

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Ministerie van
Infrastructuur en Waterstaat

Via

www.internetconsultatie.nl/aanvullingsbesluit_geluid_omgevingswet/reageren

Postbus 45
2800 AA Gouda
088 - 5450000
www.odmh.nl

Verzenddatum 8 april 2019
Ons kenmerk 2019259858
Uw kenmerk 8794

Bijlagen 1

Onderwerp

Internetconsultatie Aanvullingsbesluit geluid

Geachte mevrouw of heer,

In deze brief staat de reactie van de Omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH) op het Aanvullingsbesluit geluid, zoals dat op internet was opengesteld voor consultatie van 25 februari 2019 tot en met 8 april 2019.

Inleiding

Allereerst willen wij opmerken dat de algemene toelichting veelal helder en prettig geschreven is. Het besluit en de artikelsgewijze toelichting is veel minder toegankelijk. Soms worden punten die in de artikelen staan niet toegelicht. Deze slechtere leesbaarheid van de artikelen baart ons zorgen omdat dit een potentiële voedingsbodem voor inhoudelijke misvattingen kan zijn (dit maakten wij op uit gesprekken met collega geluiddeskundigen). Dit kan mogelijk ondervangen worden door de artikelen duidelijker te schrijven en de toelichtingen nog explicieter te laten zijn of te illustreren met (getals-)voorbeelden over de beoogde werking.

Verder zijn we verheugd dat het merkbaar is dat veel elementen waar in de ontwikkelfase discussie over was zijn opgepakt. Dit laat onverlet dat wij ruimte voor verbetering zien, zowel wat betreft werking, uitvoerbaarheid en gezondheidsbescherming.

Wij zullen eerst enkele algemene opmerkingen plaatsen. In de bijlage bij deze brief treft u onze inhoudelijke reactie artikelsgewijs aan, met een nadere onderbouwing.

Algemeen

Op verschillende plekken (artikel 3.31 en artikel 5.78u) wordt verwezen naar de normen op de gevels. Als suggestie geven wij mee om deze normen in het algemene gedeelte op te nemen. Dit kan bijvoorbeeld na artikel 3.23. Hier kunnen dan ook de normen in de gebouwen (artikel 3.48) worden opgenomen.

In paragraaf 5.1.4.2a is 1 artikel gewijd aan de overschrijding van de standaardwaarde en maar liefst 6 artikelen gaan over de overschrijding van de maximale waarde! Dit lijkt niet in verhouding. Ook wijzen wij op het ronde tafel gesprek in de tweede kamer, waar is aangegeven is dat al snel naar de maximale waarde wordt gegaan bij woningbouw. Door nu afwijkingen van de grenswaarde mogelijk te

maken, vragen wij ons af welk signaal wordt gegeven? En welk effect gaat er optreden, met de beoogde woningbouwopgave die het rijk aan de gemeenten oplegt?

Wellicht is het mogelijk om dan uit te gaan van een 'grenswaarde laag' en een 'grenswaarde hoog', of een verhoogde grenswaarde voor bepaalde situaties. Dat klinkt in ieder geval anders dan het overschrijden van de grenswaarde.

Van de norm in de woning mag in zwaarwegende gevallen worden afgeweken. In de huidige wet is de norm in de woning het laatste vangnet. De motivatie voor het laten vervallen van dit beschermingsniveau wordt niet ondersteund met voorbeelden. Deze voorbeelden zien wij graag terug in de toelichting. Een andere optie is om de norm in de woning in de geluidgevoelige bestemmingen als laatste vangnet overeind te houden. Dit is voor wat betreft de gezondheid ook beter.

De geluidgevoelige terreinen (de woonwagengerreinen en de ligplaatsen voor woonschepen) zijn niet verder uitgewerkt. Is dit de bedoeling? In de Wet geluidhinder is ervoor gekozen om de norm voor de geluidsbelasting op de woonwagengerreinen lager te maken, omdat maatregelen aan de gevel niet mogelijk zijn. Is er nu een kentering in deze gedachte? Zo ja, waar is de motivatie daarvoor lezen? De ligplaatsen van woonschepen zijn nu ook geluidgevoelige bestemmingen. Inmiddels is er een onderscheid in drijvende woningen en woonschepen. Ons is nog niet geheel duidelijk hoe dit in het nieuwe stelsel is uitgewerkt.

Voor de wegbeheerder (gemeente of waterschap) is het van grote meerwaarde om de waarde van het gezamenlijke geluid op de gevel vast te leggen, want dit is het uitgangspunt voor de gevelwering. Bij een toename van het verkeer, moet de binnenwaarde beoordeeld worden. Dan is kennis over de aanwezige gevelwering van belang. Indien dit inzichtelijk is bespaart dat de wegbeheerder veel kosten bij de uitvoering van de nieuwe regels. Dit lijkt ons dan ook een adequate aanvulling op het nieuwe systeem. Dit missen wij nog in artikel I van het Aanvullingsbesluit geluid. Wel wordt dit in artikel III (de wijzigingen van het Besluit bouwwerken leefomgeving) genoemd.

In het Aanvullingsbesluit geluid wordt voor de monitoring uitgegaan van een basisgeluidemissie. Voor de reconstructie wordt dit ook gehanteerd. Echter, een geluidemissie is iets anders dan een immissie, zoals een geluidsbelasting op een gevel. Deze zaken worden door elkaar gebruikt en dat is niet juist. Verder vragen wij om de werking van het systeem van de basisgeluidemissie eenduidiger vast te leggen, zodat de werking voor een ieder (wegbeheerders en burgers) duidelijk is.

Ten behoeve van het opstellen van modellen, kregen de gemeenten in het kader van de Europese richtlijn financiën ter beschikking. Het lijkt dan ook redelijk dat gemeenten financiën ontvangen om de verkeersmodellen te laten opstellen ten behoeve van het opstellen van de basisgeluidemissie. Voor uitvoerbaarheid merken wij op, dat het aanbesteden en laten bouwen van verkeersmodellen enige tijd vergt. De invoeringsdatum van 1-1-2021 komt dan niet realistisch over. Voor de financiering van het nieuwe stelsel wordt geen informatie aangetroffen. Bij milieu geldt dat de vervuiler betaalt. Hoe is dat verwerkt in dit nieuwe systeem?

De juridische verankering van de basisgeluidemissie kunnen wij niet terugvinden in het Aanvullingsbesluit. Deze basisgeluidemissie wordt gebruikt voor besluiten met betrekking tot geluid. Wij vinden het vreemd dat de onderliggende data geen deel uitmaakt van een openbaar besluit. Ons lijkt dat dit aangevuld moet worden.

Dat voor het geluid in de geluidgevoelige gebouwen uitgegaan wordt van het gezamenlijke geluid vinden wij vanuit het oogpunt van gezondheid prima. Alleen dient dit ons inziens in het nieuwe stelsel nog beter verwerkt dan wel uitgewerkt te worden.

Wij zijn het niet eens dat de bevoegdheid voor spoorwegemplacements verschuift naar het Rijk en stellen een beschermingsniveau onder de Omgevingswet voor dat in ieder geval gelijk is aan het huidige beschermingsniveau.

In een aantal gevallen wordt verwezen naar de nog op te stellen ministeriële regeling. Pas als deze regeling bekend is, kunnen wij het gehele nieuwe stelsel overzien. Het is dan ook mogelijk dat er dan alsnog vragen komen over het Aanvullingsbesluit geluid (Abg) en de Aanvullingswet Geluid.

Tot slot

Een van de kernpunten van de Omgevingswet is eenvoudig. Ten aanzien van eenvoudig verwijzen wij naar het artikel van geluidnieuws over de proef van Rijkswaterstaat met het markeren van referentiepunten¹. Wij vragen ons echter af of dit systeem voor de burger eenvoudig is? Daarnaast verdient ook het vastleggen van maatregelen aandacht die volgen vanuit een afweging in de regelgeving. Door dit eenvoudiger te maken, kan onduidelijkheid worden voorkomen. In relatie tot dit punt halen wij de uitspraak van de Raad van State aan over maatregelen in een Tracébesluit². Als maatregelen in een dergelijk Tracébesluit staan geschreven, dan zou de uitvoering van deze maatregelen automatisch geborgd dienen te zijn. Dan staan op één plek de te nemen maatregelen.

Met de hierboven beschreven punten trekken wij de conclusie dat grote stappen zijn gemaakt naar een nieuw stelsel. Dit nieuwe stelsel dient volgens ons nog wel afgemaakt te worden, zodat wegbeheerders en burgers weten waar zij aan toe zijn. In de bijlage treft u onze reactie per artikel aan.

Wij zijn van harte bereid om met u mee te denken over en bij aanpassingen aan het Abg en de nog op te stellen ministeriële regeling. Bovenaan de brief treft u mijn contactgegevens aan.

Met vriendelijke groet,

Ing. M.J.H. Kijzers
Beleidsadviseur geluid

Dit document is digitaal vastgesteld.

Bijlagen:

1 Reactie artikelsgewijs

¹ Zie: RWS START PROEF MET MARKEREN REFERENTIEPUNTEN
<http://geluidnieuws.nl/home/rws-start-proef-met-markeren-referentiepunten/>

² Zie: MAATREGELLEN TRACÉBESLUIT NIET AFDWINGBAAR,
<http://geluidnieuws.nl/home/rvs-absorberend-scherm-mag-reflecterend/>

Bijlage 1

Reactie artikelsgewijs

Artikel 1 Besluit kwaliteit leefomgeving

Artikel 3.19, toepassingsbereik

lid 1

De geluidgevoelige terreinen worden niet genoemd. Het toepassingsbereik strekt zich dan niet uit tot geluidgevoelige terreinen. Maar deze komen wel weer terug in artikel 3.23, waar de normen gelden. Dit kunnen wij niet volgen.

Artikel 3.20, geluidaandachtsgebied

Een geluidaandachtsgebied is de als zodanig aangewezen en vastgelegde locatie rond of langs een weg, spoorweg of industrieterrein.

Waar wordt dit gebied aangewezen en vastgelegd? En hoe gaat dit werken?

Artikel 3.22, geluidsgevoelige ruimten

Lid 1 onder c.

Voorbeeld. Een kapel bij een ziekenhuis of andere zorginstelling is dus een geluidsgevoelige ruimte?

Lid 1 onder d.

Kinderopvang met bedgebied. In de huidige Wet geluidhinder valt 'kinderopvang' onder het begrip geluidsgevoelige ruimte. Dat is ruimer dan zoals het in het Abg wordt geformuleerd. De kinderdagverblijven zijn toegevoegd als gevolg van een motie van de leden Jansen en Samsom die op 22 december 2011 door de Tweede Kamer is aangenomen

Artikel 3.26, bepalen geluid van wegen en spoorwegen

Lid 2

Uit deze definitie blijkt dat spoorwegemplacementen vallen onder het hoofdspoorwegennet. De gemeente of provincie is bevoegd gezag voor bedrijven en/of activiteiten. Waarom wordt het geluid van spoorwegemplacementen uitgezonderd? En geldt dit alleen voor geluid? Wij willen onze burgers gelijke bescherming bieden van alle activiteiten en geen vermindering van het beschermingsniveau ten opzichte van de huidige wetgeving, bijvoorbeeld door het verdwijnen van de L_{Amax} bij het aansluiten op de GPP-systematiek. Wij zijn het hier dan ook niet mee eens.

