

# Informatieblad

## Wijziging Wet geluidhinder

december 2006

In de zomer van 2005 heeft de Tweede Kamer het voorstel voor Wijziging van de Wet geluidhinder (modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase) behandeld. Eind juni 2005 is het gemendeerde wetsvoorstel (nr. 29 879) doorgestuurd naar de Eerste Kamer. Op 3 juli 2006 is het wetsvoorstel aangenomen door de Eerste Kamer. De wetswijziging wordt 1 januari 2007 van kracht. De wijziging van de Wet geluidhinder heeft nogal wat gevolgen voor de uitvoeringspraktijk bij gemeenten en provincies. Om de ambtenaren die in hun dagelijks werk te maken krijgen met de wijzigingen goed te informeren zijn zes factsheets opgesteld. De factsheets geven informatie over de belangrijkste wijzigingen van de Wet geluidhinder en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten. Hieronder staat puntsgewijs de inhoud van de factsheets:

### Factsheet 1: Decentralisatie procedures hogere grenswaarden

- bevoegdheid
- procedure
- ontheffingsgronden
- dove gevel

### Factsheet 2: Industrielawaai

- zonebeheer
- zonebeheerplan
- hogere waarden
- zeehavennorm
- windturbines
- Wet milieubeheer 8.40 inrichtingen
- tijdelijk 2 dB extra geluidruimte
- redelijke sommatie
- stad & milieu voor inrichtingen
- wijzigen van een geluidzone via een wijzigingsbesluit
- opheffen van een zone

### Factsheet 3: Invoering $L_{den}$ voor lawaai van wegverkeer en spoorwegverkeer

- bredere invoering van  $L_{den}$
- andere normen voor wegverkeers- en spoorwegverkeerslawaai
- $L_{den}$  niet voor industrielawaai
- introductie van de avondperiode voor wegverkeers- en spoorwegverkeerslawaai
- bescherming van de nachtperiode
- $L_{den}$  voor luchtvaartterreinen

### Factsheet 4: Reconstructieregeling wegverkeerslawaai en spoorwegverkeerslawaai

- wegverkeerslawaai
- reconstructie en sanering
- spoorweglawaai

### Factsheet 5: Saneringsregeling wegverkeerslawaai

- saneringsvoorraad
- drempelwaarde
- eigenaar verleent geen medewerking
- subsidieregeling sanering verkeerlawaai
- circulaire inzake de sanering langs wegen op grond van de Wet geluidhinder
- 30 km-zones

### Factsheet 6: Verzamellijst

- overgangsregelingen
- stad en milieu
- wijziging 8:40 AMvB's
- Besluit geluidhinder
- Reken- en meetvoorschrift Wet geluidhinder
- overzicht aangepaste, vervallen of ingetrokken regelingen

### Niet alleen voor geluidmedewerkers

De factsheets zijn in de eerste plaats geschreven voor geluidmedewerkers van gemeenten, regionale milieudiensten en provincies.

Maar de informatie is ook relevant voor andere gemeentelijke afdelingen; bijvoorbeeld voor medewerkers die zich bezighouden met het opstellen van bestemmingsplannen of in het kader daarvan adviseren over geluid. Of voor gemeentelijke medewerkers die betrokken zijn bij de realisatie van bouwprojecten of de aanleg en het onderhoud van wegen. U wordt dan ook vooral uitgenodigd om de inhoud van deze factsheets niet alleen voor uzelf te houden, maar ze ook te verspreiden in uw organisatie!



# Decentralisatie procedures hogere grenswaarden

december 2006

De Wet geluidhinder kent van oudsher een systeem van voorkeursgrenswaarden en hogere grenswaarden. Gedeputeerde Staten (GS) stelden de grenswaarden vast, binnen de diverse criteria en randvoorwaarden in de Wet en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten. Met de wijziging van de Wet geluidhinder wordt het vaststellen van hogere grenswaarden (op enkele uitzonderingen na) gedecentraliseerd naar de gemeenten. Ook vervalt het merendeel van de ontheffingscriteria en randvoorwaarden: de gemeente zal het vaststellen van hogere grenswaarden zelf moeten motiveren. Veel gemeenten hebben inmiddels terzake beleid geformuleerd.

## Bevoegdheden

Burgemeester en wethouders (B&W) zijn bevoegd om hogere grenswaarden vast te stellen, behalve in de uitzonderingsgevallen die later worden genoemd (art. 110a). Als de geluidbron en de woningen – of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen die een hogere waarde krijgen – binnen een gemeente liggen, zijn B&W van die gemeente bevoegd. Gaat het om de realisatie of wijziging van een geluidbron die ligt in een andere gemeente dan waar de woningen of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen liggen, dan zijn B&W van de gemeente met de geluidbron bevoegd. Zij moeten dan wel overleggen met B&W van de gemeente waarin de geluidgevoelige gebouwen of terreinen liggen (art. 110b). Wordt er een hoofdspoorweg of een rijks- of provinciale weg aangelegd of gewijzigd, of een geluidzone vastgesteld of gewijzigd rond een 'industrieterrein van regionaal belang' (provinciale milieuvordering art. 110a, 7e lid), dan zijn GS van de provincie waar de (spoor)weg of het industrieterrein liggen, bevoegd om de hogere waarde vast te stellen. Als daarbij woningen of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen in een andere provincie te maken krijgen met hogere waarden, moeten GS van de provincie met de geluidbron overleggen met hun collega's van de andere provincie.

## Procedure

Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (art. 110c) is van toepassing op de vaststelling van een 'hogere-waardebesluit'. Provincie of gemeente kunnen zo'n besluit op verzoek nemen, maar ze zullen dit vaak op eigen initiatief doen.

Als een gemeente een hogere waarde vaststelt bij de vaststelling

of herziening van een bestemmingsplan, moet zij het ontwerpbesluit hiervoor tegelijk met het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage leggen.

Wel blijven het twee aparte procedures. Dit geldt ook wanneer art. 19 van de Wet op de ruimtelijke ordening wordt toegepast (art. 110c, 2e lid).

