

Vergaderjaar 2010–2011

**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)****32 625****Vaststelling van overgangsrecht en wijziging van diverse wetten ten behoeve van de invoering van de wet van ... tot wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de invoering van de geluidproductieplafonds en de overheveling van hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder naar de Wet milieubeheer (modernisering instrumentarium geluidbeleid, geluidproductieplafonds) (Invoeringswet geluidproductieplafonds)****Nr. 29****NADER VERSLAG**

Vastgesteld 10 juni 2011

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Vacature, (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Koopmans, G.P.J. (CDA).

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup>, belast met het voorbereidend onderzoek van deze wetsvoorstellen, heeft na de eerste termijn van de plenaire behandeling van genoemde wetsvoorstellen besloten tot het uitbrengen van een nader verslag. Dit gezien het feit dat er tijdens de eerste termijn behoefte bleek te zijn aan extra informatie. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig en afdoende zal hebben beantwoord, acht de commissie de tweede termijn van de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid. Deze tweede termijn zal, bij tijdige beantwoording door de regering, plaatsvinden op 27 juni 2011.

**Algemeen**

De leden van de CDA-fractie danken de regering voor de antwoorden in eerste termijn en de per brief d.d. 9 juni 2011 verschaft informatie. Zij hebben naar aanleiding hiervan nog drie vragen. Deze vragen zijn verderop in dit verslag verwerkt.

De leden van de SP-fractie bedanken de regering voor de antwoorden in eerste termijn. Er leven bij hen nog een paar vragen. Deze vragen zijn verderop in dit verslag verwerkt.

De leden van de ChristenUnie-fractie danken de regering voor de beantwoording in de eerste termijn. Genoemde leden verzoeken de regering voor alle amendementen die reeds ingediend zijn en die eventueel vóór de tweede termijn nog ingediend worden, in te gaan op alle argumenten die zijn opgenomen in de toelichtingen bij deze amendementen. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen daarbij een nieuwe beoordeling van die amendementen die inmiddels gewijzigd zijn. Deze leden hebben daar naast nog een aantal specifieke vragen, onder andere over de ingediende amendementen. Deze vragen zijn verderop in dit verslag verwerkt.

### **Noodzaak van spoedige behandeling**

De leden van de CDA-fractie merken dat er de regering veel aan gelegen is om de wetswijzigingen zeer spoedig in werking te laten treden. De redengeving hiervoor is in de voorbereiding van de behandeling slechts summier aan de orde geweest, zodat deze leden graag zouden vernemen welke infrastructurele projecten afhankelijk zijn van de invoering van deze wetswijzigingen, op welke manier en waarom.

### **Vragen aan de hand van casussen**

De leden van de CDA-fractie hebben, gezien de twijfels bij burgers, deskundigen, wegbeheerders en maatschappelijke organisaties over de werking van de voorgestelde wetswijzigingen, behoefte aan een aantal gegevens over concrete, specifieke situaties die voor burgers en dus ook voor Kamerleden herkenbaar zijn. Deze leden zijn van mening dat de aan de Kamer toegezonden ex-ante evaluaties van het Planbureau voor de Leefomgeving wel relevant zijn, maar slechts de werking en effecten van de wetswijzigingen op macroniveau beschouwen en onduidelijkheden en onzekerheden kennelijk onvoldoende hebben kunnen wegnemen. Zij verzoeken de regering daarom om enkele casussen rond spoor en weg aan de Kamer te doen toekomen en daarin in elk geval antwoord te geven op de volgende vragen:

