

> Retouradres Postbus 30940 2500 GX Den Haag

Gemeenschappelijk Orgaan voor de
milieuhygiene regio Arnhem
t.a.v. dhr. J. Smits
Postbus 6
6920 AA Duiven

**Directoraat-Generaal
Ruimte**

Directie
Leefomgevingskwaliteit
Geluid

Rijnstraat 8
Postbus 30940
2500 GX Den Haag
www.vrom.nl

Kenmerk

DGR/LOK 2009.044045

Uw kenmerk

2008.0.092.810/ez

Datum 8 december 2009
Betreft Spoorweggeluid en geluidproductieplafonds

Geachte heer Smits,

Helaas heeft u lang op mijn antwoord moeten wachten, waarvoor mijn oprechte excuses. Deze late beantwoording komt onder meer doordat eerst overleg moest plaatsvinden tussen VROM en V&W, als gevolg waarvan aanpassingen in het voorstel tot wijziging van de Wet geluidhinder hebben plaatsgevonden. Ik beantwoord uw brief dan ook mede namens mijn collega van Verkeer en Waterstaat. Overigens heeft de ministerraad op 30 oktober jl. met dit wetsvoorstel ingestemd, waarna het één dezer dagen aan de Tweede Kamer is aangeboden.

In uw brief beschrijft u aan de hand van concrete voorbeelden problemen waarvoor u verzoekt in het wetsvoorstel voor de introductie van geluidproductieplafonds oplossingen op te nemen. Achtereenvolgens vraagt u in uw brief aandacht voor:

- recht doen aan de feitelijke akoestische situatie inclusief de rechten van "hogere waarde woningen"
- nieuwe saneringswoningen die ontstaan door de introductie van het nieuwe stelsel moeten alsnog aangemeld kunnen worden
- door geluidemissie 2006 + 1,5 dB als uitgangspunt voor de vaststelling van geluidproductieplafonds te nemen wordt geen rekening gehouden met lijnen waarop de geluidsbelasting de komende jaren zal dalen (bijvoorbeeld door openstelling Betuwelijn)
- door het hanteren van geluidproductieplafonds als grens kunnen bestaande beperkingen ten aanzien van spoorgebruik wijzigen (bijvoorbeeld op lijn Arnhem – Deventer)

In mijn onderstaande beschrijving ga ik uit van het wetsvoorstel zoals dat bij de Tweede Kamer is ingediend. Ik wijs u er uitdrukkelijk op dat parlementaire behandeling nog moet plaatsvinden en dat derhalve de wet ook nog niet definitief is.

Op hoofdlijnen ziet het wetsvoorstel dat geluidproductieplafonds introduceert er nu als volgt uit. Door middel van geluidproductieplafonds ontstaat er eenvoudiger regelgeving waarbij een balans tussen enerzijds het beschermen van de burger

tegen geluidhinder en anderzijds het faciliteren van de gewenste mobiliteit wordt geborgd en ook transparanter gemaakt. De geluidproductieplafonds dienen continu te worden nageleefd door de infrastructuurbeheerder. Bij het verdelen van capaciteit zal ProRail dus ook de geluidproductieplafonds in acht moeten nemen. Bij een dreigende overschrijding van het geluidproductieplafond moeten geluidbeperkende maatregelen in overweging genomen worden. Hoofdlijn daarbij is dat plafonds niet overschreden mogen worden. Vanuit het innovatieprogramma geluid zijn diverse bronmaatregelen zoals raildempers ontwikkeld, die eventueel in combinatie met schermen en inzet van stiller materieel groei van het verkeer mogelijk maken. Om dit laatste te stimuleren is door ProRail een prestatieregeling ontwikkeld, waarbij vervoerders die hun lawaaiig treinmaterieel ombouwen een vergoeding ontvangen. Voor gevallen waar naleving niet doelmatig is, zijn er in het wetsvoorstel procedures opgenomen die het verhogen van een plafond mogelijk maken. Daarnaast kunnen op initiatief van een gemeente geluidproductieplafonds verlaagd worden.