Artikel 3.29

Lid 1

Dit komt heel erg verwarrend over.

Trekken wij terecht de conclusie dat de GPP's nu op een andere plek worden gepositioneerd?

Als sommige plekken binnen de huidige systematiek, 50 meter van de weg en 100 meter van elkaar, niet geheel passend is, dan kan daar toch in een tweede lid bijgeschreven worden dat bij bochten en bogen de punten op een andere afstand van elkaar mogen worden gelegd?

Wat wordt bedoeld met dichtstbijzijnde spoor? Is dat de eerste spoorstaaf vanaf de buitenzijde van de spoorbaan of als er meer sporen zijn het midden van het buitenste spoor?

Artikel 3.30, geluidreferentiepunten voor industrieterreinen

Lid 1

Op dit moment vindt bewaking van de gezoneerde industrieterreinen plaats op de vastgestelde hogere waarden en de geluidzone. Op de geluidzone liggen ook rekenpunten. Waarom worden deze punten niet als GPP aangewezen?

Dit omzetten kost werk, terwijl de bewaking nu al plaatsvindt. De nieuwe situatie levert in ieder geval geen verbetering op ten opzichte van de huidige situatie. Ons is niet duidelijk waarom dit zo plaatsvindt.

Artikel 3.31 hoofdregel vaststellen geluidproductieplafond

In tabel 3.31 staan ook normen voor gemeentewegen en waterschapwegen. Ons is niet duidelijk waarom deze zijn opgenomen. De beheerders van deze wegen stellen immers geen GPP's vast. De buitenstedelijke norm (ook die voor de rijkswegen) is flink verhoogd. Wat is het gevolg hiervan voor de gezondheid?

Artikel 3.31 en artikel 5.78u, 2^e en 3^e lid

In deze artikelen wordt geregeld dat als een pand in een periode niet in gebruik is, de norm ook niet geldig is. Dat volgen wij nog. Wel vragen wij ons af welke formule in dat geval wordt gehanteerd? Als alleen de nachtperiode wordt weggelaten en de formule verder niet wordt aangepast, zijn hogere geluidsbelastingen toegestaan. Dit is vanuit het oogpunt van gezondheid niet goed. Komen hier nog aangepaste formules voor?

In het 3^e lid onder a missen wij de Levening.

Artikel 3.35 aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluid

Hoe wordt dit berekend?

En hoe verhoudt zich de grenswaarde van 65 dB en 70 dB uit tabel 3.31 met de kwalificatie 'Slecht' en 'Zeer slecht' uit tabel 3.35? Waarom wordt de grenswaarde in deze tabel zo hoog toegestaan in relatie met de kwalificaties? Hoe verhoudt het rapport van de WHO³ zich hiermee?

Artikel 3.48

Als eerste wordt ingegaan op de binnenniveaus in tabel 3.48.

Het binnenniveau in de volgende verblijfsruimten is volgens de huidige Wet geluidhinder 5 dB strenger:

- 1°. leslokalen en theorielokalen van onderwijsgebouwen;
- 2°. onderzoeks- en behandelingsruimten van ziekenhuizen en verpleeghuizen;
- 3°. onderzoeks-, behandelings-, recreatie-, en conversatieruimten, alsmede woon- en slaapruiden van andere gezondheidszorggebouwen als bedoeld in artikel 1.2;

Verder zien wij niet dat dit artikel in alle gevallen in werking treedt als een hogere waarde dan de standaardwaarde wordt vastgesteld of gemaakt wordt op een geluidsgevoelig gebouw of terrein.

In de stukken van de Omgevingswet wordt aangegeven dat beleidsneutraal wordt overgegaan, op de stelselherziening na. In de stelselherziening is tot nu toe niet aan bod gekomen dat het 5 dB strengere binnenniveau vervalt. Daarom ontvangen wij graag een motivatie waarom dit vervalt. En zijn er onderzoeken waaruit blijkt dat een hoger geluidsniveau niet tot lagere leerprestaties leidt?

Indien het niet de bedoeling was om het lagere binnenniveau te laten vervallen, kan de tabel van de binnenniveaus worden uitgebreid met een extra rij, waarin dit lagere binnenniveau staat.

³ Environmental Noise Guidelines for the European Region, World Health Organization, ISBN 978 92 890 5356 3.

Lid 1 onder C

Dit is vermoedelijk het dichten van het handhavingsgat. Maar vanaf welk niveau geldt dit?

Voorbeeld: een basisgeluidemissie van 80 dB overschrijdt de grenswaarde maar hoeft geen 1,5 dB toename te hebben. Is dan de conclusie juist dat er geen actie hoeft te worden ondernomen?

Lid 2

Gerefereerd wordt aan de NEN5077. Dit is een meetnorm om de gevelwering vast te stellen. Mag de gevelwering ook worden berekend, bijvoorbeeld aan de hand van de formules uit de NEN 12354? Of worden aangenomen op basis van een eerder verleende hogere waarde en het daarbij behorende binnenniveau danwel de gezamenlijke hoeveelheid geluid waarop de gevelwering moest zijn gebaseerd bij de bouw van de woning?

Lid 4 onder d

Hierin staat vermeld dat weigeraars niet meer in aanmerking komen voor voorzieningen. In de huidige wet wordt dit ingeschreven in het kadaster. Hoe wordt dit nu geborgd?

Artikel 3.50

Dit artikel regelt de basisgeluidemissie, de waarde ervan in ieder geval. Hierover hebben wij een aantal vragen, omdat niet duidelijk is hoe dit moet gaan werken.

