



besluit

Bestuurskern

Dir. Klimaat, Lucht en Geluid
Afd. Lucht en Geluid

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	6 september 2017
Nummer	IENM/BSK-2017/192828
Betreft	Besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds op referentiepunten langs hoofdspoorwegen

Datum
6 september 2017

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Besluit

Gelet op artikel 11.28, eerste lid, van de Wet milieubeheer (hierna: Wm) besluit ik tot wijziging van geluidproductieplafonds op referentiepunten langs spoortrajecten, opgenomen in bijlage 2 behorend bij dit besluit.

De wijzigingen zijn beschreven in de volgende rapporten die deel uitmaken van dit besluit:

- "Akoestisch onderzoek Ambtshalve verlaging geluidproductieplafonds spoor" van 5 juli 2017 met nummer LJV_2017_02_21_GEL;
- "Herstel brongegevens Geluidregister Spoor 2017" van 19 juli 2017 met nummer LJV_2017_07_19_GEL.

Dit besluit voorziet in de wijziging van brongegevens die mede bepalend zijn voor de vaststelling van de geluidproductie vanwege een spoorweg.

Op basis van de nieuwe brongegevens zijn de geluidproductieplafonds herberekend. Een overzicht van de locaties waar de brongegevens en geluidproductieplafonds worden gewijzigd staat in bijlage 1. De hoogte van de nieuwe geluidproductieplafonds is opgenomen in bijlage 2.

Overwegingen ten aanzien van het besluit

1. Inleiding

Op 1 juli 2012 is hoofdstuk 11 van de Wm in werking getreden. In dit hoofdstuk is de systematiek van geluidproductieplafonds (gpp's) geïntroduceerd. De gpp's geven de geluidproductie aan die een spoorweg maximaal mag voortbrengen op aan weerszijden van de spoorweg gelegen referentiepunten. Alle informatie over de hoogte van gpp's is vastgelegd in een openbaar geluidregister.

Er is aanleiding om de gpp's bij hoofdspoorwegen te wijzigen om de volgende redenen:

- A. De geluidproductie op veel spoortrajecten is lager dan toen de gpp's werden vastgesteld als gevolg van stillere treinen en andere routes van het verkeer over het spoor. De ontstane geluidruimte zal in de toekomst maar ten dele benut worden en daardoor kunnen veel plafonds worden verlaagd.
- B. De gpp's blijken op diverse locaties onjuist te zijn vastgesteld. Het betreft zowel te hoge als te lage plafonds.
- C. Voor één locatie geldt dat na vaststelling van de gpp's de feitelijke ligging van een geluidscherm is aangepast op basis van een besluit van een gemeente dat nog is genomen onder de Wet geluidhinder. Dit besluit was bij ProRail destijds niet bekend en het is wenselijk de feitelijke situatie alsnog in het register op de te nemen.

De wijzigingen met als aanleiding A zijn beschreven in het rapport "Akoestisch onderzoek Ambtshalve verlaging geluidproductieplafonds spoor". De wijzigingen met als aanleiding B en C staan beschreven in het rapport "Herstel brongegevens Geluidregister Spoor 2017". In bijlage 2 bij dit besluit is per te wijzigen geluidproductieplafond weergegeven of de wijziging een gevolg is van de ambtshalve verlaging (aanleiding A) en/of van het herstel van brongegevens (aanleiding B of C). Een deel van de gpp's wordt zowel wegens aanleiding A als wegens aanleiding B gewijzigd.

Bestuurskern

Dir.Klimaat, Lucht en Geluid
Afd. Lucht en Geluid

Datum

6 september 2017

2. Wettelijk kader

Ambtshalve wijziging gpp's

Op grond van artikel 11.28 Wm kan de Minister gpp's ambtshalve wijzigen. Hiervoor moeten de beheerders op verzoek van de Minister de benodigde gegevens aanleveren, waaronder het akoestisch onderzoek (artikel 11.33 vierde lid en 11.34 Wm). De artikelen 11.29, 11.30, 11.33, tweede lid, eerste volzin, en 11.38 Wm zijn niet van toepassing. Dit betekent dat bij het wijzigen van gpp's voor de vaststelling van de hoogte ervan geen toetsing hoeft plaats te vinden van de geluidsbelasting op nabijgelegen geluidsgevoelige objecten en dat geen maatregelafweging hoeft plaats te vinden. Voor een zorgvuldige afweging is wel rekening gehouden met de effecten van de wijziging op geluidsgevoelige objecten. De uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht is niet verplicht bij een ambtshalve besluit.

