

Vergaderjaar 2009–2010

32 252

Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de invoering van geluidproductieplafonds en de overheveling van hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder naar de Wet milieubeheer (modernisering instrumentarium geluidbeleid, geluidproductieplafonds)

Nr. 6

VERSLAG

Vastgesteld 27 januari 2010

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Koopmans

De adjunct-griffier van de commissie,
Lemaier

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Van der Ham (D66), Koopmans (CDA), voorzitter, Mastwijk (CDA), Spies (CDA), Van Velzen (SP), De Mos (PVV), Linhard (PvdA), Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU), Bilder (CDA), Jansen (SP), Ouwehand (PvdD), Van Leeuwen (SP), Neppéus (VVD), Van der Burg (VVD), Roefs (PvdA), Samsom (PvdA), Aptroot (VVD), Van Gent (GL), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Boelhouwer (PvdA), Vietsch (CDA) en Poppe (SP).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Jacobi (PvdA), Pieper (CDA), Koşer Kaya (D66), Koppejan (CDA), Schermers (CDA), Ormel (CDA), Leijten (SP), Agema (PVV), Smeets (PvdA), Ortega-Martijn (CU), Algra (CDA), Gerkens (SP), Thieme (PvdD), Langkamp (SP), Zijlstra (VVD), Elias (VVD), Vos (PvdA), Vermeij (PvdA), De Krom (VVD), Vendrik (GL), Remkes (VVD), Waalkens (PvdA), Schreijer-Pierik (CDA) en Polderman (SP).

Inhoudsopgave	Blz.
1. Algemeen	2
2. De strekking van het wetsvoorstel	2
3. Het ontwerp van nieuwe regels voor geluidbeheersing van weg- en spoorwegverkeer	5
4. Het systeem van geluidproductieplafonds	7
5. Advies Raad van State	12
6. Artikelsgewijze toelichting	14

1. Algemeen

De leden van de CDA-fractie hebben met enige zorg kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de invoering van geluidproductieplafonds en de overheveling van hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder naar de Wet milieubeheer (modernisering instrumentarium geluidbeleid, geluidproductieplafonds) (hierna: het wetsvoorstel).

Deze leden zijn tevreden te vernemen dat de regering oog heeft voor geluidsoverlast en de gevolgen daarvan wil beperken. Wel is dit wetsvoorstel volgens deze leden te beperkt van werking en komt deze daarmee niet tegemoet aan de maatschappelijke problemen die ontstaan rondom geluidsoverlast. In het navolgende wordt hier nader op ingegaan.

De leden van de PvdA-fractie hebben waardering voor het wetsvoorstel. Geluidsoverlast is een (steeds groter wordend) maatschappelijk probleem. Dit wetsvoorstel beperkt zich tot geluidsoverlast van wegen en spoorwegen. Kan de regering uiteenzetten of er op termijn ten aanzien van de andere oorzaken van geluidsoverlast, zoals bijvoorbeeld industrie, nog een aanpak geformuleerd zal worden of is de huidige wetgeving voldoende om deze vormen van geluidsoverlast aan te pakken?

De leden van de SP-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden ondersteunen ten volle de analyse van de regering dat de huidige wet te beperkte mogelijkheden biedt om toename van geluidbelasting door de groei van het verkeer te reduceren. Ook is het prima om de vermindering van de geluidsoverlast aan te pakken langs drie sporen: begrenzen van de belasting in bestaande situaties, saneren van situaties met een te hoge belasting en versterkte inzet van bronmaatregelen. De scepsis van de leden van de SP-fractie over het wetsvoorstel heeft met name betrekking op de wijze waarop deze algemene doelstellingen vertaald worden naar een concreet kader.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Terecht constateert de regering dat burgers onvoldoende beschermd worden tegen het extra verkeerslawaaai dat het groeiend verkeer met zich meebrengt. Maar deze leden hebben nog wel vragen en zorgen bij het wetsvoorstel, omdat ze sterk betwijfelen of burgers onder de nieuwe regels daadwerkelijk voldoende beschermd worden.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben hierover de volgende vragen.

2. De strekking van het wetsvoorstel

De leden van de CDA-fractie constateren dat het wetsvoorstel geen betrekking heeft op de bouw langs wegen en spoorwegen. Geluidsoverlast wordt echter zeker niet alleen veroorzaakt door verkeer maar ook door

bijvoorbeeld industrie, luchtvaart, ziekenhuizen en bedrijven. Kan de regering aangeven hoe zich het één tot het ander verhoudt?

Deze leden constateren dat het wetsvoorstel evenmin betrekking heeft op decentraal beheerde wegen en spoorwegen. Kan de regering in dit verband ingaan op de vrees die de VNG in een schrijven aan de Kamer als volgt heeft verwoord: «(...) dat toepassing van dezelfde normstelling in het kader van SWUNG-II tot ernstige problemen leidt bij veel ruimtelijke ontwikkelingen en stedelijk beheer als gevolg van een voorgenomen normaanscherping? De VNG stelt dat hierdoor gemeenten hun rol, waar het gaat om ruimtelijke ontwikkeling en volkshuisvesting, die mede is gebaseerd op afspraken met het Rijk en provincies, niet volwaardig kunnen vervullen. Dit geldt zowel voor de stedelijke vernieuwing, stedelijke uitbreiding en stedelijke inbreiding, als voor ontwikkelruimte in de huidige bestemmingsplannen. Deze leden wijzen erop dat dit niet alleen gevolgen heeft voor de vier grootste gemeenten maar ook voor grote aantallen woningen bij andere gemeenten langs rijksinfrastructuur. Het gaat dus niet alleen om het blokkeren van bouwprojecten in Utrecht (50% van de geplande woningen), Amsterdam (belemmering voor 10 000 woningen), Rotterdam en Den Haag, maar ook om bijvoorbeeld (her)ontwikkeling bij centraal station en station Reeshof in Tilburg en woningbouwprojecten Ede-oost en Enka in Ede.

De leden van de SP-fractie constateren dat met het oprekken van de geluidsproductienorm met 1,5 decibel (dB) boven het niveau van de heersende waarde, de verkeersstroom ter plaatse met zo'n 40% toenemen. Het argument om hiermee een zekere werkruimte te creëren voor het bevoegd gezag om maatregelen te treffen snijdt volgens deze leden geen hout. De ontwikkeling van verkeerslawaaai op een wegvak of baanvak kan periodiek gemeten worden en deze ontwikkeling kan naar de toekomst geëxtrapoleerd worden. Daarmee kan de wegbeheerder goed inschatten wanneer door de groei van het verkeer het toegestane plafond overschreden dreigt te worden en daarna tijdig voorbereidingen starten voor het reduceren van de belasting.

De leden van de SP-fractie merken op dat een enorme toename van geluid mogelijk is zonder dat daar enige vorm van compensatie tegenover hoeft te staan. Enige vereiste is dat er gewerkt wordt aan een saneringsplan. Zeker in die gevallen waar de overlast al over de top is kan dit tot zeer ongezonde situaties leiden. Het wetsvoorstel maakt het in de praktijk ook nog eens mogelijk dat tot 2020 de norm met 1,5 decibel kan worden opgerekt. Dat betekent dat omwonenden tot die tijd (extra) hinder kunnen blijven ondervinden. Is dat de bedoeling van deze regering? Dat staat volgens de leden van de SP-fractie haaks op het doel van de Wet geluidshinder als het gaat om beheersen van geluidbelasting en het reduceren van geluidbelasting.

