

Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder

Interim-beleid voor wegverkeerslawaai,
spoorweglawaai en industrielawaai

1	Inleiding.....	4
1.1	Algemeen	4
1.2	Leeswijzer.....	5
2	Gemeentelijke visie op het opheffen van geluidkelpunten	6
2.1	Algemeen	6
2.2	Bron – pad – bedreigd object.....	6
2.2.1	Bronmaatregelen	6
2.2.2	Overdrachtsmaatregelen.....	6
2.2.3	Maatregelen bij bedreigd object	7
3	Hoofdcriteria voor het vaststellen van hogere waarden	8
3.1	Algemeen	8
3.2	Hoofdcriteria – de overwegingen.....	8
3.2.1	Stedenbouwkundige overwegingen.....	8
3.2.2	Verkeerskundige overwegingen	9
3.2.3	Vervoerskundige overwegingen	9
3.2.4	Landschappelijke overwegingen	9
3.2.5	Financiële overwegingen	9
4	Wegverkeerslawaai.....	11
4.1	Toepassing Hoofdcriteria	11
4.2	Toepassing Subcriteria	11
4.2.1	Algemeen.....	11
4.2.2	Dorps- en stadsvernieuwing.....	11
4.2.3	Doelmatige akoestische afscherming.....	11
4.2.4	Grond- en/of bedrijfsgebondenheid	12
4.2.5	Opvullen open plaats	12
4.2.6	Vervanging bestaande bebouwing	12
4.2.7	Noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie	12
4.2.8	Verkeersverzamel functie.....	13
4.3	Vervangende Nieuwbouw van woningen	13
5	Reconstructie van wegen	14
5.1	Algemeen	14
5.2	Toepassing Hoofdcriteria	14
5.2.1	Algemeen.....	14
5.2.2	Compensatieregeling	14
5.3	Bijzondere aspecten	14
5.3.1	Gevolgen andere wegvakken.....	14
5.3.2	Reconstructie in saneringssituatie.....	15
6	Spoorweglawaai.....	16
6.1	Toepassing Hoofdcriteria	16
6.2	Toepassing Subcriteria	16
6.2.1	Algemeen.....	16
7	Industrielawaai	17
7.1	Algemeen	17
7.2	Toepassing Hoofdcriteria	17
7.2.1	Nieuwe industrieterreinen	17
7.2.2	Bestaande industrieterreinen	17
7.2.3	Veiligstelling maatregelen bij ontheffing	18
7.3	Toepassing Subcriteria	18
7.3.1	Algemeen.....	18
7.3.2	Referentieniveau.....	19

7.3.3	Ligging geluidsbronnen.....	19
8	Bijzondere aspecten voor alle lawaaisoorten.....	20
8.1	Aanbevelingen.....	20
8.2	Aanvullende Eisen.....	20
9	Procedures.....	21
9.1	Koppeling procedures hogere-waarde-besluit – bestemmingsplan	21
9.2	Koppeling procedures ontheffing geluid – vrijstellingprocedure.....	21

1 Inleiding

Algemeen

Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder (Wgh) in werking getreden. Hiermee wordt voorzien in de eerste fase voor de modernisering van het geluidbeleid. Hoofddoel van de gewijzigde wet is de vereenvoudiging van de geluidregelgeving en decentralisatie van het geluidbeleid. De 'oude Wet geluidhinder' bevatte een duidelijk normenstelsel waaraan expliciet getoetst diende te worden. Bij overschrijding van een voorkeursgrenswaarde moest, als het niet mogelijk was om deze door maatregelen alsnog te bereiken, in de meeste gevallen ontheffing aangevraagd worden voor hogere waarden bij gedeputeerde staten. De bevoegdheid tot het verlenen van deze ontheffingen is door de wetwijziging, op enkele uitzondering na, bij de gemeente komen te liggen. Met deze decentralisatie moet de gemeente nu dus zelf het hogere waarde besluit nemen in afstemming met de RO-procedure, zoals bij een nieuw bestemmingsplan en een art.19 procedure.

Met de wetwijziging zijn ook de criteria veranderd waaraan een aanvraag om hogere waarde getoetst moet worden. Voorheen waren in de wet deze criteria opgenomen en bood de wet daarnaast nog enige beleidsruimte aan de provincie. In Noord-Brabant heeft dit geresulteerd in een officieel vastgesteld 'Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder; Wegverkeerslawaaai, spoorweglawaaai en industrielawaaai' (laatste versie van 10 februari 1998). Omdat gemeenten nu zelf bevoegd gezag zijn geworden voor het verlenen van ontheffingen, moeten zij hun eigen beleid vaststellen. Deze beleidsnotitie is daarvan het resultaat.

Voor deze beleidsnotitie is het provinciale ontheffingenbeleid als richtsnoer genomen. Reeds vele jaren is dit beleid immers toegepast en heeft daarmee zijn waarde bewezen. Niet in de laatste plaats omdat het uitgangspunt van het provinciale ontheffingenbeleid was om nieuwe probleemsituaties te voorkomen en bestaande saneringssituaties op te lossen. In deze benadering kan onze gemeente zich helemaal vinden en met dit beleid wordt het provinciale beleid *inhoudelijk* grotendeels voortgezet. Daarnaast moest een aantal aspecten worden aangepast aan de gewijzigde Wet geluidhinder, zoals verwijzingen naar wetsteksten. Ook zijn enkele passages geschrapt omdat ze achterhaald waren of niet van toepassing voor onze gemeente. Eveneens is een aantal onduidelijkheden in het provinciale beleid verduidelijkt. Zo is het begrip 'tijdelijke situatie' nader omschreven; in de praktijk bleek dit soms een heel rekbaar begrip. Wat nog steeds gehanteerd zal worden zijn de zogenaamde 'Subcriteria', die voorheen in de Wet geluidhinder waren opgenomen. Omdat deze nog steeds als een zinvolle aanvulling op de 'Hoofdcriteria' worden beschouwd, wordt toepassing van dit afwegingskader in beperkt gewijzigde vorm voortgezet.

Met dit gemeentelijke ontheffingenbeleid wordt gestreefd naar een soepele overgang van de oude naar de gewijzigde Wet geluidhinder. Ook kan zonder al te grote inhoudelijke veranderingen ervaring op worden gedaan in het gewijzigde spanningsveld van ontheffingsaanvrager en –verlener. Na verloop van tijd zal dan wellicht de behoefte ontstaan om een geheel *eigen* ontheffingenbeleid te gaan voeren, mogelijk als onderdeel van integraal gemeentelijk geluidbeleid. De groeiende invloed van Europa op de wet- en regelgeving zal dit proces wellicht versnellen. Voorliggend ontheffingenbeleid moet daarom gezien worden als interim-beleid.