Foutherstel

De gegevens in het geluidregister - onder meer de gpp's, de brongegevens en de overige gegevens voor het berekenen van de plafonds - kunnen alleen worden gewijzigd door middel van een besluit tot wijziging van gpp's. Indien een wijziging de correctie betreft van onjuiste brongegevens of onjuiste overige, voor de berekening van gpp's gebruikte, gegevens, dan biedt artikel 11.47 Wm de mogelijkheid om een vereenvoudigde wijzigingsprocedure te doorlopen.

Artikel 11.47 Wm geeft aan dat de artikelen 11.30, 11.32 en 11.38 Wm buiten toepassing blijven indien een gpp wordt gewijzigd omdat:

- (a.) onjuiste brongegevens met betrekking tot de weg of spoorweg zijn opgenomen in het geluidregister, bedoeld in artikel 11.25 of
- (b.) het gpp niet overeenkomt met de brongegevens.

Voor een besluit met toepassing van artikel 11.47 Wm is artikel 11.32 Wm, dat verwijst naar de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht, niet van toepassing. Daarnaast blijven ook artikel 11.30 en 11.38 Wm buiten beschouwing. Dit betekent dat er geen akoestisch onderzoek op woningniveau noodzakelijk is om te onderzoeken of wordt voldaan aan de wettelijke normen. Wel dient voorafgaand aan de wijziging van het gpp beoordeeld te worden of er geluidsgevoelige objecten zijn geprojecteerd na 1 juli 2012. Indien dit het geval is, kan worden besloten dat geluidbeperkende maatregelen of geluidwerende maatregelen getroffen moeten worden.

3. Aanpak en gevolgen van de plafondverlaging

Aanleiding

Bij de introductie van het systeem van geluidproductieplafonds is aangegeven dat de plafonds kunnen worden verlaagd om deze aan te passen aan de resultaten van het bronbeleid. Daarbij gaat het om maatregelen bij het gebruik van de (spoor)weg: maatregelen aan de voertuigen of aan onderdelen daarvan (zoals stille voertuigen of stille banden) en verkeersmaatregelen zoals snelheid en verkeerscirculatie. De Memorie van Toelichting bij hoofdstuk 11 Wm geeft aan dat gpp's generiek of op bepaalde trajecten kunnen worden verlaagd met de bedoeling

bronmaatregelen te stimuleren of de winst ervan voor het milieu te verankeren (paragraaf 2.3). De Memorie van Toelichting vermeldt verder: "De ministers zullen [...] een afweging maken tussen het belang van het terugdringen van geluid enerzijds en het faciliteren van de vervoersvraag of andere ontwikkelingen van de bron anderzijds. De afweging kan er ook toe leiden dat de geluidreductie ten dele wordt verwerkt in de waarde van de gpp's. Zo zal, als spoorvervoerders geïnvesteerd hebben in stillere treinen, ten minste een deel ter beschikking moeten komen aan door hen gewenste vervoersontwikkelingen." (paragraaf 3.4.5). Voor de hoofdspoorwegen is er nu aanleiding de gpp's op een deel van de trajecten te verlagen. Hiermee wordt de winst van het bronbeleid voor het milieu verankerd, terwijl er tegelijkertijd ruimte wordt behouden voor verwachte vervoersontwikkelingen.

