

Vergaderjaar 2010–2011

**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. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 9 april 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup>, 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.

### **Algemeen**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel «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)», hierna: het wetsvoorstel. Deze leden vinden het van belang dat er duidelijke normen en afspraken komen. Wel hebben de leden verschillende vragen.

De leden van de fractie van de Partij van de Arbeid hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden zijn het over het algemeen eens met de strekking en de systematiek van de wet en zien deze als een verbetering ten opzichte van de huidige wetgeving. Wel hebben de leden nog een aantal vragen ter voorbereiding op de verdere behandeling in de Tweede Kamer.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel beoogt de omgeving te beschermen en tegelijkertijd niet de mobiliteit te belemmeren. Dat oogmerk waarderen de leden van

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzma, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Sniijder-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), Ouweland, 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), Leege, 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, 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), Ladders, W.J.H. (VVD) en Koopmans, G.P.J. (CDA).

de CDA-fractie en hun vragen hebben betrekking op de wijze waarop dit doel daadwerkelijk bereikt kan worden.

In hun beoordelingen betrekken deze leden, naast de tekst van het wetsvoorstel en de Memorie van Toelichting (MvT), de ex ante evaluatie zoals uitgevoerd door het Planbureau voor de Leefomgeving en de inbrengen van diverse deskundigen en belanghebbenden tijdens het rondetafelgesprek, dat in de Kamer is gehouden op 24 maart 2011.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Hun meer fundamentele vragen over de wijziging van het wettelijk kader voor de bescherming van omwonenden tegen het lawaai van wegen en spoorwegen hebben zij al gesteld bij de schriftelijke inbreng voor het wetsvoorstel voor SWUNG-I.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Wel hebben zij enkele vragen en zorgen.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van het wetsvoorstel. Hoewel de systematiek van geluidsproductieplafonds (GPP's) kansen biedt om omwonenden van snelwegen beter te beschermen tegen verkeerslawaai, zien deze leden ook een aantal valkuilen waar zij zorgen over hebben. Deze zorgen betreffen met name het gebrek aan prikkels voor de sector om stiller te worden, de beperkte hoeveelheid middelen om maatregelen te financieren, de voorgestelde werkruimte, de gevolgen voor de mogelijkheden die gemeenten hebben om te bouwen bij snelwegen en de rechtsbescherming van omwonenden. De wijze waarop er invulling zal worden gegeven aan de systematiek is allesbepalend voor het eindoordeel van deze leden.

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

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. De in te voeren geluidproductieplafonds kunnen bescherming van burgers tegen geluidsoverlast door groei van verkeer op Rijks- en spoorwegen beter borgen. Zij hebben nog wel enkele vragen.

### **Inleidend**

De leden van de VVD-fractie stellen dat eerdere ervaringen met natuurbeschermingsregelgeving en regelgeving rondom luchtkwaliteit hebben aangetoond dat Nederland eerder heeft gekozen voor stelsels die meer eisen stellen dan Europa verplicht stelt, maar soms ook koos voor stelsels die star en daardoor onwerkbaar waren. De leden van de VVD-fractie willen graag de verzekering van de regering dat SWUNG-1 volledig in lijn is met Europese vereisten, waardoor Nederland het zichzelf niet, zoals in het verleden, onnodig moeilijk maakt.

De leden van de CDA-fractie stellen dat geluid, of liever lawaai, ernstige hinder kan veroorzaken voor de ontvanger. Naast een gevoel van onbehagen, kost weerstand bieden aan hinderlijk geluid, veel energie. Het verstoort rust, die broodnodig is om te herstellen van bijvoorbeeld drukke werkzaamheden. Teveel hinderlijk geluid kan leiden tot serieuze gezondheidsklachten. Alle reden dus om burgers beter te beschermen tegen teveel geluid. Dat is ook wat het wetsvoorstel beoogt. De leden van het CDA-fractie hebben hiervoor veel waardering. Zij zien de tekortkomingen van de huidige wetgeving ten aanzien van geluid en de wijze waarop – althans op papier – het wetsvoorstel verbeteringen aanbrengt. De toevoeging «op papier» staat er niet voor niets. Deze leden hebben

twijfels ten aanzien van het realiseren van de gewenste verbetering in de praktijk. De twijfels en daaruit voortvloeiende vragen en bezwaren worden in deze inbreng aangegeven.

De leden van de D66-fractie zien dat het dossier geluid veel raakvlakken heeft met ander beleid, voornamelijk op het gebied van infrastructuur. Deze leden vinden het dan ook van groot belang dat het voorliggende wetsvoorstel in inhoudelijke samenhang met andere beleidsvoornemens zoals de verhoging van de maximumsnelheid, het stopzetten van Anders Betalen voor Mobiliteit en de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt gezien. Kan de regering ingaan op hoe het voorliggende wetsvoorstel zich verhoudt tot deze genoemde onderwerpen?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat de impact van verkeerslawaaï op de gezondheid van mensen niet zwaar genoeg doorklinkt in het mobiliteitsbeleid van deze en vorige regeringen en hopen van harte dat er nu een trendbreuk gemaakt kan worden. Immers: geluidsoverlast kan binnen twintig jaar het grootste milieuprobleem met directe gezondheidsgevolgen worden. Door de blijvende toename van het verkeer, neemt het aantal geluidgehinderden niet af. De leden van de fractie van GroenLinks realiseren zich dat de aanpak van verkeerslawaaï veel kosten met zich meebrengt. Uiteraard is relevant waar die kosten worden neergelegd. De leden zijn benieuwd naar de reactie van de regering op hun suggestie om een deel van de kosten voor de aanpak van verkeerslawaaï neer te leggen bij de veroorzakers ervan: (vracht)auto's. Licht het niet voor de hand om bijvoorbeeld de hoogte van de Motorrijtuigenbelasting mede afhankelijk te maken van het geluidsniveau dat auto's voortbrengen? Zware auto's met brede banden, maken nu eenmaal meer lawaai. Is het niet eerlijker de (geluids)vervuiler dan ook meer te laten betalen? Kan de regering aangeven, als zij niet voor een dergelijke prikkel voelt, hoe de sector verkeer dan geprikkeld kan worden een bijdrage te leveren aan de beperking van het verkeerslawaaï?

