

ABRvS, 21-01-2004, nr. 200300390/1: Geluidhinder Utrecht

ABRvS 21-01-2004, ECLI:NL:RVS:2004:AO1970, m.nt. P.C.M. Heinen en J.M.H.F. Teunissen
(Geluidhinder Utrecht)

Instantie	Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Datum	21 januari 2004
Magistraten	Mrs. K. Brink, H.Ph.J.A.M. Hennekens en P.C.E. van Wijmen
Zaaknummer	200300390/1
Noot	P.C.M. Heinen en J.M.H.F. Teunissen
LJN	AS3367
Roepnaam	Geluidhinder Utrecht
Vakgebied(en)	Ruimtelijk bestuursrecht / Milieurecht Bouwrecht / Milieueisen
Brondocumenten	ECLI:NL:RVS:2004:AO1970, Uitspraak, Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, 21-01-2004;
Wetgeving	Wgh art. 74; Wgh art. 82; Wgh art. 82a; Wgh art. 83; Wgh art. 102; Wgh art. 103; Besluit grenswaarden art. 2; Awb art. 3:2

Essentie

Vaststelling hogere geluidgrenswaarden voor woningen binnen zone langs weg. Aftrek op berekende geluidbelasting ingevolge art. 103 Wet geluidhinder. Artt. 74, 82, 82a, 83, 102 en 103 Wet geluidhinder. Art. 2 Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen. Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï. Regeling aftrek bij berekening en meting geluidbelasting vanwege een weg. Art. 3:2 Awb:

Samenvatting

Ingevolge art. 103 Wet geluidhinder (Wgh) kan de Minister van VROM bepalen dat bij de berekening en meting van de geluidbelasting van geluidgevoelige objecten op het resultaat een door hem aan te geven aftrek — van niet meer dan 5 dB(A) — mag worden toegepast. Volgens de ministeriële ‘Regeling aftrek bij berekening en meting geluidbelasting vanwege een weg’ bedraagt deze aftrek 3 dB(A) voor wegen met een representatieve snelheid van lichte motorvoertuigen van 70 km/u of meer.

Appellant betoogt dat GS niet zonder nadere motivering een aftrek van 3 dB(A) op de berekende geluidbelasting mochten toepassen.

Volgens de Afdeling bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat i.c. de aftrek van 3 dB(A) achterwege

moest worden gelaten en is met de verwijzing naar de Regeling de keuze van GS om de desbetreffende aftrek te hanteren reeds voldoende gemotiveerd.

De Wet geluidhinder noch het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen garandeert een geluidluwe gevel voor bestaande woningen.

Nu de vastgestelde geluidgrenswaarden voor de Noordelijke Stadsas slechts zijn gebaseerd op gegevens uit het akoestisch onderzoeksrapport 'Noordelijke Stadsas westzijde' en de voor het oostelijk deel van deze stadsas voor het jaar 2015 geprognosticeerde etmaalintensiteit van 19.500 mvt/e daarin niet kenbaar is verdisconteerd, is het besluit in zoverre strijdig met art. 3:2 Awb.

Uitspraak

1. Procesverloop

Bij besluit van 27 februari 2002 (...) heeft verweerder (...) krachtens art. 83 van de Wet geluidhinder, gezien in samenhang met art. 2 van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, voor dertien woningen hogere grenswaarden voor de geluidbelasting vanwege de aanleg van de Stroomweg de Tol en de Noordelijke Stadsas te Utrecht vastgesteld.

Bij besluit van 10 december 2002 (...) heeft verweerder het hiertegen gemaakte bezwaar ongegrond verklaard. Tegen dit besluit heeft appellant (...) beroep ingesteld. (...)

2. Overwegingen

2.1

Ingevolge art. 83, eerste lid, van de Wet geluidhinder kunnen Gedeputeerde Staten onverminderd art. 82a van deze wet in bij algemene maatregel van bestuur aan te geven gevallen en volgens daarbij te stellen regels, op verzoek van degenen die daartoe bij de maatregel zijn aangewezen, voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidbelasting als bedoeld in art. 82, eerste lid, een hogere dan de in dat artikel genoemde waarde vaststellen, met dien verstande dat deze waarde, buiten de in de volgende leden bedoelde gevallen, voor woningen in buitenstedelijk gebied 55 dB(A) en voor woningen in stedelijk gebied 60 dB(A) niet te boven mag gaan.

