

Vergaderjaar 2015–2016

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. 56

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 november 2015

In juli 2012 is de nieuwe geluidwetgeving SWUNG 1 in werking getreden. Hiermee zijn geluidproductieplafonds geïntroduceerd om toekomstige toename van geluidhinder te beheersen. Tegelijkertijd is ook een nieuwe saneringsaanpak voor bestaande te hoge geluidsbelastingen langs Rijkswegen en spoor vormgegeven in het Meerjaren Programma Geluidsanering (MJPG), dat deel uit maakt van het MIRT. Met deze brief informeer ik u mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu over de financiële stand van zaken van het MJPG.

Werking MJPG

Voor het kunnen realiseren van de in het MJPG neergelegde saneringsaanpak moet een aantal stappen worden doorlopen. Allereerst moeten akoestische onderzoeken worden uitgevoerd voor de te saneren locaties. Op basis daarvan worden geluidbeperkende maatregelen afgewogen op basis van doelmatigheid. Deze maatregelen worden neergelegd in saneringsplannen, die zo spoedig mogelijk worden uitgevoerd. Het budget voor de saneringsaanpak in de begroting van het MIRT bedraagt € 888 miljoen¹. Bij de totstandkoming van SWUNG 1 was op basis van de toen beschikbare kennis de verwachting dat dit budget voldoende was voor het voltooien van de gehele saneringsaanpak. Daarbij is aangegeven² dat de kosten voor de saneringsaanpak de beschikbare middelen niet te boven gaan, wat betekent dat de saneringsaanpak budgetgestuurd is. De uitvoerders, Rijkswaterstaat en ProRail, dienen voor 31 december 2020 alle ontwerpsaneringsplannen te hebben

¹ . Bij de aanbidding van het wetsvoorstel SWUNG 1 (Kamerstuk 32 252, nr. 5) en in de memorie van toelichting bij de Invoeringswet geluidproductieplafonds (Kamerstuk 32 625, nr. 3.) is een taakstellend budget gemeld van 941 miljoen euro. Volgens de huidige bekostigingssystematiek en prijspeil komt dit bedrag overeen met het hiergenoemde bedrag van 888 miljoen euro.

² Kamerstuk 32 252, nr. 5.

ingediend. Omdat ten tijde van de totstandkoming van de wet- en regelgeving onvoldoende detailinformatie beschikbaar was om zeker te kunnen zijn dat de beoogde saneringsaanpak zou passen binnen het daarvoor beschikbare budget, was in 2016 een evaluatie voorzien. In de toelichting bij de Invoeringswet was hierover al aangegeven dat op basis van de evaluatie getoetst zou worden of het budget daadwerkelijk toereikend is. Daarbij is aangegeven dat indien dat niet het geval is, het kan betekenen dat bijvoorbeeld alleen de meest hoog belaste locaties of situaties met de grootste efficiëntie nog aangepakt worden. Andere opties zijn bijvoorbeeld om aanvullende budgetten te zoeken, of door inzet van nieuwe innovaties met lagere kosten hetzelfde resultaat te halen. Gelet op de inmiddels beschikbare informatie is het moment om te evalueren naar mijn mening nu al gekomen.

Stand van zaken

Rijkswaterstaat en ProRail hebben de saneringsaanpak verder uitgewerkt, waardoor een beter inzicht is ontstaan in de daadwerkelijke geluidbelastingen en daarmee in de benodigde middelen voor uitvoering van het beoogde saneringsprogramma. Eind 2014 werd duidelijk dat, met de huidige uitgangspunten, het MJPG resulteert in meer en duurdere geluidsmaatregelen dan bij de start was voorzien. De inschatting is dat de kosten kunnen oplopen tot circa € 800 miljoen boven het beschikbare budget. Overigens bevatten ook deze kostenramingen nog een forse bandbreedte als gevolg van de fase van het programma en de complexiteit van de saneringsaanpak. Pas als in 2018 alle akoestische onderzoeken gereed zijn, ontstaat een goed beeld van de geluidsmaatregelen die daadwerkelijk benodigd zijn en de daarbij behorende kosten. Na het bekend worden van deze cijfers is opdracht gegeven voor onderzoek naar mogelijke besparingen alsmede opties om een betere balans te vinden tussen enerzijds de effectiviteit van geluidsmaatregelen en anderzijds een doelmatige inzet van de beschikbare middelen. De rapportage van dit onderzoek is in augustus 2015 opgeleverd en doe ik u bijgaand toekomen³. Uit dit rapport blijkt onder meer dat een deel van de op papier benodigde maatregelen in de praktijk onvoldoende geluidsreducerend effect heeft. Aanpassing van de regelgeving op dit punt zal, afhankelijk van de uiteindelijke juridische vormgeving, een substantiële besparing opleveren (in het onderzoeksrapport is hiervoor een bedrag van € 290 miljoen geraamd). Tevens is als oplossing naar voren gekomen om op basis van prioriteren een keuze te maken uit de meest zinvolle geluidsmaatregelen. Gelet op het verschil tussen de kostenramingen en het beschikbare budget, is bijsturing op het saneringsprogramma MJPG nu reeds gewenst, ook al kennen de ramingen nog de nodige onzekerheden. Omdat de landelijke saneringsplannen uiterlijk op 31 december 2020 door Rijkswaterstaat en ProRail moeten zijn opgeleverd, is er nog gelegenheid om bij te sturen. Een definitieve keuze van de te treffen geluidsmaatregelen is pas mogelijk in 2018 na afronding van alle akoestische onderzoeken.

Verdere aanpak

Op basis van het voorgaande wordt voorgesteld dat de meest effectieve maatregelen genomen worden om de hoogst belaste locaties aan te pakken en zo veel mogelijk geluidgehinderden zo optimaal mogelijk te beschermen tegen geluidhinder, waarbij tegelijkertijd recht wordt gedaan aan het budgetgestuurde karakter van het MJPG. Dit brengt mee dat akoestisch weinig effectieve maatregelen achterwege worden gelaten.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Op basis van het bovenstaande kom ik tot de volgende aanpak:

1. wijziging van de regelgeving om ervoor te zorgen dat alleen maatregelen met voldoende akoestische meerwaarde worden genomen (eerste helft 2016);
2. het in detail onderzoeken en uitwerken van de saneringsmaatregelen, waarmee een beter beeld van de daadwerkelijke kosten tot stand komt;
3. definitieve besluitvorming op basis van prioritering van de saneringsmaatregelen.

Deze bijsturing van het MJPG acht ik op dit moment onvermijdelijk met het oog op de voortgang van de geluidsanering en een efficiënte besteding van middelen.

Ik verwacht u in het voorjaar van 2016 verder te kunnen informeren over de aanpak, waaronder het wijzigen van de regelgeving en de wijze van prioriteren van maatregelen.

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