De term 'niet bij omgevingsverordening' aangewezen wekt verwarring. In de toelichting wordt geen voorbeeld aangetroffen waar aan gedacht moet worden. Worden bij Omgevingsverordening bijvoorbeeld de rijkswegen en provinciale wegen alsmede de spoorlijnen met geluidproductieplafonds aangewezen?

De basisgeluidemissie is een nieuwe term en een nieuw getal. Dit getal is vermoedelijk een gevolg van de hoeveelheid verkeer, samenstelling hiervan, snelheid van het verkeer en het wegdek. Hiermee wordt gepoogd een abstracte waarde in te voeren. Wij komen tot de conclusie dat dit geen verbetering van het systeem geeft, maar juist vragen oproept. Wij denken hierbij aan de GPP's van railverkeerslawaai, die worden gebruikt om hinder van treinen te beoordelen. Als voorbeeld geven wij de klachten over treinen op de spoorlijn van Gouda naar Alphen aan den Rijn. Op papier wordt gekeken welk geluid de trein maakte bij de oplevering en of de GPP's niet worden overschreden. De GPP's langs dit traject zijn bepaald met treinen die niet meer in Nederland rondrijden. Abstract denkend is dit nog te volgen. Praktisch gezien vragen wij ons af waarom de gegevens van de huidige treinen niet worden opgenomen in het geluidregister en dat de emissie van de treinen (op dit traject rijdt één type trein) niet is gecontroleerd? Deze rijden er immers. En wij vragen ons af waarom een abstract systeem wordt gehanteerd om klachten af te handelen van burgers over geluid? Hierbij denken wij ook aan de verwijzing in de uitspraak van de Raad van State naar de niet afdwingbare maatregelen.

Ook zien wij niet in dat het werken met de basisgeluidemissie eenvoudiger is. Steeds moet deze waarde worden uitgerekend. En als de geluidsbelasting op de geluidsgevoelige bestemming bekend moet zijn, dan moet er weer gerekend worden. Daarnaast geeft dit getal geen inzicht in de verkeersstroom of in de geluidsbelasting op de gevel van het geluidgevoelige gebouw. Wij stellen dan ook voor om als basisgeluid de geluidsbelasting op een pand aan te houden, zoals ook wordt uitgerekend voor de Europese geluidkaarten. En de geluidsbelasting op de gevel moet immers toch steeds uitgerekend worden. En die is dan ook bekend. Dit is duidelijker voor ons en ook voor de burger.

Voor de bepaling van de basisgeluidemissie staat dat de gemeente als uitgangspunt ook de reconstructie van een weg mag gebruiken. Geldt hiervoor ook de toename van het geluid als gevolg van een bouwplan? Als voorbeeld dragen wij aan het ontwikkelen van de wijk Westergouwe in Gouda. Dit is een geheel nieuwe woonwijk, met naar verwachting totaal 4.000 woningen. Het bestemmingsplan voor deze woonwijk is vastgesteld. Nu stelt de gemeente Gouda keurig voor 1 juli 2023 de basiskaart vast met de verkeersgegevens uit 2021. Nu is geprognosticeerd dat in 2024 fors meer verkeer gaat rijden. Het blijkt dat het bestaande wegennet dit op kan vangen. Het geluid neemt bijvoorbeeld toe met circa 3 dB. Hoe kan de gemeente nu de maatregelen financieren die nodig zijn om alleen al het geluid van de groei van het verkeer uit de wijk Westergouwe op te vangen? In het artikel wordt specifiek naar een reconstructie verwezen. Wat als dit niet nodig is? Dient de gemeente deze kosten dan te betalen of betaalt het rijk dan deze kosten als gevolg van de invoering van dit nieuwe systeem?

Artikel 3.51

In lid b wordt gerefereerd aan “andere geluidgevoelige gebouwen”. Deze term wekt verwarring. Bedoeld wordt dat het bevoegde gezag maatregelen kan overwegen bij geluidgevoelige gebouwen waar de geluidstoename meer dan 1,5 dB is ten opzichte van de basisgeluidemissie en de geluidsbelasting minder of niet meer dan 70 dB is. Volgens ons is de volgende zin beter: b. geluidwerende maatregelen worden getroffen aan geluidgevoelige gebouwen, anders dan bedoeld in artikel 3.48, eerste lid onder c.

§ 5.1.4.2a Geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrieterreinen

Artikel 5.78a Lid 1

Hoe stel je een geluidaanvalsgebied op? En hoe stel je dit vast en waar kunnen burgers en overheden dit terug te vinden? Wordt dit nog nader uitgewerkt in de Aanvullingsregeling geluid of worden nog artikelen aan het Aanvullingsbesluit geluid toegevoegd?

Waar zijn de geluidgevoelige terreinen, de woonwagenstandplaatsen en de ligplaatsen voor woonschepen gebleven?

Artikel 5.78b

In lid b wordt genoemd dat voor wegen met een basisgeluidemissie het geluid 10 jaar na het vaststellen van een omgevingsplan moet worden gebruikt. Dit houdt dan in, dat je niet kan uitgaan van de basisemissie voor het geluid, maar moet uitgaan van een prognose. Hoe gaat dit werken? Bij de ODMH hebben we deze prognose in de vorm van een verkeers- en milieumodel voor het toekomstige jaar, nu 2030. Dat werkt voor ons goed.

Wij stellen ons voor, dat gemeenten die nog geen verkeersmodel hebben nu aan de slag gaan om een verkeersmodel op te laten stellen. Dit betekent een aanbesteding, soms zelf een Europese aanbesteding. De financiering hiervan moet nog worden geregeld. Na de aanbesteding moet het model worden gebouwd. Voor een dergelijk gemeente omvattend model kan zomaar een jaar bouwtijd nodig zijn. En dan dienen alle gemeenten bij de verkeersbureaus een dergelijk model te laten opstellen. Om alles voor de data klaar te hebben die nu worden aangehouden lijkt dit geen mogelijke opgave. Hoe is dan op tijd een basisgeluidemissie vast te stellen?

