

**GEWIJZIGD VOORSTEL VAN WET**

8 februari 2000

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

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenselijk is de Tracéwet te wijzigen in verband met ervaringen die zijn opgedaan bij de toepassing ervan, in het bijzonder teneinde de procedures ten behoeve van de aanleg of wijziging van hoofdwegen of landelijke railwegen te bespoedigen en te vereenvoudigen;

Zo is het, dat Wij, de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

**ARTIKEL I**

De Tracéwet wordt gewijzigd als volgt:

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.

B

In hoofdstuk II wordt na artikel 2 een artikel ingevoegd, luidende als volgt:

## Artikel 2a

Een beslissing om het in dit hoofdstuk bedoelde besluitvormingsproces ten aanzien van de aanleg of wijziging van een hoofdweg of hoofdvaarweg als bedoeld in artikel 2 of de medewerking aan de aanleg of wijziging van een landelijke railweg als bedoeld in artikel 2 aan te vangen, wordt genomen door Onze Minister in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

## C

Artikel 9, eerste lid, komt te luiden:

1. Onze Minister bepaalt binnen acht weken na het verstrijken van de ingevolge artikel 8, eerste lid, bepaalde termijn, in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, zijn standpunt met betrekking tot de aanleg of wijziging van een hoofdweg of hoofdvaarweg als bedoeld in artikel 2 dan wel de medewerking aan de aanleg of wijziging van een landelijke railweg als bedoeld in artikel 2. Het standpunt houdt in dat hij de aanleg of wijziging van een hoofdweg of hoofdvaarweg of de medewerking aan de aanleg of wijziging van een landelijke railweg al dan niet verder in overweging neemt. Indien hij de aanleg of wijziging van het in de eerste volzin bedoelde werk of de medewerking daaraan verder in overweging neemt, houdt het standpunt tevens in welk tracé de voorkeur verdient.

## D

Artikel 11 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt «bepaalt hij welk tracé naar zijn oordeel de voorkeur verdient en werkt hij dit uit tot een ontwerp-tracébesluit» vervangen door: stelt hij overeenkomstig het standpunt, in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, binnen zes maanden na het uitbrengen van het standpunt een ontwerp-tracébesluit vast.

2. Na het tweede lid worden drie leden ingevoegd, luidende als volgt:

3. Het ontwerp-tracébesluit bevat de resultaten van het akoestisch onderzoek, bedoeld in artikel 87d onderscheidenlijk 106c van de Wet geluidhinder, alsmede, indien het voornemen bestaat hogere waarden vast te stellen voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in zones ingevolge de artikelen 87e tot en met 87i of 106d tot en met 106h van de Wet geluidhinder, de bedoelde hogere waarden.

4. Het ontwerp-tracébesluit geeft aan op welke wijze de inpassing van de aan te leggen of te wijzigen hoofdweg, landelijke railweg of hoofdvaarweg zal geschieden, en waar dit in redelijkheid niet kan worden verlangd, welke compenserende maatregelen zullen worden getroffen.

5. Artikel 9, derde lid, is van overeenkomstige toepassing indien de vaststelling van een ontwerp-tracébesluit niet binnen de in het eerste lid bedoelde termijn kan geschieden.

3. Het derde lid vervalt.

4. Onder vernummering van het vierde lid tot zesde lid wordt in dat lid «derde lid» vervangen door: vijfde lid.

## E

Artikel 12 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid wordt «indien de trajectnota betrekking heeft op het tracé van een landelijke railweg» vervangen door: indien het ontwerp-tracébesluit betrekking heeft op het tracé van een landelijke railweg.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Onze Minister zendt het ontwerp-tracébesluit, indien het hogere waarden bevat voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in zones ingevolge de artikelen 87e tot en met 87i of 106d tot en met 106h van de Wet geluidhinder, voorts aan:

a. de gebruikers van de woningen of de woonwagendstandplaatsen, het bevoegd gezag van scholen en de directies van ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen waarvoor een hogere waarde wordt bepaald;

b. de ter plaatse bevoegde inspecteur van het staatstoezicht op de volksgezondheid, die door Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is aangewezen;

c. de inspecteur van de volkshuisvesting;

d. de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, indien het betrekking heeft op scholen;

e. de Rijkshoofdinspecteur van het Verkeer, hoofd van het betrokken district van de Rijksverkeersinspectie, indien het betreft een tracé van een landelijke railweg.