De leden van de fractie van GroenLinks vinden het een gemiste kans dat het wetsvoorstel geen rekening houdt met stapeling van geluidsbronnen. Voor de burger is het een realiteit als de geluidsoverlast van een snelweg bovenop die van een spoorlijn of een andere snelweg komt. Waarom heeft de regering ervoor gekozen geluid uit verschillende bronnen niet bij elkaar op te tellen?

### **Overgangsrecht**

De leden van de VVD-fractie lezen her en der over het overgangsrecht, maar willen graag wat meer informatie over de overgangssituatie en daaraan gekoppelde termijnen. Is te verwachten dat hier nog problemen door ontstaan? Deze leden worden hier graag nader over geïnformeerd. Deze leden merken op dat in de wijziging van de Wet milieubeheer (32 252) een aantal zorgen stond vermeld van (onder andere) IPO en VNG over de beschikbare middelen en de grote kans op een ingewikkelde overgangssituatie. De leden van de VVD-fractie worden ook de wijze waarop aan deze zorgen tegemoet wordt gekomen graag nader geïnformeerd.

### **Berekening, vaststelling en aanpassing van normen**

De leden van de VVD-fractie merken op dat er onderscheid wordt gemaakt tussen geluidsbelasting van weg en spoor. De leden van de VVD-fractie zijn niet overtuigd van de noodzaak van dit onderscheid. Kan de regering nader verklaren waarom dit onderscheid en aanvullende geluidsruijme

voor spoor van belang is? Ook ontvangen de leden graag de onderzoeken waar dit onderscheid op gebaseerd is.

De leden van de VVD-fractie merken op dat invoering van dit wetsvoorstel mogelijk ook de eerste randvoorwaarden vastlegt voor de invoering van SWUNG II. Daarbij bestaat de angst dat met de invoering van de geluidsproductieplafonds in combinatie met de criteria voor geluidsgevoelige objecten in SWUNG II beperkingen ontstaan voor de uitvoering van diverse ruimtelijke objecten, zoals woningbouwprojecten. Graag horen de leden van de VVD-fractie de reactie van de regering op deze claims.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de normen worden vastgesteld op basis van rekenmodellen. Deze modellen zijn alleen toepasbaar als zij regelmatig aan de praktijk worden getoetst door middel van steekproefsgewijze metingen. Daarmee worden en zijn ze ook betrouwbaar voor burgers. Is, en zo ja, op welke wijze, in de wet verankerd dat modellen regelmatig getoetst worden?

De leden van de CDA-fractie hebben van diverse experts gehoord dat zij twijfels hebben over de berekening en vaststelling van het geluidproductieplafond. De betrokken partijen mogen verwachten dat de geluidproductieplafonds en het al of niet verhogen daarvan klopt met de werkelijkheid. Dat kan alleen gegarandeerd worden door metingen en aannames met betrekking tot de kwaliteit van het wegdek, de toename van het wegverkeer, de gereden snelheden, de afstand tot geluidsgevoelige objecten, etcetera, te verifiëren.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering om een garantie dat de te hanteren berekeningen worden ondersteund door actuele berekeningen en inzichten die periodiek geactualiseerd worden.

De leden van de CDA-fractie vragen op dit punt ook aan de regering hoe de vaststelling geschiedt bij te verwachten toekomstige ontwikkelingen. Meer specifiek bij wegen waar 130km-zones worden overwogen, bij spoorwegen als Vallei- en IJssel-lijn en bij de HSL-Zuid en de Betuwe-route.

Begrijpen de leden van de SP-fractie goed dat bij spoorwegen die zijn opgenomen in een weg het geluidproductieplafond betrekking heeft op de cumulatie van weg- en spoorlawaaï? Zo ja, waarom wordt ditzelfde principe dan niet toegepast bij gebundelde infrastructuur, bijvoorbeeld de A16 en HSL tussen Moerdijk en de Belgische grens?

De leden van de SP-fractie lezen in de MvT: «De regels voor geluidsbelastingkaarten en actieplannen blijven grotendeels ongewijzigd.» Wat verandert er wel?

Wanneer is de concept tekst van het aangepaste Besluit geluidhinder gereed? Kan deze voor de behandeling van de wet Swung I en de Invoeringswet ter informatie aan de Kamer worden toegestuurd?

De leden van de SP-fractie lezen ook dat «Het aanwijzen van geluidsgevoelige objecten wordt op het niveau van de AMvB gebracht.» Wat worden de criteria om geluidsgevoelige objecten aan te wijzen? Waarom worden die criteria niet op het niveau van de wet verankerd? Zijn er categorieën geluidsgevoelige objecten die onder de Wet geluidhinder een bijzondere status hadden, die deze status onder het nieuwe regime zullen verliezen? Zo ja, wat is hiervoor de motivatie?

De leden van de SP-fractie missen in het voorstel ook de koppeling tussen gevelbelasting en geluidwaarden voor binnenniveau. De Nederlandse stichting Geluidhinder adviseert bijvoorbeeld bij een gevelbelasting van 65 dB een binnenwaarde van 33 dB. Deelt de regering die normstelling en hoe wordt hier in de wet en de praktijk vorm aan gegeven?

De leden van de D66-fractie vragen of de regering kan aangeven of recente beleid als het stopzetten van Anders Betalen voor Mobiliteit en het verhogen van de maximumsnelheid is opgenomen in de laatste berekeningen. Kan de regering aangeven wat de peildatum voor de vaststelling van de geluidproductieplafonds zal zijn? Hebben de experimenten met maximumsnelheden effect op de berekening van de geluidproductieplafonds?

De leden van de D66-fractie uiten hun zorgen over de gezondheidsrisico's bij geluidsoverlast, en vragen of een geluidsproductieplafond van 65 dB voldoende is om deze risico's zo klein mogelijk te houden. Kan de regering aangeven op basis van welke argumenten de grens is vastgelegd op 65 dB en hoe zij aankijkt tegen de gezondheidsrisico's bij een geluidsproductieplafond van 65 dB? Kan zij aangeven hoeveel mensen last krijgen van slaapverstoring en hart- en vaatziekten bij een plafond van 65 dB, en hoe hoog dit aantal zal zijn bij een plafond van 60 dB?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben een vraag over het gekozen ijkjaar 2008. Op dat moment (en nu nog) werden bestaande knelpunten nog volop gesaneerd. Hoe moet de keuze voor het jaar 2008, waaraan de werkruimte gekoppeld wordt, geïnterpreteerd worden?