§ 5.1.4.2a.2 Geluid afkomstig van industrieterreinen met geluidproductieplafonds

Artikel 5.78g

Graag ontvangen wij een set regels, die de gemeente in een Omgevingsplan kan opnemen.

Artikel 5.78h tot en met m

Deze artikelen in samenhang genomen, komen wat ingewikkeld over. Ook lezen wij meerdere keren hetzelfde. Wat is bijvoorbeeld het verschil tussen de artikelen 5.78j eerste lid en 5.78k?

In deze artikelen missen wij een borging van een verkavelingsplan. Dit zou volgens de systeembeschrijving ingevoegd worden.

Artikel 5.78k

In de toelichting wordt verwezen naar de publicatie "Bedrijven en milieuzonering". Deze publicatie bestaat volgens ons straks niet meer.

§ 5.1.4.2a.3 Geluid afkomstig van wegen en lokale spoorwegen met een basisgeluidemissie als monitoringsparameter.

Deze paragraaf gaat over het aanleggen of wijzigen van een (spoor)weg. Dit komt niet terug in de titel. Verder hoeft bij het wijzigen van een weg niet meer naar de geluidsbelasting in de woningen gekeken worden. Dit is nieuw. In de Wet geluidhinder moet dit wel. Waarom is dit niet opgenomen? En waarom wordt de basisgeluidemissie niet aangepast bij het aanleggen of wijzigen van een weg? Zo lijkt het stelsel een omissie te bevatten. Artikel 5.78ad lijkt niet in werking te treden als gevolg van deze paragraaf. Wij vermoeden dat dit wel de bedoeling is.

Artikel 5.78n

lid 1

De verkeersintensiteit gemiddeld over het kalenderjaar wordt genoemd. Moet dan worden uitgegaan van een weekdaggemiddelde?

Dit wordt specifiek gevraagd, omdat verkeersmodellen uitgaan van werkdaggemiddelden en milieumodellen van weekdaggemiddelden.

lid 3

In dit lid wordt aangegeven dat de normen in deze paragraaf niet gelden voor dove gevels. Als een gebouw dus een dove gevel heeft, worden de bewoners niet beschermd tegen het toenemende geluid van het (spoor)wegverkeer. In hogere waarde besluiten en bestemmingsplannen wordt de gevelwering van dove gevels aangegeven. Is het de bedoeling dat deze gevelwering vervalt? In relatie met de huidige wetgeving, zouden juist de woningen met een waarde hogere dan de grenswaarde op grond van de Interimwet Stad en Milieu niet in aanmerking komen voor bescherming. Dit lijkt dus nu anders geregeld.

Artikel 5.78o

Uit dit artikel wordt ons niet duidelijk welke situaties je met elkaar vergelijkt. Wij denken dat je de situatie een jaar voor de reconstructie moet vergelijken met de situatie circa 10 jaar na de reconstructie. Maar dat lezen wij niet.

De toename van het verkeer hoeft niet alleen voor te komen op de te wijzigen weg maar ook op omliggende wegen (uitstralingseffect). Hoe is dit ondervangen? Wat is het gebied waarnaar gekeken moet worden?

In de opsomming missen we een snelheidsverhoging en een verandering in de voertuigverdeling. Het kan voorkomen dat een 30 km/u weg tegenvalt in de praktijk. Nu kunnen we dus gewoon weer terug naar 50 km/u. Is hier nog een toets aan een toename van 1,5 dB?

Artikel 5.78o lid e

In dit lid wordt een toename van de geluidemissie van 1,5 dB genoemd. Bij het verleggen van de weg kan een gelijkblijvende geluidemissie of een toename van minder dan 1,5 dB wel degelijk een gevolg hebben voor de geluidemissie. Bij een reconstructie kan volgens ons in algemene zin dan ook niet van de geluidemissie worden uitgegaan.

Binnenstedelijk kan een verschuiving van minder dan 2 meter ook een toename van het geluid tot gevolg hebben van meer dan 1,5 dB. Wij vragen ons dan ook af of de keuze van de afstand van 2 meter goed is onderbouwd?

Artikel 5.78o1

Moet er bij lid a tot en met c ook geen vergelijking komen met een toename van 1,5 dB? En hoe verhoudt artikel 5.78o1 zich met artikel 5.78o lid 2?

Artikel 5.78q

lid 1

Lid 1 bevat de zinsnede ... of het omgevingsplan dat regels bevat over een wijziging van het gebruik van een lokale spoorweg, ...

Waarom bevat het omgevingsplan alleen regels voor de wijziging van het gebruik van een lokale spoorweg en niet over de wijziging van het gebruik van een gemeentelijke- en waterschapweg?

Bij de Wet geluidhinder moet bij het overschrijden van de standaardwaarde ook aan de norm in de geluidsgevoelige gebouwen worden getoetst. Wij zien niet dat deze toets bij de aanleg of van wijziging van een weg plaats vindt. Wij zien niet hoe artikel 5.78ad in werking treedt.

Artikel 5.78r

In dit artikel kan vanwege zwaarwegende belangen afgeweken worden van de grenswaarden. Bij een gemeente die geen geld voor maatregelen wil of kan uittrekken, is het uitgeven van geld een zwaarwegend belang. Het niet uitgeven van geld is ongetwijfeld niet de bedoeling, maar in de toelichting lezen wij graag een uitleg van dit zwaarwegende belang.

Mocht dit een uitvoering zijn van de systematiek van de Interimwet Stad en Milieu, dan verzoeken wij om de stappen die je moet nemen om af te wijken van de grenswaarden uit deze Interimwet ook op te nemen.