Volgens de leden van de SP-fractie ontstaat de indruk dat het wetsvoorstel mede ten doel heeft om de versnelde uitvoering van projecten voor wegen en spooraanleg te faciliteren. Daarvoor lijkt de bescherming van omwonenden tegen geluidshinder zeker tot 2020 te worden opgeschort. Het wetsvoorstel ademt volgens de leden van de SP-fractie vooral het ontheffen zo eenvoudig mogelijk te maken.

Door milieuorganisaties is gesuggereerd dat betere fietsvoorzieningen in veel geval een goed alternatief kunnen zijn om de geluidsbelasting op knelpunten weg te werken of tenminste te beperken?

Onderschrijft de regering deze suggestie en zo ja, hoe zou de wet actief kunnen bevorderen dat wegbeheerders en bevoegd gezagen waar mogelijk inzetten op deze preventieve optie in plaats van afschermingsmaatregelen e.d.?

Tot slot vragen de leden van de SP-fractie zich af wat de reden is om alleen best beschikbare bronmaatregelen te eisen. Het is voor veel locaties denkbaar dat geluidschermen, verdiept aanleggen of zelf ondertunne-

ling een oplossing kan zijn. De wegbeheerder kan hier nu voor kiezen maar moet niet. De beheerder kan er ook kiezen voor bovendoelmatige maatregel te treffen. Maar waarom zou die dat onder deze nieuwe regels ineens wel doen en in de huidige situatie niet. De leden verwachten dat de wegbeheerder logischerwijs veel eerder zal leunen op de bronmaatregelen en zich daar te zijner tijd ook achter verschuilen. Laat de regering zich hier door de focus op bronmaatregelen niet te veel leiden door de financiën? Verliezen hier de volksgezondheid en het milieu het van de euro?

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de Algemene Rekenkamer in haar rapport uit 2009 «Milieueffecten wegverkeer» stelt dat burgers op dit moment onvoldoende beschermd worden tegen geluidshinder van wegverkeer, dat er steeds meer knelpunten ontstaan en dat de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer de laatste jaren is toegenomen. In 2006 ondervonden 1,1 miljoen woningen echte hinder van het verkeer (> 60dB) en 0,4 miljoen woningen ernstige hinder (.65 bD). Meer dan drie miljoen mensen ondervinden dus hinder van het verkeer. De leden van de GroenLinks-fractie vinden die cijfers zeer ernstig, temeer daar de gezondheid van die mensen te lijden kan hebben onder het lawaai. Stress leidt tot een hogere kans op hart- en vaatziekten, mensen worden moe en kinderen kunnen concentratieproblemen krijgen, wat van negatieve invloed is op hun leerprestaties. Het (toenmalige) RIVM wees er in 2005 al op dat de gezondheidsproblemen als gevolg van verkeerslawaai vergelijkbaar zijn met die ten gevolge van de slechte luchtkwaliteit. De Algemene Rekenkamer deed bij de presentatie van haar rapport de aanbeveling om op korte termijn te evalueren hoe gemeenten omgaan met hun bevoegdheid tot het afgeven van beschikkingen waarmee een hogere waarde dan de voorkeurswaarde wordt toegestaan voor de geluidsbelasting van woningen. De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich af hoe de regering met deze aanbeveling is omgegaan. Omdat het bevoegd gezag de hoogst toelaatbare waarde eenzijdig kan verhogen, zal deze in de praktijk al snel de norm worden. Volgens deze leden was een onderzoek naar de praktijk relevant geweest bij de behandeling van dit wetsvoorstel.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren teleurgesteld dat de regering er niet voor kiest om naast bronbeleid, sanering en de instelling van geluidsproductieplafonds ook volumebeleid in te zetten om de doelstellingen rond de reductie van verkeerslawaai te realiseren. Kan de regering onderbouwen waarop die keuze gebaseerd is? Zo is de kilometerheffing toch ook een vorm van volumebeleid, aangezien hiermee wordt beoogd en voorzien dat er minder autokilometers gemaakt worden?

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat het wetsvoorstel past in het traject waarbij stapsgewijs de geluidregelgeving wordt gemoderniseerd. Met dit wetsvoorstel worden geluidproductieplafonds geïntroduceerd. Dit biedt bescherming tegen de autonome groei van het verkeer op rijkswegen en spoorwegen en is volgens deze leden een belangrijke stap vooruit. Deze leden steunen de inzet van de regering om hierbij ook te werken aan een omvangrijke saneringsoperatie en een versterkte inzet van bronmaatregelen.

In een volgende fase komt de modernisering van de Wet geluidhinder met betrekking tot de overige infrastructuur en het industrielawaai aan bod. De leden vragen wat deze fasering betekent voor locaties die te maken hebben met een cumulatie van geluid uit verschillende bronnen in de tussentijd en in de definitieve situatie. Geldt in de definitieve situatie ook de mogelijkheid van maatwerk conform het voorgestelde artikel 11.30, vijfde lid?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen op welke termijn de Kamer de volgende fase, te weten het wetsvoorstel met betrekking tot de overige

infrastructuur en het industrielawaai zal ontvangen. Deze leden begrijpen dat de geluidservaring van verschillende bronnen verschillend kan zijn en aparte normen rechtvaardigt, maar dit vraagt volgens deze leden wel een goede voorlichting aan de burgers.

Ook vragen deze leden in het licht van de grote ruimtelijke opgaven zoals verdichting in de Randstad of er een kosten-batenanalyse is gemaakt van de totale saneringsopgave en meer specifiek van de keuze tussen inzet op sanering en andere maatregelen. Volgens deze leden staat de oplossing van de geluidsoverlast namelijk niet op zichzelf, maar moet er ook gezocht worden naar win-win situaties. Dat geluidsmaatregelen bijvoorbeeld bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit. In hoeverre wordt dit door dit wetsvoorstel gestimuleerd?

3. Het ontwerp van nieuwe regels voor geluidbeheersing van weg- en spoorwegverkeer

De leden van de SP-fractie vragen – gelet op het feit dat in het wetsvoorstel gesteld wordt dat de beheerder de ruimte gaat bieden om wijzigingen aan de infrastructuur door te voeren zonder onevenredig zware geluidprocedures, waarbij het dan moet gaan om wijzigingen die niet leiden tot een toename van (toegelaten) geluidsbelastingen – wie bepaalt welke maatregelen in deze categorie vallen en op grond van welke criteria en onderbouwing?

Gesteld wordt dat voor elk van de drie pijlers een afweging gemaakt wordt op grond van kosten en baten. De leden van de SP-fractie vragen op grond van welke criteria deze afweging plaatsvindt en waarom deze niet in de wet zijn verankerd.