Leeswijzer

Het gemeentelijk (interim)-beleid voor toepassing van ontheffingscriteria conform de Wgh en het bijbehorende uitvoeringsbesluit is in deze notitie weergegeven.

De notitie heeft betrekking op alle nieuwe situaties, dus zowel op het projecteren van nieuwe woningen¹ en nieuwe wegen als op het projecteren van nieuwe industrieterreinen. Voor wegverkeerslawaai is aanvullend het onderdeel reconstructies opgenomen. Ook voor dit onderdeel kan een hogere-waarden-procedure van toepassing zijn.

In aansluiting op het jarenlange gevoerde beleid door de provincie Noord-Brabant, blijft een stringent ontheffingenbeleid onverminderd van kracht. Dit geldt nog nadrukkelijker voor zogenaamde uitleggebieden, waar voor geen van de betreffende geluidsoorten ontheffing kan worden verleend.

In hoofdstuk 2 wordt kort ingegaan op de visie van onze gemeente op de wijze waarop geluidknelpunten dienen te worden opgelost. Centraal daarin staat het standpunt dat het aanvragen van een geluidsontheffing als *laatste noodmaatregel* gezien moet worden. Is een ontheffingsaanvraag onvermijdelijk, dan zijn er zogenaamde hoofdcriteria, die voor alle lawaaisoorten gelijk zijn, waaraan getoetst moet worden wil een ontheffingsaanvraag kans van slagen hebben. Deze worden besproken in hoofdstuk 3. In de volgende drie hoofdstukken wordt concreet op de verschillende lawaaisoorten ingegaan alsmede op de subcriteria die, naast de hoofdcriteria, bij een ontheffingsaanvraag van belang zijn. Wegverkeerslawaai komt aan de orde in hoofdstuk 4. De toepasbaarheid van de subcriteria om ontheffing te kunnen verkrijgen wordt daarin toegelicht; enige specifieke aandachtspunten worden eveneens verduidelijkt. Een speciaal onderdeel van wegverkeerslawaai, namelijk reconstructie van wegen, wordt besproken in hoofdstuk 5. Spoorweglawaai krijgt aandacht in hoofdstuk 6 voor zover het afwijkend is van wegverkeerslawaai. Het volgende hoofdstuk gaat in op industrielawaai. Dit is wat uitgebreider dan de vorige hoofdstukken, omdat zich hier enkele bijzondere situaties voor kunnen doen die niet onbesproken kunnen blijven.

In de laatste twee hoofdstukken worden enkele algemene aspecten die bij ontheffingen een rol kunnen spelen besproken. In Hoofdstuk 8 komen bijzondere aspecten die voor alle lawaaisoorten gelden aan bod. Het afsluitende hoofdstuk 9 tenslotte geeft een overzicht van de procedures die bij ontheffingen kunnen spelen.

¹ In deze notitie wordt vaak nieuwe 'woningen' en 'geluidsgevoelige objecten' door elkaar gebruikt. Voor een goed begrip zie de definities in de Bijlage waarin is uitgelegd wat onder geluidsgevoelige objecten volgens de Wgh wordt verstaan; daar zijn woningen een onderdeel van en in de praktijk gaat het daar het meest om.

Gemeentelijke visie op het opheffen van geluidknelpunten

Algemeen

Geluidknelpunten dienen te worden opgelost door het hanteren van de voorkeursvolgorde: eerst bronmaatregelen, vervolgens overdrachtsmaatregelen en als het niet anders kan, maatregelen bij de ontvanger. De reden van deze volgorde is gelegen in het verschil in rendement van de verschillende maatregelen. Zo hebben bronmaatregelen in een veel groter gebied een gunstig effect en zijn vaak ook veel duurzamer en beter te beheren, dan maatregelen bij een geluidsgevoelig object; overdrachtsmaatregelen zitten hier tussenin.

Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarden moet er dus altijd eerst gezocht worden naar bron- en of overdrachtsmaatregelen om de overschrijding ongedaan te maken; aanpassingen bij het geluidsgevoelige object worden beschouwd als noodmaatregelen. Pas als deze mogelijkheden zijn uitgeput, of redelijkerwijze niet (zie hoofdstuk 0), of niet afdoende haalbaar zijn, kan er een beroep worden gedaan op de mogelijkheid van het aanvragen van ontheffing van de voorkeursgrenswaarde. Het aanvragen van een ontheffing kan dus nooit een eerste keus zijn voor het opheffen van een geluidknelpunt.

In de volgende paragraaf zal kort worden ingegaan op de bron- en overdrachtmaatregelen en maatregelen die getroffen kunnen worden aan een geluidsgevoelig object.

Bron – pad – bedreigd object

Bronmaatregelen

Bronmaatregelen zijn alle maatregelen die genomen worden om de geluidemissie terug te brengen, of beter nog, die het ontstaan van geluid voorkomen. Een kenmerkende en zeer goed werkende bronmaatregel bij wegverkeer is het omlaag brengen van de toegestane maximum snelheid. Zo levert het terugbrengen van 70 km/uur naar 50 km/uur van een hoofdweg ongeveer 2 dB winst op. Een andere veelvuldig toegepaste maatregel is het gebruik van geluidarm asfalt. Eén van de zeer beperkte, maar ook effectieve bronmaatregelen bij railverkeer is het gebruik van andere remblokken / -systemen. Helaas heeft op de toepassing hiervan de gemeente weinig invloed.

Bij industrielawaai is er vaak een heel scala van maatregelen denkbaar. Omkassen is voor de kleinere bestaande geluidsbronnen meestal de meest voor de hand liggende. Beter is het om bij aanschaf van een nieuw apparaat expliciet aandacht voor geluid te hebben. Zo maakt het veel uit of er in een fabriekspand dieselheftrucks worden gebruikt of de veel stillere elektrische heftrucks. In het algemeen zal de gemeente trachten te sturen op BAT-technieken, waarbij bijna automatisch technieken naar voren komen die ook akoestisch gunstig scoren.

Overdrachtsmaatregelen

Zijn bronmaatregelen (redelijkerwijs) niet mogelijk of wenselijk, dan verdienen maatregelen die de geluidsoverdracht van de geluidsbron naar het te beschermen object belemmeren de aandacht. Hierbij is de vuistregel: hoe dichterbij de bron, of bij het te beschermen object, hoe effectiever. Het spreekt voor zich dat in eerste instantie het beperken van de geluidsoverdracht bij de bron moet worden gezocht.