§ 5.1.4.2a.4 Nieuwe geluidgevoelige gebouwen in geluidaandachtsgebieden

Wat opvalt is dat er één artikel is opgenomen die een overschrijding van de standaardwaarde beschrijft en zes artikelen die een overschrijding van de grenswaarde beschrijven. De term niet-geluidgevoelige gevel maakt de leesbaarheid van de artikelen er voor ons niet beter op.

Artikel 5.78u, toelaten van een geluidsgevoelig gebouw

Zie artikel 3.31.

Artikel 5.78z, lid 2 onder b, overschrijden grenswaarde met dove gevel

De gevelwering van een dove gevel moet worden verhoogd met 5 dB. Waarom hier wel en in de rest van het aanvullingsbesluit geluid niet?

In de huidige wetgeving moet de gevelwering van een dove gevel in het bestemmingsplan worden opgenomen. Geldt dit ook onder de Omgevingswet?

Artikel 5.78aa, overschrijding grenswaarde vanwege zwaarwegende belangen: niet – geluidsgevoelige gevel

Zie voor het afwijken van de grenswaarde de opmerking bij artikel 5.78r.

Voor woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen die zijn gerealiseerd op basis van de Interimwet Stad en Milieu is de gemeente verantwoordelijk voor het naleven van de geluidsbelasting in de gebouwen. Geldt dit ook voor deze gebouwen?

Artikel 5.78ab, aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluid

Lid 2

Welke correctie voor de verschillen in hinderlijkheid wordt hier bedoeld? Komt dit nog in een regeling?

Lid 3 onder b

Verwezen wordt naar de 48 dB L_{den} contour van een luchthavenbesluit. Ten aanzien van de bescherming van de burgers vinden wij dit prima. Echter, de 48 dB L_{den} contour van bijvoorbeeld Schiphol is niet opgenomen in een Luchtvaarhavenverkeersbesluit of Luchthavenindingsbesluit. (Schiphol kent als enige luchthaven twee besluiten). Wordt de Wet luchtvaart of de Luchtvaartwet gewijzigd op dit punt? In de Invoeringswet geluid hebben wij hierover geen wijziging aangetroffen. Op dit moment is de 48 dB L_{den} contour van Schiphol opgenomen in de prognose voor het komende jaar of in het verslag van het afgelopen jaar. Welke contour moet dan worden gehanteerd en hoe wordt deze contour verspreid? Deze contouren wijzigen per jaar, omdat deze contouren onder ander afhankelijk zijn van het baangebruik als gevolg van de windrichting. Daarom de vraag, hoe u dit gaat organiseren?

Artikel 5.78ac, nieuwe geluidsgevoelige gebouwen – bepalen van het gezamenlijke geluid

Waarom hoeft bij overschrijding van de grenswaarde in artikel 5.78r het gezamenlijke geluid niet te worden bepaald en wel bij artikel 5.78aa?

In artikel 5.78ab worden geluidbronnen genoemd die bij cumulatie moeten worden beoordeeld. Waarom wordt voor het gezamenlijke geluid niet uitgegaan van dezelfde bronnen maar wordt verwezen naar een ministeriële regeling?

§ 5.1.4.2a.5 Wijzigingen in het geluidaandachtsgebied

Artikel 5.78ad

In dit artikel staat een relevante toename. Wat is een relevante toename?

Wordt hier ook bedoeld de toename met 1,5 dB of meer uit de paragrafen 5.1.4.2a.2 t/m 5.1.4.2a.4? In de toelichting lezen wij hier niets over.

Hoe zit het met een weg die wordt gewijzigd binnen het Omgevingsplan? Daar is nu een paragraaf voor opgenomen in de huidige Wet geluidhinder. Wij zien niet dat artikel 5.78ad in werking treedt in relatie met paragraaf 5.1.4.2.a3.

Wij stellen voor dat hier een artikel voor wordt gezet, waarin het toepassingsbereik van deze paragraaf wordt beschreven. Dan kan ook duidelijk worden gemaakt, dat dit artikel in ieder geval in werking treedt bij een toename van de geluidbelasting op de gevel van bijvoorbeeld 1,5 dB, dat blijkt uit de paragrafen 5.1.4.2a.2 t/m 5.1.4.2a.4. Een alternatief is om in deze paragrafen aan te geven dat artikel 5.78ad eveneens van toepassing is.

In het tweede lid wordt een uitzondering gemaakt als de grenswaarde wordt overschreden. Hoeft bij overschrijding van de grenswaarde dan niet meer aan de norm voor het geluid in het geluidsgevoelige gebouw te worden getoetst? Dit lijkt ons niet de bedoeling of zien wij iets over het hoofd?

Is dit artikel ook van toepassing op afdeling 3.6?

Moet voor de toets aan de norm in geluidgevoelige gebouwen uitgegaan worden van het gezamenlijke geluid, zoals dat is bepaald aan de hand van artikel 5.78ac?

Artikel 8.18a

Hoe zit het met het melden van activiteiten die een overschrijding veroorzaken van de geluidproductieplafonds? Kunnen deze verboden worden op grond van de Omgevingswet of het Besluit kwaliteit leefomgeving? En hoe werkt dit met activiteiten die niet gemeld hoeven te worden?

Artikel 10.21b, monitoring andere parameter geluid van gemeentewegen, waterschapswegen en lokale spoorwegen, voor zover deze niet bij omgevingsverordening zijn aangewezen

Ons is verteld dat de monitoring eens per 5 jaar plaats vindt. In dit artikel lezen wij kalenderjaar. Is het volgens dit artikel de bedoeling om elk jaar een monitoring uit te voeren?