De leden van de fractie van GroenLinks hebben in dit verband ook vragen over de keuze om de norm voor verkeerslawaai aan de gevel te stellen op 65 dB. Dat vinden deze leden aan de hoge kant. Kan de regering de indruk wegnemen dat de keus om uit te gaan van een maximale belasting van 65 dB in plaats van 60 dB louter op financiële en niet op (bijvoorbeeld) gezondheidkundige overwegingen is gebaseerd? Beschikt de regering over onderzoeken waaruit blijkt dat uit de norm van 65 dB geen extra negatieve gezondheidsgevolgen voortvloeien ten opzichte van een iets strengere norm van 60 dB? Kan de Kamer een overzicht van dergelijke onderzoeken krijgen?

Ook hebben deze leden nog enige vragen over de modellen waarmee de geluidsbelasting bepaald en gehandhaafd wordt. De leden begrijpen dat het onmogelijk en onbetaalbaar is om op zeer grote schaal metingen uit te voeren, maar hechten wel aan metingen om modelberekeningen te controleren. Immers: variabelen als de kwaliteit van het wegdek, de verkeersintensiteit en de snelheid waarmee gereden wordt, laten zich niet uitrekenen, maar moeten sowieso (bij tijd en wijle) gemeten worden. Is de regering dat met deze leden eens?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in het addendum van het Planbureau voor de Leefomgeving dat de extra kostencomponent voor rijkswegen in Swung I 1,2 miljard euro bedraagt, uitgaande van een effect van gemiddeld + 2 dB. Deze leden vragen of het effect inderdaad + 2 dB is of dat dit nog hoger is omdat er ook wordt gesproken over + 4 dB?

Klopt het, zo vragen deze leden, dat vanwege de budgettaire kaderstelling (zowel Swung I als de nota mobiliteit) de enige mogelijkheid is om het doelmatigheids criterium aan te passen? En zo ja, is de regering dat voornemens te doen? Zo nee, welke mogelijkheden ziet de regering dan? Verder vragen deze leden of de nieuwe Europese bandennorm, die vanaf 2016 gaat gelden, alvast mee wordt genomen om de gevolgen van de

aanpassing van het reken- en meetvoorschrift te beperken. Dit heeft volgens deze leden zowel het effect het budgettaire tekort voor de rijksoverheid te reduceren alsook eraan bij te dragen dat de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van lagere overheden, ontwikkelaars en particulieren niet onnodig worden beperkt.

Genoemde leden vragen tevens hoe deze nieuwe ontwikkelingen zich verhouden tot Swung II en wat de effecten zijn bij niet-rijkswegen. Werken deze aanpassingen daar ook door?

De leden van de SGP-fractie vragen zich af waarom bij het bepalen van geluidproductie en geluidproductieplafonds een zeer sterk accent ligt op de berekende geluidproductie. Deze leden willen wijzen op de verschillen tussen fabrieksmetingen en de daadwerkelijke geluidproductie- of demping, de verschillen tussen theoretisch geschatte snelheden en de daadwerkelijke snelheden, de manipuleerbaarheid van rekenmodellen en de onvoorspelbaarheid van de mate van verkeerstoename. Is het niet verstandig om verificatie en monitoring van berekende geluidproductie en geluidproductieplafonds beter te borgen door metingen door een onafhankelijke instantie en deze een wettelijke basis te geven?

### **Werkruimte**

De leden van de VVD-fractie lezen dat de werkruimte gesteld wordt op 1,5 dB maar dat maatwerk daarbij niet mogelijk is. Volgens de leden van de VVD-fractie is flexibiliteit echter van belang en moet er een afweging gemaakt kunnen worden tussen de belangen van mobiliteit, de omliggende geluidsgevoelige objecten en de omwonenden. Dit voorkomt dat infrastructurele- of bouwprojecten op slot komen te zitten, terwijl de volksgezondheid en het leefgenot worden gegarandeerd. Is deze flexibiliteit mogelijk onder de voorgestelde wetgeving?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de werkruimte in bestaande situaties wordt gesteld op 1,5 dB. Deze leden hebben echter ook kennisgenomen van verschillende kritieken op deze werkruimte. Zo zijn er pleitbezorgers van een werkruimte van 0,5 dB. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat deze werkruimte projecten in gevaar kan brengen, wat voor onnodige kosten zal zorgen. Is de regering het daar mee eens?

ProRail pleit juist voor een werkruimte van 2.0 dB omdat zelfs de werkruimte van 1.5 dB tot onaanvaardbaar groot maatschappelijk en economisch nadeel leidt. Wat is de reactie van de regering op deze opmerking van ProRail? Vanuit Oost-Nederland komt de opmerking dat om invoering van de in Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en Basisnet gevaarlijke stoffen voorgenomen goederenroutes mogelijk te maken, de volledige geluidproductieplafonds inclusief de werkruimte moeten worden benut. De regio merkt op dat er een tegenstrijdigheid zit tussen voorliggende wet en PHS, aangezien er in dat laatste programma wordt uitgegaan van een structurele toename van de geluidbelasting. Wat is de reactie van de regering op deze opmerkingen?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe er in de toekomst omgegaan kan worden met grenswaarden en de werkruimte. Is er ruimte om deze kaders aan te passen? Hoe wordt de werking van de wet op zich beoordeeld? Deze leden horen hier graag meer over.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat het uitgangspunt van de wetgeving de huidige praktijk plus een werkruimte van 1,5 dB is. Deze werkruimte is in principe tijdelijk, maar wat is de maximale gebruiksduur van deze werkruimte?

De SP-fractie leest dat een werkruimte wordt opgenomen gebaseerd op de heersende waarde van 1,5 dB. Daarmee zou een verkeerstoename van 40% mogelijk gemaakt worden. De SP deelt de mening van de vier grote gemeenten (de G4) dat zonder flankerend beleid daar geen stimulerende werking vanuit gaat richting de markt om bronmaatregelen te nemen. De G4 stellen dat met een werkruimte van 0,5 dB een sterker signaal wordt afgegeven en verwachten dat met het nemen van de bronmaatregelen ook binnen die ruimte groeimogelijkheid tot 40% reëel is. Deelt de regering die opvatting?

