

Vergaderjaar 1998–1999

26 343

Wijziging van de Tracéwet (eerste tranche)

Nr. 7

NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 20 juli 1999

Het wetsvoorstel wordt gewijzigd als volgt:

1. Artikel I, onderdeel A, komt te luiden:

A

Artikel 1, eerste lid, wordt gewijzigd als volgt:

a. In onderdeel h, onder 3°, wordt «aanduiding van de te realiseren geluidwerende voorzieningen» vervangen door: aanduiding van de maatregelen, gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen onderscheidenlijk aan de grens van geluidsgevoelige terreinen als bedoeld in de Wet geluidhinder.

b. Onderdeel i vervalt en onderdeel j wordt geletterd tot onderdeel i.

2. In artikel I, onderdeel D, onder 3, wordt «artikel 87d onderscheidenlijk 107a» vervangen door «artikel 87d onderscheidenlijk 106c» en wordt «artikelen 87e tot en met 87h of 107b tot en met 107d» vervangen door: artikelen 87e tot en met 87i of 106d tot en met 106h.

3. Artikel I, onderdeel E, wordt gewijzigd als volgt:

a. In onderdeel 2 wordt «artikelen 87e tot en met 87h of 107b tot en met 107d» vervangen door: artikelen 87e tot en met 87i of 106d tot en met 106h.

b. Na onderdeel 3 wordt een nieuw onderdeel ingevoegd, luidende:

4. Na het derde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

4. In afwijking van het tweede lid, aanhef en onder a, kan Onze Minister, indien de omvang van het ontwerp-tracébesluit daartoe aanleiding geeft, volstaan met eenieder van de in het tweede lid, onder a, bedoelde personen de strekking van het ontwerp-tracébesluit mee te delen en de

onderdelen van het ontwerp-tracébesluit die voor de betrokkene redelijkerwijs van belang zijn, toe te zenden.

4. In artikel I, onderdeel H, wordt «artikelen 87e tot en met 87h of 107b tot en met 107d» vervangen door: artikelen 87e tot en met 87i of 106d tot en met 106h.

5. Artikel I, onderdeel I, wordt gewijzigd als volgt:

a. In onderdeel 2, aanhef, tweede volzin, wordt «zeven» vervangen door: negen.

b. In onderdeel 2, derde lid, wordt «dan wel vastgesteld krachtens artikel 105, 106 of 129» vervangen door «, onderscheidenlijk de zone, bedoeld in artikel 106b» en wordt «vanwege de hoofdweg of de landelijke railweg de waarden die ingevolge de artikelen 87e tot en met 87h en 107b tot en met 107d» vervangen door: vanwege de hoofdweg of de landelijke railweg of vanwege binnen de zone van die hoofdweg of landelijke railweg gelegen wegen of railwegen de waarden die ingevolge de artikelen 87e tot en met 87i en 106d tot en met 106h.

c. In onderdeel 2 wordt, onder vernummering van het negende lid in tiende lid, een lid ingevoegd, luidende als volgt:

9. De gemeenteraad is verplicht het bestemmingsplan overeenkomstig het onherroepelijk geworden tracébesluit vast te stellen of te herzien.

6. Artikel I, onderdeel K, wordt gewijzigd als volgt:

a. In onderdeel 3 wordt in het tweede lid van artikel 20 «de in het eerste lid bedoelde vergunningen» vervangen door: de vergunningen.

b. In onderdeel 3 wordt na het vijfde lid een lid ingevoegd, luidende:

6. Artikel 46, eerste lid, van de Woningwet is niet van toepassing op aanvragen om een bouwvergunning ter uitvoering van het tracébesluit.

c. In onderdeel 3 worden het zesde tot en met elfde lid (oud) vernummerd tot zevende tot en met twaalfde lid. In het zevende en achtste lid (oud) wordt «zesde lid» vervangen door: zevende lid.

7. In onderdeel L wordt na artikel 20a een artikel ingevoegd, luidende als volgt:

Artikel 20b

1. Het vonnis van onteigening van de rechtbank kan slechts in de openbare registers worden ingeschreven nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.

2. In aanvulling op de artikelen 54n en 59 van de onteigeningswet is ten behoeve van de in het eerste lid bedoelde inschrijving een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dan wel een verklaring van de griffier benodigd, waaruit blijkt dat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.

8. Artikel III wordt vervangen door de volgende artikelen.

ARTIKEL III

1. Indien ten aanzien van een tracébesluit dat is voorbereid met toepassing van de Tracéwet, zoals deze luidde vóór het inwerkingtreden van deze wet, door de bestuursorganen van de betrokken gemeenten of regionale openbare lichamen niet binnen een jaar na de vaststelling van dat tracébesluit planologische medewerking is verleend, is artikel 15, derde tot en met tiende lid, van de Tracéwet ter zake van toepassing, mits de met zodanig tracébesluit verband houdende besluiten tot het vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting ingevolge de artikelen 83, 85, 100a of 106 van de Wet geluidhinder zijn vastgesteld.

2. Ingeval besluiten tot het vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting met het oog op de uitvoering van een in het eerste lid bedoeld tracébesluit zijn vereist en de planologische medewerking niet binnen de in het eerste lid genoemde termijn is verleend, is artikel 15, derde tot en met tiende lid, van de Tracéwet ten aanzien van zodanig tracébesluit van toepassing zodra de besluiten tot het vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting met het oog op de uitvoering van dat tracébesluit zijn bekendgemaakt.

3. Ingeval geen besluiten tot het vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting met het oog op de uitvoering van een in het eerste lid bedoeld tracébesluit zijn vereist en de planologische medewerking niet binnen de in het eerste lid genoemde termijn is verleend, is artikel 15, derde tot en met tiende lid, van de Tracéwet ten aanzien van zodanig tracébesluit van toepassing met ingang van de dag na het verstrijken van die termijn.

4. In afwijking van het eerste lid is, ingeval een in het eerste lid bedoeld tracébesluit geheel of gedeeltelijk door de rechter is vernietigd en vervolgens een nieuw tracébesluit is vastgesteld na het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet, artikel 15, derde tot en met tiende lid, van de Tracéwet ten aanzien van zodanig tracébesluit van toepassing zodra de besluiten tot het vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting met het oog op de uitvoering van dat tracébesluit zijn bekendgemaakt. Ingeval geen besluiten tot het vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting zijn vereist, is artikel 15, derde tot en met tiende lid, van de Tracéwet van toepassing met ingang van de dag nadat het in de eerste volzin bedoelde tracébesluit geheel of gedeeltelijk door de rechter is vernietigd.

5. Artikel 46, eerste lid, van de Woningwet is niet van toepassing op aanvragen om bouwvergunning ter uitvoering van de in het eerste lid bedoelde tracébesluiten.

6. Onder «planologische medewerking verlenen» in de zin van het eerste lid wordt verstaan het nemen van een of meer besluiten krachtens de Wet op de Ruimtelijke Ordening door het bestuur van een gemeente of een regionaal openbaar lichaam, waardoor het desbetreffende tracébesluit kan worden uitgevoerd zonder strijd met hetgeen bij of krachtens de Wet op de Ruimtelijke Ordening is bepaald.

ARTIKEL IIIA

Ten aanzien van het nemen van besluiten tot het vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in verband met de in artikel III, eerste lid, bedoelde tracébesluiten blijven de artikelen 83, 85, 100a of 106 van de Wet geluidhinder, alsmede de bepalingen van de Tracéwet, zoals deze luidde vóór het inwerkingtreden van deze wet, van toepassing.

ARTIKEL IIIB

Ten aanzien van tracébesluiten die zijn vastgesteld vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet blijft artikel 18, eerste lid, tweede volzin, zoals dit luidde vóór dat tijdstip, van toepassing.

9. Artikel IV komt te luiden:

ARTIKEL IV

De Wet geluidhinder wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 1, eerste lid, de omschrijving van het begrip «buitenstedelijk gebied» en van het begrip «stedelijk gebied» wordt «hoofdstuk VI» telkens vervangen door: de hoofdstukken VI en VII.

B

Na hoofdstuk VI, afdeling 2, wordt een afdeling ingevoegd, luidende:

AFDELING 2A. DE AANLEG, WIJZIGING OF VERBREDING VAN EEN HOOFDWEG IN DE ZIN VAN ARTIKEL 2 VAN DE TRACÉWET

Artikel 87b

1. In deze afdeling wordt verstaan onder:
 - a. Onze Ministers: Onze Minister en Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;
 - b. hoofdweg: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1, eerste lid, onder c, van de Tracéwet;
 - c. aanleg, wijziging of verbreding van een hoofdweg: aanleg, wijziging of verbreding van een hoofdweg in de zin van artikel 2 van de Tracéwet;
 - d. woonwagenstandplaats: een standplaats als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder h, van de Woningwet;
 - e. andere geluidsgevoelige gebouwen:
 - 1°. basisscholen;
 - 2°. scholen voor voortgezet onderwijs als bedoeld in deel I van de Wet op het voortgezet onderwijs;
 - 3°. instellingen voor hoger beroepsonderwijs;
 - 4°. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, alsmede verpleeghuizen;
 - 5°. andere gezondheidszorggebouwen dan bedoeld onder 4°;
 - f. geluidsgevoelige terreinen:
 - 1°. terreinen die behoren bij gebouwen als bedoeld onder e, 5°, voor zover deze bestemd zijn of worden gebruikt voor de in die gebouwen verleende zorg, of
 - 2°. woonwagenstandplaatsen;
 - g. tracé: tracé als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder g, van de Tracéwet;
 - h. aanpassing van een weg: een aanpassing met betrekking tot een aanwezige weg die leidt tot een toename van de geluidsbelasting vanwege die weg van 2 dB(A) of meer;
 - i. equivalent geluidsniveau in dB(A) met betrekking tot een spoorweg: het equivalente geluidsniveau in dB(A), bepaald volgens op grond van artikel 107 vastgestelde regels;
 - j. etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) met betrekking tot een spoorweg: de hoogste van de volgende drie waarden:

1°. de waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 07.00–19.00 uur (dagwaarde),

2°. de met 5 dB(A) verhoogde waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 19.00–23.00 uur (avondwaarde),

3°. de met 10 dB(A) verhoogde waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 23.00–07.00 uur (nachtwaarde);

k. geluidsbelasting vanwege een spoorweg: de etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats, veroorzaakt door het gezamenlijke spoorwegverkeer op een bepaald spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten;

l. aanpassing van een spoorweg: een aanpassing met betrekking tot een aanwezige spoorweg, die verandering brengt in de omstandigheden welke ingevolge de regels die gelden bij de vaststelling van de geluidsbelasting vanwege die spoorweg in acht genomen moeten worden.

