

Vergaderjaar 2016–2017

**33 118**

**Omgevingsrecht**

**P**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 april 2017

Bij vragen van uw Kamer over het ontwerpbesluit kwaliteit leefomgeving (Kamerstukken I 2016/17, 33 118, N) is verzocht om een onderbouwend rapport met betrekking tot de voorgestelde normering voor pieklawaai. Bij de beantwoording hiervan (zelfde kamerstuk, onder punt [32]) is aangegeven dat het betreffende rapport na aanbidding aan de Tweede Kamer in afschrift aan uw Kamer toegezonden zou worden. Het rapport is met een toelichtende brief thans aangeboden aan de Tweede Kamer. Een afschrift van deze brief, met het gevraagde rapport<sup>1</sup>, doe ik u hierbij toekomen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkma

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd op de afdeling Inhoudelijke ondersteuning onder griffie nr. 160982.

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 april 2017

Tijdens het notaoverleg van 19 december 2016 over de uitvoeringsregeling voor de Omgevingswet zijn vragen gesteld bij de voorgestelde pieknormering (geluid) voor bedrijfsmatige activiteiten zoals deze is opgenomen in het ontwerpbesluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Toegezegd is de onderbouwende rapportage over de pieknormering van het adviesbureau Peutz aan uw Kamer te sturen. De betreffende rapportage doe ik u hierbij toekomen.

In het notaoverleg zijn voorts enige vragen gesteld over de achtergronden en betekenis van de pieknormering. Ter toelichting daarop het volgende.

Op grond van het Activiteitenbesluit geldt voor elk piekgeluid een nachtnorm van 60 dB(A). Inmiddels is gebleken dat slaapverstoring, waartegen de pieknorm bescherming moet bieden, met name wordt bepaald door de snelheid waarmee het geluid toeneemt (de zogenaamde stijgsnelheid) en minder afhankelijk is van het maximale geluidniveau dat tijdens een geluidgebeurtenis uiteindelijk wordt bereikt. In de rapportage van Peutz is nader ingegaan op de wetenschappelijke informatie van het RIVM, TNO en de Gezondheidsraad die aan deze conclusie ten grondslag ligt. Dit gegeven vormt de achtergrond van de voorgestelde nieuwe pieknormering die onderscheid maakt in de herkomst (de bron) van de piekgeluiden. Voor piekgeluiden als gevolg van het aandrijfgeluid van transportbewegingen (vrachtwagens), waarbij het geluid relatief langzaam toe- en weer afneemt, wordt de norm 70 dB(A). In beginsel zou de norm van 70 dB(A) ook kunnen gelden voor andere geluidgebeurtenissen waarbij het geluidniveau een vergelijkbaar verloop in de tijd heeft. Om redenen van uitvoerbaarheid is de toepassing echter beperkt tot de meest voorkomende geluidbron: het aandrijfgeluid van transportmiddelen. Voor alle overige piekgeluiden gaat een norm gelden van 65 dB(A) in de nachtperiode.

De nieuwe pieknormen liggen getalsmatig boven de bestaande normering. Uit de onderzoeksgegevens blijkt echter dat deze nieuwe pieknormen reeds een afdoende bescherming bieden tegen slaapverstoring. Hierbij is rekening gehouden met het bestaan van gevels met een minder goede geluidwering dan doorgaans het geval is, en met eventuele extra slaapverstoring die het gevolg kan zijn door het herhaald optreden van piekgeluiden.

Daarnaast is gevraagd om inzicht te bieden in het aantal mensen dat als gevolg van deze wijziging met een hoger geluidsniveau te maken zal kunnen krijgen. Deze vraag is in kwantitatieve zin niet eenvoudig te beantwoorden, aangezien de nieuwe geluidregels geen rechtstreekse werking hebben. De gemeente kan de standaard geluidregels in het omgevingsplan opnemen, maar kan daar ook gemotiveerd van afwijken. Afhankelijk van deze keuze kan het geluidsniveau stijgen of dalen. Toepassing van de nieuwe pieknorm kan gevolgen hebben voor burgers die op korte afstand wonen van de geluidbron, voor zover daar nachtelijke activiteiten worden uitgevoerd. Alleen in die gevallen waarin een nachtelijke activiteit niet kan voldoen aan de thans geldende pieknorm, maar wel aan de nieuwe gedifferentieerde pieknormen, kan een bewoner daadwerkelijk met een hoger piekniveau te maken krijgen. Veelal zal het dan gaan om piekgeluiden door transportbewegingen op het terrein van

een bedrijf. Het piekniveau mag dan niet hoger zijn dan 70 dB(A), een niveau dat vergelijkbaar is met het geluid dat een bewoner zal ervaren bij het passeren van een vrachtwagen op de openbare weg. Overigens maakt het Activiteitenbesluit het nu ook al mogelijk om in de nachtperiode voor geluiden van transportmiddelen een maximaal geluidniveau op 7,5 m afstand van 65 dB(A) toe te staan in plaats van 60 dB(A).

In het notaoverleg werd ook specifiek gevraagd naar het effect van deze nieuwe normering voor de geluidsoverlast of de geluidsbelasting van Schiphol, Eindhoven en Lelystad, en of er hierbij is gekeken naar Zwitsers onderzoek over de specifieke effecten van vliegtuiglawaai op de volksgezondheid. De betreffende normering heeft betrekking op piekgeluiden als gevolg van bedrijfsmatige activiteiten en niet op luchtvaart. De voorgestelde wijziging heeft dan ook geen gevolgen voor de beoordeling van geluid rond de betreffende luchthavens.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema