48 dB.

2. Indien eerder bij of krachtens de wet, de Experimentenwet Stad en Milieu, de Interimwet stad-en-milieubenadering of de Spoedwet wegverbreding een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de te reconstrueren weg, van de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de zone van die weg, is vastgesteld dan 48 dB en de heersende waarde hoger is dan 48 dB, geldt de laagste van de volgende twee waarden als de ten hoogste toelaatbare:

- a. de heersende waarde;
- b. de eerder vastgestelde waarde.

3. Indien de weg op 1 januari 2007 aanwezig, in aanleg of geprojecteerd was en niet eerder een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege die weg is vastgesteld dan 48 dB, en de heersende waarde hoger is dan 48 dB, geldt als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de te reconstrueren weg, van de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de zone die op 1 januari 2007 aanwezig, in aanbouw of geprojecteerd waren de heersende waarde.

4. Het eerste tot en met derde lid is van overeenkomstige toepassing aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, met dien verstande dat voor andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenstandplaatsen in die leden in plaats van «48 dB» telkens wordt gelezen: 53 dB.

Artikel 3.4

1. Voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen kan een hogere dan de ingevolge artikel 3.3, eerste tot en met derde lid, geldende waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat de verhoging 5 dB niet te boven mag gaan.

2. Indien voor het betrokken andere geluidsgevoelige gebouw eerder bij of krachtens de wet een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting is vastgesteld of indien de heersende waarde 53 dB niet te boven gaat, wordt de krachtens het eerste lid vast te stellen waarde niet hoger vastgesteld dan:

- 1°. 58 dB voor onderwijsgebouwen, ziekenhuizen of verpleeghuizen in buitenstedelijk gebied;
- 2°. 63 dB voor onderwijsgebouwen, ziekenhuizen of verpleeghuizen in stedelijk gebied, en
- 3°. 53 dB voor andere gezondheidszorggebouwen als bedoeld in artikel 1.2.

3. Voor andere dan de in het tweede lid bedoelde andere geluidsgevoelige gebouwen wordt de krachtens het eerste lid vast te stellen waarde niet hoger vastgesteld dan:

- a. 68 dB voor onderwijsgebouwen, ziekenhuizen of verpleeghuizen, en
- b. 58 dB voor andere gezondheidszorggebouwen als bedoeld in artikel 1.2.

4. In afwijking van het tweede en derde lid wordt de krachtens het eerste lid vast te stellen waarde voor andere geluidsgevoelige gebouwen met betrekking waartoe eerder bij of krachtens de wet, de Experimentenwet Stad en Milieu, de Interimwet stad-en-milieubenadering of de Spoedwet wegverbreding een hogere waarde is vastgesteld dan de krachtens het eerste tot en met derde lid ten hoogste toelaatbare waarde, niet hoger vastgesteld dan die eerder vastgestelde waarde.

5. Voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, kan een hogere dan de ingevolge artikel 3.3, vierde juncto eerste tot en met derde lid, geldende waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat:

- a. de verhoging 5 dB niet te boven mag gaan, en
- b. de waarde niet hoger mag worden vastgesteld dan:
 - 1°. 53 dB voor woonwagenstandplaatsen;
 - 2°. 68 dB voor andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenstandplaatsen.

§ 3.1.3 Sanering

Artikel 3.5

1. Onze Minister kan voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een weg, van de gevels van woningen binnen de zone van die weg een hogere dan de in artikel 90, tweede lid, van de wet genoemde waarde vaststellen in gevallen waarin toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting tot die waarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

2. Onze Minister kan voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een weg, van de gevels van woningen binnen de zone van die weg een hogere dan de in artikel 90, derde lid, van de wet genoemde waarde vaststellen, in gevallen waarin:

- a. toepassing van maatregelen die strekken tot vermindering van het geluid, veroorzaakt door het verkeer op de weg niet mogelijk is;
- b. toepassing van maatregelen die strekken tot vermindering van de geluidsoverdracht van de weg naar de betrokken woningen niet mogelijk is of duurder zal zijn dan de maximale bijdrage die volgens bijlage A, tabellen 3 en 4, van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaai voor een woning mogelijk is;
- c. het onttrekken aan de bestemming van de betrokken woningen binnen het bedrag, bedoeld in onderdeel b, niet mogelijk is, en
- d. koppeling van het treffen van maatregelen aan andere activiteiten niet kan leiden tot het terugbrengen van de geluidsbelasting, vanwege de weg, tot de in artikel 90, derde lid, van de wet genoemde waarde binnen het bedrag, bedoeld in onderdeel b.

3. Indien artikel 110f, eerste lid, van de wet van toepassing is, geeft Onze Minister slechts toepassing aan het eerste of tweede lid voor zover de gecumuleerde geluidsbelastingen na correctie op grond van artikel 110f, derde lid, van de wet, niet leiden tot een naar zijn oordeel onaanvaardbare geluidsbelasting.

Artikel 3.6

1. De artikelen 88 tot en met 90 en 98 van de wet zijn met betrekking tot andere geluidsgevoelige gebouwen en andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenstandplaatsen van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat:

- a. de te melden gevallen betrekking hebben op:
 - 1°. andere gezondheidszorggebouwen als bedoeld in artikel 1.2 voor zover de geluidsbelasting vanwege de weg op de gevel van die gebouwen op 1 maart 1986 hoger was dan 60 dB(A), onderscheidenlijk,
 - 2°. onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenstandplaatsen voor zover de geluidsbelasting vanwege de weg op de gevel van die gebouwen, onderscheidenlijk aan de grens van die terreinen op 1 maart 1986 hoger was dan 60 dB(A);

b. het op te stellen saneringsprogramma maatregelen bevat die de geluidsbelasting vanwege de weg zoveel mogelijk beperken tot:

1°. 48 dB op de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen, onderscheidenlijk,

2°. 53 dB aan de grens van de andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenstandplaatsen, en om zonnodig te voldoen aan artikel 3.10, tweede lid;

c. de met overeenkomstige toepassing van artikel 90, tweede lid, van de wet door Onze Minister vast te stellen ten hoogste toelaatbare waarde voor de geluidsbelasting, vanwege de weg, niet hoger mag worden vastgesteld dan:

1°. 68 dB voor onderwijsgebouwen, ziekenhuizen of verpleeghuizen,

2°. 58 dB voor andere gezondheidszorggebouwen als bedoeld in artikel 1.2, en

3°. 68 dB aan de grens van andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenstandplaatsen.

2. Met betrekking tot andere geluidsgevoelige gebouwen en andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenstandplaatsen is artikel 3.5, eerste en derde lid, van overeenkomstige toepassing.

AFDELING 3.2 PROCEDURE SANERING

Artikel 3.7

1. Een saneringsprogramma als bedoeld in artikel 89, eerste lid, van de wet kan uitsluitend maatregelen bevatten die strekken tot:

a. vermindering van het geluid, veroorzaakt door het verkeer op de weg;

b. vermindering van de geluidsoverdracht van de weg naar de betrokken woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenterreinen;

c. het aanbrengen van geluidwerende maatregelen aan de betrokken woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, of

d. onttrekking aan de bestemming van één of meer van de betrokken woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenterreinen.

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

Artikel 3.8

1. Een saneringsprogramma als bedoeld in artikel 89, eerste lid, van de wet bevat:

a. de resultaten van het akoestisch onderzoek op grond van artikel 88, eerste lid, van de wet;

b. een of meer kaarten met bijbehorende verklaring als bedoeld in het vierde lid, een lijst met de adressen van de betrokken woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenterreinen alsmede de naam en de verkeersfunctie van de weg waarvan de geluidsbelasting wordt ondervonden;

c. een beschrijving van de maatregelen als bedoeld in artikel 3.7, eerste lid, aanhef, en onder a en b, die naar het oordeel van burgemeester en wethouders in aanmerking komen, en van het effect van deze maatregelen op de geluidsbelasting, vanwege de weg, van de gevel van de betrokken woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenterreinen;

d. voor zover toepassing van de in artikel 3.7, eerste lid, aanhef en onder a en b, bedoelde – in het saneringsprogramma opgenomen – maatregelen niet leidt tot beperking van de geluidsbelasting, vanwege de weg van de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen tot 48 dB onderscheidenlijk aan de grens van andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenterreinen tot 53 dB, een beschrijving van de bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard tegen de toepassing van verdergaande maatregelen en voorzover van toepassing de te treffen maatregelen;

e. zo nodig een verklaring dat door middel van maatregelen als bedoeld in artikel 3.7, eerste lid, onder c, zal worden voldaan aan artikel 111, derde lid, van de wet, onderscheidenlijk artikel 3.10;

f. voor zover van toepassing, een beschrijving van de maatregelen, bedoeld in artikel 3.7, eerste lid, onder d, alsmede een onderbouwing van deze keuze;

g. voor zover van de in de artikel 3.7, eerste lid, bedoelde alfabetische rangorde van maatregelen is afgeweken, een beschrijving van de redenen waarom is afgeweken;

h. een beschrijving van de mogelijkheden om de uitvoering van de te treffen maatregelen te faseren, in welk geval bij een combinatie van maatregelen de volgorde wordt aangegeven;

i. 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;

j. de resultaten van het onderzoek, bedoeld in artikel 110f, eerste lid, van de wet;

k. een indicatie van de kosten van de te treffen maatregelen;

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

2. In aanvulling op de in het eerste lid bedoelde informatie, bevat een saneringsprogramma, dat ingevolge artikel 98 van de wet wordt vastgesteld:

a. de resultaten van het akoestisch onderzoek op grond van artikel 77 van de wet;

b. een beschrijving van de invloed van de uitvoering van de reconstructie op de aard en omvang van de voorgestelde maatregelen;

c. een indicatie van de verdeling van de kosten van de te treffen maatregelen over de maatregelen samenhangend met de sanering en de maatregelen ten gevolge van de reconstructie van de weg;

d. het tijdstip waarop naar verwachting met de uitvoering van de reconstructie kan worden begonnen, alsmede de verwachte duur van de uitvoering;

e. indien de maatregelen niet gelijktijdig met de uitvoering van de reconstructie zullen worden uitgevoerd, het tijdstip waarop met de uitvoering van de maatregelen zal worden begonnen, alsmede de verwachte duur van de uitvoering ervan.

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

a. de zone langs de weg of wegen en de ligging van de betrokken woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenterreinen;

b. bronmaatregelen of overdrachtsmaatregelen, en

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

1°. een geluidszone rond een industrieterrein,

2°. een geluidszone rond een luchtvaartterrein,

3°. een geluidszone langs een spoorweg,

4°. een andere geluidszone, of

5°. een gebied waarvoor met het oog op de geluidsbelasting toepassing is gegeven aan artikel 8.5, derde lid, van de Wet luchtvaart.

4. Artikel 16 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 is van overeenkomstige toepassing op de in het derde lid bedoelde kaart of kaarten.

Artikel 3.9

Onze Minister stelt bij ministeriële regeling nadere regels vast met betrekking tot de vormgeving en inrichting van een saneringsprogramma als bedoeld in artikel 89, eerste lid, van de wet.

AFDELING 3.3 BINNENWAARDEN

Artikel 3.10

1. Indien met toepassing van artikel 85 van de wet of artikel 3.4 met betrekking tot een gevel van een in aanbouw zijnde of aanwezig ander geluidsgevoelig gebouw een hogere geluidsbelasting dan 48 dB vanwege de weg als de ten hoogste toelaatbare is vastgesteld, treffen burgemeester en wethouders behoudens het derde lid met betrekking tot de geluidwering van die gevel maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting, vanwege die weg,

a. binnen de verblijfsruimten, genoemd in artikel 1.1, onderdeel e, onder 1° tot en met 3°, 28 dB niet te boven zal gaan, en

b. binnen de verblijfsruimten, genoemd in artikel 1.1, onderdeel e, onder 4° en 5°, 33 dB niet te boven zal gaan.

2. Indien met betrekking tot de gevels van andere geluidsgevoelige gebouwen waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg op 1 maart 1986 hoger was dan 55 dB(A), met toepassing van artikel 3.4 of artikel 3.6, juncto artikel 90 van de wet een hogere geluidsbelasting dan 48 dB, vanwege de weg als de ten hoogste toelaatbare is vastgesteld, treffen burgemeester en wethouders met betrekking tot de geluidwering van die gevels maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting, vanwege die weg,

a. binnen verblijfsruimten als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, onderdeel e, onder 1° tot en met 3°, 38 dB niet te boven zal gaan, en

b. binnen verblijfsruimten als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, onderdeel e, onder 4° en 5°, 43 dB niet te boven zal gaan.

HOOFDSTUK 4. SPOORWEGEN

AFDELING 4.1 AANLEG OF WIJZIGING VAN EEN SPOORWEG EN MAATREGELLEN MET BETREKKING TOT ZONES LANGS SPOORWEGEN

§ 4.1.1 Bestemmingsplan of procedure als bedoeld in artikel 19 WRO

Artikel 4.1

1. Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone als bedoeld in artikel 1.4, worden ter zake van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg waarlangs de zone ligt, van de gevel van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en aan de grens van geluidsgevoelige terreinen binnen die zone, de waarden in acht genomen die ingevolge de artikelen 4.9, 4.13 en 4.15 juncto 4.13 als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt.

2. In afwijking van het eerste lid worden bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan hogere waarden in acht genomen, voor zover:

a. met toepassing van de artikelen 4.10 tot en met 4.12, 4.14 en 4.15 juncto 4.14, voor de vaststelling of herziening van het bestemmingsplan zodanige waarden zijn vastgesteld, dan wel

b. zodanige waarden noodzakelijk zijn als gevolg van een vaststelling of herziening van het plan in afwijking van het ontwerp, zoals dit ter inzage heeft gelegen, welke waarden redelijkerwijs met toepassing van de artikelen 4.10 tot en met 4.12, 4.14 en 4.15 juncto 4.14, zullen worden vastgesteld.

3. Tenzij bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid wordt voorzien in de wijziging van een spoorweg, blijft dit artikel buiten toepassing, indien op het tijdstip van die vaststelling of herziening de spoorweg reeds aanwezig of in aanleg is, met betrekking tot de daarbij in het plan opgenomen woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen die op dat tijdstip reeds aanwezig of in aanbouw zijn.

4. Voorschriften als bedoeld in artikel 36 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kunnen mede worden gegeven met inachtneming van de ingevolge de artikelen 106d tot en met 106h van de wet geldende waarden.

Artikel 4.2

Artikel 4.1, eerste en tweede lid, is van overeenkomstige toepassing op het nemen van een besluit tot vrijstelling als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in artikel 1.4.

Artikel 4.3

1. Bij het voorbereiden van de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in artikel 1.4 of bij de voorbereiding van een besluit tot vrijstelling als bedoeld in artikel 4.2, wordt vanwege burgemeester en wethouders een akoestisch onderzoek ingesteld naar:

a. de geluidsbelasting die door woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen binnen de toekomstige zone vanwege de spoorweg zou worden ondervonden, zonder de invloed van maatregelen die de geluidsbelasting beperken;

b. de doeltreffendheid van de in aanmerking komende maatregelen om te voorkomen dat de in de toekomst vanwege de spoorweg optredende geluidsbelasting van de onder a bedoelde objecten de waarden die ingevolge de artikelen 4.9, 4.13 en 4.15, juncto 4.13 als de ten hoogste toelaatbaar worden aangemerkt, te boven zou gaan.