De leden van de D66-fractie vinden een werkruimte van 1,5 dB aan de hoge kant, hoewel zij begrip hebben voor het argument dat een zeer kleine werkruimte onmiddellijke overschrijding van het geluidsproductieplafond op vele plekken ten gevolge heeft. Deze leden zijn het eens met de overweging van de regering dat er een tussenweg moet worden gevonden tussen werkbaarheid/kosten en leefbaarheid. Zij vragen echter of de weegschaal niet te ver uitslaat naar één zijde en of er met een lagere werkruimte niet een beter evenwicht wordt gevonden tussen werkbaarheid en leefbaarheid.

Ook hebben deze leden bezwaar bij het gelijkstellen van de streefwaarde en de werkruimte. Hiermee ontstaat het beeld dat er wordt gestreefd naar een hogere geluidsbelasting, in plaats van het streven naar een gelijke of zelfs lagere geluidsbelasting. Kan de regering op deze punten ingaan?

De leden van de fractie van GroenLinks begrijpen dat er enige werkruimte nodig zal zijn om het systeem van GPP's goed te laten functioneren. Maar het invoeren van de voorgestelde werkruimte van 1,5 dB, zonder daarbij nadere uitgangspunten vast te leggen over maatregelen en technieken om verkeerslawaaï tegen te gaan, achten zij niet verantwoord. Bovendien zijn deze leden er niet gerust op dat deze werkruimte ook als zodanig wordt gebruikt en niet zal leiden tot structurele toename van de geluidsbelasting.

Deze leden zien twee opties voor zich: de regering houdt vast aan de ruime werkruimte van 1,5 dB, die overeen komt met 40% extra wegverkeer. In dat geval suggereren de leden een bepaling toe te voegen dat dan moet worden uitgegaan van alle in redelijkheid mogelijke maatregelen, waaronder dan standaard de aanleg van dubbellaags ZOAB (Zeer Open Asphalt Beton) wordt verstaan, bijvoorbeeld in stedelijke gebieden en in de nabijheid van stiltegebieden. Wanneer de regering een dergelijk uitgangspunt of voorschrift niet wenst op te nemen, dan lijkt deze leden de werkruimte van 1,5 dB te hoog en zou deze beter beperkt kunnen blijven tot 0,5 dB. Zulks om te voorkomen dat het verkeer enorm toeneemt, zonder dat voldoende zicht bestaat op het nemen van redelijke maatregelen. Deze leden ontvangen graag een reactie op deze stelling.

### **Uitvoering en handhaving**

De leden van de PvdA-fractie hebben nog een aantal vragen over de precieze uitvoering van de nieuwe wetgeving.

Als de beheerder nadeel ondervindt van ophogen van productieplafonds, dan draagt de regering bijvoorbeeld ProRail of Rijkswaterstaat op om maatregelen te nemen. Klopt deze aanname? Wie betaalt de eventueel te nemen maatregelen?

Welke ruimte heeft de beheerder momenteel om bij de capaciteitsverdeling van het spoor te prioriteren op basis van geluid? Welke ruimte krijgt de beheerder als de herziening van de algemene maatregel van bestuur (AMvB) Capaciteitsverdeling in werking treedt? En wanneer wordt de herziening van AMvB Capaciteitsverdeling verwacht?

Kan de regering duidelijk maken welke artikelen op welke wijze kunnen worden gehandhaafd en met welke instrumenten en op welk moment het bevoegd gezag kan handhaven?

Hoe borgt de regering dat de beheerder de gedelegeerde taak van het beheer van het geluidregister goed kan scheiden van de rol als norm-adressant ten aanzien van de geluidplafonds uit dit geluidregister?

De leden van de PvdA-fractie vragen of het klopt dat Schiphol momenteel 60 handhavingspunten heeft en er in Nederland alleen al langs het spoor 60 000 handhavingspunten komen met de inwerkingtreding van deze wet? Zo ja, kan de regering toelichten of en hoe dit werkbaar is in de praktijk? Hoeveel handhavingspunten zijn er langs Rijkswegen?

De leden van de CDA-fractie vinden het wetsvoorstel niet duidelijk genoeg op het punt van verantwoordelijkheden. Als het gaat om geluidhinder spelen de volgende partijen een rol: wegbeheerders, weggebruikers, minister, provincies, gemeenten. Veel verantwoordelijkheid ligt bij de wegbeheerder; de minister bepaalt geluidproductieplafonds en de saneringsplannen. Twee punten van zorg geven de leden van CDA-fractie hierbij aan. Ten eerste zien deze leden ten aanzien van veel onderdelen van de wet dat de minister van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijk is. Zij pleiten voor meer decentrale verantwoordelijkheid. Daarnaast kan op veel punten onduidelijkheid ontstaan met betrekking tot verantwoordelijkheden. Bijvoorbeeld bij het handhaven van de norm als de gemeente besluit tot nieuwbouw, bijvoorbeeld bij de informatievoorziening naar burgers, bijvoorbeeld bij wijziging van het geluidproductieplafond, bijvoorbeeld bij overschrijding van de normen, etcetera.

De leden van de CDA-fractie verzoeken de regering om de voorkeur voor centrale verantwoordelijkheid, in vergelijking met decentrale verantwoordelijkheid, nader te onderbouwen. Deze leden verzoeken de regering tevens om meer duidelijkheid te bieden over de verantwoordelijkheden van diverse overheidslagen en van beheerders en gebruikers. Deze leden vragen de regering om in de beschrijving van verantwoordelijkheden aan te geven wat, in het kader van dit wetsvoorstel, de rechten en (financiële) plichten zijn van elke partij.

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat de handhaving onderbelicht lijkt te zijn in dit wetsvoorstel. No Welke partij controleert op tijdelijke of structurele overschrijding van het geluidproductieplafond? Welke procedure treedt in werking bij overschrijding? Welke middelen kan het bevoegd gezag hanteren om overschrijding tegen te gaan? Wat wordt verwacht van de beheerder?