Deze leden merken voorts op dat er zal «worden geregeld» in hoeverre andere geluidsgevoelige objecten dan woningen in de saneringoperatie worden meegenomen. Door wie? Hoe?

De leden van de SP-fractie constateren dat er «iets zal worden gedaan» voor de woningen die ten opzichte van de situatie in 1986/1987 een stijging van de geluidsbelasting hebben ondervonden van meer dan 5dB. Vanwaar deze drempel? Een groot aantal van genoemde categorie woningen zat in 1986/87 al aan het geluidsplafond, dat door deze drempel dus feitelijk nog eens met 5dB wordt verhoogd.

De leden vragen of de beheerder van een spoortraject op grond van het overschrijden van de geluidsnormen extra eisen kan stellen aan lawaai-erig spoorwegmaterieel, met name goederenwagons. Zo nee, kunnen deze wagons de facto geweerd worden door ze een hoge kilometervergoeding te laten betalen? Kan een overzicht worden gegeven van de feitelijke verschillen in geluidproductie van spoormaterieel dat momenteel gebruik maakt van de Nederlandse spoorinfrastructuur?

De leden van de SP-fractie vragen tot slot of uitgesloten is dat na 2020, na afronding van de saneringoperatie, nog ergens structureel het geluidsproductieplafond wordt overschreden? Kunnen na die tijd nog steeds ontheffingen verleend worden? Zo ja, is er een grens gesteld aan de periode van ontheffing?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben grote bedenkingen bij de wijze waarop het criterium «financieel doelmatig» kan worden toegepast. Biedt een dergelijke clause niet teveel mogelijkheden om aan waarborgen voor burgers te ontkomen? Leidt het er niet toe dat bijvoorbeeld bij nieuwe projecten te gemakkelijk op het budget beknibbeld wordt om burgers te beschermen tegen verkeerslawaai, zeker in dun bevolkte gebieden?

De leden van de GroenLinks-fractie bepleiten een opleveringstoets voor nieuwe (spoor)wegen, die wordt uitgevoerd binnen één jaar na de datum

van oplevering, waardoor eventuele aanvullende maatregelen niet te lang op zich hoeven te laten wachten. Wat is uw reactie op deze suggestie?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen in hoeverre de integrale saneringsoperatie daadwerkelijk een versnelling is. Het streven is de saneringsopgave in 2020 af te ronden. In de aanbiedingsbrief staat echter dat met het thans beschikbare saneringsbudget afronding van de lopende Wet geluidhinder-sandering pas in 2023 kan plaatsvinden en dat het dan alleen gaat om de meest urgente gevallen. In de diverse stukken staan nog meer einddata en daarom vragen genoemde leden om een schematisch overzicht van de einddata voor de verschillende categorieën gegeven de nu beschikbare budgetten. Deze leden vragen daarbij inzichtelijk te maken met hoeveel jaar de operatie met het huidige voorstel wordt versneld.

In de aanbiedingsbrief staan enkele overwegingen over de sanering van knelpuntsituaties die na 1986 zijn ontstaan (wel meenemen) en nieuwe situaties die zullen ontstaan vanaf nu tot 2025 (vooralsnog niet saneren). Deze leden vragen of er zicht is hoe groot de genoemde opgave van nieuwe situaties vanaf nu tot 2025 is? Voorts vragen deze leden waarom bij de definitie van knelpuntsituaties van na 1986 is uitgegaan van woningen die ten opzichte van dat jaar een stijging van de geluidsbelasting hebben ondervonden van meer dan 5dB in plaats van een absolute grens.

Voorts vragen deze leden of bij de voorgestelde lijn voor de sanering van de knelpuntsituaties die op dit moment bestaan (zowel voor of na 1986 ontstaan) ook rekening gehouden wordt met de stijging van de lawaai-overlast over de komende 10 jaar of dat de saneringsopgave wordt gebaseerd op de huidige overlast. Als dat niet het geval is vragen zij ook om een inzicht van de aanvullende opgave die dit oplevert.

Er wordt een forse financiële opgave geschetst voor de komende 40 jaar. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen om een vergelijking van de kosten van mogelijke scenario's waaronder ook scenario's die verder gaan dan de huidige voorgestelde lijn. Voorts vragen deze leden wat de oorzaak is dat de overige kosten van deze fase van de herziening van de wet geluidhinder lager zijn dan de kosten die verbonden zijn aan de uitvoering van de bestaande geluidregelgeving.

Na het uitvoeren van de saneringsopgave, worden de geluidsproductieplafonds verlaagd in overeenstemming met het effect van de maatregelen. Deze leden vragen wat er gebeurt als de sanering niet het gewenste resultaat met zich meebrengt? Voorts vragen deze leden waarom er niet is gekozen voor een norm die minimaal gehaald moet worden zodat er zeker een substantiële verlaging van het plafond komt op de locaties die nu te zwaar belast zijn. Deze leden vragen tenslotte wat de reden is dat de regels omtrent het saneringsplan pas bij de invoeringswet komen.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat om de regelgeving flexibel te maken in het wetsvoorstel voor de uitwerking vaak wordt verwezen naar de Invoeringswet of naar AMvB's en ministeriële regelingen. De wijze waarop een aantal zaken zullen worden uitgewerkt kan grote gevolgen hebben voor gemeenten. Deze leden vragen in dit kader wat de peildatum wordt voor het vaststellen van de plafonds en waarom dit niet in het wetsvoorstel is opgenomen om rechtsonzekerheid en onduidelijkheid over de inhoud, uitvoering en consequenties van de wet voor gemeenten en hun inwoners te voorkomen.

Geluidsoverlast gaat soms samen met trillingsoverlast. In Nederland bestaat tot op heden geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen, zoals die wel bestaat voor geluidhinder¹. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of dergelijke wetgeving wel in andere landen bestaat en of een aanvulling met trillingen past binnen de systematiek van voorliggend wetsvoorstel. Deze leden vragen of het klopt dat er een aantal jaar geleden een trillingswet in voorbereiding was, maar dat

¹ <http://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/ruimtelijke-ordening/handreiking/2-trillingen/2-3-beleid-wet-en/>

deze voorbereiding is gestopt. Voorts vragen deze leden wat de reden is dat deze wet is gestopt.

4. Het systeem van geluidproductieplafonds

De leden van de CDA-fractie vragen zich allereerst af of wegen waar sprake is van sterke groei (denk aan het deel van de A4 dat nu nauwelijks gebruikt wordt maar na realisatie van de A4-Midden Delfland waarschijnlijk de A13 sterk zal ontlasten en dus drukker zal worden), door de introductie van geluidproductieplafonds op slot kunnen komen te zitten. Welke gevolgen heeft de instelling van de geluidsproductieplafonds vervolgens voor de inzet van spitsstroken? Kan de regering garanderen dat hiermee geen nieuwe juridische werkelijkheid wordt gecreëerd die, vergelijkbaar met het dossier luchtkwaliteit, vanwege de wettelijke vormgeving tot veel problemen leidt? Wat zijn de voordelen voor de burger van dit wetsvoorstel en waar kan hij om handhaving van de normen verzoeken?

