

Internetreactie Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bereiden het ontwerp-Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet voor. Met het ontwerpbesluit worden regels voor het geluid van wegen, spoorwegen en industrieterreinen geïntegreerd in het stelsel van de Omgevingswet.

Dit is de reactie van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) op de consultatieversie van dit ontwerpbesluit.

8 april 2019

## ALGEMEEN

Met de consultatie van dit aanvullingsbesluit geluid (het ABG) gaat de ontwikkeling van de stelselherziening Omgevingswet voor het aspect geluid zijn laatste fase in. Wij hebben met waardering kennisgenomen van de stukken.

In onderstaande tabel treft u een artikelsgewijs onze opmerkingen aan.

Deze reactie is opgesteld door medewerkers van de OD NZKG. Het is een collegiaal ambtelijk advies dat niet bedoeld is als standpunt van de opdrachtgevers van deze dienst. De ODNZKG blijft graag nauw betrokken bij de verdere ontwikkeling van het totale stelsel. Uiteraard zijn we bereid tot een nader gesprek om onze punten toe te lichten.

Wij geven de belangrijkste punten die de uitvoerbaarheid betreffen hieronder samenvattend weer. Voor de detailkritiek verwijzen we naar de tabel.

### **Beheer van gezonde terreinen**

Wij sluiten ons aan bij het verzoek van het IPO om voor de bestaande industrieterreinen van regionaal belang een uitzondering te maken bij het wijzigen vaststellen en naleven van de GPP's ná eerste vaststelling en deze bij de provincie te laten.

De Omgevingsdienst Noordzeekanaal voert VTH- en zonerings taken uit in opdracht van de provincie Noord-Holland. Zo voeren wij de VTH-taak uit bij Tata Steel (hoogovens) en doen wij ook het zonebeheer voor het terrein waar dit bedrijf op gevestigd is. Binnen de nu voorgestelde regeling zullen de VTH-taken niet ingrijpend veranderen, maar zal het zonebeheer overgaan naar de drie gemeenten waar de zone IJmond in ligt. Het is uit oogpunt van uitvoerbaarheid wenselijk dat een

versnippering van bevoegdheden bij zware milieu inrichtingen wordt voorkomen.

### **Monitoring gemeentelijk wegen en het treffen van maatregelen bij toename**

Wij voorzien grote knelpunten bij het vaststellen van een basiskaart en – vooral- bij vervolgens monitoren van toename van geluid binnen het gemeentelijk wegennet.

Het geheel is van te veel factoren afhankelijk en de kans op fouten is per definitie groot. De bestaande modellen zijn daarenboven nog niet goed toegesneden op de voorgestane bindende regelingen en de daaraan gekoppelde kostbare gemeentelijke saneringsopgaven.

Er moet tijd zijn om geschikte modellen te ontwikkelen en valideren. De uitvoering van de regeling zal door de gemeenten in ons gebied grotendeels bij aan de OD NZKG worden opgedragen. Vooralsnog hebben wij grote twijfels aan de uitvoerbaarheid. Wij adviseren daarom de regeling in dat licht nog eens kritisch te toetsen.

### **Dove gevels en luwe gevels**

De gemeentelijke beleidsvrijheid wordt aanzienlijk ingeperkt. Vooral bij de regulering van de dove gevels en de geluidluwe gevels. In de huidige situatie hebben de bij ons aangesloten gemeenten beleid waarin zij vastleggen hoe zij de woningbouw op dit punt reguleren. Daarin zitten verschillen die vanuit het lokale perspectief te verdedigen zijn. Wij willen graag vasthouden aan de gemeentelijk mogelijkheid zelf beleid op deze onderwerpen te kunnen maken. Aandachtspunt daarbinnen is de negatieve doorwerking van vliegtuiglawaai: deze geluidsoort krijgt nu een zodanige doorwerking in het systeem van dove gevels en de geluidluwe gevels dat

er geen maatregelen meer mogelijk zijn en dat woningbouwinitiatieven onmogelijk worden.

### **5 dB extra voor bedrijven op gezonde terreinen**

Er wordt voorgesteld om niet vergunningplichtige bedrijven/ activiteiten op gezonde terreinen het recht te geven dat zij 5 dB meer geluid mogen veroorzaken. Er is daarbij onvoldoende rekening gehouden met de doorwerking van deze verruiming in het zonebeheer en de daaraan gekoppelde bescherming van geluidgevoelige functies. Wij adviseren deze regeling te schrappen.

### **Overgangsregeling naar jaarmiddeling op gezonde terreinen**

Binnen de huidige regelgeving wordt zowel vergunningverlening als zonebeheer van gezond terrein uitgevoerd binnen dezelfde geluidsoort de z.g. etmaalwaarde. Binnen de voorgestelde systematiek echter blijft vergunningverlening binnen deze geluidsoort, maar wordt voor zonebeheer een andere systematiek – de z.g. jaarmiddeling – de Lden doorgevoerd. Er ontstaat hierdoor een grote discrepantie tussen wat eerder is ingevoerd in zonebeheer en naar welke waarden er bij het vaststellen van GPP-punten vastgesteld moet gaan worden. Dit is een bron voor bezwaar en beroep waardoor de bestuurslasten zullen toenemen. Ook neemt als gevolg van de omzetting naar een andere systematiek de kans op fouten toe, wat niet bijdraagt aan de toch al onder druk staande uitvoerbaarheid.

### **Emplacementen**

Emplacementen zijn in de huidige systematiek vergunningplichtig. Voorgesteld wordt dat deels aan te passen door het geluid van rijdende treinen daaruit te lichten.

Het geluid van rangerende treinen op emplacementen is echter van een wezenlijk ander karakter dan van een doorgaande treinen vanwege de onregelmatigheid en de onverwachtheid van de pieken in het geluid.

Omwonenden van het terrein Watergraafsmeer hebben bijvoorbeeld terecht reden om te klagen. Naast dit terrein is een omvangrijk woningbouwplan gerealiseerd ("science park") waarin voor veel geld noodzakelijke geluidwerende maatregelen zijn getroffen. Binnen het nu voorgestelde regeling hadden als deze maatregelen niet getroffen hoeven worden en zouden de bewoners van de nieuwbouw zijn toegevoegd aan degenen die in de nacht last hebben van de piekgeluiden.

Daarnaast wordt op het haventerrein- Westpoort- een nieuw emplacement gemaakt die aan alle geluidnormen voldoet. De vraag is of er een regeling zou zijn als nu voorgesteld datzelfde terrein niet dichterbij woningen gerealiseerd had geworden.