De leden van de SP-fractie zien dat gesteld wordt dat de mogelijke invoering van een bestuurlijke boete gezien wordt nadat de vierde tranche Algemene wet bestuursrecht van kracht geworden is. Waarom wordt de principekeuze voor of tegen een bestuurlijke boete bij de overschrijding van geluidsproductieplafonds nu niet gemaakt, in het kader van de integrale behandeling van de wet?

De leden van de SP-fractie vragen ook welke sancties mogelijk zijn tegen personen die geluidbelaste locaties «schoonrekenen», door bewust parameters, die de geluidbelasting bepalen, te verdraaien. Is er in de huidige wet een grond om zo nodig strafrechtelijke vervolging in te stellen?

De leden van de D66-fractie stellen dat in de Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de invoering van geluidproductieplafonds



(wetsvoorstel 32 252) «checks and balances» werden vastgelegd in een rolverdeling tussen de ministers van VROM en V&W. Het stellen van de kaders was in handen van de minister van VROM en het nemen van uitvoeringsgerichte beslissingen binnen die kaders zou liggen bij de minister van V&W. De leden van de D66-fractie uiten hun zorgen over deze rolverdeling nu de ministeries (deels) zijn samengevoegd. Hoe zal de regering in deze nieuwe situatie zorgdragen voor afdoende «checks and balances»? Is de verdeling van taken, waarbij zowel de kaderstelling als de invulling van dit kader bij het ministerie van I&M ligt, juridisch houdbaar? En komt dit voldoende tegemoet aan het destijds gestelde bezwaar van de Raad van State, namelijk dat het niet ondenkbaar is dat de minister in haar functie van medewetgever en bevoegd gezag zich vooral zal laten leiden door de belangen die hij als beheerder behartigt; en dat dit afbreuk kan doen aan het beschermingsniveau dat het wetsvoorstel aan burgers beoogt te bieden? Kan de regering hierop ingaan?

De leden van de fractie van GroenLinks maken zich zorgen over de gevolgen die de wet in haar huidige vorm kan hebben voor bouwplannen van gemeenten langs rijkswegen. Omdat de regering voorstelt het verkeer op veel plekken nog flink te laten groeien zonder zich vast te willen leggen op de inzet van technieken als dubbellaags ZOAB, dreigen gemeenten straks op te draaien voor vaak zéér dure maatregelen als zij langs wegen willen bouwen. Er dreigt een situatie waarbij gemeenten afzien van sloop van slechte woningen en wijken langs wegen en sporen, omdat nieuwbouw simpelweg onbetaalbaar wordt. Ook is denkbaar dat gemeenten wel slopen, maar de grond noodgedwongen onbebouwd laten. Beide situaties achten deze leden niet wenselijk. Kan de regering deze zorgen wegnemen?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat met de vorming van het ministerie van Infrastructuur en Milieu de bevoegdheden van de Wet geluidproductieplafonds in handen van één minister komen. Deze leden vragen of er voor dit wetsvoorstel niet een andere oplossing mogelijk is omdat nu de slager toch zijn eigen vlees keurt, zowel bij de procedure voor verhoging en verlaging van geluidproductieplafonds als bij de handhaving. De ervaringen uit het verleden, zoals de handhaving van de geluidwaarden rondom Schiphol, leren dat dit niet automatisch goed gaat. Om nu belangverstremgeling en «tweepettenproblemen» te voorkomen geven deze leden in overweging om een onafhankelijke instantie te belasten met de handhaving. Wellicht kunnen de op te richten Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD) hierin een rol vervullen.

### **Inspraakmogelijkheden voor burgers**

De leden van de PvdA-fractie lezen dat een beheerder, zoals ProRail, over een bepaald jaar pas vier maanden na afloop van dat jaar de gegevens over geluidsproductie hoeft aan te leveren. Met terugwerkende kracht eventuele overschrijding aanpakken is onmogelijk. Klopt deze aanname? Zo ja, wat betekent dit juridisch voor de beheerder én voor de burger die terecht klaagt over overschrijding maar pas maanden later kan controleren dat er daadwerkelijk sprake was van overschrijding?

De leden van de CDA-fractie zien op het volgende punt een groot risico: wat gebeurt er als door zwaar verkeer de weg of het spoor geluid produceert boven het plafond en de infrabeheerder geen saneringsmogelijkheden meer heeft? Kan een burger dan met deze wet naar de rechter stappen? En kan de rechter dan overgaan tot sluiting van een wegdeel of spoortraject? Deze leden vragen de regering om duidelijkheid te verschaffen over de wijze van handhaving van het wetsvoorstel.

De leden van de D66-fractie vinden dat de rechten van de bewoners slechts summier in het wetsvoorstel naar voren komen. Welke mogelijkheden hebben zij tot inspraak en/of bezwaar bij vaststelling of verhoging van de geluidproductieplafonds? Welke mogelijkheden hebben bewoners wanneer het geluidsproductieplafond niet wordt gehandhaafd? Hoe verhouden de bezwaar- en beroepsprocedures zich tot procedures bij ander ruimtelijk beleid? Is dit wetsvoorstel overeenkomstig het Verdrag van Aarhus?

Ook zijn de leden van de D66-fractie van mening dat deze wet de behoefte aan meer transparantie en overzichtelijkheid niet vervult. Zij roepen de regering dan ook op om de gevolgen, toepassing en uitvoering van deze wet op duidelijke en toegankelijke wijze te communiceren naar degenen die het grootste belang bij deze wet hebben, namelijk de omwonenden. Kan de regering aangeven hoe zij de communicatie van de invoering van de geluidproductieplafonds en de saneringsopgave gaat aanpakken? Zou een aanpak als die van de campagne «Van A naar Beter» hierbij als voorbeeld kunnen dienen?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of het niet beter is, als een burger die bijvoorbeeld meent dat zijn woning teveel lawaai te verduren heeft, zich beschermd weet door een regime waarbij hij een gang naar de rechter kan maken en niet is aangewezen op een handhavingsverzoek bij de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (IVW). De leden hebben grote twijfels of de IVW de geëigende instantie is om rechtsbescherming te bieden en zien niet waarom niet gekozen is voor een normale bestuurs-rechterlijke procedure. Kan de regering hierop ingaan? Voorts veronderstellen de leden dat het te allen tijde mogelijk is voor een burger een besluit van de Inspectie aan te vechten bij een bestuursrechtbank. Wordt de procedure via welke een burger zijn recht zal proberen te halen met tussenkomst van de Inspectie niet alleen maar nodeloos ingewikkeld gemaakt?

