

## Memo

Aan : Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Van : Projectgroep implementatie Omgevingswet  
Onderwerp : Internet consultatie Aanvullingswet geluid Omgevingswet  
Datum : 13 mei 2016

---

### Inleiding

In de loop van 2018 zal de Omgevingswet in werking treden en gaat alles met betrekking tot de geluidwet- en regelgeving hierin op. Het is zeker niet zo dat de huidige Wet geluidhinder één op één over zal gaan in de Omgevingswet, er zullen veel aanpassing plaatsvinden, onder meer de al lopende vernieuwing van het geluidbeleid (Swung).

Op dit moment is de concept versie van de aanvullingswet geluid Omgevingswet open voor een zogenaamde internet consultatie.

### Opmerkingen n.a.v. publicatie Aanvullingswet geluid Omgevingswet

#### Algemeen

De Omgevingswet is gebaseerd op vertrouwen. De wetgever gaat er van uit dat bestuursorganen en burgers in beginsel bereidwillig zijn om zich bij hun feitelijk en bestuurlijk handelen rekenschap te geven van de doelen van de wet.

Uit onze jarenlange ervaring met de huidige Wet geluidhinder in relatie tot bestuurders en burgers concluderen wij dat men vooral bereidwillig is om gewoon aan het werk te gaan en de wet te volgen zolang ze daar geen last van hebben.

Wij zien te vaak dat men de grenzen van de Wet opzoekt, de maximale ontheffingswaarde als grenswaarde gebruikt en hier in sommige situaties zelfs overheen gaat. Onder het mom van 'dan gaan we wel uit van een geheel gesloten gevel' wordt dan het bouwplan toch toegestaan, zonder een vastgestelde hogere waarde (want dat is technisch onmogelijk) en uiteindelijk zonder een daadwerkelijk geheel gesloten gevel (want dat wil men uiteindelijk niet afdwingen tijdens de bouw). Ook met betrekking tot het begrip 'reconstructie van een weg' wordt regelmatig de wetgeving genegeerd. In principe dient bij elke wijziging, die gevolgen zou kunnen hebben voor de heersende geluidbelasting, bijvoorbeeld door het wijzigen van de routering van verkeer, wegafsluiting e.d. onderzoek moeten worden gedaan naar de gevolgen hiervan op het gebied van geluid. Zelden of nooit zien wij dat gebeuren.

Voor een groot deel wordt dat veroorzaakt door het ontbreken van een controlerende instantie, verplichte monitoring en rapportering en sanctie mogelijkheden. Het zou wenselijk zijn dat in de nieuwe Omgevingswet daar meer aandacht voor is.

## **Geluidkaart**

Er wordt gesteld dat: *Het openbare net van wegen in beheer bij gemeenten en lokale spoorwegen is zo fijnmazig en zo verweven met de bebouwde omgeving dat het beschreven stelsel van geluidproductieplafonds daarvoor niet goed bruikbaar is. Naar aanleiding van deze conclusie is een alternatief ontwikkeld.*

*De hoofdregel is dat voor gemeentelijke wegen niet het systeem met geluidproductieplafonds geldt, maar met toepassing van het tweede lid van het nieuwe artikel 2.43 kan het gemeentebestuur er desgewenst toe besluiten de al geldende geluidproductieplafonds voor de voormalige waterschapswegen (of gedeelten daarvan) te handhaven. Dit artikellid creëert namelijk een facultatieve mogelijkheid om ook voor gemeentelijke infrastructuur geluidproductieplafonds vast te stellen (zie ook paragraaf 3.3).*

*Het zwaartepunt van de systematiek voor gemeentelijke infrastructuur komt te liggen bij een vijfjaarlijkse monitoring van de feitelijke geluidontwikkeling op die infrastructuur.*

*De monitoring brengt in beeld waar geluidknelpunten aanwezig zijn of dreigen, zodat het gemeentebestuur zo nodig maatregelen kan treffen. Aan de beslissing om op een concrete plek wel of geen maatregelen te treffen, gaat een bestuurlijke afweging vooraf waarin onder andere de technische mogelijkheid om maatregelen te treffen, maar ook de financiële doelmatigheid een rol kunnen spelen.*

Hierin lezen wij dat er elke vijf jaar een geluidbelastingkaart van de huidige situatie dient te worden vervaardigd, overeenkomstig de kaarten opgesteld door de aangewezen agglomeratie gemeente in het kader van de EU richtlijn omgevingslawaaai. Uit de stukken valt echter niet expliciet te lezen dat er hier sprake is van een verplichting. Die zou er naar onze mening wel moeten zijn, inclusief rapportage, monitoringsverplichting en zo nodig ook een sanctie mogelijkheid.

## **Basiskaart geluid**

Niet-agglomeratiegemeenten zullen de basiskaart moeten baseren op telgegevens van het verkeer op de gemeentelijke wegen. De basiskaart moet door de gemeenten actueel worden gehouden. Het informatiehuis geluid kan deze werkzaamheden faciliteren en vereenvoudigen. Dat zal zowel de initiële als de structurele kosten voor gemeenten beperken.