Uiteraard dient de gemeenteraad het hogere-waardebesluit van B&W in acht te nemen bij het vaststellen van een bestemmingsplan. B&W kunnen de gemeenteraad dan ook het beste al van tevoren informeren dat ze van plan zijn een hogere waarde vast te stellen. Wil de gemeenteraad toch een bestemmingsplan vaststellen dat afwijkt van het ontwerp, en daarmee ook van de geplande hogere waarde, dan moet de raad haar besluit aanhouden tot B&W een nieuw hogere-waardebesluit hebben genomen. Wanneer GS bevoegd zijn om hogere waarden vast te stellen, kan de raad hierop vooruitlopen en toch het bestemmingsplan vaststellen. Daarvoor moet de raad wel overleggen met GS.

Als B&W besluiten hogere waarden vast te stellen bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan, wordt de beroepsprocedure tegen het hogere-waardebesluit gekoppeld aan de procedure tegen het bestemmingsplan. Op de dag dat belanghebbenden beroep kunnen instellen tegen goedkeuring van het bestemmingsplan door GS, begint ook de termijn voor beroepschriften tegen het hogere waarde besluit (art. 145).

## Ontheffingsgronden

Zoals hiervoor al is aangegeven, blijft de systematiek van voorkeursgrenswaarden en hogere grenswaarden bestaan. De gewijzigde wet kent nu voor alle geluidbronnen een lijst van criteria voor vaststelling van een hogere waarde (art. 110a, 5e lid). Zo'n vaststelling mag alleen als maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, of als ze stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële bezwaren hebben. De overige randvoorwaarden uit de oude AMvB's zijn vervallen: B&W zullen hun besluit zelf moeten motiveren. B&W kunnen het beste eigen beleid ontwikkelen en vaststellen voor de vaststelling van hogere waarden. Veel gemeenten hebben dat, al dan niet in regionaal verband, reeds in gang gezet.

Op dit punt is verder van belang dat de gewijzigde Wet geluidhinder nadrukkelijker een onderzoeksplicht oplegt. Allereerst moeten B&W of GS de geluidbelasting zonder beperkende maatregelen in beeld brengen (art. 77, 1e lid onder a). Stellen B&W een



**Ministerie van VROM →**

staat voor ruimte, wonen, milieu en rijksgebouwen. Beleid maken, uitvoeren en handhaven.

**Nederland is klein. Denk groot.**

hogere waarde vast, of overwegen ze dat, dan is het niet voldoende om te onderzoeken hoe effectief de maatregelen zijn om aan die hogere waarde te voldoen (art. 77, 2e lid). B&W of GS moeten dan ook de maatregelen onderzoeken die kunnen helpen om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen (art. 77, 1e lid onder b). B&W of GS moeten dus goed motiveren waarom ze hogere waarden willen vaststellen en waarom ze niet (kunnen) voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Ook met de gewijzigde Wet geluidhinder kunnen B&W of GS in principe geen hogere waarde vaststellen dan de maximale grenswaarde die voor de betrokken situatie is vastgelegd. Maar op grond van de Interimwet stad-en-milieubenadering (die op 1 februari 2006 van kracht is geworden), kan het bevoegd gezag in bepaalde gevallen en onder strikte voorwaarden toch afwijken van die maximale grenswaarden. Hiervoor is een zogenoemd stap 3-besluit nodig, waarmee de gemeenteraad voor een aangegeven gebied (het zogenoemde projectgebied) een hogere waarde dan die uit de Wgh kan vaststellen. GS moeten dit besluit goedkeuren. Dit kan alleen bij nieuwbouw van woningen of andere geluidgevoelige objecten, en niet in saneringssituaties of bij de aanleg of wijziging van geluidbronnen.

(Een uitzondering hierop voor industrielawaai is beschreven in art. 66 en nader toegelicht in de betreffende factsheet). Verder moet het bevoegd gezag altijd eerst de stappen 1 (integratie van milieubelangen op lokaal niveau in combinatie met brongerichte maatregelen) en 2 (maximale benutting van ruimte in de bestaande wet- en regelgeving) doorlopen (zie art. 6 van de Interimwet).

### **Dove gevel**

Het begrip 'dove gevel' (art. 1b, 5e lid) wordt gewijzigd. Tot nu toe was dit een bouwkundige constructie zonder te openen delen en met een zekere geluidwering. Met de gewijzigde wet mag een dove gevel ook bij uitzondering te openen delen hebben, als die delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte. Voorbeeld is een nooduitgang.

# Industrielawaai

december 2006

De nieuwe Wet geluidhinder (Wgh) brengt ook voor het aspect industrielawaai de nodige veranderingen met zich mee.

De inhoudelijke bepalingen staan in hoofdstuk V van de Wet geluidhinder. Afdeling I (art. 40 t/m 51) regelt de vaststelling, wijziging en opheffing van geluidzones in het algemeen, de gevolgen daarvan voor bestemmingsplannen en handelingen binnen de zone. Afdeling II (art. 52 t/m 64) beschrijft wat een 'bestaande zone' is en regelt het voortbestaan, de wijziging en de opheffing daarvan, plus de gevolgen voor bestemmingsplannen, handelingen binnen de zone en sanering. Afdeling III (art. 65 en 66) bevat twee andere voorschriften. In hoofdstuk VIIIA (art. 110a t/m 114a) zijn artikelen over de bevoegdheid om hogere grenswaarden vast te stellen opgenomen, plus technische bepalingen over de manier van uitvoering van akoestisch onderzoek. Hoofdstuk XIV (art. 163 t/m 166) tenslotte bevat overige bepalingen over het beheer van de geluidzones en de informatie hierover. De belangrijkste wijzigingen worden hieronder toegelicht.

## Zonebeheer

Art. 163 regelt wie de akoestische gegevens over de geluidzone beheert. Het gaat dan om het onderhoud van het akoestisch rekenmodel, de verwerking van vergunninggegevens, enzovoort. In eerste instantie zijn hiervoor B&W van de gemeente, waarin een industrieterrein geheel of hoofdzakelijk ligt, verantwoordelijk en bevoegd. Is een industrieterrein in de provinciale milieuverordening 'van regionaal belang' genoemd, dan voeren GS de beheerstaak uit. Het is aan te bevelen de provinciale milieuverordening aan te passen voordat de nieuwe Wgh van kracht wordt. B&W en GS kunnen overigens ook samen besluiten om het zonebeheer door GS te laten uitvoeren.

