

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
t.a.v. mevrouw M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Parallelweg 1
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 - 246 80 00
F 010 - 246 82 83
E info@dcmr.nl
W www.dcmr.nl

Ons kenmerk
22136289

Uw kenmerk

Bijlagen
2

Datum

17 MEI 2016

Contactpersoon
mr. drs. S. Bartel

Doorkiesnr.
010 - 246 8434

Afdeling
Middelen en control

Onderwerp
reactie DCMR op aanvullingswetten Geluid en Bodem

Geachte mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus,

Middels een internetconsultatie heeft u verzocht om reactie op de Aanvullingswetten Geluid en Bodem. Van deze gelegenheid maakt de DCMR Milieudienst Rijnmond graag gebruik.

Hierbij ontvangt u in het kader van de internetconsultatie de reactie van de DCMR Milieudienst Rijnmond op de Aanvullingswetten Geluid en Bodem Omgevingswet.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en zien de reactie op de ingediende adviezen met belangstelling tegemoet.

Indien u gebruik wilt maken van het aanbod mee te denken over de nadere uitwerking van de voorstellen, of u heeft vragen over de inhoud van deze reactie, dan verzoek ik u contact op te nemen met bovengenoemde contactpersoon.

Hoogachtend,

namens de directeur van
de gemeenschappelijke regeling DCMR Milieudienst Rijnmond,



mr. B. van der Lecq-Meijssen
hoofd bureau Ruimte en Leefomgeving

Notitie

Aan

Kopie aan

Datum	Documentnummer	Project	Auteur
12 mei 2016	22136135		Astrid van Wijk

Onderwerp
reactie DCMR op aanvullingswet Geluid

Aanvullingswet Geluid

Samenwerking

Sinds 2006 hebben IPO, VNO-NCW, VNG en de G4 op uw verzoek samengewerkt aan het zogenaamde SWUNG-2 traject (Samen Werken aan Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid). Dit in navolging op uw SWUNG-1 traject waarin het voorstel geluidproductieplafonds als nieuw figuur in de wet- en regelgeving is uitgewerkt voor rijkswegen en hoofdspoorwegen. Deze nieuwe systematiek van geluidproductieplafonds voor rijkswegen en hoofdspoorwegen is als hoofdstuk 11 toegevoegd aan de Wet milieubeheer en is medio 2012 inwerking getreden.

In mei 2014 is het SWUNG-2 traject afgesloten met een Position Paper Swung-2, "Beheersing van geluidoverlast door wegverkeer, spoorverkeer en industrieterreinen". In deze reactie op de Aanvullingswet en de Memorie van Toelichting zijn de in het position paper gemaakte afspraken van mei 2014 richtinggevend.

De nauwe samenwerking tussen uw ministerie, IPO, VNO-NCW, VNG en de G4 is door alle partijen altijd als zeer prettig en nuttig ervaren. Inmiddels is SWUNG-2 ingehaald en opgenomen in het programma "Eenvoudig Beter". Hierdoor is de samenwerking stopgezet en zijn genoemde partijen niet meer betrokken bij de nadere uitwerking van de onderwerpen uit de Position Paper Swung-2 en de twee hieronder liggende beleidsnotities¹.

Het verheugd mij dat in de Aanvullingswet geluid Omgevingswet de afspraken die gemaakt zijn in mei 2014 over het invoeren van de figuur geluidproductieplafonds voor provinciale - en waterschapswegen en industrieterreinen is opgenomen en dat voor gemeentelijke wegen de voorgestelde systematiek uit de Position Paper is overgenomen. In de memorie van toelichting is een doorkijk opgenomen hoe u de werking van het nieuwe systeem nader wenst uit te werken.

Uit de memorie van toelichting rijst het vermoeden dat het ontbreken van afstemming en de snelheid van het programma "Eenvoudig Beter" mogelijk heeft geleid tot afwijkingen van de gemaakte afspraken in mei 2014. In deze reactie kom ik hier op een aantal punten op terug. Ik wil graag benadrukken dat Rotterdam altijd bereid is de nauwe samenwerking tussen uw ministerie met de VNG en de G4 weer op te pakken om hierover door te praten en de verdere uitwerking van het stelsel gezamenlijk vorm te geven.

¹ Uitwerkingsnotitie Industrielawaai Swung-2 van 19 november 2013 (definitief), en Uitwerkingsnotitie Verkeerslawaai Swung-2 versie 30 juli 2013.