De meest bekende overdrachtsmaatregel is ongetwijfeld het geluidsscherm of de geluidswal. Hiermee zijn zeer grote geluidsreducties te behalen, maar de benodigde hoogten (en daarmee de kosten) lopen met toenemende hoogte snel op. Een geluidsscherm is over het algemeen, bij dezelfde hoogte, effectiever dan een geluidwal, omdat een geluidwal altijd veel meer ruimte nodig heeft en de top verder van de rijbaan af ligt. Een geluidwal heeft daarnaast, als er voldoende ruimte beschikbaar is, wel in veel gevallen de voorkeur o.a. omdat het meestal landschappelijk beter inpasbaar is en ook een gunstig effect op de luchtkwaliteit kan hebben. Geluidschermen kunnen dan weer worden geoptimaliseerd door de absorptiegraad te verhogen, waardoor de geluidsuitstraling niet alleen wordt geblokkeerd (en gereflecteerd), maar ook voor een bepaald percentage in het geluidsscherm geabsorbeerd. Dit speelt vaak een rol bij railverkeerslawaai: door sterk absorberende schermen vlak langs het spoor te plaatsen kan met relatief lage schermen toch een grote geluidsreductie bij een ontvanger worden gerealiseerd. Ook niet gevoelige objecten kunnen bewust worden ingezet als geluidafschermend object. Bij industrielawaai bijvoorbeeld kunnen door een goede organisatie van de activiteiten op het bedrijfsterrein, de eigen gebouwen vaak als geluidsscherm dienst doen. Maar ook niet geluidsgevoelige objecten, zoals kantoorgebouwen kunnen een dergelijk functie vervullen. Dergelijke gebouwen zijn vaak van een dergelijke omvang dat erachter een geluidluwe plek wordt gecreëerd die plaatsing van geluidsgevoelige objecten mogelijk maakt. Risico bij bewust gebruik van gebouwen voor geluidsafscherming is dat deze objecten na verloop van tijd niet meer als zodanig 'herkenbaar' zijn. Bij sloop of bouwkundige aanpassingen kan dan plotseling een onaangename akoestische situatie ontstaan voor de nabijgelegen gevoelige objecten. Dit kan met name spelen bij grotere afstanden tussen geluidsbron en gevoelige bestemming, waarbij de relatie niet zo evident is. Denk aan de sloop van een groot fabriekspand op een gezoneerd industrieterrein.

Maatregelen bij bedreigd object

Echt in laatste instantie dient het geluidsgevoelige object aangepakt te worden. Bij nieuwbouw verdient het dan de voorkeur om allereerst de afstand tot de geluidsbron zo groot mogelijk te maken (feitelijk ook een overdrachtsmaatregel). Is deze mogelijkheid uitgeput, dan kan worden gedacht aan afscherming. Dit wordt echter vaak als onaangenaam ervaren. De acceptatie kan echter aanzienlijk worden vergroot door het afschermend object een natuurlijke uitstraling te geven. In die situaties komt dan al snel een geluidswal in beeld, liefst dicht begroeid. Een gunstig bijeffect van een dergelijk voorziening is dat het ervaren effect meestal groter is dan het berekende: wordt het zicht op een geluidsbron weggenomen, dan wordt het daardoor alleen al minder gehoord.

Een deel van het gevoelige object kan zelf ook als een soort geluidsscherm fungeren. Één zijde wordt dan bijvoorbeeld uitgevoerd als dove gevel, waardoor er niet getoetst hoeft te worden aan de Wet geluidhinder. Aan één of meer andere zijden kan dan, al of niet met aanvullende maatregelen, een geluidluwe plek worden gerealiseerd. Het binnenniveau zal te allen tijde moeten voldoen aan het Bouwbesluit.

Hoofdcriteria voor het vaststellen van hogere waarden

Algemeen

De Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder (Bgh) hebben als uitgangspunt, dat in nieuwe situaties zoveel mogelijk dient te worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. In deze beleidsnotitie wordt deze visie gedeeld.

Ingevolge artikel 110a van de Wgh kan een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. Het gaat dan om die gevallen, waarin de toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting vanwege het industrieterrein, de weg of spoorweg, van de gevels van de betrokken geluidsgevoelige objecten onvoldoende doeltreffend zal zijn, danwel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Dit zijn de hoofdcriteria waarop een beroep gedaan kan worden om te motiveren dat een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wordt aangevraagd. Wordt dus aannemelijk gemaakt dat op grond van tenminste één van deze overwegingen niet (of niet geheel) de voorkeursgrenswaarde wordt gehaald op een gevoelige bestemming en wordt daarnaast nog aan tenminste één van de subcriteria voldaan (zie volgend hoofdstuk), dan kan een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend.

Bij het beoordelen van ontheffingsaanvragen dient voor de geluidbelasting te worden uitgegaan van een prognoseperiode van 10 jaar of meer. Hierbij wordt aangesloten bij de geldigheidsduur van een bestemmingsplan. Autonome ontwikkelingen moeten worden meegenomen. Overige te verwachten ontwikkelingen mogen worden meegenomen, mits hierover op bestuurlijk niveau besluitvorming heeft plaatsgevonden dan wel op andere wijze aangetoond kan worden dat binnen redelijke termijn² uitvoering gegeven wordt aan in ontwikkeling zijnde plannen.

Hoofdcriteria – de overwegingen

Stedenbouwkundige overwegingen

Stedenbouwkundige argumenten kunnen een reden zijn voor het verlenen van ontheffing wanneer kan worden aangetoond dat woningbouw ter plaatse dringend noodzakelijk is én dat de bebouwing niet anders gesitueerd kan worden. Hierbij vragen locatiespecifieke kenmerken bijzondere aandacht.

Speciale aandacht wordt gevraagd voor uitbreidings situaties aan de rand van de bebouwde kom. In principe wordt in die uitbreidingsgebieden geen ontheffing verleend. Immers, het gaat om de planning van nieuwe woningen in een nieuw te ontwikkelen gebied. Daar zijn in beginsel alle mogelijkheden aanwezig om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Uitzonderingssituaties kunnen zich met name voordoen als er sprake is van een duidelijke relatie tussen een weg en de ontheffingswoningen, of een gat tussen aanwezige bebouwing wordt

² Onder 'redelijke termijn' moet in de meeste gevallen worden verstaan een half jaar na de daadwerkelijke effectivering als gevoelig object (bijvoorbeeld betrekken woning), voor zover het uitblijven van betrokken ontwikkelingen een (sterk) negatief effect heeft op de akoestische kwaliteit in en om nieuwe gevoelige objecten. Bij grootschalige en/of ingrijpende projecten (bijvoorbeeld aanleg grote geluidwal) kan deze termijn worden opgerekt tot 2 jaar, maar dient wel tenminste serieus binnen de eerder gestelde termijn met de werken begonnen te zijn.

opgevuld en tevens in alle redelijkheid niet kan worden gevegd dat er bron- of overdrachtmaatregelen getroffen worden.