2. Indien wordt overwogen toepassing te geven aan de artikelen 4.10 tot en met 4.12, 4.14 en 4.15 juncto 4.14 heeft het akoestisch onderzoek tevens betrekking op de doeltreffendheid van de maatregelen om te voldoen aan de vast te stellen hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

3. Indien de vaststelling of herziening van het bestemmingsplan of het besluit tot vrijstelling, bedoeld in het eerste lid, betrekking heeft op een wijziging van een spoorweg, wordt tevens akoestisch onderzoek ingesteld naar de heersende waarde.

Artikel 4.4

Tot aanleg of wijziging van een spoorweg, anders dan op grondslag van een overeenkomstig artikel 4.1 of 4.3 vastgesteld of herzien bestemmingsplan of een besluit tot vrijstelling als bedoeld in artikel 4.2, wordt, indien binnen de aanwezige of toekomstige zone woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen aanwezig, in aanbouw of geprojecteerd zijn, niet overgegaan dan in overeenstemming met een besluit van burgemeester en wethouders krachtens artikel 4.6, eerste lid, genomen naar aanleiding van een door de spoorwegexploitant aan burgemeester en wethouders gedane mededeling van zijn voornemen en na een overeenkomstig artikel 4.5 ingesteld onderzoek.

Artikel 4.5

1. Vanwege de spoorwegexploitant wordt binnen de toekomstige zone van de spoorweg een akoestisch onderzoek ingesteld van de in artikel 4.3 omschreven strekking.

2. De resultaten van het ingestelde onderzoek worden door de spoorwegexploitant aan burgemeester en wethouders overgelegd, tezamen met een beschrijving van de maatregelen die naar zijn oordeel nodig zijn voor het in artikel 4.6 omschreven doel.

Artikel 4.6

1. Binnen drie maanden nadat de resultaten van het in artikel 4.5 bedoelde onderzoek zijn verkregen, nemen burgemeester en wethouders een besluit als bedoeld in artikel 4.4, bepalende welke maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat de geluidsbelasting die de spoorweg binnen de zone zal veroorzaken, de waarden die ingevolge de artikelen 4.9 tot en met 4.15 als ten hoogste toelaatbaar worden aangemerkt, te boven zou gaan.

2. Het besluit wordt in afschrift aan de spoorwegexploitant toegezonden.

§ 4.1.3 Gekoppelde sanering

Artikel 4.7

1. Tot wijziging van een spoorweg met betrekking waartoe een melding moet worden gedaan als bedoeld in artikel 4.17, eerste lid, wordt niet overgegaan dan nadat Onze Minister met betrekking tot de in die bepaling bedoelde woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van die spoorweg uitvoering heeft gegeven aan artikel 4.23, tweede en derde lid.

2. Onze Minister stelt in een geval als bedoeld in het eerste lid met in achtneming van de artikelen 4.13 en 4.14 ook voor de gevel van andere dan de in dat lid bedoelde woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en aan de grens van andere dan de in dat lid bedoelde geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van die spoorweg de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting vanwege de spoorweg vast.

3. Onze Minister stelt in een geval als bedoeld in het tweede lid tevens voor elk van de daarvoor in aanmerking komende gevallen maatregelen vast die strekken tot het terugbrengen van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, van de gevel van de betrokken woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen, onderscheidenlijk aan de grens van geluids-

gevoelige terreinen, tot de bij het besluit, bedoeld in het tweede lid, vastgestelde waarde.

4. In geval van het eerste, tweede en derde lid zijn de artikelen 110a, zevende lid, van de wet en 4.4 tot en met 4.6 niet van toepassing.

§ 4.1.4 Wijze van aanleg van spoorwegen

Artikel 4.8

1. Bij aanleg of vervanging van een spoorweg of een gedeelte van een spoorweg draagt de spoorwegexploitant ervoor zorg dat de geluidsemissie vanwege de nieuwe baanconstructie niet hoger wordt dan van een overeenkomstige spoorbaan waarvan de constructie bestaat uit langgelast spoor op houten dwarsliggers.

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

AFDELING 4.2 TEN HOOGSTE TOELAATBARE GELUIDSBELASTING

§ 4.2.1 Aanleg van een spoorweg of nieuw te bouwen woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en nieuwe geluidsgevoelige terreinen

Artikel 4.9

1. Behoudens artikel 4.10 is de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een spoorweg, in geval van aanleg van deze spoorweg of nog niet geprojecteerde woningen, van de gevel van woningen binnen de zone van die spoorweg 55 dB.

2. Behoudens artikel 4.11 is de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een spoorweg, in geval van aanleg van deze spoorweg of nog niet geprojecteerde andere geluidsgevoelige gebouwen, van de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen binnen de zone van die spoorweg 53dB.

3. Behoudens artikel 4.12 is de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een spoorweg, in geval van aanleg van deze spoorweg of nog niet geprojecteerde geluidsgevoelige terreinen, aan de grens van geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van die spoorweg 55 dB.

Artikel 4.10

Voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een spoorweg, van de gevel van woningen kan een hogere dan de in artikel 4.9, eerste lid, genoemde waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde 68 dB niet te boven mag gaan.

Artikel 4.11

Voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een spoorweg, van de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen kan een hogere dan de in artikel 4.9, tweede lid, genoemde waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde 68 dB niet te boven mag gaan.

Artikel 4.12

Voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een spoorweg aan de grens van geluidsgevoelige terreinen kan een hogere dan de in artikel 4.8, derde lid, genoemde waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde 63 dB niet te boven mag gaan.

§ 4.2.2 Wijziging van een spoorweg

Artikel 4.13

1. Behoudens het tweede en derde lid is de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een te wijzigen spoorweg van de gevel van woningen binnen de zone van die spoorweg 55 dB.

2. Indien eerder bij of krachtens de wet of de Interimwet stad-en-milieubenadering een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de te wijzigen spoorweg, van de gevel van woningen is vastgesteld dan 55 dB en de heersende geluidsbelasting hoger is dan 55 dB, geldt de laagste van de volgende twee waarden als de ten hoogste toelaatbare:

- a. de waarde van de geluidsbelasting op het tijdstip waarop met de wijziging een aanvang wordt gemaakt;
- b. de eerder vastgestelde waarde.

3. Indien niet eerder bij of krachtens de wet of de Interimwet stad-en-milieubenadering een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de te wijzigen spoorweg van de gevel van woningen binnen de zone van die spoorweg is vastgesteld dan 55 dB en de heersende geluidsbelasting hoger is dan 55 dB, geldt als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de te wijzigen spoorweg, van de gevel van die woningen de laagste van de volgende waarden:

- a. de waarde van de geluidsbelasting op 1 juli 1987;
- b. de waarde van de geluidsbelasting op het tijdstip waarop met de wijziging een aanvang wordt gemaakt.

Artikel 4.14

1. Voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een spoorweg van de gevel van woningen kan een hogere waarde dan de ingevolge artikel 4.13 geldende waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde 71 dB niet te boven mag gaan.

2. Indien reeds eerder een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting is vastgesteld dan de in het eerste lid bedoelde waarde, dan is de in dat lid bedoelde waarde, die eerder vastgestelde waarde.

Artikel 4.15

1. De artikelen 4.13 en 4.14 zijn van overeenkomstige toepassing op andere geluidsgevoelige gebouwen, met dien verstande dat in artikel 4.13 in plaats van «55 dB» telkens wordt gelezen: 53 dB.

2. De artikelen 4.13 en 4.14 zijn van overeenkomstige toepassing aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, met dien verstande dat in artikel 4.14, eerste lid, in plaats van «71 dB» wordt gelezen: 63 dB.

3. Als laagste geluidsbelasting onder 63 dB als bedoeld in artikel 1 van de wet in de begripsomschrijving van «wijziging van een spoorweg» geldt voor:

- a. woningen: 55 dB;
- b. andere geluidsgevoelige gebouwen: 53 dB;
- c. geluidsgevoelige terreinen: 55 dB.

Artikel 4.16

1. Bij besluit als bedoeld in artikel 4.23, tweede lid, wordt de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege een spoorweg, van de gevel van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en aan de grens van geluidsgevoelige terreinen vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde behoudens het tweede en derde lid voor zover het betreft woningen en geluidsgevoelige terreinen, de waarde 63 dB en voor zover het betreft andere geluidsgevoelige gebouwen de waarde 58 dB, niet te boven mag gaan.

2. Indien overwegende bezwaren bestaan van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard tegen de toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, van de gevel van de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, kan bij een besluit als bedoeld in het eerste lid een hogere waarde dan de in dat lid bedoelde waarden worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde 71 dB voor woningen en geluidsgevoelige terreinen, onderscheidenlijk 66 dB voor andere geluidsgevoelige gebouwen, niet te boven mag gaan.

3. Onze Minister kan bij een besluit als bedoeld in het eerste lid een hogere dan de in het tweede lid bedoelde waarde vaststellen, in gevallen waarin:

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

b. toepassing van maatregelen die strekken tot vermindering van de geluidsoverdracht van de spoorweg naar de betrokken woningen niet mogelijk is of duurder zal zijn dan de maximale bijdrage die volgens bijlage A, tabellen 3 en 4, van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaai voor een woning mogelijk is;

c. het onttrekken aan de bestemming van de betrokken woningen binnen het bedrag, bedoeld in onderdeel b, niet mogelijk is, en

d. koppeling van het treffen van maatregelen aan andere activiteiten niet kan leiden tot het terugbrengen van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, tot de in het tweede lid of dit lid genoemde waarde binnen het bedrag, bedoeld in onderdeel b.

AFDELING 4.3 SANERINGSPROGRAMMA

Artikel 4.17

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

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

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

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

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

Artikel 4.18

1. Behoudens het derde lid stellen burgemeester en wethouders met inachtneming van de artikelen 4.20 tot en met 4.23 een programma van maatregelen op, die naar hun oordeel in aanmerking komen om de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, van de gevel van de in artikel 4.17 bedoelde woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en aan de grens van de in dat artikel bedoelde geluidsgevoelige terreinen, zoveel mogelijk te beperken tot 55 dB(A) en om zo nodig te voldoen aan artikel 4.25.

2. In een geval als bedoeld in artikel 4.17 wordt vanwege de spoorweg-exploitant een akoestisch onderzoek ingesteld van de in artikel 4.3 omschreven strekking.

3. In een geval als bedoeld in artikel 4.17 stelt de spoorwegexploitant een saneringsprogramma op, met dien verstande dat dit saneringsprogramma tevens de resultaten van het in het tweede lid bedoelde akoestisch onderzoek bevat en mede betrekking heeft op andere binnen de zone van de spoorweg gelegen woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen.

Artikel 4.19

1. Een saneringsprogramma als bedoeld in artikel 4.18 kan uitsluitend de volgende maatregelen bevatten:

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

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

Artikel 4.20

Op de voorbereiding van een saneringsprogramma als bedoeld in artikel 4.18 is de in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde procedure van toepassing.

Artikel 4.21

1. Een saneringsprogramma als bedoeld in artikel 4.18 bevat:

- a. de resultaten van het akoestisch onderzoek, bedoeld in artikel 4.17, onderscheidenlijk 4.18, tweede lid;
- b. een of meer kaarten met bijbehorende verklaring als bedoeld in het tweede lid, een lijst met adressen van de betrokken woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen, alsmede het trajectnummer van het spoorweggedeelte of de combinatie van spoorweggedeelten, waarvan de geluidsbelasting wordt ondervonden;

c. een beschrijving van de maatregelen, bedoeld in artikel 4.19, eerste lid, onder a en b, die in aanmerking komen, en van het effect van de maatregelen op de geluidsbelasting in het maatgevende jaar, vanwege de spoorweg, van de gevel van betrokken woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en aan de grens van geluidsgevoelige terreinen;

d. voor zover toepassing van de in artikel 4.19, eerste lid, onder a en b, bedoelde – in het saneringsprogramma opgenomen – maatregelen niet leidt tot beperking van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, tot 55 dB, een beschrijving van de bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard tegen de toepassing van verdergaande maatregelen;

e. zo nodig een verklaring dat door middel van geluidwerende maatregelen als bedoeld in artikel 4.19, eerste lid, onder c, zal worden voldaan aan artikel 4.25;

f. voor zover van toepassing, een beschrijving van de maatregelen, bedoeld in artikel 4.19, eerste lid, onder d, alsmede een onderbouwing van de keuze;

g. voor zover met toepassing van artikel 4.19, tweede lid, naar het oordeel van burgemeester en wethouders of de spoorwegexploitant andere dan meer primaire maatregelen in aanmerking komen, een beschrijving van de redenen daarvoor;

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

i. een globale indicatie van de geluidsbelasting, vanwege andere geluidsbronnen als bedoeld in de artikelen 40, 52, 74, 106b en 108 van de wet, artikel 25a van de Luchtvaartwet en artikel 8.5, derde lid, van de Wet luchtvaart;

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

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

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

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

b. bronmaatregelen of overdrachtsmaatregelen, en

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

1°. een geluidszone rond een industrieterrein;

2°. een geluidszone rond een luchtvaartterrein;

3°. een geluidszone langs een weg;

4°. een andere geluidszone, of

5°. een gebied waarvoor met het oog de geluidsbelasting toepassing is gegeven aan artikel 8.5, derde lid, van de Wet luchtvaart.

3. Artikel 16 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 is van overeenkomstige toepassing op de in het eerste lid, onder b, bedoelde kaart of kaarten.

Artikel 4.22

Onze Minister stelt bij ministeriële regeling nadere regels vast met betrekking tot de vormgeving en inrichting van een saneringsprogramma als bedoeld in artikel 4.18.

Artikel 4.23

1. Burgemeester en wethouders, onderscheidenlijk de spoorweg-exploitant leggen het ingevolge artikel 4.18 opgestelde saneringsprogramma onverwijld voor aan Onze Minister en zenden tegelijkertijd, indien van toepassing, een afschrift van dit saneringsprogramma aan de spoorwegexploitant.

2. Onze Minister stelt na ontvangst van zodanig saneringsprogramma, met inachtneming van de artikel 4.16 de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, van de gevel van de woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, onderscheidenlijk aan de grens van geluidsgevoelige terreinen vast waarop het saneringsprogramma betrekking heeft. Onze Minister doet van zijn besluit mededeling aan burgemeester en wethouders en de spoorwegexploitant.

3. Onze Minister stelt ten aanzien van elk van de daarvoor in aanmerking komende gevallen maatregelen vast die strekken tot het terugbrengen van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, van de gevel van de betrokken woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen, onderscheidenlijk aan de grens van de geluidsgevoelige terreinen, tot het bij het besluit, bedoeld in het tweede lid, vastgestelde waarde. De maatregelen strekken tevens, afhankelijk van de hoogte van deze waarde, tot het terugbrengen van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, binnen de woning of het andere geluidsgevoelige gebouw tot de in artikel 4.25 bedoelde waarde.