- Wat is de heersende waarde en wat is de vastgestelde waarde? Wat wordt het geluidproductieplafond, inclusief werkruimte?
- Hoe werkt de cumulatie van geluid?
- Op welke termijn wordt ingegrepen, indien noodzakelijk?
- Welke partijen treden hiertoe in overleg?
- Welke procedure wordt gevolgd om tot een saneringsplan te komen?
- Met welke kosten moet rekening worden gehouden?
- Is er alleen sprake van wegsanering of ook sanering aan de gevel?
- Tot welke effecten leidt dit op korte (1 jaar) en middellange termijn (4/5 jaar):
  - voor omwonende
  - voor infrastructuurbeheerder
  - voor infrastructuurgebruiker
  - voor lokaal bevoegd gezag met betrekking tot de bouwopgave
  - voor het rijk

De leden van de CDA-fractie danken de regering voor de lijst met onderzoeken die zij tijdens de eerste termijn van de plenaire behandeling hebben ontvangen en verzoeken de regering om op basis daarvan twee situaties te selecteren en daarvoor bovenstaande vragen te beantwoorden. Die situaties moeten betreffen:

1. een bestaande drukke weg
2. een spoorweg, indien mogelijk een spoorweg als IJssellijn of Valleilijn die verband houdt met het Programma Hoogfrequent Spoor

Als dat zou lukken in deze korte tijdspanne, hebben deze leden tevens grote belangstelling voor de beantwoording van genoemde vragen voor

een casus waarin problematische cumulatie van geluid optreedt, ook gezien de inbreng van een aantal collega's in deze tijdens de eerste termijn van de plenaire behandeling.

De leden van de CDA-fractie lezen in de eerste ex-ante evaluatie van het Planbureau voor de Leefomgeving een lagere inschatting van de verwachte kosten ten gevolge van de wetswijzigingen dan in de tweede ex-ante evaluatie. Tevens zien deze leden dat er in de ex-ante evaluaties verschillende mogelijkheden zijn aangegeven om de kosten te beïnvloeden. Zij vragen de regering om een en ander nogmaals op een rijtje te zetten en daarbij aan te geven hoe dit zich verhoudt tot het beschikbare budget. Passen de kostenindicaties die uit de te beschrijven casussen voortkomen in dit grotere plaatje?

### **Vorbereiding van de wetsvoorstellen**

De leden van de SP-fractie vragen hoe gemeenten zijn betrokken bij het opstellen van het nieuw te introduceren systeem van geluidproductieplafonds voor Rijkswaterstaat en Prorail. Deze leden vragen tevens of de gemeenten hebben aangegeven met het nieuwe systeem uit de voeten te kunnen, gelet op de complexiteit van geluidsbronnen in de stad.

### **Vragen naar aanleiding van de schriftelijke beantwoording in eerste termijn**

De leden van de SP-fractie vragen hoeveel geluidgehinderden nu worden blootgesteld aan een geluidbelasting boven het wettelijk maximum, door bronnen die vallen onder de voorgestelde wetswijzigingen. Deze leden vragen tevens hoeveel dat er naar verwachting in 2020 zullen zijn, als het voorgenomen beleid in de periode tot 2020 wordt uitgevoerd.

De leden van de SP-fractie vragen tevens hoeveel geluidgehinderden nu worden blootgesteld aan een geluidbelasting boven de wettelijke voorkeurswaarden en streefwaarden, door bronnen die vallen onder de werkingssfeer van de voorgestelde wetswijzigingen. Deze leden vragen tevens hoeveel dat er naar verwachting in 2020 zullen zijn, als het voorgenomen beleid in de periode tot 2020 wordt uitgevoerd.

De leden van de SP-fractie vragen de regering verder om aannemelijk te maken dat de resultaten zoals beoogd voor 2020 binnen het beschikbare budget haalbaar zijn.

De leden van de SP-fractie vragen daarnaast of het voorgestelde artikel 11.23 van de Wet milieubeheer ook kan worden ingezet voor ontheffingen voor de noordtak van de Betuweroute (IJssellijn, Twentelijn). Deze leden vragen tevens of de regering enkele actuele voorbeelden kan geven van situaties waarin genoemd artikel meerwaarde heeft ten opzichte van het voorgestelde artikel 11.24.

