

Aanwezig: 5.1.2e

1. Opening en mededelingen
5.1.2e opent de vergadering

RIVM is helaas niet aanwezig waardoor de presentatie van de CVGG niet kan doorgaan

Aanvullingen op de agenda: Motoren, en wordt een 4^e onderwerp bij punt 4 toegevoegd nl bestuurlijke inbreng Omgevingswet cumulatie luchtvaart

2. Toelichting RIVM op CVGG (centrale voorziening geluidgegevens)

Kunnen helaas niet aansluiten, dus schuift door.

3. Verslag vergadering 16 juni 2020

Kunnen wij nog vanuit IPO vragen stellen over CNOSSOS? Het gaat dan vooral om de geluidskartering. Er wordt navraag gedaan bij DGMR.

5.1.2e is de juiste naam.

4. Stand van zaken Omgevingswet/SWUNG

- Aanvullingsregeling geluid

Er is een reactie verzonden naar ministerie. Inmiddels een paar gesprekken geweest waar 5.1.2e bij zijn geweest. De terugkoppeling geeft aan dat het ministerie onze punten snapt, maar ze kunnen/willen er niets mee doen helaas. Zo blijven er voor de provincies veel vraagtekens op o.a. GPP's, Sanering, Vastleggen gegevens

Vanuit VNG wordt de lobby richting politiek ingezet. Is dit ook een idee voor IPO? Zie ook 4^e streepje

- SIRA onderzoek naar kosten nav aanvullingsregeling

Hiervoor zijn Utrecht en Brabant geïnterviewd. Vooral meer tijd besteding bij de sanering door invulling lijsten, diverse rekenmodellen voor verschillende doeleinden zijnde belangrijkste kostenposten.

- AAC 30 september (bijlage 1)

Hierin is een bespreekpunt om geld beschikbaar te stellen voor de Handreiking t.b.v. de GPP's en een bijeenkomst tussen milieu en infra. Binnen de technische werkgroep was er te weinig tijd om het af te maken en daarom is dit punt morgen geagendeerd.

- Bestuurlijk overleg Omgevingswet

Dit is een overleg op hoog bestuurlijk niveau en als we wat willen inbrengen dan moet dat via **5.1.2e** vraagt na wanneer het is en wat we dan kunnen inbrengen. De inbreng moet op hoofdlijnen.

Daarnaast is een punt de cumulatie i.r.t. luchtvaart. De gedeputeerden van NH en ZH maken zich grote zorgen. Het gaat dan vooral om de kwalificatie van matig, slecht of zeer slecht. Vanuit milieu en gezondheid is dit wel een begrijpelijk punt. De spagaat is lastig met de woningbouwopgave. Bij de minister in dit overleg gaat het over de norm, de afweging met woningbouwopgave, de wederkerigheid en wat de bestaande woningen?

5.1.2e en **5.1.2e** maken een alinea om aan te leveren vanwege milieu en gezondheid.

Gezocht wordt naar een kader om bestuurlijk de diverse uitwerkingsproblemen aan de orde te stellen. **5.1.2e** heeft een heel lijstje. (Achter verslag is lijstje van astrid opgenomen.)

CVGG is hierover ook een punt. Gaat met name om zaken die specifiek gelden voor gemeentelijke en provinciale wegen die niet van toepassing zijn op rijkswegen (kruispuntcorrectie, VRI, rotondes etc., Ministerie kiest er blijkbaar voor dat gemeente en provincies elke keer dit apart moeten berekenen. Zeer inefficiënt.

In een Bestuurlijk overleg wordt ook de 2 dB aftrek vanwege stille banden besproken. Gedachte is om het af te schaffen. Vooralsnog is niet duidelijk of dit hetzelfde Bestuurlijk overleg is.

5. Korte afstandseffecten VRI + Rotondes zie bijlage

Er is discussie over de correctie vanwege diverse optrek en afrem, kruispunt toeslagen e.d. Dit omdat het in de GPP's niet wordt meegenomen. Dit geeft gemiddeld 0,4 dB extra ruimte als dit niet wordt meegenomen. Dit kan bij woningen dichtbij deze situaties oplopen tot 1 dB.

De twijfel is of deze correcties nog wel kloppen en hoe we hier nu mee om moeten gaan.

Voor nieuwbouw is dit wel van belang om hier rekening mee te houden en dan is het vreemd dat dit niet in de gegevens zit van de GPP!

Volgens het RIVM wordt hier in uitgebreide modellering rekening mee gehouden waarna voor de GPP bepaling voor deze onderwerpen wordt gecorrigeerd, maar bij **5.1.2e** is er behoorlijke twijfel en geeft dit veel werk en neemt de kans op fouten toe.

Eenmalig inwinnen en meervoudig gebruik!!!

5a. Motoren

Binnen Overijssel zijn er een aantal klachten over geluidshinder van motoren en er zijn Statenvragen gesteld. Hierin is een punt om te bespreken vanuit het IPO om te kijken wat er leeft en speelt in andere provincies en of er eventueel samen richting ministerie een signaal kan worden afgegeven?

Het speelt in meerdere provincies en ook het onlangs verschenen RIVM onderzoek over hinder geeft aan dat er veel hinder is vanwege motoren.

