

Technische bijlage bij bestuurlijke reactie inzake wijziging Wet milieubeheer, modernisering instrumentarium geluidhinder, geluidproductieplafonds (kamerstuk 32 252).

Wijzigingspunten:

Per onderdeel is zeer beknopt de strekking van het wetsvoorstel, de knelpunten alsmede de voorgestelde oplossing(en) weergegeven.

(In)directe koppeling normering Swung-1 – Swung-2

Strekking wetsvoorstel:

In de brief van de minister van VROM d.d. 14 december 2009, DGR/LOK209058144, aan de eerste kamer alsmede in de aanbiedingsbrief van de minister van VROM (TK vergaderjaar 2009–2010, 32 252, nr. 5) wordt onder punt 5 een koppeling gelegd tussen de normen van Swung-1 en Swung-2. Dit resulteert in het vervolg van de brief in een schets van het nieuwe normenhuis langs rijksinfrastructuur voor Swung-2 waarover volgens de minister een bestuurlijk akkoord is met IPO en VNG.

Knelpunten:

De knelpunten hebben betrekking op:

- Wij distantiëren ons van het tekstueel gehanteerde begrip “bestuurlijke akkoord” over de inhoud van Swung-2.
- Normering Swung-2
- Effect van koppeling normering Swung-1 aan Swung-2

Hieronder volgen ze:

- De G4 distantiëert zich van de term “bestuurlijke akkoord” in brede context. Er is immers mede door deze gemeenten constructief gewerkt aan een contourschemet voor Swung-2. Echter het Rijk en de gemeenten/VNG en IPO zijn het (nog) niet eens over de normering. De door de minister aangehaalde bestuurlijke instemming heeft naar onze mening dan ook alleen betrekking op de contouren van het systeem en niet op de details/normen.
- De normering Swung-2 voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs rijksinfrastructuur, zoals wordt voorgesteld in het wetsvoorstel Swung-1 en de genoemde brieven van de minister van VROM, zijn hieronder weergegeven. Evenzo is de wens van de G4 (genoemd wens VNG) en de huidige normen uit de Wet geluidhinder opgenomen. Voor de vigerende normen is de afrek art 110g (te weten 2 dB) verwerkt in de tabel om een juist vergelijk te hebben met het voorstel van het rijk en de wens van de VNG.

	<i>Rijkswegen + provinciale wegen</i>			<i>Spoorwegen</i>		
	Wet geluidhinder (Wgh)	Swung		Wet geluidhinder (Wgh)	Swung	
	huidig	rijk	VNG	huidig	rijk	VNG
ondergrens	50	50	50	55	55	55
bovengrens	55	55	55	68	60	65
beleidskop	65	60	60	nvt	65	70
<i>beleidskop voor</i>	<i>Vervangende nieuwbouw</i>	<i>Te specificeren wegvakken rond grote steden</i>	<i>Te specificeren wegvakken rond grote steden</i>	<i>Geen</i>	<i>Stationslocaties</i>	<i>Generiek</i>
<i>dove gevel</i>	<i>ja</i>	<i>nee</i>	<i>mogelijk</i>	<i>ja</i>	<i>nee</i>	<i>mogelijk</i>

Uit bovenstaande tabel blijkt het volgende:

- Met het Swung-2 voorstel van het Rijk worden alle uitzonderingsregels zoals o.a. de vervangende nieuwbouw en de dove gevel afgeschaft;
- Het rijksvoorstel houdt in dat de normen voor woningbouw nabij spoorwegen generiek met 8 dB worden aangescherpt en locatiespecifiek (onduidelijk conform welk criterium) met 3 dB. Terwijl bij de vaststelling van de geluidproductieplafonds generiek wordt uitgegaan van huidig +1,5 dB;
- Het rijksvoorstel langs rijkswegen is voor nieuwe uitleggebieden nagenoeg gelijk aan de huidige normen, uitgezonderd de mogelijkheid van toepassing van een dove gevel, maar voor de

stedelijke vernieuwing, de zgn. vervangende nieuwbouw, is sprake van een normaanscherping tot 10 dB.

c. De gevolgen van de voorgestelde rijksnormering.

