

Jan Kramer, adviseur bij de NSG



- ***GPP biedt kansen***
- ***De ontwerpwet is complex en niet transparant***
- ***De wegbeheerder weet waaraan hij toe is, de bewoner niet!***
- ***Aanpassingen nodig***

Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG)

De NSG is een onafhankelijke, ongebonden organisatie en streeft naar bescherming van (potentieel) gehinderden en van geluidsgevoelige gebieden; geeft o.a. adviezen aan een ieder die vragen heeft over geluidshinder en doet dat op basis van kennis en ervaring. Jaarlijks ontvangen honderden burgers informatie over de beheersing van ongewenst geluid.

Wet geluidshinder (Wgh), huidige regelgeving

- Wgh (1979) is vooral technisch ingestoken; de juridische implicaties zijn onderbelicht.
- Hoog ambitieniveau met als doelstelling ernstige hinder te voorkomen. (nieuwe situaties vanaf 1982 en sanering bestaande situaties vanaf 1986)
- Hinder is niet afgenomen
- Formeel is de naleving niet expliciet geregeld. Dat heeft geleid tot handhavingsgat.
- Starre systematiek en grote druk vanuit de hoek van woningbouw/gebiedsontwikkeling heeft geleid tot versoepeling (vervangende nieuwbouw, zeehavennorm, Spoedwet, etc)
- De Wgh heeft haar doelstellingen voor verkeerslawaaai ten dele bereikt.

SWUNG 1: Geluidproductieplafond (GPP)

Met GPP's wordt de geluidskwaliteit van rijks- en spoorwegen in beeld gebracht. Ze worden vastgesteld met behulp van berekeningen. Invoergegevens voor deze berekening zijn verkeersintensiteiten van de diverse voertuigcategorieën (peiljaar 2008), de maximaal toegestane snelheden, enkellaags ZOAB, de afstand (50 meter) e.d.

Er worden te weinig inspanningen gevraagd het aantal gehinderden te doen afnemen. Dat was ooit de doelstelling van de huidige Wgh.

GPP's stellen grenzen aan verdere ongebreidelde groei (groei verkeersintensiteit 40% = 1,5 dB werkruimte). Dat ontbreekt aan de huidige Wgh als om het verkeerslawaaai gaat. (Voor industriegeluid is de naleving beter geregeld en heeft de Wgh beter gewerkt).

De plafonds vinden wij een goede zaak.

Aanpassingen zijn nodig, want zelfs als straks de gezondheidseffecten door geluid groter worden ingeschat dan nu, geeft de wet geen dwingende inspanningsverplichting de geluidsbelasting omlaag te brengen.

Er is een aantal aanpassingen nodig om de wet evenwichtiger te maken, met in principe de geluidsnormen als leidend instrument. Dit blijkt goed te kunnen in het voorliggende wetsvoorstel.

Suggesties voor de concrete aanpassingen:

GPP-berekening snelwegen standaard met tweelaags ZOAB en in stedelijk gebied 100 km/uur.

Door bij de berekening te kiezen voor dubbellaags ZOAB komen de GPP's 3 dB lager te liggen. De wet gaat uit van 1,5 dB werkruimte voor de oudere snelwegen. Die 1,5 dB is alleen op zijn plaats als uitgegaan wordt van redelijk ambitieuze geluidsmaatregelen. Het moet meer zijn dan het magere voorschrift van toepassing van ZOAB - dat inmiddels nagenoeg overal ligt - als standaard in de GPP-geluidsberekening. Door te kiezen voor dubbellaags ZOAB wordt de geluidzone – op termijn - gehalveerd.

Snelheidsverlaging van 120 naar 100 km/u verlaagt de geluidsbelasting met ca. 1 dB in stedelijk gebied.

GPP-berekening spoorwegen standaard met betonnen dwarsliggers en raildempers en voor goederentreinen standaard 60 km/u door en langs steden.

Bovenstaande aanpassingen kunnen worden gezien als vervanging van de in de Ontwerpwet genoemde "Akoestische Basiskwaliteit" door het begrip "Beste Beschikbare Technieken (BBT)", zoals dat ook van toepassing is bij vergunningverlening van de industriële activiteiten

65 dB is te hoog.

De kans op ernstige gezondheidsproblemen zoals hart- en vaatziekten, een hartaanval en een beroerte begint al significant te worden bij buitenniveaus veel lager dan 65 dB. Bij dergelijke hoge buitenniveaus moet het binnenniveau de waarde van $L_{den} = 33$ dB niet overschrijden.

Valideren rekenvoorschrift .

Uitgangspunt is dat het rekenvoorschrift een goede bepalingmethode is. Dit moet regelmatig worden gecheckt. Uit onderzoek blijkt dat enkellaags ZOAB vrij snel zijn geluidsdempend effect verliest (dubbellaags is beter ook

in dat opzicht). Kengetallen voor de geluidsemissie van personenauto's op autosnelwegen zijn nu 1 dB te laag. Ook de berekende reductie van langliggend ZOAB is 2 à 3 dB te optimistisch.

Handhaving

Er wordt verondersteld dat de GPP's zullen worden gehandhaafd. Ervaring met de Wgh leert dat dat niet altijd gebeurt. Mede door de complexiteit en het ontbreken van transparantie moet een onafhankelijke instantie e.e.a. in het oog houden.

Rol Tweede Kamer

Bovenbedoelde instantie zal moeten rapporteren aan de TK.

Voor de implementatie voorziet de wet in een ministeriele regeling (MR) met o.a. een rekenvoorschrift. Dat is van wezenlijk belang bij de totstandkoming van de hoogte van de GPP's. Om die reden moet de status van deze MR op het niveau komen van AMvB. Raadpleging van de TK waarborgt op deze wijze de kwaliteit.

Sanering borg

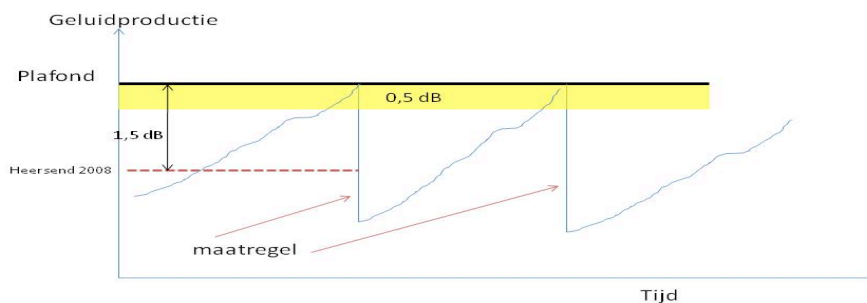
Aan het wetsvoorstel GPP bevat een saneringsopgave. Er wordt verondersteld dat dit met vrijgemaakte middelen uiterlijk in 2020 is afgerond. De huidige saneringsregeling loopt inmiddels 25 jaar. Te lang. Daarom stellen we voor om de saneringsregeling bij dit wetsvoorstel "echt" te borgen en vast te leggen om zekere uitvoering te garanderen in brede zin (voor zowel rijks-, prov.- en gemeentelijke wegen)

Dalend plafond in de toekomst

Als het plafond in zicht komt (nadering tot minder 0,5 dB) zijn er maatregelen nodig die de geluidbelasting met minimaal 2 dB terugbrengt. In *Swung1* blijft het plafond op de oorspronkelijk vastgestelde waarde. Ons voorstel is het nieuw vast te stellen plafond telkens een halve dB lager vast te stellen. Zodoende daalt het plafond in de loop der tijd. (zie bijgevoegde grafieken)

Uiteraard kan ik de hierboven genoemde aanpassingen nader toelichten.

Systematiek GPP volgens wetsvoorstel



Voorgestelde systematiek GPP volgens NSG

