

Vergaderjaar 2022–2023

32 861

Beleidsdoorlichting Infrastructuur en Waterstaat

Nr. 83

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 3 juli 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 3 februari 2023 over de Beleidsdoorlichting geluid (Kamerstuk 32 861, nr. 78).

De vragen en opmerkingen zijn op 18 april 2023 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 28 juni 2023 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
VVD-fractie	2
D66-fractie	4
BBB-fractie	5

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de beleidsdoorlichting geluid. Deze leden hebben daar nog enkele vragen over.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de beleidsdoorlichting geluid. Hierover hebben zij nog enkele vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van de beleidsdoorlichting. Dit lid heeft nog wel een vraag.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie lezen dat de vorige beleidsdoorlichting in februari 2016 met de Kamer is gedeeld. Deze leden lezen in die beleidsdoorlichting uit 2016 dat één van de aanbevelingen destijds was om «eind- en tussendoelen te stellen voor de resterende sanering». Deze leden lezen eveneens dat «teneinde tenslotte bij de volgende beleidsdoorlichting de benodigde gegevens volledig beschikbaar te hebben enkele acties in gang worden gezet» en dat dit moet leiden tot «effectiever beleid en een vollediger beleidsdoorlichting in de toekomst». Deze leden lezen, in de recent verschenen beleidsdoorlichting, dat het doel om de lokale sanering (A-lijst) voor 2020 af te ronden niet is behaald, dat het doel om voor 2020 voor rijkswegen en hoofdspoorlijnen saneringsplannen in te dienen niet is behaald en dat voor deze saneringen volgens het rapport beperkt inzicht bestaat in de doelmatigheid. Kan de Staatssecretaris aangeven op welke manier de aanbevelingen uit 2016 zijn opgevolgd en waarom ondanks die aanbevelingen de doelen niet behaald zijn en het inzicht niet voldoende is?

De leden van de VVD-fractie lezen dat ernstige hinder en slaapverstoring tussen 2016 en 2020 voor wegen met rijksnelheden tussen de 30 en 50 kilometer per uur zijn toegenomen. Deze leden lezen eveneens dat uit emissie-kentallen voor het geluid van wegverkeer is gebleken dat voertuigen bij snelheden van tussen de 30 en 50 kilometer per uur aanzienlijk stiller zijn geworden. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe beide conclusies verenigbaar zijn en hoe ondanks stillere voertuigen de hinder is toegenomen op wegen met rijksnelheden tussen de 30 en 50 kilometer per uur?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de saneringsopgave wordt verkleind met de komst van de Omgevingswet, omdat de sanering in een kortere periode kan worden afgerond. Deze leden lezen eveneens dat de invoering van de Omgevingswet is uitgesteld en dat de uitvoering afhankelijk is van meerdere factoren, zoals de capaciteit bij marktpartijen en dat in het licht van deze ontwikkelingen de saneringstermijn onder de Omgevingswet zal worden gezien. Kan de Staatssecretaris concreet aangeven wat zij daarmee bedoelt? Deze leden lezen eveneens dat er onder de Omgevingswet een nieuwe saneringslijst wordt vastgesteld die

uitgaat van de actuele geluidbelastingen en actuele gegevens over woningen. Kan de Staatssecretaris aangeven of, en zo ja in welke mate, deze nieuwe saneringslijst tot extra vertragingen gaat leiden? Hebben inwoners daardoor langer te maken met bovenmatige geluidhinder door industrie-, weg- of spoorgeluid?

De leden van de VVD-fractie lezen dat één van de mogelijkheden om doelmatigheid en doeltreffendheid te verbeteren is om het saneringsbudget naar voren te halen. Deze leden lezen ook dat inzicht beter moet en dat de Staatssecretaris daartoe zal onderzoeken hoe de uitgaven aan bronbeleid en preventie het beste kunnen worden gemonitord. Is de Staatssecretaris het met de VVD-fractie eens dat door het ontbreken van voldoende inzicht er geen sprake kan zijn van doelmatigheid van het beleid? Deze leden lezen tevens dat het maximale aan geluidmaatregelen is getroffen, omdat het budget steeds volledig is uitgeput. Is de Staatssecretaris het met de VVD-fractie eens dat wanneer er geen oordeel over de doelmatigheid van beleid valt te geven vanwege het ontbreken van voldoende inzicht, dat er ook geen sprake kan zijn van «het maximale aan maatregelen», enkel en alleen omdat het budget volledig is uitgeput? Wat gaat de Staatssecretaris doen om ervoor te zorgen dat het beleid op het gebied van geluid en geluidsanering zo wordt aangepast dat het optimale effect tegen zo min mogelijk kosten wordt bewerkstelligd?

De leden van de VVD-fractie lezen in deze beleidsdoorlichting over geluidhinder van industrie, weg en spoorweg over positieve ontwikkelingen die geluidhinder verminderen. Deze leden vinden geen informatie in deze beleidsdoorlichting over ontwikkelingen die hebben geleid tot extra of meer geluidhinder, zoals geluidhinder van windturbines op land. Is de Staatssecretaris het met de VVD-fractie eens dat dergelijke ontwikkelingen zouden moeten worden opgenomen in de beleidsdoorlichting en dat ook voor dergelijke ontwikkelingen aanpassing van beleid tot de mogelijkheden zou moeten behoren? Kan de Staatssecretaris aangeven of dergelijke ontwikkelingen bekend zijn en in hoeverre beleidsaanpassingen daarbij voorzien worden?

De leden van de VVD-fractie lezen in de beleidsdoorlichting niets over onderhoud en vernieuwing van reeds uitgevoerde saneringsmaatregelen en eventueel toenemende geluidhinder vanwege schade aan of slijtage van saneringsmaatregelen. Kan de Staatssecretaris aangeven in hoeverre geluidsniveaus bewaakt en gemonitord worden nadat sanering heeft plaatsgevonden? Is de Staatssecretaris het met de VVD-fractie eens dat monitoring van gesaneerde locaties onderdeel zou moeten zijn van de beleidsdoorlichting? Op welke manier borgt het huidige geluidsbeleid na sanering een structureel voldoende laag geluidniveau? Welke beleidsaanpassingen stelt de Staatssecretaris voor in geval dat die structurele borging in het huidige beleid ontbreekt?