Onze reactie, in  
enkele kernwoorden

Onze reactie

3.19	planologische situatie is - onterecht- altijd bepalend	Het geluid afkomstig van bronnen wordt betrokken op een geluidgevoelig gebouw dat is toegelaten op grond van o.p., o.v., of o.p.a.. Uit de toelichting volgt dat de planologische situatie bepalend is, het feitelijk gebruik is niet van belang. Het kan voorkomen dat in de planologische situatie zowel 'kantoor' (niet geluidgevoelig) als ook 'wonen' (geluidgevoelig) is toegestaan. In de feitelijke situatie is een bouwwerk gerealiseerd en ook in gebruik als kantoor. Moet dit gebouw dan worden aangemerkt als geluidgevoelig? Immers, volgens o.p. (planologische situatie) is een geluidgevoelig gebouw toegelaten. Men name bij het beoordelen van activiteiten en het handhaven van geluidnormen van bedrijven kan dit problematisch zijn. Zou het mogelijk zijn een afwijkingsmogelijkheid op te nemen?
3.20		Volgens het bepaalde in artikel 3.19 wordt de geluidbelasting van alle gelijksoortige bronnen betrokken bij een woningbouwinitiatief. Volgens de toelichting: alle gemeentelijke wegen. In de toelichting bij artikel 3.20 staat (laatste alinea) dat de breedte van een geluidaandachtgebied afhankelijk is van het aantal rijstroken/sporen. Hoe verhoudt dit zich met het bepaalde in artikel 3.19, op grond waarvan het geluid van alle wegen moet worden betrokken? Het uitgangspunt, dat het aantal rijstroken bepalend is voor de omvang van het aandachtsgebied, is gelijk aan de huidige werkwijze. Het vervangen van dit uitgangspunt door een benadering dat een gehele stad met zijn wegen beschouwd moet worden, lijkt een complexe en feitelijk niet-uitvoerbare insteek. Voorstel: gemeentelijk wegen verwaarlozen die minder bijdragen dan 10 dB onder de standaard-/voorkeurswaarde.
3.22	bijeenkomstfunctie bij scholen ook als gevoelig aan merken	Bij woon- en gezondheidsfuncties worden bijeenkomstfuncties als geluidgevoelig beoordeeld. Bij scholen geldt dit niet. Echter, uit de toelichting volgt dat ook bij onderwijsfuncties de bijeenkomstfuncties geluidgevoelig zijn (4 <sup>e</sup> alinea, toelichting bij artikel 3.22). Regel en toelichting zijn niet met elkaar in overeenstemming. Zo zal een aula bij een school niet gevoelig zijn, terwijl dit wel gewenst kan zijn. . Voorstel : Ook bij scholen bijeenkomstfuncties opnemen.

Onze reactie, in enkele kernwoorden

Onze reactie

3.22	gymlokalen in de regelgeving aanmerken als niet geluidgevoelig	Volgens huidige regelgeving zijn nevengebruiksfuncties als gymlokalen bij scholen niet geluidgevoelig. Op grond van het eerste lid behoren nevengebruiksfuncties, zoals de garage van een woning en de gymzaal bij een onderwijsinstelling, tot het geluidgevoelige gebouw ténzij in het omgevingsplan expliciet is aangegeven dat de garage alleen zodanig gebruikt mag worden dat daarin geen geluidgevoelige ruimte is toegelaten. Dit wijkt af van de huidige praktijk waarbij toetsing aan de Wgh niet plaatsvindt op de gevel van dit soort nevengebruiksfuncties. Gezien het grote aantal nevengebruiksfuncties in het aandachtsgebied van een geluidzone lijkt het niet reëel te veronderstellen dat gemeenten binnen afzienbare tijd na inwerkingtreding van de wet het geluidgevoelig gebruik van bestaande nevengebruiksfuncties zullen uitsluiten. Voor zover wij kunnen overzien bieden de huidige bepalingen inzake het overgangrecht onvoldoende waarborg op dit punt.
3.22	regelgeving nieuwe woonboten éénduidig maken	In het Bbl is voor nieuwe woonboten een binnenwaarde bepaald. De voorgestelde regeling is als de huidige, maar sluit niet aan bij het Bbl.
3.26	bij de bepaling geluid van wegdek, acoustische levensduur als uitgangspunt nemen, maar dan ook wegdek daarna verplicht vervangen	Bij de bepaling van de geluidemissie van een wegdek wordt uitgegaan van de gemiddelde <i>technische</i> levensduur van een wegdek. Onder de huidige regelgeving is dit de gemiddelde levensduur. De technische levensduur kan veel langer zijn dan de levensduur: bv. betonstraatsteen "silentway" heeft een technische levensduur van 40 jaar, maar de akoestische levensduur is aanmerkelijk korter omdat de straatstenen verschuiven (rapport M+P: Wegdekcorrectie van silentway voor lichte motorvoertuigen, 27 september 2016, p20). Voorgestelde wijziging: de akoestische levensduur is de maat voor het bepalen van de geluidemissie; als de akoestische levensduur is verstreken, overweegt het bevoegd gezag vervanging van het wegdek.
3.26		Lid 2:

Onze reactie, in enkele kernwoorden

Onze reactie

emplacements niet onder (rijks-) gpp sytematiek brengen

Spoorwegemplacements zijn onder het huidige recht vergunningplichtige inrichtingen. Bij de beoordeling van spoorweglawaai binnen de (rijks-) Gpp systematiek wordt geen rekening gehouden met piekgeluiden. Door rekening te houden in de ruimtelijke afweging met piekgeluiden kan bescherming geboden worden tegen slaapverstoring/schrikreacties. Piekgeluiden op spoorwegemplacements worden bijvoorbeeld veroorzaakt door rijdende treinen over wissels en bogen, (ont)koppelen, remmen, ontluchten, stoten. Deze pieken zijn extra hinderlijk omdat er geen voorspelbaarheid in de geluiden zit, terwijl dit bij doorgaande treinen wel het geval is. Met deze pieken wordt, door het geluid van rijdende treinen op spoorwegemplacements deel uit te laten maken van de hoofdspoorweg, geen rekening gehouden. Door het “verplaatsten” van het geluid vanwege spoorwegemplacements van “industrielawaai” naar “spoorweglawaai”, wordt de gemeente niet de beleidsvrijheid geboden een gelijkwaardig beschermingsniveau te garanderen door het stellen van normen voor de niveaus en aantallen van de piekgeluiden en het equivalente geluidsniveau in de dag-, avond- en nachtperiode. Dit betekent dat er geen sprake is van een gelijkwaardig beschermingsniveau voor de burgers tegen geluid vanwege spoorwegemplacements. Ook zullen er - vanwege de soepeler wordende regelgeving- initiatieven voor woningbouw bij bestaande emplacements gaan ontstaan, waar in het verleden geen mogelijkheden waren. Dit leidt tot een ongewenste toename in aantal gehinderden. Andersom kunnen er nieuwe emplacements gerealiseerd worden op plekken waar dat nu niet mogelijk is vanwege de pieknormen. Ook dit is ongewenst.

3.26

alle bewegingen van trams en metro's mee laten wegen- ook die buiten de dienstregeling

Het is gewenst duidelijkheid te verschaffen over overbrengingsritten (rijden van leeg materieel): Valt leeg materieel dat van en naar een opstel terrein rijdt onder het geluid van dat opstel terrein (industrielawaai) of van het spoor (verkeerslawaai)?

Voorstel: Tel zulke overbrengingsritten van leeg materieel (trams, sneltrams, metro's) op dezelfde wijze mee als materieel in de dienstregeling.