Ingevolge het derde lid van dit artikel kan, bij toepassing van het eerste lid met betrekking tot woningen die reeds aanwezig of in aanbouw zijn, voor de toekomstige geluidbelasting vanwege een weg die nog niet geprojecteerd is:

a

voorzover het woningen in stedelijk gebied betreft, een hogere dan de in dat lid genoemde waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde 65 dB(A) niet te boven mag gaan;

b

voorzover het woningen in buitenstedelijk gebied betreft, een hogere dan de in dat lid genoemde waarde

worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde 60 dB(A) niet te boven mag gaan.

Het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen (hierna: het Besluit) geeft uitvoering aan de artt. 82 tot en met 86 van de Wet geluidhinder.

2.2

Appellant voert aan dat verweerder niet zonder nadere motivering een aftrek op de berekende geluidbelasting heeft mogen toepassen als bedoeld in art. 103 van de Wet geluidhinder.

2.2.1

De Afdeling overweegt dat ingevolge art. 103 van de Wet geluidhinder bij toepassing van art. 102, telkens voor een bepaalde periode, al naargelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer kan bepalen dat bij de berekening en meting van de geluidbelasting van de gevel van woningen of andere geluidgevoelige objecten op het resultaat een door hem aan te geven aftrek mag worden toegepast. Deze aftrek mag niet hoger zijn dan 5 dB(A). Op grond van de ministeriële regeling 'Regeling aftrek bij berekening en meting geluidbelasting vanwege een weg' (*Stcrt.* 1989, 45; hierna te noemen: de Regeling) bedraagt de aftrek bedoeld in art. 103 van de Wet geluidhinder, toe te passen bij de berekening en meting van de geluidbelasting van de gevel van woningen of andere geluidgevoelige objecten met ingang van 1 januari 1990 3 dB(A) voor wegen waarvoor de representatieve achtensnelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt.

De Afdeling stelt vast dat art. 103 van de Wet geluidhinder en de Regeling in het onderhavige geval van toepassing zijn. Geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat in dit geval de aftrek van 3 dB(A) achterwege had moeten worden gelaten. Met een verwijzing naar de Regeling kon worden volstaan. De keuze van verweerder om de desbetreffende aftrek te hanteren is reeds daarom in voldoende mate gemotiveerd. Deze beroepsgrond treft geen doel.

2.3

Appellant is van mening dat voor de toekomstige situatie voor zijn woning aan de (locatie) te Vleuten had moeten worden uitgegaan van de aanwezigheid van een geluidluwe gevel.

2.3.1

Verweerder stelt dat de aanwezigheid van een geluidluwe gevel niet is verankerd in de Wet geluidhinder. In het Provinciaal Milieubeleidsplan (hierna: PMP) van verweerder is aangegeven dat bij vaststelling van hogere grenswaarden door Gedeputeerde Staten slechts voor nieuw te bouwen woningen een geluidluwe gevel noodzakelijk is.

2.3.2

In de Wet geluidhinder noch in het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen is een verplichting opgenomen met betrekking tot het garanderen van een geluidluwe gevel voor bestaande woningen. Nu voorts in het PMP is aangegeven dat slechts voor nieuw te bouwen woningen deze verplichting wél geldt, is de Afdeling van oordeel dat verweerder zich terecht op het standpunt heeft gesteld dat de aanwezigheid van een geluidluwe gevel bij de woning van appellant niet is vereist. Deze beroepsgrond

slaagt niet.

2.4

Appellant vreest dat de geluidbelasting in de toekomst hoger zal zijn dan waarvan verweerder uitgaat. Zo is volgens hem onvoldoende onderzoek gedaan naar de situatie die zal ontstaan indien het westelijke gedeelte van de Noordelijke Stadsas eerder wordt aangelegd dan het oostelijke gedeelte en als gevolg hiervan de Utrechtseweg tijdelijk als aansluiting op het kruispunt van de Noordelijke Stadsas westzijde en de Stroomweg de Tol zal dienen.

2.4.1

Verweerder is van mening dat voor de vaststelling van de hogere grenswaarde conform het Reken- en Meetvoorschrift de situatie tien jaar na openstelling van de weg bepalend is. Het verrichten van onderzoek naar de tijdelijke situatie acht hij dan ook niet noodzakelijk.