Overigens blijven de bestaande bevoegdheden om milieuvergunningen te verlenen in de nieuwe wet gelijk: daarvoor blijft het Inrichtingen- en vergunningbesluit (IVB) bepalend.

Art. 165 regelt dat de beheerder van de zone (B&W of GS) aan de bedrijven op het industrieterrein gegevens mag vragen over de geluiduitstraling. Dat kan zijn om de geluidzone vast te stellen, maar ook om te bepalen welke maatregelen nodig zijn om de geluidhinder te beperken.

## Zonebeheerplan

Art. 164 biedt de mogelijkheid om een zonebeheersplan op te stellen, als hulpmiddel bij de uitvoering van de zonebeheerstaken. In het zonebeheerplan kunnen B&W of GS aangeven hoe ze van plan zijn de beschikbare geluidruimte te verdelen. Dat geeft de bedrijven meer duidelijkheid over de geluidruimte die voor hen beschikbaar is. Mogelijke onderwerpen zijn reserveringen voor toekomstige vergunningverlening, mitigerende maatregelen, het beleid rond het opleggen van nadere eisen, de toepassing van redelijke sommatie, enzovoort. Een zonebeheerplan kan verder een belangrijke rol spelen bij de toepassing van art. 65 en 66. Om gemeenten te helpen bij het opstellen van een zonebeheerplan heeft het Ministerie van VROM een Handreiking Zonebeheerplannen opgesteld. Deze Handreiking kan worden gedownload van de website van het Ministerie van VROM.

## Zeehavennorm

In een gebied dat binnen een zone van een industrieterrein ligt, met activiteiten die zeehavengebonden zijn, geldt voor nieuw te bouwen woningen onverkort de zogenoemde 'zeehavennorm'. Dit geldt zowel voor nieuwe situaties (art. 50) als bestaande situaties (art. 60). De grenswaarde voor nieuwe woningen blijft 60 dB(A). De toepassingsmogelijkheden zijn wel wat verruimd. Zo kunnen GS of B&W de zeehavennorm nu ook toepassen als de woningen aansluitend op een bestaand woongebied worden gebouwd, en dat bestaande woongebied beperkt wordt uitgebreid.

## Windturbines

Bij bepaling van de geluidbelasting vanwege een industrieterrein blijft het geluid van windturbines, die duurzame energie opwekken, buiten beschouwing. Uiteraard gelden er in het kader van de vergunningverlening wel eisen voor de geluidproductie van de windturbines. Dat geldt ook voor de windturbines die vallen onder het Besluit voorzieningen en installaties milieubeheer.

## Wet milieubeheer 8:40 inrichtingen

B&W moeten de geluidbelasting die bij Besluit is vergund aan 8:40 inrichtingen net als vroeger betrekken bij de bepaling van de

### **Ministerie van VROM →**

staat voor ruimte, wonen, milieu en rijksgebouwen. Beleid maken, uitvoeren en handhaven.

**Nederland is klein. Denk groot.**

geluidbelasting door een industrieterrein. Waar nodig moeten B&W, bijvoorbeeld met verwijzing naar het zonebeheersplan, nadere eisen opleggen. Wanneer de vergunde geluidruimte op of in de zone tot problemen leidt, kan toepassing van het nieuwe art. 65 bijdragen aan een (tijdelijke) oplossing.

### **Tijdelijk 2 dB extra geluidruimte**

Nieuw is art. 65 over vergunningverlening voor bedrijven op een gezoneerd industrieterrein. Het artikel bepaalt dat het bevoegd gezag, bij het toetsen aan al vastgestelde grenswaarden, tijdelijk van 2 dB hogere grenswaarden mag uitgaan. De al vastgestelde grenswaarden zelf worden niet gewijzigd. B&W of GS mogen art. 65 alleen toepassen als aan alle gestelde voorwaarden wordt voldaan. Dit moeten ze in het kader van de vergunningverlening aantonen. De voorwaarden zijn:

- Het industrieterrein moet 'akoestisch vol' zijn: de geluidbelasting vanwege het industrieterrein, met inbegrip van de geluidruimte in de vergunningaanvraag, is gelijk of hoger dan de wettelijke waarden. Het probleem op of in de zone moet vooral worden veroorzaakt door 8:40 inrichtingen.
- Het gebruik van de extra 2 dB geluidruimte is tijdelijk. De vergunningverlener moet dus redelijkerwijs aannemelijk maken dat de geluidbelasting door het industrieterrein binnen afzienbare termijn zal afnemen tot het niveau van de vastgestelde waarden. Hij moet ook aangeven hoe dit zal worden bereikt. De motivering moet dus gaan over het hele industrieterrein. Een zonebeheersplan, zoals bedoeld in art. 164, kan daarbij een rol spelen.

### **Redelijke sommatie**

Niet alle bedrijven draaien voortdurend en tegelijkertijd volgens de representatieve bedrijfssituatie die de basis vormt (en blijft vormen) van de milieuvergunning. Op het niveau van het industrieterrein als geheel kan daarmee rekening worden gehouden. De regels daarvoor zijn vastgelegd in artikel 2.3 (c.q. bijlage II) van het nieuwe Reken- en Meetvoorschrift Wet geluidhinder. Afhankelijk van de aard van de bedrijven op het industrieterrein zal dit 'redelijk sommeren' een geluidbelasting kunnen opleveren die enkele dB's lager ligt.

De aftrek geldt voor de gehele zone. De geluidruimte die door toepassing van de redelijke sommatie beschikbaar komt kan ten goede komen aan de industrie (extra geluidruimte) en / of de omgeving.

Deze keuze wordt eenmalig gemaakt in het kader van een van de in het 2e lid van artikel 2.3. bedoelde procedures of plannen.

### **Stad & Milieu voor inrichtingen**

Het nieuwe art. 66 bepaalt dat B&W de Interimwet stad & milieubenadering (primair bedoeld voor woningbouw) ook kan toepassen in het kader van vergunningverlening. De procedure die ze moeten volgen is beschreven in de Interimwet stad-en-milieubenadering. Belangrijk element daarbij is dat eerst alle mogelijkheden van de Wet geluidhinder, zoals toepassing van art. 65, en de Wet milieubeheer (nadere eisen) zijn benut. B&W moeten de toepassing van art. 66 motiveren in het kader van de verlening van de milieuvergunning.

### **Wijzigen van een geluidzone via een wijzigingsbesluit**

Voor het wijzigen van een bestaande zone wordt via art. 54 verwezen naar art. 41. Daarin is vastgelegd dat een vastgestelde zone alleen kan worden gewijzigd of opgeheven bij vaststelling, wijziging of herziening van een bestemmingsplan.

Door het woord 'wijziging' wordt het mogelijk om, via toepassing van de wijzigingsbevoegdheid uit art. 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, een bestaande geluidzone te verkleinen. Daarvoor moet B&W in het bestemmingsplan zelf de bevoegdheid tot het wijzigen van de geluidzone vastleggen. B&W moeten dit uiteraard wel motiveren. In het bestemmingsplan moet aannemelijk worden gemaakt dat de zone op termijn gewijzigd kan of moet worden, wat de reden daarvoor is, enzovoort. En uiteraard dient bij het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid te worden aangetoond dat de geluidsbelasting in het gebied dat ophoudt deel uit te maken van de zone lager is dan 50 dB(A).

### **Opheffen van een zone**

Art. 41 lid 2 stelt dat het opheffen van een zone alleen mogelijk is door de bestemming van het industrieterrein te wijzigen, zodat dit niet meer 'zoneplichtig' is. Populair gezegd: de vestiging van 'grote lawaaimakers' moet worden uitgesloten. Overigens blijft een opgeheven zone van kracht, zolang de grote lawaaimakers nog op het industrieterrein zijn (art. 41 lid 3).

# Invoering $L_{den}$ voor lawaai van wegverkeer en spoorwegverkeer

december 2006

## Bredere invoering van $L_{den}$

Voor wegverkeerslawaai en spoorweglawaai stapt de wetgever over op de Europese dosismaat  $L_{den}$  (day-evening-night). In de wet wordt  $L_{den}$  aangegeven in decibel (dB); de oude dosismaat  $L_{etm}$  wordt net als vroeger aangeduid met 'dB(A)'. Beide dosismaten zijn 'A-gewogen': ze houden rekening met de gevoeligheid van het menselijk oor. De dosismaat  $L_{den}$  staat overigens al sinds juli 2004 in de Wet geluidhinder. Toen is namelijk de EU Richtlijn Omgevingslawaai opgenomen in hoofdstuk IX. De bijbehorende handreiking geeft veel praktische aanwijzingen voor het bepalen van de geluidbelasting in  $L_{den}$ . Deze aanwijzingen komen zeker van pas bij de bredere invoering van  $L_{den}$  in de Wet geluidhinder, die begin 2006 van kracht zal worden.

## Andere normen voor wegverkeers- en spoorweglawaai

De geluidbelasting in  $L_{den}$  is het gemiddelde over de dag-, avond- en nachtperiode, in plaats van de hoogste van de drie (bij wegverkeer twee) etmaalperioden. Uit onderzoek blijkt dat in Nederland de verkeersintensiteit over het etmaal constant is, binnen een bepaalde bandbreedte. Daarmee komt de getalsmatige geluidbelasting in dB gemiddeld 2 dB lager uit dan vroeger in dB(A). Om de nieuwe dosismaat zo beleidsneutraal mogelijk in te voeren, zijn daarom in de nieuwe wet ook alle normen met 2 dB verlaagd. Een voorkeursgrenswaarde die in de oude wet 50 dB(A) was, wordt nu dus 48 dB. Voor alle duidelijkheid: dit is géén inhoudelijke aanscherping van de norm.

Overigens is de verhouding van de verkeersintensiteiten tussen dag, avond en nacht niet voor alle wegen hetzelfde. Het verschil bij omzetting is dus niet altijd 2 dB. Art. 110h bepaalt dat een geldende hogere waarde (uitgedrukt in dB(A)) wordt omgerekend in een nieuwe waarde (in dB), volgens een methode die is vastgelegd in de artikelen 3.8 en 4.8 van het Rmv (zie het factsheet Verzamellijst). Voor wegverkeer wordt van de vastgestelde waarde in dB(A) afgetrokken het verschil tussen de geluidsbelasting in dB(A) en de geluidsbelasting in dB van de thans heersende geluidsbelasting. Leidt de omrekening van  $L_{wgh}$  naar  $L_{den}$  bijvoorbeeld tot een 3 dB lagere getalswaarde, dan wordt de hogere waarde met 3 dB verlaagd. Deze omrekenmethode geldt niet voor woningen waarvoor de voorkeurswaarde geldt. Voor spoorwegverkeer is de omrekening eenvoudig, met toepassing van artikel 4.8 worden hogere waarden met 2 dB verlaagd.

## $L_{den}$ niet voor industrielawaai

Voor industrielawaai is  $L_{den}$  niet ingevoerd. Net als vroeger wordt gewerkt met de dosismaat  $L_{etm}$  in dB(A). Binnen de planning van deze wetwijziging bleek het niet mogelijk om de overstap voldoende beleidsneutraal te maken. Dit is te wijten aan de relatief grote verschillen tussen industrieterreinen in de verdeling van het geluid tussen dag, avond en nacht.

## Introductie van de avondperiode voor wegverkeers- en spoorwegverkeerslawaai

Met de overstap naar  $L_{den}$  is voor lawaai van weg- en spoorwegverkeer ook de avonduurintensiteit geïntroduceerd. In de regel hebben verkeersdiensten die niet geregistreerd; ze zullen dus hun gegevensbestanden moeten aanvullen. Tenzij betere gegevens bekend zijn, kan het bevoegd gezag voor de jaargemiddelde avonduurintensiteit bij wegverkeer een waarde aanhouden van 2,4% van de etmaalintensiteit. Zie hiervoor ook de Handreiking omgevingslawaai.

## Bescherming van de nachtperiode

In de EU Richtlijn Omgevingslawaai is  $L_{night}$  opgenomen, voor extra bescherming tegen slaapverstoring in de nacht. In de Wet geluidhinder is de dosismaat  $L_{night}$  wel gedefinieerd, maar hij wordt alleen toegepast in hoofdstuk IX (omgevingslawaai). De wet biedt op dit moment dus geen extra bescherming tegen slaapverstoring. Er loopt nog onderzoek naar de beperking van slaapverstoring en naar de mogelijke rol van  $L_{night}$  in het normenstelsel van de Wet geluidhinder. Voor de besluitvorming over  $L_{night}$  wordt gewacht op de resultaten van die onderzoeken.

Door de keuze om geen aanvullende  $L_{night}$ -normen op te nemen, kan het geluidniveau in de nachtperiode hoger worden dan de oude wet toestond. Dit zogenoemde 'opvuleffect' is een gevolg van de definitie van  $L_{den}$  als gemiddelde waarde over de dag-, avond- en nachtperiode. In afwachting van verdere aanpassing van de wet- en regelgeving krijgt het bevoegd gezag het advies om beleid te formuleren om dit 'opvuleffect' te voorkomen.



**Ministerie van VROM →**

staat voor ruimte, wonen, milieu en rijksgebouwen. Beleid maken, uitvoeren en handhaven.  
**Nederland is klein. Denk groot.**

**Lden voor luchtvaartterreinen**

De geluidnormen voor de luchthaven Schiphol zijn al uitgedrukt in  $L_{den}$ . Zie het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol van 26 november 2002 (laatst gewijzigd bij besluit van 9 augustus 2004). Het voor-nemen is om op termijn ook voor de overige luchtvaartterreinen (burgerluchtvaart en militaire luchtvaart) over te stappen op  $L_{den}$ . Op termijn zullen ook de dosismaten Ke en BKL dus mogelijk helemaal verdwijnen.



# Reconstructieregeling wegverkeerslawaai en spoorweg- verkeerslawaai

december 2006

In de praktijk van de huidige Wet geluidhinder bleek niet altijd duidelijk te zijn wanneer er een zogenoemde reconstructie plaatsvond. Ook was onduidelijk welke waarde er geldt voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting na reconstructie. Met de wijziging van de Wet geluidhinder worden deze bepalingen verduidelijkt.

## Wegverkeerslawaai

Allereerst is hiervoor de definitie van het begrip 'reconstructie' aangepast (art. 1): het gaat om 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.

Een snelheidsverlaging of de vervanging van het asfalt door een even stille of stillere soort is geen wijziging (art. 1b, 6e lid). Voor deze ingrepen is dan ook geen akoestisch onderzoek nodig – tenzij ze onderdeel zijn van een andere wijziging, zoals de aanleg van een extra rijstrook. Door de gewijzigde definitie wordt akoestisch onderzoek verplicht om te beoordelen of er sprake is van een reconstructie. Het gaat dan om onderzoek naar de geluidbelasting die de gewijzigde weg zonder maatregelen zou opleveren, in relatie tot de gemeten waarde in het jaar voor de reconstructie (art. 77, 3e lid). Is er volgens het onderzoek sprake van een reconstructie, dan is onderzoek nodig naar maatregelen om de nieuwe geluidbelasting terug te dringen. Uiteraard moet het bevoegd gezag dan ook de procedure voor de reconstructie volgen, zoals de artikelen 99 en verder vermelden.

Verder verduidelijkt de nieuwe Wet geluidhinder welke waarden men moet vergelijken om te beoordelen of de geluidbelasting toeneemt met 2 dB of meer. Voor de situatie na de wijziging van de weg gaat het om het maatgevende jaar: meestal het tiende jaar na wijziging. Deze waarde moet dan worden vergeleken met de waarde die op grond van art. 100 als ten hoogste toelaatbare waarde is aangewezen.

## Reconstructie en sanering

Bij een reconstructie in een saneringssituatie bepaalt de huidige Wet geluidhinder dat het bevoegd gezag eerst de procedure rond de sanering moet doorlopen. Met andere woorden: de minister van VROM moet de saneringswaarden hebben vastgesteld, daarna

beoordelen GS de gevolgen van de reconstructie. Met de wijziging van de Wet geluidhinder verandert deze procedure op twee manieren. Allereerst wordt het mogelijk dat de wegbeheerder zelf een saneringsplan opstelt en dit indient bij de minister van VROM (art. 90). Daarmee hoeft hij dan ook niet te wachten tot B&W een saneringsplan hebben vastgesteld.

In de tweede plaats is de rol van GS in de samenloopprocedures vervallen (art. 90). De minister van VROM wordt nu geheel verantwoordelijk voor de vaststelling van de maximaal toelaatbare geluidbelasting na sanering en na uitvoering van de reconstructie (art. 98).

## Spoorweglawaai

De wijzigingen van de Wet geluidhinder hebben ook gevolgen voor het begrip 'wijziging van een spoorweg', dat deels werd behandeld in het Besluit geluidhinder spoorwegen en deels in de wet zelf. In de gewijzigde wet is de definitie van dit begrip anders verwoord (art. 1). De toename van de geluidbelasting moet nu minstens 3 dB bedragen. Hiermee wordt het verschil duidelijker tussen een 'reconstructie van een weg' (in de huidige wet gedefinieerd als een verhoging van de geluidbelasting met 2 dB(A) of meer) en een 'wijziging van een spoorweg' (in de huidige wet negatief gedefinieerd met 2 dB(A) of minder). Inhoudelijk verandert er dus niets.

Verder zijn in de gewijzigde Wet geluidhinder de uitzonderingen rond het begrip 'wijziging van een spoorweg' anders geformuleerd (art. 1b, 4e lid). Dit komt door de introductie van de Europese geharmoniseerde dosismaat.

De huidige Wet geluidhinder verwijst naar de maatgevende etmaalperiode. Dat is de periode van het etmaal waarbij de geluidbelasting het hoogst is: de equivalente dagwaarde, de equivalente avondwaarde + 5 dB(A) en de equivalente nachtwaarde + 10 dB(A). Met de Europese dosismaat worden deze waarden echter gemiddeld. Hierdoor is er geen maatgevende periode meer. De gewijzigde Wet geluidhinder stelt dan ook dat er geen wijziging van een spoorweg optreedt, als de intensiteit of de snelheid in geen van de drie etmaalperiodes zeker toenemen. Het gaat daarbij om een verhoging van de intensiteit van minder dan 45% of een snelheidsverhoging van 20% of minder (art. 1b, 4e lid). Deze en enkele andere criteria voor spoorwegwijziging stonden in het Besluit geluidhinder spoorwegen en zijn nu in art. 1 van de wet opgenomen. Ook bij de wijziging van een spoorweg komt meer duidelijkheid over de vergelijking van de maatgevende jaren. Zo moet de ge-



Dit is een publicatie van: **Ministerie van VROM**  
→ Rijnstraat 8 → 2515 XP → Den Haag → [www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)

**Ministerie van VROM →**

staat voor ruimte, wonen, milieu en rijksgebouwen. Beleid maken, uitvoeren en handhaven.

**Nederland is klein. Denk groot.**

luidbelasting in het toekomstig maatgevende jaar – het tiende jaar nadat de verandering is uitgevoerd, zonder rekening te houden met mogelijke maatregelen – worden vergeleken met de geluidbelasting vóór de wijziging van de spoorweg.

# Saneringsregeling wegverkeerslawaaai

december 2006

De Wet geluidhinder richt zich niet alleen op het voorkomen van geluidhinder in nieuwe situaties, maar kent ook een saneringsregeling. De bedoeling hiervan was het in beeld brengen en oplossen van bestaande situaties met een relatief hoge geluidbelasting (boven een bepaalde drempelwaarde). Voor industrielawaai is deze saneringsoperatie bijna afgerond. Maar voor wegverkeerslawaaai bleek de uitvoeringsperiode aanzienlijk langer uit te pakken dan destijds werd voorzien. Bij ongewijzigd beleid zal deze sanering nog enkele tientallen jaren gaan duren. Met de wijziging van de Wet geluidhinder gaat er daarom op dit gebied een en ander veranderen.

## Saneringsvoorraad

Allereerst wordt de melding van alle woningen waarbij de sanering van wegverkeerslawaaai nog moet beginnen (de saneringsvoorraad) versneld. De meldingstermijn loopt onder de nieuwe wet door tot twee jaar nadat de gewijzigde Wet geluidhinder van kracht is geworden (art. 88, 1e lid). Na die termijn is sanering natuurlijk nog wel mogelijk, maar dan op kosten van de gemeente.

De sanering geldt voor alle woningen die er op 1 maart 1986 stonden en een geluidbelasting van 60 dB(A) of meer ondervonden van een weg. Uitgezonderd zijn woningen waarop na 1 januari 1982 het regime 'nieuwe situaties' van toepassing was. Alle woningen die onder de sanering vallen en nog niet eerder zijn gemeld, kunnen binnen de genoemde termijn alsnog gemeld worden. Hierbij hoeft nog niet aangegeven te worden welke saneringsmaatregelen (bijvoorbeeld een geluidscherm of gevelisolatie) er getroffen zullen worden.

## Drempelwaarde

Hiernaast is ook de drempelwaarde voor sanering verhoogd van 55 naar 60 dB(A) (art. 88, 1e lid). Let wel: alleen de drempelwaarde is verhoogd. De waarden waartoe de maatregelen in een saneringsprogramma bij voorkeur moeten leiden zijn juist verlaagd, van 55 dB(A) naar 48 dB.

## Eigenaar verleent geen medewerking

Na de uitvoering van saneringsmaatregelen kunnen B&W de betrokken woningen als afgehandeld beschouwen. Onder de huidige Wet geluidhinder ontstond daarbij een probleem voor woningen waarbij geen maatregelen werden getroffen, bijvoorbeeld omdat de eigenaar niet meewerkte. Volgens jurisprudentie kunnen deze woningen niet als afgehandeld worden beschouwd. De wijziging van de Wet geluidhinder (art. 114a) maakt hieraan een einde: het aanbod van gevelmaatregelen is eenmalig. Als de eigenaar niet meewerkt aan het uitvoeren van de maatregelen, vervalt de saneringsverplichting.

Ook deze woning kan dan aan de saneringsvoorraad worden onttrokken. De (toekomstige) eigenaar heeft dan geen recht meer op saneringsmaatregelen en de gemeente heeft geen plicht meer om ze te treffen. Vanzelfsprekend moet de gemeente een strenge procedure doorlopen voordat zij kan vaststellen dat de eigenaar niet meewerkt. Deze procedure, die is opgenomen in hoofdstuk 6 van het Besluit geluidhinder, bepaalt dat de eigenaar tenminste tweemaal de gelegenheid moet hebben om toestemming te geven voor het treffen van maatregelen.

## Subsidieregeling sanering verkeerslawaaai

De kosten van maatregelen voor saneringswoningen, komen in aanmerking voor vergoeding door het Rijk. In de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaai wordt voorzien in de mogelijkheid subsidie te verstrekken voor deze maatregelen.

De regeling vervangt, voor zover het verkeerslawaaai betreft, de inhoud van het Subsidiebesluit openbare lichamen milieubeheer en de Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaai.

## Circulaire inzake de sanering langs wegen op grond van de Wet geluidhinder

In de nieuwe Circulaire inzake de sanering langs wegen op grond van de Wet geluidhinder worden drie verouderde circulaire's vervangen. Het betreft de Circulaire betreffende de uitvoering van saneringstaken Wet geluidhinder langs rijkswegen, de Circulaire inzake Geluidsanering langs rijkswegen en de Circulaire inzake sanering bij reconstructies van rijkswegen. De circulaire bevat meer informatie omtrent de gevolgen van de wijzigingen van de



**Ministerie van VROM →**

staat voor ruimte, wonen, milieu en rijksgebouwen. Beleid maken, uitvoeren en handhaven.

**Nederland is klein. Denk groot.**

Wet geluidhinder voor de uitvoering van de saneringtaken langs  
rijkswegen.

### **30 km-zones**

Een laatste punt over de regelgeving voor wegverkeerslawaai gaat over de zogenoemde 30 km-zones. In de ontwerp-wijzigingswet, zoals die aan de Tweede Kamer is aangeboden, zou de uitzondering van de zoneringsplicht voor deze wegen vervallen. Door een amendement ging dit echter niet door. Hierdoor geldt er nog steeds geen zoneringsplicht voor wegen met een maximumsnelheid van 30 km per uur, evenmin als voor woonerven. Ook het saneringsbeleid is voor deze situaties niet veranderd. In verband met het toenemend aantal situaties waarin boven een weg wordt gebouwd, is in de gewijzigde Wet geluidhinder wél vastgelegd dat ook de ruimte boven en onder een weg, behoren tot de zone langs de weg (art. 74, 4e lid). Van belang hierbij is ook recente jurisprudentie van de Raad van State. Die sprak uit dat het niet beoordelen van de geluidbelasting in 30 km-zones misschien niet in strijd is met de Wet geluidhinder, maar dat het zich soms niet verdraagt met een goede ruimtelijke ordening (Afdeling bestuursrecht-spraak, 3 september 2003, zaaknr. 200203751/1).