AFDELING 4.4 BINNENWAARDE

Artikel 4.24

1. Indien met toepassing van de artikelen 4.10, 4.13 of 4.14 met betrekking tot een gevel van een in aanbouw zijnde of aanwezige woning een hogere geluidsbelasting dan 55 dB vanwege de weg als de ten hoogste toelaatbare is vastgesteld, treffen burgemeester en wethouders met betrekking tot de geluidwering van die gevel maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, binnen de woning bij gesloten ramen 35 dB niet te boven zal gaan.

2. Indien de geluidsbelasting van de gevel van een woning op 1 juli 1987 hoger was dan 65 dB(A) onderscheidenlijk van de gevel van een ander geluidsgevoelig gebouw hoger was dan 60 dB(A) en voor die woning of dat ander geluidsgevoelig gebouw eerder een hogere waarde voor de geluidsbelasting is vastgesteld bij of krachtens de wet en met betrekking tot de woning toepassing is gegeven aan de artikelen 4.13 of 4.14, treffen burgemeester en wethouders, in afwijking van het eerste lid, met betrekking tot de geluidwering van de gevels van de betrokken woning maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, binnen de woning bij gesloten ramen ten hoogste de waarde bedraagt die ten tijde van de vaststelling van de eerste hogere waarde ten hoogste toelaatbaar was.

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

4. Indien met toepassing van de artikelen 4.11 of 4.15 met betrekking tot een gevel van een in aanbouw zijnde of aanwezig ander geluidsgevoelig gebouw een hogere geluidsbelasting dan 53 dB als de ten hoogste toelaatbare is vastgesteld, treffen burgemeester en wethouders met betrekking tot de geluidwering van die gevel maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg, bij gesloten ramen:

a. binnen de verblijfsruimten, genoemd in artikel 1.1, onderdeel e, onder 1° tot en met 3°, 28 dB niet te boven zal gaan, en

b. binnen de verblijfsruimten, genoemd in artikel 1.1, onderdeel e, onder 4° en 5°, 33 dB niet te boven zal gaan.

Artikel 4.25

1. Indien Onze Minister toepassing heeft gegeven aan het artikel 4.16, tweede of derde lid, treffen burgemeester en wethouders de in het tweede lid beschreven maatregelen, indien:

a. ten minste één geluidsgevoelige ruimte binnen een woning, onderscheidenlijk ten minste één verblijfsruimte als genoemd in artikel 1.1, onderdeel e, onder 4° en 5°, binnen een ander geluidsgevoelig gebouw een geluidsbelasting ondervindt van meer dan 43 dB, of

b. ten minste één verblijfsruimte als genoemd in artikel 1.1, onderdeel e, onder 1° tot en met 3°, binnen een ander geluidsgevoelig gebouw een geluidsbelasting ondervindt van meer dan 38 dB.

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

a. in het eerste lid, onder a, bedoelde geval in geluidsgevoelige ruimten binnen de woning, onderscheidenlijk in verblijfsruimten als genoemd in artikel 1.1, onderdeel e, onder 4° en 5°, binnen het andere geluidsgevoelige gebouw, 38 dB, dan wel een door burgemeester en wethouders doelmatig geoordeelde hogere waarde van ten hoogste 43 dB, niet te boven zal gaan;

b. in het eerste lid, onder b, bedoelde geval in verblijfsruimten als genoemd in artikel 1.1, onderdeel e, onder 4° en 5°, binnen het andere geluidsgevoelige gebouw 33 dB, dan wel een door burgemeester en wethouders geoordeelde hogere waarde van ten hoogste 38 dB, niet te boven zal gaan.

HOOFDSTUK 5. VERZOEK OM EEN HOGERE WAARDE ALS BEDOELD IN ARTIKEL 110A, DERDE LID VAN DE WET

Artikel 5.1

1. Een verzoek als bedoeld in artikel 110a, derde lid, van de wet kan met betrekking tot een zone rond een industrieterrein worden gedaan door:

a. degene die het beheer voert over het industrieterrein waarvoor de hogere waarde verzocht wordt;

b. het bestuur van de Kamer van Koophandel en Fabrieken van het gebied waarin het industrieterrein gesitueerd is of wordt, waarvoor de hogere waarde verzocht wordt.

2. In het geval van een industrieterrein van regionaal belang dat is aangewezen bij provinciale milieuverordening, kan een verzoek als bedoeld in het eerste lid tevens worden gedaan door:

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

b. burgemeester en wethouders van de gemeente waarin het industrieterrein gesitueerd is of wordt, waarvoor de hogere waarde verzocht wordt.

Artikel 5.2

Een verzoek als bedoeld in artikel 110a, derde lid, van de wet kan met betrekking tot een zone langs een weg worden gedaan door de weg aanlegger, of indien het verzoek gedaan wordt in het kader van de toepassing van artikel 3.4 of de artikelen 79 en 99 van de wet, of – indien het betreft

de aanleg of reconstructie van een rijksweg – in het kader van de toepassing van artikel 76, eerste lid, van de wet, door de wegbeheerder.

Artikel 5.3

1. Behoudens bij toepassing van artikel 4.17 kan een verzoek als bedoeld in artikel 110a, derde lid, van de wet met betrekking tot een zone langs een spoorweg worden gedaan door:

- a. burgemeester en wethouders van de gemeente waarin de woningen, de andere geluidsgevoelige gebouwen of de geluidsgevoelige terreinen gesitueerd zijn of worden, waarvoor de hogere waarde verzocht wordt;
- b. burgemeester en wethouders van de gemeente waarin de spoorweg gesitueerd is of wordt, waarvoor de hogere waarde verzocht wordt;
- c. de spoorwegexploitant, indien het betreft de aanleg of wijziging van een spoorweg.

2. Bij toepassing van artikel 4.17 wordt een verzoek als bedoeld in het eerste lid gedaan door de spoorwegexploitant.

Artikel 5.4

1. Het verzoek om een hogere waarde als bedoeld in artikel 110a, derde lid, van de wet en het ontwerp van een verzoek bevatten ten minste:

- a. de verzochte hogere waarde;
- b. de redenen die aan het verzoek ten grondslag liggen;
- c. de resultaten van het akoestisch onderzoek, bedoeld in de artikelen 42, 77 of 80 van de wet, onderscheidenlijk in de artikelen 4.3 of 4.5;
- d. een verklaring dat maatregelen zullen worden getroffen indien de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein, vanwege de weg of vanwege de spoorweg, binnen de woning of andere geluidsgevoelige gebouwen bij gesloten ramen meer bedraagt dan de waarde, bedoeld in de artikelen 111 en 112 van de wet, onderscheidenlijk in de artikelen 2.4, 2.5, 3.10, 4.24 en 4.25.

2. Het verzoek gaat vergezeld van een of meer kaarten met bijbehorende verklaring. Met betrekking tot deze kaart of kaarten is artikel 16 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 van overeenkomstige toepassing. De kaart of kaarten geven bovendien de ligging weer van aanwezige of toekomstige geluidszones als bedoeld in de artikelen 40, 52, 74, 106b en 108 van de wet en 25a van de Luchtvaartwet, alsmede de in die zones voorkomende gebieden waarvoor met het oog op de geluidsbelasting toepassing is gegeven aan artikel 8.5, derde lid, van de Wet luchtvaart en de in die zones voorkomende gebieden, aangewezen overeenkomstig artikel 1.2, tweede lid, onder b, van de Wet milieubeheer, voor zover de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen waarop het verzoek betrekking heeft, binnen zodanige zones of gebieden zijn of worden gesitueerd.

3. Degene die op grond van artikel 110a van de wet of artikel 4.16 bevoegd is tot het vaststellen van een hogere waarde kan van de verzoeker nadere toelichting, tekeningen en kaarten verlangen, indien hij deze noodzakelijk acht voor de beoordeling van het verzoek.

Artikel 5.5

Bij het ambtshalve vaststellen van een hogere waarde als bedoeld in artikel 110a, derde lid, van de wet is artikel 5.4, eerste en tweede lid, van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK 6. BEPALINGEN INZAKE DE MEDEWERKING VAN EIGENAREN EN BEWONERS AAN HET TREFFEN VAN MAATREGELEN AAN DE GEVEL

Artikel 6.1

Dit hoofdstuk is van toepassing op woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die voor het van overheidswege aanbrengen van geluidwerende voorzieningen in aanmerking worden genomen.

Artikel 6.2

1. Het bevoegd gezag kan burgemeester en wethouders van de gemeente of gemeenten waarin de woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen zijn gelegen, verzoeken met betrekking tot die woningen of gebouwen in elk geval de volgende gegevens te verstrekken:

- a. namen en adressen van eigenaren en bewoners;
- b. kadastrale gegevens;
- c. gegevens uit de registratie tot de onroerende-zaakbelasting die de bestemming van de woning betreffen;
- d. tekeningen van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen;
- e. verstrekte bouwvergunningen.

2. Het bevoegd gezag kan burgemeester en wethouders van de gemeente of gemeenten waarin de woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen zijn gelegen, voorts verzoeken met betrekking tot die woningen of gebouwen de gegevens te verstrekken waaruit blijkt of:

- a. de verwachting bestaat dat zij binnen vijf jaar na de door het bevoegd gezag aangegeven datum zullen worden onteigend of dat de bewoning of het gebruik om andere redenen binnen die termijn zal worden gestaakt;
- b. zij niet voor permanente bewoning bestemd zijn of daar niet voor worden gebruikt;
- c. in geval van andere geluidsgevoelige gebouwen, zij niet als zodanig bestemd zijn of zij niet daar niet voor worden gebruikt;
- d. zij behoren tot de categorie woonwagens.

Artikel 6.3

De eigenaren en bewoners van de woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen worden schriftelijk op de hoogste gesteld dat van overheidswege wordt overwogen geluidwerende voorzieningen aan te brengen.

Artikel 6.4

1. Aan de eigenaren en bewoners van de woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen wordt verzocht binnen drie weken na de in artikel 6.3 bedoelde schriftelijke mededeling, schriftelijk toestemming te verlenen tot het uitvoeren van een akoestisch en bouwtechnisch onderzoek.

2. Indien de in het eerste lid bedoelde toestemming niet volledig, niet binnen de gestelde termijn of niet voor de gehele woning of het ander geluidsgevoelige gebouw is verleend, wordt de betreffende eigenaren en bewoners schriftelijk meegedeeld dat geen akoestisch en bouwtechnisch onderzoek kan worden uitgevoerd, tenzij deze schriftelijke toestemming binnen twee weken alsnog wordt verleend.

3. Indien ook de in het tweede lid bedoelde toestemming niet volledig, niet binnen de gestelde termijn of niet voor de gehele woning of het andere geluidsgevoelige gebouw is verleend, wordt de betreffende eigenaren en bewoners schriftelijk meegedeeld dat geen geluidwerende voorzieningen worden aangebracht.

Artikel 6.5

Indien de in artikel 6.4, eerste of tweede lid, bedoelde toestemming is verleend, stelt het bevoegd gezag een akoestisch en bouwtechnisch onderzoek in. Het onderzoek resulteert in ieder geval in:

- a. een opgave van de geluidsgevoelige ruimten;
- b. een inventarisatie van de benodigde bouwtechnische gegevens;
- c. een opgave van de benodigde geluidwerende voorzieningen;
- d. een raming van de kosten voor de overheid, en
- e. een raming van de eventuele kosten voor de eigenaar.

Artikel 6.6

1. De eigenaren van de woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen ten aanzien waarvan uit het in artikel 6.5 bedoelde onderzoek blijkt dat de volgende extra voorzieningen moeten worden getroffen, worden hiervan door het bevoegd gezag schriftelijk op de hoogte gesteld:

- a. extra voorzieningen met betrekking tot het in overeenstemming brengen van de woning met de geluidweringvoorschriften ingevolge de Woningwet 1962 of de Woningwet;
- b. extra voorzieningen als bedoeld in hoofdstuk III, afdeling 2, van de Woningwet;
- c. extra voorzieningen met betrekking tot het in overeenstemming brengen van de woning met de technische voorschriften van hoofdstuk 3 van het Bouwbesluit 2003, voor zover het betreft geluidsgevoelige ruimten of de bereikbaarheid daarvan;
- d. extra voorzieningen met betrekking tot het in overeenstemming brengen van het andere geluidsgevoelige gebouw met de technische voorschriften van hoofdstuk 3 van het Bouwbesluit 2003, voor zover het betreft geluidsgevoelige ruimten of de bereikbaarheid daarvan;
- e. voorzieningen met betrekking tot het opheffen van gebreken en van achterstallig onderhoud.

2. Aan de betreffende eigenaren wordt verzocht binnen drie weken na ontvangst van deze schriftelijke mededeling, schriftelijk te verklaren dat zij zich verplichten, om binnen een door het bevoegd gezag gestelde termijn, voorafgaand aan het aanbrengen van de geluidwerende voorzieningen de extra voorzieningen, bedoeld in het eerste lid, aan te brengen, tenzij toepassing wordt gevraagd van artikel 6.7, eerste lid.

3. Indien de in het tweede lid bedoelde schriftelijke verklaring niet volledig, niet binnen de gestelde termijn of niet voor de gehele woning is verleend, wordt de betreffende eigenaren schriftelijk meegedeeld dat geen geluidwerende voorzieningen worden aangebracht, tenzij de schriftelijke verklaring binnen twee weken alsnog wordt afgegeven.

4. Indien de verklaring ook binnen de in het derde lid gestelde termijn niet volledig, niet binnen de gestelde termijn of niet voor de gehele woning is afgegeven, wordt de betreffende eigenaren schriftelijk meegedeeld dat geen geluidwerende voorzieningen worden aangebracht.

Artikel 6.7

1. Bij het afgeven van de verklaring, bedoeld in artikel 6.6, kan de eigenaar verzoeken dat het treffen van de extra voorzieningen, bedoeld in artikel 6.6, eerste lid, en het van overheidswege aanbrengen van geluidwerende voorzieningen, gelijktijdig plaatsvindt. Aan dit verzoek wordt gevolg gegeven.

2. Bij toepassing van het eerste lid blijven de kosten van het aanbrengen van de extra voorzieningen, bedoeld in artikel 6.6, eerste lid, voor rekening van de betreffende eigenaar.

Artikel 6.8

1. De eigenaren van de woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, die op basis van het in artikel 6.5 bedoelde akoestisch en bouwtechnisch onderzoek voor het van overheidswege aanbrengen van geluidwerende voorzieningen in aanmerking komen, ontvangen:

- a. een aanbod met betrekking tot de aan te brengen geluidwerende voorzieningen en
- b. indien toepassing wordt gevraagd van artikel 6.6, eerste lid, een voorstel voor een overeenkomst met betrekking tot het aanbrengen van de extra voorzieningen, bedoeld in artikel 6.6, eerste lid.