Het berekenen van verkeer met behulp van een verkeersmodel geeft soms grote schommelingen (soms meer dan 40% toename) op wegen met een lage intensiteit (bijvoorbeeld 2.500 motorvoertuigen per etmaal). Voor verkeer is dit geen probleem, voor het handhaven van het geluid van wegen kan dit wel een probleem zijn. Zo kan het zijn dat volgens een model maatregelen nodig zijn, terwijl het verkeer in werkelijkheid niet op deze weg rijdt. Wordt door het ministerie een (reken)methode ontwikkeld waarbij dit wordt voorkomen?

Artikel 10.21c, gegevensverzameling voor de monitoring

Wij missen in dit artikel de voertuigverdeling.

En hoe verhoudt deze opsomming zich tot de EU-kartering?

Artikel 10.23a, geluidregister

Dit artikel gaat over een geluidregister voor de GPP's. Geldt dit artikel ook voor de GPP's van de industrieterreinen en provinciale wegen?

Een artikel met een geluidregister voor de basisgeluidemissie treffen wij niet aan. Wordt een dergelijk register gemaakt? De informatie die wij het meeste uitleveren zijn de toekomstprognoses. Dit zou voor derden erg handig zijn om in een register op te nemen, zij kunnen dan deze informatie gebruiken bij toekomstige situaties.

Artikel 10a.2 en 10a.3

In het tweede lid van deze artikelen wordt aangegeven dat alleen de bron van de wegbeheerder opgehoogd dient te worden met 1,5 dB. Waarom geldt dit niet voor andere geluidbronnen? Of dat bijvoorbeeld uitgegaan moet worden van de maximaal ingevulde situatie van de andere GPP's?

Artikel 10a.7

Lid 1

Is het juist dat bij maatregelen geluidbeperkende maatregelen worden bedoeld?

Lid 3

Ook hier geldt dat maatregelen worden genoemd, wij vermoeden dat geluidbeperkende maatregelen worden bedoeld.

Wij lezen in dit artikel dat pas bij overschrijding van de grenswaarde de norm in de geluidgevoelige gebouwen beoordeeld moet worden. Klopt dit? Wij denken dat dit anders geschreven dient te worden, namelijk dat bij al deze woningen de geluidsbelasting in de woning beoordeeld dient te worden.

Artikel II Wijzingen Omgevingsbesluit

De procedure voor het vaststellen of wijzigen van de basisgeluidemissie zien wij niet terugkomen. Dit moet de bescherming van de burgers worden. Welke inspraak hebben de burgers hierop?

Het verwijzen van het overgangsrecht uit het Besluit kwaliteit leefomgeving naar het overgangsrecht in het Omgevingsbesluit maakt het voor ons erg lastig om dit te beoordelen.

Artikel 10.6a

Lid 2

Hoe kan een verzoeker weten dat informatie vertrouwelijk is? Wij denken dat hier bedoeld wordt dat vertrouwelijke informatie niet wordt verstrekt, maar dat lezen wij niet.

Lid 3

Hoe kun je beoordelen dat geluid niet relevant is als je niets mag opvragen? Wij zien niet in dat dit goed gaat werken, of dat het bevoegde gezag dit zelf dient te verzamelen. De kosten worden dan bij het bevoegde gezag gelegd.

De huidige werkwijze van de ODMH is dat eerst een formulier wordt ingevuld met daarop de activiteiten van het bedrijf. Pas als deze activiteiten aanleiding geven tot onduidelijkheden of vermoedelijke overschrijdingen, wordt overgegaan tot het vragen om een akoestisch onderzoek.

Artikel 10.42a

Wij lezen niet dat Rijkswaterstaat een nalevingsrapport van de Rijkswegen hoeft in te dienen. Of dat de Minister verslag doet van de rijkswegen. Is dit juist?

Verder staat beschreven dat het college van burgemeester en wethouders aan de gemeenteraad en gedeputeerde staten aan de provinciale staten verslag doen. Onze Minister hoeft dit echter niet aan de 2^e kamer te doen toekomen? Dit komt inconsequent over.

In lid 1 staat dat het college van burgemeester en wethouders jaarlijks het resultaat van de monitoring aan de gemeenteraad doet toekomen. Voor de basisgeluidemissie geldt voor de gemeente als wegbeheerder een vijfjarige cyclus.

Artikel 10.42a en b

Deze artikelen regelen het verslag van de monitoring.

Wie moet verslag doen van de spoorwegen zonder GPP, maar die niet door de Provincie of gemeente op de Basisgeluidemissie worden opgenomen? Zie hiervoor de 'Regeling zonekaart spoorwegen geluidhinder'.

Artikel 14a.2

lid 1 onder b

Voor de gemeente- en provinciale (spoor)wegen wordt gerefereerd aan de bij omgevingsverordening vast te stellen wegen. Waarom wordt bij de waterschappen niet naar verwezen naar deze verordening? Is op voorhand al uitgesloten dat deze wegen er zijn? Is dit uitgezocht?

Dit omdat ook de Europese richtlijn geluid niet helemaal doorwerkt in de Nederlandse wetgeving. Zo zijn drukke waterschapswegen uitgezonderd van toetsing. Dit lijkt ons niet de bedoeling te zijn van de Europese regelgeving.

lid 2 onder d en e

Voor provinciale wegen wordt hier een toeslag van 1,5 dB gerekend. Waarom geldt deze toeslag? Voor gemeentelijke en waterschapswegen wordt in lid d gerefereerd aan 2021. Hoe werkt dan de verwachte toename van het verkeer?

Ook wordt een aantal malen het jaar 2016 genoemd. Onduidelijk is waarom dit wordt vermeld.

