

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Wijziging bijlage IVe, IVf, XIX en XXXIII van de Omgevingsregeling

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

Aanleiding voor de verzamelwijziging is de inwerkingtreding van de Omgevingswet en de noodzaak tot het aanbrengen van enkele technische wijzigingen in bijlage IVe, IVf, XIX en XXXIII van de Omgevingsregeling op het gebied van geluid. Het betreft implementatie van Richtlijn (EU) 2020/367 van de Commissie van 4 maart 2020 (PbEU 2020, L 67) en van Richtlijn (EU) 2021/1226 van 21 december 2020 (PbEU 2021, L 269). Ook is er aanleiding om de emissiekentallen voor het geluid van wegverkeer te actualiseren, op basis van recente metingen door het RIVM.

2. Wie zijn betrokken?

De wijzigingen worden op advies van het RIVM doorgevoerd. Een groot deel van de wijzigingen komt voort uit wijziging van de Europese richtlijn Omgevingslawaai. De implementatie daarvan is verplicht.

De wijzigingen hebben gevolgen voor alle wegbeheerders (Rijkswaterstaat, provincies, gemeenten en waterschappen) en voor ProRail.

Overeenkomstig artikel 23.4 van de Omgevingswet wordt via internetconsultatie iedereen in de gelegenheid gesteld te reageren.

3. Wat is het probleem?

De wijzigingen van de EU richtlijn per 31-12-2021 geïmplementeerd in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, de Regeling geluid milieubeheer en de Regeling omgevingslawaai luchtvaart. Deze bepalingen moeten worden overgeheveld naar bijlagen IVe, IVf, XIX en XXXIII van de Omgevingsregeling vanwege het vervallen van de bestaande regelingen bij inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Doordat de emissiekentallen voor wegverkeer niet meer actueel zijn is er een significant verschil tussen de berekende geluidbelasting en de werkelijk optredende geluidbelasting. Het RIVM heeft hier herhaaldelijk op gewezen in de Geluidmonitor, die jaarlijks wordt gepubliceerd.

4. Wat is het doel?

- Voldoen aan de Europese richtlijn Omgevingslawaai;
- Het rekeninstrumentarium actueel houden.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Het rekenvoorschrift in overeenstemming brengen met de actuele werkelijkheid.

6. Wat is het beste instrument?

Het gaat om wijziging van enkele bijlagen van de Omgevingsregeling. Deze kunnen alleen met een regeling worden doorgevoerd.

Het gaat het om:

- Bijlage IVe: Actualisatie van de emissiekentallen voor wegverkeer;
- Bijlage IVe: Toevoeging van wegdekcorrectiefactoren voor twee nieuwe wegdektypen te weten: Akoestisch geoptimaliseerd enkellaags ZOAB en Akoestisch geoptimaliseerd steenmastiekasfalt;
- Bijlage IVe: Toevoeging van de rekenregel voor een geluiddiffractor op een scherm langs de weg;
- Bijlage IVf: Toevoeging van emissiekentallen voor een nieuwe spoorvoertuigcategorie 12
- Bijlage IVf: Toevoeging van de rekenregel voor een geluiddiffractor op een scherm langs het spoor;
- Bijlage XIX: Vervanging van de bestaande dosis-effectrelaties die gebruikt moeten worden bij het opstellen van de 5-jaarlijkse geluidactieplannen in het kader van de Europese richtlijn Omgevingslawaai;
- Bijlage XXXIII: Technische verbeteringen in de uniforme rekenmethode voor geluidbelastingskaarten (CNOSSOS).

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Het betreft technische wijzigingen.

De actualisatie van emissiekentallen zal berekeningen van de geluidbelasting beter in overeenstemming brengen met de werkelijke geluidbelasting.

In hoofdlijnen zal hierdoor, ten opzichte van de huidige berekeningen, de berekende geluidbelasting langs wegen met een hoge maximumsnelheid (>80 km/u) toenemen en bij wegen met een lage maximumsnelheid (50 km/u en lager) afnemen.

- Voor Rijkswaterstaat betekent dit dat er in meer situaties geluidmaatregelen getroffen moeten worden;
- Voor gemeentes heeft de actualisatie gevolgen voor de eisen die aan de geluidisolatie van woningen worden gesteld;
- Voor ProRail betekent de toevoeging van de nieuwe spoorvoertuigcategorie 12 dat de berekeningen blijven aansluiten bij het daadwerkelijk spoorgebruik. Door de instroom van dit nieuwe materieeltype gaat de berekende geluidbelasting omlaag;
- Voor infrabeheerders is de geluiddiffractor op scherm, zowel langs de weg als langs het spoor, een extra mogelijkheid om het geluid langs de infrastructuur te beheersen. Door toevoeging van de rekenregel aan de rekenvoorschriften kan per situatie het effect hiervan worden beoordeeld.