2. Tevens wordt de betreffende eigenaren meegedeeld wanneer de geluidwerende voorzieningen naar verwachting zullen worden aangebracht.

3. Indien geen toepassing wordt gegeven van artikel 6.7, eerste lid, wordt het aanbod, bedoeld in het eerste lid, onder a, gedaan onder de voorwaarde dat de extra voorzieningen door de eigenaar worden aangebracht binnen de door het bevoegd gezag gestelde termijn, voorafgaand aan het aanbrengen van de geluidwerende voorzieningen.

4. De eigenaren van de woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, die op basis van het in artikel 6.5 bedoelde akoestisch en bouwtechnisch onderzoek voor het van overheidswege aanbrengen van geluidwerende voorzieningen niet in aanmerking komen, worden hiervan schriftelijk op de hoogte gesteld.

Artikel 6.9

1. Aan de eigenaren, bedoeld in artikel 6.8, eerste lid, wordt verzocht binnen drie weken na ontvangst van het aanbod en, indien van toepassing, de overeenkomst, door middel van ondertekening schriftelijk te verklaren dat:

- a. zij voor alle geluidsgevoelige ruimten waar het aanbod betrekking op heeft, instemmen met de voorgestelde geluidwerende voorzieningen en toestemming geven tot het aanbrengen van de voorgestelde geluidwerende voorzieningen;
- b. zij zich verbinden tot het aanbrengen van de extra voorzieningen, bedoeld in artikel 6.6, eerste lid;
- c. indien toepassing is verzocht van artikel 6.7, eerste lid, zij zich verbinden tot het betalen van de kosten die verband houden met het gelijktijdig aanbrengen van de extra voorzieningen.

2. Indien de in het eerste lid bedoelde ondertekening niet binnen de gestelde termijn heeft plaatsgevonden, wordt de betreffende eigenaren schriftelijk meegedeeld dat geen geluidwerende voorzieningen worden aangebracht, tenzij de ondertekening binnen twee weken na ontvangst van deze mededeling alsnog plaatsvindt.

3. Indien de verklaring ook niet binnen de in het tweede lid gestelde termijn heeft plaatsgevonden, wordt de betreffende eigenaren schriftelijk meegedeeld dat geen geluidwerende voorzieningen worden aangebracht.

Artikel 6.10

Na ontvangst van het ondertekende aanbod en, indien van toepassing, de ondertekende overeenkomst, besluit het bevoegd gezag tot het aanbrengen van de geluidwerende voorzieningen.

HOOFDSTUK 7. OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 7.1

Een melding krachtens artikel 25, eerste lid, van het Besluit geluidhinder spoorwegen zoals dat luidde voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit geldt als melding krachtens artikel 4.17, eerste lid, van dit besluit.

Artikel 7.2

Ingetrokken worden:

- a. het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen;
- b. het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen;
- c. het Besluit geluidhinder spoorwegen, en
- d. het Saneringsbesluit geluidhinder wegverkeer 1998.

Artikel 7.3

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Artikel 7.4

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit geluidhinder.

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

's-Gravenhage, 20 oktober 2006

Beatrix

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

Uitgegeven de *zevende* november 2006

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

Algemeen

1. Inleiding

1.1 Aanleiding tot het besluit

Dit besluit is een uitvloeisel van zowel de herijking van de VROM-regelgeving als de fasegewijze herziening van de Wet geluidhinder. Het Meerjarenprogramma herijking van de VROM-regelgeving (Kamerstukken II 2003/04, 29 383, nr. 1) is gericht op het vereenvoudigen, stroomlijnen en verminderen van regelgeving. In lijn met deze doelstellingen van de herijking worden in dit besluit vier besluiten geïntegreerd, namelijk het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen, het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, het Besluit geluidhinder spoorwegen en het Saneringsbesluit geluidhinder wegverkeer 1998 (hierna respectievelijk het Besluit industrielawaai, het Besluit wegen, het Besluit spoorwegen en het Saneringsbesluit wegen). Deze besluiten worden derhalve bij dit besluit ingetrokken. Het Besluit saneringsmaatregelen industrieterreinen 1994 is niet in het nieuwe besluit opgenomen. Dit besluit is vrijwel uitgewerkt, omdat de sanering van industrielawaai vrijwel is afgerond.

De Wet geluidhinder (hierna ook: de wet) wordt in fasen gemoderniseerd. Naast een wijziging van de wet die voorzag in de implementatie van de Europese richtlijn omgevingslawaai (Stb. 2004, 338), is een aantal andere aanpassingen doorgevoerd (Wet tot wijziging van de Wet geluidhinder (modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase, Stb. 350). Het wetsvoorstel dat heeft geleid tot deze wet, is te vinden onder kamerstukken nummer 29 879 (hierna ook: het wetsvoorstel tot wijziging van de wet eerste fase). De bepalingen van het besluit strekken ter uitvoering van de gewijzigde wet.

1.2 Structuur van het besluit

De onderwerpen die tot dusverre in afzonderlijke besluiten waren geregeld, zijn thans opgenomen in afzonderlijke onderdelen van dit besluit. Op enkele onderwerpen na (zoals het doen van een verzoek tot vaststelling van een hogere waarde) zijn dus ook in dit besluit aparte bepalingen te vinden voor industrieterreinen, wegen en spoorwegen. Daarvoor zijn twee redenen te geven. In de eerste plaats zijn er verschillen tussen de bepalingen voor de diverse onderwerpen. Geen poging is gedaan om deze verschillen te harmoniseren, omdat zij hun oorzaak vinden in de verschillende kenmerken van de desbetreffende bronnen. In de tweede plaats wordt vanuit de praktijk gevraagd om aparte regels per categorie van bronnen, omdat degenen die in de praktijk met de regels werken, zich vaak bezighouden met één van deze categorieën van bronnen.

In dit besluit is de regeling voor spoorwegen uitgebreider dan voor industrieterreinen en wegen. Oorzaak daarvan is dat de wet wel regels bevat voor industrieterreinen en wegen, maar – afgezien van tracésituaties – nauwelijks voor spoorwegen. Voor spoorwegen buiten tracésituaties is het stellen van regels vrijwel geheel overgelaten aan een amvb.

2. Belangrijke wijzigingen ten opzichte van de ingetrokken besluiten

In deze paragraaf worden de belangrijkste veranderingen ten opzichte van de thans ingetrokken besluiten toegelicht. In zijn totaliteit is het aantal bepalingen op amvb-niveau aanmerkelijk afgenomen.

2.1 Dosismaat

In de gewijzigde wet is voor wegverkeerslawaai en spoorweglawaai de Europees geüniformeerde dosismaat Lden ingevoerd. Voor industrielawaai is de dosismaat ongewijzigd gebleven. Dientengevolge worden in het voorliggende besluit twee dosis-maten gehanteerd. De nieuwe dosismaat wordt aangeduid met «dB», de oude dosismaat met «dB(A)». Zie voor beide dosismaten verder de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de wet eerste fase, alsmede de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel waarbij de Europese richtlijn omgevingslawaai in de wet is verwerkt (Kamerstukken 29 021).

2.2 Andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen

Met de herziene wet is in opname van één uniforme definitie van de begrippen «andere geluidsgevoelige gebouwen» en «geluidsgevoelige terreinen» in artikel 1 van de wet. Welke andere gebouwen dan woningen en welke terreinen voor de wet als geluidsgevoelig worden aangemerkt, wordt dus niet langer bij amvb bepaald, behoudens ten aanzien van het bepaalde in artikel 1.2 van dit besluit.

2.3 Vaststellen van hogere waarden

In de herziene wet is de procedure tot vaststelling van hogere waarden centraal geregeld in het nieuwe hoofdstuk VIII A, afdeling 1. Niet alleen procedurebepalingen uit de wet zelf, maar ook hetgeen hieromtrent was geregeld bij amvb, is nu grotendeels opgenomen in dit nieuwe hoofdstuk. Op een drietal onderwerpen bij deze procedure wordt onderstaand kort ingegaan.

Gevalen waarin een hogere waarde mag worden vastgesteld

De gewijzigde wet schrijft niet langer voor dat bij algemene maatregel van bestuur de gevallen moeten worden aangegeven waarin een hogere waarde mag worden vastgesteld (aangegeven waren onder andere gevallen als het plaatselijk noodzakelijk zijn vanwege grond- of bedrijfsgebondenheid en het opvullen van een gat tussen bestaande bebouwing). De gewijzigde wet kent nog slechts een bevoegdheid om dergelijke gevallen aan te wijzen. In het voorliggende besluit is van deze bevoegdheid geen gebruik gemaakt. Hiertoe is besloten om een einde te maken aan de verscheidenheid van gevallen die in verschillende situaties van toepassing waren, hetgeen niet alleen onoverzichtelijk was, maar in de praktijk ook tot onredelijke en ongewenste resultaten kon leiden. Bovendien kan de afweging ter zake gevoeglijk aan het bevoegd gezag worden overgelaten. Bij die afweging kan geen gebruik meer worden gemaakt van de genoemde gevallen en het bevoegd gezag zal daarom meer dan voorheen de beslissing omtrent de hogere waarden moeten motiveren. Zeker wanneer er meer ontwikkelingen binnen een gemeente plaatsvinden kan het in dat kader zinvol zijn een eigen geluidbeleid te ontwikkelen dat kan dienen als basis voor de besluitvorming over de hogere waarden.

Criteria voor vaststelling hogere waarde

De criteria die een rol spelen bij de vaststelling van hogere waarden verschillen in de huidige regels licht voor industrie-, wegverkeers- en spoorweglawaaai. In de herziene wet is ervoor gekozen om alle criteria die genoemd werden in de diverse regels in het vijfde lid van artikel 110a van de wet op te nemen. Dit onderwerp is daarom niet meer opgenomen in dit besluit.

Bevoegdheid en procedure vaststelling hogere waarde

In het nieuwe artikel 110c van de wet wordt afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, met enkele afwijkingen, van toepassing verklaard op het nemen van een besluit tot het vaststellen van een hogere waarde. In de wet nam het verzoek om een hogere waarde vast te stellen, een belangrijke plaats in. Een dergelijk verzoek werd door burgemeester en wethouders of een bronbeheerder gericht tot gedeputeerde staten, die ter zake beslisten. In de gewijzigde wet is de hoofdregel dat de burgemeester en wethouder zelf bevoegd zijn binnen de grenzen van hun gemeente een hogere waarde vast te stellen. Daardoor zullen burgemeester en wethouders voortaan veelal ambtshalve beslissen omtrent het vaststellen van een hogere waarde. Het verzoek tot vaststelling van een dergelijke waarde heeft daardoor aan belang ingeboet. Er zijn nog slechts enkele regels over het verzoek opgenomen. Bepaald wordt wie een verzoek kan doen, en er zijn enige nadere regels omtrent daarbij te over te leggen gegevens.

Het verzoek speelt onder meer nog een rol in het geval van een hoofdspoorweg, een provinciale weg, een rijksweg en een regionaal industrieterrein. Indien de vaststelling van een hogere waarde verband houdt met een van deze vier categorieën van geluidsbronnen, dan zijn gedeputeerde staten bevoegd tot vaststelling van de hogere waarden. Daarnaast is in het geval van gekoppelde sanering bij de reconstructie van een weg of bij een wijziging van een spoorweg, de minister bevoegd tot het vaststellen van de hogere waarde. In dat laatste geval is de minister zelfs bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor alle betreffende woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen langs het betreffende baanvak, ook indien het geen saneringssituaties betreft.

2.4 Sanering van wegverkeerslawaaai

Naar aanleiding van de wijziging van de wet zijn de voorschriften uit het Saneringsbesluit geluidhinder wegverkeer 1998 (hierna: het oude besluit) aangepast.

Op grond van artikel 89, derde lid, van de wet worden regels gegeven omtrent de aard van de maatregelen die kunnen worden opgenomen in een saneringsprogramma en de eisen waaraan een dergelijk programma moet voldoen. Op grond van artikel 90, derde en vierde lid, wordt aangegeven in welke gevallen en onder welke voorwaarden de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (hierna: de minister) een hogere waarde dan de in artikel 90, tweede lid, genoemde voorkeursgrenswaarde kan vaststellen.

Op grond van artikel 104 juncto artikel 88, artikel 89, derde lid, en artikel 90, derde lid, van de wet worden voor andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen regels gegeven met betrekking tot het saneringsprogramma en de gevallen en voorwaarden waaronder de Minister een hogere waarde dan de in artikel 90, tweede lid, genoemde voorkeursgrenswaarde kan vaststellen.

Op grond van artikel 113 van de wet worden regels gegeven omtrent de geluidsbelasting binnen andere geluidsgevoelige gebouwen. Volgens artikel 126a van de wet kan de Minister bepalen dat, indien maatregelen tevens moeten worden getroffen met een ander oogmerk dan de beperking van de geluidsbelasting vanwege een weg, subsidies worden verstrekt op basis van normbedragen. In het onderhavige besluit wordt hier invulling aan gegeven. De normbedragen zijn vastgesteld in de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaai.

Op basis van artikel 174 van de wet worden voor andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen regels gegeven met betrekking tot de melding van saneringsgevallen.

2.5 Medewerking van eigenaren en bewoners aan het treffen van maatregelen aan de gevel

In de gewijzigde wet is een nieuw artikel 114a opgenomen, op grond waarvan regels kunnen worden gesteld omtrent de medewerking van eigenaren en bewoners aan het treffen van maatregelen aan de gevel. De achtergrond van deze nieuwe bepaling is toegelicht in § 5.3 van de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel. Doel van de nieuwe bepaling is vooral om te bereiken dat een woning of een ander geluidsgevoelig object formeel aan de saneringsvoorraad kan worden onttrokken als de rechthebbende geen medewerking verleent aan het treffen van de geluidwerende maatregelen aan de gevel. Bij een dergelijke regeling behoort een strikte procedure voor het doen van het aanbod tot het treffen van maatregelen, om te waarborgen dat de betrokkenen zich bewust zijn van het feit dat hen een aanbod wordt gedaan. Daartoe strekt het nieuwe hoofdstuk 6 van dit besluit. De artikelen in dit hoofdstuk zijn ontleend aan de Regeling geluidwerende voorzieningen 1997, die berust op artikel 26b van de Luchtvaartwet.

2.6 Inspectoraat-Generaal VROM

In het verlengde van de wet van 22 oktober 2003 tot wijziging van diverse wetten in verband met de instelling van een Inspectoraat-Generaal VROM en ter verbetering van de doelmatigheid van gegevensverstrekking met het oog op toezicht (Stb. 449) zijn niet langer bepalingen opgenomen inzake advisering door de inspecteur.

3. Regels voor spoorweggeluid

3.1 Algemeen

Op grond van artikel 105 van de wet kunnen bij amvb ter bestrijding van spoorweglawaaai eisen worden gesteld met betrekking tot de aard, samenstelling of wijze van aanleg van een spoorweg. Op grond van dit artikel zijn in het besluit geluidsemisssie-eisen opgenomen die gelden bij de aanleg of vervanging van (een gedeelte van) een spoorweg.