**Directoraat-Generaal
Ruimte**
Directie
Leefomgevingskwaliteit
Geluid

Datum
8 december 2009

Kenmerk
DGR/LOK 2009.044045

De hoogte van de geluidproductieplafonds wordt bij invoering van de wet van rechtswege bepaald. Hierbij geldt in principe dat huidig gebruik + 1,5 dB bepalend is voor de hoogte van het plafond. Die werkruimte van 1,5 dB is nodig om bij fluctuaties en verdere groei te voorkomen dat kort na inwerkingtreding zich meteen onvermijdbare overtredingen voordoen, omdat de tijd voor het treffen van maatregelen te beperkt is. Uitgaande van de meest recente planning zal bij invoering van het nieuwe stelsel per 1 januari 2011 mogelijk het jaar 2008 of een driejaargemiddelde worden gehanteerd en niet 2006 zoals u in uw brief stelt. In afwijking op die hoofdlijn zullen voor recent genomen Tracébesluiten de waarden uit het Tracébesluit leidend zijn voor het in te stellen plafond. Onder die afwijking kan ook het project Sporen in Arnhem vallen.

Onderdeel van het nieuwe stelsel is ook de introductie van een grote saneringsoperatie voor het gehele spoorweginet. Deze sanering zal worden vormgegeven in de invoeringswet die, zij het wat later in de tijd, naast het wetsvoorstel voor de geluidproductieplafonds in procedure gebracht zal worden. De sanering zal bestaan uit:

1. het afronden van de reeds lopende sanering ingevolge de Wet geluidhinder waarvoor tot 1 januari 2007 woningen konden worden aangemeld;
2. het aanpakken van woningen, ongeacht de voorgeschiedenis, die na de introductie van de geluidproductieplafonds een geluidsbelasting zouden kunnen ondervinden van meer dan 70 dB. Daarbij wordt uitgegaan van de bij inwerkingtreding vast te stellen hoogte van de geluidproductieplafonds;
3. het treffen van maatregelen in situaties waar door de groei van het verkeer zich een onevenredig hoge groei van de geluidsbelasting heeft voorgedaan.

Meer concreet gericht op de door u genoemde zorgpunten betekent het nieuwe stelsel het volgende.

Om de nieuwe wet snel in te kunnen voeren is het niet mogelijk per situatie procedures te voeren om tot een maatwerk geluidproductieplafond te komen, maar worden de hoogtes van de plafonds van rechtswege vastgesteld volgens de aangegeven regels. Daarbij wordt aangesloten bij de feitelijke aanwezigheid

akoestische situatie. Bij de huidige wet is er pas sprake van een spoorbaanwijziging indien de toename 3 dB of meer is bij geluidsbelastingen tot 63 dB. Daarboven geldt die drempel niet, maar daar gaat het veelal om woningen die gesaneerd moeten worden. Zoals aangegeven is de saneringsoperatie zelfs uitgebreid. Van een verslechtering is derhalve in het algemeen geen sprake, sterker nog het wordt beter, want niet langer schuift de heersende waarde jaar na jaar met de groei naar hogere geluidsbelastingen, maar wordt in het plafond bevroren op het huidige gebruik verhoogd met een werkruimte van 1,5 dB. Alleen voor de situaties waarin in het verleden een hogere waarde vastgesteld is, kan er zich een wezenlijk verschil voordoen. De situaties waar de eerder verleende hogere waarde hoger is dan het plafond worden met de invoering van het nieuwe stelsel beter beschermd. Echter voor situaties met lagere, veelal lang geleden, vastgestelde waarden biedt het nieuwe stelsel in zekere zin minder bescherming. Dit heeft te maken met de werking van de huidige wet waarin de vastgestelde waarden niet permanent worden nageleefd, maar van belang zijn bij latere spoorbaanwijzigingsprocedures. Zolang er dus geen sprake is van een dergelijke wijziging biedt de vastgestelde waarde geen directe bescherming. Het nieuwe stelsel biedt daarentegen wel permanente bescherming.

Door uit te gaan van de invoering van plafonds op basis van de heersende geluidsbelasting verhoogd met een werkruimte ontstaan er in letterlijke zin zeker geen nieuwe saneringsgevallen. Saneringsgevallen in de huidige wet zijn immers gekoppeld aan het peiljaar 1987 en de situatie in dat jaar wijzigt daardoor niet. Aanmelding hoeft daarvoor derhalve niet open gesteld te worden. Wel zouden bij al hoogbelaste woningen enigszins hogere geluidsbelastingen kunnen optreden indien de werkruimte benut wordt. Daar wordt echter al rekening mee gehouden bij het onder het hiervoor onder 2. genoemde deel van de nieuwe saneringsregeling. Er is derhalve in het geheel geen aanleiding nog meer woningen aan de saneringsaanpak toe te voegen.