2.4.2

In art. 2, eerste lid, aanhef en onder a, van het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï (*Stcrt.* 1981, 107) is bepaald dat bij de bepaling van het equivalente geluidniveau op een bepaalde plaats buiten een woning of ander gebouw ten behoeve van de vaststelling van de geluidbelasting vanwege een weg, rekening wordt gehouden met de maatgevende verkeersintensiteiten van de onderscheidene categorieën motorvoertuigen.

In art. 1, tweede lid, aanhef en derde gedachtestreepje, van genoemd besluit is bepaald dat voor de toepassing van het besluit onder 'maatgevende verkeersintensiteit' wordt verstaan de verkeersintensiteit, zoals die, in het voor de geluidbelasting bepalende jaar, gemiddeld over een representatief tijdvak, optreedt.

2.4.3

Ten behoeve van het vaststellen van hogere grenswaarden als bedoeld in art. 83 van de Wet geluidhinder heeft verweerder het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï 1981, een regeling als bedoeld in art. 102, eerste en tweede lid, van deze wet, gehanteerd. Het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï 1981 bevat regels voor het bepalen van het equivalente geluidniveau ten behoeve van de vaststelling van de geluidbelasting vanwege een weg buiten een woning of ander geluidgevoelig gebouw en voor de wijze waarop akoestische onderzoeken worden uitgevoerd. Als algemeen uitgangspunt heeft te gelden dat het akoestisch onderzoek zo nauwkeurig mogelijk de (toekomstige) geluidbelasting aanduidt. Daarbij moet het zich richten op het voor de geluidbelasting bepalende jaar. Als bepalend jaar kan in beginsel het tiende jaar na openstelling van de weg of tien jaar na dato van het akoestisch onderzoek worden aangehouden, zo kan uit de Nota van Toelichting worden opgemaakt. Ten behoeve van het verzoek van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht, bij verweerder ingekomen op 28 november 2001, om vaststelling van hogere geluidgrenswaarden zijn door het bureau Geluid van de gemeente Utrecht in 2001 geluidtechnische onderzoeken verricht. Van deze onderzoeken zijn de rapporten 'Stroomweg de Tol', gedateerd op 10 september 2001, en 'Noordelijke Stadsas westzijde', gedateerd op 18 oktober 2001, opgemaakt. Als het voor de geluidbelasting bepalende jaar is in deze onderzoeken 2015 aangehouden. Uit beide rapporten blijkt dat de daarin gehanteerde verkeersgegevens afkomstig zijn van het projectbureau Leidsche Rijn. Een peildatum van

2015 komt overeen met de planperiode van het plan 'Leidsche Rijn'. Gelet op het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat verweerder zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat een peildatum van 2015 kon worden gehanteerd. Deze beroepsgrond treft geen doel.

2.5

Appellant betwijfelt of de verkeersintensiteit op de betrokken wegen op de juiste wijze is berekend, nu verkeerscijfers voor het oostelijk deel van de Noordelijke Stadsas ontbreken. Hij vreest dat als gevolg hiervan de geluidbelasting op zijn woning hoger zal zijn dan waarvan in het besluit in primo en de beslissing op bezwaar is uitgegaan.

2.5.1

Verweerder stelt dat in het akoestisch onderzoek 'Noordelijke Stadsas westzijde', dat ten grondslag ligt aan het bestreden besluit, is uitgegaan van een etmaalintensiteit van 9.000 motorvoertuigen per etmaal voor de Noordelijke Stadsas westzijde en van 19.500 motorvoertuigen per etmaal voor de Noordelijke Stadsas oostzijde. De geluidbelasting vanwege de Noordelijke Stadsas oostzijde is dan ook verdisconteerd in de in dat rapport opgenomen waarden, aldus verweerder.