Spoorwegen:

Analyse Nederland:

Op verzoek van Amsterdam heeft DHV een quick-scan uitgevoerd naar de effecten van de verlaging van de normen langs spoorwegen met een aantal scenario's. In dit onderzoek zijn de gevolgen in beeld gebracht voor de plannen die bekend zijn op De Nieuwe Kaart van Nederland ten opzichte van de Wet geluidhinder met een norm van 68 dB bij een aantal scenario's. Het resultaat is een bepaald percentage van de voorziene plannen in geheel Nederland die niet kunnen worden uitgevoerd.

Scenario normering in dB	oppervlakte	Percentage van de plannen	Cumulatief percentage
70	6037933	0.6%	0.6%
68	8585238	0.8%	1.4%
65	15245592	1.4%	2.8%
60	35523446	3.4%	6.2%
55	72095434	6.8%	13.0%

Wat zegt deze tabel? In de oude Wet geluidhinder systematiek kon 13% van alle plannen niet binnen de voorkeursgrenswaarde van 55 dB worden gerealiseerd. Dat verandert in Swung-2 niet. Met toepassing van een maximum norm van 68 dB, zoals de oude Wet geluidhinder, kan 1,4% van alle plannen niet worden gerealiseerd. Bij toepassing van de "bovengrens" van 60 dB conform voorstel van het Rijk is dit 6,2 %. Bij een scenario van een generieke "bovengrens" van 65 dB is dit 2,8%. Hierbij is gekeken naar in totaal ca 1×10^9 m² te bebouwen areaal, in heel Nederland, binnen en buiten de steden. Geconcludeerd kan worden dat het voorstel van het Rijk 4,8% van de woningbouwplannen onmogelijk maakt ten opzichte van de huidige normen uit de Wet geluidhinder. Dit betreft derhalve enige tienduizenden woningen.

Analyse Utrecht:

In Utrecht is er een quick-scan uitgevoerd over de gevolgen van de rijksnormering voor de woningbouwplannen die in Utrecht op de rol staan. Het doel was om een indruk te krijgen in de programmatische effecten op locatieniveau. Op basis van akoestische expert opinion is op basis van de aard van het programma (grondgebonden, gestapeld, inbreiding, uitleg etc..) en de aard van de locatie (zijn er schermen, wat is er mogelijk, wat is er al gebeurd etc..) een inschatting gemaakt naar het aantal niet realiseerbare woningen.

Spoorwegen	<u>Programma</u>	<u>Niet realiseerbaar</u>
Kruisvaartkade (EKP)	500	500
POS	2.000	1.000
Leidsche Rijn Kern	1.255	500
Leidsche Rijn Centrum-noord	556	250
Leidsche Rijn Centrum-oost	500	500
Vleuterweide	600	200
Spoorzone Terwijde	1.250	400
Spoorzone 't Zand	1.000	200
Cartesiusdriehoek/2e Daalsedijk	2.500	2.500
Hindersteinlaan	100	50
Krachtwijken (verdichting Spoorzone Overvecht)	1.100	500
Rotsoord	350	50
Rioolwaterzuivering	500	0
Vader Rijndreef/Bruisdreef	100	40
Volkstuinen Tuindorp	p.m.	substantieel

Gezien de gekozen systematiek, een beperking tot de mogelijke bedreigde locaties, is het logisch dat een percentuele benadering een hoge score op zou leveren (ruim 50%). Wel is uit de tabel eenduidig af te leiden dat er heel veel locaties gedeeltelijk niet te ontwikkelen zijn maar ook dat de belangrijkste binnenstedelijke verdichtinglocatie, Cartesiusdriehoek, in zijn geheel niet meer

mogelijk is. Ook het Stationsgebied Utrecht zal minder mogelijkheden bieden voor woningbouw. Verder is opvallend dat een groot deel van de VINEX locatie Leidsche Rijn niet kan worden afgerond zoals altijd beoogd omdat de “nieuwe normen” gekoppeld aan een nieuw bestemmingsplan roet in het eten dreigt te gooien.