De leden van de SP-fractie vragen ook of het mogelijk is om de geluidseisen voor de APK aan te scherpen, bijvoorbeeld door een voertuig af te keuren als de geluidproductie meer dan 3 dB boven het niveau van de typegoedkeuring ligt. Zo nee, waarom niet? Zo ja, is de regering daartoe bereid?

### **Vragen naar aanleiding van reacties op de amendementen**

#### *Amendement 32 252-16 van het lid Jansen*

De leden van de SP-fractie vragen waar in de wetsvoorstellen verankerd is dat er een jaarlijkse rapportage aan de Kamer plaatsvindt over de in dat jaar genomen overschrijdingsbesluiten en ontheffingen. Indien dit niet in de wet is opgenomen, vragen deze leden of de regering bereid is dit alsnog op te nemen. Zo nee, waarom niet?

#### *Amendement 32 625-13 van de leden Jansen en Leegte*

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn niet overtuigd door het argument dat dit amendement de regelgeving minder flexibel zou maken. Algemene maatregelen van bestuur (AMvB's) en ministeriële regelingen kunnen snel worden gewijzigd en een voorhangprocedure wordt door de Kamer lang niet altijd benut. Deze leden constateren dat genoemde AMvB's enkele politieke keuzes bevatten, zoals de formulering van het doelmatigheids criterium, en vinden dat deze keuzes niet kunnen worden gemaakt voordat de Kamer, als zij dit wenst, erover heeft kunnen spreken. Deze leden begrijpen dat de regering haast heeft, maar nu er zelfs geen concept van de AMvB's bij de Kamer ligt is het lastig hiermee in te stemmen. Er wordt al tien jaar gesproken over deze wetswijziging. Genoemde leden vinden het dan vreemd dat aan het eind van het proces de onderliggende AMvB's zo'n haast hebben. Deze leden hechten dan ook zeer aan een voorhangprocedure en gaan er vanuit dat de Kamer, wanneer het niet nodig is, de procedure zeker niet zal ophouden.

#### *Amendement 32 252-23 van het lid Jansen*

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn blij dat de regering de noodzaak van steekproefsgewijze validatiemetingen onderschrijft. De regering ontraadt echter het amendement, omdat daarmee Rijkswaterstaat en ProRail zelf verantwoordelijk zouden worden voor deze validatie. Deze leden begrijpen dit argument, maar vragen of de regering wel een positief oordeel zou geven als dit amendement wordt gewijzigd zodat de validatie gebeurt door een onafhankelijke partij.

#### *Amendement 32 252-24 van het lid Jansen*

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen om een nadere motivatie van de bewering dat hier sprake zou zijn van een nationale kop op richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaai. Deze leden zien het amendement meer als een verzoek om extra informatie over cumulatie van geluid, die blijkens het gewisselde tijdens de eerste termijn van de plenaire behandeling ook beschikbaar is. Deze leden vragen wat er op tegen is om deze informatie dan ook op te nemen op geluidkaarten en in actieplannen. Deze leden vinden dat de Kamer om deze informatie mag vragen en dat het een toegevoegde waarde is als dit op een gestandaardiseerde wijze wordt opgenomen in genoemde documenten. Om deze reden vragen deze leden om een heroverweging van de beoordeling van dit amendement.

#### *Amendement 32 252-18 van het lid Van Tongeren*

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat de regering bedoelt met het argument dat dit amendement de flexibiliteit van Swung (Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) teniet zou doen. Deze leden hebben de indruk dat dit amendement de mogelijkheid om hogere geluidproductieplafonds vast te stellen op grond van het doelmatigheids criterium overleefd houdt. Er hoeft volgens deze leden dus helemaal geen sprake te zijn van strenge geluidmaatregelen tegen hoge kosten als dat niet doelmatig is. Ook vragen deze leden een getalsmatige onderbouwing van de regering. Hoeveel wegen vallen momenteel indicatief in de categorie tot 60 dB en hoeveel vallen er in de categorie 60–65 dB? Begrijpen deze leden goed dat met dit amendement de saneringsoperatie iets groter wordt maar dat het om een relatief kleine uitbreiding gaat? Zo ja, wat is dan globaal de omvang hiervan? In tien jaar tijd kan veel veranderen en het is volgens genoemde leden niet ondenkbaar dat deze extra sanering uiteindelijk in te passen is in het beschikbare budget.