2.5.2

Uit het besluit in primo blijkt dat verweerder ten hoogst toelaatbare waarden vanwege Stroomweg de Tol en vanwege de Noordelijke Stadsas heeft vastgesteld. Deze waarden zijn gebaseerd op en komen overeen met de waarden, genoemd in de akoestische onderzoeksrapporten 'Stroomweg de Tol' en 'Noordelijke Stadsas westzijde'. In laatstgenoemd rapport wordt een verkeersintensiteit van 9.000 motorvoertuigen per etmaal gehanteerd voor het traject Europaweg–Stroomweg de Tol, hetgeen het westelijk deel van de Noordelijke Stadsas betreft. In tegenstelling tot hetgeen verweerder heeft gesteld, blijkt uit het rapport 'Noordelijke Stadsas westzijde' niet dat voor het oostelijk deel van de Noordelijke Stadsas een etmaalintensiteit van 19.500 motorvoertuigen is gehanteerd en dat de aldaar verwachte geluidbelasting in de in het rapport 'Noordelijke Stadsas westzijde' opgenomen waarden is verdisconteerd. Uit de inleiding van het rapport en de in bijlage 2 van het rapport opgenomen geografische gegevens blijkt evenmin dat het rapport ziet op het oostelijk deel van de Noordelijke Stadsas. Bovendien wordt in de aanvullende informatie van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht van 12 februari 2002 gesteld dat er een derde akoestisch onderzoeksrapport is, dat betrekking heeft op de Noordelijke Stadsas oostzijde, en waaruit zou blijken dat de verkeersintensiteit op het oostelijk deel van de Noordelijke Stadsas 19.500 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Dit akoestisch onderzoeksrapport heeft niet aan het verzoek om hogere grenswaarden ten grondslag gelegen. Bovendien is niet gebleken dat het rapport door verweerder bij de besluitvorming is betrokken.

Nu de vastgestelde ten hoogst toelaatbare waarden voor de geluidbelasting vanwege de Noordelijke Stadsas slechts zijn gebaseerd op gegevens uit het rapport 'Noordelijke Stadsas westzijde', is de Afdeling van oordeel dat het besluit in zoverre in strijd met art. 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht onzorgvuldig is voorbereid.

2.6

Het beroep is gegrond. Het bestreden besluit dient te worden vernietigd.

2.7

Gelet op het vorenstaande behoeven de overige beroepsgronden geen bespreking meer.

2.8

Verweerder dient op na te melden wijze in de proceskosten te worden veroordeeld. (*Enz., enz., Red.*)

Noot

Auteur: P.C.M. Heinen en J.M.H.F. Teunissen

Noot

1

Voor verkeerslawaai zien, gelden bijzondere wettelijke regels. Bij de planning van nieuwe woningen of andere geluidgevoelige objecten binnen een geluidzone van een weg alsmede bij de voorgenomen aanleg van een weg en, in bepaalde situaties, bij de reconstructie van een weg moet ingevolge de Wet geluidhinder (Wgh) een akoestisch onderzoek worden verricht naar de te verwachten geluidbelasting ter plaatse van de gevels van woningen en andere geluidgevoelige objecten binnen de zone.

De berekening van de geluidbelasting vindt plaats conform het op basis van art. 102 Wgh vastgestelde ministeriële Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai (RMV). Bij deze berekening wordt uitgegaan van de te verwachten verkeersintensiteit in het 'prognosejaar', doorgaans tien jaar na realisatie van het desbetreffende project.

Blijkt uit het onderzoek dat niet kan worden voldaan aan de ingevolge de Wgh geldende geluidgrenswaarde (de voorkeursgrenswaarde is 50 dB(A)), dan moet worden gezien welke geluidreducerende maatregelen kunnen worden getroffen en moet eventueel aan Gedeputeerde Staten een ontheffing 'hogere waarden' worden gevraagd.

Vóórdat getoetst wordt aan de geluidgrenswaarde kan echter ingevolge art. 103 Wgh een bij ministeriële regeling vast te stellen aftrek (ofwel 'correctie') — van max. 5 dB(A) — worden toegepast op de berekende geluidbelasting.

De wetgever heeft deze aftrekmogelijkheid destijds in de wet opgenomen op basis van de veronderstelling dat het verkeer in de toekomst stiller zou worden. Deze mogelijkheid was uitgewerkt in de ministeriële 'Regeling aftrek bij berekening en meting geluidbelasting vanwege een weg' (Stcrt. 1989, 45), in werking getreden op 1 januari 1990. Deze regeling is ingetrokken bij de invoering van het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai 2002, Stcrt. 2002, 62 (RMV 2002). Sindsdien is de aftrek ex art. 103 Wgh geregeld in art. 6 RMV 2002.

