

Reactie met betrekking tot voornemen om de intensiteit in een aantal artikelen van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) te verhogen van 1.000 naar 2.500 motorvoertuigen.

In de NvT bij het verzamelbesluit wordt de indruk gewekt dat dit alleen betrekking zou hebben op de monitoring van de basisgeluidemissie (BGE), maar de wijziging gaat veel verder dan dat. De gehele rechtsbescherming voor geluidgevoelige bestemmingen langs wegen met een verkeersintensiteit tot 2.500 motovoertuigen valt feitelijk weg. Want de minimale vereisten uit het Bkl voor de beoordeling van geluid van gemeente- en waterschapswegen is onder die grens niet meer verplicht. Alleen indien een gemeente of waterschap besluit om ook voor wegen met een lagere intensiteit een BGE vast te stellen geldt dezelfde rechtsbescherming als voor wegen met een intensiteit > 2.500 motorvoertuigen. Ook indien een gemeente voor haar burgers een grotere rechtsbescherming wil dan kan zij een bestuur van een waterschap niet dwingen om een lagere grens te hanteren. Er kan dus binnen een gemeente rechtsongelijkheid ontstaan indien een gemeente voor een lagere drempel kiest en een waterschap hierin niet mee gaat.

BGE en beoordeling van geluid

Verder is van belang dat de vaststelling van een BGE leidend is voor de vaststelling van een geluidaandachtsgebied. Dit betekent simpel gezegd dat er geen geluidaandachtsgebied is indien er geen BGE wordt vastgesteld. Geluid hoeft op locaties zonder een geluidaandachtsgebied niet te worden beoordeeld. Ook worden er geen nadere eisen meer gesteld aan een waarborging van de geluidwering bij nieuwe woningen in het kader van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Geluid wordt immers niet meer beoordeeld. Zonder deze borging kunnen derhalve nieuwe geluidhinder situaties ontstaan.

Feitelijk kunnen bewoners van woningen buiten de geluidaandachtsgebieden geen juridische aanspraak maken op bescherming tegen geluid. Zij zijn afhankelijk van de gemeente en het waterschap om hun belangen voldoende in het oog te houden.

Doelstelling Omgevingswet (stand still of verbetering)

De doelstelling van de Omgevingswet is een 'stand still' of liever nog een verbetering te bereiken ten aanzien van het aspect geluid. Die doelstelling gaat voor een deel verloren door de verhoging van de drempel naar 2.500 motorvoertuigen.

Bekend was dat er ook bij de oorspronkelijke drempel van 1.000 motorvoertuigen al veel situaties zijn waarbij de standaardwaarde van 53 dB voor gemeente- en waterschapswegen wordt overschreden. Dat is dan voornamelijk aan de orde bij wegen met smalle profielen (dijklinten), maar ook bij wegen met bijvoorbeeld een elementenverharding (klinkers) of een groot aandeel vrachtverkeer. Overschrijdingen van de standaardwaarde met 10 dB of meer in deze situaties zijn echt geen uitzondering.

Wijziging geluidemissie (en gelijkwaardig beschermingsniveau)

Een verhoging van de drempel van 1.000 naar 2.500 motorvoertuigen komt overeen met een wijziging in geluidemissie met 4 dB. Deze toename zou feitelijk geheel (om norm neutraal te zijn) moeten worden gecompenseerd door de wijziging in geluidemissie tussen het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012) en de Meet- en rekenmethode geluid wegen conform bijlage IvV bij Omgevingsregeling (hierna MRG OW).

Bij de stukken ontbreekt een onderzoek waaruit blijkt dat de omzetting een gelijkwaardig beschermingsniveau biedt.

Vanwege het ontbreken van een inhoudelijke onderbouwing is het voor een niet inhoudelijke deskundige feitelijk niet te beoordelen of er sprake is van een gelijkwaardig beschermingsniveau in verband met de gewijzigde geluidemissie (MRG OW versus RMG2012). Om deze reden zijn doorrekeningen gemaakt die tot de onderstaande uitkomst in verschil in geluidemissie leiden.

Wijziging geluidemissie MRG OW versus RMG2012:

- 30 km/uur: afname ca. 7 tot 8 dB bij elementenverharding in keperverband
- 30 km/uur: afname ca. 6 dB bij regulier asfalt (referentiewegdek)
- 50 km/uur: afname ca. 2 tot 3 dB bij elementenverharding in keperverband
- 50 km/uur: afname ca. 2 dB bij regulier asfalt (referentiewegdek)
- 60 km/uur: afname ca. 1 dB bij regulier asfalt (referentiewegdek)
- 80 km/uur: toename ca. 3 dB bij regulier asfalt (referentiewegdek)

Veelal ligt in de praktijk de snelheid in een 30 km-gebied hoger dan 30 km/uur. Uit snelheidsmetingen blijkt dat de in de praktijk de snelheid in een 30 km-gebied vaak 35 tot 40 km/uur bedraagt.

Voorgaande laat zien dat alleen in een 30 km-gebied er sprake zal zijn van een gelijkwaardig beschermingsniveau (bij een praktische snelheid van ca. 35-40 km/uur).

Bij gemeentelijke 50 km-wegen en waterschapswegen (snelheid \geq 60 km/uur) is al helemaal geen sprake van een gelijkwaardig beschermingsniveau.

Bij bovenstaande beschouwing dient in gedachten te worden gehouden dat uit doorrekeningen blijkt dat bij 2.500 motorvoertuigen alleen bij een 30 km-weg met asfaltverharding en een profiel van 20 tot 25 meter wordt voldaan aan de standaardwaarde van 53 dB.

Eigenlijk vraagt de bescherming van de gezondheid op het gebied van geluid van gemeente- en waterschapswegen veel meer dan de ééndimensionale afweging op basis van de jaargemiddelde verkeersintensiteit. In het verlengde hiervan zou de afweging voor de vaststelling van een BGE feitelijk moeten worden gemaakt op een werkelijk aanwezige hoeveelheid geluid bij geluidgevoelige bestemmingen (woningen) langs een weg.

De bescherming van de gezondheid tegen geluid zou zwaarder moeten wegen dan een beperking van administratieve lasten. Uiteindelijk zullen de gezondheidskosten weleens hoger kunnen uitpakken dan de besparing aan administratieve lasten. Een onderbouwing op dit punt ontbreekt echter.

Verzoek

In het belang van de bescherming van de gezondheid tegen geluid dient te worden afgezien van een verhoging van de BGE-drempel naar 2.500 motorvoertuigen.

Indien toch een wijziging plaatsvindt dan dient een BGE te worden vastgesteld voor gemeente- en waterschapswegen waar langs zich geluidgevoelige bestemmingen bevinden met geluid \geq 54 dB.

Met vriendelijke groet,

A.T. de Hek
Geluidadviseur