2. Een gymnastieklokaal maakt voor de toepassing van deze afdeling geen deel uit van de in het eerste lid, onder e, 1°, 2° en 3°, bedoelde scholen.

3. Onder aanpassing van een spoorweg wordt in deze afdeling niet verstaan de afzonderlijke omstandigheid die bestaat uit:

a. een verhoging van minder dan 45% in de maatgevende intensiteit van door Onze Minister te bepalen categorieën railvoertuigen op een bepaald spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten in de ingevolge artikel 106, eerste lid, onder j, in acht te nemen etmaalperiode;

b. een verhoging van 20% of minder van de verkeerssnelheid van door Onze Minister te bepalen categorieën railvoertuigen op een bepaald spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten in de ingevolge artikel 106, eerste lid, onder j, in acht te nemen etmaalperiode;

c. een horizontale verplaatsing van de spoorstaven over een afstand kleiner dan twee meter;

d. een verticale verplaatsing van de spoorstaven over een afstand kleiner dan één meter, dan wel

e. het ter vervanging aanbrengen van een baanconstructie, die, bepaald met inachtneming van de door Onze Minister op grond van artikel 107 gestelde regels, niet meer geluid emitteert dan de te vervangen constructie.

4. Onverminderd het bepaalde in het derde lid wordt onder aanpassing van een spoorweg in deze afdeling niet verstaan een aanpassing die een verhoging van de geluidsbelasting vanwege de spoorweg van 2 dB(A) of minder tot gevolg heeft, en tengevolge waarvan de geluidsbelasting van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan 65 dB(A).

5. Overwegende bezwaren van financiële aard bestaan voor de toepassing van deze afdeling niet tegen maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, onderscheidenlijk aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, waarvan de kosten in redelijke verhouding staan tot kwaliteit, aard en gebruik van de woning, het andere geluidsgevoelige gebouw of het geluidsgevoelige terrein en tot de doeltreffendheid van die maatregelen.

6. Bij ministeriële regeling kunnen Onze Ministers nadere regels stellen voor de toepassing van het criterium, bedoeld in het vijfde lid.

Artikel 87c

De afdelingen 2, 3, 4 en 6 van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op deze afdeling.

Artikel 87d

1. Bij het voorbereiden van de aanleg van een hoofdweg wordt vanwege Onze Ministers een akoestisch onderzoek ingesteld naar:
 - a. de geluidsbelasting die door woningen, door andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van de hoofdweg vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg aan te leggen wegen of spoorwegen zou worden ondervonden zonder de invloed van maatregelen die de geluidsoverdracht beperken;
 - b. de doeltreffendheid van de in aanmerking komende maatregelen, om te voorkomen dat de in de toekomst binnen de zone van de hoofdweg vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen of spoorwegen optredende geluidsbelasting van de onder a bedoelde objecten, de waarden die ingevolge de artikelen 87e tot en met 87i als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt, te boven gaan.
2. Bij het voorbereiden van een wijziging of verbreding van een hoofdweg wordt vanwege Onze Ministers een akoestisch onderzoek als bedoeld in het eerste lid ingesteld. Dit onderzoek geeft tevens inzicht in:
 - a. de voor de wijziging of verbreding ter plaatse heersende geluidsbelasting die door woningen, door andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van de hoofdweg vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen of spoorwegen wordt ondervonden;
 - b. de geluidsbelasting die door woningen, door andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van de hoofdweg vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen werd ondervonden op 1 maart 1986;
 - c. geluidsbelasting die door woningen, door andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van de hoofdweg vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen werd ondervonden op 1 juli 1987.
3. Indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de wijziging of verbreding van een hoofdweg zal leiden tot een aanpassing van andere wegen dan de te wijzigen of te verbreden hoofdweg of tot aanpassing van de niet te wijzigen of te verbreden gedeelten van de hoofdweg, heeft het in het eerste lid bedoelde onderzoek tevens betrekking op die andere wegen of de niet te wijzigen of te verbreden gedeelten van de betrokken hoofdweg.
4. De in het eerste lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de geluidsbelasting binnen de zone van een te wijzigen of te verbreden hoofdweg, vanwege binnen het tracé van die hoofdweg aan te leggen wegen en spoorwegen.
5. De in het tweede lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de geluidsbelasting binnen de zone van een aan te leggen hoofdweg, vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen en spoorwegen.

Artikel 87e

1. Behoudens het tweede en derde lid is de voor woningen binnen de zone van een aan te leggen hoofdweg, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg aan te leggen wegen of spoorwegen, 50 dB(A) vanwege deze wegen, onderscheidenlijk 57 dB(A) vanwege deze spoorwegen.
2. Onze Ministers kunnen een hogere dan de in het eerste lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat deze waarde in geval van geluidsbelasting vanwege wegen 60 dB(A), onderscheidenlijk vanwege spoorwegen 70 dB(A) niet te boven mag gaan.
3. Voor zover het woningen in stedelijk gebied betreft kunnen Onze

Ministers een hogere waarde dan 60 dB(A) voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de in het eerste lid bedoelde wegen vaststellen, met dien verstande dat deze waarde 65 dB(A) niet te boven mag gaan.

4. Onze Ministers kunnen slechts toepassing geven aan het tweede of derde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg aan te leggen wegen of spoorwegen, tot de ingevolge het eerste lid geldende waarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

5. De in het eerste tot en met vierde lid gestelde regels zijn mede van toepassing binnen de zone van een te wijzigen of te verbreden hoofdweg, vanwege binnen het tracé van die hoofdweg aan te leggen wegen of spoorwegen.

6. De in het eerste tot en met vijfde lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van andere geluidsgevoelige gebouwen, met dien verstande dat:

a. in het eerste lid in plaats van «57 dB(A)» wordt gelezen «55 dB(A)»;

b. in het tweede lid in plaats van «60 dB(A)» wordt gelezen «60 dB(A) voor zover het andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 87b, eerste lid, onder e, 1°, 2°, 3° en 4°, betreft, of 55 dB(A) voor zover het andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 87b, eerste lid, onder e, 5°, betreft» en

c. in het derde lid in plaats van «woningen in stedelijk gebied» wordt gelezen: andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 87b, eerste lid, onder e, 1°, 2°, 3° en 4°, in stedelijk gebied.

7. De in het eerste, tweede, vierde en vijfde lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, met dien verstande dat:

a. in het eerste lid in plaats van «50 dB(A)» wordt gelezen «indien het woonwagenstandplaatsen betreft 50 dB(A) en in de overige gevallen 55 dB(A)» en

b. in het tweede lid in plaats van «60 dB(A)» wordt gelezen «indien het woonwagenstandplaatsen betreft 55 dB(A) en in de overige gevallen 60 dB(A)» en in plaats van «70 dB(A)» wordt gelezen: indien het woonwagenstandplaatsen betreft 65 dB(A) en in de overige gevallen 68 dB(A).

Artikel 87f

1. Behoudens het tweede en derde lid is de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen of te verbreden hoofdweg ten gevolge waarvan de hoofdweg of binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen worden aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, indien:

a. de geluidsbelasting vanwege deze hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen op 1 maart 1986, van de gevel van deze woningen op dat tijdstip, onderscheidenlijk na ingebruikneming van deze hoofdweg of wegen lager was dan of gelijk was aan 55 dB(A), of

b. deze hoofdweg na 1 januari 1982 is aangelegd op grond van een overeenkomstig de artikelen 76 tot en met 78 vastgesteld of herzien bestemmingsplan, of

c. binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen na 1 januari 1982 zijn aangelegd op grond van een overeenkomstig de artikelen 76 tot en met 78 vastgesteld of herzien bestemmingsplan,

de voor de wijziging of verbreding ter plaatse heersende geluids-

belasting, met dien verstande dat een geluidsbelasting waarvan de waarde 50 dB(A) niet te boven gaat, in elk geval als toelaatbaar aangemerkt blijft.

2. In geval eerder met toepassing van deze wet een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de betrokken weg of wegen is vastgesteld dan 50 dB(A), is de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen of te verbreden hoofdweg ten gevolge waarvan de hoofdweg of binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen worden aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, de laagste van de volgende twee waarden:

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

3. Onze Ministers kunnen een hogere dan de in het eerste of tweede lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat de verhoging 5 dB(A) en met betrekking tot woningen in buitenstedelijk gebied de waarde 60 dB(A), onderscheidenlijk met betrekking tot woningen in stedelijk gebied de waarde 65 dB(A) niet te boven mag gaan.