Met name over de implicaties van het bepaalde in art. 103 Wgh en de daarop steunende ministeriële uitvoeringsregeling zijn — met het oog op bovenstaande uitspraak — wel een paar opmerkingen te maken.

De in art. 103 Wgh genoemde correctiefactor van maximaal 5 dB(A) dateert van eind jaren zeventig toen de Wgh tot stand werd gebracht. Daarbij nam de Minister van VROM aan dat deze correctiefactor in de toekomst zou kunnen worden verlaagd, naarmate de motorvoertuigen — overeenkomstig de

verwachtingen van destijds — op den duur 5 dB(A) stiller zouden worden. Eenvoudig gezegd werd zo een voorschot op de toekomst van maximaal 5 dB(A) genomen.

Reeds uit in 1983 in opdracht van het ministerie van VROM verrichte onderzoeken bleek echter, na vergelijking met de resultaten van soortgelijke geluidontwikkelingsonderzoeken uit de periode van 1974 tot en met 1977, dat er géén vermindering van enige betekenis voor de emissieniveaus vanwege autoverkeerslawaaï was opgetreden. Voor de Commissie Evaluatie Wet geluidhinder is dat aanleiding geweest om de minister te adviseren vooral voor autosnelwegen de correctiefactor van 5 dB(A) aan te passen.

Op zijn beurt heeft dat advies er uiteindelijk toe geleid dat de regeling 'Bepaling aftrek resultaatberekening en meting geluidbelasting vanwege een weg' (Stcrt. 1981, 116), waarbij was bepaald dat in eerste instantie voor alle typen wegen als waarde voor de aftrek 5 dB(A) verdiende te vigeren, eind 1989 werd ingetrokken en vervangen door een nieuwe regeling.

Voor wegen waar 70 km/u of harder gereden mag worden, werd de maximale aftrek daarin beperkt tot 3 dB(A), terwijl voor alle andere wegen (dus de wegen met een lagere maximumsnelheid) de aftrekmogelijkheid van 5 dB(A) 'vooralsnog' werd gehandhaafd. Deze regeling impliceerde derhalve dat de berekende of gemeten geluidbelastingen vanwege verkeerslawaaï met 3, respectievelijk 5 dB(A) mochten worden verminderd of, liever gezegd, gecorrigeerd, voordat de toetsing plaatsvindt aan de hand van de grenswaarden zoals die zijn aangeduid in hoofdstuk VI, Zones langs wegen, van de Wgh (overigens zijn op de toetsing van de geluidbelasting binnen een woning aan de wettelijke normen van 35–45 dB(A) deze correctiefactoren niet van toepassing).

In verschillende StAB-adviezen is neergelegd dat er geen inhoudelijke argumentatie meer voorhanden zou zijn om bedoelde aftrek in rekening te brengen en dat naar huidige inzichten een aftrek van 1 dB(A) meer in de rede zou liggen.

Volgens het RIVM-rapport 'Geluid in de 5e milieuverkenning' van november 2000 mag zelfs worden aangenomen dat tot het jaar 2030 de 'akoestische emissies' van personenauto's niet verder zullen afnemen (voor zware vrachtauto's respectievelijk voor lichte vrachtauto's zou nog mogen worden uitgegaan van een reductie met 2 dB(A) respectievelijk 1 dB(A) tot het jaar 2010, waarna de mogelijkheden kennelijk zijn uitgeput).

Naar die inzichten mag worden aangenomen dat géén belangrijke geluidreducties meer mogen worden verwacht.

Toen de uit 1989 daterende 'Regeling aftrek bij berekening en meting geluidbelasting vanwege een weg' begin 2002 werd ingetrokken en vervangen door een regeling in het — nu op art. 102 én art. 103 Wgh steunende — RMV 2002 (art. 6), werd echter de aftrek van 5 dB(A) voor wegen met een snelheid van minder dan 70 km/u gehandhaafd en werd de aftrek voor situaties met snelheden van de lichte motorvoertuigen van 70 km/u of meer, vastgesteld op 2 dB(A) in plaats van 3 dB(A). Volgens de toelichting past dit bij een stapsgewijze verlaging van de correctieterm en wordt overwogen het proces van stapsgewijze afschaffing van de correctie uiterlijk 2010 te beëindigen. 'Tot dat tijdstip is er geen aanleiding om anders om te gaan met de toepassing van de correctieterm dan tot nu toe gebruikelijk. Dat houdt in dat in het algemeen de correctieterm zal worden toegepast, tenzij er lokaal of projectspecifiek omstandigheden aanwezig zijn die het niet toepassen van de aftrek rechtvaardigen.' Voorzover we weten, wordt de aftrekmogelijkheid in de praktijk (bijna) altijd maximaal toegepast, als zou het hierbij gaan om een aftrekverplichting.

Een uitspraak van de ABRS van 25 juli 2001, nr. 199901889/1, Milieurechtspraak 2001, nr. 61, Nieuwsbrief StAB 2001, nr. 75 (Breukelen), stemde hoopvol. In deze uitspraak overwoog de ABRS:

a

dat met de aftrekmogelijkheid een voorschot is genomen op de in de nabije toekomst te realiseren reductie van de door het wegverkeer veroorzaakte geluidsemissie, waarbij de in de ministeriële regeling opgenomen maximale waarden zijn gebaseerd op verwachtingen inzake de resterende technische mogelijkheden om de geluidsemissie in de nabije toekomst te reduceren. 'Naarmate deze technische mogelijkheden afnemen, zal derhalve de aftrek op een steeds lager getal dienen te worden vastgesteld'; en

b

dat art. 103 Wgh geen aftrek voorschrijft, maar aan het bevoegd gezag de mogelijkheid tot deze aftrek biedt.

Nu er blijkens het deskundigenbericht van de StAB geen inhoudelijke argumenten meer bestonden om de aftrek — van in casu 3 dB(A) — nog in rekening te brengen en óók van de zijde van het ministerie van Verkeer en Waterstaat was aangegeven dat naar de huidige inzichten deze aftrek op 1 dB(A) zou moeten worden gesteld, achtte de ABRS het bestreden besluit — waarbij de aftrek van 3 dB(A) wél was toegepast — strijdig met art. 3:2 Awb.

In een uitspraak van 20 februari 2002, nr. 200003928/1 (Son en Breughel), kwam de ABRS daar echter al weer van terug. Zij overwoog dat een aftrek als bedoeld in art. 103 Wgh i.c. niet achterwege behoefde te blijven. Uit de eerdere uitspraak van 25 juli 2001 (Breukelen) — waaraan appellanten refereerden — kon volgens de ABRS niet worden afgeleid dat in casu géén aftrek zou mogen worden toegepast. De eerdere uitspraak betrof volgens de ABRS 'een andere situatie'. Wat het relevante verschil was met die 'andere situatie' gaf de ABRS evenwel niet aan.

Ook in bovenstaande uitspraak is, anders dan in de uitspraak van 25 juli 2001 (Breukelen), niet veel terug te vinden over de ratio van de huidige ministeriële regeling, zoals die is te vinden in de bijbehorende ministeriële toelichting. Daarin is geëxpliciteerd dat waar de technische mogelijkheden om de geluidsemissie in de nabije toekomst te reduceren, afnemen, de aftrek dus steeds op een lager getal zal vastgesteld dienen te worden.

Waar de ter zake relevante overweging van de Afdeling in bovenstaande uitspraak erop neerkomt dat de 3 dB(A)-norm zonder meer direct uit de wettelijke regeling voortvloeit, past een kanttekening. Geldt wat ten aanzien van de motivering bij beleidsregels speelt, des te sterker voor wettelijke regels? Misschien heeft de Afdeling bij de motivering van haar uitspraak op het desbetreffende onderdeel gedacht aan het bepaalde in art. 4:82 Awb. Daaruit volgt dat indien een besluit is genomen met toepassing van een beleidsregel, vervolgens voor de bekendmaking van de motivering in zoverre kan worden volstaan met te verwijzen naar die beleidsregel. De bekendmaking van die beleidsregel is namelijk verzekerd ingevolge art. 3:42 Awb. De motivering voor de aftrek ex art. 103 Wgh zou dan volgens de Afdeling (ons inziens via een a fortiori redenering) aldus besloten liggen in een louter verwijzen naar de inhoud van de regeling sec die een en ander mogelijk maakt. Ofschoon wij ons afvragen of de Afdeling hier niet wat te laconiek omgaat met het motiveringsbeginsel, juist waar de wet en de ministeriële regeling respectievelijk beleids- en beoordelingsruimte laten, lijkt thans toch op dit punt wel sprake te zijn van vaste afdelingsrechtspraak. Vgl. bijvoorbeeld ook: ABRS 3 september 2003, nr. 200204823/1 (Drenthe).

2

De vraag of de aftrek van 3 dB(A) (nog) mag worden toegepast, was ook aan de orde in twee andere

recente uitspraken van de ABRS. In beide procedures was door appellanten verwezen naar de uitspraak van 25 juli 2001.

In ABRS 17 maart 2004, nr. 200300807/1 (tracébesluit verbreding A2/A67 Randweg Eindhoven tussen knooppunten Batadorp en Leenderheide) luidt het onder andere:

'2.10.1 Verweerder (de Minister van Verkeer en Waterstaat, PH/JT) stelt zich op het standpunt dat uit het meest recente onderzoek blijkt dat een reductie van 1–2 dB(A) is gerealiseerd en dat in het milieubeleid sterker wordt ingezet op bronmaatregelen, zodat een verdere reductie aannemelijk is. In Europees verband vindt voorts een voortschrijdende aanscherping van de typekeuringseisen ten aanzien van geluid plaats en wordt gewerkt aan het weren van de meest luidruchtige banden. Daarnaast wijst hij op de toelichting van art. 6 van het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaier 2002, waarin is gesteld dat tot de invoering van het wetsvoorstel Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid geen aanleiding bestaat anders om te gaan met de toepassing van de correctieterm. Ten slotte volgt uit de door appellanten aangehaalde uitspraak volgens hem niet dat de correctieterm van 3 dB(A) in het algemeen niet meer zou mogen worden toegepast (...).

2.10.2.1 De Afdeling stelt vast dat art. 103 van de Wgh en de Regeling in het onderhavige geval van toepassing zijn. Alhoewel enige twijfel mogelijk is of het beleid gericht op bronmaatregelen ook het effect zal hebben dat verweerder nastreeft, ziet de Afdeling daarin geen aanleiding voor het oordeel dat verweerder in dit geval genoemd artikel buiten toepassing had moeten laten. De Afdeling neemt daarbij in aanmerking dat art. 103 geen verplichte aftrek van 3 dB(A) voorschrijft, maar de bevoegde autoriteit de mogelijkheid tot deze aftrek biedt.

De door appellanten genoemde uitspraak van 25 juli 2001 (...) betrof een andere situatie. Uit die uitspraak kan niet worden afgeleid dat in de onderhavige situatie geen aftrek zou mogen worden toegepast.

Gelet op het vorenstaande heeft verweerder bij de berekening van de geluidbelasting ten gevolge van het tracébesluit in redelijkheid toepassing mogen geven aan de aftrek van 3 dB(A) als bedoeld in art. 103 van de Wgh.'

In de zaak die speelde in ABRS 31 maart 2004, nr. 200304219/1 (vaststelling hogere waarden i.v.m. reconstructie Utrecht) was het RMV 2002 reeds in werking getreden, maar was volgens het overgangsrecht de regeling uit 1989 nog van toepassing. De ABRS kwalificeert het RMV 2002 als een weergave van de 'nieuwste milieuhygiënische inzichten'. De ABRS overwoog:

'De Afdeling stelde in haar uitspraak van 25 juli 2001, no. 199901889/1, vast dat ter zitting was gebleken dat verweerder (GS, PH/JT) zijn eerder ingenomen standpunt dat een aftrek van 3 dB(A) diende te worden toegepast niet langer onverkort onderschreef. Verweerder baseerde deze veranderde visie destijds op het deskundigenbericht van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak dat in die zaak was uitgebracht en uitlatingen van de vertegenwoordiger van de Minister van Verkeer en Waterstaat. De Afdeling stelt vast dat verweerder dit standpunt thans niet langer onderschrijft. Tevens overweegt de Afdeling dat het van latere datum daterende RMV 2002 thans ter zake de nieuwste milieuhygiënische inzichten bevat. Het RMV 2002 kent een aftrek van 2 dB(A). Hieruit kan worden afgeleid dat er nog steeds van uitgegaan kan worden dat een verdere afname van de geluidproductie van motorvoertuigen in de lijn der verwachtingen ligt.