Verder wijzen de leden van de CDA-fractie erop dat in het wetsvoorstel een generieke regel is opgenomen, waarmee de geluidsproductieplafonds van rechtswege worden vastgesteld op de huidige geluidsbelasting met daar bovenop een «werkruimte» van een extra 1,5dB. Hierdoor worden gemaakte bestuurlijke afspraken en andere relevante ontwikkelingen genegeerd. Door de exploitatie van de Betuwelijn gaan er in de periode na vastlegging van de geluidsproductieplafonds op een aantal trajecten minder treinen rijden. Met deze vermindering wordt geen rekening gehouden bij het vaststellen van de plafonds en kostbare bouwruimte onnodig gereserveerd. Op grond van het wetsvoorstel (art. 11.48 lid 2 Wm) kan tot 2018 alleen een plafondverlaging op gemeentelijk verzoek plaatsvinden als het gaat om ten minste 5dB. In de praktijk zal het echter vaak gaan om kleinere verlagingen, maar die wel de doorslag kunnen geven bij de realisatie van bouwprojecten.

Om de regelgeving flexibel te maken wordt in het wetsvoorstel voor de uitwerking vaak verwezen naar de Invoeringswet of naar AMvB's en ministeriële regelingen. Bij de Invoeringswet gaat het om overgangsrecht, saneringsregels en aanpassing van andere onderdelen van de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder aan de nieuwe systematiek. De wijze waarop een en ander wordt uitgewerkt kan grote gevolgen hebben voor gemeenten. Zo is de peildatum voor vaststelling van de plafonds nog niet bekend en is nog niet duidelijk hoe het systeem gaat samenwerken met bestaande «kruisende» wegen en hogere waardenbeleid. Hierdoor ontstaat rechtsonzekerheid en onduidelijkheid over de inhoud, uitvoering en consequenties van het wetsvoorstel voor gemeenten en hun inwoners.» Het zal de regering bekend zijn dat de vier grootste steden op vergelijkbare wijze hun zorgen bij de Kamer hebben geuit. De leden van de CDA-fractie vragen de regering naar aanleiding van hun schrijven in te gaan op de suggestie dat er geen bestuurlijke overeenstemming zou zijn bereikt met VNG en IPO.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de geluidsproductieplafonds de bovengrens vastleggen voor de toegestane geluidsproductie van een weg of spoorweg. Deze plafonds worden eenmalig vastgelegd per weg of spoorbaan en zullen vanaf dat moment gelden. Eens per vijf jaar zal het geluidsproductieplafond worden besproken. Kan het plafond dan ook eventueel verhoogd worden, zo vragen deze leden? De geluidsproductieplafonds kunnen volgens dit wetsvoorstel met maximaal 1,5dB stijgen ten opzicht van de huidige situatie. Dat geeft op voorhand een aardige speelruimte aan wegbeheerders en spoorwegbeheerders. Praktisch gezien lijkt het evenwel alsof de planontwikkelaar en gemeente hierdoor extra belemmerd worden. Door een hogere geluidsbelasting zal een deel van de gronden dicht op deze infrastructuur niet meer ontwikkeld kunnen worden, of enkel met extra kosten. Deze extra kosten komen aldus terecht bij marktpartijen. Is deze zienswijze waar? Het verschuiven van kosten van

de veroorzaker naar marktpartijen kan toch niet de bedoeling zijn van dit wetsvoorstel?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de regering aankijkt tegen de stellingen dat geluidsproductieplafonds alleen geïntroduceerd worden als dekmantel voor het schrappen van bestaande rechten voor geluidskwaliteit in vele woonwijken en zelfs voor het scheppen van extra groeiruimte voor het verkeer zonder dat geluidsmaatregelen nodig zijn, dat de geïntegreerde werkruimte van 1,5dB een bonus is die 41% ruimte geeft voor groei en dat wanneer daarnaast ook rekening gehouden gaat worden met de bandenlawaai-reductie er zelfs een groeiruimte van 125% ontstaat. De leden van de CDA-fractie constateren dat de toenemende intensiteit op het spoorwegennet tot een ander karakter van het treinlawaai leidt waardoor de ervaren hinder meer dan evenredig met de dB-toename stijgt. Deze leden pleiten om deze reden voor extra geluidsreductiemaatregelen langs drukke spoorlijnen. Deze leden zijn benieuwd naar de visie van de regering op dit punt. Zij verzoeken in dit verband ook de actuele problematiek rond de HSL te betrekken. Welke gevolgen zou dit wetsvoorstel hebben voor die casus? Welke gevolgen heeft dit wetsvoorstel voor het programma Hoogfrequent Spoor?

De leden van de CDA-fractie vragen tot slot wat het zou betekenen voor de saneringsopgave als we nu zeker zouden weten dat in snel toenemende mate grote aantallen personenauto's elektrisch zouden zijn en met stille banden op stil asfalt zouden rijden?

De leden van de PvdA-fractie merken op dat geluidsplafonds de bovengrens vastleggen voor de toegestane geluidsproductie van een weg of spoorweg. Deze plafonds worden eenmalig vastgelegd per weg of spoorbaan en zullen vanaf dat moment gelden. Eens per vijf jaar zal het geluidsproductieplafond worden besproken. De normstelling heeft grote gevolgen voor de gemeentelijke verdichtings- en bouwopgave, nu nieuwbouw langs rijks- en hoofdspoorwegen beperkt wordt. De huidige bestemmingsplannen zijn niet afgestemd op de aangescherpte norm. In hoeverre staan de normen voor woningbouw vast? En hoe vast zijn die normen? De leden van de PvdA-fractie kunnen zich voorstellen dat afhankelijk van de situatie en rekening houdend met relevante ontwikkelingen en gemaakte bestuurlijke afspraken, het geluidsplafond verhoogd kan worden. Is dit inderdaad mogelijk en welke voorwaarden gelden er dan? Is het mogelijk om bij de vaststelling van de geluidsplafonds meer maatwerk te leveren? De leden van de PvdA-fractie vragen in hoeverre dit wetsvoorstel zich verhoudt met alle saneringsplannen en maatregelen die al in de pijplijn zitten. Naast geluidsoverlast is er bij de spoorwegen ook sprake van trillingenoverlast. Is de regering van plan deze overlast mee te nemen in deze regeling of hier afzonderlijk een regeling voor te maken?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de geluidsplafonds volgens dit wetsvoorstel met maximaal 1,5dB kunnen stijgen ten opzichte van de huidige situatie. Dat geeft enerzijds een redelijke speelruimte aan Prorail en Rijkswaterstaat. Anderzijds worden daarmee de planontwikkelaar en gemeente extra belemmerd. Immers door een hogere geluidsbelasting zal een deel van de gronden dicht op deze infrastructuur niet meer ontwikkeld kunnen worden, of alleen met extra kosten.

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke wijze er met deze praktische problemen rekening is gehouden. Woningen waarbij de geluidsoverlast te groot is zullen gesaneerd worden. Deze integrale saneringsoperatie zal in 2020 worden afgerond. Deze leden vragen of het waar is dat dit een versnelling is ten opzichte van de huidige saneringsplannen. Zo ja, wordt bij de sanering ook rekening gehouden met de stijging van de lawaai-overlast over de komende 10 jaar of wordt die gebaseerd op de huidige overlast?