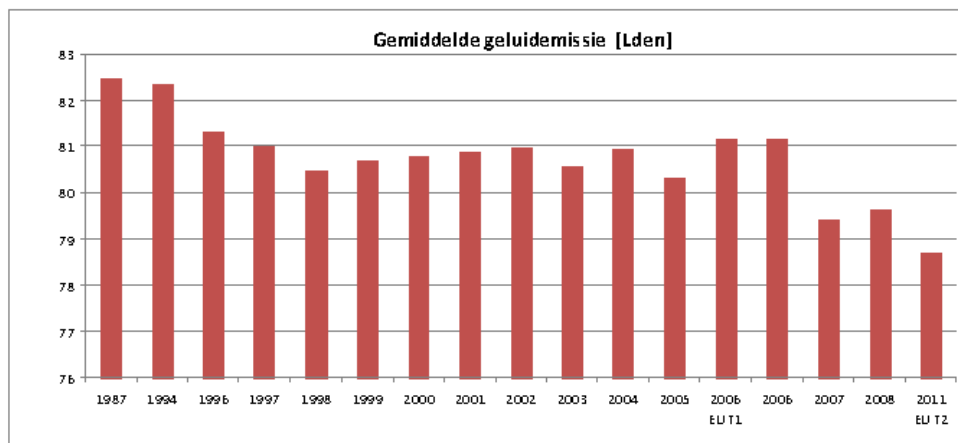
Bestuurskern

Dir.Klimaat, Lucht en Geluid
Afd. Lucht en Geluid

Datum

6 september 2017

Op het spoor zijn de effecten van het bronbeleid duidelijk waarneembaar. Lawaaiig reizigersmaterieel, zoals de Mat'64 en de DH2, is geleidelijk vervangen, bij steeds meer reizigers- en goederentreinen worden lawaaiige remsystemen vervangen door stillere, en nieuwe treinen moeten voldoen aan de Europese normen van de TSI¹ Noise (EU-verordening 1304/2014). De onderstaande grafiek uit het *Actieplan omgevingslawaai voor drukbereden spoorwegen 2013-2018* laat de ontwikkeling van de geluidemissie op het spoor zien vanaf 1987. Deze ontwikkeling is na 2011 verder gegaan. Uit analyse van de naleving van de gpp's blijkt dat in 2015 de gemiddelde geluidruimte tussen de geluidproductie en de plafonds 5 dB is. Het overheidsbeleid is echter ook om een verschuiving te faciliteren van wegvervoer naar andere vervoersvormen waaronder spoorvervoer, mede vanwege het klimaatbeleid, zoals onder meer blijkt uit het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Prognoses geven aan dat in de komende jaren de geluidproductie weer toeneemt en de geluidruimte afneemt, tot gemiddeld 4,5 dB in 2021 en gemiddeld 3,2 dB in 2030. De verwachting is wel dat het aandeel stiller materieel de komende jaren ook nog blijft toenemen.



Figuur 3 Overzicht gemiddelde geluidemissie in de periode 1987 tot en met 2011 van de hoofdspoorwegen.

Behalve een generieke verlaging van de geluidproductie door stiller materieel is er op specifieke trajecten ook een verlaging door wijzigingen in de verkeerscirculatie. De Betuweroute is in 2007 in gebruik genomen, terwijl de gpp's zijn gebaseerd op het gemiddelde verkeer in de jaren 2006, 2007 en 2008. In de jaren 2006 tot en met 2008 reed het grootste deel van het goederenverkeer over andere routes, zoals de Brabantroute (Moerdijk – Venlo). Nu een groot deel van het goederenverkeer de Betuweroute gebruikt, is er geluidruimte ontstaan op de "oude" goederenroutes.

¹ Technische specificatie voor interoperabiliteit

Uitgangspunten

De gpp's kunnen op het spoor dus omlaag, maar de vraag is waar dit precies mogelijk is en in welke mate. Om dit te bepalen zijn voor dit specifieke besluit een aantal uitgangspunten gehanteerd, die hieronder worden toegelicht. Het beleid voor gpp-verlaging in relatie tot het bronbeleid is nog in ontwikkeling, zodat bij een eventueel volgend besluit de uitgangspunten anders kunnen zijn.

Bestuurskern

Dir.Klimaat, Lucht en Geluid
Afd. Lucht en Geluid

Datum

6 september 2017

1. Alleen gpp's die zijn vastgesteld op basis van artikel 11.45, eerste lid Wm komen in dit besluit in aanmerking voor verlaging.