Is er geen feitelijke binding met de woonomgeving (bijvoorbeeld wijkontsluitingswegen, stadsontsluitingswegen, of stroomwegen (= autosnelwegen)) dan is ontheffing in uitleggebieden niet aan de orde.

Rekening houdend met de stedenbouwkundige uitgangspunten dient naar een juiste integratie van het akoestisch aspect gezocht te worden. In de oplossingen dienen locatiespecifieke kenmerken nadrukkelijk tot uiting te komen. Dit betekent dat er niet of nauwelijks sprake kan zijn van universele oplossingen. De beoordeling van dit aspect dient per situatie te geschieden.

Verkeerskundige overwegingen

Voor een ontheffingsverzoek ten behoeve van een bestemmingsplan en art.19 WRO dient te worden bezien of er redelijkerwijs maatregelen op verkeerskundig gebied getroffen kunnen worden die een verlaging van de geluidbelasting tot gevolg hebben. Verkeersmaatregelen waaraan in dit verband al dan niet in combinatie gedacht kan worden zijn³:

- toepassing van geluidreducerend wegdek
- verlaging van de verkeersintensiteiten
- wijziging van de samenstelling van het verkeer, bijvoorbeeld door een wijziging van de route voor zwaar vrachtverkeer
- verlaging maximum toegestane snelheid

Vervoerskundige overwegingen

Bij vervoerskundige overwegingen kan gedacht worden aan de mogelijkheid van het inzetten van andere soorten van transport. Geluidsoverlast van een drukke verkeersweg kan bijvoorbeeld mogelijk worden verminderd door het inzetten van extra bussen. Bij grote verkeersstromen van vrachtwagens kan, indien alternatieven (betreffende infrastructuur) aanwezig zijn, de overstap op containervervoer per spoor of per vrachtschip in overweging worden genomen. Naar verwachting zal dit criterium niet snel punt van discussie zijn.

Landschappelijke overwegingen

Landschappelijke bezwaren bij het treffen van geluidbeperkende voorzieningen zijn denkbaar wanneer de voorzieningen een doorsnijding van een waardevol open landschap veroorzaken. Ook is het voorstelbaar dat beïnvloeding van grondwaterstromen en belemmeringen die betrekking hebben op flora en fauna hieronder geschaard kunnen worden. Evenals bij het aspect stedenbouwkundige overwegingen spelen hier de locatiespecifieke omstandigheden een belangrijke rol. Beoordeling dient per situatie te geschieden.

Financiële overwegingen

Het integreren van geluidaspecten in de planvorming kan extra kosten met zich meebrengen. Op zich is dit geen argument om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde. Veel meer dient het bovenmatige van die kosten getalsmatig te worden aangegeven, alsmede het ontbreken van alternatieven.

Van belang is dat bijvoorbeeld in de bestemmingsplanexploitatie tijdig rekening gehouden wordt met de kosten van het treffen van geluidbeperkende voorzieningen. De plankkaart en

³ Let op: in de saneringsparagraaf van het Bgh is genoemd dat als maatregel niet mag gelden de maatregel die voor woning A het probleem oplost maar woning B extra belast.

-voorschriften dienen duidelijkheid over de geluidbeperking te geven en een tijdige realisering veilig te stellen (zie voetnoot 3).

Wegverkeerslawaaï

Toepassing Hoofdcriteria

De Wet geluidhinder geeft de mogelijkheid af te wijken van de voorkeursgrenswaarde; de Wgh geeft daarbij aan, aan welke criteria op zijn minst moet zijn voldaan wil ontheffing verleend kunnen worden (art. 110a Wgh). De noodzaak om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde moet echter duidelijk kunnen worden aangetoond. Het beleid met betrekking tot de toepasbaarheid van de hoofdcriteria is zoals omschreven in hoofdstuk 0 van deze notitie.

Toepassing Subcriteria

Algemeen

Naast de wettelijk aangegeven hoofdcriteria, heeft het bevoegd gezag een beleidsvrijheid aanvullende criteria vast te stellen waaraan het een aanvraag om ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wil toetsen.

In het verleden werd bij een aanvraag om ontheffing van de voorkeursgrenswaarde ook getoetst aan een aantal subcriteria die waren beschreven in het voorheen vigerende Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen. Deze subcriteria worden nu aangewezen als een toetsingsgrond voor de te verlenen ontheffingen. Deze subcriteria, die in de volgende paragrafen verder worden toegelicht, zijn:

- Dorps- en stadsvernieuwing
- Doelmatige afscherming
- Grond- en/of bedrijfsgebondenheid
- Opvullen open plaats
- Vervanging bestaande bebouwing
- Noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie
- Verkeersverzamel functie

Dorps- en stadsvernieuwing

Hiertoe worden woningen gerekend die:

- onder een stadsvernieuwingssubsidieregeling vallen en/of
- in een door de overheid expliciet aangewezen stads- en/of dorpsvernieuwinggebied geprojecteerd worden

Doelmatige akoestische afscherming

De ontheffingswoningen (of andere geluidgevoelige objecten) kunnen door hun situering of bouwvorm een akoestisch afschermende functie voor andere geluidsgevoelige objecten vervullen. De afschermende functie dient expliciet te worden aangegeven. Dit betekent dat de behoefte tot afscherming, alsmede het effect van de afscherming, aangetoond dient te worden, c.q. aannemelijk moet zijn. De behoefte tot afscherming is in principe niet aanwezig wanneer de af te schermen woningen, indien ze niet afgeschermd worden, een geluidbelasting van 48 dB of minder zullen ondervinden.

Er kunnen echter zwaarwegende argumenten zijn, die het projecteren van een woonbestemming met een geringe overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB noodzakelijk maken. In deze situatie kan op basis van een overtuigende motivering toch overwogen worden om het subcriterium 'doelmatige akoestische afscherming' van toepassing te verklaren op situaties

waarin de afgeschermdde woningen in een vrije veld- situatie reeds een geluidbelasting van 48 dB of minder ondervinden. Er zal echter slechts in bijzondere omstandigheden gebruik gemaakt kunnen worden van deze mogelijkheid.