# Verzamellijst

**december 2006**

## Overgangsregelingen

Als de nieuwe Wet geluidhinder op 1 januari 2007 van kracht wordt, moeten de lopende procedures worden afgerond volgens de huidige wet (en de daarop gebaseerde regelgeving). Nieuwe procedures vallen onder de nieuwe Wgh. Een procedure is 'lopend' als een bepaalde stap in de procedure al is gezet op het moment dat de nieuwe Wgh van kracht wordt. In de rechter kolom van de onderstaande tabel zijn deze stappen aangegeven voor de procedures genoemd in de linker kolom.

Een procedure is facultatief ook nog als lopend te beschouwen als de stappen uit de rechter kolom uiterlijk drie maanden na de inwerkingtreding van de nieuwe Wgh zijn gezet.

'Lopende procedure'	Als de onderstaande stap is gezet:
Vaststellen en goedkeuren van een bestemmingsplan	Ontwerp ter inzage leggen
Vrijstellingsbesluit volgens art. 19 van de Wro	Indienen aanvraag
Vaststellen van een hogere waarde	Bekendmaken van het voornemen tot het indienen van een verzoek
Vaststellen van een tracébesluit	Vaststellen ontwerp (of gewijzigd ontwerp)
Vaststellen van een saneringsprogramma	Toepassen art. 3:12 van de Awb voor ontwerp saneringsprogramma
Aanleg of reconstructie van een weg, of aanleg of wijziging van een spoorweg buiten bestemmingsplanprocedure	Overleggen resultaten akoestisch onderzoek en beschrijving maatregelen aan gemeenteraad
Verlenen van een vergunning aan een inrichting	Ontwerp ter inzage leggen
Wegaanpassingsbesluit in het kader van de Spoedwet wegverbreding	Ontwerpbesluit ter inzage leggen



## Stad en Milieu

In de art. 1c, 48, 49 en 66 (industrielawaai), 87f, 87h, 100 en 100a, (wegverkeerslawaai) en 106e en 106g (spoorweglawaai) is een koppeling gemaakt met de Experimentenwet Stad en Milieu en de Interimwet stad-en-milieubenadering. Hogere waarden die op basis van deze wetten zijn of worden vastgesteld, moeten in de latere Wgh-procedures gerespecteerd worden. Deze waarden kunnen dus hoger zijn dan de maximale grenswaarden zoals aangegeven in de Wet geluidhinder. De procedure die moet worden gevolgd, is beschreven in de Interimwet stad-en-milieubenadering. Toepassing van de bovenstaande artikelen kan daardoor niet leiden tot extra eisen aan het industrieterrein, de verkeersweg of de spoorweg of aan de bronbeheerder daarvan.

## Wijziging 8:40 AMvB's

Op dit moment wordt gewerkt aan de modernisering van de Algemene Maatregelen van Bestuur, die zijn gebaseerd op art. 8:40 van de Wet milieubeheer. Het voornemen is om alle nu bestaande AMvB's samen te voegen tot één AMvB. In dat kader wordt gewerkt aan een set geluidvoorschriften, die op (bijna) alle 8:40 inrichtingen van toepassing kunnen zijn. Onderzocht wordt nog hoe die standaard geluidvoorschriften beter kunnen gaan aansluiten op de feitelijke situaties. Voor akoestisch relevante 8:40 inrichten gelegen op gezondeerde industrieterreinen zal het stellen van nadere eisen wel nodig blijven.

## Besluit geluidhinder

Met de wijziging van de Wet geluidhinder is ook de lagere regelgeving aangepast. Nieuw is het Besluit geluidhinder, dat treedt in de plaats van het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen, het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, het Besluit geluidhinder spoorwegen, en het Saneringsbesluit geluidhinder wegverkeer 1998. In het nieuwe Besluit geluidhinder wordt uiteraard gebruik gemaakt van de dosismaat Lden.

In hoofdstuk 5 van het Besluit zijn nader regels gegeven inzake de procedure hogere waarden. Hier is invulling gegeven aan artikel 110a, derde lid, van de Wet geluidhinder, om bij algemene maatregel van bestuur degenen aan te wijzen die een verzoek om hogere

waarde mogen doen. In artikel 5.1 zijn ook degene die het beheer voert over het betrokken industrieterrein (de zonebeheerder) en het bestuur van de Kamer van Koophandel van het betrokken gebied aangemerkt als verzoekgerechtigd. In artikel 5.4 zijn nadere regels gesteld over de inhoud van een verzoek om een hogere waarde.

## Reken- en meetvoorschrift Wet geluidhinder

Nieuw is het Reken- en meetvoorschrift Wet geluidhinder (verder kortweg Rmv). Het Rmv heeft uitvoering aan de artikelen 110d, 110e, 110f, 110g en 110h van de Wet geluidhinder.

Artikel 1.2 (c.q. bijlage I) van het Rmv geven regels voor de inhoud van akoestische onderzoeken ter bepaling van het equivalent geluidsniveau. Bijlage 1 beschrijft welke gegevens in elk geval moeten worden opgenomen.

In artikel 1.4 (c.q. hoofdstuk 2 van bijlage I) wordt voorgeschreven hoe de geluidsbelasting wordt bepaald als sprake is van een "samenloop van de verschillende geluidsbronnen" zoals bedoeld in artikel 110f van de Wet geluidhinder. Kortom, als sprake is van een cumulatieve geluidsbelasting door bijvoorbeeld wegverkeerslawaai en industriellawaai. Als voorheen worden de geluidsbelastingen vanwege industrie, spoorwegverkeer en vliegverkeer elk afzonderlijk (gewogen) omgerekend in een geluidsbelasting vanwege wegverkeer die evenveel hinder veroorzaakt, waarna een energetische sommatie wordt uitgevoerd. De aldus berekende getalswaarde van LCUM kan vervolgens weer worden omgerekend voor de bronsoort waarvoor een wettelijke beoordeling moet plaatsvinden.