Generiek

De G4 wil er, als de gemeenten liggend aan één de belangrijkste spoorwegknooppunten van Nederland, dan ook op wijzen dat generieke normaanscherping zeer verregaande gevolgen zal hebben voor de ruimtelijke en volkshuisvestelijke opgaven. Deze mogelijke aanscherping bovenop de afschaffing van de dove gevel is dan ook niet aanvaardbaar. Het kan immers niet de bedoeling zijn om voor dit soort gevallen allemaal Stad en Milieu procedures te moeten volgen. Waarbij de burgeres in tegenstelling tot de bescherming in het wetsvoorstel niet beschermd zijn tegen verhoging van de GPP's op grond van Swung-1!

De G4 onderschrijft het door de VNG uitgedragen standpunt dat er in ieder geval geen sprake mag zijn van een normaanscherping t.o.v. de huidige vigerende regelgeving met een bovengrens van 68 dB (of 63 + 5 dB generieke beleids marge). Boven deze 68 dB is nu nog woningbouw mogelijk met een dove gevel. Het laten vervallen van deze uitzonderingsregel zal sowieso al leiden tot een beperking van de ontwikkelingsmogelijkheden nabij de landelijke spoorweginfrastructuur. In het huidige economische klimaat is bovendien veelal geen ander programma dan wonen beschikbaar (geluidsongevoelige bestemmingen) of het andere programma is niet geschikt om afscherming te realiseren.

In het rijksvoorstel (generiek maximaal 60 dB) is er eigenlijk sprake van dat de huidige zone (ooit afgestemd op de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) – 55 dB) rekening houdend met de introductiemarge van de GPP's (+1,5 dB) akelig overeen begint te komen met de zone waar de maximale ontheffingswaarde zal worden overschreden. Er is dan sprake van zeer forse verkapte vrijwaringzones in stedelijk gebied. Dergelijke grote gebieden zijn funest voor de ruimtelijke en volkshuisvestelijke opgave voor de gemeenten i.r.t. de stedelijke ontwikkeling en beheer en de volkshuisvestelijke belangen.

Begrip “bijzondere stationslocaties”:

Er is nog geen duidelijke definitiebepaling voor het begrip. Met de realisatie van Randstadrail zal het grondgebied van de G4 sowieso onder de “bijzondere stationslocaties” regeling moeten vallen. Dit zou dan wel gecombineerd moeten worden met een generieke norm van 63 dB. Wij zijn nadrukkelijke voorstander van een generieke beleids marge zoals dit ook de wens van de VNG is. Duidelijk mag zijn dat, als de eisen voor het criterium beleids marge nabij “bijzondere stationslocaties” te rigide worden, er feitelijk sprake is van een generieke aanscherping met 8 dB t.o.v. de huidige situatie in het voorstel van het Rijk.

Rijkswegen:

Analyse Nederland:

Op verzoek van Amsterdam heeft DHV een quick-scan uitgevoerd naar de bouwlocaties in Nederland die bekend zijn op de nieuwe kaart van Nederland die een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde laten zien. Deze analyse laat zien dat 4% van de totale oppervlakte van bouwplangebieden uit De Nieuwe Kaart van Nederland boven de 55 dB ligt. Deze 4% komt overeen met circa 50.000 woningen.

Analyse Utrecht:

In Utrecht is er een quick-scan uitgevoerd over de gevolgen van de rijksnormering voor de woningbouwplannen die in Utrecht op de rol staan. Het doel was om een indruk te krijgen in de programmatische effecten op locatieniveau. Op basis van akoestische expert opinion is op basis van de aard van het programma (grondgebonden, gestapeld, inbreiding, uitleg etc..) en de aard van de locatie (zijn er schermen, wat is er mogelijk, wat is er al gebeurd etc..) een inschatting gemaakt naar het aantal niet realiseerbare woningen.