De leden van de SGP-fractie krijgen de indruk dat de procedures tot verhoging van de geluidproductieplafonds, op verzoek van wegbeheerders, veel eenvoudiger zijn dan de procedures tot verlaging van de plafonds, op verzoek van bijvoorbeeld gemeenten of omwonenden. Is de regering bereid hier meer evenwicht in aan te brengen?

### **Sanering**

De leden van de VVD-fractie hebben kennis genomen van de voorgestelde saneringsoperatie. In het nader rapport geeft de regering in reactie op de Raad van State aan dat de uitgangspunten van de saneringsoperatie zo zijn gekozen, dat de sanering binnen het budget kan worden uitgevoerd. De leden van de VVD-fractie vragen wat deze uitgangspunten zijn en hoe zo stellig kan worden aangegeven dat deze operatie binnen budget blijft. Deze leden krijgen graag een nadere verklaring van de regering.

Daarnaast geeft de regering zelf aan dat er een risico op overschrijding bestaat. Het risico bestaat dus dat er in de toekomst op zoek gegaan moet worden naar nieuwe financiële middelen. Hierbij zijn mogelijk negatieve gevolgen te verwachten, zoals vertraging. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de meest urgente of meest schrijnende overschrijdingsgevallen het eerst gesaneerd te worden. Strookt dit met de plannen van de regering?

De leden van de VVD-fractie merken op dat de saneringsoperatie een reeks van nieuwe en oude gevallen overneemt uit een reeds lopende saneringsoperatie. Deze reeds lopende saneringsoperatie is enkele

decennia oud, waarbij daadwerkelijke sanering niet of vertraagd tot stand is gekomen. De leden van de VVD-fractie horen graag hoe de regering toe zal zien op tijdige uitvoering van de saneringsoperatie.

Wegbeheerders geven aan dat door de saneringsplicht, om onder het geluidproductieplafond te blijven, tot diverse werkzaamheden kan leiden. De leden van de CDA-fractie vragen de regering te garanderen dat de saneringsplicht niet zal leiden tot veel extra verkeershinder.

De leden van de SP-fractie zien dat de sanering zal niet volledig zijn. Er blijven dus ook na 2023 nog ongewenste situaties bestaan. Om die aan te pakken wordt 650 miljoen gestoken in de aanpak van situaties met een overschrijding van 65 dB langs wegen of 70 dB langs spoorwegen. Recent zijn met name langs het HSL-tracé Amsterdam–Antwerpen knelpunten ontstaan op plaatsen waar weg en spoor bij elkaar komen. Is de regering bereid voor die plekken een gecombineerde norm van gemiddelde van constant geluid van de weg en de piekbelastingen van het spoor op te stellen, waarbij de hinder van de pieken een prominente plek krijgen in de weging?

De keuze voor sanering zal geschieden op basis van doelmatigheid. Dat betekent dat kleine clusters van woningen en solitaire woningen nog altijd ver boven de normen uit kunnen komen. Er bestaat gerede kans dat dit effecten heeft op de gezondheid van de bewoners. Op welke wijze worden zij daarover geïnformeerd en tegemoetgekomen? Overigens geldt ook voor geluidsnormen van 60 dB en hoger dat dit gevolgen kan hebben voor de gezondheid van bewoners. Ook in die gevallen vinden de leden van de SP-fractie het wenselijk bewoners hierover te informeren.

De leden van de SP-fractie zien ook voordelen in het voorstel van een dalend plafond. Telkens als de geluidsbelasting de norm tot op 0,5 dB heeft genaderd moet een sanering van tenminste 2 dB plaatsvinden. Hoe beoordeelt de regering het voorstel om bij iedere sanering het geluidproductieplafond met 0,5 dB te verlagen?

De leden van de GroenLinks-fractie stellen dat de regering via het Meerjaren Programma Geluid in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport middelen heeft gereserveerd voor saneringskosten. Heeft de regering ook zicht op de mate waarin deze middelen toereikend zijn, mede nu door verhoging van de maximumsnelheid het verkeerslawaai zal groeien en door uitblijven van de kilometerheffing het lawaai minder afneemt? En kan de regering inzichtelijk maken hoe deze middelen zich verhouden tot de (toenemende) maatschappelijke kosten van verkeerslawaai?

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn van mening dat de uitgangspunten van de saneringsoperatie zo zijn gekozen, dat de sanering binnen het budget kan worden uitgevoerd. Recent is echter bekend geworden dat een aantal parameters tegenvalt, zoals de geluidbeperking van wegdekken als gevolg van veroudering. Dit zou voornamelijk spelen bij geluidsbeperkende wegdekken zoals ZOAB (zie ook rapport Planbureau voor de Leefomgeving). Genoemde leden vragen een kwantificering van de aanpassing van uitgangspunten van het wetsvoorstel die nodig is om hetzelfde resultaat qua geluidreductie te behalen en hoeveel extra budget hiervoor nodig is.

Genoemde leden vragen of het klopt dat het reken- en meetvoorschrift zal worden geactualiseerd door onder meer het verhogen van de geluidsemissie van lichte motorvoertuigen en introductie van een veroude-

ringsterm voor wegdekken. Zij vragen om een toelichting op de voorgestelde wijzigingen en of deze actualisatie tegelijk met de invoering van het wetsvoorstel Swung I plaatsvindt. Wat zijn de gevolgen voor de geluidproductieplafonds en welke consequenties heeft dit uitgedrukt in kosten, gezondheid, maar ook voor de gemeentelijke ruimtelijke opgaven? Worden de geluidproductieplafonds effectief hoger? Ontstaan hierdoor nieuwe «saneringssituaties/gevallen die onder de regeling van de Nota Mobiliteit vallen», en worden de mogelijkheden voor gemeenten hierdoor voor ruimtelijke ontwikkelingen direct en/of indirect minder? Direct in relatie tot de beschikbare geluidruimte van gemeente en indirect in relatie tot het kunnen toepassen van doelmatige maatregelen?