De leden van de PvdA-fractie begrijpen uit het wetsvoorstel dat na uitvoering van de saneringsmaatregelen, de geluidsproductieplafonds worden

verlaagd in overeenstemming met het effect van de maatregelen. Is het waar dat de plafonds alleen worden verlaagd als de sanering succesvol is afgerond? Wat als de sanering niet leidt tot het gewenste resultaat en geen of minimale verlaging van de geluidsproductie met zich mee brengt? Moet er niet hoe dan ook een verlaging van het plafond komen?

De leden van de PvdA-fractie merken op dat in de tabel op pagina 36 wordt gesproken over de bescherming van de binnenwaarde door maatregelen aan de gevel, maar dat dit punt niet terugkomt in de tekst. Ongetwijfeld is dit voor geluidgevoelige objecten wel degelijk van belang. Kan de regering uiteenzetten welke gebouwen in aanmerking komen voor de bescherming van de binnenwaarde en welke criteria hiervoor worden gehanteerd?

De kennis van geluidsreductie die nodig is bij het vaststellen van bijvoorbeeld de saneringsplannen, is steeds minder beschikbaar. Met name aan bouwfysische adviseurs zal in de toekomst een groot tekort zijn. Op welke wijze kan vanuit de overheid de aanwezigheid van kennis en expertise bij bouwkundigen, die noodzakelijk is om te voorkomen dat straks wetgeving gereed is maar er geen mogelijkheden zijn om dit te implementeren, gegarandeerd worden?

Op pagina 37 is uiteengezet dat op grotere hoogte gelegen geluidgevoelige objecten niet of nauwelijks volledig zullen profiteren van de betrokken maatregelen. De leden van de PvdA-fractie vragen welke maatregelen dan wel getroffen worden om deze gebouwen tegen geluidshinder te beschermen.

Het opstellen van de geluidplafondkaart roept bij de leden van de SP-fractie veel vragen op. Wat staat er nu precies op die kaart? Staan daar de overschrijdingen op of juist de locaties die wel aan de norm voldoen? Hoe is op die kaart terug te vinden waar de overschrijdingen plaatsvinden, wat de oorzaak ervan is en hoe dit wordt opgevangen? Deze leden zien überhaupt graag een overzicht van het aantal knelpunten langs rijkswegen en spoorwegen en de verspreiding van die 800 000 gehinderde woningen die er mee gemoeid is. Welke ambities heeft de regering in het terugdringen van het aantal gehinderden? Kan de regering uiteenzetten op hoeveel dB respectievelijk de Lden, L-day, L-evening, L-night zijn vastgesteld? Is hier nog onderscheidt gemaakt naar locatie? Wie bepaalt waar de referentiepunten liggen? Op basis van welke criteria? «Het betreft een kleine groep woningen die hier nadeel van ondervinden (pagina 22 van de memorie van toelichting).» Om hoeveel woningen gaat het?

De leden van de SP-fractie vragen of nader kan worden aangeduid welke objecten aangewezen worden als geluidsgevoelig. Onderschrijft de regering dat hieronder in ieder geval alle gebouwen dienen te zijn inbegrepen waarin structureel geslapen wordt?

Waarom wordt het aan het bevoegd gezag overgelaten om te bepalen of cumulatie relevant is, dus moet worden meegenomen? Waarom worden hiervoor geen objectieve criteria in de wet opgenomen?

De leden van de SP-fractie vragen waarom de handhavingsparagraaf zo minimaal is uitgewerkt, na de zware kritiek van de Raad van State.

Waarom wordt in deze paragraaf niets gezegd over de frequentie van handhaving en de verplichting om in specifieke gevallen onafhankelijke metingen te laten uitvoeren? Hoe is het mogelijk dat het «dubbele petten probleem» van de minister van Verkeer en Waterstaat, die eindverantwoordelijk is voor Rijkswaterstaat en Prorail en tevens een rol speelt bij de handhaving, naar aanleiding van de kritiek van de Raad van State niet is opgelost?

De leden van de GroenLinks-fractie vinden de generieke verhoging met 1,5dB te ruim. Ook de Raad van State wijst erop, dat deze generieke verhoging een verstrekkend middel is, die overeenkomt met een groei van het verkeersvolume van maar liefst 40% in 2020. Deze leden vragen zich af

hoe een maatregel die ruimte geeft aan een dergelijke verkeersgroei zich verhoudt tot de ambitie om de bescherming tegen verkeerslawaaai te vergoten. Ontstaan er op deze manier niet op grote schaal nieuwe saneringsituaties, waardoor de problemen alleen maar toenemen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden het verstandig dat er conform artikel 11.30 vijfde lid maatwerk kan worden geleverd zodat er geen maatregelen verplicht worden die per saldo geen effect hebben omdat er een grotere geluidsbron in de omgeving is. Deze leden begrijpen dat hiervoor overleg nodig is met de beheerders, maar vragen waarom er in de memorie van toelichting (paragraaf 3.3.4) wordt gesteld dat er in dit soort gevallen ook overeenstemming nodig is met deze beheerders en een dergelijke aanpak niet eenzijdig door het bevoegd gezag kan worden opgelegd.

Deze leden constateren dat voor verschillende schaalniveaus (rijkswegen versus gemeentewegen) ook na de modernisering nog verschillende bovengrenzen gelden. Deze leden begrijpen de inzet om ook complexe binnenstedelijke verdichting mogelijk te maken, maar vragen wel om een nadere motivatie voor genoemde verschillen en of in andere landen ook dergelijke verschillende bovengrenzen worden gehanteerd.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de regering stelt dat het geluidproductieplafond de oplevertoets zoals geadviseerd door de commissie Elverding voor het aspect geluid overbodig maakt. In dit kader vragen deze leden wel waarom er gekozen is voor een theoretisch rekenmodel met een berekende geluidproductie (artikel 11.22) en niet voor meten van de feitelijke geluidsproductie. Voorts vragen deze leden of aan elk saneringsplan ook een opleveringstoets zal worden gekoppeld.

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat in het wetsvoorstel een werkruimte zit van 1,5dB bij de invoering van de geluidproductieplafonds. Deze leden delen de mening van de regering dat in de huidige wet geen permanente bescherming wordt geboden voor de autonome groei omdat deze zich alleen richt op momenten dat wegen worden aangepast en dat een werkruimte nodig kan zijn voor de invoering van het nieuwe regime. Deze leden vragen echter of daarmee het lange termijn perspectief voldoende geregeld is voor die situaties die reeds overbelast zijn of waarvoor in het verleden hogere waardes zijn vastgesteld.

Deze lange termijndoelen kunnen volgens deze leden worden gehaald door onder meer de saneringsinspanningen. Deze leden onderschrijven ook dat sanering er toe kan leiden dat op veel locaties de overlast uiteindelijk zal verminderen ten opzichte van de huidige situatie. Maar deze leden constateren ook dat gezien het beschikbare budget en de omvang van de saneringsopgave de sanering op veel locaties nog meerdere decennia op zich zal laten wachten. Omdat prioriteit wordt gegeven aan de grootste overlastlocaties kan de generieke werkruimte betekenen dat langjarig in veel reeds overbelaste situaties extra overlast wordt toegestaan. Deze leden vragen of de regering deze constatering deelt.