4. Onze Ministers kunnen slechts toepassing geven aan het derde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, tot de ingevolge het eerste of tweede lid geldende waarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

5. De in het eerste tot en met vierde lid gestelde regels zijn mede van toepassing binnen de zone van een aan te leggen hoofdweg, vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen.

6. De in het eerste tot en met vijfde lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van andere geluidsgevoelige gebouwen, met dien verstande dat in het derde lid in plaats van «met betrekking tot woningen in buitenstedelijk gebied de waarde 60 dB(A), onderscheidenlijk met betrekking tot woningen in stedelijk gebied de waarde 65 dB(A)» wordt gelezen: voor zover het andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 87b, eerste lid, onder e, 1°, 2°, 3° en 4°, betreft met betrekking tot deze andere geluidsgevoelige gebouwen in buitenstedelijk gebied de waarde 60 dB(A), onderscheidenlijk met betrekking tot deze andere geluidsgevoelige gebouwen in stedelijk gebied de waarde 65 dB(A), onderscheidenlijk met betrekking tot andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 87b, eerste lid, onder e, 5°, de waarde 55 dB(A).

7. De in het eerste tot en met vijfde lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, met dien verstande dat:

a. in het eerste en tweede lid in plaats van «50 dB(A)» telkens wordt gelezen «indien het woonwagendstandplaatsen betreft 50 dB(A) en in de overige gevallen 55 dB(A)» en

b. in het derde lid in plaats van «de verhoging 5 dB(A) en met betrekking tot woningen in buitenstedelijk gebied de waarde 60 dB(A), onderscheidenlijk met betrekking tot woningen in stedelijk gebied de waarde 65 dB(A)» wordt gelezen: deze waarde indien het woonwagendstandplaatsen betreft 55 dB(A) en in de overige gevallen 60 dB(A).

Artikel 87g

1. Behoudens het tweede tot en met vijfde lid is de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen of te verbreden hoofdweg ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, indien de

geluidsbelasting vanwege deze hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen op 1 maart 1986, van de gevel van deze woningen op dat tijdstip, onderscheidenlijk na ingebruikneming van de hoofdweg of binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen hoger was dan 55 dB(A), de waarde 50 dB(A).

2. In geval eerder met toepassing van artikel 90, tweede lid, een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de betrokken weg of wegen is vastgesteld dan 50 dB(A), is de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen of te verbreden hoofdweg ten gevolge waarvan de hoofdweg of binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen worden aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, de laagste van de volgende twee waarden:

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

3. Onze Ministers kunnen een hogere dan de in het eerste lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat deze de waarde 70 dB(A) niet te boven mag gaan.

4. Onze Ministers kunnen een hogere waarde dan de in het tweede lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat de verhoging 5 dB(A) en de waarde 70 dB(A) niet te boven mag gaan.

5. In afwijking van het derde lid kunnen Onze Ministers met overeenkomstige toepassing van artikel 90, vierde lid, een hogere waarde dan 70 dB(A) vaststellen.

6. Onze Ministers kunnen slechts toepassing geven aan het derde tot en met vijfde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, tot de ingevolge het eerste of tweede lid geldende waarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

7. De in het eerste tot en met zesde lid gestelde regels zijn mede van toepassing binnen de zone van een aan te leggen hoofdweg, vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen.

8. De in het eerste tot en met vierde en zesde en zevende lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van andere geluidsgevoelige gebouwen, met dien verstande dat in het derde en vierde lid in plaats van «de waarde 70 dB(A)» telkens wordt gelezen: met betrekking tot andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 87b, eerste lid, onder e, 1°, 2°, 3° en 4°, de waarde 70 dB(A), onderscheidenlijk met betrekking tot andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 87b, eerste lid, onder e, 5°, de waarde 60 dB(A).

Artikel 87h

1. Behoudens het tweede en derde lid is de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen of te verbreden hoofdweg ten gevolge waarvan binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen worden aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen, indien:

- a. de geluidsbelasting vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen op 1 juli 1987, van de gevel van deze woningen op dat tijdstip, onderscheidenlijk na ingebruikneming van deze spoorwegen lager was dan of gelijk was aan 65 dB(A), of
- b. binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen na 1 juli 1987 zijn aangelegd op grond van een krachtens artikel 107 vastgesteld of herzien bestemmingsplan,
de voor de wijziging of verbreding van de hoofdweg ter plaatse

heersende geluidsbelasting, met dien verstande dat een geluidsbelasting waarvan de waarde 57 dB(A) niet te boven gaat, in elk geval als toelaatbaar aangemerkt blijft.

2. In geval eerder krachtens deze wet een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de betrokken spoorwegen is vastgesteld dan 57 dB(A), is de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen of te verbreden hoofdweg ten gevolge waarvan binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen worden aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen, de laagste van de volgende twee waarden:

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

3. Onze Ministers kunnen een hogere dan de in het eerste of tweede lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat deze de waarde 73 dB(A) niet te boven mag gaan.

4. Onze Ministers kunnen slechts toepassing geven aan het derde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen, vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen, tot de ingevolge het eerste of tweede lid geldende waarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

5. De in het eerste tot en met vierde lid gestelde regels zijn mede van toepassing binnen de zone van een aan te leggen hoofdweg, vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen.

6. De in het eerste tot en met vijfde lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van andere geluidsgevoelige gebouwen, met dien verstande dat in het eerste lid in plaats van «de waarde 57 dB(A)» wordt gelezen: de waarde 55 dB(A).

7. De in het eerste tot en met vijfde lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van geluidsgevoelige terreinen, met dien verstande dat in het derde lid in plaats van «de waarde 73 dB(A)» wordt gelezen: de waarde indien het woonwagenstandplaatsen betreft 65 dB(A) en in de overige gevallen 68 dB(A).

Artikel 87i

1. Behoudens het tweede tot en met vijfde lid is de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen of te verbreden hoofdweg ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen, indien de geluidsbelasting vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen op 1 juli 1987, van de gevel van deze woningen op dat tijdstip, onderscheidenlijk na ingebruikneming van deze spoorwegen hoger was dan 65 dB(A), de waarde 57 dB(A).

2. In geval eerder krachtens deze wet een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de betrokken spoorwegen is vastgesteld dan 57 dB(A), is de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen of te verbreden hoofdweg ten gevolge waarvan binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen worden aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen, de laagste van de volgende twee waarden:

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

3. Onze Ministers kunnen een hogere dan de in het eerste lid bedoelde

waarde vaststellen, met dien verstande dat deze de waarde 73 dB(A) niet te boven mag gaan.

4. Onze Ministers kunnen een hogere dan de in het tweede lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat deze de waarde 73 dB(A) niet te boven mag gaan.

5. In afwijking van het derde lid kunnen Onze Ministers met overeenkomstige toepassing van artikel 90, vierde lid, een hogere waarde dan 73 dB(A) vaststellen.

6. Onze Ministers kunnen slechts toepassing geven aan het derde tot en met vijfde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen, vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen, tot de ingevolge het eerste of tweede lid geldende waarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

7. De in het eerste tot en met zesde lid gestelde regels zijn mede van toepassing binnen de zone van een aan te leggen hoofdweg, vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen.

8. De in het eerste tot en met vierde en zesde en zevende lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van andere geluidsgevoelige gebouwen, met dien verstande dat in het eerste lid in plaats van «hoger was dan 65 dB(A), de waarde 57 dB(A)» wordt gelezen: hoger was dan 60 dB(A), de waarde 60 dB(A).

9. De in het eerste tot en met vierde en zesde en zevende lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van geluidsgevoelige terreinen, met dien verstande dat in het eerste lid in plaats van «de waarde 57 dB(A)» wordt gelezen: de waarde 65 dB(A).

C

Hoofdstuk VII komt te luiden:

HOOFDSTUK VII. ZONES LANGS SPOOR-, TRAM- EN METROWEGEN

AFDELING 1. ALGEMEEN

Artikel 105

In het belang van het voorkomen of beperken van geluid- of trilling-hinder, veroorzaakt door het gebruik van een spoor-, tram-, of metroweg, kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur eisen worden gesteld met betrekking tot aard, samenstelling, wijze van aanleg of gebruik van de spoor-, tram- of metrobaan.

