

Min. van Infrastructuur en Waterstaat  
Min. van Binnenlandse Zaken  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Datum	17 juli 2020	Contactpersoon
Onderwerp	Consultatiereactie Aanvullingsregeling geluid	

## Excellenties

Hierbij reageert Heijmans Vastgoed BV op het ontwerp van de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet welke op 8 juni jl. ter consultatie is gepubliceerd. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bereiden de ontwerp-Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet voor. Deze ontwerpregeling is een uitwerking van het Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet. Met de ontwerpregeling worden onder meer de rekenregels voor het geluid van wegen, spoorwegen en industrieterreinen geïntegreerd in het Stelsel van de Omgevingswet. Er kan tot 20 juli gebruik worden gemaakt van de consultatie mogelijkheid. In de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet worden de al bestaande regels zoveel mogelijk beleidsneutraal omgezet. Wijzigingen of aanvullingen in deze rekenregels vinden alleen plaats als deze noodzakelijk zijn om de vernieuwde geluidregels te kunnen uitvoeren of specifiek zijn afgesproken.

## Aanleiding

Geluid heeft grote invloed op de kwaliteit van de leefomgeving, en speelt dan ook bijna altijd een rol bij nieuwe ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. Door de geluidregels in de Omgevingswet op te nemen worden regels en instrumenten voor de ruimtelijke inrichting en voor geluid beter op elkaar afgestemd. Bovendien worden ze dan in samenhang met andere relevante regels en aspecten toegepast.

In de Aanvullingswet geluid en het Aanvullingsbesluit geluid wordt de geluidregelgeving vernieuwd, verbeterd en geïntegreerd. De kaders van de Aanvullingswet geluid worden ingevuld met nieuwe geluidregels in het Aanvullingsbesluit geluid. Aanvullend op de Aanvullingswet geluid en het Aanvullingsbesluit geluid is er een Aanvullingsregeling geluid. In deze regeling worden allerlei

technische en praktische onderdelen van het stelsel ingevuld, zoals de reken- en meetmethoden om het geluid te bepalen.

In paragraaf 1.2 van de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet toelichting algemeen en artikelsgewijs [verder: Toelichting] is duidelijk het doel van het Nederlandse geluidbeleid:

- enerzijds de bescherming van de gezondheid van de mens en een goede omgevingskwaliteit en,
- anderzijds het geven van ruimte aan maatschappelijke activiteiten.

De uitdaging voor het beleid is de balans tussen deze maatschappelijke opgaven te vinden en te behouden

Heijmans Vastgoed is een landelijk opererende gebiedsontwikkelaar actief in diverse regionale en stedelijke ontwikkelingen m.n. woningbouwopgaves, en richt zich daarbij in samenwerking met gemeentes, woningcorporaties en beleggers specifiek op maken van een woningen voor mensen in een gezonde leefomgeving. Heijmans ziet het daarom ook als onderdeel van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid om haar reactie te geven op de internetconsultatie.

De gezamenlijke taakstelling voor woningbouw en een gezonde leefomgeving is urgent met name in de grote steden, ook blijktens de Rijksbijdrage Woningbouwimpuls. Opnieuw wordt deze taakstelling geconfronteerd met onzekerheid over de uitwerking van dit keer aangepast geluidsbeleid, m.n. verzwaarde weging van luchtvaartgeluid. In het IAK wordt aangegeven dat momenteel nog onderzoek plaatsvindt naar de (financiële) effecten van de Aanvullingsregeling. Heijmans is van mening dat de balans tussen de maatschappelijke opgaven onderling en de bescherming van de mens en een goede omgevingskwaliteit door deze Aanvullingsregeling niet wordt bereikt en deze ook eenzijdig benadert. Dit wordt hieronder nader toegelicht.