Voor dit besluit zijn alleen de gpp's meegenomen die zijn vastgesteld op basis van de destijds heersende geluidproductie vermeerderd met een werkruimte van 1,5 dB (artikel 11.45, eerste lid). Hiermee loop ik vooruit op het actieplan van 2018. Artikel 11.48 Wm bepaalt dat in dit actieplan moet worden beoordeeld of deze gpp's structureel te hoog zijn vastgesteld. Gpp's die zijn vastgesteld op basis van artikel 11.45, tweede lid zijn gebaseerd op 'recente' besluiten, waarin een prognose is opgenomen van de verkeersgroei. Deze gpp's zijn dus al afgestemd op de toekomst. Wel is het zo dat deze besluiten soms al lang geleden genomen zijn en de prognoses verouderd kunnen zijn. Ik zal in het actieplan van 2018 aangeven in hoeverre het voornemen bestaat om ook voor deze trajecten een procedure voor een gpp-verlaging in te zetten. Andere gpp's zijn vastgesteld op basis van recente prognoses (na 1 juli 2012 vastgestelde of gewijzigde gpp's op grond van artikel 11.27 of 11.28 Wm) of op basis van artikel 11.45, derde lid Wm. Deze laatste gpp's komen niet voor verlaging in aanmerking omdat ze al op het laagst haalbaar geachte niveau zijn vastgesteld.

2. Een gpp wordt niet verlaagd indien het gewijzigde gpp na verlaging naar redelijke verwachting binnen een periode van minder dan tien jaar volledig zou worden benut.

Deze voorwaarde geldt ook voor gpp-verlagingen op verzoek (artikel 11.28, derde lid Wm). De reden is dat de gpp's dan niet structureel worden onderschreden. De kans is dan groot dat al binnen tien jaar een maatregelafweging nodig is, al dan niet leidend tot een gpp-verhoging.

3. De mate waarin de gpp's worden verlaagd, wordt bepaald op een manier die voor het hele netwerk toepasbaar is. Locatiespecifieke bijzonderheden worden in dit besluit niet meegenomen.

De mate van verlaging is gebaseerd op de verkeersprognose voor het spoor voor 2030. Deze prognose is opgesteld voor gebruik op landelijk niveau, en regionale en lokale ontwikkelingen zijn daarin niet altijd meegenomen. Het vaststellen van de nieuwe gpp's enkel op basis van deze prognose zou een te groot risico inhouden dat de plafonds binnen tien jaar weer overschreden zullen worden. Daarom is aan de geluidproductie op basis van de prognose voor 2030 een marge toegevoegd van 1,5 dB. Hiermee kunnen naar verwachting de meeste ontwikkelingen worden opgevangen die lokaal of regionaal spelen maar nog niet in de landelijke prognose zijn opgenomen. Het in beeld brengen van deze lokale en regionale ontwikkelingen is een grote inspanning, die wel wordt uitgevoerd voor lokale projecten waarvoor een gpp-wijziging op verzoek van de beheerder wordt voorbereid, maar voor deze landelijke gpp-verlaging tot een veel langere doorlooptijd zou leiden. Vanwege de lopende onderzoeken voor de geluidsanering op grond van artikel 11.56 Wm is het wenselijk om de gpp-verlaging op korte termijn te realiseren. In de saneringsplannen kan dan worden uitgegaan van lagere gpp's en minder saneringsmaatregelen, zodat saneringsmaatregelen niet worden afgestemd op geluidsbelastingen die veel hoger liggen dan de geluidsbelastingen die de komende tien jaar te verwachten zijn.

Er is daarom voor gekozen om nu deze landelijke verlaging door te voeren met een conservatieve marge. Aansluitend zal met de beheerder een proces worden afgesproken om voor de volgende procedure voor een gpp-verlaging, op locaties

waar nu een grote geluidruimte is, scherper te kijken naar lokale en regionale ontwikkelingen. Wanneer meer gedetailleerde informatie wordt gebruikt zal een generieke marge van 1,5 dB niet meer nodig zijn.

Bestuurskern
Dir.Klimaat, Lucht en Geluid
Afd. Lucht en Geluid

4. De verlaging van de gpp's wordt in dit besluit verwerkt in de plafondcorrectiewaarde. De overige brongegevens veranderen dus niet.