Onze reactie, in enkele kernwoorden

Onze reactie

		<p>Toelichting: De omgevingswet biedt de kans om deze onduidelijkheid in de bestaande wetgeving helder te regelen. Dat kan alleen door dit expliciet te noemen, bijvoorbeeld in art 3.50: "Bij het bepalen van het geluid van een lokale spoorweg wordt het geluid van railvoertuigen die van en naar opstelreinen rijden betrokken, tot aan de begrenzing van het opstelterrein." In de toelichting kan daarbij nog worden vermeld dat hieronder ook het deel van de rit wordt meegeteld dat op het terrein zelf wordt afgelegd. Ritten die geheel binnen de grenzen van het opstelterrein worden gemaakt, alsmede de piekgeluiden die worden veroorzaakt, worden (conform de huidige praktijk) als industrielawaai gezien.</p>
		<p>De keuze in dit voorstel sluit aan bij wat de omgeving ervaart. Voor de geluidbeleving van omwonenden is immers niet relevant of er wel of geen reizigers in het railvoertuig zitten. Deze keuze sluit tot op zekere hoogte aan bij die voor hoofdspoorwegen in Artikel 3.26 lid 2 , "Bij het bepalen van het geluid van een hoofdspoorweg wordt het geluid van treinen op spoorwegemplacements betrokken."</p>
3.27		<p>De redactie is dat geluid van meerdere terreinen moet worden betrokken. Dit kan verschillende betekenissen hebben: Gecumuleerd? Opgeteld? Of in het besluit gemotiveerd?</p>
3.27	industrieterreinen apart beschouwen	<p>Volgens de toelichting wordt het geluid van verschillende industrieterreinen opgeteld. Dit betekent een verzwaring ten opzichte van het huidige recht en hiermee worden ontwikkelmogelijkheden beperkt. Voorgesteld wordt industrieterreinen separaat te beschouwen, zoals onder huidige regelgeving</p>
3.30 2e lid	doel GPPil op korte afstand aanpassen	<p>In lid 2 is bepaald dat een gemeente aanvullende op kortere afstand een GPPil punt kan toevoegen dan de afstand in lid 1. De tekst "als dit noodzakelijk is voor het beperken van het geluid op geluidgevoelige gebouwen", lijkt niet juist. Ons inziens doe je dit niet om het geluid te beperken maar om de geluidgevoelige gebouwen te beschermen.</p>
3.30 2e lid	vastleggen extra GPPil punten dicht bij terrein vrijwaren van onterecht bezwaar en beroep	<p>Het vastleggen van de extra referentiepunten is - zoals nu omschreven- een voor bezwaar/beroep vatbaar besluit. In afwijking van één zonebesluit kan dan over de vastlegging van elk extra punt een discussie gevoerd worden. Dit is geen gewenste situatie. Zo wordt verwacht dat bedrijven op het industrieterrein (m.n. aan de rand) bezwaar zullen maken tegen het vastleggen van de referentiepunten dichtbij, ook als het geen directe inperking ten opzichte van de huidige zone betekent. Daarnaast geeft de omzetting van de huidige wegingsfactor Letm naar die van jaarmiddeling Lden aangepaste (getals-)waarden en ook dit kan een aanleiding zijn voor bedrijven om -onterecht- te gaan procederen,</p>

Onze reactie, in enkele kernwoorden

Onze reactie

3.31	mogelijkheid bieden om geluidbronnen op te neemn voor toekomstige bedrijven en idem bedrijfsontwikkeling en	Voor het bepalen van de waarde van de geluidbelasting van een industrieterrein, wordt volgens het tweede lid uitgegaan van de 'volledige benutting van het GPP dat gold direct vooraf..', dit lijkt te impliceren dat een fictieve geluidbelasting aan lege kavels kan en mag worden toegekend (z.g. reserveringsbronnen). Zou er een duidelijkere omschrijving opgenomen kunnen worden?
		Ook reserveringsbronnen voor bestaande bedrijven (uitbreiding) of nog te vestigen bedrijven?
3.31 +5.78b, 5.78c, 5,78f	activiteiten die geen inrichtingen zijn apart kader voor maken-overgangsregeling	In de omgevingswet wordt het begrip inrichting verlaten en gaan we naar activiteiten. Voor gezoneerde industrieterreinen betekent dit dat rekening moet worden gehouden met alle activiteiten op het terrein. Daaronder zijn er activiteiten die wel geluid veroorzaken maar (onder huidige regelgeving) geen inrichtingen zijn, zoals boord-boord-overslag. Als deze bronnen betrokken moeten worden betekent dit een toename van geluid vanaf het terrein en een afname van de ontwikkelmogelijkheden in de omgeving van het terrein
tabel 3.35 + 3.35	cumulatietabel is te regide	De kwalificatie 'matig' geldt voor een gecumuleerde geluidbelasting tussen 56 en 60 Lcum. Lcum is de gecumuleerde geluidbelasting op een geluidgevoelig object dat zich in twee of meer aandachtsgebieden bevindt. De standaard/grenswaarde vanwege een rijks- of provinciale weg bedraagt 50/65, vanwege een spoorweg 55/70 en industrie 50/60. Gecumuleerde waarden zullen bijna altijd direct de kwalificatie slecht/zeer slecht krijgen. Bovendien liggen maximale waarden van gemeentewegen al hoger dan 66dB. Met het oog op duidelijkheid/uitlegbaarheid in regelgeving geeft dit een verkeerd beeld en is dit eigenlijk niet uit te leggen, de kwalificatie slecht of zeer slecht betekent volgens regelgeving dus aanvaardbaar. Waarom kan hier niet gekozen worden voor andere beschrijving van kwalificatie, bijvoorbeeld, goed, voldoende, bijna voldoende, onvoldoende. In de toelichting kan aangegeven worden dat onder omstandigheden ook onvoldoende een aanvaardbaar niveau kan zijn.
		(de maximaal toegestane ontheffingswaarde vanwege het geluid van één bron, gemeenteweg, wordt volgens deze tabel gekwalificeerd als 'zeer slecht')
		Voorgestelde tabel past niet in het systeem van standaard/grenswaarden