De leden van de VVD-fractie stellen vast dat de doelstelling voor geluidsanering langs rijksinfrastructuur niet behaald is. Deze leden constateren ook dat voor 5.400 saneringsobjecten (met name woningen) bij rijkswegen nog saneringsplannen moeten worden ingediend, maar het aantal nog te saneren woningen langs spoor reeds onbekend is. Deze leden zijn dan ook benieuwd naar voor hoeveel saneringsobjecten langs het spoor er nog geen saneringsplan is ingediend en in welke verschillende fasen van realisatie deze verkeren.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af hoe het komt dat zowel Rijkswaterstaat als ProRail spreken van afronding van de geluidsanering langs rijksinfrastructuur in 2027 (Rijkswaterstaat) en 2030 (ProRail), terwijl

de Kamer in de Wet milieubeheer eind 2025 als doelstelling heeft vastgesteld.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar of de Staatssecretaris Rijkswaterstaat en ProRail gaat aansporen om de sanering te versnellen en vragen zich af hoe zich dit verhoudt tot de huidige einddatum van de Wet milieubeheer.

De leden van de VVD-fractie willen weten uit welk budget geluidsmaatregelen langs rijksinfrastructuur worden betaald als ze worden gecombineerd met aanleg- of onderhoudsprojecten. Deze leden willen weten indien beide situaties voorkomen, op welke wijze de keuze van de financiering wordt bepaald.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er geen overkoepelend en compleet beeld bestaat van geluidspreventie langs lokale wegen en rijkswegen. Deze leden willen weten wanneer de evaluatie hiervan kan worden verwacht.

De leden van de VVD-fractie willen weten welke extra eisen de Staatssecretaris stelt ten aanzien van de Europese eisen.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie merken op dat voor de lokale sanering van de A-lijst (urgente sanering) in 2015 het doel werd gesteld om die in 2020 afgerond te hebben. Dit doel is niet behaald. Voor de overige woningen op de lijst was er geen doelstelling voor een termijn. Met de Omgevingswet in het vooruitzicht is de doelstelling inmiddels gewijzigd naar 2043 voor de totale sanering. Als er tegenvallers optreden, kan de sanering duren tot 2050 voor woningen op de A-lijst en tot 2089 voor de overige woningen. Wat is de reactie van de Staatssecretaris op de berekening in de beleidsdoorlichting dat het eerder gecommuniceerde jaar van afronding van de lokale geluidsanering (2043) alleen haalbaar blijkt bij optimistische aannames? Wat is op dit moment de inschatting van de Staatssecretaris over het jaartal van afronding, van zowel woningen op de A-lijst als de overige woningen? Welke gevolgen heeft dit in de tussentijd voor de gezondheid van de bewoners van deze woningen? Welke conclusies trekt de Staatssecretaris uit het feit dat de ervaren geluidhinder en slaapverstoring langs lokale wegen zijn toegenomen, ondanks het stiller worden van auto's op deze wegen?

In de beleidsdoorlichting lezen de leden van de D66-fractie dat naast de lokale sanering ook de doelstelling voor de rijksinfrastructuur niet is gehaald. De einddatum is bijgesteld naar 31 december 2025 en wettelijk vastgelegd. Rijkswaterstaat en ProRail spreken op hun websites echter van afronding in 2027 (Rijkswaterstaat) en 2030 (ProRail). Hoe duidt de Staatssecretaris de verschillen tussen de wettelijk vastgelegde einddatum en de data op de websites van Rijkswaterstaat en ProRail? Is de Staatssecretaris bereid om het gesprek aan te gaan met Rijkswaterstaat en ProRail over waarom hun planning lijkt af te wijken van de wettelijk vastgelegde einddatum?

De leden van de D66-fractie lezen verder dat de heer Dittrich, de onafhankelijk deskundige, oppert dat piekgeluiden van de meest hinderlijke voertuigen (motorfietsen, bromfietsen en luide auto's) zijn toegenomen als aanvullende verklaring voor de toegenomen overlast. Hoe duidt de Staatssecretaris dit? En is de Staatssecretaris bereid actie te ondernemen tegen geluidhinder van specifiek deze groep voertuigen? Een aantal gemeenten is eerder begonnen met het experimenteren met lawaaiflit-

spalen. In antwoord op eerdere vragen hierover heeft de Staatssecretaris aangegeven dat zij de Kamer zou informeren over de uitkomsten van deze experimenten (Aanhangsel Handelingen II 2022/23, nr. 509). Hoe staat het met deze experimenten met lawaaiflitspalen? Kan de Staatssecretaris de resultaten van deze experimenten reeds delen met de Kamer? In dezelfde set schriftelijke vragen heeft de D66-fractie gevraagd naar de opvolging van de aanbevelingen uit het RIVM-rapport «Motie Schonis (Kamerstuk 35 000 A, nr. 60) en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid: Het doel heiligt de middelen». Hoe staat het nu met de opvolging hiervan en wanneer zal de Kamer hierover worden geïnformeerd?

Naast specifieke vragen over lokale sanering, sanering langs rijksinfrastructuur en bronbeleid hebben de leden van de D66-fractie nog een aantal algemene vragen. Waarom is er geen opvolging gegeven aan de aanbeveling uit de vorige beleidsdoorlichting uit 2016 om tussentijdse evaluaties uit te voeren, zodat uitspraken over effectiviteit en doelmatigheid van het geluidbeleid deze keer wel mogelijk zouden zijn? In hoeverre zijn bewoners tevreden over de getroffen saneringsmaatregelen? Kan de Staatssecretaris hun perspectief voortaan meenemen in evaluaties van de geluidsanering, aangezien de sanering juist voor hen wordt uitgevoerd? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris het feit dat de effecten van het geluidbeleid op hinder en gezondheid onduidelijk blijven? Hoe gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat hier meer duidelijkheid over ontstaat?

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie leest dat, als reactie op aanbeveling 3, dat de Staatssecretaris een evaluatieonderzoek zal laten uitvoeren naar lokaal getroffen geluidsmaatregelen en andere maatregelen met effect op geluid, de effectiviteit van deze maatregelen en de kosten ervan. De onderdelen van dit onderzoek staan vermeld en laten zien dat het onderzoek niet eerder dan 2024 kan worden uitgevoerd. Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer we dit onderzoek dan wel kunnen verwachten?

