



Woensdag 23 september 2020

Betreft: Vragen van de SP-fractie over de gevolgen voor Noord-Brabant van de Aanvullingsbesluit en -regeling geluid Omgevingswet

Geacht College,

Inleiding

Op dit moment bouwt men aan de nieuwe Omgevingswet. Hoofdstukken worden daaraan toegevoegd middels een Aanvullingsspoor. Nu is het geluidsbeleid in procedure. Dat gebeurt (in volgorde van oplopende detaillering) via de gebruikelijke trits Wet, Besluit en Regeling.

De Aanvullingswet geluid Omgevingswet wil ongebeheerde groei van de geluidbelasting op en in geluidgevoelige gebouwen en locaties voorkomen, bestaande zeer hoge geluidbelastingen reduceren, bronmaatregelen bevorderen en de regelgeving makkelijker maken.

Meer operationeel geformuleerde doelen zijn onder meer:

- de voltooiing van de operatie SWUNG ter modernisering van het geluidsbeleid
- het incorporeren van h. 11 van de Wet Milieubeheer en de Wet geluidshinder
- het updaten van meet- en rekenmethoden
- het harmoniseren van de geluidsinbreng van de luchtvaart met die in de Wet luchtvaart
- de invoering van een databank Centrale Voorziening GeluidsGegevens (CVGG)
- het uitvoeren van Europese monitorings- en informatieverplichtingen
- het updaten van bestaande saneringsregelingen

De Aanvullingswet en het Aanvullingsbesluit geluid zijn betrekkelijk geruisloos door de Tweede en Eerste Kamer gegaan. In dit laatste staatsorgaan zijn beide aangenomen op 18 februari 2020.

Toen echter (van 8 juni t/m 20 juli 2020) de Aanvullingsregeling geluid ter consultatie werd voorgelegd, brak rond Schiphol een waar pandemonium los, grenzend aan paniek. De Regeling zou aan grote delen van de Metropoolregio Amsterdam, en van Zuid-Holland en Utrecht, de waarde 'tamelijk slecht', 'slecht' of 'zeer slecht' toekennen. Dit heeft grote gevolgen voor de woningbouw.

Toch vloeit de Regeling naadloos voort uit het eerdere juridische traject. De Raad van State had voor zijn goedkeurend advies maar één kantje A4 nodig.

Het openbaar bestuur ten aanzien van Schiphol staat nu voor de volgende fundamentele keuze:

- bronbeleid (stiller en vooral minder vliegen op Schiphol)
- woningen bouwen en accepteren dat de bewoners ziek worden en sterven van de herrie
- de volksgezondheid voorrang geven en geen of duurdere woonwijken bouwen

De Brabantse SP-fractie ziet in de situatie rond Schiphol een perfect bewijs van de stelling dat op een eindige planeet geen oneindige groei mogelijk is, en dat de situatie daar al veel te ver verzeekt is om nog acceptabel te zijn. Dus het antwoord is bronbeleid.

Omdat echter de zeggenschap van het Brabantse provinciebestuur zich niet uitstrekt tot de omgeving van Schiphol, gaat de SP-fractie daar verder niet op in.

De geluidswetgeving echter is nationaal en dus ook in Noord-Brabant van kracht, en geldt ook voor militaire geluidsbronnen.

Een minimum aan uitleg

Het Besluit geluid stelt voor nieuwe situaties (waartoe deze tekst zich beperkt) standaardwaarden vast voor geluidsgevoelige objecten. In db Lden 50 langs Rijks- en provinciale wegen, 53 langs gemeentewegen, 55 langs spoorwegen en 50 rond industrieterreinen ('s nachts 40).

Zo ook grenswaarden (in dezelfde volgorde 65, 70, 70 en 60/50).

De Wet luchtvaart heeft haar eigen geluidsregime en wordt niet geïntegreerd in de Omgevingswet. Besluit en Regeling geluid bevatten geen zelfstandige waarden voor luchtvaartgeluid.

Zolang alle geluidsbronnen onder de standaardwaarde blijven, is er niets aan de hand.

Boven de grenswaarde mag er alleen in uitzonderlijke gevallen geluidsgevoelig gebouwd worden.

Als weg-, spoor- of industrielawaai op een geluidsgevoelige bestemming tussen de standaard- en de grenswaarde uitkomt, maakt het bevoegd gezag een afweging over de aanvaardbaarheid.

Daartoe moet het bevoegd gezag een geluidscumulatieberekening maken. Alle relevante geluidsbronnen worden daarin ingevoerd met een hinderfactor.

Binnen de 48dB Lden / 20Ke zone rond een luchthaven moet ook het geluid van de luchthaven worden meegenomen in de cumulatieveberekening.