Onze reactie, in enkele kernwoorden

Onze reactie

3.38	anticipatie mogelijk maken bij reparatie GPP's	In dit artikel wordt een vereenvoudigde procedure vastgelegd voor het herstel van foutief vastgestelde GPP's. De bepaling onder lid 1 onder b is bedoeld, krachtens de toelichting, voor herstel ten behoeve van het toestaan van een ontwikkeling. Knelpunt hierbij kan worden dat als een gemeente langs een provinciale weg een gevoelige bestemming wil realiseren, zij in een dergelijk geval afhankelijk is van een provinciaal herstelbesluit. Tegen dit besluit lijkt ook bezwaar en beroep open te staan. Dit kan de ontwikkeling van die bestemming vertragen. Voorstel: de mogelijkheid opnemen dat gemeenten op een besluit tot aanpassing van een GPP besluit op basis van art 3.35 mogen anticiperen
3.42	beleidsruimte geven aan het oplossen van overschrijdingen GPPil-s	Het college moet bij (dreigende) overschrijding maatregelen treffen. Deze regeling vervangt de huidige regeling 'geluidreductieplan' (artikel 67 Wgh). Belangrijk verschil is dat waar in de voorgestelde regeling het college verplicht wordt maatregelen te treffen, dit in de Wgh geen verplichting maar een mogelijkheid is. In sommige gevallen kan het nemen van maatregelen niet efficiënt zijn, bijvoorbeeld als bekend is dat de inrichting/industrie gaat verdwijnen, maar het tijdspad is nog niet voldoende duidelijk is. Praktijkvoorbeeld: het op termijn opheffen van de NUON kolencentrale Amsterdam op Westpoort . Voorstel: van de voorgestelde methodes een "kan" bepaling maken. Dan wel een koppeling leggen met art 3.43 ( zie hieronder)
3.43	overschrijdingen GPPil-s ontstaan na vaststelling ook regelen	Dit artikel regelt dat er besloten kan worden dat een terrein eerst op termijn aan de vastgestelde GPPil waarden gaat voldoen. Dit artikel doelt op uitstel na vaststelling van de GPPil's. Als deze mogelijkheid ook geboden wordt als gedurende de periode daarna een overschrijding ontstaat, dan zou dit meer flexibiliteit aan gemeenten geven ( zie vorig artikel 3.42). Voorstel: dit artikel ook van toepassing laten zijn op overschrijdingen die ontstaan na vaststelling van GPPil punten.
3.48 lid 1 onder c	correctiemogelijkheid inbouwen voor in het verleden fout vastgestelde monitoring	Als er uit monitoring blijkt dat er een toename van 1,5 is waardoor de geluidbelasting boven de 70 dB (de grenswaarde voor gemeentewegen) komt, dienen er maatregelen aan de weg danwel aan de gevels toegepast te worden. Dit artikel heeft grote financiële gevolgen. Maatregelen aan de weg zijn in stedelijke omgevingen niet aan de orde zodat hier in nagenoeg alle gevallen sprake is van het verplicht aanbrengen van gevelisolatie. Een eerste opmerking is dat het vaststellen van geluidniveau's op bestaande gevels een redelijk grote mate van onzekerheid in zich heeft. Zo zijn verkeersintensiteiten niet altijd nauwkeurig en komen er in de loop der tijd afwijkingen die niet duidelijk te verklaren zijn. Verder is de gevelbelasting afhankelijk van de exacte ligging van een gevel en is het voor grotere gemeenten niet mogelijk voor <i>alle</i> gevels een juiste gevelbelasting te bepalen en vast te leggen. Ons voorstel is dat als blijkt dat de toename van 1,5 dB is ontstaan door foutieve aannamen in de eerdere monitoring-ronde, ofwel in de rekenmethoden, de mogelijkheid wordt ingebouwd dat bij een eerstvolgende monitoring uitgegaan mag worden van een gecorrigeerd uitgangspunt in de eerdere basiskaart/ monitoring, waardoor er alsnog geen maatregelen nodig zijn.

Onze reactie, in enkele kernwoorden

Onze reactie

3.48 lid 1 onder c	beleidsruimte geven aan het treffen van maatregelen bij toename van 1,5 dB	Het gedachtegoed van handhaving via monitoring komt uit het werk verricht door de werkgroep systeem Swung. Zij hebben op 17 juni 2008 het stuk "systeemontwerp Swung II herziening Wet geluidhinder/ Wet milieubeheer" aangeleverd. De uitgangspunten uit dit stuk zijn daarna ook bestuurlijk vastgelegd. Over de handhaving - via wat nu monitoring is geworden - staat op blz. 9 : "Als spons gaan fungeren de geluidkaarten en de beleids- en actieplannen van de gemeenten. Daar maken gemeenten afwegingen en overwegen maatregelen voor hun geluidbronnen". Ergo de spons was bedoeld als een beleidsmatig instrument, terwijl het nu een verplichtend karakter heeft gekregen. Zo kan het nu voorkomen dat gemeenten maatregelen moeten treffen voor 70 + dB woningen, terwijl er in andere delen van de gemeente veel schrijnendere gevallen zijn, die echter niet eerst aangepakt hoeven te worden. Voorstel: beleidsruimte toevoegen aan het treffen van gevelmaatregelen, danwel tenmiste een regeling opnemen dat gemeenten 5 jaar termijn krijgen om gevelmaatregelen te treffen – analoog aan artikel 3.43
Art 3.48 1 <sup>e</sup> lid onder a	binnenwaarden gelijk trekken met huidige normen	Dit lid regelt dat, als er sprake is van reconstructie van een weg alsmede ophoging van een GPP waarde van een weg of industrieterrein, de binnenwaarde eis in omliggende woningen gerealiseerd moet worden. Voor de meeste woningen is die binnenwaarde 36 dB. Deze waarde is echter aanmerkelijk strenger dan de waarden die momenteel in de Wgh zijn vastgelegd. Zo is in art 111b vastgelegd dat de binnenwaarde voor belasting door industrie voor woningen van voor 1986 43 dB is. Artikel 112b stelt als binnenniveau eis voor bestaande woningen, belast door verkeerslawaai, het rechtens verkregen niveau. In de toelichting worden afwijkende uitgangspunten genoemd welke niet overeen lijken te komen. Voorstel: de binnenwaarden gelijk trekken met de waarden zoals momenteel in de Wgh opgenomen.
Art 3.48 3 <sup>e</sup> lid 2	ook bij gevelisolatie uitgaan van separate toetsing geluidbronnen	Vastgelegd is dat het "gezamenlijke geluid" als uitgangspunt voor de isolatie genomen moet worden. Binnen de huidige Wgh wordt uitgegaan van separate toetsing van bronnen. Alhoewel Artikel 3.48 4e lid onder e hierin ietwat verlichting geeft, is dit een aanscherping. In Amsterdamse komen situaties voor die bijvoorbeeld worden belast door industrielawaai en verkeerslawaai (b.v. woningen in Geuzeveld belast door Westpoort ( industrie) en de Haarlemmerweg). Ons voorstel is om uit te gaan van separate toetsing van dit soort bronnen
Art 3.50 2 <sup>e</sup> lid	ook uit kunnen gaan van verkeersontwikkeling en als dit geen totaal nieuwe weg is	Vastgelegd is dat als er een nieuwe weg wordt geprojecteerd, de geluidsemissie van deze weg opgenomen kan worden als toekomstige belasting in de basiskaart. Deze mogelijkheid is niet vastgelegd bij een voornemen om een weg, tram of metro te reconstrueren of aan te passen (bv. het gebruik te intensiveren). Is het mogelijk de mogelijkheid op te nemen ook uit te kunnen gaan van toekomstige ontwikkelingen als daarop enig zicht is ?

*Onze reactie, in enkele kernwoorden*

*Onze reactie*

<i>art 3.51</i>	beleidsvrijheid maatregelen bij toename 1,5 dB - vervolg	<p>Het college 'bezielt' maatregelen: grote financiële consequenties. Het vaststellen van geluidniveaus op bestaande gevels heeft een mate van onzekerheid in zich. Zo zijn de invoergegevens als verkeersintensiteiten geen vaststaande waarden en ontstaan er in de loop van de tijd verschillen. De gevelbelasting is afhankelijk van de exacte situering van de gevel. Het vastleggen van de juiste gevelbelasting op alle gevels is niet uitvoerbaar (zeker in grotere gemeenten). Zie ook opmerkingen bij artikel 3.48. Volgens de toelichting moeten maatregelen worden overwogen als een toename van 1,5dB uit de monitoring volgt, ook als de grenswaarde niet wordt overschreden: Maatregelen in stedelijk gebied zijn saneringen (andere maatregelen zijn niet reëel). Dit levert een aanzienlijke kostenpost op voor gemeenten en deze beleidswijziging is een aanscherping ten opzichte van huidig beleid. De beleidswijziging is niet gemotiveerd. Voorstel: geen verplichte maatregelen opnemen in situaties waarbij de grenswaarden niet worden overschreden (als onder bereik artikel 3.51). Wanneer lokaal spoor, waarvan de gemeente niet de beheerder is, door de gemeente meegenomen wordt bij het vaststellen van de waarde van de basisgeluidemissie en de vijfjaarlijkse monitoring, zal ook de beheerder van het lokaal spoor betrokken moeten worden. Dit, omdat deze de basisgegevens levert, betrokken wil zijn bij de afweging van maatregelen en om te voorkomen dat deze beheerder onverwacht maatregelen moet treffen. Verzoek is om de relatie met de definitie van beheerder uit de Wet lokaal spoor (minstens) in de artikelsgewijze Nota van Toelichting op te nemen.</p>
<i>art 3.51</i>	gemeenten niet verplichten op eigen kosten gevels te isoleren	<p>In de toelichting is de tekst opgenomen dat als gemeenten beslissen – na constateren van een toename- af te zien van het treffen van maatregelen, ook als de grenswaarde nog niet is overschreden (ergo binnen het bereik van art 3.51), zij evengoed toepassing moeten geven aan art 3.48: de betreffende woningen saneren opdat in die woningen het binnenniveau wordt behaald. Dit gaat gemeenten een aanzienlijke kostenpost geven. Verder is deze beleidswijziging een zeer aanzienlijke aanscherping van het huidig beleid. In het nu voorliggende SIRA rapport is aan deze aanzienlijke kostenpost geen aandacht gegeven. Gemeenten zouden gevrijwaard moeten worden van de verplichting om verplicht woningen te moeten saneren in de situatie als bedoelt in art 3.51.</p>

*Onze reactie, in enkele kernwoorden*

*Onze reactie*

<i>art 5.78 b</i>	beleidsvrijheid in keuze van moment van toetsing verkeersintensiteit	Voor het berekenen van geluidniveaus op te ontwikkelen woningbouwlocaties (en andere geluidgevoelige functies) moet in het omgevingsplan worden uitgegaan van het geluid op een tijdstip tenminste 10 jaar na het vaststellen van een omgevingsplan. Er moet hiervoor een prognosekaart gemaakt worden: dit is wat anders dan de basisgeluidemissies die moeten worden vastgelegd. Waarom is het niet mogelijk een kortere periode te nemen, bijvoorbeeld als een rondweg/tunnel wordt aangelegd die er over 10 jaar zal zijn, maar in de periode daarvoor het verkeer nog door het centrum rijdt. Ook bij andere onzekere verkeersmaatregelen kan het gewenst zijn een kortere periode te beschouwen dan 'tenminste 10 jaar' Voorgesteld wordt: tenminste 10 jaar of een representatief te achten kortere duur. Verder zou het uitgangspunt vastgelegd moeten worden dat er over toekomstige ontwikkelingen enige zekerheid moet bestaan.
<i>art 5.78 h</i>	geen 5 dB extra voor (kleinere) bedrijven op gezoneerde terreinen doorvoeren	Bepaald wordt dat activiteiten op een gezoneerd terrein 5 dB meer mogen veroorzaken. In de huidige systematiek wordt in het activiteitenbesluit uitgegaan van 50dB op 50 meter. Onduidelijk is waarom dit uitgangspunt verlaten wordt. Verder lijkt er onduidelijkheid te gaan ontstaan in de transitieperiode (bruidsschat). Een gevolg is dat de geluidemissies van het totale industrieterreine fictief omhoog zullen gaan, hetgeen zeer ongewenst is. Artikel 5.65 i , alsmede 5.65 l geeft de mogelijkheid om af te wijken. Hiertoe moet echter een besluit genomen worden, hetgeen ongewenst is. Voorstel: terugkeren naar de huidige tekst van het activiteitenbesluit van 50 dB op 50 meter voor bedrijven op gezoneerde terreinen.
<i>Art 5.78 m onder b</i>	beleidsvrijheid in voeren voor menselijk stemgeluid in extreme situaties	Geluid door onversterkt menselijk stemgeluid wordt uitgesloten. In het huidige activiteitenbesluit is opgenomen dat gemeenten in hun APV hierop een uitzondering kunnen maken. Dit kan noodzakelijk zijn in situaties waar b.v. een koor oefent in gelegenheden die daar niet voor bedoeld zijn en waar woningen nabij zijn. Voorstel: opnemen dat gemeenten in hun plan hiervan af mogen wijken
<i>art 5.78 n</i>	voor busbane, trams en metro's aparte toets ondergrens invoeren	Bij de eerdere discussie over het verlagen van toetsintensiteit naar 1000 mvt/etmaal is uitgegaan van personenauto's op wegen. Er zijn voertuigen die meer geluid produceren, zoals trams en metro's. Ook zullen busbanen met middelzwaar verkeer bij lagere intensiteiten meer hinder geven. Hiertoe moeten aanvullende grenzen opgenomen worden. Voorstel: voor trams, busbanen en overige wegen met afwijkende voertuigen specifieke en aanvullende ondergrens opnemen.