De Afdeling stelt vast dat art. 103 van de Wet geluidhinder en de Regeling in het onderhavige geval van toepassing zijn. Gezien de overgangsregeling van art. 10, tweede lid, jo. art. 9, tweede lid van het RMV 2002 is op het onderhavige verzoek om het vaststellen van hogere grenswaarden de Regeling van toepassing en zou een aftrek van 3 dB(A) moeten worden toegepast wanneer geen lokale of

projectspecifieke omstandigheden aanwezig zijn die het niet toepassen daarvan rechtvaardigen. Van dergelijke omstandigheden is niet gebleken.

Tevens stelt de Afdeling vast dat uit door verweerder in het kader van het bestreden besluit uitgevoerde berekeningen, waarbij is uitgegaan van een aftrek van 2 dB(A), is gebleken dat de uitkomsten gelijkwaardig zijn aan de uitkomsten zoals die zijn berekend met behulp van de Regeling.

Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat in het onderhavige besluit de aftrek van 3 dB(A) achterwege had moeten worden gelaten.

3

Het ('vooralnog') handhaven in 1990 en 2002 van de aftrekmogelijkheid van 5 dB(A) voor wegen waar minder hard dan 70 km/u mag worden gereden (terwijl de aftrekmogelijkheid voor wegen met een hogere snelheid werd verlaagd tot 3 dB(A) in 1990 en tot 2 dB(A) in 2002) heeft — naar we hebben begrepen — de afgelopen jaren bevorderd dat op een aantal wegen buiten de bebouwde kom de snelheidslimiet is verlaagd van 80 km/u naar 60 km/u.

Omdat door deze verlaging van de snelheidslimiet 2 dB(A) en sinds 2002 zelfs 3 dB(A) 'extra' kon worden afgetrokken, kon op een aantal locaties de 'formele' geluidbelasting op de gevels van woningen onder de voorkeursgrenswaarde worden gedrukt. (Dat betekent echter niet dat ook de feitelijke geluidbelasting is verminderd!) Voorzover dit de doelstelling is geweest van de aanwijzing van een weg als 60 km/u-weg, moet worden gesproken van een oneigenlijk gebruik van deze bevoegdheid.

Overigens heeft de omstandigheid dat sinds 1992 ingevolge de Wgh (art. 74, lid 2) in het geheel geen geluidzone meer ligt rond een 30 km/u-weg, onmiskenbaar bijgedragen aan de sterke toename in de laatste jaren van het aantal 30 km-zones in Nederland. Zie daarover ons artikel 'De Wet geluidhinder en het oneigenlijk gebruik van de 30 km-zone', in Milieu en Recht 2004/2, p. 68–75.

4

Van de zijde van de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat hebben wij vernomen dat ernaar gestreefd wordt om binnen afzienbare termijn de regeling te vereenvoudigen. Anders dan een gerucht uit het betrekkelijk recente verleden zullen deze correctiefactoren — zoals het er nu naar uitziet — niet vóór 2006 zijn afgeschaft.

5

Ten slotte willen wij de lezer nog graag attenderen op de uitspraak van de ABRS van 21 augustus 2002, nr. 200001850/1, Nieuwsbrief StAB 2002, nr. 116 (Denekamp). Daarin oordeelde de ABRS dat de aftrek ingevolge art. 103 Wgh betrekking heeft op de geluidproductie van motorvoertuigen en niet op het geluid ten gevolge van toe te passen wegbedekking.

De aftrek in verband met de toepassing van 'geluidarme(re)' wegbedekking vindt, conform de op art. 102 Wgh gebaseerde regeling (de standaardrekenmethodes bij het RMV), plaats bij de berekening van de geluidbelasting vanwege het verkeer. Het meest recente RMV voorziet namelijk in de mogelijkheid het gebruik van bepaalde wegdektypen (zoals steenmastiekasfalt) te verdisconteren in de berekening van de geluidbelasting.

Op de aldus berekende geluidbelasting kan vervolgens nog eens een 'correctie' (aftrek) worden toegepast conform de op art. 103 Wgh gebaseerde regeling (thans is dit art. 6 RMV 2002).

Omdat het gaat om twee verschillende zaken — enerzijds aftrek vanwege toe te passen wegbedekking en anderzijds aftrek vanwege (toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van) de geluidproductie van

motorvoertuigen — mag de toegepaste aftrek vanwege geluidarme(re) wegbedekking volgens de ABRS niet worden beschouwd als een dubbele aftrek ten aanzien van het geluid door wiel-wegcontact.