

Reactie consultatie Aanvullingsbesluit geluid

- Het Aanvullingsbesluit biedt de mogelijkheid om in omgevingsplan op te nemen dat het wijzigen van een weg of spoorweg een omgevingsplanactiviteit is. Bij verlenen van omgevingsvergunning wordt vervolgens aan de geluidsnormen getoetst. Gemeente wordt verantwoordelijk voor naleven standaardwaarde, grenswaarde en BGE van lokaal spoor. In het Aanvullingsbesluit wordt de rol van de vervoerder of beheerder van het lokaal spoor niet genoemd.
- Op pagina 14 (onderaan) van de nota van toelichting (algemene deel) staat dat op locaties waar de hoofdstroom van het verkeer van de ene geluidbronsoort in de andere over gaat, de rekenregels bepalen dat het geluid van die andere bronsoort wordt meegenomen bij de bepaling van het geluid. Heeft dit betrekking op het bepalen van de sterkte van het geluid (en dus toetsing aan de grenswaarde of standaardwaarde) of de cumulatie van geluid in overgangsgebieden?
- Waarom is Artikel 10a.1, lid 2 een bevoegdheid van de gemeenteraad?
- In Tabel 3.48 staat dat de binnenwaarde van een geluidgevoelig gebouw waarvoor de bouwvergunning is afgegeven voor 1 januari 1982 waarvoor paragraaf 10a.1 is of wordt uitgevoerd (sanering) 41 dB is. De bestaande woningen van de huidige B-lijst die al gesaneerd zijn en waarvan de geluidsbelasting < 65 dB vallen niet onder het toepassingsbereik van artikel 10a.1. Dit betekent dus dat voor deze woningen een binnenwaarde van 36 dB gaat gelden. Dit is een verzwaring van de lasten, mede doordat ook de subsidieregeling voor deze woningen komt te vervallen (die is tenslotte alleen voor de B-lijst woningen waarvan de geluidsbelasting hoger is dan 65 dB).
- Gemeenten worden nu verplicht om alle wegen waarvan de intensiteit hoger is dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal te kwantificeren. Het meest voor de hand liggend is om hier een verkeersmodel voor te gebruiken. Hoe is deze grens (2.500 mvt/etmaal) bepaald? Veel verkeersmodellen zijn niet betrouwbaar bij dit soort intensiteiten. Veel wegen met dergelijke intensiteiten zullen ook niet in bestaande verkeersmodellen opgenomen zijn. Het verfijnen van verkeersmodellen brengt hoge kosten met zich mee. Laat gemeenten zelf onderbouwen welke ondergrenzen zij aan willen houden om het BGE te kwantificeren. Dit past ook beter bij het principe om de bestuurlijke afwegingsruimte zoveel mogelijk te decentraliseren. Verder brengt het kwantificeren van de BGE ook veel onzekerheid met zich mee. Het gebeurt namelijk ook dat er grote verschillen bestaan tussen verkeersmodel A en verkeersmodel B. Zo kan het zijn dat een weg in verkeersmodel A een 30% hogere intensiteit heeft dan in verkeersmodel B. Dit verschil wordt dan niet veroorzaakt door een daadwerkelijke toename in het verkeer maar door een onnauwkeurigheid in het verkeersmodel.
- In de algemene toelichting staat dat nog wordt bekeken of de uitvoering van sanering door Omgevingsdiensten kan worden uitgevoerd. Is bij gemeenten/VNG gepolst of dit wenselijk is? Sanering wordt bij voorkeur uitgevoerd wanneer bij een weg groot onderhoud is, zodat werk met werk gemaakt kan worden. De uitvoering van sanering hangt hier dus mee samen. Bij Omgevingsdiensten is veelal niet bekend wanneer in gemeente groot onderhoud plaats vindt. Dit geldt ook voor de communicatie naar bewoners toe. Het is wenselijk dat dit vanuit gemeente wordt gedaan, zodat bewoner op een juiste manier wordt geïnformeerd over uitvoering groot onderhoud en sanering (communicatie dient bij voorkeur gelijktijdig plaats te vinden). Verder staat in de algemene toelichting dat subsidie wordt verleend op basis van liquiditeitsplanning en dat overleg hierover vindt plaats met provincies en omgevingsdiensten. Gezien het voorgaande lijkt het me wenselijk dat overleg plaats vindt met provincies en gemeenten i.p.v. omgevingsdiensten.

- Hoe gaat de sanering van woningen die liggen in onze gemeente maar waarvan de weg ligt in een andere gemeente? Wie is verantwoordelijk voor de afhandeling daarvan?
- Wat ik me afvraag is wat er gaat gebeuren met de woningen die nu nog op de saneringslijst staan maar waarvan de geluidsbelasting lager is dan 65 dB. Die komen volgens het Aanvullingsbesluit geluid niet meer in aanmerking voor subsidie van het rijk (artikel 10a.1). Mijn inschatting is dat deze bewoners nog wel maatregelen zullen eisen omdat in het verleden is toegezegd dat ze voor sanering in aanmerking komen. Het kan in onze gemeente wel om circa 300 woningen gaan die nu nog op de saneringslijst staan, waar eerder ook nog geen sanering voor is uitgevoerd en waarvan de geluidsbelasting lager dan 65 dB zal zijn. De sanering van deze woningen is nog niet uitgevoerd omdat er prioriteit is gegeven aan de A-lijst woningen. Daarnaast is het logisch om een sanering pas aan te pakken als er een natuurlijk moment voordoet (zodat werk met werk gemaakt kan worden). Hoe voorziet het Aanvullingsbesluit hierin? Volgens het Aanvullingsbesluit is het dus niet meer nodig deze woningen te saneren maar hoe zal de politiek en bewoner hier op reageren? Het is dus wenselijk om hier toch een subsidieregeling voor aan te houden en niet te laten vervallen.
En dan de consequenties in het geval dat er bij deze woningen een toename van verkeer is. De kans is dan groot dat bij deze woningen het geluid in de woning niet het gewenste geluidniveau heeft. Bij een groot deel van deze 300 woningen zal er niet zo snel sprake zijn van een toename. Maar bij 20% van deze woningen worden in de omgeving ook nog redelijk wat woningen ontwikkeld wat weer leidt tot een toename van het verkeer (en BGE).