Op grond van artikel 107 van de wet kunnen voorts bij amvb ter beperking van spoorweglawaaai regels worden gesteld omtrent de onderwerpen die ter beperking van de geluidsbelasting vanwege wegen geregeld zijn in hoofdstuk VI van de wet. Op grond hiervan is in het besluit voorzien in een zoneringsregeling die eerder was opgenomen in het Besluit spoorwegen. Bij ministeriële regeling zal een kaart worden vastgesteld met daarop aangegeven de spoorwegen waarop de regeling van toepassing is. Tevens zal daar de breedte van de zones worden

bepaald, rekening houdend met de in het besluit opgenomen voorkeursgrenswaarde voor woningen.

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

De procedures en grenswaarden zijn van toepassing indien:

- bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan, hetzij de bouw van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen wordt mogelijk gemaakt binnen de geluidszone van een aanwezige spoorweg, hetzij een nieuwe of te wijzigen spoorweg wordt geprojecteerd;
- de aanleg of wijziging van een spoorweg buiten toepassing van de overeenkomstig de bepalingen van dit besluit gevolgde bestemmingsplanprocedure wordt overwogen; of
- een spoorconstructie wordt vervangen door een onvoldoende stille constructie (artikel 4.8).

3.2 Normstelling

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

Voor zowel wegverkeerslawaai als industrielawaai bedraagt de voorkeurswaarde 48 dB.

Gezien het verschil in hinderbeleving van deze bronnen en spoorwegen is voor spoorweglawaai een voorkeursgrenswaarde van 55dB vastgelegd. De bandbreedte bij spoorweglawaai kent een maximaal toelaatbare waarde tot 68 dB voor nieuwe ontwikkelingen en een maximum van 71 dB voor de wijziging van bestaande situaties. Dit betekent evenals voor de andere bronnen dat binnen de aangegeven bandbreedte zorgvuldig de voor de betrokken situatie maximaal toelaatbare geluidsbelasting dient te worden bepaald, rekening houdend met onder meer de technische mogelijkheden om de voorkeursgrenswaarde zo min mogelijk te overschrijden door bronmaatregelen, maatregelen in de overdrachtssfeer of het houden van voldoende afstand tussen spoorbaan en geluidsgevoelige bestemming. Zo zal met name bij een geluidsbelasting van 68 dB of zelfs mogelijk hoger, waar geluidafscherming onvoldoende effectief is voor bovenverdiepingen van woningen nabij een spoorlijn, toch gestreefd moeten worden naar afscherpende voorzieningen voor het woon- en leefmilieu rond deze woningen op het begane grondniveau.

Bij verlening van een hogere waarde ten behoeve van de aanleg of wijziging van een spoorweg zal bij woningen aan de binnenwaarde-eis van 35 dB voldaan moeten worden. Indien voor deze woningen al eerder een hogere waarde was vastgesteld dient de binnenwaarde te voldoen aan de indertijd vastgelegde waarde voor de geluidsbelasting binnen de woning. Voor andere geluidsgevoelige gebouwen gelden overeenkom-

stige regels, met dien verstande dat de binnenwaarde-eis afhankelijk van het type gebouw 28 of 33 dB is.

Voor de nieuwbouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen stelt dit besluit, evenmin als de wet, eisen aan de binnenwaarde van de geluidsbelasting. Deze eisen zijn opgenomen in het Bouwbesluit 2003. Daarin wordt voor woningen langs spoorwegen de algemene eis van 33 dB gesteld.

4. Bestuurs- en administratieve lasten

Administratieve lasten

Bij het wetsvoorstel tot wijziging van de wet was geen sprake van bedrijfseffecten en evenmin van toename van administratieve lasten. Bij de doorwerking in onderliggende regelgeving is daarvan dus evenmin sprake. Het wetsvoorstel tot wijziging van de wet is voorgelegd aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) voor een oordeel over de administratieve lasten. Genoemd adviescollege heeft het wetsvoorstel niet geselecteerd voor beoordeling, omdat de gevolgen van het onderhavige wetsvoorstel als minimaal worden ingeschat. De integratie van vier afzonderlijke besluiten tot het onderhavige besluit is een technische samenvoeging van regelgeving, niet gericht op inhoudelijke veranderingen. Ook deze samenvoeging genereert derhalve geen administratieve lasten.

Bestuurslasten

De decentralisatie van het vaststellen van hogere waarden van provincies naar gemeenten is de belangrijkste wijziging op wetsniveau, die overigens slechts geringe gevolgen heeft voor de bestuurslasten. Het gaat om een marginale verschuiving tussen provinciefonds en gemeentefonds. Thans wordt erop ingestoken om hierin te voorzien door de provincies een ondersteunende rol te laten vervullen voor de vaststelling van hogere waarden bij met name kleinere gemeenten.

Als bekend regelt het wetsvoorstel een sluitingstermijn voor de saneringsoperatie voor woningen langs wegen en spoorwegen. Twee jaar na inwerkingtreding van het wetsvoorstel mogen gemeenten geen woningen meer toevoegen aan de saneringslijst. Naar verwachting zullen gemeenten inventariseren of zij alle (potentiële) saneringswoningen hebben aangemeld. Als de gemeenten, zoals hun taak is, de saneringsvoorraad goed in beeld hebben, kost dit weinig extra inspanning. Ook past de meldingstermijn bij de verplichting die een deel van de gemeenten heeft in het kader van de EU-richtlijn om in 2007 een geluidkaart gereed te hebben.

Een bijzonderheid is de introductie en uitwerking van het begrip «weigerende eigenaar» in de amvb. Een gemeente kan geconfronteerd worden met een eigenaar van de woning, die niet wil dat er gevelmaatregelen aan zijn woning worden getroffen. Zulks moet dan worden geregistreerd en de amvb ziet op een zorgvuldige procedure met expliciete (schriftelijk geborgde) stappen om één en ander goed en duidelijk vast te leggen. Naar inschatting zal deze situatie niet vaak voorkomen en leiden problemen rondom een weigerende eigenaar nu ook tot administratieve procedures. Aldus zal de amvb tot weinig extra bestuurlijke lasten leiden, echter als de situatie voorkomt is sprake van een zorgvuldig traject met enkele heldere ijkmomenten, die bestuurlijke lasten met zich brengen.

Het onderhavige besluit brengt geen substantiële veranderende milieueffecten met zich mee. Dit hangt vooral samen met het feit dat de normen en beoordelingssystematiek in het kader van de onderhavige modernisering van het geluidbeleid niet veranderen.

Handhaving en uitvoerbaarheid

In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel tot wijziging van de wet is al geconstateerd dat er geen beïnvloeding is van handhaafbaarheid. De te handhaven voorschriften veranderen immers niet. Wel is er sprake van een duidelijker toedeling van de verantwoordelijkheid bij het zonebeheer, hetgeen de handhaving ten goede komt. Een en ander behoeft geen vertaling in de onderliggende regelgeving terzake. Dit besluit heeft daarom geen invloed op de handhaving en de uitvoerbaarheid.

5. Overgangsrecht

In artikel VII van de wet tot wijziging van de wet eerste fase is geregeld dat procedures op grond van de wet, die lopen op het tijdstip waarop dit wetsvoorstel in werking is getreden, worden afgemaakt conform het oude recht. Binnen twee maanden na inwerkingtreding kan nog een keuze worden gemaakt om de eerdere wettekst of de gewijzigde wettekst toe te passen bij te nemen besluiten. Verdere overgangsbepalingen zijn dan ook niet noodzakelijk.

Volledigheidshalve wordt hier nog eens verwezen naar het overgangsrecht dat is opgenomen in de artikelen III en IV van het besluit van 7 maart 2005 tot wijziging van het Besluit geluidhinder spoorwegen en het Subsidiebesluit openbare lichamen milieubeheer (Stb. 2005, 145), dat ook in de nieuwe constellatie van waarde blijft. De saneringsregeling beoogt ook de in de overgangsbepalingen artikelen III en IV bedoelde sanering van spoorweglawaai, die op basis van artikel 13 van het Subsidiebesluit – naar nu blijkt op een onjuiste wettelijke grondslag – heeft plaatsgevonden onder de werking van dit besluit te brengen. Dit geldt ook voor de sanering van de woningen op de zogenaamde Raillijst. Dit zijn woningen die op 1 juli 1987 een geluidsbelasting ondervonden van meer dan 65 dB(A) vanwege een op die datum aanwezige spoorweg, die vóór 1 januari 1997 aan de Minister van VROM zijn gemeld en ten aanzien waarvan burgemeester en wethouders bij die gelegenheid hebben verklaard dat het treffen van geluidwerende maatregelen de enige saneringsoplossing is die in aanmerking komt.

Voorals vanwege de onjuiste wettelijke grondslag van de in de genoemde kaders vastgestelde hogere waarden is er van afgezien om de in die fase van de saneringsoperatie vastgestelde hoogst toelaatbare waarden te zien als waarden vastgesteld met dit besluit. Dit betekent dat de eerder in dat kader vastgestelde waarden geen directe doorwerking zullen hebben bij latere wijzigingen en bij het beheer van het geluid afkomstig van het spoor (emissie) door de spoorwegexploitant. Wel werkt de reeds uitgevoerde sanering materieel door. Artikel 13, derde lid, dat overigens een bredere werking heeft, bepaalt dat de in dat kader bepaalde binnenwaarden van de geluidsbelasting gehandhaafd dienen te worden bij latere wijzigingen. Saneringsmaatregelen in de vorm van geluidschermen of maatregelen aan de bron werken ook door omdat bij de bepaling van de heersende geluidsbelasting voorafgaand aan de wijziging, het effect van die maatregelen deel van de berekening uitmaakt en daarmee leidt tot lagere geluidsbelastingen als uitgangspunt voor de

wijzigingsprocedure. Door het afzien van de koppeling met de in het kader van het Subsidiebesluit vastgestelde hoogst toelaatbare waarden geldt voor latere wijzigingen, overeenkomstig artikel 4.13, tweede lid, de laagste van de heersende geluidsbelasting en de geluidsbelasting in 1987, als uitgangspunt, waarbij 55 dB(A) in ieder geval als toelaatbaar wordt aangemerkt.

Artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk 1. Algemeen

Artikel 1.1

De begripsbepalingen die in artikel 1, eerste lid, van de wet worden gegeven, zijn mede van toepassing op de begrippen die in dit besluit worden gebruikt. Ook het begrip «wijziging van een spoorweg» is aldaar gedefinieerd. Dit artikel bevat daarom maar enkele definities.

etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) met betrekking tot de spoorweg, geluidsbelasting in dB(A) vanwege een spoorweg

Deze definities met betrekking tot de oude dosismaat zijn gehandhaafd, omdat zij in bepaalde (historische) situaties, zoals toetsing aan de saneringsdrempel, een rol blijft spelen. Wel is «in dB(A)» ingevoegd, om duidelijk te maken dat het begrip betrekking heeft op de oude dosismaat. De corresponderende begrippen voor industrieterreinen en wegen zijn in de wet zelf opgenomen.

spoorwegexploitant

Onder de term «spoorwegexploitant» valt zowel de aanlegger als de beheerder van een spoorweg. Aansluiting is gezocht bij de terminologie uit de nieuwe Spoorwegwet. Bij beheer kan het zowel gaan om de fysieke infrastructuur als om het gebruik van de spoorbaan.

verblijfsruimten

In de definitie zijn de verblijfsruimten van een geluidsgevoelig gebouw aangegeven waarvoor in dit besluit een grenswaarde voor het binnen-niveau is opgenomen. De verblijfsruimte zijn onderverdeeld in twee categorieën. De in de tweede categorie genoemde verblijfsruimten worden als minder geluidsgevoelige binnenruimte beschouwd dan de in de eerste categorie genoemde.

Artikel 1.2

Naast bepalingen voor woningen kent de wet bepalingen voor andere geluidsgevoelige gebouwen en voor geluidsgevoelige terreinen. Tot dusverre werd op verschillende plaatsen in de wet of in amvb's aangegeven welke gebouwen en terreinen werden beschouwd als geluidsgevoelig. Naast genoemde begrippen kwam in de wet ook de term «andere geluidsgevoelige objecten» voor. Zoals aangegeven, is met de herziene Wet geluidhinder voorzien in een beperking tot de twee begrippen: «andere geluidsgevoelige gebouwen» en «geluidsgevoelige terreinen» en in opname van één uniforme definitie van deze begrippen in artikel 1 van de wet.

Artikelen 1.3 en 1.4

Het besluit is van toepassing op spoorwegen die zullen worden aangegeven op een bij ministeriële regeling vast te stellen kaart. Uitgangspunt voor vermelding op de kaart zal zijn dat alle spoorlijnen waarop daadwerkelijk spoorverkeer plaatsvindt of naar verwachting zal (kunnen) plaatsvinden opgenomen zijn. Voor lijnen die niet zijn opgenomen, is dit besluit niet van toepassing. Zo hoeft bij het opnemen van nieuwe woningen in een bestemmingsplan in de nabijheid van een niet-gezoneerde lijn geen akoestisch onderzoek plaats te vinden en is er dus geen toetsing aan dit besluit.

Ingevolge artikel 1.4 zullen behalve de betrokken spoorwegen ook de daarbij behorende zones worden aangegeven op de kaart.

Artikel 1.5

De regeling in artikel 1.5 inzake gecumuleerde geluidsbelastingen continueert eerdere vergelijkbare voorzieningen in het Besluit geluidshinder spoorwegen (artikel 2a), het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen (artikel 1a) en het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen.

Hoofdstuk 2. Industrieterreinen

Artikel 2.1

In dit artikel wordt de voorkeursgrenswaarde vastgelegd voor andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen.

Artikel 2.2

Artikel 2.2 heeft betrekking op het vaststellen van hogere waarden voor andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen. Aangegeven wordt welke geluidsbelasting daarbij ten hoogste toelaatbaar is (de zogenaamde maximale grenswaarde). In onderstaande tabel 1 zijn deze grenswaarden samengevat.

Tabel 1. Ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen ten gevolge van een gezondeerd industrieterrein voor andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van dat industrieterrein.

Ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen [dB(A)]													
Zone rondom het industrieterrein		Bestaand volgens art. 52 Wgh								Vastgesteld of vast te stellen op basis van art. 40 Wgh			
		Basis art.53 zoals het luidde voor (...)				Basis art.41 zoals het luidde voor (...)							
		a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d
Situatie bestemming	Aanwezig t.t.v. zonevaststelling	Belasting ≤ 50 dB(A)	50	50	*	50	-	-	-	-	-	-	-
		Belasting > 50 dB(A) en ≤ 55 dB(A)	55	55	*	55	-	-	-	-	-	-	-
		Belasting > 55 dB(A)	≤ 60	≤ 65	*	≤ 60	-	-	-	-	-	-	-
Aanwezig t.t.v. zonevaststelling	Voorkeursgrenswaarde	-	-	-	-	50	50	50	50	50	50	50	50
	Maximale ontheffingswaarde	55	60	*	55	55	60	55	55	55	60	55	55
Realisatie na zonevaststelling doch voor (...)	Voorkeursgrenswaarde	50	50	*	50	50	50	50	50	-	-	-	-
	Maximale ontheffingswaarde	55	60	*	55	55	60	55	55	-	-	-	-
Realisatie na (...)	Voorkeursgrenswaarde	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
	Maximale ontheffingswaarde	55	60	55	55	55	60	55	55	55	60	55	55

* : geen ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van toepassing en dus ook niet de Wgh;
 - : betreffende combinatie van «situatie bestemming» en «wijze van zonevaststelling» niet van toepassing;
 a : gezondheidszorggebouwen;
 b : overige andere geluidsgevoelige gebouwen;
 c : woonwagendplaatsen;
 d : overige geluidsgevoelige terreinen.