Het effect van afscherming is aannemelijk wanneer de woningen, die voor de afscherming moeten zorgen, in een (nagenoeg) aaneengesloten bouwvorm en voldoende hoog worden gerealiseerd. Dit criterium is bovendien alleen van toepassing, indien voldaan wordt aan de eis dat het aantal ontheffingswoningen in redelijke verhouding staat tot het aantal af te schermen woningen. Aan deze eis van proportionaliteit wordt voldaan indien het aantal afgeschermdde geluidsgevoelige objecten in de buurt ligt van de helft of meer van het aantal ontheffingswoningen. De geluidreductie bij elk van de afgeschermdde geluidsgevoelige objecten dient 5 dB of meer te bedragen.

Grond- en/of bedrijfsgebondenheid

Hieronder worden woningen verstaan die een directe relatie hebben met het op hetzelfde perceel gelegen bedrijf, dan wel een andere onlosmakelijke relatie hebben met op hetzelfde perceel plaatshebbende activiteiten c.q. aanwezig zijnde elementen. Ten aanzien van laatstgenoemde groep valt te denken aan woningen van een woon-zorgcomplex en aanleunwoningen of studentenwooneenheden bij een internaat.

Opvullen open plaats

Dit subcriterium kan zowel van toepassing zijn bij het sluitend maken van een gevelrij als bij het planmatig verdichten van de (woon)bebouwing ter verbetering van de bestaande stedenbouwkundige structuur. Met name laatstgenoemde uitleg biedt ruimte voor verschillende interpretaties van het begrip 'opvullen'.

Om te kunnen praten over 'opvullen' is het in principe noodzakelijk dat aan weerszijden van de bouwplaats reeds bebouwing aanwezig is. Bij uitzondering kan dit subcriterium ook van toepassing zijn wanneer het bouwperceel aan één zijde wordt begrensd door bebouwing en aan de andere zijde door een ander ruimtelijk beeldbepalend element, bijvoorbeeld een bosperceel of park.

Onder het begrip 'opvullen van een open plaats' wordt verstaan het *geheel* opvullen van de bouwplaats. Probleem daarbij kan zijn wat onder geheel opvullen verstaan moet worden. Voor afwegingen hierover kan als maatstaf worden uitgegaan van evenredigheid qua bebouwd en onbebouwd oppervlak. Daarnaast kan ook de mate van bebouwingsdichtheid van de open plaats in verhouding tot de mate van dichtheid van de reeds aanwezige bebouwing bepalend zijn.

Vervanging bestaande bebouwing

Hiervan kan sprake zijn wanneer een wijziging mogelijk wordt in het gebruik of de bestemming van een gebouw. Dit kan geschieden door zowel een verbouwing als door volledige nieuwbouw. In het laatste geval dient het gebouw op (nagenoeg) dezelfde locatie te worden teruggebouwd.

Noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie

Dit criterium is van toepassing wanneer het gaat om te projecteren, in aanbouw zijnde of aanwezige woningen en een nog niet geprojecteerde weg.

De noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie moet worden aangetoond met recente gegevens, bij voorbeeld aan de hand van het Structuurschema Verkeer en Vervoer, het Meerjarenplan Personenvervoer, een streek- of structuurplan, (de toelichting bij) een bestemmingsplan, een Tracénota van een rijks-, provinciale of gemeentelijke weg, een verkeers- en vervoersplan of een verkeerscirculatieplan, dan wel een verkeersmilieukaart (vmk).

Bij de projectie van een stadsontsluitingsweg met een overwegende stroomfunctie aan de (officiële) rand van de bebouwde kom met aaneengesloten woonbebouwing wordt in principe geen ontheffing verleend. Dit geldt eveneens bij de projectie van een uitleggebied bij een bestaande auto(snel)weg en stadsontsluitingsweg.

Verkeersverzamel functie

Dit criterium is van toepassing voor de situaties die zijn vermeld onder paragraaf 0. De weg zal een zodanige verkeersverzamel functie moeten vervullen, dat de aanleg van de weg zal leiden tot aanmerkelijk lagere geluidbelastingen (> 5 dB) van woningen binnen de zone van een andere weg. Ook hier geldt dat dit moet worden aangetoond met betrouwbare cijfers.

Vervangende Nieuwbouw van woningen

Een bijzondere situatie doet zich voor bij vervangende nieuwbouw. De tekst van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder bieden hiervoor voldoende duidelijkheid in *stedelijk* gebied. Vervangende nieuwbouw in *buitenstedelijk* gebied levert in de praktijk echter meer problemen op. Hier geldt immers in principe de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. De Wgh staat voor agrarische bedrijfswoningen een maximale ontheffingswaarde van 58 dB toe. Het betreft hier doorgaans woningen die om reden van bedrijfsgebondenheid op de betreffende locatie gerealiseerd moeten worden. Er is dan in ontheffingstermen geen sprake meer van vervangende nieuwbouw maar van het realiseren van een woning om reden van bedrijfsgebondenheid.

Reconstructie van wegen

Algemeen

Onder 'reconstructie' wordt verstaan (art. 1 Wgh): wijzigingen op of aan een aanwezige weg, waardoor de geldende maximaal toelaatbare geluidbelasting zonder extra maatregelen met 2 dB of meer omhoog gaat. Dit moet blijken uit akoestisch onderzoek.

Toepassing Hoofdcriteria

Algemeen

Voor de procedure tot ontheffing van de voorkeursgrenswaarde die betrekking heeft op het onderdeel reconstructie, zijn dezelfde hoofdcriteria van toepassing als bij te projecteren woningen of wegen. Voor de uitleg hiervan wordt verwezen naar hoofdstuk 0. Daarnaast moet worden gezien of:

- de weg een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zal vervullen of
- de weg een zodanige verkeerverzamelfunctie zal vervullen, dat de reconstructie van de weg zal leiden tot aanmerkelijk lagere geluidbelastingen van woningen binnen de zone van een andere weg (compensatieregeling)

Eerstgenoemd subcriterium is toegelicht onder paragraaf 0. De compensatieregeling wordt hieronder nader toegelicht.

Compensatieregeling

De toename van de geluidbelasting ten gevolge van een reconstructie mag in principe niet meer bedragen dan 5 dB. Bij uitzondering is een grotere toename toegestaan (artikel 100a Wgh). Dit onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat de reconstructie zal moeten leiden tot aanmerkelijk lagere geluidbelastingen op woningen elders. Dit komt er op neer dat een toename van meer dan 5 dB alleen is toegestaan in gevallen waarin ten gevolge van de reconstructie de geluidbelasting van de gevel van ten minste een gelijk aantal woningen elders met een ten minste gelijke waarde vrijwel gelijktijdig zal verminderen.