AFDELING 2. LANDELIJKE RAILWEGEN

Artikel 106

1. In deze afdeling wordt verstaan onder:

a. Onze Ministers: Onze Minister en Onze Minister van Verkeer en Waterstaat;

b. landelijke railweg: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1, eerste lid, onder d, van de Tracéwet;

c. aanleg of wijziging van een landelijke railweg: aanleg of wijziging van een landelijke railweg in de zin van artikel 2 van de Tracéwet;

- d. woonwagendstandplaats: een standplaats als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder h, van de Woningwet;
- e. andere geluidsgevoelige gebouwen:
 - 1°. basisscholen;
 - 2°. scholen voor voortgezet onderwijs als bedoeld in deel I van de Wet op het voortgezet onderwijs;
 - 3°. instellingen voor hoger beroepsonderwijs;
 - 4°. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, alsmede verpleeghuizen;
 - 5°. andere gezondheidszorggebouwen dan bedoeld onder 4°;
- f. geluidsgevoelige terreinen:
 - 1°. terreinen die behoren bij gebouwen als bedoeld onder j, 5°, voor zover deze bestemd zijn of worden gebruikt voor de in die gebouwen verleende zorg, of
 - 2°. woonwagendstandplaatsen;
- g. tracé: tracé als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder g, van de Tracéwet;
- h. aanpassing van een weg: een aanpassing met betrekking tot een aanwezige weg die leidt tot een toename van de geluidsbelasting vanwege die weg van 2 Db(A) of meer;
- i. equivalent geluidsniveau in dB(A) met betrekking tot een spoorweg: het equivalente geluidsniveau in dB(A), bepaald volgens de op grond van artikel 107 vastgestelde regels;
- j. etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) met betrekking tot een spoorweg: de hoogste van de volgende drie waarden:
 - 1°. de waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 07.00–19.00 uur (dagwaarde),
 - 2°. de met 5 dB(A) verhoogde waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 19.00–23.00 uur (avondwaarde),
 - 3°. de met 10 dB(A) verhoogde waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 23.00–07.00 uur (nachtwaarde);
- k. geluidsbelasting vanwege een spoorweg: de etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats, veroorzaakt door het gezamenlijke spoorwegverkeer op een bepaald spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten;
- l. aanpassing van een spoorweg: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 87b, eerste lid, onder l, onder toepasselijkheid van het derde en vierde lid van dat artikel;
 - 2. Een gymnastieklokaal maakt voor de toepassing van deze afdeling geen deel uit van de in het eerste lid, onder e, 1°, 2° en 3°, bedoelde scholen.
 - 3. In afwijking van het eerste lid, onder k, is de geluidsbelasting, vanwege een spoorweg, van de gevel van scholen en van medische kleuterdagverblijven de dagwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A).
 - 4. Artikel 87b, vijfde en zesde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 106a

Zodra dat van belang is voor de aanleg of wijziging van een landelijke railweg, geeft Onze Minister in overeenstemming met Onze Minister van Verkeer en Waterstaat na overleg met de betrokken spoorwegexploitant en de betrokken gemeentebesturen landelijke railwegen aan op een bij ministeriële regeling vast te stellen kaart.

Artikel 106b

Langs een landelijke railweg bevindt zich een zone, waarvan de breedte, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, is aangegeven op de in artikel 106a bedoelde kaart.

Artikel 106c

1. Bij het voorbereiden van de aanleg van een landelijke railweg wordt vanwege Onze Ministers een akoestisch onderzoek ingesteld naar:

a. de geluidsbelasting die door woningen, door andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van de landelijke railweg vanwege de landelijke railweg of vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg aan te leggen wegen of spoorwegen zou worden ondervonden zonder de invloed van maatregelen die de geluids-overdracht beperken;

b. de doeltreffendheid van de in aanmerking komende maatregelen, om te voorkomen dat de in de toekomst binnen de zone van de landelijke railweg vanwege de landelijke railweg of vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg aan te leggen wegen of spoorwegen optredende geluidsbelasting van de onder a bedoelde objecten, de waarden die ingevolge de artikelen 106d tot en met 106h als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt, te boven gaan.

2. Bij het voorbereiden van een wijziging van een landelijke railweg wordt vanwege Onze Ministers een akoestisch onderzoek als bedoeld in het eerste lid ingesteld. Dit onderzoek geeft tevens inzicht in:

a. de voor de wijziging ter plaatse heersende geluidsbelasting die door woningen, door andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van de landelijke railweg vanwege de landelijke railweg of vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen wegen of spoorwegen wordt ondervonden;

b. de geluidsbelasting die door woningen, door andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van de landelijke railweg vanwege de landelijke railweg of vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen werd ondervonden op 1 juli 1987;

c. de geluidsbelasting die door woningen, door andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van de landelijke railweg vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen wegen werd ondervonden op 1 maart 1986.

3. Indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de wijziging van een landelijke railweg zal leiden tot een aanpassing van wegen, heeft het in het eerste lid bedoelde onderzoek tevens betrekking op die wegen.

4. De in het eerste lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de geluidsbelasting binnen de zone van een te wijzigen landelijke railweg, vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg aan te leggen wegen en spoorwegen.

5. De in het tweede lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de geluidsbelasting binnen de zone van een aan te leggen landelijke railweg, vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen wegen en spoorwegen.

6. Onze Minister kan nadere regels stellen omtrent akoestische onderzoeken als bedoeld in het eerste en tweede lid.

Artikel 106d

1. Behoudens het tweede lid is de voor woningen, binnen de zone van een aan te leggen landelijke railweg ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege de landelijke railweg of vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg aan te leggen wegen of spoorwegen, 50 dB(A) vanwege deze wegen, onderscheidenlijk 57dB(A) vanwege deze spoorwegen.

2. Onze Ministers kunnen een hogere dan de in het eerste lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat deze waarde in geval van geluidsbelasting vanwege wegen 60 dB(A), onderscheidenlijk vanwege spoorwegen 70 dB(A) niet te boven mag gaan.

3. Voor zover het woningen in stedelijk gebied betreft kunnen Onze Ministers een hogere waarde dan 60 dB(A) voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de in het eerste lid bedoelde wegen vaststellen, met dien verstande dat deze waarde 65 dB(A) niet te boven mag gaan.

4. Onze Ministers kunnen slechts toepassing geven aan het tweede of derde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen, vanwege de landelijke railweg of vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg aan te leggen wegen of spoorwegen, tot de ingevolge het eerste lid geldende waarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

5. De in het eerste tot en met vierde lid gestelde regels zijn mede van toepassing binnen de zone van een te wijzigen landelijke railweg, vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg aan te leggen wegen of spoorwegen.

6. De in het eerste tot en met vijfde lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van andere geluidsgevoelige gebouwen, met dien verstande dat:

a. in het eerste lid in plaats van «57 dB(A)» wordt gelezen «55 dB(A)»;

b. in het tweede lid in plaats van «60 dB(A)» wordt gelezen «60 dB(A)» voor zover het andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 106, eerste lid, onder e, 1°, 2°, 3° en 4°, betreft, of 55 dB(A) voor zover het andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 106, eerste lid, onder e, 5°, betreft» en

c. in het derde lid in plaats van «woningen in stedelijk gebied» wordt gelezen: andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 106, eerste lid, onder e, 1°, 2°, 3° en 4°, in stedelijk gebied.

7. De in het eerste, tweede, vierde en vijfde lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, met dien verstande dat:

a. in het eerste lid in plaats van «50 dB(A)» wordt gelezen «indien het woonwagenstandplaatsen betreft 50 dB(A) en in de overige gevallen 55 dB(A)»

b. in het tweede lid in plaats van «60 dB(A)» wordt gelezen «indien het woonwagenstandplaatsen betreft 55 dB(A) en in de overige gevallen 60 dB(A)» en in plaats van «70 dB(A)» wordt gelezen: indien het woonwagenstandplaatsen betreft 65 dB(A) en in de overige gevallen 68 dB(A).

Artikel 106e

1. Behoudens het tweede en derde lid is de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen landelijke railweg ten gevolge waarvan de landelijke railweg of de binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen worden aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege de landelijke railweg of vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen, indien:

a. de geluidsbelasting vanwege deze landelijke railweg of vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen op 1 juli 1987, van de gevel van deze woningen op dat tijdstip, onderscheidenlijk na ingebruikneming van deze landelijke railweg of spoorwegen lager was dan of gelijk was aan 65 dB(A), of

b. deze landelijke railweg na 1 juli 1987 is aangelegd op grond van een krachtens artikel 107 vastgesteld of herzien bestemmingsplan, of

c. binnen de zone van die landelijke railweg gelegen spoorwegen na 1 juli 1987 zijn aangelegd op grond van een krachtens artikel 107 vastgesteld of herzien bestemmingsplan,

de voor de wijziging ter plaatse heersende geluidsbelasting, met dien verstande dat een geluidsbelasting waarvan de waarde 57 dB(A) niet te boven gaat, in elk geval als toelaatbaar aangemerkt blijft.

2. In geval eerder krachtens deze wet een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de betrokken landelijke railweg of spoorwegen is vastgesteld dan 57 dB(A), is de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen landelijke railweg ten gevolge waarvan de landelijke railweg of binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen worden aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege de landelijke railweg of vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen, de laagste van de volgende twee waarden:

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

3. Onze Ministers kunnen een hogere dan de in het eerste of tweede lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat deze de waarde 73 dB(A) niet te boven mag gaan.

4. Onze Ministers kunnen slechts toepassing geven aan het derde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen, vanwege de landelijke railweg of vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen, tot de ingevolge het eerste of tweede lid geldende waarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

5. De in het eerste tot en met vierde lid gestelde regels zijn mede van toepassing binnen de zone van een aan te leggen landelijke railweg, vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen.

6. De in het eerste tot en met vijfde lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van andere geluidsgevoelige gebouwen, met dien verstande dat in het eerste lid in plaats van «de waarde 57 dB(A)» wordt gelezen: de waarde 55 dB(A).

7. De in het eerste tot en met vijfde lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van geluidsgevoelige terreinen, met dien verstande dat in het derde lid in plaats van «de waarde 73 dB(A)» wordt gelezen: de waarde indien het woonwagendstandplaatsen betreft 65 dB(A) en in de overige gevallen 68 dB(A).

Artikel 106f

1. Behoudens het tweede tot en met vijfde lid is de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen landelijke railweg ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege de landelijke railweg of vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen, indien de geluidsbelasting vanwege deze landelijke railweg of vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen op 1 juli 1987, van de gevel van deze woningen op dat tijdstip, onderscheidenlijk na ingebruikneming van de landelijke railweg of binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen hoger was dan 65 dB(A), de waarde 57 dB(A).