Artikel 2.3

Dit artikel heeft betrekking op de ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen voor andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen indien er sprake is van een saneringssituatie. Aangegeven wordt welke geluidsbelasting daarbij ten hoogste toelaatbaar is.

Artikel 2.4

Met dit artikel worden eisen gesteld aan het geluidsbelasting binnen de verblijfsruimten van andere geluidsgevoelige gebouwen bij de vaststelling van hogere waarden.

Artikel 2.5

Artikel 2.5 stelt eisen aan het geluidsbelasting binnen de verblijfsruimten van andere geluidsgevoelige gebouwen bij de vaststelling van saneringswaarden.

Artikelen 3.1 tot en met 3.6

In deze artikelen zijn de geluidsnormen opgenomen voor andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen. In tabel 2 zijn de grenswaarden schematisch weergegeven.

Tabel 2. Maximaal toelaatbare geluidsniveaus (in dB) t.g.v. een weg voor binnen een zone langs die weg gelegen andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen

Situatie	Geluidgevoelige bestemmingen	Voorkeurswaarde	Maximale ontheffingswaarde
Stedelijk gebied	scholen en ziekenhuizen/verpleeghuizen	48 dB	63 dB
	andere gezondheidszorggebouwen	48 dB	53 dB
	woonwagenstandplaatsen	48dB	53 dB
	andere geluidgevoelige terreinen	53 dB	58 dB
Buitenstedelijk gebied	scholen en ziekenhuizen/verpleeghuizen	48 dB	53 dB bij nieuwe bestemming; 58 dB bij aanleg/wijziging van de weg
	andere gezondheidszorggebouwen	48 dB	53dB
	woonwagenstandplaatsen	48 dB	53 dB
	andere geluidgevoelige terreinen	53 dB	58 dB

Artikel 3.1

De voorkeursgrenswaarde voor de andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagenstandplaatsen is gelijk gesteld aan die van woningen, namelijk 48 dB. Een uitzondering hierop vormen de overige geluidsgevoelige terreinen. Dit zijn terreinen bij andere geluidsgevoelige gebouwen, voor zover deze bestemd zijn of gebruikt worden als hulpmiddel voor de in de instelling geboden zorg.

Per situatie zal nagegaan moeten worden hoever deze «geluidsgevoelige terreinen» zich uitstrekken. In bepaalde gevallen kan de grens van het geluidsgevoelige terrein verder van de weg verwijderd zijn dan de planologische of perceelsgrens van de instelling. De eigenaar of beheerder van zo'n inrichting zal dan moeten aangeven welk gedeelte voor eigenlijke zorgactiviteiten van die inrichting bedoeld is. Aan de grens van deze terreinen bedraagt de voorkeurswaarde 5 dB(A) meer dan de waarde van de bijbehorende gebouwen.

Artikel 3.2

Dit artikel betreft het vaststellen van een hogere waarde vanwege een weg. Onderscheid is gemaakt naar de aard van het object. Zo gelden voor andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagenstandplaatsen lagere grenswaarden dan voor de overige geluidsgevoelige objecten. Evenals voor woningen langs wegen in buitenstedelijke situaties zijn de normen voor de aanleg van wegen in de nabijheid van andere geluidsgevoelige gebouwen en voor de bouw van andere geluidsgevoelige gebouwen nabij wegen niet altijd hetzelfde.

Artikel 3.3

Op de voorkeursgrenswaarde van 48 dB worden voor reconstructies twee uitzonderingen gemaakt. De eerste uitzondering, opgenomen in het tweede lid, heeft betrekking op situaties waarin eerder een hogere waarde is vastgesteld en waar ook de heersende waarde de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. In dat geval geldt als de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting na reconstructie de laagste van de volgende twee waarden: de heersende waarde of de eerder vastgestelde waarde. Is

de heersende waarde lager dan 48 dB, dan geldt weer de hoofdregel van het eerste lid en bedraagt de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting 48 dB.

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

Artikel 3.4

Dit artikel betreft het vaststellen van een hogere waarde bij de reconstructie van een weg.

Artikel 3.5

Artikel 90, derde lid, van de wet bepaalt dat de Minister van VROM voor saneringswoningen een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting mag vaststellen die de waarde 68 dB niet te boven mag gaan. Het eerste lid geeft de criteria aan de hand waarvan de minister deze waarde kan vaststellen. Op grond van artikel 90, vierde lid, van de wet is het mogelijk om een hogere geluidsbelasting dan 68 dB toe te staan. De criteria hiervoor zijn opgenomen in artikel 3.5, tweede lid.

Artikel 3.6

Zoals reeds aangegeven in het algemeen deel van deze nota van toelichting, is het onderhavige besluit ook van toepassing op de sanering van andere geluidsgevoelige gebouwen dan woningen en andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenterreinen, die op 1 maart 1986:

- binnen de zone van een weg aanwezig waren, en
- op dat tijdstip:
 - voor andere gezondheidszorggebouwen als bedoeld in artikel 1.2, een geluidsbelasting, vanwege die weg, ondervonden van meer dan 60 dB(A),
 - voor andere geluidsgevoelige gebouwen dan gezondheidszorggebouwen als bedoeld in artikel 1.2 of andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagenterreinen een geluidsbelasting, vanwege die weg, ondervonden van meer dan 60 dB(A).

Overeenkomstig artikel 104, juncto artikel 88, eerste lid, van de wet, dient het gemeentebestuur deze gevallen te melden. Vervolgens dient het gemeentebestuur voor deze objecten een programma van maatregelen op te stellen. Veelal zal een saneringssituatie van andere geluidsgevoelige gebouwen dan woningen samengaan met een saneringssituatie voor woningen. Dit betekent in de praktijk dat het programma van maatregelen een integraal onderdeel kan zijn van het saneringsprogramma voor woningen. Net als bij woningen geldt een meldingstermijn van twee jaar. Na afloop van deze termijn blijven de saneringsbepalingen van dit besluit alleen nog gelden voor tijdig gemelde situaties.

Het gemeentebestuur of, indien toepassing wordt gegeven aan artikel 98 van de wet het gemeentebestuur of de wegaanlegger, legt het vastgestelde programma van maatregelen voor andere geluidsgevoelige objecten voor aan de minister (overeenkomstig artikel 104, juncto artikel 90, eerste lid, van de wet). De minister stelt na ontvangst van dit programma van maatregelen de ten hoogste toelaatbare waarde vast voor deze objecten (overeenkomstig artikel 104, juncto artikel 90, tweede lid, van de wet).

Artikel 3.7

In het eerste lid zijn de verschillende maatregelen beschreven die in een saneringsprogramma kunnen worden opgenomen. Het verminderen van het geluid, veroorzaakt door het verkeer op de weg, kan gebeuren door het treffen van voorzieningen op of aan de aanwezige weg waardoor de geluidsbelasting bij de betrokken woning afneemt. Hiertoe behoren niet de tot het normale beheer en onderhoud behorende voorzieningen, werken of maatregelen. Bij dit laatste kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het aanbrengen van «stil asfalt» in het kader van het reguliere onderhoud van de weg. Het treffen van voorzieningen dient in de concrete situatie rechtstreeks te leiden tot een verlaging van de geluidsbelasting. Voorwaarde daarbij is dat in beginsel ook de geluidhindersituatie elders als gevolg van de maatregel niet verslechtert. Daarom wordt niet als maatregel beschouwd een verkeersmaatregel (bij voorbeeld een wegversmalling) die tot gevolg heeft dat het verkeer een andere route kiest, waardoor elders de geluidhindersituatie verder verslechtert. Wel kan het een keuze zijn het verkeer op een route langs vele woningen te beperken en om te leiden via een alternatieve route met geen of slechts een enkele woning.

De geluidsoverdracht van de weg naar de betrokken woningen kan onder meer worden verminderd door het opwerpen van geluidswallen tussen bron en ontvanger of het aanbrengen van geluidsschermen tussen bron en ontvanger.

Als geluidwerende maatregelen aan de betrokken woningen zijn onder meer aan te merken:

- het aanbrengen van dubbel glas;
- het dichten van kieren;
- het aanbrengen van achterzet- of voorzetramen;
- het aanbrengen van ventilatievoorzieningen zoals suskasten;
- het afwerken of verzwaren van het dakbeschot, borstweringen en dergelijke.

De saneringsmaatregel «onttrekking aan de bestemming van één of meer van de betrokken woningen» betreft gevallen waarbij, in het kader van een wijziging van het desbetreffende bestemmingsplan, een andere functie wordt gegeven aan de gronden waarop saneringswoningen zijn gelegen. Het gevolg van deze bestemmingsplanwijziging kan zijn dat een saneringswoning een niet geluidsgevoelige bestemming krijgt (bijvoorbeeld: kantoor) maar ook dat de desbetreffende saneringswoning moet worden geamoveerd.

In het tweede lid is aangegeven dat de saneringsmaatregelen die in aanmerking komen ook een zekere rangorde hebben, te weten eerst de maatregelen met betrekking tot de weg, vervolgens die in de overdrachtsfeer, dan die aan de woning en tenslotte bestemmingswijziging.

Artikel 3.8

In dit artikel wordt een opsomming gegeven van de inhoudelijke eisen waaraan een saneringsprogramma moet voldoen. In het eerste lid zijn de eisen opgenomen die gelden in een saneringssituatie, waarbij niet op voorhand bekend is of er gekozen zal worden voor maatregelen, die:

- strekken tot vermindering van het geluid, veroorzaakt door het verkeer op de weg (bronmaatregelen),
- strekken tot vermindering van de geluidsoverdracht van de weg naar de betrokken woningen (overdrachtsmaatregelen),
- strekken tot het aanbrengen van geluidwerende maatregelen aan de betrokken woning (gevelmaatregelen),
- strekken tot onttrekking aan de bestemming van één of meer van de betrokken woningen, dan wel een combinatie van deze maatregelen.

De keuze van de in het saneringsprogramma op te nemen maatregelen zal het resultaat zijn van een afweging van de mogelijk te treffen maatregelen, de effecten daarvan op de geluidsbelasting, de eventuele bezwaren en de kosten daarvan. Bij het in het eerste lid, onder a, bedoelde akoestisch onderzoek dient het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai zoals dat gold in 1986 te worden toegepast.

De in artikel 3.8, eerste lid, onder c, bedoelde beschrijving van de bron- en overdrachtsmaatregelen zal vrij gedetailleerd moeten zijn. De kosten van deze maatregelen komen op grond van artikel 126, eerste lid, van de wet ten laste van het Rijk.

Met betrekking tot de in artikel 3.8, eerste lid, onder e, bedoelde geluidwerende maatregelen aan de woning kan worden volstaan met een verklaring dat, door middel van toepassing van geluidwerende maatregelen, zal worden voldaan aan de in artikel 111, derde lid, van de wet gestelde eis, met betrekking tot de geluidsbelasting binnen de woning. Overigens komen ook de kosten van geluidwerende maatregelen op grond van artikel 126, eerste lid, van de wet, ten laste van het Rijk, tenzij er sprake is van woningen als bedoeld in artikel 126, tweede lid, van de wet.

In artikel 3.8, eerste lid, onder g, wordt slechts gevraagd aan te geven – voor zover is afgeweken van de rangorde van maatregelen, bedoeld in artikel 3.7 tweede lid, – waarom is afgeweken. Hierdoor wordt voorkomen, dat letterlijk alle mogelijk te treffen maatregelen en het effect hiervan op de geluidsbelasting in het saneringsprogramma moeten worden opgenomen.

De inhoudelijke eisen, opgenomen in artikel 3.8, tweede lid, gelden voor saneringsprogramma's die, ingevolge artikel 98 van de wet, voorafgaand aan een reconstructie van een weg moeten worden vastgesteld. Deze eisen zijn inhoudelijk aangepastten opzichte van de oude regeling. Reden voor deze wijziging is, dat het saneringsprogramma niet meer is gericht op de vaststelling door de minister van de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting voor de reconstructie en na de sanering, zoals onder de oude wet, maar nu is gericht op het vaststellen van de hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting na het totaal van reconstructie en sanering.

Bij een reconstructie van een weg gaat het, ingevolge de definitie van dit begrip in artikel 1, eerste lid, van de wet, om een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten

opzichte van de geluidsbelasting die op grond van artikel 100 als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd.

Omdat ook overeenkomstig artikel 77, eerste lid, onder b, onderzocht dient te worden welke maatregelen in het kader van de reconstructie getroffen kunnen worden is als eis opgenomen dat er, naast een akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 88 van de wet, tevens een onderzoek als bedoeld in artikel 77 uitgevoerd dient te worden.

De onderzoeken zullen inzicht moeten geven in:

- de geluidsbelasting, vanwege de betreffende weg, op 1 maart 1986;
- de actuele geluidsbelasting, vanwege de betreffende weg, in het jaar voorafgaande aan het jaar, waarin de wijziging(en) op of aan de weg zal/zullen worden uitgevoerd;
- de geluidsbelasting, vanwege de betreffende weg, in het maatgevende jaar na afloop van de reconstructie (veelal tien jaar na de reconstructie), zonder het effect van het treffen van maatregelen die in het kader van deze wijziging(en) zal/zullen worden getroffen;
- de geluidsbelasting, vanwege de betreffende weg, in het jaar volgend op het jaar, waarin de wijziging(en) zal/zullen zijn uitgevoerd, rekening houdend met de maatregelen, die in het kader van deze wijziging(en) zal/zullen worden getroffen, en met de verkeersprognose voor tien jaar later.

Ook zal het saneringsprogramma inzicht moeten geven in de geraamde kosten van de voorgestelde maatregelen. Indien het programma wordt ingediend voorafgaand aan een reconstructie moeten de kosten samenhangend met de reconstructie en de sanering afzonderlijk zichtbaar worden gemaakt. Deze kosten komen ingevolge artikel 126, eerste lid, van de wet voor vergoeding door het Rijk in aanmerking. Artikel 127 van de wet bepaalt dan nog dat de reconstructiekosten ten laste van de wegaanlegger komen.

Artikel 3.9

Op basis van artikel 3.9 zullen in een uitvoeringsregeling nadere regels worden gegeven inzake de vormgeving en inrichting van de diverse saneringsprogramma's.

Artikel 3.10

Op basis van artikel 113 van de wet is voor andere geluidsgevoelige gebouwen een regeling opgenomen die vergelijkbaar is met die voor woningen in artikel 11, derde lid, van de wet.