## Balans tussen de maatschappelijke opgaven

De ontwerp Nationale Omgevingsvisie (NOVI) stelt een viertal prioriteiten van nationale betekening:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzaam economisch groeipotentieel;
- Sterke en gezonde steden en regio's;
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

En geeft drie afwegingsprincipes om beleidskeuzes helder en voorspelbaar te maken:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;?
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Afwentelen wordt voorkomen

Als maatschappelijke opgaven worden de luchthavens en vliegverkeer herkend als belangrijke pijler onder het 'duurzaam economisch groeipotentieel' en als onderdeel van dezelfde prioriteit de woningbouwopgave waarbij steden blijven groeien en meer woningen te bouwen waar het meeste vraag naar is. In het tweede lid van artikel 3.7 van de Aanvullingsregeling is geregeld dat het geluid door spoorwegverkeer, luchtvaart, industrie, schietbanen en windturbines bij het berekenen van het gecumuleerde geluid wordt omgerekend naar een vergelijkbare mate van hinderlijkheid van het geluid door wegverkeer. Door de aanpassing van de dosis-effectrelatie van luchtvaartverkeersgeluid zal dit zwaarder wegen in het vaststellen van de gecumuleerde geluidbelasting van een gebied. Hiermee wordt in ruimtelijke plannen de afweging van bestuurders om al dan niet woningbouw te realiseren een grote uitdaging. Gelet op de afwegingscriteria moet dan worden geconcludeerd dat een combinatie van functies in veel gebieden rondom luchthavens niet meer wenselijk wordt geacht en dat luchtvaartverkeersgeluid wordt afgewenteld op nieuwe ontwikkelingen.

Op pagina 14 en 15 van de Toelichting is verder te lezen

‘Doordat het gecumuleerde geluid niet genormeerd is, leidt een hoog gecumuleerd geluidniveau als zodanig niet tot een belemmering voor bijvoorbeeld het toelaten van geluidgevoelige gebouwen. Ook bij de kwalificatie van de gecumuleerde geluidbelasting als “slecht” of zelfs “zeer slecht” kan het bevoegd gezag de concrete situatie, gelet op andere omstandigheden en belangen, toch aanvaardbaar vinden. Als er bijvoorbeeld in een regio sprake is van een aanzienlijke woningbouwopgave, kan dat belang ertoe leiden dat ook woningen toegelaten worden op locaties die vanuit een oogpunt van geluidhinder niet het meest geschikt zijn, maar om andere redenen – bijvoorbeeld de vraag naar woningen in een specifieke gemeente, een goede ontsluiting per openbaar vervoer, de nabijheid van allerlei voorzieningen of het tegengaan van verpaupering en het verbeteren van de leefbaarheid – juist wel. Dit vraagt om een lokale afweging.

Hoewel de lokale afweging naadloos aansluit bij het gedachtengoed van de Omgevingswet wordt de lokale afweging wel beïnvloed door het nationale belang van de vliegveldens zoals opgenomen in de Wet luchtvaart.

Hiermee wordt de verantwoording van één van de doelstellingen van het geluidbeleid ingevuld in de richting van het ‘geven van ruimte aan maatschappelijke activiteiten’ en wordt de lokale afweging een schijnvertoning.

De genoemde oplossing om op een locatie met een hoog gecumuleerd geluidbelasting desondanks de aanvaardbaarheid van nieuwe woningbouw te bevorderen met een beroep om een aanzienlijke woningbouwopgave of een daarop toegesneden stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp, zal leiden tot een verdergaande vraag naar het isoleren van nieuwe woningen. In hoeverre dit daadwerkelijk technisch op te lossen valt is niet direct aan te geven. Wel zijn twee andere belangrijke gevolgen hiervan vast te stellen:

- Nieuwbouw woningen zullen in prijs stijgen door alle maatregelen die getroffen moeten worden
- Het isoleren van de woning tot een acceptabel binnenhuisniveau zegt nog niets over de gezondheid van mensen en het waarborgen van een goede fysieke leefomgevingskwaliteit
- waardoor de betaalbaarheid verder onder druk komt te staan;

De in de Toelichting op pagina 15 genoemde oplossing van “geluidadaptief ontwerpen” gaat verder voorbij aan de prioritering van een bronaanpak of het voorkomen van afwentelen.