De leden van de ChristenUnie-fractie zouden in dit kader graag nog een antwoord willen op de opmerking van de Raad van State in haar advies dat het wetsvoorstel niet voorziet in een verplichting om bij wijziging van een geluidsproductieplafond voor een bestaande weg geluidsbepalende maatregelen te nemen die leiden tot een verlaging van de geluidsproductie tot een waarde die ten minste 2dB onder het geldende geluidsproductieplafond is gelegen.

Eens per vijf jaar zal het geluidsproductieplafond worden besproken. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen in welke situaties verhoging van het geluidsproductieplafond mogelijk is en of daar nog beperkingen voor gelden. Zij vragen dit omdat er steeds wordt gesteld dat bij wijziging van een plafond uitgangspunt is dat de ondervonden geluidbelasting niet toeneemt als gevolg van de wijziging. Deze leden begrijpen dat er wordt gewerkt met een doelmatigheids criterium, maar vragen waarom dit crite-

rium in het wetsvoorstel niet alleen gebruikt is voor prioritering en de afweging van de doelmatigheid van individuele maatregelen, maar ook voor het behalen van het geluidsproductieplafond op zich zelf. Voorts vragen deze leden waarom er niet voor is gekozen dat het geluidsproductieplafond in ieder geval niet mag toenemen. Ook vragen deze leden of er een absolute limiet is voor geluidsproductieplafonds.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het klopt dat door het «niet toenemen van het geluidsproductieplafond» bij wijzigingen alleen te nemen als uitgangspunt de situatie kan ontstaan dat het geluidsproductieplafond meerdere keren kan groeien?

Op grond van het wetsvoorstel (art. 11.48 lid 2 Wm) kan tot 2018 indien er geen maatregelen tegenover staan alleen een plafondverlaging op gemeentelijk verzoek plaatsvinden als het gaat om ten minste 5dB.

Genoemde leden vragen om een onderbouwing van deze grens aangezien 3dB al halvering van het verkeer betreft. In de praktijk zal het volgens deze leden vaak gaan om een kleinere verlagingen, maar die wel de doorslag kunnen geven bij de realisatie van bouwprojecten.

Deze leden constateren dat door de extra marge van 1,5dB een hogere geluidsbelasting mogelijk wordt waardoor meer gronden in de nabijheid van infrastructuur niet meer ontwikkeld kunnen worden, of alleen tegen extra kosten. Deze leden vragen of is onderzocht hoeveel bouwprojecten (in termen van aantallen woningen en vierkante meters kantoren/bedrijvenlocaties) hierdoor niet meer mogelijk zijn.

Deze leden vragen dit gezien signalen van het VNG dat men name de effecten langs hoofdspoorwegen groot zouden zijn. Kan de regering bevestigen dat de zorgen van VNG kloppen dat met dit wetsvoorstel de bouw van 10 000 woningen in Amsterdam wordt belemmerd, maar ook de herontwikkeling bij het centraal station in Tilburg en station Reeshof in deze stad en woningbouwprojecten Ede-oost en Enka in Ede (zie ook de eerder in paragraaf 2 gestelde vragen van de leden van de CDA-fractie)?

Voorts vragen de leden van de ChristenUnie-fractie of de regering het wenselijk vindt dat hiermee de kosten van de veroorzaker naar de marktpartijen wordt geschoven. Deze leden vragen of dit met name op locaties die al bovengemiddeld te maken hebben met geluidsbelasting reëel is. Complicerende factor is volgens deze leden dat de discussie over normen voor de woningbouw nog moet worden afgerond. Deze leden vragen daarom om een nadere onderbouwing of er een evenwichtige afweging wordt gemaakt tussen de geluidsruimte voor mobiliteit en woningbouw en of hiervoor voldoende draagvlak is bij VNG en IPO. Deze leden gaan er vanuit dat deze partijen nadrukkelijk bij het uitwerkingsproces van de onderliggende regelgeving worden betrekken gezien de consequenties die het kan hebben voor woningbouwprojecten en geluidstaken van gemeenten..

Door de exploitatie van de Betuwelijn gaan er in de periode na vastlegging van de geluidsproductieplafonds op een aantal trajecten minder treinen rijden. Klopt het, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie, dat met deze vermindering geen rekening is gehouden bij het vaststellen van de plafonds en dat hiermee kostbare bouwruimte onnodig niet kan worden bebouwd?

Ook vragen deze leden naar de samenhang met de zogenaamde overbelastverklaring die volgens Europese richtlijnen al verplicht is indien in de nabije toekomst een knelpunt wordt verwacht. Deze leden vragen of het wetsvoorstel conform deze richtlijn is en vragen daarbij specifiek in te gaan op het begrip «nabije toekomst» wat volgens deze leden verder gaat dan alleen de dienstregeling van het komende jaar, ook omdat maatregelen meestal niet binnen een jaar realiseerbaar zijn.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat op het spoor nog meer dan op de weg er een samenhang is tussen materieel en infrastructuur als het gaat om de geluidsproductie. In de memorie van toelichting (paragraaf 3.4.5) wordt hier kort bij stilgestaan. Hierbij is bij het vaststellen

van de plafondwaarden het gebruik van stille treinen echter afhankelijk van het beleid van de vervoerders. Deze leden vragen of het niet mogelijk is om geluidsproductieplafonds vast te stellen uitgaande van de best beschikbare technieken ten aanzien van het materieel, waarbij rekening wordt gehouden met de afschrijvingstermijn van het bestaande materieel.

5. Advies Raad van State

De leden van de CDA-fractie hebben naar aanleiding van het advies van de Raad van State enkele vragen.

Artikel 11 spreekt over best beschikbare technieken die bij ministeriële regeling worden aangewezen. Kan de regering nu reeds voorbeelden geven van de best beschikbare technieken? De leden van de CDA-fractie verzoeken de regering voorts om de AMvB doelmatigheidscriteria en de ministeriële regeling «geluidbeperkende maatregelen» naar de Kamer te sturen, nu de indruk wordt gewekt dat daar nog belangrijke keuzes in gemaakt dienen te worden.

Onder punt 5 gaat de Raad in op de wijze waarop geluidproductieplafonds worden gehanteerd. De leden van de CDA-fractie vragen de regering om uiteen te zetten hoe het aantal woningen dat overlast ervaart meegewogen in het beoordelen van de ernst van een dreigende overschrijding van het plafond en voor het nemen van maatregelen. De leden gaan er niet van uit dat overschrijding van een plafond op een plek waar maar één woning staat even zwaar weegt als overschrijding op een plek waar duizenden mensen wonen zoals in Overschie? Deze leden vragen de regering op welke wijze langs alle betroffen (spoor-)wegen eigenlijk de geluidsproductie wordt gemeten?

De leden van de CDA-fractie merken op dat er in deze crisistijd een miljard euro beschikbaar blijft voor geluidssanering, zoals onder meer op pagina 12 te lezen is. Zal dit budget voldoende zijn voor de uitvoering van de saneringsplannen? Kan de regering dit onderbouwen? Op welke wijze worden bij eventuele schaarste aan middelen prioriteiten gesteld?

De leden van de SP-fractie constateren dat de Raad van State in zijn advies buitengewoon kritisch was over het wetsvoorstel, in het bijzonder op twee punten.

Allereerst de rol van de minister van Verkeer en Waterstaat bij de besluitvorming en het toezicht. De minister van Verkeer en Waterstaat is primair verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer van goede infrastructuur. Dat belang kan op gespannen voet staan met de bescherming van omwonenden tegen overlast. De Raad van State adviseert dan ook alle schijn van belangenverstrengeling te vermijden. De leden van de SP-fractie zien dit in het nader rapport van de regering niet voldoende terug. Waarom is die rol van de minister van Verkeer en Waterstaat niet op voorhand uit de besluitvorming en het toezicht verwijderd? Zo is het nog altijd vaag welke inspectie toezicht houdt en de minister van Verkeer en Waterstaat heeft nog altijd een stem in de besluitvorming. Kan de regering in een overzichtelijke tabel nog eens uiteenzetten waar precies de Inspecties die vallen onder de minister van Verkeer en Vervoer toezicht houden en handhavend moeten optreden? En kan tevens worden uiteengezet bij welke besluitvorming de minister van Verkeer en Waterstaat een stem heeft?

Een tweede belangrijk kritiekpunt van de Raad van State is het onderbrengen van veel normering in lagere regelgeving, niet alleen in AMvB's maar zelfs in ministeriële regelingen. De Raad van State dringt erop aan om de normen, maar ook criteria voor ontheffingen e.d., in het wetsvoorstel op te nemen of tenminste de uitgangspunten van de normering in het wetsvoorstel te verankeren.

Waarom is dit niet gebeurd? De leden van de SP-fractie zouden graag een overzicht krijgen van alle lagere regelgeving waarnaar het wetsvoorstel verwijst, met daarin per geval gemotiveerd waarom de kritiek van de Raad

van State niet is gevolgd. Ook zouden deze leden graag per geval gemotiveerd zien waarom de regering al dan niet kiest voor een voorhangbepaling.

De leden van de SP-fractie merken op dat de regering in reactie op het advies van de Raad van State uiteenzet (pag.3) dat «...bij het aanbrengen van een rem op de geluidproductie wel is getracht om niet zodanig te normeren en reguleren, dat dit belemmerend zou werken voor het maatschappelijk geaccepteerde, zelfs gewenste, gebruik van rijkswegen en spoorwegen». Deze leden zijn van mening dat dit een fundamenteel verkeerde grondhouding is. De normen voor de bescherming tegen geluidsoverlast dienen gebaseerd te zijn op objectief vastgestelde gronden, in het bijzonder het voorkomen van negatieve gezondheidseffecten en slaapverstoring bij omwonenden. Deze vormen vervolgens de milieuruimte waarbinnen het verkeer zich dient te bewegen. De leden van de SP-fractie overwegen hierbij dat het vrijwel altijd mogelijk is om verkeerslawaaai met technische maatregelen zodanig te beperken dat de overlast binnen de objectieve grenzen blijft. De overwegingen van de regering lijken vooral gebaseerd op het beperken van de kosten, maar dat komt volgens deze leden neer op marchanderen.

De leden van de SP-fractie constateren dat de Raad van State ook kritiek heeft op het afwijken van het uitgangspunt dat de formele waarborgen in beginsel op het niveau van de wet dienen te worden vastgelegd. De Raad van State ziet geen reden om daar bij dit wetsvoorstel een uitzondering op te maken (pagina zes).

De leden van de SP-fractie vinden de argumentatie van de regering op deze kritiek niet overtuigend.

Deze leden worden bijvoorbeeld zéér ongerust over de kwalificatie «te kostbaar» en «minder gangbaar» van ondertunneling, terwijl dit in stedelijk gebied in toenemende mate de enige strategie is om de leefbaarheid in de nabijheid van wegen nog enigszins op peil te houden.

De leden van de SP-fractie merken tenslotte op dat op pagina 7 van het nader rapport wordt gesteld dat de geluidproductieplafonds zullen gelden voor wegen in beheer bij het Rijk en hoofdspoorwegen. Kan dit niet leiden tot strategisch gedrag van het Rijk, door wegen over te dragen aan lagere overheden?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn met de Raad van State zeer kritisch over het wettelijk kader met geluidsproductieplafonds waar nu voor gekozen wordt. De Raad van State heeft de indruk dat de regering zichzelf teveel ruimte toedicht bij het maken van een belangenafweging en stelt de vraag of het wetsvoorstel niet te weinig is ingericht als een bestendig normenkader dat rechtszekerheid biedt voor betrokken burgers. Deze leden vragen zich af waar de regering haar suggestie op baseert dat het gebruik van rijkswegen hoe dan ook maatschappelijk geaccepteerd en gelegitimeerd is en dat geluidsnormen een barrière zouden kunnen vormen. Hoe bepaalt de regering wat maatschappelijk geaccepteerd is? Omwonenden van een snelweg waar het verkeerslawaaai voortdurend toeneemt hebben waarschijnlijk een heel andere kijk op de vraag wat acceptabel is, dan automobilisten die gebruik wensen te maken van extra rijstroken. Juist om niet terecht te komen in heilloze debatten waarbij het ene maatschappelijke belang wordt afgewogen tegen het andere, dienen normen helder en eenduidig te zijn. Juist daarom tillen de leden van de GroenLinks-fractie zwaar aan de kritiek van de Raad van State dat de regering zichzelf erg veel ruimte toedicht bij het vaststellen en uitvoeren van de nieuwe regeling. Graag een reactie.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn allerm minst gerust op de uitkomst van dergelijke afwegingsprocessen. Nu al hebben miljoenen mensen teveel last van verkeerslawaaai. Door de groei van het verkeer, onder andere gefaciliteerd door de aanleg van kilometers extra asfalt, wordt die overlast alleen maar erger. Hoe denkt de regering dan te voorkomen dat

de leefsituatie van veel burgers verder onder druk komt te staan zonder harde normen of dat er veel extra geld beschikbaar komt? Het zou een geruststelling zijn als de regering in de memorie van toelichting zou opnemen, dat de huidige geluidsniveaus waar deze de normen overschrijden in de toekomst nergens verder worden overschreden en waar mogelijk beperkt worden. Is de regering daartoe bereid? De leden van de GroenLinks-fractie zijn niet overtuigd van de repliek van de regering op de kritiek van de Raad van State dat het gevaar bestaat dat de minister van Verkeer en Waterstaat zich in zijn rol als wegbeheerder teveel door infrastructurele belangen laat leiden. Om die reden acht de Raad van State het voorstel om besluiten samen met de minister van VROM te nemen onvoldoende gemotiveerd. Is een scheiding van bevoegdheden inderdaad niet wenselijker?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de Raad van State adviseert in de memorie van toelichting in te gaan op de wijze waarop het toezicht op de naleving van de geluidsproductieplafonds wordt vormgegeven. Is de regering daartoe bereid? Ook adviseert de Raad van State de minister van Verkeer en Waterstaat daarin geen rol te geven. Waarom legt de regering dat advies naast zich neer door te verwijzen naar de rol van de Inspectie, Rijkswaterstaat en Prorail, die allen onder de verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat vallen? En is de regering bereid in het wetsvoorstel nog de mogelijkheid voor belanghebbenden op te nemen om de wegbeheerder te verzoeken om naleving van het geldende geluidsproductieplafond, bijvoorbeeld als uit zijn jaarlijkse rapportage blijkt dat deze wordt overschreden?