Aanvullingswet geluid Omgevingswet, versie 22 maart 2016

Gezondheid

De gemeente heeft de taak de gezondheid van haar burgers te beschermen tegen de geluidbelasting afkomstig van wegen in beheer bij de gemeente, lokale spoorwegen en industrieterreinen.

In de Aanvullingswet is het "beschermen van de gezondheid tegen te hoge geluidbelasting" niet nader toegelicht. Om te voorkomen dat via de jurisprudentie invulling wordt gegeven aan het begrip "beschermen van de gezondheid tegen te hoge geluidbelasting", verzoek ik u "het beschermen van de gezondheid tegen te hoge geluidbelasting" nader te specificeren.

Lokale spoorwegen

Uit de aanvullingswet wordt duidelijk dat de gemeente ook de taak heeft haar burgers te beschermen tegen de geluidbelasting afkomstig van lokale spoorwegen. Echter alle lokale spoorwegen in onze regio zijn in beheer van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Op pagina 20 van de memorie van toelichting is beschreven dat de taak tot het beschermen van de gezondheid tegen de geluidbelasting afkomstig van alle lokale spoorwegen wordt neergelegd bij de gemeenteraad. De onderbouwing van deze keuze is dat de lokale spoorwegen sterk verweven zijn met de gemeentelijke weginfrastructuur. Echter het beheer van de lokale spoorwegen blijft bij de Metropoolregio. Dit houdt in dat de Metropoolregio de bevoegdheid heeft te bepalen welke voertuigen (de geluidbronnen) over de lokale spoorwegen rijden, met welke intensiteiten en snelheden. Hierdoor is het onduidelijk welke bevoegdheden de gemeenteraad heeft om haar taak "de gezondheid van haar burgers te beschermen tegen de geluidbelasting afkomstig van alle lokale spoorwegen" uit te voeren. Dit geldt overigens voor alle vier de grote steden.

Ik verzoek u om in nauw overleg met de VNG en de G4 deze taak nader uit te werken.

"Lokale spoorwegen" als aparte geluidbron

Uit het wetsvoorstel maak ik op dat "lokale spoorwegen" als een aparte geluidbron wordt behandeld. Dit is niet conform de huidige wetgeving en ook niet conform de gemaakte afspraken vastgelegd in het Position Paper Swung-2. Het lokale spoor is ondergebracht in de geluidbron "wegverkeer". Als lokale spoorwegen een aparte geluidbron wordt, dan kan de situatie ontstaan dat een wijziging van dienstregeling een toename van 1,5 dB veroorzaakt. Deze toename impliceert dat de beheerder maatregelen moet overwegen. Een verdubbeling van de dienstregeling geeft een toename van 3 dB (1,5 dB toename komt overeen met 40% toename). De beheerder van het lokale spoor (de metropoolregio Rotterdam Den Haag) kan daarom niet zondermeer de dienstregeling aanpassen, omdat deze verplicht zal worden de akoestische consequenties en de mogelijk te treffen maatregelen bij de wijziging van een dienstregeling te onderzoeken. Daarnaast heeft de keuze om lokale spoorwegen als een aparte bronsoort te beschouwen ook invloed op de wijze van toetsen aan de voorkeurswaarden en maximale waarden.

Om de consequenties van deze keuze in kaart te brengen, adviseer ik u in nauw overleg met de VNG en de G4 de voor- en nadelen van uw keuze te bespreken, alvorens u besluit "lokale spoorwegen" als een aparte geluidbron te behandelen.

Monitoring

Uit artikel 20.3 kan worden afgeleid dat de regels over de uitvoering van de monitoring van de geluidproductieplafonds zullen worden opgenomen in een ministeriële regeling. In de huidige wetgeving zijn deze regels opgenomen in de Wet milieubeheer. Het is onduidelijk waarom deze regels over de uitvoering van de monitoring niet worden opgenomen op het niveau van het Aanvullingsbesluit. Daarbij is de vraag op welk regelniveau zal worden opgenomen dat het bevoegd gezag verplicht is bij overschrijding of bijna overschrijding van een geluidproductieplafond maatregelen te treffen. Omdat dit onderdeel belangrijk is in de systematiek van de geluidproductieplafonds en het beschermen van de gezondheid van de burger, verzoek ik u dit op wets- of besluitniveau te regelen. Dit geeft beter inzicht in het gehele systeem.