II Reactie van de bewindspersoon

VVD-fractie

Vraag

De leden van de VVD-fractie lezen dat de vorige beleidsdoorlichting in februari 2016 met de Kamer is gedeeld. Deze leden lezen in die beleidsdoorlichting uit 2016 dat één van de aanbevelingen destijds was om «eind- en tussendoelen te stellen voor de resterende sanering». Deze leden lezen eveneens dat «teneinde tenslotte bij de volgende beleidsdoorlichting de benodigde gegevens volledig beschikbaar te hebben enkele acties in gang worden gezet» en dat dit moet leiden tot «effectiever beleid en een vollediger beleidsdoorlichting in de toekomst». Deze leden lezen, in de recent verschenen beleidsdoorlichting, dat het doel om de lokale sanering (A-lijst) voor 2020 af te ronden niet is behaald, dat het doel om voor 2020 voor rijkswegen en hoofdspoorlijnen saneringsplannen in te dienen niet is behaald en dat voor deze saneringen volgens het rapport beperkt inzicht bestaat in de doelmatigheid. Kan de Staatssecretaris aangeven op welke manier de aanbevelingen uit 2016 zijn opgevolgd en waarom ondanks die aanbevelingen de doelen niet behaald zijn en het inzicht niet voldoende is?

Antwoord

De wijze waarop gevolg is gegeven aan de aanbevelingen uit 2016 is beschreven in paragraaf 2.5 van de voorliggende Beleidsdoorlichting

geluid. Daar is onder meer aangegeven dat er in 2019 een actualisatie heeft plaatsgevonden van de saneringsstatus van woningen op de saneringslijst, dat er structureel gemonitord wordt hoeveel woningen worden gesaneerd en wat de bijbehorende kosten zijn, en dat er een analyse is gemaakt van (een steekproef van) reeds uitgevoerde projecten.

Het doel om de lokale sanering (A-lijst) voor 2020 af te ronden, is niet behaald omdat sinds de vorige beleidsdoorlichting het beleidsdoel is gewijzigd. Onder de Omgevingswet gaat de A-lijst op in een nieuwe saneringslijst met een nieuwe peildatum voor de geluidbelasting. Voor de nieuwe saneringslijst is het doel om voor de woningen op die lijst uiterlijk in 2039 een saneringsprogramma te hebben vastgesteld (Aanvullingswet geluid Omgevingswet, Stb. 2020, nr. 83). Saneringsprogramma's hebben indicatief een looptijd van 5 jaar. Inmiddels is minimaal 95% van de A-lijst gesaneerd. Vermoedelijk is dit nog een onderschatting en zijn er nog meer woningen gesaneerd, omdat niet alle gemeenten hun gesaneerde woningen hebben afgemeld. Daarnaast zijn in de afgelopen jaren ook veel woningen van de Overige-lijst gesaneerd.

Het oorspronkelijke doel om uiterlijk in 2020 voor rijkswegen en hoofdspoorwegen saneringsplannen in te dienen is niet behaald doordat in 2015 een tussentijdse evaluatie is uitgevoerd waaruit bleek dat de kosten van de sanering hoger zouden zijn dan het beschikbare budget. De Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 20 november 2015 (Kamerstuk 32 252, nr. 56). Dit heeft onder meer geresulteerd in een wijziging van de Regeling geluid milieubeheer in 2016. Als gevolg van deze evaluatie en de daaruit voortvloeiende aanpassing van het wettelijke kader heeft het opstellen van saneringsplannen meer tijd genomen dan oorspronkelijk beoogd. Daarom is in de Wet milieubeheer een nieuwe doelstelling opgenomen van 2023 voor het indienen van saneringsplannen. Deze doelstelling lijkt te worden gehaald.

Voor het verbeteren van het inzicht in de doelmatigheid van het beleid zijn in de afgelopen jaren stappen gezet. Hiervoor verwijs ik naar paragraaf 2.5 van de Beleidsdoorlichting geluid, waar onder meer is aangegeven dat er in 2019 een actualisatie heeft plaatsgevonden van de saneringsstatus van woningen op de saneringslijst, dat er structureel gemonitord wordt hoeveel woningen worden gesaneerd en wat de bijbehorende kosten zijn, en dat er een analyse is gemaakt van (een steekproef van) reeds uitgevoerde projecten. In mijn brief aan de Kamer geef ik onder «Beter inzicht» aan welke stappen in de komende jaren worden gezet om het inzicht verder te vergroten.

Vraag

De leden van de VVD-fractie lezen dat ernstige hinder en slaapverstoring tussen 2016 en 2020 voor wegen met rijsnelheden tussen de 30 en 50 kilometer per uur zijn toegenomen. Deze leden lezen eveneens dat uit emissie-kentallen voor het geluid van wegverkeer is gebleken dat voertuigen bij snelheden van tussen de 30 en 50 kilometer per uur aanzienlijk stiller zijn geworden. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe beide conclusies verenigbaar zijn en hoe ondanks stillere voertuigen de hinder is toegenomen op wegen met rijsnelheden tussen de 30 en 50 kilometer per uur?

Antwoord

Deze twee conclusies lijken, zoals de leden van de VVD-fractie aangeven, tegenstrijdig te zijn. Een mogelijke verklaring is volgens de Beleidsdoorlichting (p. 75) dat gemeenten in de afgelopen jaren voornamelijk woningen hebben gerealiseerd op locaties nabij drukke wegen, in plaats van in voorheen nog onbebouwde omgeving. Een andere mogelijke

verklaring wordt genoemd door de externe deskundige, die wijst op piekgeluiden van hinderlijke voertuigen zoals motorfietsen, bromfietsen en luide auto's, in combinatie met het thuiswerken tijdens de coronapandemie. De Beleidsdoorlichting geluid baseert zich voor hinder en slaapverstoring op een rapport van het RIVM uit 2022¹. Het RIVM wijst in paragraaf 1.2 van dit rapport ook op het effect van corona: «Door de genomen maatregelen vanwege COVID-19 werd de eigen woonomgeving van iedere burger belangrijker (aangezien men hier vaker en/of langer aanwezig was). Dit kan de resultaten van het OBW 2020 hebben beïnvloed en maakt ze minder goed vergelijkbaar met bijvoorbeeld OBW 2019, die een jaar voor de intrede van de pandemie is uitgevoerd.» Voor het beoordelen van trends voor ernstige hinder en slaapverstoring zijn gegevens nodig over een langere periode.

Vraag

De leden van de VVD-fractie lezen dat de saneringsopgave wordt verkleind met de komst van de Omgevingswet, omdat de sanering in een kortere periode kan worden afgerond. Deze leden lezen eveneens dat de invoering van de Omgevingswet is uitgesteld en dat de uitvoering afhankelijk is van meerdere factoren, zoals de capaciteit bij marktpartijen en dat in het licht van deze ontwikkelingen de saneringstermijn onder de Omgevingswet zal worden gezien. Kan de Staatssecretaris concreet aangeven wat zij daarmee bedoelt? Deze leden lezen eveneens dat er onder de Omgevingswet een nieuwe saneringslijst wordt vastgesteld die uitgaat van de actuele geluidbelastingen en actuele gegevens over woningen. Kan de Staatssecretaris aangeven of, en zo ja in welke mate, deze nieuwe saneringslijst tot extra vertragingen gaat leiden? Hebben inwoners daardoor langer te maken met bovenmatige geluidhinder door industrie-, weg- of spoorgeluid?

