

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Mw. C. van Nieuwehuizen-Wijbenga
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

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

Verzenddatum 15 juli 2020
Ons kenmerk 2020192651
Uw kenmerk 11394

Bijlagen 2

Onderwerp
Internetconsultatie Aanvullingsbesluit geluid

Excellentie,

In deze brief staat de reactie van de Omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH) op de Aanvullingsregeling geluid, zoals deze op internet was opengesteld voor consultatie van 8 juni 2020 tot en met 20 juli 2020.

Met de Aanvullingsregeling geluid is nu het nieuwe geluidstelsel bekend. Hier hebben wij nog vragen en opmerkingen over. Naar aanleiding van het gehele geluidsstelsel hebben wij ook een reactie.

Inleiding

Allereerst willen wij u complimenteren met het vele werk dat is verzet, om te komen tot de nieuwe regels op het gebied van het onderwerp geluid.

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 voor de inwoners van Nederland.

Wij zullen eerst enkele algemene opmerkingen plaatsen. In de bijlagen bij deze brief treft u onze inhoudelijke reactie nader uitgeschreven aan.

Algemeen

De ODMH heeft een reactie ingediend op het Aanvullingsbesluit geluid. In de toelichting staat geschreven dat de reacties behandeld zijn. Echter, een antwoord op onze reacties treffen wij niet aan. Hierbij het dringende verzoek om alsnog antwoord te geven op de reacties van de ODMH.

Voor muziekgeluid schrapte u het niet toepassen van de bedrijfsduurcorrectie. Dit heeft tot gevolg dat de hinder voor de burgers sterk toeneemt. In de Aanvullingsregeling geluid staat nergens beschreven waarom u deze regel schrapte. Vanwege de hinder van muziekgeluid raden wij u zeer dringend aan om in de Aanvullingsregeling geluid alsnog op te nemen dat voor muziekgeluid de bedrijfsduurcorrectie niet wordt toegepast.

In de Aanvullingsregeling geluid staat niet welke gegevens de Luchthavens dienen aan te leveren om de cumulatierегeling uit te kunnen voeren. Wordt dit nog aangevuld, eventueel in het

Aanvullingsbesluit geluid of in de Aanvullingswet geluid? Zo nee, wordt dit deel van de cumulatieregeling dan geschrapt, omdat dit deel niet uitvoerbaar is voor bevoegde gezagen?

Verder realiseren wij ons dat de uitvoering van de monitoring van het wegverkeerslawaai volledig voor kosten van de wegbeheerders komen. Voor de gemeenten en waterschappen staan hier geen inkomsten tegenover. Dat is vreemd, omdat het wegverkeer wel wegenbelasting en accijnzen op brandstoffen betaalt. De kosten van de monitoring dienen ten laste te worden gebracht van de vervuiler, dat is het wegverkeer. Dit staat ook in uw Nationaal Milieubeleidskader. Een voorstel hiervoor staat in de bijlage.

Andere zienswijzen

Ook verwijs ik naar de reacties die zijn ingediend door de Bestuurlijke Regie Schiphol en de andere Omgevingsdiensten in Zuid-Holland. Deze zienswijzen onderschrijven wij ook.

Vraag

U heeft een Nationaal Milieubeleidskader opgesteld. Hoe werkt uw Nationaal Milieubeleidskader in relatie tot de nieuwe wetgeving inzake geluid? En hoe werkt de nieuwe geluidwetgeving in relatie met uw Nationaal Milieubeleidskader? Als voorbeeld de BGE. De kosten dienen door de gemeenten gedragen te worden. In bouwsteen 2 van het Nationaal Milieubeleidskader staat dat de kosten zoveel mogelijk teruggelegd te worden bij de veroorzakers. Wij trekken de conclusie dat de systematiek van de BGE niet overeenkomt met uw Nationaal Milieubeleidskader. In bijlage 2 treft u een korte beschrijving aan van een monitoringsvoorstel dat hier wel aan voldoet.

Tot slot

Wij concluderen dat veel werk is verzet, maar ook nog steeds dat het nieuwe stelsel voor geluid nog niet klaar is. Zie hiervoor ook onze zienswijze op het Aanvullingsbesluit geluid.

Wij zijn van harte bereid om met u mee te denken over en bij aanpassingen aan de nieuwe regelgeving voor geluid. Bovenaan de brief treft u mijn contactgegevens aan.

Met vriendelijke groet,

Ing. M.J.H. Kijzers
Beleidsadviseur geluid

Dit document is digitaal vastgesteld.

Afschrift

https://www.internetconsultatie.nl/aanvullingsregeling_geluid_omgevingswet

Bijlagen:

- 1 Reactie artikelsgewijs
- 2 Voorstel voor monitoring

Bijlage 1

Reactie artikelsgewijs

Artikel 3.1 lid 3

De aandachtsgebieden worden vastgesteld aan de hand van een jaar dat voorbij is. Als er dan een toename komt, komen woningen buiten de grens van het aandachtsgebied met een geluidbelasting van meer dan de standaardwaarde. Dit is in strijd met het Aanvullingsbesluit geluid. Dit moet worden aangepast.

En hoe kun je de aandachtsgebieden wijzigen? Gaat dat gelijk met het wijzigen van de gegevens van de BGE? Of kun je de aandachtsgebieden wijzigen wanneer het je uitkomt of wanneer je wil?

Artikel 3.5

In de Wet geluidhinder is het stiller worden van voertuigen opgenomen als een aftrek in artikel 110g. De voertuigen zijn echter niet stiller geworden, daarom wordt deze aftrek afgeschaft. Toch voert u weer een nieuwe aftrek in, namelijk de stille banden aftrek. Dit is een voorschot op de toekomst. Bij controle metingen van het RIVM wordt een verschil tussen het meten en berekenen geconstateerd, waarbij de metingen een hoger geluidsniveau aangeven. Wij verzoeken u dan ook om de stille banden aftrek te schrappen.

Als het voertuigpark stiller wordt, worden de formules vanzelf aangepast op het lagere gemeten niveau van het RIVM.

Artikel 3.8

In dit artikel staan de formules voor het berekenen van het gezamenlijke geluid.

In artikel 3.7 is de nieuwe formule voor het luchtvaartlawaai opgenomen. Dit geluid wordt erg hinderlijk gevonden. Als luchtvaartlawaai zo hinderlijk is, waarom wordt in de sommatie het luchtvaartlawaai niet zwaarder meegewogen?

Artikel 3.9

Twee zaken worden in dit artikel geregeld, de gegevens waarvan uitgegaan moet worden bij de bepaling van het gezamenlijke geluid en het gecumuleerde geluid. En de afrondingsregels zijn hier genoemd.

Voor het geluid van de gemeentelijke wegen en waterschapswegen kan geen gebruik worden gemaakt van de geluidbrongegevens in het geluidregister. Met de nu opgenomen verwijzingen kan daar wel van uit worden gegaan. Dit is onjuist. Graag zien wij een andere verwijzing, dat voor de gemeente- en waterschapswegen contact opgenomen moet worden met de gemeente, of uitgegaan moet worden van hetgeen in artikel 5.78a 1^e lid onder b in het Besluit kwaliteit leefomgeving staat (zie Aanvullingsbesluit geluid).

De afrondingsregels wijken af van hetgeen nu is geregeld in de Wet geluidhinder. Tussenresultaten worden afgerond op 1 decimaal. Bij het vergelijken van 2 situaties, bijvoorbeeld bij de reconstructie van een weg, wordt het verschil bepaald op de niet afgeronde rekenresultaten. Dit zou voor alle situaties moeten gelden, ook bij het bepalen van maatregelen en voor de sanering. Dit wordt nog gemist in de Aanvullingsregeling geluid.

Lid 1 onder a

De gegevens van de BGE kunnen niet worden gebruikt voor het bepalen van het gezamenlijke geluid en het gecumuleerde geluid, omdat de BGE de huidige situatie bevat en niet de toekomst prognose.

Lid 1 onder c

Wanneer moet worden afgerond op hele getallen? Na het bepalen van het gezamenlijke geluid? Of voordat de waarden in de formules worden ingevuld? Dit is niet duidelijk opgeschreven.

Lid 2

Waar komt te staan welke:

- contouren de luchthavens moeten aanleveren aan het CVGG?
- gegevens de eigenaren van windturbines verplicht moeten aanleveren aan de gemeente?
- gegevens de 'eigenaren' van schiet- en springterreinen moeten aanleveren?

Lid 4 onder a

Wordt met artikel 5.78ad de hele paragraaf 5.1.4.2a.5 bedoeld?

Hoe worden verschillen van de monitoring bepaald?

Hoe worden verschillen in artikel 5.78k bepaald?

Hoe worden verschillen bepaald als maatregelen worden uitgerekend in relatie met het doelmatigheidscriterium?