Rijkswegen:	<u>Programma</u>	<u>Niet realiseerbaar</u>
Haarrijn	600	100
Leidsche Rijn Centrum-noord	556	300
Leidsche Rijn Centrum	2.550	300
Hogeweide	1.300	40
Leeuwesteyn-noord	1.200	150
Rijnvliet	1.000	500 – 1.000
Leeuwesteyn-zuid	1.000	250
Veemarktterrein	500	100
Uithof	2.000	500
A12-zone ¹	10.000– 20.000	4.000 – 8.000
Plan de Gagel ²	p.m.	0 – 50%
Rijnenburg	7.000	500
Krachtwijken Overvecht ³ , Hoograven, Kanaleneiland	6.000	2.000 – 3.000
Rijnsweerd	p.m.	substantieel
Campus Kromhout ⁴	p.m.	minimaal

Gezien de gekozen systematiek, een beperking tot de mogelijke bedreigde locaties, is het logisch dat een percentuele benadering een hoge score op zou leveren (ruim 20%). De locaties met beperkingen zijn vooral de locaties, zoals in de VINEX locatie Leidsche Rijn, waar de maatregelen (schermen en stilasfalt gekoppeld aan integratie van de A2) reeds in uitvoering zijn en waar additionele maatregelen logischerwijs niet meer mogelijk zijn. Belangrijk hierbij zijn de factoren de geluidsproductieplafonds huidig + 1,5 dB zullen hoger zijn dan de gehanteerde prognoses tot nu toe en anderzijds het vervallen van de dove gevel waar in Leidsche Rijn ook veelvuldig gebruik van wordt/is gemaakt. Verder zijn er problemen te verwachten bij de stedelijke vernieuwing in de krachtwijken Overvecht, Hoograven en Kanaleneiland alwaar thans al redelijk hoge geluidsniveaus voorkomen (tot ver boven de 60 dB) in combinatie met geluidsschermen langs de A12. Deze A12 is verder een duidelijke versturende factor in de plannen van de gemeenten Utrecht, Nieuwegein en Houten om gezamenlijk de A12 zone te gaan ontwikkelen met o.a. grootschalige woningbouw.

Generiek:

De G4 wil er, als gemeenten omringd door rijkswegen van internationaal belang, op wijzen dat aanpassing van het normenstelsel zorgvuldig moet gebeuren omdat het anders zeer verregaande gevolgen zal hebben voor de ruimtelijke en volkshuisvestelijke opgaven voor deze steden. Het normenstelsel zal compensatie moeten bieden voor de afschaffing van de uitzonderingsgevallen en de door het rijk gewenste afschaffing van de dove gevel. Verdergaande ruimtelijke beperkingen ten opzichte van de huidige wetgeving zijn niet acceptabel. Het kan immers niet de bedoeling zijn om voor dit soort gevallen allemaal Stad en Milieu procedures te moeten volgen. Waarbij de burgeres in tegenstelling tot de bescherming in het wetsvoorstel niet beschermd zijn tegen verhoging van de GPP's op grond van Swung-1!

De G4 onderschrijft het door de VNG uitgedragen standpunt dat er in ieder geval geen sprake mag zijn van een normaanscherping t.o.v. de huidige vigerende regelgeving met een bovengrens van 55 dB. Boven deze 55 dB is nu nog woningbouw mogelijk met een dove gevel en vervangende nieuwbouw tot 65 dB.

Het laten vervallen van deze uitzonderingsregels zal in de G4 zonder compensatie leiden tot een beperking van de ontwikkelingsmogelijkheden nabij de landelijke infrastructuur. In het huidige economische klimaat is bovendien veelal geen ander programma dan wonen beschikbaar (geluidsongevoelige bestemmingen) of het andere programma is niet geschikt om afscherming te realiseren. Hierdoor staat de stedelijke en ruimtelijke ontwikkeling en daarmee de volkshuisvestelijke belangen onder druk. Hiervoor is een compromis voorgesteld in de vorm van een extra beleidsmarge, van ten hoogste 5 dB, op nader aan te wijzen rijkswegen rond de grote steden met grote ruimtelijke opgaven. De G4 heeft deze beleidsmarge echter niet alleen nodig om de nieuwe volkshuisvestelijke opgaven te vervullen maar juist ook om de stedelijke vernieuwing in o.a.

¹ Spreiding in niet realiseerbaar is mede afhankelijk van definitieve programma.