3. De eerste volzin van het derde lid komt te luiden:

Onze Minister geeft met betrekking tot het ontwerp-tracébesluit toepassing aan de in paragraaf 3.5.6 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde procedure met inachtneming van de volgende volzinnen.

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.

F

Artikel 13, tweede volzin, vervalt.

G

Artikel 14 wordt gewijzigd als volgt:

1. Het eerste lid, eerste volzin, komt te luiden:

1. Indien Onze Minister in de bij de toepassing van artikel 12, derde lid, naar voren gebrachte zienswijzen of ingebrachte bedenkingen dan wel in het ingevolge artikel 13 door provincies, regionale openbare lichamen en gemeenten gegeven oordeel aanleiding vindt zijn voorkeur voor het verloop en de geografische omvang van een aan te leggen of te wijzigen hoofdweg, landelijke railweg of hoofdvaarweg te wijzigen, bepaalt hij in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer uiterlijk binnen twaalf weken na het verstrijken van de in artikel 13 bedoelde termijn zijn gewijzigde voorkeur en werkt hij deze eveneens binnen de in dit lid bedoelde termijn van twaalf weken uit tot een gewijzigd ontwerp-tracébesluit.

2. In de derde volzin van het eerste lid wordt «voorkeur voor een ander tracé» vervangen door: gewijzigde voorkeur.

2a. In het tweede lid wordt «11, tweede lid,» vervangen door: 11, tweede en vierde lid,.

3. Na het tweede lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

3. Indien Onze Minister in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in andere dan de in het eerste lid bedoelde gevallen aanleiding vindt om een tracébesluit vast te stellen dat afwijkt van het ontwerp-tracébesluit dan wel, indien het eerste lid toepassing heeft gevonden, het gewijzigde ontwerp-tracébesluit, legt Onze Minister, alvorens het tracébesluit wordt vastgesteld, de onderdelen van het voorgenomen tracébesluit, voor zover deze afwijken van het ontwerp-tracébesluit dan wel het gewijzigde ontwerp-tracébesluit, gedurende twee weken ter inzage overeenkomstig artikel 7, eerste lid. Binnen de in de eerste volzin genoemde termijn kunnen schriftelijk bedenkingen worden ingebracht bij Onze Minister.

H

Na artikel 14 wordt een artikel ingevoegd, luidende als volgt:

#### **Artikel 14a**

Indien Onze Minister naar aanleiding van de bij toepassing van artikel 12, derde lid, naar voren gebrachte zienswijzen of bedenkingen dan wel het ingevolge artikel 13 door provincies, regionale openbare lichamen en gemeenten gegeven oordeel in overweging neemt om in het tracébesluit met toepassing van de artikelen 87e tot en met 87i of 106d tot en met 106h van de Wet geluidhinder hogere waarden vast te stellen voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in zones met betrekking tot gebouwen en standplaatsen als bedoeld in artikel 12, tweede lid, onder a, ten aanzien waarvan dat artikellid niet is toegepast, wordt, alvorens het tracébesluit wordt vastgesteld, ter zake toepassing gegeven aan dat artikellid voor zover het betreft bedoelde gebouwen en standplaatsen en legt Onze Minister de daarop betrekking hebbende onderdelen van het ontwerp-tracébesluit gedurende twee weken ter inzage overeenkomstig artikel 7, eerste lid. Binnen de in de eerste volzin genoemde termijn kunnen schriftelijk bedenkingen worden ingebracht bij Onze Minister.

I

Artikel 15 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid, eerste volzin, vervallen de woorden «overeenkomstig het ontwerp-tracébesluit dan wel, indien artikel 14 toepassing heeft gevonden, gewijzigde ontwerp-tracébesluit».

In de tweede volzin wordt «artikelen 9, tweede lid, en 11, tweede lid» vervangen door: artikelen 9, tweede lid, en 11, tweede en vierde lid.

In de derde volzin wordt na «onderscheidenlijk» ingevoegd: , indien artikel 14 toepassing heeft gevonden,.

2. Het tweede tot en met vierde lid vervalt. Ingevoegd worden negen leden, luidende:

2. Een beslissing tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in zones ingevolge de artikelen artikelen 87e tot en met 87i en 106d tot en met 106h van de Wet geluidhinder met betrekking tot het gebied dat is begrepen in een tracébesluit, maakt deel uit van het tracébesluit.