Datum
6 september 2017

De redenen waarom de gpp's verlaagd kunnen worden, liggen in stiller materieel en gewijzigde verkeersintensiteiten als gevolg van een andere verkeerscirculatie. Deze wijzigingen zouden kunnen worden doorgevoerd in de brongegevens als bedoeld in artikel 3, onder a, van de Regeling geluid milieubeheer en zo kunnen leiden tot de nieuwe gpp's. Hiervoor is echter niet gekozen. Deze werkwijze is namelijk complex omdat de samenstelling en intensiteit van het verkeer op het spoor jaarlijks sterk kan verschillen. Ook de gehanteerde prognose voor 2030 zal niet precies zo uitkomen. Om die reden is bij invoering van de gpp's ook uitgegaan van een gemiddelde van de intensiteiten over drie jaren (2006-2008).

Daarom is de gpp-verlaging nu in de brongegevens verwerkt via het brongegeven als bedoeld in artikel 3, onder h, van de Regeling geluid milieubeheer, de plafondcorrectiewaarde (pcw). De plafondcorrectiewaarde is gedefinieerd als het "getal waarmee de geluidemissie wordt vermeerderd met betrekking tot een daarbij aangegeven gedeelte van een weg of spoorweg ten behoeve van het bepalen van de geluidproductie dan wel de geluidsbelasting." De pcw is bij de invoering van de gpp-systematiek gebruikt om de werkruimte van 1,5 dB rekenkundig te verwerken in de gpp's. Het Reken- en meetvoorschrift 2012 geeft aan hoe hiermee gerekend moet worden. Wanneer bijvoorbeeld is bepaald dat het gpp met 3,2 dB verlaagd kan worden, wordt van de bestaande pcw 3,2 dB afgetrokken. Dus bij een pcw van 1,5 wordt de nieuwe pcw -1,7. Bij het bepalen van de geluidproductie voor de naleving wordt wel uitgegaan van het materieel en de verkeersintensiteiten die horen bij het jaar waarover het nalevingsverslag wordt gemaakt. De nieuwe gpp's weerspiegelen dus niet de bestaande of toekomstige situatie in termen van verkeersintensiteiten en materieelcategorieën.

Bepaling van de nieuwe gpp's

De beschikbare geluidruimte is bepaald als het verschil tussen de bestaande gpp's en de geluidproductie zoals berekend voor de prognose van het verkeer in 2030 (hoog scenario)². Per traject is vervolgens de minimale geluidruimte bepaald. Een traject bestaat daarbij uit een deel van het spoor tussen twee aansluitingen. Wanneer er veel variatie was in de geluidruimte op een traject is het traject soms opgedeeld in twee of meer trajecten met een vergelijkbare geluidruimte. Daarna is per (deel van een) traject de gpp-verlaging bepaald als de minimale geluidruimte minus 1,5 dB. Dus als op een traject de geluidruimte varieert van 4,2 tot 4,5, dan is de minimale geluidruimte 4,2 en de verlaging 2,7.

Bij de analyse van de geluidruimte op het spoornetwerk is gebleken dat er diverse trajecten zijn waar weliswaar op een groot deel van het traject een geluidruimte is van meer dan 1,5 dB in 2030, maar waar het traject wordt onderbroken met een of enkele korte stukjes met minder geluidruimte. Voor deze trajecten vindt daarom nu geen verlaging plaats. Wel zal met de beheerder afgesproken worden om voor de volgende evaluatie van de geluidruimte op het spoor (uiterlijk vóór vaststelling van het actieplan van 2023) na te gaan of en hoe op deze trajecten een gedeeltelijke gpp-verlaging mogelijk is. Daarnaast zijn er trajecten waar weliswaar in 2030 een geluidruimte van meer dan 1,5 dB is, maar waar in de periode tot 2030 de geluidruimte minder is of waar wijzigingen van het verkeer of de infrastructuur zijn gepland. Ook deze trajecten komen in dit besluit niet voor

² Verwerking herijkte goederenprognoses PHS v1.2 (22 maart 2013), situatie met PHS infrastructuur (par.5.2) met scenario HV2030. PHS: Programma Hoogfrequent Spoor.

verlaging in aanmerking. Deze trajecten zullen voor het actieplan van 2023 opnieuw worden geëvalueerd.

