

Reactie op het Aanvullingsbesluit geluid vanuit de Gelderse omgevingsdiensten.

08-04-2019

Opm: Dit is geen bestuurlijk vastgestelde reactie, maar op ambtelijk niveau vanuit eigen expertise en ervaring opgesteld.

Met een aantal geluidspecialisten van de zeven Gelderse Omgevingsdiensten hebben we de stukken van het Aanvullingsbesluit bekeken en besproken. Over het algemeen zien we dat het goed in elkaar zit en we verwachten dat het werkbaar zal zijn. Hieronder hebben we een aantal vragen en zorgpunten per onderdeel weergegeven.

Beheersing geluid gemeentelijke wegen:

- Ondergrens voor basisemissie van 1000 voertuigen: wat gebeurt er met wegen die net onder deze grens zitten? Of door een toename op een moment boven de 1000 komen?
- Hoe moet je invulling geven aan de "schatting" die geldt tussen 1000 en 2500 voertuigen?
- Is een ondergrens van 500 voertuigen verstandig voor wegen met elementverharding (klinkers);
- Basisemissie mag ook gebaseerd worden op eerder getroffen besluit, maar dan mis je de 1,5 dB groeiruimte. Als de prognose gehaald wordt heb je een probleem;
- Verkeersbesluiten vallen niet binnen de Omgevingswet. Er moet dus zelf een koppeling gemaakt worden tussen het geluidonderzoek volgens de Omgevingswet (preventief spoor) en een verkeersbesluit;

Normenhuis:

- 60 dB voor bouwen langs een provinciale weg binnen de bebouwde kom is laag, zeker t.o.v. de 70 dB van gemeentelijke wegen. Dit kan ontwikkeling van dorpskernen waar een provinciale weg doorheen loop belemmeren;
- 70 dB voor bouw langs gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom is juist weer erg hoog. Komt in de praktijk misschien niet zo veel voor;
- Tussen de standaardwaarde en de grenswaarde is vanuit de wetgeving geen (overweging van) een geluidluwe gevel in de wet opgenomen. Daar zou beleid op gemaakt kunnen worden, vraag is of gemeenten dat ook gaan doen.
- Stille banden aftrek (art. 3.5 RMV) maakt dat rekenkundig een leging van de snelheid van 80 naar 60 geen geluidruimte geeft. Wordt het niet tijd om een evaluatie van stille banden te doen, emissiekentallen opnieuw vast te stellen en art. 3.5 af te schaffen?
- Wat is de zone / aandachtsgebied bij gemeentelijke wegen?
- Wat is er geregeld voor bouw langs wegen van minder dan 1000 voertuigen?
- Hinderlijkheid bij cumulatie (al dan niet energetisch of hindergerelateerd opgeteld) is niet erg duidelijk. Wanneer moet het wel en niet toegepast worden?

Sanering:

- Art 10a.1 is niet erg duidelijk. Is het zo dat woningen uit de huidige saneringsregeling die nog niet gesaneerd zijn, straks geen mogelijk geen recht meer hebben op sanering?

Geluidproductieplafonds voor industrieterreinen:

- De formule voor het leggen van referentiepunten (art. 3.30) is niet altijd werkbaar. Deze kan als richtlijn dienen, maar wel met de mogelijkheid om er vanaf te wijken. Dat geeft ook de mogelijkheid om de GPP-punten te baseren op de huidige zonepunten;
- Hoogte van de GPP-punten bij industrieterreinen komt niet overeen met de hoogte van zonepunten in huidige systematiek;
- Emissierelevante activiteiten: dit kan per situatie erg verschillen. Voorstel om dit zelf te mogen bepalen;

- Omzetting van Letmaal naar Lden: hierbij is niet duidelijk of dit neutraal plaats kan vinden. Met andere woorden, wellicht krijgen bedrijven meer of minder geluidruimte voor activiteiten ten opzichte van de huidige situatie. Graag met het uitwerken van de methodiek hier aandacht voor;
- De omzetting van Letmaal naar Lden moet nauwkeurig gebeuren en kan daarom een flinke klus worden. Wellicht is het mogelijk om dit voor een aantal industrieterreinen uit te werken om inzicht te krijgen in de werking van de systematiek en wat de inspanning is om betrouwbare geluidproductieplafonds te berekenen.