3. Voor het gebied dat is begrepen in een vastgesteld tracébesluit geldt dat tracébesluit als voorbereidingsbesluit, bedoeld in artikel 21, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Voor de bij dat tracébesluit

behorende zone, bedoeld in artikel 74, eerste lid, van de Wet geluidhinder onderscheidenlijk de zone, bedoeld in artikel 106b van die wet, geldt dat tracébesluit als voorbereidingsbesluit, bedoeld in artikel 21, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, met dien verstande dat dit slechts geldt met betrekking tot geprojecteerde woningen en andere geprojecteerde geluidsgevoelige objecten ten aanzien waarvan de geluidsbelasting 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 van de Wet geluidhinder als ten hoogst toelaatbare waarden worden aangemerkt, te boven zal gaan. Voor zover het tracébesluit geldt als voorbereidingsbesluit, is artikel 21, vierde tot en met zesde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening niet van toepassing. Het tracébesluit geldt niet langer als voorbereidingsbesluit indien voor het in de eerste volzin bedoelde gebied en de in de tweede volzin bedoelde zone een bestemmingsplan in overeenstemming met het tracébesluit van kracht is geworden.

4. Onder een geprojecteerde woning of een ander geprojecteerd geluidsgevoelig object als bedoeld in de tweede volzin van het derde lid wordt verstaan een nog niet aanwezige woning of ander geluidsgevoelig object waarvoor het geldende bestemmingsplan verlening van de bouwvergunning toelaat, maar deze nog niet is afgegeven.

5. Artikel 50 van de Woningwet is niet van toepassing op aanvragen om een bouwvergunning ter realisering van het tracébesluit.

6. Voor zover het tracébesluit in strijd is met een bestemmingsplan geldt het tracébesluit als vrijstelling, bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

7. Voor zover een bestemmingsplan of een ander besluit voor de uitvoering van werken, werkzaamheden en bouwwerken een aanlegvergunning als bedoeld in artikel 14 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening vereist, geldt zodanige eis niet in het gebied dat is begrepen in een vastgesteld tracébesluit.

8. Voor zover bij een leefmilieuverordening als bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing voorschriften zijn gegeven als bedoeld in artikel 9, derde lid, van die wet, blijven deze buiten toepassing voor de uitvoering van werken, werkzaamheden en bouwwerken en voor het gebruik van gronden en opstallen ter uitvoering van een tracébesluit, voor zover zodanige voorschriften strijdig zijn met het tracébesluit.

9. De gemeenteraad is verplicht binnen een jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden het bestemmingsplan overeenkomstig dat tracébesluit vast te stellen of te herzien.

10. Indien een bestemmingsplan in strijd is met een onherroepelijk tracébesluit en het bestemmingsplan nog niet is aangepast aan het tracébesluit, is het gemeentebestuur verplicht aan degenen die inzage verlangen in zodanig bestemmingsplan, tevens inzage te verlenen in het ten aanzien van het door dat plan bestreken gebied vastgestelde tracébesluit.