Onze reactie, in enkele kernwoorden

Onze reactie

Artikel 5.78o1	beleidsruimte voor reconstructie tram- en metrobanen vergroten.	Het is wenselijk dat bij beperkte aanpassingen in het gebruik van een lokale spoorweg eerst een toetsing kan plaatsvinden aan de geluidemissie. In de consultatieversie van de het concept Abg is dat alleen voor intensiteitstoenames geregeld (artikel 5.78o1 lid d). Dit is echter niet geregeld voor wijzigingen aan de spoorbaan, de snelheid en het materieel. Deze wijzigingen moeten getoetst worden aan de standaardwaarde. Daarvoor is akoestisch onderzoek nodig, wat in de stedelijke omgeving een aanzienlijke omvang kan bereiken. Dat leidt, zonder dat er een dringende inhoudelijke motivatie voor is, tot een grote verhoging van de onderzoeklast ten opzichte van de huidige systematiek. Deze extra onderzoeklast kan vermeden worden met het volgende voorstel.
		Voorstel: vervang in het Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet het artikel 5.78o1 door een artikel met de volgende strekking:
		Voor de toepassing van paragraaf 5.1.4.2a.3 wordt onder wijziging van het gebruik van een lokale spoorweg verstaan een van de volgende aanpassingen of een combinatie daarvan die leidt tot een toename van de geluidemissie met meer dan 1,5 dB:
		a. de vervanging van een spoorconstructie door een minder stille spoorconstructie;
		b. het verhogen van de maximum rijnsnelheid;
		c. het vervangen van spoormaterieel door minder stil spoormaterieel;
		d. het verhogen van de treinintensiteit.
		Toelichting:
		Met een emissietoets kunnen (combinaties van) aanpassingen van intensiteit en snelheid, alsmede van ander materieel en andere baanconstructie eenvoudig en doeltreffend worden getoetst zonder nadelen voor de bescherming van de omgeving. Ook onder de huidige wetgeving (Besluit geluidhinder) is geen akoestisch onderzoek nodig als de emissietoename van een voorgenomen wijziging van de spoorweg binnen de perken blijft. Dit voorstel correspondeert met de Swung-gedachte dat de infrabeheerder in staat moet worden gesteld om binnen een heldere geluidgrens zijn geluidbronnen te beheren. Pas als die grens wordt overschreden, volgt toetsing van de geluidbelasting aan de gevel.
		Het is noodzakelijk dat naast de basisgeluidemissie ook de onderliggende gegevens openbaar worden vastgelegd. Bijvoorbeeld de intensiteit en snelheid van (snel)trams (en metro's) en auto's die gebundeld rijden. Daarnaast ook het baantype en voertuigtype, omdat die medebepalend zijn voor de geluidemissie Alleen dan kan de oorzaak van een overschrijding worden gevonden en kan er uitvoering worden gegeven aan art. 5.78o1 en is er een basis voor overleg zoals bedoeld in onze reactie nodig bij 10.21b, 3.50 en 3.51. Alleen dan is duidelijk wie verantwoordelijk is voor een geluidtoename. Openheid biedt bovendien meer draagvlak voor eventueel fouterstel van onderliggende gegevens.

Onze reactie, in enkele kernwoorden

Onze reactie

5.78 t	geluidluwe gevel niet bij wet regelen, maar bij gemeenten eigen beleid	De geluidluwe gevel is niet in huidige regelgeving opgenomen. De geluidluwe gevel is in veel gemeenten in het gemeentelijke geluidbeleid opgenomen en vormt een maatregel ten behoeve van de bescherming tegen geluid. Hoe verhoudt het opnemen zich tot het subsidiariteitsbeginsel dat als uitgangspunt geldt voor de omgevingswet? Voorgesteld wordt deze regel te schrappen.
		Veel gemeenten hebben een geluidbeleid waarin is bepaald dat een luwe gevel een gevel(deel) is met een maximale geluidbelasting niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Artikel 5.78t legt een zwaardere norm op door de kwalificatie 'redelijk' te vragen. Vaak geldt deze beleidsregel alleen als het gaat om een woning. Volgens voorgestelde regel geldt de geluidluwe gevel voor alle geluidsgevoelige gebouwen. Het valt te betwijfelen of deze maatregel voor alle gebouwen een redelijke eis is. In dit verband wordt opgemerkt dat de toelichting (paragraaf 9.6) alleen over woningen gaat; dit sluit aan bij de huidige gemeentelijke praktijk.
	vliegverkeer niet meenemen bij beoordeling luwe gevel	Bij de beoordeling moet het geluid van vliegverkeer worden betrokken. In de gebieden onder de invloed van luchthavens impliceert dit dat er geen sprake zal zijn van geluidluwe gevels. Het wisselend banengebruik en wisselende routes maakt het realiseren van luwe gevels niet mogelijk. De praktijk is dat er soms wel- maar soms ook niet over bepaalde stadsdelen gevlogen wordt. Daarnaast zal er in de nacht niet- of nauwelijks gevlogen worden. Als er niet gevlogen wordt zal het realiseren van een luwe gevel voor de overige geluidbronnen (met name wegen) een aanzienlijke verbetering van het woongenot geven. Het realiseren van een luwe gevel voor deze overige geluidbronnen verbetert het woon- en leefklimaat dus aanzienlijk, ook als geen rekening wordt gehouden met vliegverkeerlawaai. Vooral als de luwe gevel bedoeld is om 's nachts met open raam te kunnen slapen - en in de nacht is er geen vliegverkeer-is het redelijk om dit vliegtuiglawaai ook niet mee te nemen. Het is opportuun vliegverkeerlawaai uit te sluiten voor de toetsing van de geluidluwe gevel.
		Zie ook de opmerking bij artikel 3.23: de gevel is de buitenmuur van een gebouw. Het kan voorkomen dat op een gedeelte ervan sprake is van een luv deel en op een ander gedeelte van dezelfde gevel (buitenmuur van een gebouw) geen sprake is van een luv deel. Geldt de gehele gevel als luv of niet luv, m.a.w. mag gedifferentieerd worden in geveldelen?
5.78 t	luwe gevel is een gevel waar de huidige voorkeurswaarde	Vastgelegd is wat onder een geluidluwe gevel wordt verstaan. Vele gemeenten hebben in hun beleid veelal vastgelegd dat een stille- luwe gevel een gevel is waar maximaal de voorkeurswaarde heerst.