Tijdens het debat is naar aanleiding van diverse amendementen gesproken over de werkmarge van 1,5 dB. De leden van de ChristenUnie-fractie onderschrijven dat een werkmarge nodig is. Ook onderschrijven deze leden dat, als uiteindelijk het plafond wordt bereikt en er maatregelen worden genomen, de geluidbelasting na deze maatregelen weer op een lager niveau zal liggen. In de nu voorgestelde systematiek kan de geluidbelasting vanaf dat moment echter weer toenemen tot het niveau inclusief de werkmarge. Hiermee is de werkmarge permanent, terwijl de vorige regering de werkmarge in overleggen met de grote gemeenten altijd als tijdelijk heeft voorgesteld. Genoemde leden vragen de regering met dit amendement feitelijk om het wetsvoorstel te laten aansluiten bij de door de vorige regering gehanteerde uitgangspunten.

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden dat een permanente bonus van 1,5 dB niet past bij de herhaaldelijk door de regering tijdens de eerste termijn van de plenaire behandeling uitgesproken ambitie om de geluidoverlast uiteindelijk te laten dalen, bij de vele onderzoeken naar gezondheidsschade door geluidshinder en bij de verhoging van de normen die een paar jaar geleden al heeft plaatsgevonden (tijdens de eerste termijn ook wel generaal pardon genoemd).

De leden van de ChristenUnie-fractie schatten in dat bij het overgrote deel van de infrastructuur de werkmarge van 1,5 dB over tien jaar niet meer nodig zal zijn, maar deze leden erkennen nadrukkelijk dat het best zo kan zijn dat, ook als na tien jaar de werkmarge zou vervallen, er best wegen over kunnen blijven waar deze marge toch langer, of zelfs permanent nodig is. Dit zal volgens deze leden afhangen van de in de komende jaren nog te boeken successen ten aanzien van het bronbeleid en de ontwikkeling van de mobiliteit. Deze leden vinden het echter niet verantwoord om nu al te zeggen dat over tien jaar de 1,5 dB werkmarge nog steeds nodig is op tweederde van alle huidige rijksinfrastructuur.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn van mening dat, mocht er over tien jaar toch alsnog 1,5 dB marge nodig zijn, het wetsvoorstel daartoe alle ruimte biedt via de reguliere procedure voor verhoging van het geluidproductieplafond. Deze leden vragen of de regering erkent dat deze mogelijkheid er is. Zo ja, wat is er dan op tegen om deze procedure te volgen? Het grote voordeel van de route via de verhogingsprocedure is volgens deze leden dat dan een zorgvuldige afweging per weg plaatsvindt, in plaats van het generiek toewijzen van 1,5 dB. Hierbij wordt dan getoetst op basis van het doelmatigheids criterium. Genoemde leden vinden dit een groot voordeel omdat een dergelijke toetsing van de werkmarge nu niet op het niveau van losse trajecten is uitgevoerd. Zij vragen of de regering de mening deelt dat een tijdelijke werkmarge met, indien noodzakelijk, de verhogingsprocedure met het doelmatigheids criterium, zorgvuldiger is dan het generiek en permanent toekennen van de werkmarge van 1,5 dB voor de betreffende rijksinfrastructuur. Zo nee, waarom niet?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering tenslotte specifiek in te gaan op de volgende argumenten:

- dat met dit amendement ruimtelijke ontwikkelingen worden vergemakkelijkt omdat geen rekening hoeft te worden gehouden met de 1,5 dB werkmarge, omdat deze tijdelijk is
- dat met dit amendement ook de saneringsoperatie goedkoper wordt
- dat met dit amendement ook de leefomgevingkwaliteit op langere termijn, door het vervallen van de werkruimte, op het huidige niveau wordt geborgd

*Amendement 32 252-9 (lid 1) van het lid Wiegman-Van Meppelen Scheppink*

Tijdens de eerste termijn van de plenaire behandeling is gevraagd waarom in de schriftelijke reactie van de regering op dit amendement alleen is ingegaan op het spoor. De regering stelde dat dezelfde argumenten ook gelden voor de weg. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen om dit nader te onderbouwen. Deze leden erkennen dat er nog veel moet gebeuren om het spoormaterieel stiller te maken en dat een kleine aanpassing van de dienstregeling op een traject waar niet veel treinen rijden al een groot gevolg kan hebben. Ook kunnen deze leden zich voorstellen dat de invoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer met de gewijzigde routes voor het goederenvervoer invloed heeft, al zou dit laatste ook ondervangen kunnen worden door de reguliere verhogingsprocedure voor het geluidproductieplafond. Maar dit zijn precies argumenten die alleen voor het spoor gelden. Genoemde leden zijn van mening dat een marge van 5 dB voor wegen veel te ruim is en vragen of de regering wel een positief oordeel zou hebben over dit onderdeel van het amendement als het alleen van toepassing zou worden verklaard op wegen. Zij vragen de regering daarbij ook de volgende argumenten mee te nemen:

- Allereerst hoeft een verzoek om verlaging van het geluidproductieplafond niet te worden gehonoreerd.
- Ten tweede geldt conform voorgesteld artikel 11.28 van de Wet milieubeheer het criterium dat een geluidproductieplafond niet wordt verlaagd als naar redelijke verwachting binnen een periode van minder dan tien jaar het geldende of verlaagde geluidproductieplafond volledig zou worden benut. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom dit niet voldoende is. Deze leden zijn van mening dat een absolute marge van 5 dB in ieder geval voor wegen in deze omvang niet nodig is. Er is juist maatwerk nodig en gewenste ruimtelijke ontwikkelingen zouden tot 2018 wel eens gefrustreerd kunnen worden door deze bepaling.

*Amendement 32 252-10 van het lid Wiegman-Van Meppelen Scheppink*

In de schriftelijke reactie wordt gesteld dat met het amendement een beoordeling door het bevoegd gezag van de inhoud onmogelijk wordt. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom dit zo zou zijn. Uiteraard mag het bevoegd gezag blijven toetsen of de hoogte van de plafondverlaging overeenkomt met de maatregelen. Deze leden zien niet in wat er nog meer zou moeten worden beoordeeld. Het amendement stelt niets meer of minder dan dat een plafondverlaging net zo hoog zal zijn als de maatregelen die de gemeente neemt en zelf betaalt. Het is volgens deze leden niet meer dan redelijk dat degene betaalt ook de winst krijgt. Daarom vragen deze leden de regering de reactie op het amendement te heroverwegen.

*Amendement 32 625-14 van het lid Wiegman-Van Meppelen Scheppink*

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen er op dat zowel de saneringsoperatie als de werkmarge zijn uitgesloten van de werking van dit amendement. Het gaat deze leden er dus alleen om dat in situaties waar in de toekomst nieuwe overschrijdingen (dreigen te) ontstaan en maatregelen genomen moeten worden, van elke 1,5 dB aan maatregelen die worden genomen 0,5 dB definitief terug moet gaan naar de bewoners. Hiermee wordt bereikt dat bewoners in deze situaties op lange termijn iets lagere geluidproductieplafonds krijgen. Deze leden begrijpen niet waarom alle winst van maatregelen weer beschikbaar moet komen voor verdere groei van het verkeer en dus het geluid. Zij wijzen daarbij op de