J

1. De artikelen 16, vierde lid, 17, 18, tweede lid, en 19 vervallen.

2. De aanduiding 1 voor de tekst van artikel 18 vervalt. In de tweede volzin wordt «13 jaar» vervangen door: 10 jaar.

Artikel 20 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid vervalt de tweede volzin.
2. Het tweede tot en met zesde lid vervalt.
3. Ingevoegd worden de volgende leden:
  2. Onze Minister bevordert een gecoördineerde voorbereiding van de besluiten op de aanvragen om de vergunningen en van de overige ambtshalve te nemen besluiten met het oog op de uitvoering van een tracébesluit.
  3. Onze Minister kan van de andere betrokken bestuursorganen de medewerking vorderen, die voor het welslagen van de coördinatie nodig is. Die bestuursorganen verlenen de van hen gevorderde medewerking.
  4. Op de voorbereiding van de besluiten op de aanvragen om de in het eerste lid bedoelde vergunningen is de in de paragrafen 3.5.2 tot en met 3.5.5 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde procedure van toepassing, met dien verstande dat:
    - a. de in artikel 3:18, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht bedoelde mededeling tevens wordt gedaan aan Onze Minister;
    - b. de ontwerpen van de besluiten binnen een door Onze Minister te bepalen termijn worden toegezonden aan Onze Minister, die zorg draagt voor de in artikel 3:19, eerste lid, tweede volzin, van de Algemene wet bestuursrecht bedoelde toezending;
    - c. de mededeling, bedoeld in artikel 3:19, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht in alle gevallen ook wordt gedaan door kennisgeving in de Staatscourant;
    - d. Onze Minister de mededelingen, bedoeld in artikel 3:19, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht voor verschillende ontwerpen kan samenvoegen in één mededeling, welke wordt gedaan door Onze Minister;
    - e. in afwijking van artikel 3:28 van de Algemene wet bestuursrecht de besluiten worden genomen binnen een door Onze Minister te bepalen termijn;
    - f. de besluiten onverwijld worden gezonden aan Onze Minister;
    - g. de in de artikelen 3:23, tweede lid, 3:24, derde lid, en 3:25, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht bedoelde toezending tevens geschiedt aan Onze Minister;
    - h. Onze Minister beslist over de toepassing van artikel 3:29 van de Algemene wet bestuursrecht.
  5. Het vierde lid is van overeenkomstige toepassing op de voorbereiding van de in het tweede lid bedoelde ambtshalve te nemen besluiten.
  6. Artikel 46, eerste lid, van de Woningwet is niet van toepassing op aanvragen om een bouwvergunning ter uitvoering van het tracébesluit.
  7. Indien een bestuursorgaan dat in eerste aanleg bevoegd is te beslissen op een aanvraag om een vergunning niet of niet tijdig overeenkomstig de aanvraag beslist, kunnen Onze Minister en Onze Minister wie het mede aangaat gezamenlijk een beslissing op de aanvraag nemen. In het laatste geval treedt hun besluit in de plaats van het besluit van het in eerste aanleg bevoegde bestuursorgaan. Indien Onze in de eerste volzin bedoelde Ministers voornemens zijn zelf een beslissing op de aanvraag te nemen, plegen zij overleg met het bestuursorgaan dat in eerste aanleg bevoegd is op de aanvraag te beslissen.
  8. Het zevende lid is van overeenkomstige toepassing op de in het tweede lid bedoelde ambtshalve te nemen besluiten.
  9. Indien bij de toepassing van het zevende lid de beslissing op een aanvraag wordt genomen door Onze in dat lid bedoelde Ministers, stort het bestuursorgaan dat in eerste aanleg bevoegd was te beslissen op de

aanvraag, de ter zake ontvangen leges in 's Rijks kas.

10. Ten aanzien van de in het eerste lid bedoelde aanvragen is Onze Minister mede bevoegd deze in te dienen bij de bevoegde bestuursorganen.

11. De in het tweede lid bedoelde besluiten alsmede de in artikel 3:27 van de Algemene wet bestuursrecht bedoelde overwegingen worden, voor zover ten aanzien daarvan het vierde lid is toegepast, gelijktijdig door Onze Minister bekendgemaakt. Zij worden voorts in de Staatscourant geplaatst.

12. Indien tegen het ontwerp van een in het eerste lid bedoeld besluit bedenkingen naar voren kunnen worden gebracht, kunnen deze bedenkingen geen grond vinden in bedenkingen tegen de desbetreffende planologische kernbeslissing, bedoeld in artikel 39 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, of tegen het tracébesluit.

L

Na artikel 20 wordt een artikel ingevoegd, luidende als volgt:

#### **Artikel 20a**

De in artikel 18, eerste lid, van de onteigeningswet bedoelde dagvaarding kan geschieden nadat het tracébesluit is vastgesteld.

#### **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.

M

1. In artikel 22, eerste lid, wordt na «ontwerp-tracébesluit» ingevoegd: en vervolgens tot een tracébesluit.

2. In artikel 22, tweede lid, wordt «11, tweede lid,» vervangen door: 11, tweede en vierde lid,.

N

De artikelen 23 en 24 vervallen.

O

Artikel 25 komt te luiden:

#### **Artikel 25**

De artikelen 14a tot en met 20b zijn van overeenkomstige toepassing.