6. Artikelsgewijze toelichting

Artikel 11.1

De leden van de SP-fractie vragen of nader onderbouwd kan worden, mede in relatie tot de kritiek van de Raad van State, waarom bij de definitie van «Onze ministers» niet gekozen is voor de formulering: Onze Minister, gehoord de minister van Verkeer en Waterstaat.

Artikel 11.2

De leden van de SP-fractie vragen of kan worden gemotiveerd waarom, nu de wet volledig op nieuwe leest geschoeid wordt, bij geluidsgevoelige objecten nog onderscheid gemaakt wordt naar peildatum (1 januari 1982, 1 juli 1987). Een dergelijk onderscheid kan toch niet gemotiveerd worden vanuit verschillen in de behoefte aan bescherming van belanghebbenden?

Artikel 11.3

De leden van de SP-fractie zouden graag zien dat in lid 3 expliciet vermeld wordt dat de Tweede Kamer geïnformeerd wordt over de uitkomsten van de evaluatie.

Artikel 11.4

De leden van de SP-fractie vragen op welke objectieve maatstaf de grenswaarde van drie miljoen voertuigen per jaar voor de provinciale wegen is gebaseerd. Waarom zou de voertuigmix (aandeel vrachtverkeer) hierin geen rol moeten spelen?

Artikel 11.11 en 11.12

De leden van de SP-fractie vragen of een actieplan niet zou moeten starten met een evaluatie van het geluidbeleid van het bevoegd gezag in

de voorgaande periode, inclusief een verslag van de realisatie van de voorgenomen acties uit het vorige actieplan.

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat in de memorie van toelichting (paragraaf 2.5) staat dat elke vijf jaar geluidsbelastingkaarten en actieplannen moeten worden gemaakt. In artikel 11.11 en 11.12 staat echter dat het actieplan *zo nodig* elke vijf jaar wordt aangepast. Deze leden vragen in welke gevallen aanpassing van het actieplan nodig is en waarom er niet voor is gekozen om deze situaties nader te definiëren of zoals gesteld in de memorie van toelichting het actieplan sowieso elke vijf jaar opnieuw vast te stellen met de eventueel benodigde wijzigingen.

Artikel 11.14

De leden van de SP-fractie vragen waarom uitsluitend voor het actieplan op lokaal niveau de eis wordt gesteld dat de gemeenteraad het concept toegezonden heeft gekregen en in de gelegenheid is gesteld om wensen en zienswijze ter kennis van Burgemeester en Wethouders te brengen. Dit is toch evenzeer van belang op het niveau van rijksoverheid en provincies? Waarom stellen de respectievelijke volksvertegenwoordigingen de – zeer beleidsrijke – actieplannen niet vast, in plaats van deze slechts te becommentariëren?

Artikel 11.17

De leden van de SP-fractie vragen of kan worden toegelicht op welke wijze verzekerd is dat alle andere vormen van geluidsbelasting dan spoorwegen en wegen (o.m. door industrie, luchthavens, windmolens, militaire oefeningen) op een vergelijkbare wijze behandeld worden als in dit wetsvoorstel. En als dat niet het geval is, waarom niet? Deze leden vragen voorts hoe wordt geregeld dat bewoners die zijn blootgesteld aan cumulatie van geluid uit verschillende bronnen, waaronder ook bronnen die niet binnen de reikwijdte van dit wetsvoorstel vallen, beschermd worden tegen de optelsom van al dat lawaai.

Artikel 11.22

De leden van de SP-fractie vragen waarom in dit wetsvoorstel wordt gekozen voor de bepaling van geluidsproductie uitsluitend op basis van berekeningen. De maatschappelijke praktijk van de afgelopen tijd laat toch zien dat berekeningen veel meer mogelijkheden bieden voor creatief boekhouden, waardoor overlast als sneeuw voor de zon verdwijnt? Welke sancties kunnen worden opgelegd in het geval van het «wegrekenen» van geluidsoverlast? Waarom wordt niet voorgeschreven dat waar mogelijk – in bestaande situaties – berekeningen altijd gecombineerd moeten worden met metingen, uitgevoerd in opdracht van een andere partij dan de beheerder van de weg of het baanvak? Is er in het wetsvoorstel enige vorm van externe, onafhankelijke kwaliteitscontrole geregeld op het verslag als bedoeld in artikel 11.22?

Artikel 11.24

De leden van de SP-fractie vragen op welke bijzondere omstandigheden wordt gedoeld. Waarom worden deze omstandigheden, mede gezien de fundamentele kritiek van de Raad van State, niet expliciet in de wet verankerd?

Artikel 11.31

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat een geluidproductiepla-

fond ook vastgesteld moet kunnen worden op verzoek van een gekwalificeerd aantal belanghebbenden.

Artikel 11.33

De leden van de SP-fractie merken op dat de uitvoering van het akoestisch onderzoek door de beheerder een schoolvoorbeeld is van de slager die zijn eigen vlees keurt. Deze leden zijn van mening dat dergelijke onderzoeken altijd door een onafhankelijke partij moeten plaatsvinden, die ook niet rechtstreeks betaald wordt door de beheerder. Dit zou bijvoorbeeld geregeld kunnen worden via een legesheffing ten behoeve van het akoestisch onderzoek, waarna de VROM-Inspectie als formeel opdrachtgever optreedt.

Artikel 11.38

De leden van de SP-fractie vragen op grond van welke overwegingen de minister een andere termijn mag vaststellen waarbinnen maatregelen worden getroffen. Hoeveel uitstel mag er maximaal worden toegestaan? Waarom zijn de criteria voor uitstel en de maximale termijn van uitstel niet in de wet verankerd, in lijn met de fundamentele kritiek van de Raad van State?

Artikel 11.39

De leden van de SP-fractie vragen of huurders en personen die op basis van een gebruikscontract een gebouw bewonen ook rechthebbenden zijn. Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is de lijn die gevolgd wordt indien de eigenaar van een gebouw niet wil meewerken aan geluidreducerende maatregelen, maar de huurders/gebruikers daar juist wel prijs op stellen?

Artikel 11.51

De leden van de SP-fractie vragen wat in dit verband wordt verstaan onder «redelijkerwijs»? Wat is de bestaande praktijk onder de huidige wetgeving op dit punt? Wordt deze praktijk gecontinueerd, of wordt de rechtsbescherming van belanghebbenden verbeterd?