Op dit moment is niet beschreven wie verantwoordelijk is voor de uitvoering van de monitoring. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het beheer van rijkswegen ondergebracht bij Rijkswaterstaat en het beheer van de hoofdspoorwegen bij Prorail. De beheerders Rijkswaterstaat en Prorail hebben hierbij de taken data-inzameling, monitoring, geluidregister,

nalevingsverslag, naleving en sanering toegewezen gekregen. Op dit moment is onduidelijk of ook de Metropoolregio een monitoringsverplichting krijgt als beheerder van de lokale spoorwegen die zij in beheer hebben.

Het is wenselijk dat de frequentie van monitoring en opstellen van programma's (actieplannen) van alle gemeentelijke bronnen gelijk loopt met de (5-jaars) EU-cyclus van geluidbelastingskaarten en actieplannen. Het gelijk trekken van de verschillende frequenties van monitoring is efficiënt en bespaart kosten. Deze wens geldt zowel voor de basiskaart van het wegverkeer als voor de geluidproductieplafonds rondom industrieterreinen.

Relevante verkeerssamenstelling

In artikel 2.43 is als voorwaarde opgenomen "relevante verkeerssamenstelling". Waarschijnlijk wordt hier bedoeld "een relevante verkeersintensiteit".

Vaststellen en opheffen geluidproductieplafond

In de artikel 2.43 is de mogelijkheid opgenomen dat een gemeente een geluidproductieplafond kan vaststellen. Echter er is niet geregeld dat een gemeente ook een geluidproductieplafond kan opheffen. Het opheffen van een vastgesteld geluidproductieplafond kan noodzakelijk zijn bij transitie van bijvoorbeeld een hoofdspoor naar lokaal spoor (ombouwen van een hoofdspoor naar lightrail, bijvoorbeeld de Hoekse Lijn). Het is voor gemeenten efficiënter en bovendien meer transparant voor de burger om de geluidkwaliteit op één manier vast te leggen, in de basiskaart. Het is daarnaast wenselijk dat de gemeente bij overdracht van een deel van de infrastructuur van provincie of Rijk de keuzevrijheid heeft de vastgestelde geluidproductieplafonds te behouden of op te heffen. Ook is het noodzakelijk voor transitie van industrieterreinen met een geluidproductieplafond, dit te kunnen opheffen als "lawaaige activiteiten" worden uitgesloten in het omgevingsplan.

Gemeentegrens overschrijdende industrieterreinen

In artikel 2.43 is de opgenomen dat een gemeente een geluidproductieplafonds vaststellen rondom industrieterreinen waar bij algemene maatregel van bestuur aangewezen activiteiten kunnen worden verricht, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken. Omdat alle Rotterdam het bevoegd gezag is voor meerdere industrieterreinen die gezamenlijk een zone delen met een ander industrieterrein in beheer van een buurgemeente, verzoek ik u om in nauw overleg met de VNG en de G4 nader uit te werken op welke wijze de geluidproductieplafonds worden vastgesteld. Een mogelijkheid is om de beschikbare geluidruimte te verdelen per gemeente waardoor elke gemeente voor zich geluidproductieplafonds kan vaststellen per industrieterrein. Een andere mogelijkheid is om de "huidige" situatie te behouden door het aanwijzen van een zonebeheerder. Mijn voorkeur gaat hierbij uit naar het op voorhand verdelen van de geluidruimte per gemeente.

Activiteiten die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken.

Voor wat betreft de bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen activiteiten die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, wil ik u verzoeken geen nieuwe activiteiten toe te voegen aan deze lijst. Indien u het wenselijk acht bij algemene maatregel van bestuur nieuwe activiteiten aan te wijzen, dan verzoek ik u dit tijdig kenbaar te maken. Dit is van belang omdat dit effect kan hebben op de nu vastgestelde grenswaarden, waarbij door deze extra toegevoegde activiteiten nieuwe saneringssituaties kunnen ontstaan vanwege industrielaawaai.

Vaststellen geluidproductieplafonds op grondgebied buurgemeente

Zoals bekend heeft de gemeente Rotterdam industrieterreinen (bijvoorbeeld het havenindustriële complex van Maasvlakte 1 en 2, Europoort, e.d.) waarvan de geluidbelasting op het grondgebied van de buurgemeenten wordt ondervonden. In de Aanvullingswet geluid Omgevingswet en in de memorie van toelichting is niet beschreven of Rotterdam de bevoegdheid heeft om geluidproductieplafonds vast te stellen in een buurgemeente. In de huidige Wet geluidhinder is dit wel geregeld. Ik verzoek u om het vaststellen, wijzigen en opheffen van geluidproductieplafonds gelegen in buurgemeenten nader uit te werken.