2. In geval eerder krachtens deze wet een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de betrokken landelijke railweg of spoorwegen is vastgesteld dan 57 dB(A), is de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen landelijke railweg ten gevolge waarvan de landelijke railweg of binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen worden aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege de landelijke railweg of vanwege

binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen, de laagste van de volgende twee waarden:

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

3. Onze Ministers kunnen een hogere dan de in het eerste lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat deze de waarde 73 dB(A) niet te boven mag gaan.

4. Onze Ministers kunnen een hogere dan de in het tweede lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat deze de waarde 73 dB(A) niet te boven mag gaan.

5. In afwijking van het derde lid kunnen Onze Ministers met overeenkomstige toepassing van artikel 90, vierde lid, een hogere waarde dan 73 dB(A) vaststellen.

6. Onze Ministers kunnen slechts toepassing geven aan het derde tot en met vijfde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen, vanwege de landelijke railweg of vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen, tot de ingevolge het eerste of tweede lid geldende waarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

7. De in het eerste tot en met zesde lid gestelde regels zijn mede van toepassing binnen de zone van een aan te leggen landelijke railweg, vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen.

8. De in het eerste tot en met vierde en zesde en zevende lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van andere geluidsgevoelige gebouwen, met dien verstande dat in het eerste lid in plaats van «hoger was dan 65 dB(A), de waarde 57 dB(A)» wordt gelezen: hoger was dan 60 dB(A), de waarde 60 dB(A).

9. De in het eerste tot en met vierde en zesde en zevende lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van geluidsgevoelige terreinen, met dien verstande dat in het eerste lid in plaats van «de waarde 57 dB(A)» wordt gelezen: de waarde 65 dB(A).

Artikel 106g

1. Behoudens het tweede en derde lid is de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen landelijke railweg ten gevolge waarvan binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen wegen worden aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen wegen, indien:

- a. de geluidsbelasting vanwege binnen het tracé van deze landelijke railweg gelegen wegen op 1 maart 1986, van de gevel van deze woningen op dat tijdstip, onderscheidenlijk na ingebruikneming van deze wegen lager was dan of gelijk was aan 55 dB(A), of

- b. binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen wegen na 1 januari 1982 zijn aangelegd op grond van een overeenkomstig de artikelen 76 tot en met 78 vastgesteld of herzien bestemmingsplan,

de voor de wijziging ter plaatse heersende geluidsbelasting, met dien verstande dat een geluidsbelasting waarvan de waarde 50 dB(A) niet te boven gaat, in elk geval als toelaatbaar aangemerkt blijft.

2. In geval eerder met toepassing van deze wet een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de betrokken wegen is vastgesteld dan 50 dB(A), is de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen landelijke railweg ten gevolge waarvan binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen wegen worden aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege binnen het

tracé van die landelijke railweg gelegen wegen, de laagste van de volgende twee waarden:

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

3. Onze Ministers kunnen een hogere dan de in het eerste of tweede lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat de verhoging 5 dB(A) en met betrekking tot woningen in buitenstedelijk gebied de waarde 60 dB(A), onderscheidenlijk met betrekking tot woningen in stedelijk gebied de waarde 65 dB(A) niet te boven mag gaan.

4. Onze Ministers kunnen slechts toepassing geven aan het derde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen, vanwege binnen het tracé van de landelijke railweg gelegen wegen, tot de ingevolge het eerste of tweede lid geldende waarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

5. De in het eerste tot en met vierde lid gestelde regels zijn mede van toepassing binnen de zone van een aan te leggen landelijke railweg, vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen wegen.

6. De in het eerste tot en met vijfde lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van andere geluidsgevoelige gebouwen, met dien verstande dat in het derde lid in plaats van «met betrekking tot woningen in buitenstedelijk gebied de waarde 60 dB(A), onderscheidenlijk met betrekking tot woningen in stedelijk gebied de waarde 65 dB(A)» wordt gelezen: voor zover het andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 106, eerste lid, onder e, 1°, 2°, 3° en 4°, betreft met betrekking tot deze andere geluidsgevoelige gebouwen in buitenstedelijk gebied de waarde 60 dB(A), onderscheidenlijk met betrekking tot deze andere geluidsgevoelige gebouwen in stedelijk gebied de waarde 65 dB(A), onderscheidenlijk met betrekking tot andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 106, eerste lid, onder e, 5°, de waarde 55 dB(A).

7. De in het eerste tot en met vijfde lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, met dien verstande dat:

- a. in het eerste en tweede lid in plaats van «50 dB(A)» telkens wordt gelezen «indien het woonwagenstandplaatsen betreft 50 dB(A) en in de overige gevallen 55 dB(A)» en

- b. in het derde lid in plaats van «de verhoging 5 dB(A) en met betrekking tot woningen in buitenstedelijk gebied de waarde 60 dB(A), onderscheidenlijk met betrekking tot woningen in stedelijk gebied de waarde 65 dB(A)» wordt gelezen: deze waarde indien het woonwagenstandplaatsen betreft 55 dB(A) en in de overige gevallen 60 dB(A).

Artikel 106h

1. Behoudens het tweede tot en met vijfde lid is de voor woningen binnen de zone van een te wijzigen landelijke railweg ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen wegen, indien de geluidsbelasting vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen wegen op 1 maart 1986, van de gevel van deze woningen op dat tijdstip, onderscheidenlijk na ingebruikneming van de wegen hoger was dan 55 dB(A), de waarde 50 dB(A).

2. In geval eerder met toepassing van artikel 90, tweede lid, een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de betrokken wegen, is vastgesteld dan 50 dB(A), is de voor woningen binnen het tracé van een te wijzigen landelijke railweg ten gevolge waarvan binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen wegen

worden aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen wegen, de laagste van de volgende twee waarden:

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

3. Onze Ministers kunnen een hogere dan de in het eerste lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat deze de waarde 70 dB(A) niet te boven mag gaan.

4. Onze Ministers kunnen een hogere dan de in het tweede lid bedoelde waarde vaststellen, met dien verstande dat de verhoging 5 dB(A) en de waarde 70 dB(A) niet te boven mag gaan.

5. In afwijking van het derde lid kunnen Onze Ministers met overeenkomstige toepassing van artikel 90, vierde lid, een hogere waarde dan 70 dB(A) vaststellen.

6. Onze Ministers kunnen slechts toepassing geven aan het derde tot en met vijfde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen, vanwege binnen het tracé van de landelijke railweg gelegen wegen, tot de ingevolge het eerste of tweede lid geldende waarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

7. De in het eerste tot en met zesde lid gestelde regels zijn mede van toepassing binnen de zone van een aan te leggen landelijke railweg, vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen wegen.

8. De in het eerste tot en met vierde en zesde en zevende lid gestelde regels zijn mede van toepassing met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van andere geluidsgevoelige gebouwen, met dien verstande dat in het derde en vierde lid in plaats van «de waarde 70 dB(A)» telkens wordt gelezen: met betrekking tot andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 106, eerste lid, onder e, 1°, 2°, 3° en 4°, de waarde 70 dB(A), onderscheidenlijk met betrekking tot andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 106, eerste lid, onder e, 5°, de waarde 60 dB(A).

AFDELING 3. OVERIGE SPOORWEGEN

Artikel 107

In het belang van het voorkomen of beperken van geluidhinder vanwege spoor-, tram- of metrowegen, niet zijnde landelijke railwegen of waarvoor geen regels zijn gesteld in hoofdstuk VI, afdeling 2a, kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur omtrent de onderwerpen die ter beperking van de geluidsbelasting vanwege wegen geregeld zijn in hoofdstuk VI, regels worden gesteld. Daarbij kunnen bepalingen van dat hoofdstuk van overeenkomstige toepassing worden verklaard.

D

Na artikel 111 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 111a

1. Indien met toepassing van artikel 87e, tweede lid of derde lid, 87f, derde lid, of 87h, derde lid, met betrekking tot de gevels van in aanbouw zijnde of aanwezige woningen een hogere geluidsbelasting dan 50 dB(A) vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, onderscheidenlijk een hogere geluidsbelasting dan 57 dB(A) vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen als de ten hoogste toelaatbare is vastgesteld, treft de gemeenteraad met

betrekking tot de geluidwering van die gevels maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen in geval van geluidsbelasting vanwege wegen ten hoogste 35 dB(A), onderscheidenlijk vanwege spoorwegen ten hoogste 37 dB(A) bedraagt.

2. Indien met toepassing van artikel 87g, derde tot en met vijfde lid, of 87i, derde tot en met vijfde lid, met betrekking tot de gevels van in aanbouw zijnde of aanwezige woningen een hogere geluidsbelasting dan 55 dB(A) vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, onderscheidenlijk een hogere geluidsbelasting dan 65 dB(A) vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen als de ten hoogste toelaatbare is vastgesteld, treft de gemeenteraad met betrekking tot de geluidwering van die gevels maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen ten hoogste 45 dB(A) bedraagt.