Bestuurskern

Dir.Klimaat, Lucht en Geluid
Afd. Lucht en Geluid

Door ProRail is berekend, dat de gpp's verlaagd kunnen worden voor 11.279 referentiepunten. Dit is 20% van het totale aantal referentiepunten. De mate van verlaging varieert van 0,1 dB tot 5,9 dB. De gpp-verlaging raakt gpp's in 99 gemeenten.

Datum

6 september 2017

Gevolgen van gpp-verlaging

De mate van verlaging van de gpp's is zodanig dat naar verwachting de geluidproductie de komende tien jaren de lagere plafonds niet zal overschrijden. Wanneer dat binnen of na tien jaar toch dreigt te gebeuren, moeten er geluidbeperkende maatregelen worden afgewogen om dat te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. De bescherming van de omgeving tegen geluid van de spoorweg neemt bij een gpp-verlaging dus toe.

Wanneer een gemeente nabij een spoorweg geluidsgevoelige objecten wil bouwen, zijn de mogelijkheden daarvoor groter wanneer de gpp's lager zijn. In zo'n situatie moet de gemeente de geluidsbelastingen op geluidsgevoelige objecten bepalen, en deze worden bepaald op basis van de geluidproductie van het spoor bij volledig benutte gpp's. Als de gpp's lager zijn, worden ook lagere geluidsbelastingen berekend. Het gebied langs het spoor waar niet gebouwd kan worden, of waar geluidbeperkende maatregelen nodig zijn, wordt zo verkleind.

Wanneer de beheerder bij het spoor een geluidsanering moet uitvoeren, dan leiden lagere gpp's ertoe dat er minder saneringsmaatregelen nodig zijn. Immers de geluidsbelastingen op geluidsgevoelige objecten bij volledig benutte gpp's zijn lager, en het verschil tussen de geluidsbelasting en de saneringsstreefwaarde is dan ook lager. Hierdoor wordt voorkomen dat onnodige saneringsmaatregelen worden getroffen en dat het saneringsbudget beschikbaar blijft voor andere saneringslocaties. Dit is van belang omdat het saneringsbudget voor saneringen bij rijks- en spoorwegen gelimiteerd is.

Met dit besluit worden niet alle gpp's verlaagd waar nu een grote geluidruimte bestaat. De redenen daarvoor zijn eerder in dit besluit uitgelegd. Ook zullen de locaties waar nu een grote geluidruimte bestaat, herbeoordeeld worden met meer gedetailleerde informatie. Ik zal in het actieplan van 2018 aangeven in hoeverre het voornemen bestaat om de gpp's binnen de looptijd van dit actieplan opnieuw te verlagen. Daarnaast kunnen gemeenten desgewenst op grond van artikel 11.31, derde lid Wm zelf een verzoek indienen tot verlaging van gpp's, waarbij de specifieke situatie beter beoordeeld kan worden.

4. Aanpak en gevolgen van het fourthrestel

Het belang van een gecorrigeerd register

De voor hoofdspoorwegen geldende geluidnormen zijn materieel vastgelegd in het geluidregister. De geldende geluidnormen zijn vastgelegd in gpp's op langs de spoorweg gelegen virtuele referentiepunten. Deze plafonds zijn gebaseerd op talrijke eveneens in het geluidregister opgenomen (bron)gegevens.

Om meerdere redenen is het van groot belang dat de in het geluidregister opgenomen gpp's op basis van de juiste (bron)gegevens zijn vastgelegd. Een reden is dat het geluidregister de basis is om te bepalen of de beheerder van de spoorweg aan de verplichting tot naleving van gpp's (11.20 Wm) voldoet. Vanwege deze verplichting tot naleving is het vanuit een oogpunt van rechtszekerheid van groot belang dat de gpp's ook op basis van de juiste (bron)gegevens in het geluidregister zijn opgenomen. Een andere belangrijke reden is dat gemeenten, als het gaat om de bouw van geluidsgevoelige objecten langs hoofdspoorwegen, verplicht zijn van de in het geluidregister opgenomen

(bron)gegevens uit te gaan. Hetzelfde geldt eveneens voor alle besluiten die op basis van hoofdstuk 11 Wm kunnen worden genomen.