### **Bronbeleid**

De leden van de VVD-fractie lezen dat de tweede pijler het bronbeleid is. De leden van de VVD-fractie hebben veel vertrouwen in technische mogelijkheden, variërend van stillere banden en motoren tot aangepast materieel voor treinen. Dit maakt meer mobiliteit met minder hinder mogelijk. Het wetsvoorstel gaat niet in op de acties die de regering op dit vlak gaat ondernemen. De leden van de VVD-fractie horen graag hoe de regering nader vorm aan het bronbeleid zal geven.

De leden van de PvdA-fractie vragen of de regering ook met (bron)beleid komt om te zorgen dat de geluidsproductie in Nederland ook een dalende trend gaat laten zien. Zo nee, waarom niet? Zo ja, welk beleid wordt er dan gevoerd de komende periode?

Klopt het dat het project «stille steden» is afgeschaft? Wat is daarvan de reden?

In hoeverre heeft de beheerder mogelijkheden om bronmaatregelen aan materieel in te zetten om binnen de geluidproductieplafonds te opereren, zo vragen deze leden. Mag de beheerder geld voor geluidschermen uitsparen door alleen stil materieel toe te laten?

De leden van de CDA-fractie vinden de prikkel tot het voeren van bronbeleid op het terrein van voertuigen te laag. Het aanbrenge van geluidproductieplafonds leidt mogelijk tot sanering van weggedelen, maar naar de mening van deze leden een te zwakke relatie met bronbeleid waar het de weggebruikers betreft. Beheerders van infrastructuur hebben nauwelijks instrumenten, noch krijgen ze deze via het wetsvoorstel, om weggebruikers te stimuleren tot maatregelen die leiden tot stiller vervoer. De leden van de CDA-fractie vragen de regering om aan te geven op welke wijze het wetsvoorstel bijdraagt aan bronbeleid waar het de voertuigen betreft.

De leden van de D66-fractie zien met de regering een belangrijke rol weggelegd voor bronbeleid in het tegengaan van geluidsoverlast. Deze leden hebben nog wel een aantal vragen over dit bronbeleid in relatie met de invoering van de geluidproductieplafonds en de saneringsoperatie. Kan de regering aangeven welke tegenvallers er de afgelopen vijf jaar zijn geweest op het gebied van bronbeleid, en welke zij in de komende jaren nog verwachten? Kunnen zij voorts aangeven hoe om te gaan met toekomstige tegenvallers in bronbeleid? Zijn er onzekerheidsmarges opgenomen in de voorspelde effecten van het bronbeleid? Ziet de regering net als de leden van de D66-fractie mogelijkheden om tegenvallers op te vangen door meer innovatie in bronbeleid? Hoe kijkt zij in deze zin aan tegen bezuinigingen op programma's die innovatie in bronbeleid moeten stimuleren, zoals het Programma Stiller Stadsverkeer? De leden van de D66-fractie stellen dat snelheid ook onderdeel is van het bronbeleid. Heeft de regering in het kader van bronbeleid ook gekeken

naar het eventueel verlagen van de maximumsnelheid op specifieke knelpunten?

De leden van de SGP-fractie betwijfelen of het bronbeleid voldoende verankerd wordt. Hoe wordt ervoor gezorgd dat bij het bepalen van de geluidproductieplafonds het bronbeleid in de vorm van bijvoorbeeld de «best beschikbare technieken» of snelheidsbeperkingen als uitgangspunt meegenomen wordt?

#### **(Prikfels voor) andere geluidsreducerende maatregelen**

De leden van de VVD-fractie vragen welke flexibiliteit de beheerder zal hebben bij het bepalen van de geluidsreducerende maatregelen. Kan de regering hier nader op ingaan? Zullen deze maatregelen altijd gericht zijn op het beperken van overlast of kan er bijvoorbeeld ook worden gekozen voor het opkopen van huizen en/of andere gebouwen?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de wet beoogt om saneringsingrepen te laten leiden tot lagere geluidproductieplafonds. Als een wegbeheerder de sanering heeft uitgevoerd, kan hij aangeven dat het geluidproductieplafond verlaagd kan worden. De leden van de CDA-fractie zien echter voor hem geen prikkel om dat daadwerkelijk te doen. Een lager geluidproductieniveau maakt het voor de wegbeheerder moeilijker en duurder om toename van het verkeer in de toekomst op te vangen. Zonder instrumenten voor bronbeleid ten aanzien van de weggebruiker, lijkt het voor de wegbeheerder verstandiger zoveel mogelijk «werkruimte» voor zichzelf te behouden. De leden van de CDA-fractie vragen de regering om aan te geven welke prikfels het wetsvoorstel bevat om in de praktijk het productieplafond te verlagen.

De leden van de CDA-fractie kunnen zich vinden in de werkruimte van 1,5 dB. De MvT geeft aan dat de saneringsoperatie moet worden gezien als de gewenste maatwerkoperatie waarbij ongewenst hoge plafonds verlaagd worden. Het CDA vraagt de regering wie het initiatief moet nemen tot verlaging van het plafond en vanuit welke prikkel? En wie spreekt de verantwoordelijke partij erop aan als verlaging van het plafond uitblijft?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de wetgeving voorziet in de mogelijkheid de handhavende instanties, zoals gemeenten, bronmaatregelen te laten nemen, zoals het instellen van 80 km zones, als de normen overschreden worden. Mogen zij die ruimte ook gebruiken om de normen vervolgens te verlagen en te gebruiken voor gezondheidswinst?

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat men in principe zou moeten streven naar zo min mogelijk overlast binnen bestaande beleidsmogelijkheden. Is de regering dit met deze leden eens? Zo ja, deelt de regering de zorg dat het voorliggende wetsvoorstel weinig prikfels biedt om de beheerders aan te zetten tot het komen tot een zo laag mogelijke geluidsbelasting in plaats van het sec voldoen aan het geluidproductieplafond en dat het bepalen van de maatregelen nu vooral op financiële motieven is geënt? Welke prikkel biedt dit wetsvoorstel bijvoorbeeld aan de beheerder om de best beschikbare techniek toe te passen, als deze al net onder de grenswaarde zit? Kan de regering hier op ingaan?