Naar onze mening is het opstellen van een geluidkaart en deze ook bijhouden een hele goede verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Echter veel gemeenten in de kop van Noord-Holland hebben helemaal geen verkeersgegevens beschikbaar. Als deze regelgeving van kracht wordt, zullen deze gemeenten een enorme inspanning moeten gaan doen om, voor hun gehele gemeente, van vrijwel alle wegen, verkeerstellingen te gaan (laten) uitvoeren. Aangezien er geen feitelijk ondergrens aan de verkeersintensiteit en/of de wegvaksnelheid meer zal worden gesteld (de huidige niet gezoneerde 30 km/uur wegen zullen ook moeten worden meegenomen) betekent dat een flinke inspanning. Feitelijk komt het er op neer dat alle gemeenten zullen moeten gaan beschikken over een verkeersmodel om daarmee relatief eenvoudig de geluidbelastingkaarten elke vijf jaar te kunnen vervaardigen.

Het voorgestelde informatiehuis is wellicht een goede stap naar een centrale (big) database met alle gegevens die noodzakelijk zijn voor onderzoeken op het gebied van geluid (weg, rail en industrie), maar het is nogal ambitieus en de benodigde data moet ook beschikbaar zijn en geleverd kunnen worden. Onze ervaring is dat er in de kop van Noord-Holland heel veel data gewoonweg niet is.

## **Hogere waarde – Geluidproductieplafonds**

Omdat de voorkeurswaarde niet steeds haalbaar is, heeft het bevoegd gezag de ruimte om bij geluidniveaus boven de voorkeurswaarde een gemotiveerde afweging te maken tussen de verschillende betrokken belangen waaronder gezondheid, maar ook economie, woningbouw en mobiliteit, waarbij tevens in ogenschouw wordt genomen of maatregelen ter beperking van de geluidbelasting op de gevel mogelijk en doelmatig zijn.

Deze werkwijze is vergelijkbaar met de huidige Wet geluidhinder en Wet milieubeheer, maar het aantal normen en regels dat met name de Wet geluidhinder hiervoor nog kent, wordt sterk gestroomlijnd en verminderd. Dat is wat ons betreft een positieve ontwikkeling.

Overigens blijkt uit onze ervaringen dat de maximale norm economisch vaak de beste blijkt te zijn en daar zal nog steeds naar toegewerkt (kunnen) worden en daarmee blijft de doelstelling van de Wet geluidhinder, het terugdringen van het aantal geluid gehinderden, nog steeds moeilijk haalbaar.

## **Wegverkeerslawaaai**

Het lijkt erop dat de zogenaamde “Waterschapswegen” voor wat betreft geluid, worden overgedragen aan de Provincie. Naar onze mening zou het logischer zijn als deze worden overgedragen aan de desbetreffende gemeente.

### **Industrielawaai**

Uit de stukken lijkt het erop dat, met het inwerking treden van de Omgevingswet, rond elk industrie-terrein een geluidzone dient te komen. Zeker voor de kleine industrieterreintjes c.q. bedrijven-terreintjes lijkt ons dat wat te veel van het goede.

Dat er meer controle op de geluiduitstraling van de (nog) niet gezoneerde terreinen (en van de individuele bedrijven hierop) dient te komen is zeker een goede zaak, maar om dat nu voor elk terrein te doen lijkt wat te veel van het goede. Wellicht is het wenselijk om hiervoor criteria af te spreken.

### **Financiën**

Bij de gemeenten komt bij het in werking treden van de nieuwe Omgevingswet, onderdeel geluid, veel taken op hun bordje. Taken die deels eigenlijk ook nu reeds uitgevoerd zouden moeten worden, zoals het handhaven van eerder verleende hogere waarden e.d., maar veelal niet worden uitgevoerd.

Er schijnt onderzoek te zijn gedaan naar de te verwachte kosten en baten van dit wetsvoorstel. Uit dit onderzoek blijkt dat de nieuwe regelgeving zal leiden tot initiële kosten voor de betrokken overheden, maar dat daar tegenover staat dat de structurele kosten lager zullen zijn dan in de huidige situatie.

Dat is wat ons betreft nog maar de vraag; veel gemeenten doen eigenlijk niet of nauwelijks van wat er in de huidige Wet geluidhinder is opgenomen. Dit vanwege het gebrek aan controle en toezicht op de naleving hiervan. Als in de nieuwe regelgeving e.e.a. veel strikter zal worden opgenomen, inclusief verplichte rapportage, toetsing en sancties, zullen de gemeentes ineens voor extra kosten komen te staan.

Om draagvlak binnen de gemeenten te verkrijgen voor het uitvoeren van deze, in hun ogen, extra taken, is het belangrijk om in elk geval voor het inrichten van de organisatie, extra geormerkte middelen te beschikking te stellen vanuit het Rijk.