² Afhankelijk of de NRU in het kader van de studie Ring Utrecht een rijksweg / landelijke hoofdweg wordt of niet en geluidsproductieplafonds krijgt.

³ Idem 2 m.b.t. Overvecht.

⁴ Uitgaande dat de Waterlinieweg geen geluidsproductieplafonds krijgt (gemeentelijke autoweg).

de krachtwijken (in Utrecht bijvoorbeeld Overvecht, Kanaleneiland en Hoograven) de komende decennia vorm te kunnen geven. Dit als gedeeltelijke compensatie voor het begrip “vervangende nieuwbouw” zoals de huidige wet kent.

Resumerend:

De elementaire discussie tussen het Rijk en de gemeenten gaat voornamelijk over:

- Toepassingsbereik beleidskop (weg- en railverkeer);
- Hoogte normen spoorwegen;

Deze discussie zal idealiter afgerond moeten zijn voordat de behandeling in de kamer kan plaatsvinden danwel verzoeken wij de kamer om onze ruimtelijke en volkshuisvestelijke belangen te waarborgen.

Vergeten aspecten:

In aanvulling op de gesignaleerde knelpunten voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwbouw) zijn er nog een tweetal elementen die in het kader van deze materie aandacht behoeven en die dat in de context van de brief van de minister en het wetsvoorstel Swung-1 nog niet hebben gekregen, te weten:

- I. bestemmingsplan herzieningen: de nog niet gerealiseerde maar wel geplande bestemmingen uit het vigerende bestemmingsplan moeten bij het maken van een nieuw bestemmingsplan waartoe nu op grond van de Wro een 10 jaarlijkse verplichting is worden heroverwogen (getoetst worden aan de normen uit de geluidwetgeving). Met het verlagen van de normen ontstaan er zo ongewenste en onuitlegbare verschillen die ruimtelijk en volkshuisvestelijk in ieder geval niet gewenst zijn. Immers de gemeenten zullen bestemmingen op grond van de geluidwetgeving moeten onttrekken omdat de verlaagde maximale normen worden overschreden. Hierbij kan als voorbeeld genoemd worden dat een deel van de straat met woningen in twee lagen langs een spoorlijn reeds een derde bouwlaag heeft gerealiseerd op grond van het vigerende bestemmingsplan. Het andere deel van de straat heeft dit niet gedaan en op grond van de geluidwetgeving moet je deze mensen de mogelijkheid ontnemen om de woning gelijkwaardig met de burens te vergroten. Bijkomend maar daarmee zeker niet minder belangrijk zijn de financiële gevolgen van een dergelijke onttrekking van de bestemming.

Dit pleit er voor om de normen onveranderd te laten omdat de problematiek zich niet alleen beperkt tot de nieuwbouw. Eventueel zou de problematiek van de latente ontwikkelruimte uit vigerende bestemmingsplannen nog ondervangen kunnen worden door het “herbestemmen” niet meer verplicht toetsbaar te stellen.

- II. sloop – nieuwbouw met bestemmingsplan vaststelling: het verlagen van de norm voor nieuwbouw levert naast beperkingen voor nieuwbouw ook met name ernstige beperkingen op voor de mogelijkheden voor stedelijke vernieuwing (vroeger “vervangende nieuwbouw” genaamd). Dit geldt zowel voor het wegverkeer waar de norm voor stedelijke vernieuwing in het rijksvoorstel daalt van 65 dB naar 55 dB en voor spoorwegen waar de norm wordt verlaagd van 68 dB naar 60 dB. Dit zal een belemmering op de veelal kleinschalige stedelijke vernieuwing zijn. Ook dit pleit er voor om de normen onveranderd te laten
- d. Het effect van de koppeling van de normering van Swung-1 aan Swung-2 op de manier die door het Rijk wordt voorgesteld is voor de G4 onaanvaardbaar. Dit gaat zoals hiervoor reeds is geschetst ten koste van de ruimtelijke en volkshuisvestelijke ontwikkel- en beheerstaak van de gemeente. Indien het kabinet de koppeling onverkort in deze vorm wil handhaven dan kunnen wij niet anders dan u verzoeken om het wetsvoorstel Swung-1, wat op zich systematisch goede elementen bevat, niet goed te keuren.