De hinderfactor is gebaseerd op dosis-effectrelaties. In de tot nu toe bestaande wetgeving wordt bij de luchtvaart gerekend met een sterk verouderde dosis-effectrelatie. In de toekomstige Omgevingswet wil men met een minder sterk verouderde dosis-effectrelatie, namelijk die te boek staat als Schiphol 2002. Deze dosis-effectrelatie wordt nu ook al gehanteerd bij de berekeningen rond Luchthavenbesluiten. De aanduiding 'harmoniseren' duidt er op dat men consequent overal dezelfde dosis-effectrelatie wil hanteren. Mocht er in de toekomst worden vastgesteld dat er een nieuwe relatie nodig is, dan moet die wetgevingbreed worden doorgevoerd (de dosis-effectrelatie van de GGD-onderzoeken rond Eindhoven Airport 2012 en 2014 noemen bijvoorbeeld nog hogere hinderpercentages, maar die zijn nog niet tot wet verheven).

Omdat de hinderfactor van de luchtvaart beduidend hoger ligt dan die van het wegverkeer, telt de luchtvaart in een cumulatieveberekening fors mee. Bij Schiphol kan de nieuwe opzet tot waarden leiden die 10dB Lden hoger liggen dan die de oude opzet opgeleverd had.

Naast de luchtvaart bestaan er ook andere oorzaken, die het gecumuleerde geluid bepalen en meestal verhogen. Zo tellen provinciale en gemeentewegen nu ook mee en wordt de werkingssfeer van een auto(snel)weg niet langer kunstmatig afgekapt maar meegenomen tot de standaardwaarde bereikt wordt (wat tot bredere stroken leidt). Ook het geluid van stilstaande treinen op een spoorwegemplacement telt mee (koelmachines, compressoren en dergelijke).

Aan gecumuleerd geluid is geen getalsmatige bovengrens gesteld. Wel noemt de toelichting van de Regeling klassen, elk 5 dB Lden breed, die uiteenlopen van “goed” tot “zeer goed” onder de 50, via “redelijk” en “matig” tot “tamelijk slecht” van 61 tot 65, en daarboven “slecht” en “zeer slecht”. Deze klassen zijn een richtlijn en hebben geen formele status.

Men duidt deze aanpak aan als de “Methode Miedema”.

Het bevoegd gezag mag op papier woningen projecteren tot en met de klasse “zeer slecht”, maar krijgt dan wel te maken met steeds zwaardere motiveringsvoorschriften en zwaardere eisen aan de technische en stedenbouwkundige inrichting van nieuwe woonwijken.

De Raad van State was in het verleden erg gespitst op plannen met een negatieve uitkomst voor de menselijke gezondheid – een grootheid die direct gerelateerd is aan de hoeveelheid geluid.

De vragen

De SP zou uw College willen vragen om bij de beantwoording als voorbeeld voor ogen te houden

- een gemeente als Best, die onder invloed staat van de A58, de A2, een kanaal, een drukke spoorlijn en Eindhoven Airport/vliegbasis Eindhoven
- een plaats als Veghel, die onder invloed staat van de A50, de N279, vliegbasis Volkel, Eindhoven Airport/vliegbasis Eindhoven en die een fors industrieterrein aan een druk kanaal heeft.
- Een gemeente als Uden met de woonkern Volkel vlak bij vliegbasis, de A50 en de N264
- Een gemeente als Gilze-Rijen met een luidruchtige vliegbasis, de A58, een drukke spoorlijn, en enkele provinciale wegen

De SP heeft met waardering kennis genomen van de kritische zienswijze, die uw College ingediend heeft over de ontwerp-Luchtvaartnota 2020 – 2050.

- 1) Heeft uw College een inbreng geleverd ten behoeve van de Consultatie Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet? Zo ja, wat stond daar in? Zo nee, waarom eigenlijk niet?
- 2) Kan uw College een vrijblijvende globale indruk geven (die u juridisch en bestuurlijk niet bindt) wat de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet zou betekenen voor de woningbouw en woningbouwlocaties in plaatsen als Best, Veghel, Uden en Gilze-Rijen?
- 3) Uw College heeft ambities op het gebied van woningbouw. U publiceerde onlangs bijvoorbeeld de Voortgangsrapportage Wonen (www.brabant.nl/actueel/nieuws/ruimtelijke-ontwikkeling/2020/flink-tempo-brabantse-woningbouw). Kunt u een inschatting maken in hoeverre de door u beoogde woningbouwambities beïnvloed worden door de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet ?
- 4) In hoeverre heeft de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet invloed op de bestaande Interim Verordening Ruimte (met name wat betreft de woningbouw), of anders op de toekomstige Omgevingsverordening?
- 5) In hoeverre is uw College bereid en in staat om druk op de landelijke overheid uit te oefenen om brongeluid op luchthavens te verminderen?
- 6) Kunt u inschatten of de uitbreiding van de plicht tot cumulatieberekeningen met provinciale en gemeentewegen, en de bredere geluidsstrook langs auto(snel)wegen, tot knelpunten leiden, die nu niet als zodanig aangemerkt worden?

7) Kunnen er, in uw inschatting, nieuwe geluidsaneringsituaties ontstaan en zo ja, waar denkt u dan aan?

Namens de SP-fractie

Nico Heijmans

Willemieke Arts