

Onderwerp: stand van zaken voorbereiding invoering geluidproductieplafonds op provinciale wegen.

Doel: informeren over de stand van zaken m.b.t. de implementatie van het geluidsonderdeel voor provinciale wegen uit de Omgevingswet.

Achtergrond

Het rijk is al vanaf ca 2011 bezig om de geluidwetgeving te moderniseren. De huidige Wet geluidhinder wordt als bijzonder complex ervaren. Daarnaast ontbreekt het in de Wet aan handhabingsbepalingen. Hierdoor worden burgers niet of nauwelijks beschermd tegen een groei van geluidsbelasting. Inmiddels is in de Omgevingswet (OW) een nieuw stelsel van wetgeving voor geluid opgenomen. De basis van het nieuwe stelsel is al diverse keren in de AAC aan de orde geweest. De finale besluitvorming is hoofdzakelijk via het IPO-spoor van de Omgevingswet gelopen.

De ontwikkeling van de stelselherziening Omgevingswet nadert zijn einde. De Omgevingswet, de Invoeringswet en de vier AMvB's zijn inmiddels in het Staatsblad gepubliceerd, alle aanvullingssporen zijn door het parlement aangenomen en het aanvullingsbesluit geluid is voorzien van advies door de Raad van State. Recent heeft de Aanvullingsregeling geluid ter consultatie voorgelegd.

Hoe is het nu geregeld? Geluidhinder in de huidige wetgeving.

Alleen bij verkeersbesluiten en wegreconstructies worden de omliggende woningen getoetst aan de grenswaarden en bij overschrijdingen neemt de provincie (als wegbeheerder) maatregelen. De autonome ontwikkelingen worden opgevangen met de geluidskaarten en de daar uit voortvloeiende actieplannen, die provincies in het kader van de EU-Richtlijn omgevingslawaai, elke vijf jaar opstellen. Provincies zijn echter niet verplicht tot het nemen van acties als gevolg van de geluidskaarten.

Betekenis nieuwe geluidwetgeving voor provincies

Vanaf de inwerkingtreding van de OW moet gewerkt worden met geluidproductieplafonds (GPP) die van rechtswege worden vastgesteld op het huidige geluidsniveau met een extra werkruimte van 1,5 dB. Dit komt grofweg overeen met een verkeersgroei van 40 %. Wegen waarvan verwacht wordt dat de verkeerssamenstelling sterk wijzigt op basis van bijvoorbeeld verkeerskundige of ruimtelijke ontwikkelingen kunnen door de provincie op een uitzonderingslijst worden gezet. De provincie bepaalt dan zelf de hoogte van het GPP voor die weg.

De provincie moet jaarlijks monitoren en een keer in de vijf jaar een nalevingsverslag publiceren.

Wanneer de geluidsproductie boven het vastgestelde plafond uitkomt moet de wegbeheerder (het rijk) maatregelen treffen. Op deze manier wordt de burger tegen toekomstige geluidsoverlast beschermd.

Daarnaast staat de wegbeheerder ook aan de lat voor de sanering van hoog belaste woningen. Het Rijk stelt de hiervoor vereist financiële middelen beschikbaar.

Wat betekent dit voor de uitvoeringspraktijk?

Met ^{de} Omgevingswet wordt de provinciale rol groter. De provincie wordt als wegbeheerder verantwoordelijk voor de geluidsproductie op haar wegen. Bij overschrijding van de geluidproductieplafonds is de provincie verplicht maatregelen te treffen. Een groot voordeel in vergelijking met de huidige situatie, waarbij geluidstoenames pas na vijf jaar inzichtelijk worden, is dat met geluid in de Omgevingswet toenames in geluidproductie elk jaar zichtbaar worden. Op deze manier kan de provincie veel beter regie voeren en snel maatregelen treffen. Een ander voordeel is dat gemeentelijke bouwplannen bij SWUNG-2 getoetst moeten worden aan de provinciale GPP's. Wanneer een gemeentelijk bouwplan een overschrijding van een GPP's zal veroorzaken dan worden kosten van de daaruit voortvloeiende maatregelen verhaald op het bouwplan.

Voor het bepalen van de geluidproductieplafonds zijn zowel de brongegevens als de omgevingsfactoren essentieel. Inmiddels is de Aanvullingsregeling geluid in een

afrondend stadium en is meer duidelijkheid over de wijze van berekening. Ook de eisen voor het bouwen van een geluidsregister zijn inmiddels duidelijk. Een subwerkgroep van de IPO-werkgroep geluid heeft een aanzet gemaakt voor een handreiking hoe om te gaan met de verschillende factoren die van belang zijn bij het bepalen van de hoogte van de GPPs. Dit om zoveel mogelijk eenduidig om te gaan met het fenomeen geluidproductieplafonds.

Deze subwerkgroep heeft ook in 2016 is een uitgebreide workshop gehouden voor zowel mensen uit de mobiliteitshoek als de geluidshoek. Vrijwel uitsluitend stond het aanleveren van de benodigde verkeersdata hierbij centraal. Aan deze workshop was grote behoefte en heeft destijds geleid tot een beter begrip voor elkaars situatie. De subwerkgroep is door het lange tijdsverloop, personele wisselingen, en werkdruk nog niet in staat gebleken om de handreiking af te ronden en digitaal voor alle provincies beschikbaar te stellen. Daarbij komt ook dat de recent gepubliceerde Aanvullingsregeling geluid nu inzicht geeft in de eisen aan de meeste essentiële gegevens

Feitelijk vraagt de werkgroep geluid zich af of:

- Er vanwege personeelwisselingen, het grote tijdsgat tussen nu en 2016 en de recent verkregen duidelijkheid rond de regelgeving vanuit de provincies behoefte is aan een herhaling/vervolgworkshop voor zowel de verkeers- als geluidsdeskundigen, zodat tijdig ingespeeld kan worden op de nieuwe wetgeving; Met name de consequenties van de invoering en handhaving van de geluidproductieplafonds vereist bij de verkeersafdeling de nodige voorbereiding.
- Of er behoefte is aan de afronding van een digitale handreiking.