Inzet kan zijn om meer te controleren op de geluidsnormen zoals opgenomen in de wet. En de geluidsnormen aan te scherpen. Dit geldt ook voor brommers/scooters. En een verbod op de niet juiste uitlaten.

5.1.2e maakt een voorzet en stemt af met G4. Zowel via AAC Mobiliteit als ambtelijk.

6. Rondje provincies, wat speelt er

Groningen geeft aan dat het verkrijgen van data een probleem is

Gelderland heeft een concept plan van aanpak en een project start gehad met divers afdelingen.

Friesland heeft een vergelijkbaar probleem zoals Groningen

5.1.2e meldt: RIVM heeft opdracht gekregen om te onderzoeken of zij een Nederlandbreed overzicht voor de verkeersintensiteit kunnen maken. (Uit de bespreking van de Stuurgroep CVGG later op de dag betreft de opdracht of het RIVM aan de hand van de aangeleverde data in het CVGG kan helpen om andere (niet getelde wegen) een verkeersintensiteit kan bepalen. RIVM gaat dus niet alle verkeersintensiteiten bepalen. Gemeente en provincies blijven verantwoordelijk voor de aangeleverde data)

Zuid-Holland is bezig met processchemas op te stellen voor stappen en data. Als dit gereed is dan is dit te delen.

Overijssel is nog bezig met het Actieplan en GPP's worden later opgepakt.

Zeeland is nog druk met de opstart. Hiervoor komt een nieuwe projectleider

Brabant neemt 2019 als uitgangspunt voor de GPP's en andere geluidmodellen

Flevoland is druk bezig met data en een slim handhavinginstrument

Utrecht is bezig met opstellen van Plan van aanpak

VNG wil als peiljaar 2026 voor elkaar zien te krijgen

7. Rondvraag en sluiting

Geen

5.1.2e sluit de vergadering

Mail 5.1.2e

Zoals toegezegd, om gezamenlijk op te trekken in het bestuurlijk overleg, heb ik hieronder een aantal onderwerpen opgenomen die zowel voor de VNG als IPO van belang kunnen zijn om aan te kaarten:

1. **Peiljaar 2021** voor de BGE. VNG wenst deze te verschuiven naar een later moment (2026). De inruil is dan dat dan de BGE in één keer wordt gemeld en niet in twee stappen (wegen tot en met 4500 mvt/etmaal en in 2026 de wegen tot en met 1000 mvt/etmaal). Het gevolg van dit verzoek is dat dan de sanering op de oude voet door blijft lopen en dat het “**handhavingsgat**” niet wordt gedicht. Het niet dichten van dit gat vindt het ministerie een probleem. Rekenkundig kan worden aangetoond dat het niet dichten geen probleem is. Er komen niet schrikbarend veel woningen bij boven de grenswaarden. Het vasthouden aan peiljaar 2021 is voor gemeenten een groot probleem omdat de verkeersstromen zijn verminderd waardoor minder woningen kunnen worden aangemeld voor sanering. Later “kost” het gemeenten geld om alsnog de niet gemelde woningen vanwege te lage geluidbelastingen zelf te moeten aanpakken.
2. **Sanering.** De artikelen in het Bkl (Artikel 10a.2 tot en met 10a.4) zijn niet goed opgesteld. In lid 1 staat dat eerst getracht moet worden onder de grenswaarde te komen. Zo ja dan is de sanering goed uitgevoerd. Dit is echter niet het geval. Er zijn dan woningen met een geluidbelasting van 69 dB Lden op de gevel. Met een standaardgevel van 20 dB gevelwering is de binnenwaarde nog steeds hoger dan 36 of 38 dB Lden (artikel 3.50). Deze artikelen moeten worden aangepast. (opm. SW: is onderkent bij het Ministerie en zal worden aangepast)
Tevens is nog onduidelijk wat het Rijk gaat bijdragen aan de woningen die 5 dB onder de grenswaarden ook mogen worden gemeld. Het financiële risico is onduidelijk voor gemeenten.
Daarnaast is afgesproken in overleg met **5.1.2e** dat er een “midterm-review” zou komen voor het bespreken van de sanering van de resterende woningen die op de lijst stonden. Het is tenslotte een “gezondheidswet” die tracht voor alle burgers een binnenwaarde te garanderen die voldoen aan artikel 3.50 Bkl.
3. **Geluid van afgemeerde schepen** en andere geluiden van de industrie die onder de Omgevingswet toegerekend moeten gaan worden aan industrielawaai. In zeeland weet in van **5.1.2e** dat dit probleem onder andere ook in Vlissingen speelt. Bij het vaststellen van hogere waarden en MTG’s zijn deze geluiden nooit meegenomen. Dit op advies van de minister (Handboek Sanering Industrielawaai). Het op eens meetellen van deze geluiden heeft consequenties voor de woningbouw.
4. **Dosis-effectrelatie luchtvaart.** Dit punt hoeft ik niet nadere uiteen te zetten.
5. **Eenmalig inwinnen, meervoudig gebruik.** Volgens de Areg en de CVGG zal veel gegenereerde data niet worden geregistreerd. Dit impliceert dat de uitvoeringslasten navenant toenemen. Daarnaast druist het verliezen van data in tegen de slogan “eenmalig inwinnen, meervoudig gebruik”.

Naast deze punten heeft de VNG ook andere punten die voor gemeenten van belang zijn.