Onze reactie, in enkele kernwoorden

Onze reactie

	heerst- niet strenger maken	
		Door te verwijzen naar de kwalificatie "redelijk" wordt dit uitgangspunt aanmerkelijk aangescherpt ( de voorkeurswaarde onder de Wgh is 48 dB, welke waarde als 53 dB ( 5 dB ex art 110) in de OW egzien wordt. De kwalificatie erdelijk gaat uit van 51 dB).
		Voorstel: als geluidluwe gevel aan te merken een gevel of geveldeel waar maximaal de standaardwaarde (nu nog voorkeurswaarde) heerst.
Art 5.78 w onder d	vervangende nieuwbouw beoordelen als nieuwbouw	Voor vervangende nieuwbouw wordt een 5 dB hogere grenswaarde acceptabel geacht mits er een luwe gevel is. In lid c wordt de mogelijkheid gegeven hiervan af te zien als er overwegende bezwaren zijn. Bij vervangende nieuwbouw zijn er echter veel mogelijkheden om in de gevels maatregelen te treffen.
		Voorstel: Lid c danwel te laten vervallen, doch tenminste daar de kwalificatie "zwaarwegende bezwaren" aan te gaan koppelen
Art 5.78w, x, e, y en z	vliegverkeer uitsluiten van toetsing	De in deze artikelen omschreven overschrijdingen van de grenswaarden zijn stelselmatig gekoppeld aan de eis van een luwe gevel. Zoals bij 5.78 t opgemerkt zal in delen van de stad waarboven vliegverkeer plaatsvindt formeel geen luwe gevel zijn door dit vliegverkeer. De toepassing van deze artikelen wordt hierdoor grotendeels geblokkeerd.
		Voorstel (idem als bij 5.78 t): Luchtvaartlawaai uitsluiten van de toetsing van een luwe gevel .Danwel luchtverkeer toevoegen aan de opsomming van mogelijkheden om overschrijdingsmogelijkheden alsnog toe te laten.
Art 5.78y	delen van havengebieden aanwijzen versus de activiteiten	Als voorwaarde is opgenomen dat het geluid 'in belangrijke mate' wordt bepaald door zeehavengebonden activiteiten. Op een industriegebied met zeehavengebonden activiteiten zijn er in het algemeen ook activiteiten die geluid veroorzaken die niet primair kunnen worden aangemerkt als zeehavengebonden maar wel juist daar zijn vanwege de nabijheid van zeehavengebonden activiteiten. De definiëring van zeehavengebonden activiteiten is lastig. Voorgesteld wordt een industriegebied met zeehavengebonden activiteiten in het geheel te beschouwen en de zeehavengebonden activiteiten niet los te knippen voor de toepassing van de zeehavennorm. Bijvoorbeeld: woningbouw binnen aandachtsgebied van zeehavengebonden activiteiten. Ook hier is de luwe gevel, zie eerdere opmerkingen, subsidiariteitsbeginsel, een verzwaring.
	uitbreiding lijst met uitzonderingen	In onderdeel d is alleen een uitzondering opgenomen t.a.v. bezwaren van stedenbouwkundige of technische aard. Volgens de toelichting mogen ook financiële en landschappelijke bezwaren betrokken worden. Graag ook in onderdeel d opnemen, bezwaren van financiële of landschappelijke aard.

Onze reactie, in enkele kernwoorden

Onze reactie

		<p>Uit de toelichting volgt dat de beoordeling van beperkte uitbreiding (onderdeel e, tweede) op buurniveau dient te worden uitgevoerd. Dit sluit niet aan op de huidige praktijk die door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in jurisprudentie is bestendigd, zie bijvoorbeeld ABRS 8-12-2010, 201002846/1/M2, r.o. 2.7.3., de beoordeling van beperkte uitbreiding mag op wijk/stadsdeelniveau plaatsvinden. Graag de toelichting aanpassen zodat deze aansluit bij huidige praktijk en jurisprudentie.</p>
		<p>Onderdeel e, derde: deze bepaling is nieuw ten opzichte van de huidige regeling. Wij zijn positief over dit element. Om de bruikbaarheid van deze bepaling te vergroten lijkt het wenselijk dat de toelichting een uitleg geeft.</p>
art. 5.78 z		<p>Dove gevel: Dit artikel vervangt het artikel 1b Wgh over de dove gevel. Aanvullend aan de tekst in art 1b is dat er afscherpende maatregelen getroffen mogen worden opdat op te openen delen het geluidsniveau verlaagd wordt tot de grenswaarde. Deze redactie komt enigszins overeen met het Amsterdamse geluidbeleid, echter met het verschil dat in dat beleid het uitgangspunt is dat op die te openen delen de voorkeursgrenswaarde (nu standaardwaarde) gehaald moet worden (gekoppeld aan een hardheidsclausule mocht dat onmogelijk blijken).</p>
		<p>Voorstel 1:</p>
		<p>Als eis voor afscherpende maatregelen te koppelen het behalen van de standaardwaarde (voorheen voorkeurswaarde) danwel tenminste gemeenten de mogelijkheid bieden hier eigen beleid voor te formuleren</p>
art 5.78 z		<p>Dove gevel. Een tweede aanvulling is dat de (gehele) gevel voor nieuwe woningen een 5 dB extra gevelwering moet krijgen. Voor nu bestaande dove gevels geeft dit het effect dat deze veelal niet voldoen aan het nu uitgeschreven uitgangspunt. Zijn deze "oude" dove gevels dan nog wel aan te merken als niet te beoordelen gevel?</p>
		<p>Tenminste: overgangsregeling opnemen voor nu bestaande gevels die als Doof uitgevoerd zijn</p>
8.18	systematiek maken voor de invoering van jaarmiddeling	<p>Dit artikel bepaalt dat alleen vergunning voor een activiteit op een gezonde terrein verleend mag worden als dit niet tot overschrijding van het GPPil leidt. Vergunningen worden verleend onder de beoordelingssystematiek van etmaalwaarde; de zonetoets is op basis van jaargemiddelde waarde. In huidige regelgeving wordt zonebeheer en vergunningverlening in dezelfde systematiek, nl. etmaalwaarde beoordeeld. In de OW ontstaan nu twee verschillende systemen en ontbreekt een methode om deze waarden aan elkaar te koppelen. De toetsing is problematisch.</p>



Onze reactie, in enkele kernwoorden

Onze reactie

RBS systematiek 12 dagen regeling opnemen.

In huidige regelgeving worden milieuvergunningen verleend op basis van de representatieve bedrijfssituatie (RBS). In de handreiking industrielawaai en vergunningverlening (HIL) is vastgelegd wat hieronder verstaan wordt. De HIL wordt ingetrokken en er is niet in een adequate vervanging voorzien. De RBS is een situatie die meer dan 13x per jaar voorkomt. Dit betekent dat bedrijven 12 dagen per jaar meer geluid mogen maken dan de RBS. Bij het berekenen van jaargemiddelden zullen die 12 dagen met een overschrijding van de RBS betrokken moeten worden. Dit betekent een strengere eis/beperking voor bedrijven. Zie ook toelichting van artikel VII (overgangsregelingen voor terreinen met redelijke sommatie). Voorstel: delen van de HIL opnemen in de regeling.

overgangsregeling maken hoe jaarmiddeling in vergunningen vast te leggen alsmede door te vertalen

Regeling maken hoe jaarmiddeling en etmaalwaarde aan elkaar te koppelen. De werkgroep Swung heeft hier rond 2010 reeds voorstellen voor gedaan.

HIL!

Betreffende delen van de HIL overnemen in de omgevingsregeling

*Handhaven uitzonderingspositie bestaande industrieterreinen van regionaal belang*

Onder de Ow vervalt de provinciale bevoegdheid om regionale industrieterreinen (art. 163 lid 2 Wgh) bij provinciale verordening aan te wijzen en daarmee de vaststelling van geluidproductieplafonds voor industrieterreinen, hetgeen onwenselijk is. In afwijking van die hoofdregel worden de eerste geluidproductieplafonds voor de terreinen die vóór de inwerkingtreding van de wet in de provinciale verordening zijn aangewezen als van regionaal belang, vastgesteld door de provincie. Wij verzoeken de wetgever om voor deze bestaande industrieterreinen van regionaal belang ook een uitzondering te maken waar het gaat om de bevoegdheid voor het wijzigen vaststellen en naleven van de GPP's ná eerste vaststelling en deze bij de provincie te laten. Voor deze terreinen heeft immers al een afweging plaatsgevonden waaruit bleek dat het doelmatiger is dat de provincie het bevoegd gezag is vanwege o.a. de complexiteit van gevestigde bedrijven, de provinciale bevoegdheid voor activiteiten op het terrein, de omvang van het terrein in verhouding tot het gemeentelijk apparaat en de economische belangen die de gemeentegrens overstijgen. Het continueren van de provinciale bevoegdheid voor deze (in aantal beperkte) industrieterreinen voorkomt onnodige administratieve lastenverzwaring, komt een eenduidige procedure ten goede en waarborgt een beleidsneutrale overgang van Wgh naar Omgevingswet c.q. rechtszekerheid van bedrijven en omwonenden van de desbetreffende terreinen.