Eerste invoering van de geluidproductieplafonds

Onduidelijk is op welke wijze de geluidproductieplafonds worden ingevoerd. Uit de opgenomen tekst op pagina 37 (laatste alinea) van de memorie van toelichting kan worden geconcludeerd

dat de gemeenten en provincies zelf hun besluiten moeten voorbereiden en ter inzage moeten leggen. Mij is daarbij onduidelijk waarom een overgangstermijn wordt geboden na inwerkingtreding van de nieuwe geluidregels voor industrieterreinen.

De gemeente Rotterdam is voornemens om dit jaar "geluidproductieplafonds" (zonebewakingspunten) op te nemen in een aantal bestemmingsplannen van industrieterreinen. In deze bestemmingsplannen is de geluidruimte op voorhand verdeeld. De bijdrage per kavel is in het bestemmingsplan vastgelegd als een immisiewaarde op de zonebewakingspunten. Deze bestemmingsplannen zullen in 2016 en 2017 worden vastgesteld. Ik verzoek u bij invoering van de geluidproductieplafonds een regeling op te nemen dat de vastgestelde zonebewakingspunten inclusief de verdeling van de geluidruimte over de kavels van rechtswege, zonder bezwaar en beroep, direct na inwerkingtreding van de nieuwe geluidregels als geluidproductieplafonds worden vastgesteld rondom die betreffende industrieterreinen waarvoor de bestemmingsplannen onherroepelijk zijn.

Voor een aantal industrieterreinen wordt de geluidruimte sinds 1995 met behulp van het Informatiesysteem Industrielawaai (I-kwadraat) eenduidig bewaakt op zonebewakingspunten. Het systeem en de inhoud hiervan heeft het vertrouwen van burgers en bedrijfsleven. Het zou wenselijk zijn dat voor deze industrieterreinen, die opgenomen zijn in I-kwadraat, direct na inwerkingtreding van de nieuwe geluidregels voor industrieterreinen van rechtswege worden "overgezet" naar geluidproductieplafonds.

Wegen met geen relevante "verkeersintensiteit"

Onduidelijk is welk regime gaat gelden voor wegen, die in beheer zijn bij een waterschap, een provincie of het Rijk die geen relevante "verkeersintensiteit" hebben. Blijven dergelijke wegen buiten beschouwing vanwege het ontbreken van relevante geluideffecten voor de omgeving? Op welke wijze wordt de "verkeersintensiteit" van de wegen gemonitord? Dit is ook onduidelijk voor de niet hoofdspoorwegen in beheer van het Rijk.

Artikel 22.1 (Sanering te hoge geluidbelasting)

Omdat op dit moment nog onduidelijk is hoe met cumulatie, optelling en toetsing aan de binnenwaarde plaats moet vinden, verzoek ik u de sanering van te hoge geluidbelasting niet te beperken tot infrastructuur.

Omgevingswet

Tijdens de bestudering van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet naar aanleiding van artikel 22.1 (sanering te hoge geluidbelastingen) constateer ik dat er een discrepantie bestaat tussen dit artikel en de artikelen 3.6, 3.7 en 3.9 (verplichte programma's) van de Omgevingswet. In de betreffende artikelen in de Omgevingswet ontbreekt de verplichting dat ook agglomeratiegemeenten woningen met een te hoge geluidbelasting moeten saneren.

Bij nadere bestudering van de Omgevingswet, constateer ik tevens dat artikel 3.6 voorschrijft dat een agglomeratiegemeente een actieplan moet opstellen voor bronnen waar ze niet verantwoordelijk voor is, of invloed op heeft, namelijk belangrijke luchthavens, provinciale wegen, rijkswegen en hoofd(spoor)wegen).

In artikel 3.8 (verplichte programma's provincies) is sprake van "belangrijke" wegen en in artikel 2.43 is voorgescreven dat voor "alle wegen, die een relevante verkeerssamenstelling hebben" een geluidproductieplafond moet worden vastgesteld. Worden hier dezelfde wegen bedoeld?

Onduidelijk is welke "belangrijke spoorwegen" worden bedoeld in artikel 3.8. Wordt onder "belangrijke spoorwegen" bedoeld de "spoorwegen" in beheer van een "vervoersregio"?