De verblijfsruimten zoals gedefinieerd in artikel 1.1 zijn qua geluidsgevoeligheid in twee categorieën verdeeld. Voor de onder onderdeel e, onder 1°, bedoelde verblijfsruimten geldt een binnenwaarde van ten hoogste 28 dB, voor de minder geluidsgevoelige verblijfsruimte bedoeld onder onderdeel e, onder 2°, geldt een binnenwaarde van ten hoogste 33 dB. Ten aanzien van onderwijsgebouwen gelden de in dit besluit gestelde binnenwaarden alleen voor leslokalen (en dus ook speelruimten) en theorielokalen van onderwijsgebouwen. Een vaklokaal dat ingericht is voor een bepaald vak, zoals handvaardigheid of een lespracticum, valt buiten dit artikel, aangezien bij dit soort onderwijs de geluidsgevoeligheid als regel geringer zal zijn. Hoewel dit besluit alleen voorschriften met betrekking tot de binnenwaarden van lokalen bevat, verdient het aanbeveling bij de bouw van scholen of het treffen van geluidwerende voorzieningen ook aandacht te besteden aan andere ruimten die

afhankelijk van het te verwachten gebruik, zoals docenten-, spreek- en studiekamers, zeker een akoestische bescherming verdienen.

Hoofdstuk 4. Spoorwegen

Artikel 4.1

Het tweede lid bepaalt dat bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan alleen van hogere waarden van de geluidsbelasting kan worden uitgegaan voor zover ze zijn vastgesteld. Ingeval het plan gewijzigd wordt vastgesteld, kan echter worden uitgegaan van waarden die redelijkerwijs vastgesteld hadden kunnen worden. Hiermee wordt voorkomen dat ten behoeve van de afwijkende vaststelling van een plan de gehele hogere waarden-procedure nog eens doorlopen zou moeten worden.

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

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

Artikelen 4.2 en 4.3

Deze artikelen corresponderen met de artikelen 76a en 77 van de wet (hoofdstuk VI, zones langs wegen). Onder de «in de toekomst optredende geluidsbelasting» (artikel 4.3, onder b) wordt in dit verband verstaan de geluidsbelasting die zal ontstaan nadat de in het bestemmingsplan geplande bouw- en aanlegmogelijkheden zijn gerealiseerd. Daarvoor wordt in het algemeen het jaar tien jaar na vaststelling van het plan aangehouden.

Artikelen 4.4 tot en met 4.6

Deze artikelen geven de procedure aan voor de aanleg of wijziging van een spoorweg die plaatsvindt zonder dat een bestemmingsplanprocedure gevolgd wordt of die plaatsvindt op basis van een bestemmingsplan dat niet tot stand is gekomen conform de bepalingen van dit besluit. De regeling is overeenkomstig artikel 79 van de wet (hoofdstuk VI, zones langs wegen). Aanleg van nieuwe spoorlijnen buiten bestemmingsplan-procedures zal niet veel voorkomen. Voor de aanleg van landelijke spoorwegen zal een Tracéwetprocedure gevolgd worden. Geluidsregels daarvoor zijn niet opgenomen in dit besluit, maar maken deel uit van afdeling 2 van Hoofdstuk VII van de wet. Grootscheepse wijzigingen in binnenstedelijk gebied (zoals het verhogen van de spoorweg in verband met het vrij maken van een kruising of het verdubbelen ervan binnen het spoorwegterrein) kunnen echter zeer wel plaatsvinden zonder dat hiervoor een nieuw bestemmingsplan gemaakt hoeft te worden, dan wel met toepassing van de procedure, bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 4.7

De gevallen waarin de constatering dat er sprake is van een sanerings-situatie samenvalt met een wijziging van een spoorweg worden gekoppelde sanering genoemd. De gekoppelde sanering heeft vrijwel altijd

betrekking op rijksinfrastructuur. In verband hiermee is in het onderhavige besluit, naar analogie van de regeling in Afdeling 2 (Landelijke spoorwegen) van hoofdstuk VII van de Wet geluidhinder, geregeld dat bij gekoppelde sanering het initiatief voor het opstellen van een saneringsprogramma ligt bij de spoorwegexploitant. De Minister van VROM neemt vervolgens op basis van dit saneringsprogramma en op basis van de wijziging van de spoorweg een integraal besluit over de ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen, vanwege de spoorweg (toepassing artikel 4.23 tweede lid), en over de toe te passen saneringsmaatregelen (toepassing artikel 4.23, derde lid). Dat besluit richt zich op alle geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de betrokken spoorweg en niet alleen op de saneringsgevallen (toepassing artikel 4.16, tweede lid). Hierdoor wordt voorkomen dat er voor dezelfde spoorweg in relatie tot geluid twee procedures bij verschillende bevoegde gezagsinstanties doorlopen dienen te worden. Doordat in dit geval voor wijziging de minister over de toelaatbare geluidsbelastingen en te treffen maatregelen dient te besluiten is geen afzonderlijke besluitvorming over de geluidsaspecten van de wijziging door de gemeenteraad meer nodig. Daarom is die procedure (artikelen 4.4 tot en met 4.6) in geval van sanering niet van toepassing verklaard in het derde lid.

In het eerste lid is bepaald dat indien een wijziging wordt voorgenomen van een spoorweg waarlangs saneringssituaties aanwezig zijn, deze wijziging pas mag plaatsvinden nadat de Minister de hoogst toelaatbare waarden en maatregelen heeft vastgesteld. Dit houdt tevens in dat bij een voorziene wijziging de spoorwegexploitant tijdig de procedure moet starten. Daarbij zal ook tijd moeten worden ingeruimd voor overleg met de betrokken gemeente(n), vooral omdat het ook de sanering langs het betreffende baanvak betreft.

Artikel 4.8

Zoals uit de aanhef van artikel 4.8 blijkt, kan geen overlapping plaatsvinden met de andere zoneringsbepalingen van dit besluit inzake aanleg of wijziging van een spoorweg.

Dit betekent dat een bepaalde activiteit aan een spoorbaan die niet onder de begripsomschrijving «wijziging van een spoorweg» van artikel 1 van de wet valt, wel onder de regeling van artikel 4.8 kan vallen. Op grond van dit artikel dient de spoorwegbeheerder bij de aanleg of vervanging van een spoorweg, dan wel een gedeelte hiervan, zoals een viaduct of brug, aandacht te besteden aan de akoestische kwaliteit van de baanconstructie. Als standaardkwaliteit geldt de constructie van een langgelast spoor op houten dwarsliggers. Dit heeft tot gevolg dat geen onnodig lawaai wordt veroorzaakt, ook bij niet in artikel 1 van de wet als zodanig aangemerkte geluidsgevoelige bestemmingen waarin mensen langere tijd verblijven of waar om andere redenen een zekere rust gewenst is. Te denken valt aan parken, natuurgebieden of stiltegebieden.

Artikel 4.8 is gebaseerd op artikel 105 van de wet en stelt nadere eisen aan de constructie van de spoorweg. Met name stalen viaducten veroorzaken in veel gevallen aanzienlijke overlast. Door een aangepast ontwerp of een andere materiaalkeuze (bijvoorbeeld betonnen in plaats van stalen bruggen) kan een grote reductie van de geluidsemisatie verkregen worden, die niet hoger hoeft te zijn dan de normaal toegepaste constructie, te weten langgelast spoor op houten dwarsliggers. In het reken- en meetvoorschrift zal worden aangegeven dat de geluidsemisatie vanwege bovenbedoelde baanconstructies kan worden bepaald, door een verschildmeting ten opzichte van de gangbare baanconstructie van

langgelast (dat wil zeggen voegloos) spoor op houten dwarsliggers in een ballastbed van gebroken steen.

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

Artikel 4.9

Dit artikel regelt de voorkeursgrenswaarden voor woningen, andere geluidsgevoelige bestemmingen en geluidsgevoelige terreinen.

Artikelen 4.10 tot en met 4.15

Artikel 4.13 regelt de situatie waarbij sprake is van een wijziging van een spoorweg, waarbij al ten hoogste toelaatbare waarden zijn vastgesteld. In dit artikel wordt een onderscheid gemaakt in gevallen die in 1987, bij de oorspronkelijke invoering van het oorspronkelijke Besluit geluidhinder spoorwegen, wel en niet aanwezig waren en tevens binnen de toen aanwezige situaties de gevallen onder en boven de saneringsgrens.

Het is nog van belang te weten dat het systeem bij weg en spoor verschillend is voorzover het betreft de bepaling of er sprake is van een wijziging respectievelijk reconstructie. Bij spoor wordt enkel getoetst op de heersende, bij weg aan de laagste van de heersende en eerdere vastgestelde hogere waarde. Bij het spoor zijn alle andere geluidbelastingen alleen van belang voor het bepalen van de maatregelen en de voorkeurswaarde.

Artikel 4.14 bepaalt de maximaal toelaatbare waarden van de geluidsbelasting in geval van het vaststellen van hogere waarden dan de voorkeurswaarden die voor wijzigingen in artikel 4.13 zijn opgenomen. Bij nieuwe situaties biedt dit besluit geen mogelijkheid dergelijke hoge waarden vast te stellen, maar in het kader van de sanering is dat echter wel mogelijk, gelet op de inhoud van het tweede lid van artikel 4.16. Indien eerder in het kader van de sanering of in het kader van de Interimwet stad-en-milieubenadering een hogere waarde is vastgesteld dan de in het eerste lid genoemde waarde, dan vormt, ingevolge het tweede lid, die eerder vastgestelde waarde het absolute plafond voor de verlening van een hogere waarde.

Artikel 4.16

Bij de ten hoogst toelaatbare waarden van de geluidsbelasting na het treffen van de saneringsmaatregelen is een driedeling gemaakt. Overeenkomstig het tweede lid dienen de maatregelen te leiden tot geluidsbelastingen van ten hoogste 63 dB(A) van de gevel van woningen en aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, onderscheidenlijk ten hoogste 58 dB(A) van de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen. Voor beide gevallen geldt echter dat dient te worden gestreefd naar het terugbrengen van de geluidsbelasting tot 57 dB(A), zoals is aangegeven in artikel 4.18, eerste lid. Voor de geluidsgevoelige objecten waarvoor sprake is van gekoppelde sanering is niet de normering ingevolge artikel 4.9 tot en met 4.15 voor de wijziging, maar de saneringsnormstelling van toepassing. Voor objecten die niet onder de sanering vallen zijn uiteraard gewoon de artikelen 4.8 tot en met 4.14 van toepassing, ook al is de Minister nu het bevoegd gezag. Dit geldt ook ten aanzien van de normering van de geluidsbelasting binnen geluidsgevoelige bestemmingen. De in het tweede en derde lid opgenomen waarden gelden alleen voor situaties die onder de sanering vallen. Voor de geluidsgevoelige bestemmingen langs

de spoorweg waarvoor de Minister de artikelen 4.9 tot en met 4.15 toepast geldt het daarbij horende artikel 4.24.

Het tweede lid bepaalt dat, indien er zich overwegende bezwaren voordoen van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, er waarden tot maximaal 71 dB van de gevel van woningen en aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, onderscheidenlijk tot maximaal 66 dB van de gevel van andere geluidsgevoelige gebouwen, toelaatbaar zijn.

Tot slot geeft het derde lid de mogelijkheid om de in het tweede lid bepaalde maximale waarden te overschrijden. Er is daarbij geen absoluut plafond van toepassing. Wel zijn er strikte voorwaarden aan de toepassing van het derde lid verbonden. In feite houden deze voorwaarden in dat het derde lid alleen kan worden toegepast als maatregelen om de geluidsbelasting tot de in het derde lid genoemde maximale waarden te beperken onmogelijk zijn. Deze bepaling is overeenkomstig hetgeen ook in het kader van de sanering wegverkeerslawaaï is bepaald (artikel 90, vierde lid, van de wet en artikel 3.5, tweede lid, van dit besluit).

Artikel 4.17

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

Voor de meldingsdrempel is uitgegaan van de drempel zoals die recent was opgenomen in het Besluit geluidhinder spoorwegen. In tegenstelling tot wegverkeerslawaaï is deze drempel met de wijziging van de wet en de invoering van dit besluit niet aangepast. Bij de vaststelling van de drempel in het kader van de invoering van de sanering in het Besluit geluidhinder spoorwegen heeft daarover al een recente afweging plaatsgevonden. Evenals het feit dat normstelling voor wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï in andere situaties veelal verschilt, omdat spoorweglawaaï in het algemeen als minder hinderlijk wordt ervaren, geldt dit ook voor de hier opgenomen saneringsdrempel.

De meldingsplicht met betrekking tot geluidsgevoelige terreinen heeft geen betrekking op woonwagendplaatsen. Evenals bij de geluidsbronnen «industrie» en «wegen» worden woonwagendplaatsen uitsluitend in zogenaamde «nieuwe situaties» aangemerkt als geluidsgevoelig terrein. De saneringsregelingen van de Wet geluidhinder zijn dus niet van toepassing op woonwagendplaatsen.

Artikel 4.18

In het eerste lid van artikel 4.18 is opgenomen dat burgemeester en wethouders voor de ingevolge artikel 4.17 gemelde woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen (anders dan woonwagenstandplaatsen) een saneringsprogramma dienen op te stellen om de geluidsbelasting terug te brengen. Bij dit saneringsprogramma worden achtereenvolgens maatregelen overwogen, zoals die zijn opgenomen in artikel 4.19. Bij het opstellen van het saneringsprogramma kan ook een combinatie van de genoemde maatregelen overwogen worden. De toepasbaarheid van de genoemde maatregelen zal door de aanwezige situatie bepaald worden. Rekening houdend met de mogelijkheden binnen de aanwezige situatie ter plaatse en met de mogelijke bezwaren die in artikel 4.19 zijn opgenomen, zullen de mogelijkheden om de geluidsbelasting daadwerkelijk ver terug te brengen veelal beperkt zijn. Daarom is slechts opgenomen dat de maatregelen opgenomen in het saneringsprogramma de geluidsbelasting zoveel mogelijk dienen te beperken tot 55 dB. Uit het onderzoek ten behoeve van het opstellen van het saneringsprogramma dient gemotiveerd te blijken in hoeverre de waarde van 55 dB bij het treffen van maatregelen haalbaar is, rekening houdend met de inhoud van artikel 4.19.

Bij het recent opnemen van het saneringsdeel in het Besluit geluidhinder spoorwegen is gemotiveerd gekozen voor de grens van 57 dB(A). Deze waarde is nu in de nieuwe dosismaat L_{den} als 55 dB overgenomen. Deze waarde komt ook overeen met de waarde die is opgenomen in de Wet geluidhinder in het kader van de sanering gekoppeld aan de Tracéwet.

Het is zeker voor de meer ervaren opstellers van saneringsprogramma's zoals ProRail en gemeenten met veel saneringsgevallen langs het spoor van belang dat er sinds de invoering van de sanering in het Besluit geluidhinder spoorwegen niet langer sprake kan zijn van een zeker automatisme om het onderzoek te beperken tot een maatregelenpakket waarmee 65 dB(A) of 63 dB bereikt wordt.