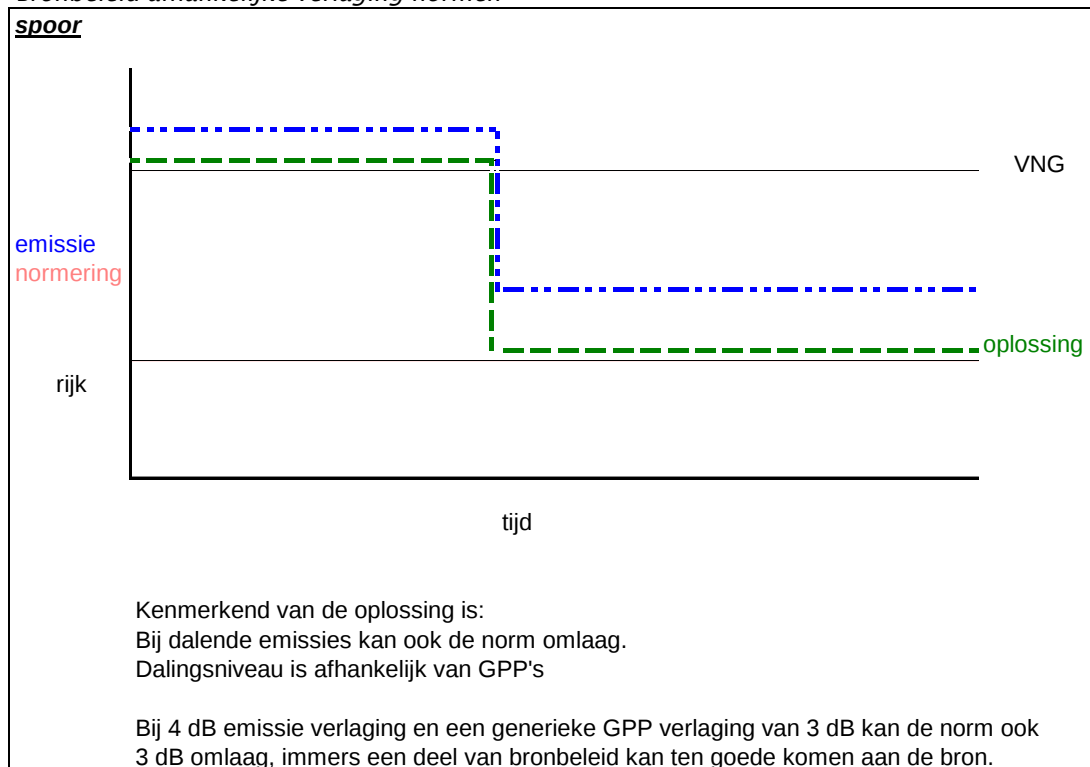
Voorgestelde oplossing:

Wij adviseren dat de genoemde (in)directe koppeling tussen het normstelsel van Swung-1 en Swung-2 voor rijksinfrastructuur wordt losgelaten i.v.m. de gevolgen die dit heeft voor de ruimtelijke en volkshuisvestelijke belangen voor gemeenten. Dit geldt zowel voor de stedelijke vernieuwing, de uitbreiding/inbreiding alsmede het verlies aan ontwikkelruimte die nog in de huidige vigerende bestemmingsplannen aanwezig is. Deze ont koppeling kan op meerdere manieren worden gerealiseerd, bijvoorbeeld: voegen wetsvoorstel Swung-1 en Swung-2 of toezeggingen door het kabinet aan de kamer dat er geen normaanscherping voor woningbouw langs rijksinfrastructuur zal plaatsvinden. Wij

wensen een toezegging dat we ook in de toekomst onze ruimtelijke en volkshuisvestelijke rol, die we hebben afgesproken met het Rijk, op een volwaardige wijze kunnen invullen.