P

Na hoofdstuk V wordt een hoofdstuk ingevoegd, luidende als volgt:

## HOOFDSTUK VA. BEROEP

### Artikel 25a

1. Tegen een tracébesluit of een ander in artikel 20, tweede lid, bedoeld besluit kan een belanghebbende beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

2. In afwijking van artikel 6:8 van de Algemene wet bestuursrecht vangt de termijn voor het indienen van een beroepschrift tegen de in artikel 20, tweede lid, bedoelde besluiten aan met ingang van de dag na die waarop de in artikel 20, tiende lid, bedoelde bekendmaking is geschied.

3. Voor zover beroep kan worden ingesteld tegen een of meer onderdelen van een planologische kernbeslissing als bedoeld in artikel 39 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, vangt, in afwijking van artikel 6:8 van de Algemene wet bestuursrecht, de termijn voor het indienen van een beroepschrift ter zake van die onderdelen aan met ingang van de dag waarop beroep kan worden ingesteld tegen het op de planologische kernbeslissing berustende tracébesluit. Indien niet binnen een jaar na het van kracht worden van de planologische kernbeslissing een daarop berustend tracébesluit is vastgesteld, vangt de beroepstermijn aan met ingang van de dag waarop dat jaar is verstreken.

4. Artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht is niet van toepassing met betrekking tot een tracébesluit.

### Artikel 25b

1. Met betrekking tot beroepen tegen een tracébesluit beslist de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen twaalf maanden na ontvangst van een verweerschrift.

2. In bijzondere omstandigheden kan de Afdeling de in het eerste lid genoemde termijn met ten hoogste drie maanden verlengen.

3. Met betrekking tot beroepen tegen de in artikel 20, tweede lid, bedoelde besluiten beslist de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen zes maanden na ontvangst van de desbetreffende verweerschriften.

### Artikel 25c

Indien tegen een in artikel 20, tweede lid, bedoeld besluit beroep kan worden ingesteld, kan dat beroep geen grond vinden in bedenkingen tegen een planologische kernbeslissing als bedoeld in artikel 39 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening of tegen een tracébesluit.

## ARTIKEL II

1. Met betrekking tot het nemen van tracébesluiten ten aanzien waarvan een ontwerp vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet is toegezonden aan de in artikel 12, eerste lid, van de Tracéwet bedoelde instanties, blijft het recht zoals het gold vóór dat tijdstip van toepassing.

2. Met betrekking tot het nemen van besluiten op aanvragen om vergunning als bedoeld in artikel 20, tweede lid, van de Tracéwet, die zijn ingediend vóór het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet, en de overige in artikel 20, tweede lid, van de Tracéwet bedoelde ambtshalve te nemen besluiten die binnen dertien weken na dat tijdstip zijn bekendgemaakt, blijft het recht zoals het gold vóór dat tijdstip van toepassing.

3. Met betrekking tot de mogelijkheid om bezwaar te maken of beroep in te stellen alsmede de behandeling van zodanig bezwaar of beroep tegen een in het eerste of tweede lid bedoeld besluit dat vóór het tijdstip



van inwerkingtreding van deze wet is bekendgemaakt, blijft het recht zoals het gold vóór dat tijdstip van toepassing.

### **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 waarop het nieuwe tracébesluit is vastgesteld.

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.

### **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 h, 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:

- 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;
- 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 aan te leggen 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:

- 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;

- 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;

- 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 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 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 hoogst 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 woonwagenaanstandplaatsen 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 trillinghinder, 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.

**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. 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 h, 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 woonwagengestandplaatsen 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, achtste lid, 87h, zesde lid, of 87i, achtste 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<sup>o</sup>,
  - e. onderzoeks-, behandelings-, recreatie- en conversatieruimten, alsmede woon- en slaapruiden van gebouwen, bedoeld in artikel 87b, eerste lid, onder e, 5<sup>o</sup>,
- 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<sup>o</sup>,
- 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, achtste lid, 106g, zesde lid, of 106h, achtste 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.

## **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.

## **ARTIKEL VI**

In artikel 72a, eerste lid, van de onteigeningswet wordt na «onteigening voor aanleg en verbetering van wegen, bruggen, spoorwegwerken, kanalen,» ingevoegd: – waaronder begrepen onteigening voor aanleg en verbetering van werken ter uitvoering van een tracébesluit als bedoeld in artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet –.

## **ARTIKEL VII**

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

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,