Bijzondere aspecten

Gevolgen andere wegvakken

In geval van reconstructie dienen de consequenties van deze aanpassing op andere wegvakken te worden gezien (artikel 99, lid 2 Wgh) Wanneer de reconstructie leidt tot verhoging van geluidbelastingen elders, dan is degene die de weg aanlegt, c.q. wegbeheerder op basis van de Wgh niet verplicht om tot het treffen van maatregelen over te gaan. Desondanks moeten nieuwe knelpunten worden voorkomen. In de richting van de bewoners is het alleszins redelijk om ook daar waar de reconstructie indirect invloed uitoefent, de gevolgen van de reconstructie zoveel als mogelijk teniet te doen. Uitgaande van de compensatieregeling dienen, indien de indirecte gevolgen van de reconstructie een verhoging van de geluidbelasting van meer dan 5 dB bedragen, de gevolgen van de reconstructie teniet gedaan te worden.

Reconstructie in saneringssituatie

Voor de inhoudelijke beoordeling gelden dezelfde criteria als bij reconstructies in nieuwe situaties. Het is, alvorens de reconstructieprocedure af te ronden, niet noodzakelijk de saneringsprocedure, inclusief de vaststelling van hogere waarden door de minister van VROM, doorlopen te hebben. De wegbeheerder kan ook zelf een saneringsplan opstellen en indienen bij het Ministerie van VROM. De minister van VROM is geheel verantwoordelijk voor de vaststelling van de maximaal toelaatbare geluidbelasting na sanering én na uitvoering van de reconstructie.

Spoorweglawaai

Toepassing Hoofdcriteria

In hoofdstuk 0 is al aangegeven dat ingevolge artikel 110a van de Wgh een hogere grenswaarde kan worden vastgesteld in die gevallen waarin de toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting, vanwege een industrieterrein, een weg of spoorweg, van de gevels van de betrokken woningen tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Ook het Besluit geluidhinder heeft als uitgangspunt dat in nieuwe situaties zoveel mogelijk aan de voorkeursgrenswaarde van 55dB voldaan moet worden.

De noodzaak om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde moet kunnen worden aangetoond. Het beleid met betrekking tot de toepasbaarheid van de in de vorige alinea genoemde hoofdcriteria is hetzelfde als hetgeen in hoofdstuk 0 van deze notitie staat vermeld. In tegenstelling tot wegverkeerslawaai kan bij spoorweglawaai niet gesproken worden van een duidelijke relatie tussen de spoorweg en de ontheffingswoningen (m.u.v. stationssituaties). Dit betekent dat er op grond van dit argument geen sprake is van een uitzonderingssituatie en dat de afgifte van een ontheffing spoorweglawaai met gebruik van dit argument onmogelijk is.

Toepassing Subcriteria

Algemeen

De Wet geluidhinder geeft mogelijkheid om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde; de Wgh geeft daarbij aan, aan welke criteria op zijn minst moet zijn voldaan wil ontheffing verleend kunnen worden (art. 110a Wgh). Daarbinnen heeft het bevoegd gezag een beleidsvrijheid waaraan het wil toetsen.

In het verleden werd bij een verzoek om ontheffing ook getoetst aan een aantal subcriteria die waren beschreven in het voorheen vigerende Besluit geluidhinder spoorwegen. Deze subcriteria worden aangewezen als een toetsingsgrond voor de te verlenen ontheffingen en zijn dezelfde subcriteria als die onder paragraaf 0 e.v. worden beschreven.

Daarnaast geldt als aanvullend subcriterium voor spoorweglawaai:

geluidsgevoelige objecten die in de omgeving van een halte of station gesitueerd worden.

Voor de uitleg van de overige subcriteria wordt verwezen naar het onderdeel wegverkeerslawaai.

Industrielawaai

Algemeen

Ook voor industrielawaai heeft het Besluit geluidhinder als uitgangspunt dat in nieuwe situaties zoveel mogelijk aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voldaan moet worden. Maar voor industrielawaai is het tevens ingevolge artikel 110a van de Wgh mogelijk een hogere grenswaarde vast te stellen, indien de noodzaak daartoe aangetoond kan worden. Daarbij is het standpunt dat, omdat het bij industrielawaai vrijwel altijd gaat om door derden te treffen maatregelen, pas een hogere grenswaarde vastgesteld kan worden wanneer gegarandeerd wordt⁴ dat de te treffen geluidreducerende maatregelen daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden.

Toepassing Hoofdcriteria.

Er is een onderscheid te maken in enerzijds bestaande industrieterreinen en anderzijds nieuw aan te leggen terreinen. Voor beide situaties geldt dat sprake kan zijn van aanwezige woningen dan wel in aanbouw zijnde woningen of van nieuw te bouwen, nog niet in aanbouw zijnde woningen.

Nieuwe industrieterreinen

Bij de aanleg van een nieuw industrieterrein wordt alleen een hogere grenswaarde vastgesteld (zowel voor nieuwe als voor bestaande woningen) wanneer is aangetoond dat het treffen van maatregelen op het terrein onvoldoende doeltreffend zal zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Kort samengevat komt deze voorwaarde er op neer dat door middel van een akoestisch onderzoek zal moeten worden aangetoond dat er bij een bepaald bedrijf/bepaalde bedrijven geen maatregelen meer mogelijk zijn om de geluidbelasting op het betreffende geluidsgevoelige object terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Daarbij moet worden aangetekend dat het bij de vestiging van een nieuw industrieterrein vrijwel altijd gaat om een nieuw te ontwikkelen gebied, waarin in beginsel nog alle mogelijkheden aanwezig zijn om door het treffen van maatregelen dan wel, indien het voorgaande niet mogelijk blijkt, door het kiezen van een betere locatie, alle woningen aan de voorkeursgrenswaarde te laten voldoen. Daarom zal bij een nieuw terrein vrijwel altijd aan de voorkeursgrenswaarde voldaan moeten kunnen worden. Dit betekent dat met name voor nieuwe woningen, maar ook voor bestaande woningen, in het kader van de aanleg van een nieuw industrieterrein vrijwel nooit een hogere waarde kan worden vastgesteld.

Bestaande industrieterreinen

Ook voor bestaande industrieterreinen zal door middel van een akoestisch onderzoek moeten worden aangetoond dat er bij een bepaald bedrijf/ bepaalde bedrijven geen maatregelen meer mogelijk zijn om de geluidbelasting op de betreffende te projecteren woning(en) terug te brengen tot 50 dB(A).