3. Indien met toepassing van artikel 87e, zesde lid, 87f, zesde lid, 87g, negende lid, 87h, zesde lid of 87i, negende lid, met betrekking tot de gevels van andere geluidsgevoelige gebouwen een hogere geluidsbelasting dan 50 dB(A) vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, onderscheidenlijk een hogere geluidsbelasting dan 55 dB(A) vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen spoorwegen, als de ten hoogste toelaatbare is vastgesteld, treft de gemeenteraad met betrekking tot de geluidwering van die gevels maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting bij gesloten ramen binnen:

- a. leslokalen van basisscholen,
- b. theorielokalen van scholen voor voortgezet onderwijs als bedoeld in deel I van de Wet op het voortgezet onderwijs,
- c. theorielokalen van instellingen voor hoger beroepsonderwijs,
- d. onderzoeks- en behandelingsruimten van ziekenhuizen en verpleeghuizen, bedoeld in artikel 87b, eerste lid, onder e, 4°,
- e. onderzoeks-, behandelings-, recreatie- en conversatieruimten, alsmede woon- en slaapruidten van gebouwen, bedoeld in artikel 87b, eerste lid, onder e, 5°,

ten hoogste 30 dB(A) bedraagt, onderscheidenlijk binnen:

- a. theorievaklokalen voor scholen voor voortgezet onderwijs als bedoeld in deel I van de Wet op het voortgezet onderwijs,
- b. theorievaklokalen van instellingen voor hoger beroepsonderwijs,
- c. ruimten voor patiëntenhuisvesting, alsmede recreatie- en conversatieruimten van ziekenhuizen en verpleeghuizen, als bedoeld in artikel 87b, eerste lid, onder e, 4°,

ten hoogste 35 dB(A) bedraagt.

4. Indien met toepassing van artikel 106d, tweede lid of derde lid, 106e, derde lid, of 106g, derde lid, met betrekking tot de gevels van in aanbouw zijnde of aanwezige woningen een hogere geluidsbelasting dan 57 dB(A) vanwege de landelijke railweg of vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen, onderscheidenlijk een hogere geluidsbelasting dan 50 dB(A) vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen wegen, als de ten hoogste toelaatbare is vastgesteld, treft de gemeenteraad met betrekking tot de geluidwering van die gevels maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen in geval van geluidsbelasting vanwege spoorwegen ten hoogste 37 dB(A), onderscheidenlijk vanwege wegen ten hoogste 35 dB(A) bedraagt.

5. Indien met toepassing van artikel 106f, derde tot en met vijfde lid, of 106h, derde tot en met vijfde lid, met betrekking tot de gevels van in aanbouw zijnde of aanwezige woningen een hogere geluidsbelasting dan 65 dB(A) vanwege de landelijke railweg of vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen, onderscheidenlijk een hogere geluidsbelasting dan 55 dB(A) vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen wegen als de ten hoogste toelaatbare is vastgesteld, treft

de gemeenteraad met betrekking tot de geluidwering van die gevels maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen ten hoogste 45 dB(A) bedraagt.

6. Indien met toepassing van artikel 106d, zesde lid, 106e, zesde lid, 106f, negende lid, 106g, zesde lid, 106h, negende lid, met betrekking tot de gevels van in aanbouw zijnde of aanwezige andere geluidsgevoelige gebouwen een hogere geluidsbelasting dan 55 dB(A) vanwege de landelijke railweg of vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen spoorwegen, onderscheidenlijk een hogere geluidsbelasting dan 50 dB(A) vanwege binnen het tracé van die landelijke railweg gelegen wegen, als de ten hoogste toelaatbare is vastgesteld, treft de gemeenteraad met betrekking tot de geluidwering van die gevels maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting bij gesloten ramen binnen:

- a. leslokalen van basisscholen,
- b. theorielokalen van scholen voor voortgezet onderwijs als bedoeld in deel I van de Wet op het voortgezet onderwijs,
- c. theorielokalen van instellingen voor hoger beroepsonderwijs,
- d. onderzoeks- en behandelingsruimten van ziekenhuizen en verpleeghuizen, bedoeld in artikel 106, eerste lid, onder e, 4°, onderzoeks-, behandelings-, recreatie- en conversatieruimten, alsmede woon- en slaapruiden van gebouwen, bedoeld in artikel 106, eerste lid, onder e, 5°, ten hoogste 30 dB(A) bedraagt, onderscheidenlijk binnen:
 - a. theorievaklokalen van scholen voor voortgezet onderwijs als bedoeld in deel I van de Wet op het voortgezet onderwijs,
 - b. theorievaklokalen van instellingen voor hoger beroepsonderwijs,
 - c. ruimten voor patiëntenhuisvesting, alsmede recreatie- en conversatieruimten van ziekenhuizen en verpleeghuizen als bedoeld in artikel 106, eerste lid, onder e, 4°, ten hoogste 35 dB(A) bedraagt.

E

Na artikel 127 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 127a

1. In geval van de aanleg, wijziging of verbreding van een hoofdweg als bedoeld in afdeling 2a van hoofdstuk VI, komen de kosten van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, onderscheidenlijk aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, vastgesteld krachtens de Tracéwet, voor zover deze kosten verband houden met de aanleg of wijziging, ten laste van de wegaanlegger.

2. In geval van de aanleg of wijziging van een landelijke railweg als bedoeld in afdeling 2 van hoofdstuk VII, komen kosten van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, onderscheidenlijk aan de grens van geluidsgevoelige terreinen, vastgesteld krachtens de Tracéwet, voor zover deze kosten verband houden met de aanleg of wijziging, ten laste van de railwegaanlegger.

3. Artikel 126a, derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

F

In artikel 157, eerste lid, onder b, wordt «Afdeling 2, 3 en 4» vervangen door: Afdeling 2, 2a, 3 en 4.

10. Na artikel IV wordt, onder vernummering van de artikelen V en VI tot VI en VII, een artikel ingevoegd, luidende:

ARTIKEL V

Algemene maatregelen van bestuur, vastgesteld op grond van artikel 106 van de Wet geluidhinder, zoals dat laatstelijk luidde vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet, gelden als besluiten genomen op grond van artikel 107 van de Wet geluidhinder, zoals dat luidt met ingang van het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet.

11. In artikel VI (nieuw) wordt «een tracébesluit als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder h, van de Tracéwet» vervangen door: een tracébesluit als bedoeld in artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet.

Toelichting

De onderhavige nota van wijziging bevat allereerst wijzigingen die in het wetsvoorstel worden aangebracht naar aanleiding van het verslag dat door de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer is uitgebracht (onderdeel 5, nieuw artikel 15, negende lid, onderdeel 7, nieuw artikel 20b, onderdeel 8, nieuw artikel III).

Verder wordt een nieuw artikel IV, bevattende een wijziging van de Wet geluidhinder, voorgesteld. In verband met enkele materiële en andere wijzigingen is het gewenst de integrale tekst van het gewijzigde artikel in dit kader op te nemen.

Tenslotte worden nog enige andere wijzigingen voorgesteld, waaraan in de praktijk de behoefte is gebleken.

Met betrekking tot de onderdelen van de nota van wijziging wordt het volgende opgemerkt.

1. De wijziging in onderdeel h van artikel 1, eerste lid, met betrekking tot de aanduiding van de te realiseren geluidwerende voorzieningen strekt ertoe een meer specifieke omlijning te geven van bedoelde geluidwerende voorzieningen dan nu het geval is. De nieuwe formule komt voor in het voorgestelde artikel 127a van de Wet geluidhinder.

3. Het kan voorkomen dat het gaat om een omvangrijk ontwerp-tracébesluit. Toezending van het geheel aan de gebruikers van woningen in de gevallen waarin het ontwerp-tracébesluit hogere waarden bevat voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting is niet praktisch (men ziet door de bomen het bos niet meer) en kostbaar. In die gevallen kan worden volstaan met het verstrekken van informatie over de strekking van het OTB in het algemeen en het toezenden van die onderdelen van het OTB die voor de belanghebbenden in concreto redelijkerwijs van belang moeten worden geacht. Hierin voorziet het nieuwe vierde lid van artikel 12.

5. Ter toelichting op onderdeel c, (nieuw negende lid) wordt het volgende opgemerkt. In het onderhavige wetsvoorstel is het tracébesluit *van rechtswege een vrijstelling* van die bepalingen in het bestemmingsplan die de uitvoering van het besluit in de weg staan. De planologische medewerking van provincies en gemeenten is derhalve niet noodzakelijk. Bij gelegenheid kan het bestemmingsplan in overeenstemming worden gebracht met het tracébesluit, bijvoorbeeld in het kader van een wijziging van het plan teneinde de aanpassing van de omgeving rond het project te regelen of bij de periodieke herziening van het bestemmingsplan. Op welk moment of op welke wijze wordt aan de verantwoordelijkheid van de gemeente overgelaten. Tot dat moment geldt het tracébesluit als voorbereidingsbesluit in de zin van artikel 21 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Dit heeft tot gevolg dat elke aanvraag om bouwvergunning in het gebied die niet dient ter uitvoering

van het tracébesluit, dient te worden aangehouden (voorbereidingsbescherming).

Woordvoerders van een groot aantal fracties hebben, in de lijn van het advies van de Raad van State, te kennen gegeven een expliciete verplichting in de wet tot verwerking van het tracébesluit in het bestemmingsplan gewenst te achten. Dit vanuit de vrees dat de voorgestelde regeling voor gemeenten de stimulans wegneemt om het tracébesluit alsnog binnen redelijke termijn in het bestemmingsplan te verwerken en voorts op grond van de overweging dat het voorbereidingsbesluit in de WRO in beginsel toch onlosmakelijk is verbonden met een herziening van het bestemmingsplan. Om die reden is deze verplichting alsnog in het wetsvoorstel opgenomen.

6. De wijziging strekt er in onderdeel a toe tot uitdrukking te brengen dat ook de van rijkswege af te geven vergunningen ter uitvoering van het tracébesluit in de coördinatieregeling worden betrokken.