Antwoord

De saneringstermijn onder de Omgevingswet zal worden gezien omdat er zowel ontwikkelingen zijn die de sanering kunnen vertragen (zoals latere inwerkingtreding Omgevingswet) als ontwikkelingen die afronding van de sanering kunnen bespoedigen (lagere voertuigemissies bij lage snelheden). Hoe dat uitpakt is nu nog niet te zeggen. Meer duidelijkheid daarover ontstaat wanneer provincies, gemeenten en waterschappen hun definitieve saneringslijsten hebben vastgesteld. Op dat moment is het zinvol de vastgestelde saneringsopgave te vergelijken met de jaarlijkse budgetten, en de gestelde termijn in dat licht te bezien. Zo nodig kan de saneringstermijn worden verlengd of bekort. Ondertussen gaat de sanering onder de Wet geluidhinder gewoon door. Er is nog een werkvoorraad tot en met in ieder geval 2025. Daarnaast is vanwege het uitstel van de Omgevingswet de bestaande Subsidiereregeling sanering verkeerslawaai weer opengesteld voor nieuwe subsidieaanvragen. Dit heeft geleid tot een grote omvang aan nieuwe aanvragen, die op dit moment worden beoordeeld. Door deze nieuwe aanvragen neemt de saneringsopgave onder de Omgevingswet af.

Het uitstel van de Omgevingswet leidt er toe dat woningen met hoge geluidbelastingen die na 1986 zijn ontstaan, nog niet kunnen worden gesaneerd. Dit kan pas als zo'n woning is opgenomen op een vastgestelde saneringslijst. De uiterste datum voor vaststelling van saneringslijsten zal worden opgenomen in een koninklijk besluit en is afhankelijk van de termijn voor het vaststellen van geluidproductieplafonds en basisgeluidemissies, waarvoor de termijn ook zal worden opgenomen in een koninklijk

¹ RIVM (2022), Ernstige hinder en slaapverstoring in Nederland – Onderzoek Beleving Woonomgeving (OBW) 2020. Hinder in tijden van corona.

besluit. Provincies en gemeenten hoeven hiermee echter niet te wachten tot de uiterste termijn.

Vraag

De leden van de VVD-fractie lezen dat één van de mogelijkheden om doelmatigheid en doeltreffendheid te verbeteren is om het saneringsbudget naar voren te halen. Deze leden lezen ook dat inzicht beter moet en dat de Staatssecretaris daartoe zal onderzoeken hoe de uitgaven aan bronbeleid en preventie het beste kunnen worden gemonitord. Is de Staatssecretaris het met de VVD-fractie eens dat door het ontbreken van voldoende inzicht er geen sprake kan zijn van doelmatigheid van het beleid? Deze leden lezen tevens dat het maximale aan geluidmaatregelen is getroffen, omdat het budget steeds volledig is uitgeput. Is de Staatssecretaris het met de VVD-fractie eens dat wanneer er geen oordeel over de doelmatigheid van beleid valt te geven vanwege het ontbreken van voldoende inzicht, dat er ook geen sprake kan zijn van «het maximale aan maatregelen», enkel en alleen omdat het budget volledig is uitgeput? Wat gaat de Staatssecretaris doen om ervoor te zorgen dat het beleid op het gebied van geluid en geluidsanering zo wordt aangepast dat het optimale effect tegen zo min mogelijk kosten wordt bewerkstelligd?

Antwoord

De stelling dat door het ontbreken van voldoende inzicht er geen sprake kan zijn van doelmatigheid van het beleid onderschrijf ik niet. Volgens de Beleidsdoorlichting geluid zijn er duidelijke indicaties dat het beleid op het niveau van de voortgang van de saneringsopgave doelmatig is, waaronder het toepassen van een wettelijk doelmatigheidscriterium voor geluidmaatregelen. Waar het gaat om het bevorderen van een gezonde leefomgeving stelt de Beleidsdoorlichting dat er onvoldoende bekend is voor een oordeel over doelmatigheid. De Phenomena-studie van de Europese Commissie², zoals genoemd in de Beleidsdoorlichting, geeft wel een belangrijke aanwijzing voor doelmatigheid op dit niveau. Deze studie geeft een inventarisatie van mogelijke geluidmaatregelen, de kosten daarvan en de effecten op de gezondheid. Uit deze studie blijkt dat maatregelen aan de bron het meest doelmatig zijn. Minder doelmatig maar wel effectief voor de bescherming van de gezondheid zijn geluidschermen en gevelisolatie. Deze maatregelen zijn bij hoge geluidniveaus nodig omdat bronmaatregelen het geluid slechts in beperkte mate kunnen reduceren. De uitvoering van de sanering (met prioriteit voor bronmaatregelen, gevolgd door overdrachtsmaatregelen) sluit hier volledig bij aan.

In mijn brief aan de Kamer heb ik aangegeven dat het tempo van de lokale sanering bepaald wordt door de jaarlijks beschikbare budgetten. Deze budgetten zijn steeds volledig benut, waardoor het maximale aan geluidmaatregelen is getroffen. Voor de inzet van de budgetten is steeds een afweging gemaakt volgens het wettelijke doelmatigheidscriterium. Buiten dit criterium vallen maatregelen waar de wegbeheerder geen invloed op heeft. Hierbij valt vooral te denken aan voertuigemissies, waarvoor de normen op Europees niveau worden gesteld. Wanneer voertuigemissies zouden afnemen, zouden de kosten voor andere geluidmaatregelen ook afnemen. Nederland heeft echter maar beperkt invloed op de Europese normstelling, en aanpassingen vergen lange procedures. Ik wil niet dat bewoners onnodig lang te maken hebben met bovenmatige geluidhinder. Wel heb ik de saneringsopgave onder de Omgevingswet beperkt door de drempel voor de geluidbelasting te verhogen, naast een verbreding voor hoge geluidbelastingen die na 1986 zijn ontstaan. Woningen die onder deze drempel vallen, komen niet in

² Europese Commissie (2021), Assessment of potential health benefits of noise abatement measures in the EU.

aanmerking voor sanering maar kunnen in de toekomst wel profiteren van aanscherpingen van de normen voor voertuigemissies. De genoemde Phenomena-studie doet hier aanbevelingen voor.