Onze reactie, in  
enkele kernwoorden

Onze reactie

	<i>Beoordelingsregel art. 8.18a Bkl</i>	Als we de bedoeling van de wetgever goed interpreteren, maakt de aanwezigheid van een milieubelastende activiteit, aangewezen in Bijlage XXII, dat een industrieterrein voorzien wordt van gpp's (art. 5.78c Bkl). Een deel van de aangewezen milieubelastende activiteiten betreffen complexe bedrijven, waarvoor Gedeputeerde Staten zijn aangewezen als eens, altijd bevoegd gezag. In het recente verleden is daarover een package deal gesloten dat duidelijk maakt dat maar één bestuursorgaan beslissingsbevoegd is over de toelaatbaarheid van een complex bedrijf. Nu interpreteren we deze beoordelingsregel zo dat de gemeenteraad via het vaststellen van een geluidproductieplafond toch ook mede beslissingsbevoegd wordt over al dan niet toelaten van een complex bedrijf. Immers de gemeenteraad stelt een gpp vast. Tegelijk vragen we ons af hoe zich dit verhoudt tot de algemene beoordelingsregels in het Bkl. Daar is immers geregeld dat bij het bepalen of sprake is van significante milieuverontreiniging (waaronder ook geluid kan worden begrepen volgens de wetgever) bevoegd gezag rekening houdt met het omgevingsplan. Datzelfde omgevingsplan dat resultaatverplichtende gpp's bevat voor industrieterreinen en regels kan stellen aan milieubelastende activiteiten op een industrieterrein. Is het nu de bedoeling van de wetgever dat GS dan een buitenplanse omgevingsplanactiviteitvergunning aanvraagt, waarop B&W adviesrecht hebben (art. 4.23 Ob) teneinde een complex bedrijf toestemming te geven? Duidelijk is dat de door de wetgever geboden mogelijkheid om toepassen te geven aan art. 3.43 Bkl om maximaal vijf jaar overschrijding toe te staan, te weinig zekerheid biedt om grote investeringen te doen door de vergunninghouder/exploitant van het complexe bedrijf. Deze belopen meestal vele honderden miljoenen euro's.
8.18 a	beleidsruimte bij overschrijdingen	In de toelichting op dit artikel is ingegaan op het instrument geluidreductieplan onder de Wgh. Het nadeel van dit instrument is dat het niet als weigeringsgrond voor vergunningverlening kan worden gebruikt waarmee het systeem 'wie het eerst komt, die het eerst maalt' geldt. Gemeenten zijn hierdoor genoodzaakt om geluidruimte vast te leggen. Het lijkt dat de NvT ingaat op de mogelijkheden die het instrument met programmatische aanpak biedt
10.21 c	niet alleen uitgaan van maximale snelheid	Dit artikel bepaalt welke informatie voor monitoring verzameld moet worden. Eén van de gegevens is de snelheid van het verkeer. Niet vastgelegd is of dit de ter plaatse geldende maximum snelheid is of de heersende gemiddelde snelheid. Voorstel: opnemen dat gemeenten uit mogen gaan van gemiddelde voertuig-snelheden. Indien deze informatie niet voorhanden is, geldt de maximale toegestane snelheid.

Onze reactie, in enkele kernwoorden

Onze reactie

<i>Art. 14a.2 lid onder c OB</i>	woningen die alleen "op papier" gesaneerd zijn opnieuw meenemen	(Lijst met vanwege het geluid te saneren gebouwen) In de lijst staat welke gebouwen niet vallen onder de komende saneringsregeling. In het 3 <sup>e</sup> lid onder c is vermeld dat woningen (geluidgevoelige gebouwen) die eerder op kosten van het rijk gesaneerd zijn niet meer gesaneerd worden als deze voorkomen op de bij besluit bekend te maken lijst. Alhoewel deze lijst en de onderliggende uitgangspunten niet bekend zijn, kan op voorhand opgemerkt worden dat in de afgelopen jaren een aanzienlijk deel van de woningen die op de A-lijst stonden slechts "op papier" gesaneerd zijn.
<i>BBL</i>		Dit betroffen woningen langs wegen die in 30 km zones lagen, waarvan een deel een hoge geluidbelasting had en op basis van de huidige uitgangspunten gesaneerd zou moeten worden; woningen waarvan de geluidbelasting in 1986 hoog was, maar op de toetsingsmoment leger was, waardoor zij onder de saneringsnorm kwamen en tot slot woningen waarvan de gevelisolatie voldoende was om aan de binnenwaarde te voldoen uitgaande echter van de geluidbelasting die op het toetsmoment aanwezig was.
<i>art . 5.23 BBL</i>	alleen van geplande woningen geluidniveau's in plan vastleggen	Analoog aan de systematiek sanering voor rijkswegen en -spoorwegen (MJPG) lijkt het voor de hand te liggen deze woningen op voorhand niet uit te sluiten en tenminste te heroverwegen Hogere waardenbesluiten gaan vervallen. In het Bouwbesluit 2012 werd tot nu toe de Hogere waarde gebruikt om de noodzakelijke gevelisolatie te bepalen. Dit wordt vervangen door geluidsniveaus op gevels die in omgevingsplannen worden vastgelegd. Voor gebouwen die getransformeerd worden wordt ook naar deze methode verwezen. Dit impliceert dat voor alle gebouwen- ook bestaande- in het plan gevelbelastingen vastgelegd moeten worden. Voorstel: alleen voor geplande locaties voor gevoelige gebouwen in het plan gevelbelastingen vastleggen; transformatie en functiewijzigingen verschuiven naar het moment van omzetting
<i>Hoofdstuk 2 overgangs- en invoeringsbepalingen Artikel VI</i>	overgang zonebeheer vanuit het huidige systeem is niet mogelijk: andere uitgangspunten!	In dit artikel wordt geregeld dat zonemodellen van bestaande terreinen in 2021 één op één overgaan. De vraag is hoe omgegaan moet worden met veranderende uitgangspunten. Het gaat hierbij om boord boord overslag (zie reactie bij 3.31 1 <sup>e</sup> lid onder b ) en de overgang naar jaarmiddeling (zie opmerking bij 8.18a). Bij het Amsterdamse havengebied Westpoort speelt verder nog dat in het bestemmingsplan het zonebeheer is vastgelegd, gebaseerd op de nu vigerende uitgangspunten. Hiervoor zal een aanpassing van art 2a aan de orde zijn. Voorstel: overgangsregeling verder uitwerken