In onderdeel b wordt een nieuw zesde lid voorgesteld. Dit artikellid verklaart artikel 46, eerste lid, van de Woningwet buiten toepassing. Volgens artikel 46, eerste lid, dient binnen dertien weken na ontvangst van de aanvraag om bouwvergunning te worden beslist. Gebeurt dit niet, dan is de vergunning van rechtswege verleend. Blijkens artikel 20, vierde lid, onder e, geldt evenwel een door de minister per project (onderdeel) te stellen beslistermijn. Deze dient als een *lex specialis* te worden beschouwd ten opzichte van artikel 46, eerste lid, van de Woningwet. Teneinde zulks wettelijk buiten twijfel te stellen is het onderhavige artikellid opgenomen.

7. Voor een toelichting op het nieuwe artikel 20b wordt verwezen naar hetgeen wij in onderdeel 7 (onteigening) van de nota naar aanleiding van het verslag hebben opgemerkt.

8. In dit onderdeel gaat het om drie artikelen.

a. Artikel III

In artikel III (oud) was voorzien in specifiek overgangsrecht uitsluitend ten behoeve van tracébesluiten voor HSL-zuid en de Betuweroute. Nadere overweging van de materie mede in het licht van het verslag heeft tot het inzicht geleid dat het de voorkeur verdient het artikel een ruimer toepassingsbereik te geven en wel in tweeërlei opzicht.

In de eerste plaats is het wenselijk dat ook ten aanzien van andere tracébesluiten dan die betrekking hebben op HSL-zuid en de Betuweroute met betrekking waartoe planologische medewerking niet tijdig (binnen een jaar na vaststelling) wordt verleend, dezelfde voorziening wordt gegeven, te weten het verlenen van met name de status van vrijstellingsbesluit indien na dat jaar de planologische medewerking niet is verleend. Het gaat hier om tracébesluiten die met toepassing van de geldende wet zijn voorbereid, waarbij het zo is dat die tracébesluiten zijn vastgesteld onder de bepalingen van de geldende wet dan wel de nieuwe wet.

In de tweede plaats was het oude artikel III ook voor de projecten HSL-zuid en Betuweroute onvoldoende ruim, aangezien geen rekening was gehouden met reparatie-tracébesluiten, die zijn of worden vastgesteld met name als gevolg van uitspraken van de bestuursrechter, voor zover deze vernietiging inhouden van delen van de door de rechter getoetste tracébesluiten.

In de voorgestelde nieuwe opzet wordt de status van vrijstellingsbesluit (en de andere in artikel 15, derde tot en met tiende lid, bedoelde rechtsgevolgen) dus wettelijk verleend aan alle (mede) met toepassing van het oude recht tot stand gebrachte tracébesluiten zodra de termijn van een jaar voor het verlenen van planologische medewerking ten aanzien van het desbetreffende tracébesluit is verstreken en de planologische medewerking niet is gerealiseerd. Voorwaarde voor het kunnen verlenen van bedoelde rechtsgevolgen is voorts dat ten aanzien van zodanig tracébesluit de vereiste besluiten tot het vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting zijn genomen. Het moment waarop bedoelde rechtsgevolgen intreden, wordt geregeld in het tweede en derde lid. Indien geen besluiten tot het vaststellen van hogere waarden geluidsbelasting van node zijn, treden bedoelde rechtsgevolgen in met ingang van de dag na het verstrijken van de termijn van een jaar na vaststelling van het tracébesluit (dit is de termijn waarbinnen planologische medewerking moet zijn verleend).

Indien wél de zojuist genoemde besluiten vereist zijn, dan treden bedoelde rechtsgevolgen pas in zodra alle zodanige besluiten zijn bekendgemaakt.

Een bijzondere voorziening wordt gegeven in het vierde lid. Het gaat daar om zogenaamde reparatietracébesluiten, dat wil zeggen tracébesluiten die zijn vastgesteld in verband met de omstandigheid dat een tracébesluit is vernietigd door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In die gevallen voert het in verband met spoedig kunnen uitvoeren van (een deel van) het project te ver om, daar waar zodanig reparatietracébesluit wordt vastgesteld na het tijdstip van inwerking-treding van de onderhavige wet, te wachten tot de termijn van een jaar voor het verlenen van planologische medewerking vanwege de betrokken gemeente is verstreken. Om die reden worden de hier bedoelde rechtsgevolgen aan zodanig reparatietracébesluit verbonden zodra alle daarmee verband houdende besluiten hogere waarden geluidsbelasting zijn bekendgemaakt. Zijn zodanige besluiten hogere waarden niet van node, dan treden bedoelde rechtsgevolgen in met ingang van de dag nadat het tracébesluit geheel of gedeeltelijk door de rechter is vernietigd.

Voor de goede orde zij opgemerkt dat het vierde lid niet geldt voor reparatietracébesluiten die zijn genomen vóór het tijdstip van inwerking-treding van de onderhavige wet. In die gevallen is op basis van de geldende wet reeds de termijn van een jaar voor het geven van planologische medewerking gaan lopen. Het is niet passend om in die gevallen ook het proces van het verlenen van zodanige medewerking te frustreren door ex lege te bepalen dat zodanig tracébesluit de werking van vrijstellingsbesluit heeft.

De in het eerste lid vervatte regeling heeft tot gevolg dat voor reeds ingediende bouwvergunningaanvragen die dienen ter uitvoering van bedoelde tracébesluiten (die zich op dat moment bevinden in de procedure van artikel 46, derde lid, juncto 49, eerste lid, onder c, van de Woningwet) «terugvallen» in artikel 46, eerste lid, Woningwet: artikel 46, derde lid, is immers niet (meer) van toepassing, de vrijstelling is (ex lege) verkregen. Artikel 46, eerste lid, stelt echter dat burgemeester en wethouders binnen 13 weken na ontvangst van de bouwaanvraag moeten beslissen. Doen zij dit niet, dan is de vergunning van rechtswege verleend (ingevolge artikel 46, vierde lid, Woningwet). In de situaties waarop artikel III, eerste lid, ziet, zijn de 13 weken echter waarschijnlijk reeds voorbij. Burgemeester en wethouders moeten echter nog wel de gelegenheid krijgen om de aanvraag aan de andere criteria van artikel 44 van de Woningwet te toetsen, voor zover dat nog niet is gebeurd. Daarom wordt

bij de onderhavige nota van wijziging alsnog in artikel III opgenomen – verwezen wordt naar het vijfde lid – dat in die gevallen artikel 46, eerste lid, Woningwet niet geldt.

b. Artikel IIIa

Het kan zich voordoen dat ter uitvoering van de in artikel III, eerste lid, bedoelde tracébesluiten nog besluiten inzake hogere waarden geluidsbelasting genomen moeten worden en dat deze op het tijdstip van inwerkingtreding van de wet nog niet (alle) zijn vastgesteld. De onderhavige overgangsrechtelijke bepaling bewerkstelligt dat deze dan nog op de voet van de oude bepalingen van de Wet geluidhinder en van de Tracéwet kunnen worden genomen.

c. Artikel IIIb

Het nieuwe artikel IIIb strekt ertoe dat de in artikel 18, eerste lid, tweede volzin, van de geldende wet opgenomen vervaltermijn van dertien jaar – deze wordt in het wetsvoorstel teruggebracht tot tien jaar – nog wél blijft gelden voor «oude» tracébesluiten.

9. Artikel IV ziet op een speciale regeling voor de toepassing van de Wet geluidhinder in het kader van de aanleg of wijziging van een hoofdweg of landelijke railweg in de zin van de Tracéwet. De wijzigingen zijn de volgende.

1°. Er wordt bepaald dat de besluitvorming met betrekking tot het tracébesluit niet alleen betrekking heeft op de akoestische aspecten van de betreffende hoofdweg of landelijke railweg maar ook op de akoestische aspecten van kruisende wegen en spoorwegen, of parallel aan de betreffende hoofdweg of landelijke railweg gelegen wegen en spoorwegen, voor zover deze zogenaamde kruisende infrastructuur zich bevindt binnen het tracé van de betreffende hoofdweg of landelijke railweg.

Tot nu toe heeft de besluitvorming met betrekking tot het tracébesluit uitsluitend betrekking op de akoestische aspecten van de betreffende hoofdweg of landelijke railweg. Dit betekent dat met betrekking tot de akoestische aspecten van kruisende infrastructuur de normale regeling van de Wet geluidhinder van toepassing is. Gedeputeerde staten zijn dus het bevoegde gezag voor het vaststellen van de hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van bijvoorbeeld de gevel van woningen binnen de zone van de betreffende hoofdweg of landelijke railweg vanwege binnen het tracé van die hoofdweg of landelijke railweg gelegen wegen of spoorwegen. Dit betekent dat binnen de zone van een hoofdweg of landelijke railweg de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de hogere waarden vast moeten stellen voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van woningen vanwege de betreffende hoofdweg of landelijke railweg, terwijl gedeputeerde staten voor diezelfde woningen de hogere waarden moeten vaststellen voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van die woningen vanwege de binnen het tracé van die hoofdweg of landelijke railweg gelegen wegen of spoorwegen.

Dit is een onwenselijke situatie. Eigenaren of bewoners van de betreffende woningen krijgen twee maal te maken met het vaststellen van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Een keer in het kader van de besluitvorming met betrekking tot het tracébesluit en nog een keer in een normale procedure op voet van de Wet geluidhinder. Dit is niet efficiënt, temeer omdat er een direct verband bestaat tussen de eventueel te stellen

hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van deze woningen en de aanleg of wijziging van een hoofdweg of landelijke railweg.