In hoofdstuk 2 (artikel 2.3) wordt de Handleiding meten en rekenen industriellawaai, (ISBN 90 422 02327, verder kortweg HMRI) aangegeven als methode om het equivalent geluidsniveau vanwege een industrieterrein te bepalen. De meet- en rekenmethoden van de HMRI worden ook beschouwd als dé methoden voor het bepalen van geluidsniveaus ten behoeve van de vergunningverlening en de handhaving in het kader van de Wet milieubeheer. Omdat in de Wet milieubeheer zelf geen meet- en rekenvoorschriften zijn opgenomen, verdient het echter wel aanbeveling om in de aan de vergunning verbonden voorschriften op basis van de Wet milieubeheer de toepassing van de meet- en rekenmethoden van de Handleiding



meten en rekenen industrielawaai voor te schrijven. NB: het “overgangsartikel” dat toepassing van de Handleiding IL-HR-13-01 mogelijk maakte is vervallen.

Hoofdstuk 3 van het RMV heeft betrekking op wegverkeerslawaai. Artikel 3.6 geeft invulling aan artikel 110g van de Wet geluidhinder. In de afgelopen jaren zijn de geluidemissie eisen van zowel personen- als vrachtauto's aanmerkelijk aangescherpt. Uit recent onderzoek is gebleken dat er sprake is van een meetbare verbetering als gevolg van het stiller worden van vrachtauto's. Daarom worden de reeds bestaande (“art. 103”) waarden van de aftrek gehandhaafd, met dien verstande dat de aftrek voor situaties met snelheden van de lichte motorvoertuigen van 70 km/uur of meer, wordt gecorrigeerd voor de ontwikkeling van de geluidemissie tot nu en wordt vastgesteld op 2 dB.

Verder wordt nog gewezen op artikel 3.7 dat beoogt een juiste toepassing van de afrondingsregels, vooral indien het gaat om de vaststelling of er sprake is van een reconstructie van een weg in relatie tot de aftrekregeling ingevolge artikel 110g van de Wet

In hoofdstuk 5 tenslotte is vastgelegd hoe equivalente geluidsniveau binnen gebouwen moeten worden bepaald. In artikel 5.5 wordt nu verwezen naar de NEN 5077 voor wat betreft het meten van de geluidswering van een gevel. Voor de berekening van de geluidswering wordt verwezen naar de in de NEN-EN 12354-3 beschreven rekenmethode, met dien verstande dat in hoofdstuk 2 van bijlage V nadere regels worden gegeven.

### **Overzicht aangepaste, vervallen of ingetrokken regelingen**

Uit het bovenstaande blijkt dat de wetswijziging van 1 januari 2007 ook tot de nodige veranderingen in de lagere regelgeving gaat leiden. Volledigheidshalve is onderstaand een volledig overzicht gegeven van alle aangepaste, vervallen of ingetrokken regelingen.

#### **Het Besluit geluidhinder (Bgh 2006) vervangt:**

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

#### **Het Reken en meetvoorschrift geluidhinder (Rmv 2006) vervangt:**

- het Meet- en rekenvoorschrift hoofdstuk V Wet geluidhinder;
- het Meet- en rekenvoorschrift industrielawaai;
- het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaai 2002;
- het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai;
- het Meet- en rekenvoorschrift geluidsbelasting binnen gebouwen, en
- het Regeling wijziging van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai.

#### **De Subsidieregeling sanering verkeerslawaai vervangt:**

- de Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaai.

#### **De Circulaire inzake de sanering langs wegen op grond van de Wet geluidhinder vervangt:**

- de Circulaire betreffende de uitvoering van saneringstaken Wet geluidhinder langs rijkswegen (1982, Stcrt. 212);
- de Circulaire inzake Geluidsanering langs rijkswegen, en
- de Circulaire inzake sanering bij reconstructies van rijkswegen.

#### **De volgende regelingen en circulaires worden ingetrokken:**

- het Besluit geluidsgevoelige ruimten van een woning;
- de Regeling bepaling geluidszones langs wegen 1993;
- het Besluit bepaling referentieniveau-periode.

Omdat de bepaling van het referentieniveau niet meer voor komt in de Wet geluidhinder en de onderliggende regelgeving komt het Besluit bepaling referentieniveau-periode ook te vervallen. De bepaling van het referentieniveau en de referentieniveau-periode wordt in geactualiseerde vorm opgenomen in de nieuwe Handreiking vergunningverlening industrielawaai;

- de Circulaire inzake de toepassing van de Algemene wet bestuursrecht bij de sanering van industrielawaai op grond van de Wet geluidhinder;
- de Circulaire Toepassing artikel 59 Wet geluidhinder, en
- de Circulaire inzake de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet geluidhinder.

In het kader van de wetswijziging worden ook twee nieuwe handreikingen uitgebracht. De nieuwe Handreiking Zonebeheerplan is een hulpmiddel bij het opstellen van een zonebeheerplan ingevolge artikel 164 van de Wet geluidhinder en bij het beheer van geluidgezoneerde industrieterreinen in het algemeen. Tevens wordt zal de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening uit 1998



Dit is een publicatie van: **Ministerie van VROM**  
→ Rijnstraat 8 → 2515 XP → Den Haag → [www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)

**Ministerie van VROM →**

staat voor ruimte, wonen, milieu en rijksgebouwen. Beleid maken, uitvoeren en handhaven.

**Nederland is klein. Denk groot.**

vervangen door de nieuwe Handreiking Industrielawaai. Deze handreiking zal als voorheen dienen als hulpmiddel voor overheden bij de vergunningverlening krachtens de Wet milieubeheer, alsmede het stellen van nadere eisen aan 8:40 inrichtingen.







Dit is een publicatie van: **Ministerie van VROM**  
→ Rijnstraat 8 → 2515 XP → Den Haag → [www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)

**Ministerie van VROM →**

staat voor ruimte, wonen, milieu en rijksgebouwen. Beleid maken, uitvoeren en handhaven.

**Nederland is klein. Denk groot.**