De ligging van een bestaand industrieterrein, al dan niet in combinatie met de geplande ligging van nieuwe (nog te projecteren) woningen, kan voor de totstandkoming van een hogere-waarde-verzoek van belang zijn. In uitbreidingsgebieden aan de rand van de bebouwde

⁴ Bijvoorbeeld door het vastleggen in de milieuvergunning of in nadere voorschriften bij een inrichting die onder een Wm-Besluit valt.

kom is in principe geen ontheffing mogelijk. Het gaat hier immers om de planning van nieuwe woningen in een nieuw te ontwikkelen gebied, waarin in beginsel nog alle mogelijkheden om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde aanwezig zijn. Voornoemd uitgangspunt, in combinatie met het zoveel mogelijk weren van woningbouw en/of woningbouwconcentraties binnen de geluidszones van industrieterreinen, heeft ertoe geleid dat er zeer terughoudend wordt opgetreden met het vaststellen van hogere waarden voor woningbouw. Wanneer echter voor het gebied binnen de bebouwde kom het akoestisch aspect op een juiste manier en duidelijk vanaf het begin van de planontwikkeling in de stedenbouwkundige uitgangspunten wordt geïntegreerd, dan kan in voorkomende gevallen worden bezien of vaststelling van een hogere waarde kan worden verleend. Dit geldt in het bijzonder wanneer het gaat om inbreidingen die niet leiden tot een situatie waarin de nieuwe woningen dicht bij het industrieterrein worden gesitueerd dan de bestaande woningen.

Voor bestaande industrieterreinen bestaat bovendien nog de mogelijkheid om een hogere waarde vast te stellen wanneer het treffen van op zich doeltreffende maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard oproept. Zie voor een nadere toelichting hoofdstuk 0.

Veiligstelling maatregelen bij ontheffing.

In het akoestisch onderzoek dient te worden aangegeven of en zo ja, welke maatregelen zullen worden getroffen, opdat de verzochte hogere waarde niet zal worden overschreden. In tegenstelling tot wegverkeers- en spoorweglawaai, gaat het bij industrielawaai vrijwel altijd om door derden te treffen maatregelen. Juist daarom is het alleen aantonen dat maatregelen getroffen kunnen worden niet voldoende. Het doel is immers dat afgedwongen kan worden dat de maatregelen in kwestie ook daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden. Daartoe zullen voldoende garanties van de kant van de betrokken derde(n) aanwezig moeten zijn. Uiteraard is instemming met de nog te treffen maatregelen alleen noodzakelijk wanneer het om maatregelen gaat die niet middels de vigerende vergunning(en) afgedwongen kunnen worden.

Toepassing Subcriteria

Algemeen.

Het aantonen dat aan de hoofdcriteria wordt voldaan, is op zich niet voldoende om een hogere grenswaarde te kunnen vaststellen. Er zal tevens aangetoond moeten worden dat er sprake is van een van de in de hiernavolgende omschreven situaties (de subcriteria). Hierbij wordt bij aanwezige of in aanbouw zijnde woningen drie mogelijkheden onderscheiden, terwijl er bij nieuwe nog niet in aanbouw zijnde woningen nog twee mogelijkheden meer zijn. De drie situaties die zowel bij nieuwe als bij bestaande woningen onderscheiden worden, zijn:

- het referentieniveau ter plaatse van de gevel van de woningen waarvoor de hogere waarde is verzocht, is hoger dan of gelijk aan het equivalente geluidsniveau vanwege het betrokken industrieterrein,
- de woningen zijn ter plaatse noodzakelijk om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid,
- de ligging van de geluidbronnen op het betrokken industrieterrein is zodanig dat de geluidbelasting, vanwege dit industrieterrein en vanwege andere geluidbronnen, van ten minste één uitwendige scheidingsconstructie (gevel) van elk van de woningen lager is dan of gelijk aan 50 dB(A),

De twee situaties die bovendien nog bij nieuw te bouwen, nog niet in aanbouw zijnde woningen onderscheiden worden, zijn.

- de woningen worden in een dorps- of stadsvernieuwingsplan opgenomen danwel vullen door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing op,
- de woningen worden ter plaatse gesitueerd als vervanging van bestaande bebouwing.

Referentieniveau

Wanneer het referentieniveau ter plaatse van de uitwendige scheidingsconstructie van de woningen waarvoor de hogere waarde is verzocht, hoger is dan of gelijk is aan het equivalente geluidsniveau vanwege het betrokken industrieterrein, is er sprake van een situatie die voor vaststelling van een hogere waarde in aanmerking kan komen. In de praktijk betekent deze formulering dat aangetoond moet worden dat het referentieniveau (L_{ref}) van het omgevingsgeluid⁵ tengevolge van alle geluidcomponenten, exclusief industrielawaai, gelet op de minimum hogere waarde van 51 dB(A), meer dan 50 dB(A) bedraagt, wil er op dit subcriterium een beroep gedaan kunnen worden.

Ligging geluidsbronnen.

Wanneer maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, kan er een hogere waarde vastgesteld worden als de ligging van de geluidsbronnen op het betrokken industrieterrein zodanig is dat de geluidbelasting vanwege dit industrieterrein en vanwege andere geluidsbronnen, van tenminste één uitwendige scheidingsconstructie van elk van de woningen lager is dan of gelijk is aan 50 dB(A). De formulering van dit subcriterium is weliswaar niet exact gelijk aan de formulering van een van de aanvullende eisen die voor woningen bij wegverkeerslawaaai bij waarden boven de 53 dB worden gesteld, maar komt daarmee wel in grote mate overeen. Het beleid dat met betrekking tot deze aanvullende eis bij wegverkeerslawaaai wordt gehanteerd, zal dan ook voor de toepassing van dit subcriterium bij industrielawaai gehanteerd worden. Concreet betekent dit dat aangetoond moet worden dat er minimaal één geluidluwe buitengevel zal zijn waaraan tenminste één verblijfsruimte gesitueerd is, wil er met succes een beroep op dit subcriterium gedaan worden. Dit houdt in dat de geluidbelasting ten gevolge van alle geluidsbronnen tezamen, per lawaaisoort bekeken, op deze gevel gelijk aan of lager dan de voorkeursgrenswaarde moet zijn.

⁵ Het L_{REF} is gedefinieerd als de hoogste van de volgende twee geluidsniveaus:

1. het L_{95} van het omgevingsgeluid in dB(A) exclusief de bijdrage van niet-omgevingseigen geluidsbronnen en exclusief de bijdrage van de te beoordelen geluidsbronnen;
2. het geluidsniveau in L_{DEN} vanwege alle zoneringsplichtige verkeerswegen verminderd met 8 dB.