Lid 3 onder b

Gebouwen die zijn gerealiseerd met een hogere waarde op grond van artikel 83 lid vier tot en met zeven worden uitgezonderd van sanering. De motivatie die wordt aangevoerd geldt voor alle woningen met een hogere waarde. De motivatie om deze panden uit te zonderen, komt dan ook op ons over als een gelegenheidsargument. De vraag van ons is, waarom wordt deze knip gemaakt? Wij trekken de conclusie dat deze bewoners op voorhand niet de bescherming krijgen of dat de rekening op voorhand bij de gemeente wordt gelegd. Dit vinden wij vreemd. Wij zijn van mening dat alle woningen voor sanering in aanmerking komen, behalve de woningen die zijn gerealiseerd met de Interimwet Stad en Milieu.

Artikel 14a.3 lid1

In het eerste lid wordt aangegeven dat een ontwerp lijst moet worden opgesteld en dat de minister in de gelegenheid moet worden gesteld om een zienswijze in te dienen. Waarom alleen de minister en burgers niet? Welke procedure in het kader van de Algemene wet bestuursrecht wordt gevolgd?

Artikel III Wijzigingen Besluit Bouwwerken leefomgeving

A

In tabel 4.101 wordt de nieuwe tekst: bescherming tegen weg-, spoorweg- of industriegeluid of geluid van activiteiten. Wij denken dat bewoners in ieder geval tegen beide beschermd moet worden. De 'of' bepaling kan dan het beste worden omgezet naar een 'en' bepaling.

In artikel 3.48 van het Bkl wordt het gezamenlijke geluid genoemd. Dit komt terug in artikel 5.78ac van het Bkl. Wij missen in de tekst van tabel 4.101 dit gezamenlijke geluid. Dan worden bewoners ook beschermd tegen het geluid van vliegtuigen en windturbines of een combinatie van al deze soorten geluid.

B

Artikel 4.103 Bbl

In dit artikel wordt verwezen naar de toegestane hoeveelheid geluid in het Omgevingsplan. Wij trekken de conclusie dat deze toegestane hoeveelheid geluid in het Omgevingsplan moet zijn opgenomen.

In het Aanvullingsbesluit geluid in Artikel 1 (met de wijzigingen in het Besluit kwaliteit Leefomgeving) lezen wij niet dat de toegestane hoeveelheid geluid moet zijn vastgelegd in het omgevingsplan. Dit is dan volgens ons in tegenspraak met elkaar. Daarom onze vraag hoe dit moet gaan werken?

In lid 1 staat tussen sub a en b een 'of'. Het is beter als dit een 'en' bepaling is. Het geluid wordt dan bij elkaar opgeteld. Dit is beter voor de bescherming tegen geluid.

C

Artikel 5.23 Bbl

In lid 1 wordt voor gebouwen die worden getransformeerd naar woningen een binnenniveau van 41 dB aangehouden. Hier hebben wij twee opmerkingen over.

Het eerst is dat het niveau van 41 dB erg hoog is en vanuit gezondheid ongewenst. Graag zien wij uw motivatie in relatie met de gezondheid bij uw keuze.

Het tweede is, dat bij het toenemen van geluid en overschrijding van de 41 dB, de gemeente of het waterschap, maatregelen moet treffen om de geluidwering 3 dB strenger te maken. Dit kost de lagere overheden dus geld. Gaat u deze financiering regelen, omdat u als Rijk deze nieuwe wetgeving invoert? Indien het geluidsniveau op 38 dB zou worden gesteld, kan worden gesteld dat bij overschrijving van de 41 dB er een 3 dB toename is. Het lijkt dan in ieder geval redelijker dat de gemeente dan deze kosten draagt. Overigens is een binnen niveau van 38 dB al weer beter voor de

gezondheid dan 41 dB. Voor de gezondheid van de burgers is het nog beter om te streven naar minimaal de nieuwbouweis van het Bouwbesluit.

Toelichting

16.2 Beperking van de onderzoekskosten en financiële effecten

Aangeven wordt dat de nieuwe regels gezamenlijk naar verwachting tot lagere uitvoeringskosten leiden. Onder 5 bolletjes worden conclusies getrokken. Hier in het kort de reactie van de ODMH op de conclusies:

- De gemeenten, waterschappen en provincies hebben nog geen monitoring gedaan. Voor deze bevoegde gezagen is dit nieuw werk;
Daarnaast dient de gemeente jaarlijks verslag te doen van de GPP's (voor industrielawaai).
- Deze conclusie geldt voor de bevoegde gezagen met GPP's. Voor de basisgeluidemissie geldt deze conclusie niet;
- Wij zien niet aan welke onderzoeken wordt gerefereerd. Onderzoeken naar nieuwbouw? Deze zijn per nieuwbouwplan anders. Wij zien daarom niet in dat deze akoestische onderzoeken langer houdbaar zijn. Voor de toekomst moet immers gerekend worden met de situatie over 10 jaar. En deze prognose wijzigt steeds. Ook moet elke 5 jaar de basis geluidemissie worden uitgerekend.
- Om te weten of een wijziging binnen de bestaande geluidnorm uitgevoerd kan worden is akoestisch onderzoek nodig. Het doorvoeren van wijzigingen zonder onderzoek kan dan ook niet. Als gerefereerd wordt aan de lijst van punten in artikel 5.78o, melden wij dat deze opsomming ook in de Wet geluidhinder staat. Dit is dus geen vermindering van de onderzoekskosten maar gelijkblijvend.
- Bij globale bestemmingsplannen kan de hogere waarde in het kader van de Wet geluidhinder ook in een later stadium worden vastgesteld. Dat is dus ook niet nieuw.

De algehele conclusie is dan ook dat het werk niet minder wordt. Er komt juist bij, namelijk de monitoring. Ook Artikel IV in het Abg zal meer werk opleveren. Wij hebben de verwachting dat de uitvoering meer werk met zich mee brengt.