Bestuurskern

Dir.Klimaat, Lucht en Geluid
Afd. Lucht en Geluid

Correctie brongegevens

Op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft ProRail de bevindingen bij spoorprojecten, bij de naleving van gpp's en bij het MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering) over mogelijke onjuistheden in het geluidregister voor spoor verder onderzocht en geanalyseerd. Deze analyse was erop gericht duidelijkheid te krijgen of gemelde bevindingen ook daadwerkelijk fouten in de data van het geluidregister zijn in de zin van artikel 11.47 van de Wet milieubeheer. Het onderzoek en de analyse hebben geleid tot de afbakening van te herstellen fouten.

Datum

6 september 2017

Geconstateerd is dat de volgende onjuiste gegevens in het geluidregister zijn opgenomen.

Geometrische correcties (wijzigingen van x-, y- en z-coördinaten)

- Z-waarden spoor (circa 70 locaties)
 - Hoogtelijnen (Didam)
 - Afscherpende objecten
 - Schermen (Vleuten, Rotterdam CS, Amersfoort, HSL, circa 150 schermen uit de akoestische onderzoeken voor het Meerjarenprogramma Geluidsanering)
 - Perrons (Amsterdam Holendrecht, Amsterdam Science Park, Brummen, Eijsden, Emmen Bargeres, Houten Castellum, Krommenie-Assendelft, Maarheeze, Sassenheim, Sliedrecht Baanhoek en Westervoort en diverse perrons uit de akoestische onderzoeken voor het Meerjarenprogramma Geluidsanering)
- In totaal zijn 3 perrons en 82 schermen verwijderd uit het geluidregister en zijn 108 items (perrons en schermen) teruggezet in het geluidregister.
- Overkapping (Den Haag Centraal)
 - Bruggen (ontbrekend spoorviaduct over de A27 op het traject Utrecht-Den Bosch, ter hoogte van Utrecht Lunetten)

Spoogerelateerde correcties

- Bovenbouw (Mantgum-Sneek, Klimmen-Ransdaal, Hoorn-Kersenboogerd, Groningen en Raalte, circa 100 baanvakken uit de akoestische onderzoeken voor het MJPG)
- Intensiteiten (Amsterdam Zuid, Den Haag HS)
- Snelheden (Middelburg, Raalte, Den Haag HS, Leiden)
- Bruggen (geluidtoeslagen bij circa 25 stalen bruggen)

Voor een verdere beschrijving van de geconstateerde onjuistheden verwijs ik naar het akoestisch onderzoek, dat deel uitmaakt van dit besluit.

5. Ambtshalve wijziging gpp's bij Elst

Voor de locatie Elst geldt dat na inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer op 1 juli 2012 de feitelijke ligging van een geluidscherm is aangepast op basis van een bestemmingsplan van de gemeente, waarvoor het besluit nog is genomen onder de Wet geluidhinder. Daarbij is ook een afweging van geluidmaatregelen gemaakt. Het (ontwerp)besluit voor deze locatie is voor 1 juli 2012 genomen, maar het project is pas na die datum uitgevoerd. Voor dit type besluiten is bij de invoering van de wet een regeling getroffen in artikel 38, eerste lid, en bijlage 2 van het Besluit geluid milieubeheer (hierna: Bgm). De gpp's zouden volgens deze regeling worden vastgesteld op grond van artikel 11.45, tweede lid, Wm met gebruikmaking van de (bron)gegevens uit het

(ontwerp)besluit. Het (ontwerp)besluit voor de locatie Elst was echter destijds niet bekend bij ProRail en is daardoor niet op bijlage 2 bij het Bgm geplaatst en niet verwerkt in het geluidregister.

Bestuurskern
Dir. Klimaat, Lucht en Geluid
Afd. Lucht en Geluid

De gpp's voor deze locatie zijn daardoor bij de inwerkingtreding van de wet op grond van artikel 11.45, eerste lid, Wm van rechtswege vastgesteld conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Voor de ligging van het scherm is daarbij uitgegaan van de destijds meest recente gegevens. Het is wel wenselijk om het geluidregister aan te passen aan de situatie zoals deze thans werkelijk is.