Bijzondere Aspecten Voor Alle Lawaaisoorten

Aanbevelingen

Voor alle woningen waarop de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden wordt er naar gestreefd dat er tenminste één geluidluwe zijde aanwezig is; dat wil zeggen een zijde waarop de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden (per lawaaisoort bekeken).

Op basis van het Besluit geluidhinder is dit een eis voor woningen met een gevelbelasting van meer dan 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde. Uit een oogpunt van volksgezondheid is een geluidluwe buitengevel voor alle nog te projecteren woningen gewenst.

De intentie van deze voorwaarde voor woningen met een gevelbelasting van meer dan 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde is dat er aan één zijde van de woning een raam open gezet moet kunnen worden, zonder dat daarbij sprake is van een hinderlijke situatie. De Wgh kent een voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai, 50 dB(A) voor industrielawaai en van 55 dB voor spoorweglawaai. Deze waarden worden omschreven als zijnde passend bij een aanvaardbaar woonklimaat. Gelet op het feit dat alle situaties met een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde in principe een te hoge geluidbelasting betekenen, dient te worden nagestreefd dat op tenminste één gevel sprake moet zijn van een aanvaardbare geluidbelasting, zijnde de voorkeursgrenswaarde of lager voor alle woningen die een hogere geluidbelasting krijgen,.

Aanvullende Eisen.

Bij ontheffingswaarden meer dan 5 dB boven de voorkeursgrenswaarden voor te projecteren woningen dient de indeling van de woningen kritisch te worden gezien. Er kan dan slechts een hogere waarde worden vastgesteld, indien voldoende verzekerd is, dat de verblijfsruimten, alsmede de tot de woning behorende buitenruimten niet aan de uitwendige scheidingsconstructie worden gesitueerd waar de hoogste geluidbelasting optreedt. Dit betekent dus dat er een geluidluwe buitengevel dient te zijn en dat tenminste één verblijfsruimte aan deze gevel gesitueerd dient te worden. Van deze eis kan alleen in uitzonderlijke gevallen worden afgeweken, bijvoorbeeld wanneer sprake is van seniorenwoningen die zijn gekoppeld aan een steunpunt. Bij tijdige aandacht voor dit aspect kan vrijwel steeds aan deze voorwaarden voldaan worden. In geval van reconstructie en aanleg van wegen dient altijd een geluidluwe gevel of een geluidluwe plek bij het geluidsgevoelige object veilig gesteld te worden.

Procedures

Koppeling procedures hogere-waarde-besluit – bestemmingsplan

Het voorontwerp bestemmingsplan wordt 6 weken ter inzage gelegd met de mededeling dat wat betreft geluid het noodzakelijk is een hogere waarde procedure te voeren

Het ontwerp-bestemmingsplan wordt gedurende 6 weken ter inzage gelegd tegelijk met het ontwerp-besluit hogere waarde, mogelijkheid om mondeling of schriftelijk zienswijzen te geven Binnen 8 weken (zonder zienswijzen) c.q. binnen 4 maanden (met zienswijzen) vaststellen van bestemmingsplan door de raad; het college neemt bij het besluit het bestemmingsplan voor te leggen aan de raad het (definitieve) hogere waarde besluit.

Ter inzage legging van het bestemmingsplan, incl. het hogere waarde besluit gedurende 6 weken met de mogelijkheid bedenkingen tegen het bestemmingsplan in te dienen bij GS; bedenkingen tegen het hogere waarde besluit indienen is niet meer mogelijk.

Goedkeuring (of onthouding) van het bestemmingsplan door GS

Goedkeuringsbesluit GS ligt tezamen met het definitieve hogere waarde besluit van het College gedurende 6 weken ter inzage.

Gedurende deze 6 weken is beroep c.q. voorlopige voorziening mogelijk, zowel tegen het bestemmingsplan als tegen het hogere waarde besluit bij de Raad van State

Koppeling procedures ontheffing geluid – vrijstellingprocedure

Art. 19.1 procedure

Het college doet een principe-uitspraak of het wel of niet medewerking wil verlenen aan een art. 19.1. Indien dit een positieve uitspraak is, dan pas mag de aanvrager een officiële aanvraag indienen.

Ontvangst officiële aanvraag. De raad beslist of zij beslissingsbevoegd is of het gedelegeerd wordt aan het college (4 weken).

De aanvraag ligt 4 weken ter visie, tezamen met het ontwerpbesluit hogere waarde; tijdens deze periode kan een ieder een inspraakreactie op zowel de aanvraag als het ontwerpbesluit hogere waarde indienen. Indien inspraakreacties binnen komen, neemt de raad/college een beslissing over het vervolg van het project.

De aanvraag ligt opnieuw ter visie gedurende 6 weken tezamen met het definitieve hogere waarde besluit; een ieder kan tegen de aanvraag zienswijzen indienen. Indien zienswijzen binnen komen, neemt de raad/college een beslissing over het vervolg van het project. Tegen het hogere waarde besluit kan gedurende deze 6 weken beroep c.q. voorlopige voorziening worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State

Binnen circa 8 weken het besluit van GS van de verklaring van geen bezwaar Raad/college beslissen binnen circa 4 weken over de vrijstelling.

Er is geen apart bezwaar of beroep mogelijk tegen de vrijstelling; dat gaat mee in de procedure rondom de bouwvergunning.

Art. 19 lid 2 procedure

Het college doet een principe-uitspraak of het wel of niet medewerking wil verlenen aan een art. 19.2. Indien dit een positieve uitspraak is, dan pas mag de aanvrager een officiële aanvraag indienen.

Ontvangst officiële aanvraag. Het college is bevoegd gezag.

De aanvraag ligt ter visie gedurende 6 weken, tezamen met het ontwerpbesluit hogere waarde; een ieder kan zienswijzen indienen, zowel op de aanvraag als op het ontwerpbesluit hogere waarde. Indien zienswijzen binnen komen, neemt de raad/college een beslissing over het vervolg van het project.

College beslist binnen circa 4 weken over de vrijstelling en geeft de definitieve hogere waarde besluit.

Het hogere waarde besluit wordt 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode is beroep c.q. voorlopige voorziening mogelijk tegen het besluit hogere waarde bij de Raad van State

Er is geen apart bezwaar of beroep mogelijk tegen de vrijstelling; dat gaat mee in de procedure rondom de bouwvergunning.

