

Rondetafelgesprek – (Inter)nationale normenkader geluid

Inleiding

Op het Nederlandse beleid voor omgevingslawaai mogen wij trots zijn. De Wet geluidhinder en Wet milieubeheer zijn 40 jaar geleden ingevoerd door VVD-minister Ginjaar. Sinds die tijd is er veelvuldig aan gesleuteld om het beleid effectiever te maken en ‘gaten’ te dichtten. Ons beeld is dat we een realistische set van normen hebben die ook leiden tot een realistische set van maatregelen.

Tegelijkertijd moeten we ook constateren dat we niet voldaan achterover kunnen leunen. De bestaande wetgeving kent twee onderdelen, die voor verbetering vatbaar is. Met de Omgevingswet worden deze deels opgepakt. In dit Position paper nemen wij u mee in de zorgen die wij hebben en de hulp die u daarbij kunt bieden. Onze focus ligt daarbij op het geluid van wegverkeer, omdat dit in Nederland de voornaamste geluidbron is.

Twee zwakke onderdelen van de Wet geluidhinder

De huidige Wet geluidhinder kent twee zwakke onderdelen:

- Het ontbreken van een wettelijke systematiek voor het afwegen van kosten en baten bij geluidmaatregelen voor ruimtelijke ontwikkelingen langs gemeentelijke en provinciale wegen. Daardoor worden vaak ontheffingen verleend en zijn de geluidbelastingen 15 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde en de WHO advieswaarde aangeven.
- De wet kent geen plicht om de beoogde geluidbelastingen te handhaven nadat een ruimtelijke ontwikkeling is gerealiseerd. De groei van het verkeer kan onbeperkt bijdragen aan een stijgende geluidbelasting, zolang er geen sprake is van een fysieke wijziging van een weg. Deze stijgende geluidbelasting, het zogenaamde handhavingsgat, zorgt voor toenemende, nadelige gezondheidseffecten.

De oplossingen die de Omgevingswet gaat brengen

In de Wet milieubeheer is in 2012 het handhavingsgat lang rijkswegen en hoofdspoorwegen opgelost door geluidproductieplafonds in te voeren. Een oplossing die werkt, in de Omgevingswet wederom een plek krijgt en ook voor provinciale wegen gaat gelden. Wij zien dat provincies zich bewust worden, dat een bestuurlijk vastgesteld systematiek voor het afwegen van kosten en baten bij geluidmaatregelen als aanvulling daarop nodig is.

Voor gemeenten is de Omgevingswet minder ambitieus. Voor gemeentelijke wegen wordt een basisgeluidemissie vastgelegd als alternatief voor het geluidproductieplafond. De geluidbescherming langs gemeentelijke wegen is hiermee op onderstaande drie punten minder dan bij provinciale- of rijkswegen:

1. Hogere geluidbelastingen worden aanvaardbaar geacht. Wie langs een drukke doorgaande gemeentelijke weg woont, heeft pech met zijn leefklimaat. Wie achter zijn woning ook nog een spoorlijn of industrieterrein heeft, is nog minder fortuinlijk, want dat telt met boterzachte ‘cumulatie’-regels nauwelijks mee.
2. Er wordt minder vaak met monitoring getoetst: vijfjaarlijks in plaats van jaarlijks. Dat is begrijpelijk, omdat dit een behoorlijke administratieve last vormt. Maar een vijfjaarlijkse termijn biedt te weinig garanties op de benodigde continue aandacht: na het monitoringsjaar gaat men weer over tot de orde van de dag, van uitstel kan ook afstel komen en burgers zijn moeilijk aan te haken.
3. Bij een overschrijding van de grenswaarde volgt een zachte afweging voor geluidmaatregelen. Er ontbreekt een wettelijke kosten-baten afweging die iedereen in Nederland dezelfde

bescherming biedt. Ook dat is deels te begrijpen want maatregelen die het buiten de woning in de stad echt stiller maken zijn helaas beperkt beschikbaar, niet mogelijk of niet wenselijk. Maar deels ook niet te begrijpen, want maatregelen die wel mogelijk zijn worden niet altijd ingezet.

Ontwikkelingen buiten wet- en regelgeving die bijdragen aan een beter leefklimaat

De transitie naar een meer duurzame mobiliteit biedt extra kansen. De overgang naar elektrisch vervoer, het autoluw maken van binnensteden en het beperken van het aantal parkeerplaatsen zijn positieve ontwikkelingen. Wij zien dat deze transitie in gang is gezet en hebben vertrouwen in de verder uitrol.

Een tweede ontwikkeling is een meer betrokken rakende maatschappij. Hun betrokkenheid zet ons aan tot het beter uitleggen van de materie en het behouden van een open vizier naar oplossingen.

Hoe kan het -met uw hulp - beter bij de Omgevingswet?

Omgevingslawaaï in ons land is grotendeels afkomstig van het verkeer op gemeentelijke wegen én daar liggen nog de zwakke plekken in de Omgevingswet. Om dat aan te pakken is het nodig om vanuit twee kanten de situatie te verbeteren:

1. Het beperken van het aantal ontheffingen. Deze ontheffingen zorgen thans voor een sterke afzwakking van de geluidnorm waardoor geluidbelastingen ver boven de WHO waarde uitkomen.
2. Gemeenten een pakket (nieuwe) oplossingen bieden waarmee geluidknelpunten kunnen worden aangepakt.

Het is van belang dat de beperking van het aantal ontheffingen in de Omgevingswet geregeld wordt. In het verleden hebben gemeenten vaak laten zien dat, in de afweging van het gezondheidsaspect met de overige belangen, bescherming tegen geluidbelastingen boven de voorkeursgrenswaarde niet van doorslaggevend belang is. Beschikbare maatregelen werden te vaak als niet doelmatig weggeschreven. Het invoeren van een wettelijke systematiek voor het afwegen van kosten en baten bij geluidmaatregelen langs gemeentelijke en provinciale wegen is daarvoor een geschikt middel.

Er is een grote behoefte aan technische innovaties in woongebieden. Slimme ideeën om het stadsverkeer stiller te maken en de hinder daarvan te beperken. En tegelijkertijd lokaal mobiliteitsgroei en de ambitieuze woningbouwopgave mogelijk te maken. Naast innovaties is het ook nodig om met prototypes innovaties in de praktijk tot wasdom te laten komen. Die innovaties moeten ook gericht zijn op de niet-gereguleerde bronnen van geluidhinder: ronkende scooters, piepende trams en burenlawaai.

Het is gewenst dat de rijksoverheid hier de helpende hand toesteekt.

Nederland scoort hoog

Nederland staat hoog in de top 10 op lijstjes zoals de 'Prosperity index' waar landen gescoord worden op gezondheid, ondernemersklimaat, overheidsbestuur, persoonlijke vrijheden, onderwijs, milieu, veiligheid en sociaal kapitaal. Daarmee onderscheidt Nederland zich als aantrekkelijk land om te wonen en zich als bedrijf te vestigen. Als Nederland zich ook in de toekomst positief wil onderscheiden dan dient het nadelige effect vanwege te veel geluid door de verdere verstedelijking gecompenseerd te worden. Wij hebben een aantal kansen aangedragen die daar op effectieve wijze aan bijdragen.