Deze aanpassing van de rekenmethode voor het vaststellen van het gecumuleerde geluid sluit ten slotte niet aan op één van de belangrijkste uitgangspunten die ook in de NOVI wordt aangehaald:

*Wij werken als één overheid, samen met de samenleving*

Het is een gemiste kans nu de ministers van respectievelijk Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken de verantwoordelijkheid voor het gebruik van luchthavens nationale betekenis afwentelen op leefomgevingskwaliteit en de bijbehorende woningbouwopgave.

Dat deze aanpassing van de rekenregels ook effecten heeft op de mogelijkheid om locaties in de nabijheid van luchthavens te ontwikkelen lijkt evident.

## **Balans maatschappelijke opgaven en bescherming gezondheid mens en een goede omgevingskwaliteit**

De voorgestelde regeling en de hierin opgenomen wijziging in het vaststellen van de gecumuleerde geluidbelasting creëert ook nieuwe uitdagingen. Veel gebieden rondom luchthavens met bestaande woningbouw krijgen door deze ontwikkeling de kwalificatie van de gecumuleerde geluidbelasting als “slecht” of zelfs “zeer slecht”. Dit heeft gevolgen. Hoewel deze gevolgen niet direct de belangen van Heijmans Vastgoed raken willen we hier toch op wijzen. Veronderstelt wordt dat de bestaande

situatie op plaatsen als dermate slecht wordt geclassificeerd dat er eerst een programma moet worden opgesteld en uitgevoerd om te komen tot een aanvaardbare leefomgevingskwaliteit alvorens er nieuwe ontwikkelingen plaats kunnen gaan vinden.

Ook dit gaat effecten hebben voor de komende ontwikkeling van ontwikkellocaties rondom luchthavens van nationale betekenis.

## Afronding

Het blijft een gemiste kans dat de Wet luchtvaart niet is opgenomen in het Aanvullingsspoor geluid Omgevingswet. Hiermee had een daadwerkelijke integrale benadering van het geluidhinderaspect in ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk geweest. Het aanpassen van de dosis-effectrelatie van vliegverkeer past in het maatschappelijke beeld. Zonder in te zetten op maatregelen aan de bron (lees: vliegverkeer) zullen gewenste ontwikkelingen in woningbouw stuiten op onmogelijke afwegingen tussen de verschillende doelstellingen van de Omgevingswet en het geluidbeleid. Heijmans Vastgoed gaat voor gezond, voor mens en dier. We zetten hierbij in op innovaties in zowel de techniek als in ruimtegebruik. De doelstellingen van de Omgevingswet in generieke zin en van het geluidbeleid in het bijzonder worden onderschreven. Niemand is tegen een 'duurzaam economisch groeipotentieel' en 'sterke en gezonde steden en regio's'. Het kan echter niet zo zijn dat het belang van luchthavens wordt afgewenteld op de mogelijkheden om gezond te leven.

Wij vragen u derhalve om

- De Aanvullingsregeling geluid op het punt van het bepalen van de gecumuleerde geluidbelasting bij ruimtelijke ontwikkelingen op dit punt vooralsnog niet te wijzigen en de bestaande situatie te continueren
- De komende tijd te gebruiken voor het aanpassen van de Luchthavenindelingsbesluiten om zo minder gebieden in de classificatie 'slecht tot zeer slecht' te laten belanden (bronmaatregelen)
- De bestaande luchthavenbesluiten voor luchthavens van nationale betekenis, overeenkomstig te Wet luchtvaart, aan te passen aan de hand van de nieuwe luchthavenindelingsbesluiten
- Aansluitend de wijziging van de gecumuleerde geluidbelasting bij ruimtelijke ontwikkelingen overeenkomstig huidig inzicht eventueel alsnog in te voeren

In de verwachting u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd

Hoogachtend,  
Heijmans Vastgoed B.V.

M. van Duijn  
Directeur