Wij stellen voor om ten aanzien van het onderdeel spoorwegen de toekomstige normering in Swung-2 afhankelijk te laten zijn van het succes van het bronbeleid (een belangrijke peiler van Swung-1). Immers als de emissie van het railverkeer daalt kan ook de norm gelijkmatig omlaag zonder dat dit ten koste gaat van ruimtelijke of volkshuisvestelijke belangen. Dit voorstel, naar analogie met de aanscherping in het Besluit Geluidhinder Spoorwegen uit 2000 waarbij de normen verlaagd zijn van 73 naar 70 dB als gevolg van succesvol bronbeleid, is in onderstaande figuur schematisch weergegeven. Het vertrekpunt zou dan het huidige norm van 68 dB zijn die fasegewijs, afhankelijk van het succes, het tempo en de politieke keuzes omtrent de inzet van de emissie daling ingezet kunnen worden ten behoeve van het verkeer of voor verlaging van de normen voor nieuwbouw.

Bronbeleid afhankelijke verlaging normen



Structuur van het wetsvoorstel

Strekking wetsvoorstel:

Het thans voorliggende wetsvoorstel is meer een kaderwet dan een inhoudelijke wet. Immers de belangrijke zaken, die de concrete werking bepalen voor zowel burgers als gemeenten, worden geregeld in AMvB's, Ministeriele regelingen, de invoeringswet etc....

Knelpunten:

De knelpunten hebben betrekking op:

- de invoeringswet
- AMvB's en ministeriele regelingen zoals genoemd in het wetsvoorstel.

Hieronder volgen ze:

- In dit kader sluiten wij ons aan bij de gemaakte opmerking door de Raad van State dat het uitermate onwenselijk is om wetgeving te maken waarbij de essentie van het wetsvoorstel grotendeels wordt geregeld in AMvB's en ministeriele regelingen of zelfs in de invoeringswet. Dit is voor gemeenten van groot belang omdat de majeure gevolgen juist kunnen worden veroorzaakt door deze regelingen. Er kan door deze werkwijze geen sprake zijn van beïnvloeding via de kamer om onze belangen te waarborgen. Willekeurig kunnen een aantal geheel verschillende voorbeelden worden genoemd:
 - Doelmatigheidscriterium: is budgetgestuurd, de werking is afhankelijk van de inzet van maatregelen ter voorkoming van geluidsniveau verhogingen / naleving plafonds.

Bij beperkte maatregelen zou dit direct consequenties hebben voor de hoogte geluidsproductieplafonds en dus ook voor de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden;

- Invoeringswet: bijvoorbeeld hoe wordt omgegaan met niet landelijke hoofdspoorwegen? Wordt dit wegverkeer of komt hier een aparte regeling voor. Indien dit zonder meer en zonder aanpassingen van de Wet geluidhinder meegenomen moet worden met het wegverkeer ontstaat een zeer ernstige ontwrichting van het stedelijk en verkeerskundig beheer en ontwikkeling in de steden. Immers het huidige normeringstelsel is hier niet op voorzien;
- AMvB geluidsgevoelige bestemmingen. Ook deze heeft een directe relatie voor de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor gemeenten (ook als Swung-2 nog niet van kracht is);
- Aanpassing emissies in reken- en meetvoorschrift (heeft direct doorwerking in ruimtelijke mogelijkheden);
- Tegenvallend effect ZOAB (reparatie na introductie GPP's, heeft directe doorwerking in ruimtelijke mogelijkheden);
- Etc.....

Voorgestelde oplossing:

Wij adviseren u alvorens over te gaan tot behandeling van het wetsvoorstel Swung-1 u kennis heeft genomen van de inhoud van de onderliggende regelgeving. Deze onderliggende regelgeving bepaald immers de inhoudelijke strekking van het wetsvoorstel Swung-1 en de gevolgen voor de burgers en de gemeenten. Op grond van de thans voorliggende informatie is op een groot aantal vlakken het niet mogelijk om tot een juiste beoordeling van het wetsvoorstel te (kunnen) komen. De G4 hecht er grote waarde aan om bij de opstelling van de onderliggende regelgeving te worden betrokken.