Artikel 6.4

Spoorvoertuigen zijn uitgezonderd van toetsing in de vergunning, maar worden in de GPP's getoetst. Het geluid van emplacementen wordt verdeeld over twee bevoegde gezagen. Dat is voor de praktijk omslachtig. De kans bestaat dat burgers tussen twee overheden heen en weer worden gestuurd (ProRail of de inspectie IL&T aan de ene kant en de gemeente aan de andere kant). Verder constateren we dat het beschermingsniveau voor de burgers minder wordt, een aantal pieken van treinen wordt uitgezonderd van toetsing. In bijlage IVe (het reken- en meetvoorschrift geluid voor railverkeer) is opgenomen dat het geluid van treinen die korter dan een uur stilstaan niet wordt meegenomen. Vermoedelijk is dit overgenomen vanuit de afspraken over Externe Veiligheid, maar voor geluid pakt een dergelijke voorwaarde erg negatief uit voor de omwonenden. Wij stellen voor om deze regel te verwijderen.

Vanuit deze drie punten, wordt voorgesteld om de wijze van rekenen en het bevoegde gezag niet te wijzigen en de wijze van bepalen van het geluid gelijk te laten aan de huidige werkwijze.

Verder verzoeken wij u om voor het spoorverkeer een L_{night} toe te voegen.

Hoofdstuk 5, regels voor het BBL.

In het Bouwbesluit wordt bij het onderdeel gezondheid voor geluid van de luchtvaart aansluiting gezocht bij de Ke. In het BBL is hiervoor ook een gevelwering gegeven.

In het Bkl wordt echter uitgegaan van de 48 dB Lden contour. Hoe verhoudt zich dit met elkaar?

Hoe wordt de omzetting van Ke naar dB geregeld? Of wordt naar andere contouren verwezen? En welke gevolgen heeft dat?

Artikel 6.6

Geschrappt is het niet toepassen van de bedrijfsduurcorrectie van muziekgeluid. Dit is een beleidswijziging die nog niet eerder is besproken. Het gevolg is dat de hinder van muziekgeluid sterk gaat toenemen. Wij stellen dan ook voor om weer op te nemen dat voor muziekgeluid geen bedrijfsduurcorrectie wordt gehanteerd.

In artikel 6.7 wordt verwezen naar de NEN5077 en de NEN 12354-3.

De NEN 5077 is een norm voor het uitvoeren van metingen.

De NEN 12354 is een norm voor het uitvoeren van berekeningen. Het blad 3 gaat over geluid van buiten. In de NEN 5077 worden meer type metingen aangegeven dan het blad 3. Is er bewust voor

gekozen om alleen blad 3 hier te noemen en niet de andere bladen van de NEN12354? Zo ja, waarom niet?

Artikel 8.22
Zie artikel 6.6

Artikel 8.26
Waarom hoeven de Militairen het gezamenlijke geluid niet te bepalen?

Artikel 12.78
Waarom wordt de grens van het industrieterrein niet in het Omgevingsplan opgenomen?

Bijlagen, reken- en meetvoorschriften

In bijlage IVd, het reken- en meetvoorschrift voor wegverkeer, wordt ook een methode voor het meten van het wegverkeer gegeven. Deze is erg omslachtig. Wij verzoeken u om een vereenvoudigde meetmethode te ontwikkelen en op te nemen in het reken- en meetvoorschrift.

In bijlage IVe, het reken- en meetvoorschrift voor railverkeer, wordt categorie 13 opgenomen voor trams. Gezien de veelheid aan trams vragen wij ons af of dit voldoende is.

Pagina 132 van de bijlagen

Waarom wordt het geluid van de trein geminimaliseerd op 1 uur? Dit betekent dat treinen die minder dan een uur stilstaan op een emplacement niet worden meegerekend in het geluid naar de omgeving en dat omwonenden hier niet tegen worden beschermd. Dit is een verslechtering van het leefklimaat van omwonenden. Wij verzoeken u dan ook om deze regel voor geluid te schrappen.

En hoe gaan bevoegde gezagen het gecumuleerde of gezamenlijke geluid bepalen van het railverkeer met overstand erbij?

Hoe wordt het booggeluid berekend?

Ontbreekt

Het geluidaanbachtgebied geldt nu ook voor wegen met minder dan 1000 motorvoertuigen / etmaal. Deze krijgen een aandachtsgedied van 200 meter.

Dit komt tegenstrijdig over, omdat je hier geen BGE moet vaststellen. Waarom is deze keuze gemaakt? En waarom worden wegen met minder van 1000 mvt/etmaal niet uitgezonderd van een aandachtsgedied?

Een gemeente of waterschap mag een (lokale spoor-)weg voorzien van GPP's. Waar en welke gegevens registreren zij dan?

Bijlage 2

Voorstel monitoring en financiering

Document beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving

Bij het doel wordt aangegeven dat het beschermingsniveau voor burgers overal op dezelfde manier wordt gehandhaafd. Dit is onjuist. Dat leg ik uit en beëindig ik met een voorstel.

In de Aanvullingsregeling lees ik geen spelregels voor de BGE en de aandachtsgebieden. De conclusie die ik trek, is dat dit systeem niet doeltreffend is in het kader van de Omgevingswet. De BGE staat in het Aanvullingsbesluit geluid als monitoringsparameter. In de toelichting staat dat dit het vangnet is van alle kleine wijzigingen. Door de keuze van een emissie worden echter niet alle wijzigingen meegenomen. Zo worden de wijzigingen die vallen binnen de begrenzing van de artikelen 5.78i en 5.78ag niet betrokken in de monitoring.

In de Aanvullingsregeling staat niet hoe om te gaan met nieuw geprognosticeerde wegen en wanneer deze aandachtsgebieden in het CVGG worden opgenomen. Andere wijzigingen van de BGE door bijvoorbeeld het realiseren van een woonwijk aan één zijde van een weg, staan ook niet beschreven. De gemeente kan dus zelf kiezen hoe zij hier mee omgaat. Een vangnet voor de bescherming van de burgers is met deze keuze niet gegarandeerd. Dit is dus anders dan het Aanvullingsbesluit geluid beschrijft en is opgenomen in het antwoord op vraag 4 van de IAK vragen.

Tot nu toe blijkt dat de financiering van dit stelsel eenzijdig bij de gemeenten is neergelegd. Het Rijk en de Provincie kunnen hun GPP-systeem bijvoorbeeld financieren uit de opbrengsten van de motorrijtuigenbelasting (of provinciale opcenten), gemeenten en waterschappen kunnen dit niet. Verwacht kan worden, dat gemeenten extra bezuinigingsronden moeten doorvoeren, om de maatregelen die uit dit systeem voortvloeien te kunnen betalen. Dit is een ongewenste situatie. Dit beschouwende, komt de keuze voor dit systeem als ondoeltreffend over en staat dit niet in verhouding tot de veroorzaker van het geluid. Hierna staat een doeltreffender voorstel.

Het rijk geeft elke 5 jaar de opdracht om de monitoring uit te voeren. Zij kopen de verkeersgegevens van een monitorings-jaar in, bijvoorbeeld 'in-car-data'. Deze data wordt aan de Omgevingsdiensten gestuurd, met de opdracht om het geluid op de woningen (en andere geluidgevoelige bestemmingen) te bepalen in hun regio. Bij de 1^e ronde wordt alleen het geluid op de woningen bepaald. Dit is dan het uitgangspunt van de monitoring. Bij de 2^e ronde, dat is na 5 jaar, wordt ook het verschil bepaald. Bij het doorvoeren van wijzigingen door wegbeheerders, bepalen zij de geluidsbelasting op de gevel. En indien nodig de geluidsbelasting in de woning, waarbij indien nodig maatregelen betaald worden. Deze geluidsbelasting op de gevel komt dan in de plaats van het niveau dat is bepaald bij de monitoring. Als bij de monitoring een toename van meer dan 1,5 dB optreedt en een overschrijding van de *voorkeursgrenswaarde*, wordt getoetst of deze woningen nog voldoen aan de geluidsbelasting binnen. Is de gevelwering al bekend als gevolg van een eerder onderzoek, dan kan deze informatie betrokken worden bij deze bepaling. Indien de geluidsbelasting in de woning niet voldoet aan de norm, dan worden maatregelen aangebracht. Het bepalen van de geluidsbelasting in de woning en het aanbrengen van voorzieningen kan lopen via het Bureau Sanering Verkeerslawaaai. Dit bureau doet nu al voor het Rijk dit soort projecten.

Het Rijk betaalt de uitvoering, afkomstig uit bijvoorbeeld accijnzen op de brandstof en/of de wegenbelasting. Een ander voorbeeld is om een vignet in te voeren, afhankelijk van de geluidproductie van het voertuig. De veroorzakers van het geluid hebben dan te maken met de gevolgen van hun geluidproductie. Oorzaak en gevolg zijn dan aan elkaar gekoppeld. En dit komt overeen met uw Nationaal Milieubeleidskader.

De aangekochte data kan wellicht ook worden gebruikt bij het monitoren van de luchtkwaliteit. Zo wordt data meerdere keren gebruikt, zoals omschreven in de doelen van de Omgevingswet.