ook door de regering uitgesproken ambitie om op de lange termijn te streven naar lagere geluidbelasting. Dit amendement sluit hier geheel bij aan, zonder nu al vast te leggen hoe laag de plafonds in de toekomst kunnen worden. Er wordt alleen gesteld dat 33% van alle geluidsruimte die wordt gewonnen door het nemen van maatregelen aan de infrastructuur teruggegeven dient te worden aan de bewoners. Het is toch niet meer dan redelijk dat ook de omwonenden een deel van de winst krijgen, zo vragen deze leden. Deze leden zien niet op welke andere manier de regering haar ambitie kan bereiken.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen nogmaals expliciet naar een reactie op de door de ChristenUnie-fractie gemaakte vergelijking met Schiphol, waar expliciet is afgesproken dat toekomstige winst van de milieuruimte niet helemaal wordt volgevoerd, maar dat een deel van deze winst naar de omwonenden gaat. Deze leden zien dit als een win-win situatie: de luchtvaart kan groeien, maar er is tegelijkertijd sprake van minder overlast voor de bewoners.

De consequenties in termen van kosten zijn volgens de leden van de ChristenUnie-fractie te overzien, omdat ook dit amendement overeind houdt dat het doelmatigheidscriterium wordt toegepast. Dus ook verhoging van plafonds blijft mogelijk. Deze leden delen niet de mening van de regering dat er veel vaker plafonds zullen moeten worden aangepast. Op het moment dat er maatregelen worden genomen, zal het effect daarvan volgens deze leden over het algemeen groter zijn dan 1,5 dB. Daarna is er weer voldoende ruimte om de mobiliteit jarenlang te laten groeien.

#### *Amendement 32 625-15 van het lid Wiegman-Van Meppelen Scheppink*

De leden van de ChristenUnie-fractie onderschrijven geheel dat voor het snel kunnen doorvoeren van technische ontwikkelingen flexibiliteit nodig is. Daarom hebben deze leden ook in het amendement erkend dat de meet- en rekenvoorschriften zoveel mogelijk geregeld moeten worden via een ministeriële regeling. Zij hebben er echter op gewezen dat de meet- en rekenvoorschriften wel een dusdanig grote invloed kunnen hebben op de uitkomsten, dat het van belang is om de rekenmethodes periodiek te toetsen en de actualisatie ook zorgvuldig vorm te geven. Ook moet voorkomen worden dat de meet- en rekenvoorschriften te vaak veranderen. Juist gezien de zorgen die hierover leven bij gemeenten en de relatie die is te leggen met Swung-2 hechten deze leden eraan om een aantal basisregels van de meet- en rekenvoorschriften en vooral ook de procedurele borging te regelen op het niveau van een AMvB.

Met procedurele borging bedoelen de leden van de ChristenUnie-fractie regels met betrekking tot het nieuw voorgestelde onderdeel d: de wijze waarop vorm gegeven wordt aan de periodieke toetsing en actualisatie van de meet- en rekenvoorschriften.

Met bovengenoemde basisregels bedoelen de leden van de ChristenUnie-fractie dat enkele keuzes in de meet- en rekenvoorschriften die niet technisch zijn, maar een meer politiek karakter hebben, op het niveau van AMvB geregeld moeten worden. Het gaat hier volgens deze leden slechts om een zeer beperkt deel van de meet- en rekenvoorschriften. Een deel dat waarschijnlijk ook veel minder vaak gewijzigd zal hoeven te worden dan de daadwerkelijke technische invulling in de ministeriële regeling. Concreet is in de toelichting van het amendement het voorbeeld genoemd van de keuze om de totale geluidbelasting te berekenen op basis van alle geluidbronnen van een beheerder in plaats van afzonderlijk per bron. Genoemde leden onderschrijven het belang van het rekening houden met cumulatie van geluid, maar de consequenties voor de gevolgen voor gemeenten dienen wel gewogen te worden. Nergens wordt duidelijk wat dit betekent voor de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden en daarom vinden deze leden het van belang dat dit nog wel langs de Kamer komt in