Zoals al aangegeven is het niet mogelijk bij de invoering van een geheel nieuw wettelijk stelsel op de lokale situaties afgestemd maatwerk te leveren. Daarom wordt er voor lijnen waar een afname verwacht mag worden, bijvoorbeeld ten gevolge van de openstelling van de Betuweroute, niet van maatwerkprognoses uitgegaan, maar ook van de algemene regel heersend + 1,5 dB. Daarnaast zouden plafonds die lager zijn dan het huidige gebruik direct na invoering problemen opleveren als de afname van het (goederen)vervoer pas in latere jaren gerealiseerd zou worden. Dan zouden immers direct plafonds overschreden worden hetgeen in strijd is met de wet. Daarom moeten voor deze situaties via maatwerkprocedures de plafonds op het juiste niveau gebracht worden, oftewel verlaagd. Daarvoor biedt het wetsvoorstel mogelijkheden. Zowel ambtshalve door de ministers van VROM en V&W als op verzoek van de gemeente kunnen plafonds verlaagd worden. Naar aanleiding van uw brief is er echter binnen de wetgevingsgroep, waar zowel VROM als V&W vertegenwoordigers deel van uitmaken, discussie ontstaan of dit wel echt voldoende is voor situaties als waar u op doelt. De discussie heeft uiteindelijk geleid tot een aanpassing van het wetsvoorstel. Dit is echter helaas ook aanleiding voor de late beantwoording van uw brief. Punt van discussie was dat gemeenten de eerste periode na invoering (tot 2018) geen verzoek tot verlaging mogen indienen om niet direct na invoering van de wet een zeer groot aantal procedures te krijgen. Daarop is nu een uitzondering geformuleerd voor situaties als waar u op doelt. Indien blijkt dat er daadwerkelijk een verschuiving plaats heeft gevonden naar de Betuweroute kan

**Directoraat-Generaal
Ruimte**
Directie
Leefomgevingskwaliteit
Geluid

Datum
8 december 2009

Kenmerk
DGR/LOK 2009.044045

reeds eerder een verzoek tot verlaging worden ingediend door de gemeente. Het jaarlijks door ProRail uit te brengen jaarverslag over de naleving van de geluidproductieplafonds biedt daar de basis voor. Daarnaast kan in evidente gevallen zowel door mij als mijn collega van Verkeer en Waterstaat besloten worden tot een ambtshalve verlaging.

Zeker met de nog aangebrachte wijziging in het wetsvoorstel ben ik er van overtuigd dat binnen de systematiek ook goed omgegaan kan worden met lijnen waar het afnemende gebruik of de inzet van stillere treinen tot lagere geluidsbelastingen leidt.

**Directoraat-Generaal
Ruimte**
Directie
Leefomgevingskwaliteit
Geluid

Datum
8 december 2009

Kenmerk
DGR/LOK 2009.044045

Uw laatste punt betreft het feit dat bestaande beperkingen aan het (goederen)vervoer wijzigen door de invoering van de geluidproductieplafonds. Uw mening in deze deel ik niet. De wijziging waarop u doelt komt niet voort uit de invoering van de geluidproductieplafonds, maar door de invoering van de L_{den} als dosismaat. Deze dosismaat is echter al per 1 januari 2007 ingevoerd in aansluiting bij de EU-richtlijn omgevingslawaai. De invoering van plafonds met de daarin opgenomen permanente nalevingsplicht bieden naar mijn mening juist een betere borging voor gemaakte en te maken afspraken. Daarbij moet bedacht worden dat het in het kader van de geluidwetgeving niet primair gaat om het gebruik, maar om de ondervonden geluidsbelastingen.

Ik hoop u met mijn beantwoording meer duidelijkheid verschaft te hebben over de voorgenomen wijziging van de geluidwetgeving voor de rijksinfrastructuur en daarmee de vrees te hebben weggenomen dat de introductie van de geluidproductieplafonds tot een verslechtering van de bescherming tegen geluid zou leiden. Dat laatste zou ook haaks op het doel van de voorgenomen wetswijziging en de introductie van geluidproductieplafonds staan. Daarmee wordt immers beoogd de omissies van de huidige wet aan te pakken en de bescherming te verbeteren.

Hoogachtend,
de minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

dr. Jacqueline Cramer