Om het optimale effect tegen zo min mogelijk kosten te bewerkstelligen zal ik de komende jaren enkele evaluaties uitvoeren, zoals aangegeven in mijn brief aan de Kamer. Daarnaast zal ik nagaan of er mogelijkheden zijn om bestaande regelingen voor thermische isolatie voor energiebesparing en akoestische isolatie meer op elkaar af te stemmen, waardoor onnodige belemmeringen voor combinaties bij de lokale sanering worden opgeheven.

Vraag

De leden van de VVD-fractie lezen in deze beleidsdoorlichting over geluidhinder van industrie, weg en spoorweg over positieve ontwikkelingen die geluidhinder verminderen. Deze leden vinden geen informatie in deze beleidsdoorlichting over ontwikkelingen die hebben geleid tot extra of meer geluidhinder, zoals geluidhinder van windturbines op land. Is de Staatssecretaris het met de VVD-fractie eens dat dergelijke ontwikkelingen zouden moeten worden opgenomen in de beleidsdoorlichting en dat ook voor dergelijke ontwikkelingen aanpassing van beleid tot de mogelijkheden zou moeten behoren? Kan de Staatssecretaris aangeven of dergelijke ontwikkelingen bekend zijn en in hoeverre beleidsaanpassingen daarbij voorzien worden?

Antwoord

Het is bekend dat het aantal windturbines op land vanwege de energietransitie nog verder zal toenemen, en daarmee ook geluidhinder van windturbines. Bij deze ontwikkeling is het belangrijk dat er goede regelgeving is die in voldoende mate beschermt tegen deze hinder. Medio 2021 werd de eerdere milieuregelgeving voor windturbines door de rechter buiten toepassing verklaard door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, omdat hiervoor een plan-milieu-effectrapport (planMER) ontbrak. Daarom worden nu nieuwe landelijke milieuregels voor windturbines voorbereid op basis van de uitkomsten van een planMER, waarbij ook opnieuw wordt gekeken naar de onderbouwing van de geluidnormen. Ik kan niet vooruitlopen op mogelijke beleidsaanpassingen die daarbij worden voorzien.

Het geluid van windturbines is nu niet in de Beleidsdoorlichting opgenomen omdat de focus lag op de sanering verkeerslawaai, waaraan het grootste deel van de geluidmiddelen van het rijk wordt besteed. Het bredere beleid voor verkeerslawaai is hierbij wel betrokken. In de volgende Beleidsdoorlichting geluid zullen ook ontwikkelingen voor industrielawaai en windturbines worden meegenomen.

Vraag

De leden van de VVD-fractie lezen in de beleidsdoorlichting niets over onderhoud en vernieuwing van reeds uitgevoerde saneringsmaatregelen en eventueel toenemende geluidhinder vanwege schade aan of slijtage van saneringsmaatregelen. Kan de Staatssecretaris aangeven in hoeverre geluidsniveaus bewaakt en gemonitord worden nadat sanering heeft plaatsgevonden? Is de Staatssecretaris het met de VVD-fractie eens dat monitoring van gesaneerde locaties onderdeel zou moeten zijn van de beleidsdoorlichting? Op welke manier borgt het huidige geluidsbeleid na sanering een structureel voldoende laag geluidniveau? Welke beleidsaanpassingen stelt de Staatssecretaris voor in geval dat die structurele borging in het huidige beleid ontbreekt?

Antwoord

Hoe onderhoud en vernieuwing van reeds uitgevoerde saneringsmaatregelen wordt uitgevoerd, verschilt per type maatregel. Voor gevelisolatie geldt dat woningeigenaren zelf verantwoordelijk zijn voor onderhoud en renovatie van hun woning. Stille wegdekken en geluidschermen en -wallen worden onderhouden binnen het onderhoudsregime van de wegbeheerder. Van stille wegdekken gaat de geluidreductie tijdens de levensduur achteruit. Bij het bepalen van de geluidemissie wordt daarom gerekend met een gemiddelde over de levensduur.

Bij rijkswegen is het systeem van geluidproductieplafonds van belang. Bij een sanering worden deze plafonds verlaagd met het effect van de saneringsmaatregelen. Door de geluidproductieplafonds wordt geborgd dat een wegdek niet zomaar vervangen kan worden door een wegdek met een slechtere akoestische kwaliteit. Ook mag een geluidscherm dat het geluid niet meer goed afschermt, niet worden meegenomen in de berekening of de geluidproductieplafonds worden nageleefd. De Inspectie Leefomgeving en Transport houdt hier toezicht op.

Bij lokale wegen zijn hiervoor nu nog geen waarborgen ingebouwd in de regelgeving, maar onder de Omgevingswet wel. Dan moet ook het geluid langs lokale wegen gemonitord worden, en kan een geluidmaatregel niet zomaar verwijderd worden. Daarmee zijn er naar mijn mening in de nabije toekomst voldoende waarborgen dat saneringsmaatregelen in stand worden gehouden en het geluid niet ongebeheerd toeneemt.

Vraag

De leden van de VVD-fractie stellen vast dat de doelstelling voor geluidsanering langs rijksinfrastructuur niet behaald is. Deze leden constateren ook dat voor 5.400 saneringsobjecten (met name woningen) bij rijkswegen nog saneringsplannen moeten worden ingediend, maar het aantal nog te saneren woningen langs spoor reeds onbekend is. Deze leden zijn dan ook benieuwd naar voor hoeveel saneringsobjecten langs het spoor er nog geen saneringsplan is ingediend en in welke verschillende fasen van realisatie deze verkeren.

Antwoord

Eind april 2023 heeft ProRail in totaal 30 saneringsplannen ingediend. In deze 30 saneringsplannen zijn in totaal 2545 saneringsobjecten opgenomen. Dit jaar moeten er nog 23 saneringsplannen ingediend worden. Op dit moment is nog niet aan te geven hoeveel saneringsobjecten er in deze 23 saneringsplannen zitten, want dit volgt uit akoestisch onderzoek dat nog niet is afgerond. Pas na het afronden van alle saneringsplannen is bekend om hoeveel objecten het in totaal gaat.

De mate van realisatie van geluidmaatregelen is als volgt:

- Raildempers: gerealiseerd op 104 km. Voor eind 2023 komen daar nog raildempers op 33,6 km bij.
- Geluidschermen: 1,4 km is gerealiseerd. Daarnaast is in het afgelopen jaar nog eens 2,2 km aanbesteed.
- Gevelisolatie: 44 objecten zijn voorzien van gevelisolatie. Daarnaast zijn inmiddels realisatieovereenkomsten afgesloten voor de gevelisolatie van ca. 1000 objecten.

Vraag

De leden van de VVD-fractie vragen zich af hoe het komt dat zowel Rijkswaterstaat als ProRail spreken van afronding van de geluidsanering langs rijksinfrastructuur in 2027 (Rijkswaterstaat) en 2030 (ProRail), terwijl de Kamer in de Wet milieubeheer eind 2025 als doelstelling heeft vastgesteld.

De leden van de VVD-fractie zijn benieuwd naar of de Staatssecretaris Rijkswaterstaat en ProRail gaat aansporen om de sanering te versnellen en vragen zich af hoe zich dit verhoudt tot de huidige einddatum van de Wet milieubeheer.

Antwoord

Het jaar 2023 is de doelstelling voor het indienen van een saneringsplan. Na het indienen volgt nog de procedure voor inspraak, vaststelling en beroep, die minimaal enkele maanden, of bij een beroep jaren, kan duren. Na het onherroepelijk worden van een saneringsplan kunnen RWS en ProRail verplichtingen aangaan om de maatregelen te realiseren.

Het jaar 2025 is de doelstelling voor het uitgevoerd hebben van geluidwederende maatregelen, waarmee saneringswoningen van geluidisolatie worden voorzien. RWS en ProRail kunnen in bijzondere omstandigheden uitstel vragen van deze termijn. Dit zal zich bijvoorbeeld kunnen voordoen wanneer beroep is ingediend tegen het saneringsplan, en de mate van gevelisolatie beïnvloed kan worden door de uitkomsten van het beroep.

De planning van andere maatregelen wordt opgenomen in het saneringsplan. Deze planning verschilt per type saneringsmaatregel.

- Bronmaatregelen aan de weg (stiller asfalt) worden aangelegd bij groot vervangend onderhoud. Een gedeelte van dit stillere asfalt is al aangelegd en de overige trajecten zijn opgenomen in de programmering van het vervangende onderhoud.
- Bronmaatregelen aan het spoor (raildempers) moeten worden uitgevoerd in een buitendienstperiode. Het gaat om veel locaties en met deze buitendienstperiode zijn aanzienlijke kosten gemoeid. Ter voorkoming van onnodig hoge kosten wordt daarom meegelift op buitendienstperioden van andere projecten. Daarnaast is de planningscyclus rondom deze buitendienststellingen afhankelijk van alle werkzaamheden aan het spoor en erg complex. De planning bestrijkt een periode van 5 jaar. Met twee jaar noodzakelijke bandbreedte is daarom een realisatie termijn van maximaal 7 jaar nodig. Het jaar 2030 is zodoende 7 jaar ná de laatste termijn (31-12-2023) voor het indienen van saneringsplannen.
- Voor overdrachtsmaatregelen (schermen en wallen) is in de saneringsplannen een realisatietermijn opgenomen van respectievelijk 5 (weg) en 7 (spoor) jaar na het onherroepelijk worden van het saneringsplan. Deze worden bij weg uiterlijk in 2027 gerealiseerd, behalve waar als gevolg van een beroep tegen een saneringsplan deze termijn niet haalbaar blijkt. Bij spoor wordt hiervoor net als bij raildempers rekening gehouden met buitendienststellingen en wordt uiterlijk 2030 aangehouden. Daarnaast kan aanleg niet mogelijk zijn of worden vertraagd als gevolg van een te hoge stikstofdepositie op natuurgebieden, waardoor realisatie niet past binnen de voorwaarden van de natuurwetgeving. Wanneer aanleg uiteindelijk niet mogelijk blijkt, zal het saneringsplan worden herzien, zodat met alternatieve maatregelen aan de eisen voor sanering wordt voldaan.

Hiermee worden de maatregelen naar mijn mening zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk is uitgevoerd, en is het niet nodig om Rijkswaterstaat en ProRail aan te sporen om de sanering te versnellen.

Vraag

De leden van de VVD-fractie willen weten uit welk budget geluidsmaatregelen langs rijksinfrastructuur worden betaald als ze worden gecombineerd met aanleg- of onderhoudsprojecten. Deze leden willen weten indien beide situaties voorkomen, op welke wijze de keuze van de financiering wordt bepaald.

Antwoord

Als geluidmaatregelen voor de sanering langs rijksinfrastructuur gecombineerd met aanleg- of onderhoudsprojecten worden uitgevoerd, zijn verschillende situaties te onderscheiden.

- Rijkswegen: Wanneer deze maatregelen in combinatie met een aanlegproject of onderhoudsproject worden uitgevoerd, wordt vastgesteld welk deel van het budget gerelateerd is aan de saneringsopgave. Dat deel wordt betaald uit het MJPG-budget. Voor het andere deel worden de maatregelen betaald uit het projectbudget/ aanlegbudget respectievelijk het budget voor beheer en onderhoud.
- Hoofdspoorwegen, gekoppelde sanering: Artikel 11.42 van de Wet milieubeheer bevat de verplichting om bij de wijziging van geluidproductieplafonds bij een wegdeel ook de sanering uit te voeren wanneer er voor dat wegdeel nog een saneringsplicht is. Dit staat bekend als gekoppelde sanering. Als er sprake is van gekoppelde sanering bij een aanleg- of onderhoudsproject, dan worden de maatregelen uit het projectbudget gefinancierd.
- Hoofdspoorwegen, gecombineerde sanering: Naast gekoppelde sanering kan er ook sprake zijn van gecombineerde sanering bij een aanleg- of onderhoudsproject zonder dat daartoe een verplichting bestaat. Indien er sprake is van gecombineerde sanering dan wordt het deel van de kosten dat gerelateerd is aan de saneringsopgave uit het MJPG-budget gefinancierd.

Vraag

De leden van de VVD-fractie lezen dat er geen overkoepelend en compleet beeld bestaat van geluidspreventie langs lokale wegen en rijkswegen. Deze leden willen weten wanneer de evaluatie hiervan kan worden verwacht.

Antwoord

De Beleidsdoorlichting geluid geeft aan dat er geen overkoepelend beeld bestaat van wat in de doorlichtingsperiode is gedaan voor preventie langs lokale wegen. Het rapport beveelt aan om een breed opgezette evaluatie van gemeentelijk beleid uit te voeren, en deze aanbeveling zal worden opgevolgd. Het is de bedoeling om de evaluatieplanning op te nemen in de Strategische Evaluatieagenda (SEA) die in september aan uw Kamer wordt aangeboden.

Voor rijkswegen geldt voor preventie de systematiek van geluidproductieplafonds, en de jaarlijkse nalevingsverslagen geven daar inzicht in. Het laatste nalevingsverslag is op 21 december 2022 aan uw Kamer toegezonden (Kamerstuk 32 252, nr. 66). In het najaar van 2023 wordt het vijfjaarlijkse Actieplan omgevingslawaai voor rijkswegen als ontwerp ter inzage gelegd, waarin ook een evaluatie is opgenomen van de uitvoering en de resultaten van de geluidmaatregelen in de voorafgaande vijf jaar.