de vorm van een AMvB. Genoemde leden vragen een specifieke reactie op de volgende berekening. Stel dat rijksweg A2 en rijksweg A12 beiden 53 dB leveren. Op grond van de huidige wet mag er op een punt waar geluid van beide wegen komt, gebouwd worden (immers 2x de maximale ontheffingswaarde). Op grond van Swung-1 kan het geluidsniveau op dat punt echter bij benadering op  $53+53=56$  dB liggen. Omdat de normen voor ruimtelijke ordening na Swung-1 onveranderd blijven (53 dB) kan er in deze situatie ineens niet meer gebouwd worden. Deelt de regering de mening dat hier sprake is van een politieke keuze die niet thuis hoort op het niveau van een ministeriële regeling, maar geregeld dient te worden op het niveau van een AMvB?

### **Cumulatie**

De leden van de ChristenUnie-fractie herinneren zich dat tijdens de eerste termijn van de plenaire behandeling door verschillende fracties is stilgestaan bij het onderwerp cumulatie van geluid. De regering gaf toen aan dat dit lastig te regelen is, omdat er sprake is van meerdere infrastructuurbeheerders. Toch vragen deze leden welke mogelijkheden de regering zelf ziet om te komen tot een regeling voor cumulatie.

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen daarbij specifiek op het feit dat voor rijksinfrastructuur geldt dat er weliswaar sprake is van twee beheerders (Rijkswaterstaat en ProRail), maar dat deze uiteindelijk beiden wel onder de verantwoordelijkheid van de regering vallen. Deze leden zien dan ook niet waarom voor spoor en weginfrastructuur van het Rijk geen cumulatieregeling zou kunnen worden opgenomen in de wet.

### **Verkeersprognoses**

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat berekeningen van de te verwachten geluidproductie mede afhangen van vervoerprognoses. In de schriftelijke reactie wordt gesteld dat het aan de infrastructuurbeheerder is om te zorgen voor goede verkeersprognoses. Genoemde leden delen de mening dat als uit monitoring blijkt dat prognoses niet kloppen, dit kan leiden tot aanpassing van geluidproductieplafonds. Zij vinden echter dat het ook kan betekenen dat de bronbeheerder maatregelen moet nemen. Ook in dit soort situaties geldt immers de doelmatigheidstoets. Deelt de regering deze mening?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben hun zorgen over de impact van verkeersprognoses echter specifiek geuit in relatie tot voorgesteld artikel 11.28 lid 2 en 3 van de Wet milieubeheer, waarin tien jaar vooruit wordt gekeken hoeveel ruimte er nog is. Als in die situatie de vervoersprognose te hoog is, dan kan dit betekenen dat het bevoegd gezag een verzoek om verlaging van het geluidproductieplafond niet honoreert. Dit kan volgens deze leden weer betekenen dat een bouwontwikkeling niet door kan gaan. Deelt de regering deze mening?

Om deze redenen lijkt het de leden van de ChristenUnie-fractie wel verstandig om enkele basisregels te hanteren waaraan verkeersprognoses in ieder geval moeten voldoen om kwaliteit en onafhankelijkheid te waarborgen. Deze basisregels kunnen worden vastgelegd in een AMvB. Deze leden overwegen nog een amendement op dit punt in te dienen.



## **Vervolg**

De leden van de SP-fractie vragen welke wetsvoorstellen met betrekking tot beperking en voorkoming van geluidsoverlast de Kamer in deze kabinetsperiode nog meer tegemoet kan zien. Deze leden vragen tevens op welke termijn wetsvoorstel «Swung-2» ingediend wordt.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de commissie,  
Tijdink