Om deze reden is er voor gekozen op de akoestische aspecten van binnen het tracé van de hoofdweg of landelijke railweg gelegen wegen of spoorwegen hetzelfde regime van toepassing te laten zijn als op de akoestische aspecten van de hoofdweg of landelijke railweg zelf. Dit betekent dat óók de akoestische aspecten van kruisende infrastructuur, voor zover deze kruisende infrastructuur zich bevindt binnen de zone van een aan te leggen of te wijzigen hoofdweg of landelijke railweg, deel gaan uitmaken van de besluitvorming met betrekking tot het tracébesluit.

Voor de goede orde zij overigens opgemerkt dat de normstelling zoals die in artikel IV is neergelegd, geen verandering betekent in de praktijk van tracébesluiten.

2°. Er wordt bepaald dat in geval van een wijziging van een hoofdweg of een landelijke railweg in het kader van de besluitvorming met betrekking tot het tracébesluit pas rekening wordt gehouden met de planologische en akoestische aspecten van de betreffende hoofdweg of landelijke railweg en van de kruisende infrastructuur, indien ten gevolge van deze wijziging de hoofdweg, landelijke railweg of kruisende infrastructuur wordt aangepast. Van aanpassing van een weg is sprake indien de aanpassing leidt tot een toename van de geluidsbelasting vanwege die weg van 2 dB(A) of meer. Van aanpassing van een spoorweg is sprake als de aanpassing leidt tot een toename van de geluidsbelasting vanwege die spoorweg van meer dan 2 dB(A) of tot een hogere geluidsbelasting dan 65 dB(A). Voorts zijn er een aantal andere omstandigheden, zoals een verticale verplaatsing van de spoorstaven over een afstand kleiner dan één meter, die niet leiden tot een aanpassing van een spoorweg in de zin van de Wet geluidhinder.

Eenzelfde bepaling is ook opgenomen in de normale procedure op voet van de Wet geluidhinder. De bepaling was tot nu toe abusievelijk niet opgenomen in de van het voorstel van wet deel uitmakende afdelingen van de Wet geluidhinder die zien op de aanleg of wijziging van een hoofdweg of landelijke railweg.

Het is echter niet mogelijk in geval van wijziging van een hoofdweg of landelijke railweg deze bepaling voor alle gevallen onverkort op te nemen.

Normaal gesproken wordt in geval van reconstructie van een weg of spoorweg, waar sprake is van een saneringssituatie, door toepassing van de Wet geluidhinder allereerst in het kader van de saneringsregeling een waarde vastgesteld voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van woningen binnen de zone van deze weg of spoorweg. Deze in het kader van de sanering vastgestelde waarde is het uitgangspunt voor de beantwoording van de vraag of ten gevolge van de wijziging van de weg of spoorweg de geluidsbelasting vanwege deze weg met 2 dB(A) of meer, dan wel de geluidsbelasting van deze spoorweg met meer dan 2 dB(A) wordt verhoogd.

Dit zou bijvoorbeeld tot de volgende situatie kunnen leiden. De voor de reconstructie heersende geluidsbelasting van de gevel van een binnen de zone van een te reconstrueren weg gelegen woning is 63 dB(A). Na toepassing van de saneringsregeling wordt 58 dB(A) als de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting van de gevel van deze woning vastgesteld. Pas als reconstructie van de weg leidt tot een geluidsbelasting van de gevel van deze woning vanwege de weg van 60 dB(A) of meer, is de normstelling van de Wet geluidhinder van toepassing.

In het kader van de wijziging van een hoofdweg of landelijke railweg worden in het voorstel van wet de procedures vereenvoudigd. Dit betekent dat in geval van een saneringssituatie niet eerst toepassing wordt gegeven aan de saneringsregeling en er dus niet in dat kader een ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting van de gevel van woningen binnen de zone van de te wijzigen hoofdweg of landelijke railweg wordt vastgesteld. In het hierboven genoemde voorbeeld zou dat dus betekenen dat de heersende geluidsbelasting 63 dB(A) is. Als dan de regeling van toepassing zou zijn dat de normstelling van de Wet geluidhinder pas van toepassing is als de geluidsbelasting vanwege de te wijzigen hoofdweg of landelijke railweg door deze wijziging met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd, leidt dit tot het volgende. Er wordt niet eerst in het kader van de saneringsregeling een andere waarde dan die van de heersende geluidsbelasting vastgesteld. Pas als wijziging van de hoofdweg of landelijke railweg leidt tot een geluidsbelasting van 65 dB(A) of meer zou de normstelling van de Wet geluidhinder van toepassing zijn.

Deze situatie is onwenselijk. Om die reden wordt thans voorgesteld de voorwaarde dat de normstelling van de Wet geluidhinder pas van toepassing is als de wijziging van een hoofdweg of een landelijke railweg leidt tot aanpassing van wegen en spoorwegen niet van toepassing te laten zijn in saneringssituaties waarin nog niet eerder op grond van de saneringsregeling een waarde is vastgesteld voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van binnen de zone van die te wijzigen hoofdweg of landelijke railweg gelegen woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen.

3°. Indien er sprake is van een wijziging van een hoofdweg of een landelijke railweg waar sprake is van een saneringssituatie, wordt het in navolging van artikel 90, vierde lid, van de Wet geluidhinder mogelijk gemaakt in bijzondere gevallen voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van binnen de zone van de te wijzigen hoofdweg of landelijke railweg gelegen woningen een hogere waarde dan 70 dB(A) vanwege wegen, onderscheidenlijk een hogere waarde dan 73 dB(A) vanwege spoorwegen vast te stellen.

Indien er in geval van wijziging van een hoofdweg of landelijke railweg sprake is van een saneringssituatie leidt dit tot het volgende:

a. indien er reeds eerder een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van binnen de zone van de te wijzigen hoofdweg of landelijke railweg gelegen woningen is vastgesteld die lager is dan of gelijk is aan 70 dB(A) vanwege wegen, onderscheidenlijk 73 dB(A) vanwege spoorwegen, dan blijft de maximale waarde van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van deze woningen 70 dB(A) vanwege wegen, onderscheidenlijk 73 dB(A) vanwege spoorwegen;

b. indien er reeds eerder een hogere waarde voor ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van binnen de zone van de te wijzigen hoofdweg of landelijke railweg gelegen woningen is vastgesteld die hoger is dan 70 dB(A) vanwege wegen, onderscheidenlijk 73 dB(A) vanwege spoorwegen, of als er voor deze woningen nog niet eerder een hogere waarde is vastgesteld, dan is het mogelijk voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van deze woningen een hogere waarde vast te stellen dan 70 dB(A) vanwege wegen, onderscheidenlijk een hogere waarde dan 73 dB(A) vanwege spoorwegen.

De voorwaarden voor de toepassing van het onder b gestelde zijn dezelfde als die met betrekking tot de toepassing van artikel 90, vierde lid. Dit betekent dat slechts bij hoge uitzondering gebruik kan worden gemaakt van deze mogelijkheid. Er zal moeten worden aangetoond dat:

- het niet mogelijk is voldoende reductie aan de bron te bereiken, en

- afscherpende maatregelen niet mogelijk zijn (ongewenst zijn is onvoldoende) of te kostbaar zijn (meer kosten dan de maximaal aanvaardbare schermkosten), en
- het wegbestemmen van de betreffende woning binnen aanvaardbare kosten (dit zijn de maximaal aanvaardbare schermkosten) niet mogelijk is, en
- koppeling aan andere activiteiten niet tot een geluidsbelasting van 70 dB(A) of minder vanwege wegen, onderscheidenlijk van 73 dB(A) of minder vanwege spoorwegen kan leiden.

4°. In geval van aanleg of wijziging van een hoofdweg of landelijke railweg is het pas mogelijk hogere waarden dan de voorkeursgrenswaarden vast te stellen, indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting tot de voorkeursgrenswaarde ondoeltreffend zullen zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Het criterium overwegende bezwaren van financiële aard wordt nader ingevuld. Voorts wordt het mogelijk gemaakt bij ministeriële regeling nadere regels te stellen voor de toepassing van dit criterium.

Bij de afweging in hoeverre een geluidsbelasting hoger dan de voorkeurswaarde toelaatbaar is, vormt het financiële aspect vaak een belangrijke randvoorwaarde. Tot nu toe zijn alleen in het kader van de sanering van weg- en spoorweglawaai criteria geformuleerd op basis waarvan de doeltreffendheid van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting, met name schermen, beoordeeld kan worden. Ook in het kader van de toepassing van de wet met betrekking tot de op te nemen maatregelen in tracébesluiten bestaat hier behoefte aan. Met name ook nu de sanering in een aantal gevallen een niet onderscheidbaar onderdeel van de procedure tot het vaststellen van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vormt. De bij ministeriële regeling aan te geven criteria zullen voor wat betreft het verlagen van geluidsbelastingen ten opzichte van de heersende geluidsbelasting zullen dan ook sterke overeenkomst vertonen met de huidige criteria in het kader van de sanering. Derhalve zullen in de praktijk op dezelfde wijze als nu gebeurt, maatregelen worden getroffen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting.

11. Het verdient de voorkeur om voor een verwijzing met betrekking tot een omlijning van de term tracébesluit te verwijzen naar artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet in plaats van een verwijzing naar artikel 1, eerste lid, onder h, (oud) van de Tracéwet.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. P. Pronk