Vraag

De leden van de VVD-fractie willen weten welke extra eisen de Staatssecretaris stelt ten aanzien van de Europese eisen.

Antwoord

De Europese eisen voor verkeerslawaai betreffen allereerst eisen aan voertuigemissies, waaronder eisen aan autobanden en bandenlabels. Nederland kan hieraan geen extra eisen stellen. Daarnaast schrijft de Europese richtlijn omgevingslawaai voor dat geluidbelastingkaarten en actieplannen worden opgesteld voor grote geluidbronnen. Ook hieraan heeft Nederland geen extra eisen gesteld. De Europese Commissie laat het stellen van geluidnormen voor geluidgevoelige objecten over aan de

lidstaten. Nederland heeft hier al sinds 1986 normen voor gesteld, maar hierbij is er dus geen sprake van extra eisen bovenop Europese eisen.

D66-fractie

Vraag

De leden van de D66-fractie merken op dat voor de lokale sanering van de A-lijst (urgente sanering) in 2015 het doel werd gesteld om die in 2020 afgerond te hebben. Dit doel is niet behaald. Voor de overige woningen op de lijst was er geen doelstelling voor een termijn. Met de Omgevingswet in het vooruitzicht is de doelstelling inmiddels gewijzigd naar 2043 voor de totale sanering. Als er tegenvallers optreden, kan de sanering duren tot 2050 voor woningen op de A-lijst en tot 2089 voor de overige woningen. Wat is de reactie van de Staatssecretaris op de berekening in de beleidsdoorlichting dat het eerder gecommuniceerde jaar van afronding van de lokale geluidsanering (2043) alleen haalbaar blijkt bij optimistische aannames? Wat is op dit moment de inschatting van de Staatssecretaris over het jaartal van afronding, van zowel woningen op de A-lijst als de overige woningen? Welke gevolgen heeft dit in de tussentijd voor de gezondheid van de bewoners van deze woningen? Welke conclusies trekt de Staatssecretaris uit het feit dat de ervaren geluidhinder en slaapverstoring langs lokale wegen zijn toegenomen, ondanks het stiller worden van auto's op deze wegen?

Antwoord

De jaartallen 2050 en 2089 komen uit extrapolaties op basis van de saneringsvoorraad onder de Wet geluidhinder en niet van de saneringsvoorraad onder de Omgevingswet die in 2024 in werking treedt. Daarbij is uitgegaan van volledige financiering door het rijk, terwijl onder de Omgevingswet een deel van de sanering vrijwillig is, met een gedeeltelijke vergoeding door het rijk. Het jaar 2043 is haalbaar uitgaande van ramingen uit 2019 gecombineerd met de verwachting dat voertuigemissies afnemen en gemeenten op grotere schaal een maximale snelheid van 30 km/u zullen invoeren. Inmiddels is er een meer actuele raming waarin deze factoren zijn meegenomen³. Ook op basis van deze nieuwe raming blijft een einddatum van 2043 vooralsnog haalbaar.

Onder de Omgevingswet bestaat er geen onderscheid meer tussen woningen op de A-lijst en overige woningen. Er is daarvoor dan ook geen planning gemaakt en doel gesteld. Met de Omgevingswet zullen, in tegenstelling tot het verleden, alle situaties met echt hoge geluidbelastingen worden aangepakt, hetgeen een duidelijke verbetering zal zijn waar het gaat om de mate van ervaren ernstige hinder en daarmee samenhangende andere effecten.

De ervaren geluidhinder en slaapverstoring langs lokale wegen zijn toegenomen, ondanks het stiller worden van auto's op deze wegen. Zoals aangegeven bij de beantwoording van een vraag van de VVD-fractie zijn de mogelijke verklaringen gelegen in nieuwbouwlocaties, piekgeluiden en corona. Mijn conclusie is dat corona een rol zal hebben gespeeld bij de resultaten van het onderzoek naar ernstige hinder en slaapverstoring, en dat voor het beoordelen van trends gegevens nodig zijn over een langere periode.

Vraag

In de beleidsdoorlichting lezen de leden van de D66-fractie dat naast de lokale sanering ook de doelstelling voor de rijksinfrastructuur niet is gehaald. De einddatum is bijgesteld naar 31 december 2025 en wettelijk

³ dBvision (2022), Raming saneringsomvang bij geluid van wegen van decentrale overheden.

vastgelegd. Rijkswaterstaat en ProRail spreken op hun websites echter van afronding in 2027 (Rijkswaterstaat) en 2030 (ProRail). Hoe duidt de Staatssecretaris de verschillen tussen de wettelijk vastgelegde einddatum en de data op de websites van Rijkswaterstaat en ProRail? Is de Staatssecretaris bereid om het gesprek aan te gaan met Rijkswaterstaat en ProRail over waarom hun planning lijkt af te wijken van de wettelijk vastgelegde einddatum?

Antwoord

Voor een uitgebreide reactie op deze vraag verwijs ik naar mijn antwoord op de overeenkomstige vraag van de VVD-fractie. De wettelijke termijn voor het indienen van saneringsplannen (2023) wordt naar verwachting gehaald. Voor het treffen van geluidwerende maatregelen aan woningen (2025) geldt hetzelfde, maar daarvoor kunnen RWS en ProRail wel uitstel vragen, bijvoorbeeld in geval van een beroep bij de Raad van State waar op gewacht moet worden. Voor andere maatregelen (stille wegdekken, raildempers, geluidschermen) wordt een termijn opgenomen in het saneringsplan. Een belangrijke factor bij de uitvoering van saneringsplannen is dat RWS en ProRail voor bronmaatregelen aansluiten bij de planning voor onderhoud aan de weg en buitendienstperiodes bij spoor om kapitaalvernietiging te voorkomen en hinder te beperken. De maatregelen worden naar mijn mening zo spoedig als redelijkerwijs mogelijk is uitgevoerd.