In artikel 3.9 (verplichte programma's Rijk) moet een actieplan worden opgesteld voor alle wegen in beheer bij het Rijk. In artikel 2.43 is voorgescreven dat voor "alle wegen, die een relevante verkeerssamenstelling hebben" een geluidproductieplafond moet worden vastgesteld. Worden hier dezelfde wegen bedoeld?

Memorie van Toelichting

Verplichtend karakter voor de naleving van de geluidbelasting vanwege gemeentelijke wegen
In het vastgestelde Position Paper SWUNG-2 is voor gemeentelijke wegen beschreven dat:

1. het wijzigen van locatie-ontwikkelingsregels of functies in het omgevingsplan en/of
2. het nemen van verkeersbesluiten,

die tot aanzienlijke toename van verkeer op één of meer wegen kunnen leiden, de gemeente verplicht te beoordelen of akoestisch onderzoek noodzakelijk is. Deze toetsingsplicht wordt beperkt tot die gevallen waarin dat toegevoegde waarde heeft door een 'niet in betekenende mate'-drempel in te voeren. Kleinere ontwikkelingen worden dus niet getoetst. Om het geheel van alle ontwikkelingen te beheersen, vindt vijfjaarlijks monitoring plaats. Daarmee wordt inzichtelijk waar de geluidssituatie is verslechterd. Het bevoegd gezag maakt daarbij een bestuurlijke afweging over het eventueel treffen van maatregelen. Bezien kan worden of deze afweging een meer verplichtend karakter kan krijgen indien het rijk de sanering boven de maximale waarde voor zijn rekening zal nemen (bijv. binnenwaarde naleven).

In de memorie van toelichting wordt aangegeven dat, om deze preventieve toets voor de praktijk goed hanteerbaar te laten zijn, bij de uitwerking hiervan in het Aanvullingsbesluit geluid zoveel mogelijk aansluiting zal worden gezocht bij de "niet in betekenende mate"-benadering (NIBM) uit de huidige titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Ik wil u verzoeken bij de uitwerking van deze preventieve toets de VNG en de G4 te betrekken. Van belang is te onderkennen dat deze preventieve toets zowel moet worden uitgewerkt voor verkeersbesluiten als voor wijzigingen van locatie-ontwikkelingsregels of functies in het omgevingsplan (waaronder wijzigingen van de ligging van gemeentelijke wegen).

Uit de memorie van toelichting blijkt dat gekozen is om de naleving van de geluidbelasting vanwege gemeentelijke wegen een meer verplichtend karakter te geven. Ik wil u verzoeken om conform de gemaakte afspraak in het position paper ook aan te geven op welke wijze het rijk de sanering boven de maximale waarde voor zijn rekening zal nemen (het naleven van de binnenwaarde).

In de memorie van toelichting is onduidelijk waaruit blijkt wanneer er sprake is van een "overschrijding" voor gemeentelijke wegen. Is er sprake van een "overschrijding" van de geluidemissie als de geluidemissie hoger is dan de basiskaart + 1,5 dB? Ik neem daarbij aan, omdat de basiskaart een emissiekaart is, dat er geen sprake kan zijn van een "overschrijding" van de binnenwaarde of een "overschrijding" van de maximale waarde.

Financiën

Op pagina 40 staat beschreven dat Sira Consulting een kwalitatief onderzoek heeft uitgevoerd naar de 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.

Deze voorlopige conclusie voor gemeenten bevreemdt mij. In de memorie van toelichting wordt toegezegd dat bij het Aanvullingsbesluit geluid dit kwalitatieve onderzoek zal worden aangevuld met meer kwantitatieve informatie over de verwachte kosten en baten, omdat dan de uitwerking van een aantal elementen uit het wetsvoorstel duidelijker is. Ik stel deze toezegging zeer op prijs.

Uit de reactie van Actal (Onderwerp "Reactie op de consultatieversie Aanvullingswetten bodem en geluid, kenmerk "JtH/RvZ/TvdH/JT/2016/056 van 28 april 2016) blijkt dat Actal zich bij de vermindering van de regeldruk vooral richt op invoering van het systeem van Geluidproductieplafonds en minder op het systeem dat wordt ingevoerd voor de gemeentelijke infrastructuur.

Ik verzoek u in het nog uit te voeren kwantitatieve onderzoek de volgende activiteiten voor gemeenten mee te nemen:

1. Het opzetten en bijhouden een geluidregister van industrieterreinen en de basiskaart;
2. Het actualiseren van de basiskaart (actualisatieplicht; pagina 39);
3. Het detailniveau van de basiskaart;
4. Het detailniveau van de omgeving van de geluidbronnen (heel Nederland nauwkeurig in 3D?);

Als u voornemens bent de naleving van de geluidbelasting vanwege gemeentelijke wegen een verplichtend karakter te geven, dan ook meenemen:

5. De structurele kosten voor de naleving. Als de naleving wordt getoetst aan de overschrijding van de binnenwaarde, heeft dit tot gevolg dat de vijf jaarlijkse monitoring gedetailleerd moeten worden uitgevoerd op het niveau van woningen.

Een optie om tevens te onderzoeken is de mogelijkheid om het principe "de vervuiler betaalt" in te voeren. Hierdoor kunnen gemeente de kosten voor sanering laten financieren door de "vervuiler".

Bovengrens uitzonderingsbepalingen

De memorie van toelichting geeft een indicatie over het in te voeren normenstelsel. Het is niet geheel duidelijk hoe de uitzonderingsbepalingen op de reguliere normering voor woningbouw nabij zeehavens wordt ingevuld. Ik begrijp uit de toelichting dat er geen strikte voorwaarden worden opgenomen voor de uitzonderingsbepalingen "vervangende nieuwbouw" (stadsvernieuwing) en "woningbouw nabij zeehavens". Dan wil ik u meegeven om te overwegen een bovengrens van respectievelijk 65 dB (en 55 dB Lnight) en 60 dB (en 50 dB Lnight) in te stellen voor deze twee uitzonderingsbepalingen.

Eerder is ervoor gepleit om de uitzonderingsbepaling "woningbouw nabij zeehavens" in te bedden in de "stad-en-milieubenadering". Dit voorstel is opgesteld in nauw overleg met het bedrijfsleven gesitueerd in de havens van Rotterdam en Amsterdam, de havenbedrijven Amsterdam, Rotterdam en Delfzijl en met de gemeenten Amsterdam, Delfzijl en Rotterdam. Het doel van dit voorstel is het voorkomen van nieuwe situaties, waarin de leefomgevingskwaliteit dermate slecht is dat het optimaal ontwikkelen en functioneren van de zeehavens onder druk komt te staan. De uitzonderingen moeten bij voorkeur via een integrale afweging mogelijk gemaakt worden, net zoals dat het geval is in de genoemde generieke mogelijkheden uit de Crisis- en herstelwet en de Interimwet Stad- en milieubenadering. Het transformeren van kantoorpanden en ander leegstaande gebouwen nabij zeehavens is een nieuwe uitzonderingsbepaling. Om te voorkomen dat deze uitzonderingsbepaling de ontwikkeling van zeehavens inperkt vanwege een slechte leefomgevingskwaliteit, is het wenselijk om ook deze transformatie in te bedden in een stad-en-milieubenadering en voor de geluidbelasting op de gevels een bovengrens in te stellen.

Normenstelsel en de wijze van toetsen

De tabel op pagina 27 en de in paragraaf 4.6 opgenomen sub paragraaf "optelling en cumulatie" van de memorie van toelichting is niet duidelijk. Het is onduidelijk op welke wijze getoetst moet worden aan de voorkeurswaarde en maximale waarde. Moet worden getoetst na "optelling" van alle gemeentelijke wegen in gemeentelijk beheer? Of moet worden getoetst aan de voorkeurswaarde en maximale waarden van de geluidbelasting per bronsoort (al het wegverkeer van alle verschillende beheerders opgeteld)? Beide interpretaties zijn een aanscherping ten opzichte van de huidige wetgeving, waardoor bijvoorbeeld de omzetting van gezoneerde industrieterreinen niet beleidsneutraal kan plaatsvinden. Dat is een ongewenst gevolg. Ook is onduidelijk op welke wijze getoetst moet worden aan de binnenwaarde.

Samenhang tussen regelgeving

De aanvullingswetten geluid en bodem Omgevingswet zullen in de toekomst deel uit gaan maken van de Omgevingswet. Van het gehele stelsel is nog niet alle wet- en regelgeving bekend. Daarom wil ik een voorbehoud maken bij mijn reactie. Op dit moment ontbreekt mij het totale overzicht en is het daarom niet mogelijk om de nieuwe regels rondom geluid en bodem te toetsen aan de doelstellingen van de Omgevingswet, de impact, de werking, de uitvoerbaarheid en de financiële consequenties voor gemeenten.