Het tweede en het derde lid regelen dat bij gekoppelde sanering het akoestisch onderzoek door de spoorwegexploitant uitgevoerd wordt. Dit onderzoek richt zich niet alleen op de saneringssituatie, maar ook op de gevolgen van de wijziging voor alle geluidsgevoelige bestemmingen langs de spoorweg. Het saneringsprogramma dat de spoorwegexploitant, in de praktijk meestal ProRail, indient bij gekoppelde sanering bevat een beschrijving van de geluidmaatregelen ten behoeve van de wijziging en de sanering en ook de voorgestelde hogere waarden voor alle geluidsgevoelige bestemmingen waar de voorkeurswaarde overschreden wordt.

Artikel 4.19

In het eerste lid van artikel 4.19 zijn als mogelijke saneringsmaatregelen dezelfde maatregelen opgenomen als in artikel 3.4. In het tweede lid is aangegeven dat de saneringsmaatregelen die in aanmerking komen ook een zekere rangorde hebben, te weten eerst de maatregelen met betrekking tot de spoorweg, vervolgens maatregelen in de overdrachtsfeer, dan de maatregelen aan de woning en tenslotte bestemmingswijziging.

De bronmaatregelen die in het saneringsprogramma kunnen worden opgenomen (eerste lid, onder a) betreffen niet uitsluitend geluidreducerende maatregelen aan de constructie van een spoorweg zoals het aanpassen van een stalen spoorbrug of het vervangen van houten dwarsliggers door betonnen dwarsliggers. Ook andere maatregelen en andere soorten maatregelen kunnen deel uitmaken van het sanerings-

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

Artikel 4.21

In dit artikel is opgenomen welke informatie een saneringsprogramma ten minste dient te bevatten. Hierbij is aansluiting gezocht bij de vereisten voor een saneringsprogramma wegverkeerslawaaai. De verklaring, bedoeld in het eerste lid, onder e, dient van het saneringsprogramma deel uit te maken, indien de geluidsbelasting van de gevel van woningen respectievelijk van andere geluidsgevoelige gebouwen – rekening houdend met de te treffen maatregelen – de waarde van 63 dB respectievelijk 58 dB nog overschrijdt. In dat geval dient ingevolge artikel 4.25, tweede lid, onderzocht te worden of aan de vereisten voor de geluidsbelasting binnen de woning of het ander geluidsgevoelig gebouw wordt voldaan. Indien dit niet het geval is, dienen er maatregelen getroffen te worden om alsnog aan die eisen te voldoen. Het saneringsprogramma behoeft niet het akoestisch onderzoek en de beschrijving van het pakket van maatregelen aan de gevel te bevatten, maar slechts de verklaring dat aan de eisen zal worden voldaan. Het betreffende akoestische onderzoek kan daardoor op een meer geschikt tijdstip, veelal later, plaatsvinden. De onder j opgenomen globale indicatie van de kosten van de te treffen maatregelen dienen niet alleen voor de eerste beoordeling van de doelmatigheid van de voorgestelde maatregelen, maar ook voor de inpassing van het project in de saneringsplanning. De kosten van het totale pakket maatregelen moeten daarom aangegeven worden. Ten aanzien van gevelmaatregelen, waarvoor zoals hiervoor meestal nog geen onderzoek is gedaan, zal daarbij veelal worden uitgegaan van ervaringsbedragen per woning.

Artikel 4.22

Op grond van dit artikel zal er, net als voor wegverkeer op basis van artikel 3.9, een ministeriële regeling komen die vergelijkbaar zal zijn met de Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaai.

Artikel 4.24

Voor de bepalingen over binnenwaarden is zoveel mogelijk aangesloten bij de overeenkomstige bepalingen voor wegverkeerslawaaai die in de artikelen 111 en 112 van de wet zijn opgenomen. Voor situaties waarbij in 1987 de saneringsdrempel niet werd overschreden, geldt als eis voor de binnenwaarde 35 dB voor in aanbouw zijnde en aanwezige woningen. Voor nieuw te bouwen woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen stelt het besluit geen eisen. De binnenwaarde voor die situaties is opgenomen in het Bouwbesluit 2003 en maakt deel uit van het proces van de bouwvergunning. Er wordt hier nadrukkelijk op dit verschil gewezen omdat dit voor woningen bijvoorbeeld een andere eis inhoudt. Bij de aanleg of wijziging aan het spoor geldt immers op basis van het eerste lid

een binnenwaarde van 35 dB, terwijl ingevolge het Bouwbesluit 2003 de algemene eis van 33 dB geldt.

Voor de binnenwaarde van bestaande woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen geldt dat een eenmaal vastgestelde binnenwaarde-eis ook bij latere wijzigingen in stand blijft. Voor de situatie waarbij in 1987 niet de saneringsdrempel werd overschreden, blijft de in het eerste lid genoemde eis gelden. Voor gevallen waarbij in 1987 de saneringsdrempel wel werd overschreden, geldt ingevolge het tweede lid dat de binnenwaarde van de betrokken woningen moet blijven voldoen aan de eerder gehanteerde waarde. Een getalswaarde wordt voor die gevallen niet gegeven omdat in alle gevallen er eerder een binnenwaarde is bepaald of elders in dit en het volgende artikel eisen worden gesteld. Voor de eisen aan de binnenwaarde bij wijzigingen kan onderscheid gemaakt worden in de volgende drie situaties.

- Het is mogelijk dat inmiddels de sanering onder het regime van het Subsidiebesluit is uitgevoerd. In dat geval voorziet het derde lid in een koppeling met de toen gehanteerde binnenwaarde.

- Situaties waarin al eerder met toepassing van het Besluit geluidhinder of mogelijk het daarvoor geldende Besluit geluidhinder spoorwegen een hogere waarde is bepaald en in dat kader ook in een waarde voor de geluidsbelasting binnen de woning voorzien. Het maakt hiervoor niet uit of in het verleden een saneringsprocedure of een wijzigingsprocedure heeft plaatsgevonden. In die gevallen is het tweede lid van toepassing.

- De laatste situatie betreft te saneren situaties waarvoor nog geen saneringsprocedure heeft plaatsgevonden en nog geen waarden zijn vastgesteld. Indien zich in die situatie een geval van wijziging van de spoorweg voordoet voorziet artikel 4.16 in het ineenschuiven van de sanerings- en de wijzigingsprocedure. In dat kader zijn in artikel 4.25 de eisen opgenomen ten aanzien van de binnenwaarden voor saneringswoningen en in artikel 2.24 voor bestaande niet-saneringswoningen.

Hoofdstuk 5. Verzoek om een hogere waarde als bedoeld in artikel 110a van de wet

Artikelen 5.1 tot en met 5.4

In de artikelen 5.1, 5.2 en 5.3 is invulling gegeven aan de mogelijkheid uit artikel 110a, derde lid, van de wet, om bij algemene maatregel van bestuur degenen aan te wijzen die een verzoek om hogere waarde mogen doen. In artikel 5.1 zijn ook degene die het beheer voert over het betrokken industrieterrein en het bestuur van de Kamer van Koophandel van het betrokken gebied aangemerkt als verzoekgerechtigd. De directie van iedere inrichting afzonderlijk kan derhalve niet een verzoek tot een hogere waarde doen. Per industrieterrein zal eerst moeten worden bezien welke hogere waarden vanwege het industrieterrein dienen te worden aangevraagd. Hierna zal, afhankelijk van het feit of er een beheersorgaan van het industrieterrein is of niet, het verzoek om hogere waarden door dit beheersorgaan of door de voorzitter van de Kamer van Koophandel gedaan kunnen worden. In artikel 5.4 zijn nadere regels gesteld over de inhoud van een verzoek om een hogere waarde.

Hoofdstuk 6. Medewerking van eigenaren en bewoners aan het treffen van maatregelen aan de gevel

Artikelen 6.1 tot en met 6.10

Hoofdstuk 6 is van toepassing op woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die voor het van overheidswege aanbrengen van geluidwerende voorzieningen in aanmerking worden genomen. Uit de wet zelf

vloeit voort welke woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen het betreft. De term «in aanmerking worden genomen» brengt tot uitdrukking dat het in eerste instantie gaat om woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die in aanmerking *kunnen* komen voor maatregelen. Uit het uit te voeren akoestisch onderzoek moet immers blijken of zij ook daadwerkelijk in aanmerking komen voor maatregelen.

De procedure vangt formeel aan met het vergaren van de gegevens die nodig zijn voor de beoordeling van de betrokken woningen. Burgemeester en wethouders zijn met deze taak belast. Indien een project wordt gestart voor het treffen van geluidwerende maatregelen aan een aantal woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, worden de betrokken eigenaren en de bewoners van woningen daarvan schriftelijk op de hoogte gesteld. Daarbij wordt hun toestemming gevraagd voor het uitvoeren van een akoestisch en bouwtechnisch onderzoek. Indien zij die toestemming niet of niet volledig verlenen, krijgen zij een tweede kans om alsnog toestemming te verlenen. Wordt die kans niet benut, dan worden er geen geluidwerende maatregelen getroffen. De betrokken woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen worden definitief van de lijst afgevoerd. Noch de betrokken eigenaren en bewoners noch hun rechtsopvolgers kunnen dan nog aanspraak maken op het van overheidswege treffen van maatregelen aan de gevel.

De toestemming moet volledig zijn verleend. Dit houdt in dat zowel door de eigenaar als door de bewoner toestemming moet zijn verleend. Het spreekt voor zich dat voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan een woning toestemming moet worden verleend door de eigenaar van die woning of dat andere geluidsgevoelige gebouw. Toestemming van de bewoner van de woning, bijvoorbeeld de huurder, is nodig omdat de woning moet kunnen worden betreden om het akoestisch en bouwtechnisch onderzoek te kunnen uitvoeren. Indien de eigenaar van de woning wel toestemming verleent maar de bewoner niet dan worden dus geen geluidwerende voorzieningen aangebracht. Uiteraard zal een eigenaar die toestemming verleent ervan op de hoogte worden gesteld indien de bewoner dat niet doet, zodat de eigenaar tijdig met de bewoner hierover in overleg kan treden. Het omgekeerde geldt uiteraard ook.

De toestemming moet de gehele woning of het gehele andere geluidsgevoelige gebouw betreffen. Indien de toestemming slechts een gedeelte van de woning betreft zal de toestemming geacht zijn niet te zijn verleend. Deze voorwaarde is opgenomen in verband met het feit dat partiële isolatie in het algemeen niet effectief is. Indien een woning of ander geluidsgevoelig gebouw slechts partieel wordt geïsoleerd kan de vereiste mate van geluidwering voor de gehele woning namelijk niet worden bereikt.

Wordt de benodigde toestemming verkregen, dan wordt het akoestisch en bouwtechnisch onderzoek uitgevoerd. Uit dat onderzoek kan blijken dat de eigenaar uit hoofde van de Woningwet of anderszins zelf nog voorzieningen moet aanbrengen. In dat geval wordt hij daarvan op de hoogte gesteld. Hoofdregel is dat hij schriftelijk moet verklaren dat hij zich verplicht tot het aanbrengen van deze voorzieningen, binnen een door het bevoegd gezag te stellen termijn en voordat de geluidwerende maatregelen aan de gevel worden getroffen. Geeft hij die schriftelijke verklaring niet of niet volledig af, dan krijgt hij een tweede kans om dat alsnog te doen. Wordt die kans niet benut, dan worden er geen geluidwerende maatregelen getroffen. De betrokken woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen worden definitief van de lijst afgevoerd.

Ten aanzien van het prijsgeven van bij het aanbrengen van de geluidwerende voorzieningen verwijderde onderdelen is het in concrete gevallen mogelijk dat de eigenaar het eigendom van deze onderdelen wil behouden (bijvoorbeeld bij glas-in-lood). In dergelijke gevallen zullen met de betreffende eigenaar schriftelijk vast te leggen afspraken worden gemaakt en wordt van hem verlangd dat hij deze onderdelen zelf tijdig verwijdert. In afwijking van de hoofdregel kan de eigenaar erom verzoeken dat de betrokken voorzieningen en de geluidwerende maatregelen gelijktijdig worden getroffen. Een dergelijk verzoek wordt ingewilligd. De kosten van de betrokken voorzieningen blijven wel voor zijn rekening.

Indien dit deel van de procedure met succes is doorlopen, ontvangen de betrokken eigenaren een aanbod met betrekking tot de aan te brengen geluidwerende voorzieningen. Zij moeten dit voor akkoord ondertekenen. Als zij een verzoek hebben gedaan tot het gelijktijdig treffen van voor hun rekening komende voorzieningen en de geluidwerende maatregelen, ontvangen zij tevens een voorstel voor een overeenkomst, waarin een aantal zaken daaromtrent wordt geregeld. Ook die overeenkomst moet voor akkoord worden ondertekend. Wordt de ondertekening van de betrokken documenten niet gegeven, dan krijgt de betrokkene een tweede kans om dat alsnog te doen. Wordt die kans niet benut, dan worden er geen geluidwerende maatregelen getroffen. De betrokken woningen worden definitief van de lijst afgevoerd.

Als de desbetreffende stukken tijdig zijn ondertekend, worden vervolgens de werkzaamheden uitgevoerd.

Uit het akoestisch en bouwtechnisch onderzoek kan ook blijken dat een woning niet in aanmerking komt voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen. In dat geval wordt de betrokken eigenaar daarvan schriftelijk op de hoogte gesteld.

De mededelingen die worden genoemd in hoofdstuk 4 kunnen het karakter hebben van een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Als dit het geval is, staan daartegen bezwaar en beroep open. De mededelingen, genoemd in artikel 6.4, derde lid, 6.6, vierde lid, 6.8, vierde lid, en 6.9, derde lid, hebben steeds het karakter van een besluit. Zij zijn namelijk gericht op rechtsgevolg. Ook de mededeling waarbij een verlengde termijn wordt gesteld (bijvoorbeeld artikel 6.4, tweede lid), is een besluit. Geen besluit zijn vermoedelijk mededelingen waarbij wordt aangegeven dat het aanbrengen van maatregelen wordt overwogen (artikel 6.3), waarbij om toestemming wordt verzocht (bijvoorbeeld artikel 6.4, eerste lid), of waarbij het treffen van de feitelijke maatregelen wordt aangekondigd (artikel 6.8, tweede lid). De mededeling, genoemd in artikel 6.6, eerste lid, is in elk geval niet altijd een besluit, omdat zij slechts een bericht kan bevatten omtrent een verplichting die reeds uit anderen hoofde bestaat. Het verzoek, bedoeld in artikel 6.7, eerste lid, leidt niet tot een besluit, maar – ingevolge artikel 6.8, eerste lid, onder b – tot een voorstel voor een overeenkomst. De beslissing tot het aanbrengen van de geluidwerende voorzieningen (artikel 6.10) heeft evenmin het karakter van een besluit, omdat deze beslissing is gericht op het verrichten van feitelijke handelingen.

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