Datum
6 september 2017

De gpp's op deze referentiepunten worden daarom ambtshalve aangepast op grond van artikel 11.28 Wm, zonder toepassing van artikel 11.47 Wm.

6. Belangenafweging voor na 1 juli 2012 geprojecteerde geluidsgevoelige objecten

Bij de referentiepunten waar de nieuwe gpp's meer dan 0,2 dB hoger zullen zijn, is onderzocht of daar bestemmingsplannen zijn vastgesteld met gebruikmaking van de geldende gpp's om geluidsgevoelige objecten te realiseren. Naast vastgestelde bestemmingsplannen is ook onderzoek verricht naar ontwerp bestemmingsplannen (indien beschikbaar). Beide onderzoeken hebben geen bestemmingsplannen gevonden die zijn vastgesteld met of ontworpen met gebruikmaking van de gpp's van het geluidregister spoor.

Wanneer in een bestemmingsplan op basis van fouten in het geluidregister is uitgegaan van substantieel te lage waarden op de gevel van een geluidsgevoelig object of binnen geluidsgevoelige ruimten van een dergelijk object, kan ik besluiten dat de beheerder geluidbeperkende of geluidwerende maatregelen treft ten behoeve van de betreffende geluidsgevoelige objecten. Het binnenklimaat heeft daarbij prioriteit. Omdat hiervan niet is gebleken, zijn hiervoor geen voorschriften opgenomen.

7. Bekendmaking

De kennisgeving van dit besluit wordt geplaatst in de Staatscourant en enkele landelijke dagbladen.

Een afschrift van dit besluit wordt toegezonden aan de gemeenten waarbinnen of waarbij de gewijzigde gpp's zijn gelegen, met uitzondering van bijlage 2, die alleen digitaal beschikbaar wordt gesteld.

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de dag waarop de termijn afloopt voor het indienen van een bezwaarschrift. Indien gedurende die termijn bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan, treedt het besluit niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

Ingevolge artikel 11.25, tweede lid, Wm worden de gecorrigeerde gegevens in het register opgenomen op de dag van de bekendmaking van het besluit tot wijziging van gpp's.

Bestuurskern
Dir. Klimaat, Lucht en Geluid
Afd. Lucht en Geluid

Vastgesteld op: 6 september 2017

Datum
6 september 2017

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
DE DIRECTEUR KLIMAAT, LUCHT EN GELUID,



mw. mr. drs. A.J.I. van den Ende

Bijlagen:

1. Weergave wijziging op plafondkaart
2. Wijziging brongegevens per referentiepunt

Mededelingen

Bezwaar

Ingevolge de Algemene wet bestuursrecht kan tegen dit besluit door een belanghebbende een bezwaarschrift worden ingediend. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en moet worden gestuurd naar Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, unit paralegals, Postbus 20906, 2500 EX, Den Haag.

Het bezwaarschrift moet worden ingediend binnen zes weken na de dag waarop het besluit is bekendgemaakt. Voor behandeling van het bezwaarschrift wordt geen recht geheven. Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en dient ten minste te bevatten:

- de naam en het adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- de gronden van het bezwaar (motivering).

Voorlopige voorziening

Indien tegen het besluit een bezwaarschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoekschrift tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Postbus 20019, 2500 EA s-Gravenhage).

De verzoeker dient zich te kunnen beroepen op een spoedeisend belang. Van de verzoeker wordt een griffierecht geheven. Omtrent de hoogte van het verschuldigde bedrag, de wijze waarop en de termijn waarbinnen het griffierecht dient te worden betaald, kan contact worden opgenomen met de griffie van de Raad van State.

Indien gedurende de termijn voor het indienen van een bezwaarschrift is verzocht om een voorlopige voorziening, treedt het besluit niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

Inzien stukken

Het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds en de daaraan ten grondslag liggende akoestische onderzoeken liggen ter inzage bij het informatiecentrum van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag. De stukken kunnen ook worden ingezien en gedownload via www.bsv.nu.

Bestuurskern

Dir. Klimaat, Lucht en Geluid
Afd. Lucht en Geluid

Datum

6 september 2017