De leden van de fractie van GroenLinks willen graag weten of de regering überhaupt een rol weggelegd ziet voor volumebeleid in de aanpak van geluidshinder. Een van de positieve effecten van de kilometerheffing was

bijvoorbeeld, dat het verkeerlawaaï flink zou afnemen door de afname van de verkeersgroei, zonder grote investeringen in maatregelen. Graag een reactie.

Het is volgens de leden van de ChristenUnie-fractie van belang dat in redelijkheid mogelijke maatregelen worden getroffen om het verkeerslawaaï te beperken. Nu ZOAB een tegenvallende geluidsreductie geeft, is toepassing van tweelaags ZOAB of tweelaags ZOAB-fijn volgens genoemde leden een interessante geluidsmaatregel. Deze leden geven in overweging om naast de aanpassing van de emissies in het reken- en meetvoorschrift aan de tegenvallende geluidreductie, juist tweelaags ZOAB of tweelaags ZOAB-fijn als uitgangspunt te hanteren bij de vaststelling van de geluidproductieplafonds. Dit zou kunnen gebeuren door de akoestische basiskwaliteit, zoals omschreven in Swung I, te wijzigen van ZOAB in tweelaags ZOAB. Genoemde leden hebben daarom behoefte aan preciezere informatie over de ontwikkelingen ten aanzien van stil asfalt en de implementatie daarvan in het reken- en meetvoorschrift.

Hoeveel dB geluidsreductie geeft ZOAB vlak na de aanleg en gemiddeld over de levensduur en hoe is dit bij tweelaags ZOAB en tweelaags ZOAB-fijn? Als uitgegaan wordt van een fysieke levensduur van tien á twaalf jaar, wat is dan het verschil in gemiddelde geluidsreductie tussen tweelaags ZOAB, tweelaags ZOAB-fijn en ZOAB? Ook vragen deze leden naar het verschil in kosten voor de aanleg van ZOAB versus tweelaags ZOAB. Genoemde leden merken in dit kader op dat tweelaags ZOAB ook in één keer kan worden gelegd met een nieuwe in Duitsland ontwikkelde asfalttermachine, waardoor de aanlegkosten worden gereduceerd.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe deze meerkosten per strekkende meter weg zich verhouden tot de kosten van een scherm met eenzelfde geluidreductie.

## **ARTIKELSGEWIJS**

### **Artikel I – Wijzigingen in de Wet geluidshinder**

#### *Onderdeel K, artikel 98*

De leden van de CDA-fractie lezen dat de minister van Infrastructuur en Milieu en de wegaanlegger de kosten naar rato verdelen bij saneringsgevallen en bij gekoppelde sanering. De wegaanlegger draagt de kosten die voortvloeien uit het project en de minister draagt de kosten die voortvloeien uit de sanering. De leden van de CDA-fractie vragen een toelichting op dit punt. De kosten van het project kunnen immers ook saneringskosten zijn.

#### *Onderdeel M, artikel 104a*

De leden van de D66-fractie merken op dat er weinig aandacht is voor de procedure rond de verhoging van het geluidsproductieplafond. Kan de regering aangeven hoe deze procedure in zijn werk gaat? Kan zij aangeven hoe en door wie de financiële doelmatigheidstoets wordt uitgevoerd en wat de mogelijkheden tot bezwaar zijn? Kan zij ingaan op de regels die worden gesteld voor het toepassen van de criteria genoemd onder artikel 104a, lid 5a en lid 5b.

## **Artikel II – Wijzigingen in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (geluidproductieplafonds)**

### *Onderdeel DD, artikel 11.52*

In dit artikel lezen de leden van de CDA-fractie dat de term «ter inzage leggen» uit het artikel wordt geschrapt. De termen «voorbereiding» en «het nemen» volstaan omdat de terinzagelegging wordt geacht deel uit te maken van de voorbereiding van het besluit. Omdat het wetsvoorstel een betere bescherming van de burger beoogt, zijn de leden van de CDA-fractie bezorgd over de wijze waarop de burger betrokken wordt bij de geluidproductieplafonds. De leden vragen of het verstandig is om de term «ter inzage leggen» te schrappen. Zij pleiten voor een aanvullende procedure en een terminologie die aangeeft dat het bevoegd gezag verantwoordelijk is voor het actief betrekken van de burgers. Deze leden ontvangen graag een reactie van de regering op dit punt.

### **Onderdeel II, afdeling 11.3.6. Sanering**

#### *artikel 11.56*

In het zesde lid lezen de leden van de CDA-fractie dat in artikel 11.42 wordt bepaald dat een beheerder die zijn plafond wil wijzigen, bijvoorbeeld om verkeersgroei mogelijk te maken, gekoppeld hieraan de sanering moet uitvoeren (indien nog niet eerder een saneringsplan is ingediend). De leden van de CDA-fractie zien hierin een tegenstrijdigheid. De sanering dient toch juist om verhoging van het plafond te voorkomen? Wordt hier beschreven dat sanering ook gekoppeld kan zijn aan verhoging van het plafond? Op dit punt ontvangen deze leden graag een toelichting.

#### *artikel 11.60*

De leden van de CDA-fractie zien dat de minister van Infrastructuur en Milieu het bevoegd gezag is voor het vaststellen van saneringsplannen. Tevens wordt geregeld dat zienswijzen naar voren kunnen worden gebracht door een ieder. De leden van de CDA-fractie vragen de regering om aan te geven hoe geborgd is dat lokaal betrokkenen worden geïnformeerd over de door de minister vast te stellen saneringsplannen, teneinde hun zienswijzen naar voren te kunnen brengen.

#### *Artikel 11.61*

De leden van de CDA-fractie zien dat dit artikel bepaalt dat de minister van Infrastructuur en Milieu in bijzondere gevallen de termijn van uitvoering kan wijzigen. Ook het saneringsplan kan zo nodig worden gewijzigd. De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat de bevoegdheid tot wijziging van termijn en saneringsplan de bevoegdheid moet zijn van het lokale bevoegd gezag. Kan de regering de ministeriële bevoegdheid op dit punt onderbouwen en aangeven hoe wordt aangekeken tegen het voorstel van deze leden om deze bevoegdheid te decentraliseren?

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Snijder-Hazelhoff

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
De Best