Plafondvaststelling

Strekking wetsvoorstel:

In het wetsvoorstel is de generieke regel opgenomen dat de plafonds worden vastgesteld op de huidige geluidsbelasting + 1,5 dB.

Knelpunten:

De knelpunten hebben betrekking op:

- a. O.a. de toeleidende routes naar de Betuwelijn, Hanzelijn en HSL.

Hieronder volgen ze:

- a. Op de toeleidende routes naar de Betuwelijn is er altijd vanuit gegaan dat het goederenverkeer verminderd of verdwijnt Hier zijn bestuurlijke toezeggingen overgedaan. Op bijvoorbeeld de lijn Woerden – Utrecht zou het goederenverkeer in zijn geheel verdwijnen. Op deze toezegging is o.a. de VINEX locatie Leidsche Rijn ontwikkelt en zijn de benodigde geluidsmaatregelen getroffen. In het wetsvoorstel, maar ook in de brief van de Minister d.d. 8 december 2009 met kenmerk DGR/LOK2009.044045 aan de regio Arnhem, is aangegeven dat op deze lijnen toch zal worden uitgegaan van de huidige situatie (inclusief het nog aanwezige goederenvervoer) + 1,5 dB. Wij constateren dat het huidige wetsvoorstel een te star systeem is dat geen rekening houdt met de ruimtelijke ontwikkelingsbelangen van gemeenten.
- b. Op grond van het voorgaande zijn er, in het voorbeeld van Utrecht, een tweetal knelpunten, te weten:
 - De geluidsmaatregelen in Leidsche Rijn zijn te beperkt i.r.t. het optredende geluidsniveau (en dit heeft mogelijk gevolgen gezien de plansystematiek voor de verdere uitwerking van het bestemmingsplan);
 - Voor delen van Leidsche Rijn dienen binnen afzienbare tijd op grond van de Wro nieuwe bestemmingsplannen te worden vastgesteld en dan moet rekening worden gehouden met:
 - De op grond van de Wet geluidhinder al aangescherpte normering (68 dB i.p.v. 73 dB(A));
 - De geluidsemissies behorende bij het geluidsproductieplafond uitgaande van de goederentreinen die in de nabije toekomst verdwijnen. Dit is des te wranger indien men weet dat op het zelfde traject tussen Leidsche Rijn en Utrecht CS een Tracébesluit wordt genomen waarin e.e.a. wel is verdisconteerd
- c. Hetgeen hier voor Utrecht geldt geldt ook voor grote delen van de Brabantroute, nabij Rotterdam en, Amsterdam en zal vermoedelijk ook gelden voor de regio Arnhem / Nijmegen alsmede voor de Hanzelijn en de HSL.

- d. Verder constateren wij dat artikel 11.48 tweede lid wegens de te hoge drempel van 5 dB geen soelaas biedt om de beschreven problemen op te lossen.

Voorgestelde oplossing:

Wij adviseren dat er bij de vaststelling van de geluidproductieplafonds meer maatwerk geleverd gaat worden waarbij rekening wordt gehouden met de gemeentelijke ruimtelijke en volkshuisvestelijke belangen en eerder gemaakte afspraken.

Dit zou zijn beslag kunnen krijgen middels bijvoorbeeld:

- een lijst met lijnen waarop vanwege de ruimtelijke belangen een lagere werkruimte wordt geïntroduceerd (die dan als het ware gebaseerd wordt op de hoogste van huidig of huidig zonder goederen + 1,5 dB);
- inzet van tijdelijke ontheffing i.p.v. (te) hoge plafonds;
- meer mogelijkheden tot verlagen van GPP's voor 2018 in combinatie met het laten vervallen van het 5 dB criterium.

Verder zouden wij u willen adviseren om een technische briefing te organiseren over het wetsvoorstel Swung-1 (al dan niet in samenspel met Swung-2) waarbij naast de rijksbelangen met name de gemeentelijke en burger belangen ook worden belicht. Het wetsvoorstel Swung-1 gaat wel heel erg aan de belangen van deze doelgroepen voorbij. Wij stellen hiervoor gaarne onze expertise ter beschikking.

Bijlage – overzicht en ligging plannen in Utrecht