Vraag

De leden van de D66-fractie lezen verder dat de heer Dittrich, de onafhankelijk deskundige, oppert dat piekgeluiden van de meest hinderlijke voertuigen (motorfietsen, bromfietsen en luide auto's) zijn toegenomen als aanvullende verklaring voor de toegenomen overlast. Hoe duidt de Staatssecretaris dit? En is de Staatssecretaris bereid actie te ondernemen tegen geluidhinder van specifiek deze groep voertuigen? Een aantal gemeenten is eerder begonnen met het experimenteren met lawaaiflitspalen. In antwoord op eerdere vragen hierover heeft de Staatssecretaris aangegeven dat zij de Kamer zou informeren over de uitkomsten van deze experimenten. Hoe staat het met deze experimenten met lawaaiflitspalen? Kan de Staatssecretaris de resultaten van deze experimenten reeds delen met de Kamer? In dezelfde set schriftelijke vragen heeft de D66-fractie gevraagd naar de opvolging van de aanbevelingen uit het RIVM-rapport «Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid: Het doel heiligt de middelen». Hoe staat het nu met de opvolging hiervan en wanneer zal de Kamer hierover worden geïnformeerd?

Antwoord

Het is niet uit te sluiten dat een deel van de verklaring voor de toegenomen overlast het gevolg is van de meest lawaaiige voertuigen, ook al zijn er geen cijfers die een toename hierin direct kunnen verklaren. Naast normstelling voor voertuigemissies op EU-niveau, ligt een belangrijke oplossing in handhaving door lokaal bevoegd gezag. IenW werkt samen met gemeentes en de RDW aan de ondersteuning van decentrale overheden bij de aanpak.

Een experiment met lawaaiflitspalen van de vier grote gemeenten loopt nog, en er zijn daardoor nog geen resultaten die kunnen worden gedeeld. Recent is opdracht gegeven aan TNO voor een haalbaarheidsstudie en de rapportage wordt in het najaar verwacht. Onderzocht wordt of de lawaaiflitspaal voor de handhaving van luide voertuigen in Nederland haalbaar is in verschillende omgevingen, vooral technisch, maar ook juridisch en economisch. Over de opvolging van het RIVM-rapport over de

motie is de Kamer geïnformeerd op 21 maart 2023 met de Kamerbrief over «Doorwerking WHO-richtlijnen geluid»⁴.

Vraag

Naast specifieke vragen over lokale sanering, sanering langs rijksinfrastructuur en bronbeleid hebben de leden van de D66-fractie nog een aantal algemene vragen.

Waarom is er geen opvolging gegeven aan de aanbeveling uit de vorige beleidsdoorlichting uit 2016 om tussentijdse evaluaties uit te voeren, zodat uitspraken over effectiviteit en doelmatigheid van het geluidbeleid deze keer wel mogelijk zouden zijn? In hoeverre zijn bewoners tevreden over de getroffen saneringsmaatregelen? Kan de Staatssecretaris hun perspectief voortaan meenemen in evaluaties van de geluidsanering, aangezien de sanering juist voor hen wordt uitgevoerd? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris het feit dat de effecten van het geluidbeleid op hinder en gezondheid onduidelijk blijven? Hoe gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat hier meer duidelijkheid over ontstaat?

Antwoord

In de Kamerbrief bij de aanbieding van de Beleidsdoorlichting geluid van het RIVM in 2016 is het volgende aangegeven:

- (1) *Om beter zicht te krijgen op het ISV-deel wordt in 2016 samen met gemeenten in kaart gebracht hoeveel woningen in de periode 2002–2014 met ISV-geld daadwerkelijk zijn gesaneerd.*
- (2) *De voortgang van het saneringsbeleid wordt bovendien blijvend gemonitord. Gegevens hiervoor zijn in voldoende mate beschikbaar bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaier. Bij een saneringsproject worden de actuele geluidbelastingen in kaart gebracht en de te behalen geluidreductie bepaald. Op projectniveau beschikt BSV over gegevens van de gerealiseerde reducties van de geluidbelasting en de kosten van de getroffen maatregelen. Er zal voor worden gezorgd dat van deze gegevens een analyse beschikbaar is als input voor een volgende beleidsdoorlichting.*

Beide acties zijn in de periode 2016–2022 uitgevoerd. Dit wordt ook bevestigd in paragraaf 2.5 van de Beleidsdoorlichting geluid van 2022. Daar is aangegeven dat er in 2019 een actualisatie heeft plaatsgevonden van de saneringsstatus van woningen op de saneringslijst, dat er structureel gemonitord wordt hoeveel woningen worden gesaneerd en wat de bijbehorende kosten zijn, en dat er een analyse is gemaakt van (een steekproef van) reeds uitgevoerde projecten.

In hoeverre bewoners tevreden zijn over de getroffen saneringsmaatregelen wordt bij de lokale sanering niet standaard onderzocht. Bij saneringsprojecten van RWS en ProRail worden wel bewonerstevredenheidsonderzoeken uitgevoerd. Ook loopt bij het RIVM een onderzoeksprogramma naar gezondheidseffecten van geluidmaatregelen en van effect van geluid op inwoners, en welke factoren daar een rol in spelen. Hiervan zijn nog geen resultaten gepubliceerd. In aanvulling hierop zal de komende jaren bij een steekproef van lokale saneringsprojecten een enquête worden uitgevoerd om de tevredenheid van bewoners in beeld te brengen. Op deze manier kan bij een volgende beleidsdoorlichting het bewonersperspectief beter meegenomen worden.

Over de effecten van het saneringsbeleid in termen van hinderbeperking en gezondheidswinst is volgens de Beleidsdoorlichting geluid onvoldoende bekend voor een oordeel over doelmatigheid. Daarom ga ik verder met het verbeteren van het zicht op de doeltreffendheid en

⁴ Kamerstuk 29 383, nr. 404.

doelmatigheid van het beleid. Onder meer ga ik de aanbeveling uit het rapport opvolgen om het lopende effectonderzoek door het RIVM naar de invloed van interventies op geluidhinder en/of andere gezondheidseffecten voort te zetten en uit te breiden. Dit onderzoek heeft betrekking op analyse van enkele specifieke locaties waar maatregelen (zoals diffractor, geluidscherm) zijn getroffen. De komende jaren wordt het aantal te onderzoeken locaties uitgebreid.

BBB-fractie

Vraag

Het lid van de BBB-fractie leest dat, als reactie op aanbeveling 3, dat de Staatssecretaris een evaluatieonderzoek zal laten uitvoeren naar lokaal getroffen geluidsmaatregelen en andere maatregelen met effect op geluid, de effectiviteit van deze maatregelen en de kosten ervan. De onderdelen van dit onderzoek staan vermeld en laten zien dat het onderzoek niet eerder dan 2024 kan worden uitgevoerd. Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer we dit onderzoek dan wel kunnen verwachten?

Antwoord

Het is de bedoeling om de evaluatieplanning op te nemen in de Strategische Evaluatieagenda (SEA) die in september aan uw Kamer wordt aangeboden.