

Geluidproductieplafonds

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel **Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de invoering van geluidproductieplafonds en de overheveling van hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder naar de Wet milieubeheer (modernisering instrumentarium geluidbeleid, geluidproductieplafonds) (32252);**
- 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) (32625).**

De **voorzitter**:

Wij hebben afgesproken dat wij vanavond alleen de eerste termijn van de Tweede Kamer zullen doen. Dit betekent dat er een knip is tussen deze termijn van de Kamer en het antwoord in eerste termijn van de regering.

Het woord is aan de heer Paulus Jansen.

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer **Paulus Jansen** (SP):

Voorzitter. Er zijn deskundigen die denken dat binnen 25 jaar geluidsoverlast het grootste milieuprobleem van Nederland is. Ik denk dat dit lichtelijk overdreven is, maar dat geluidsoverlast in de top drie staat, ben ik graag bereid te geloven. Want de problematiek is groeiende, en de afgelopen decennia zijn vooral de extremen aangepakt, de enorme overschrijdingen van wat wij in dit land als een beschavingsnorm beschouwen. Aan de andere kant wordt Nederland langzamerhand bedekt met één grote grijze deken van geluid. De aanpak van de hoofdwegen en de spoorlijnen, waarover wij het vandaag hebben, valt niet los te zien van een integrale aanpak van verkeersoverlast in stedelijk gebied – dat misschien nog wel een groter probleem is – industrielaai, het lawaai van AWACS-toestellen en de burgerluchtvaart. Je kunt je afvragen wie in het kabinet de totale regie houdt over dit hele palet. Is dat de staatssecretaris van milieu? Gaat hij ook over het beperken van geluidsoverlast in en rond de woning? Het lijkt mij dat het zaak is om dit wetsvoorstel in een wat bredere context te zien. Ik zou graag van de staatssecretaris willen horen wat wij op dit punt de komende jaren van het kabinet kunnen verwachten.

De SP-fractie onderschrijft het principe van de driesporenaanpak van het wetsvoorstel. Deze bestaat uit het begrenzen van de maximale geluidsbelasting, het saneren van situaties waarin deze wordt overschreden en het terugdringen van de geluidsniveaus over de hele linie door middel van bronbeleid.

Over de uitwerking van het wetsvoorstel is de SP-fractie een stuk kritischer. De maximale geluidsbelasting zou per categorie geluid gebaseerd moeten zijn op, enerzijds, het voorkomen van gezondheidseffecten en, anderzijds, het beperken van het aantal gehinderden. Onderschrijft de staatssecretaris dat dit de criteria zouden moeten zijn

om de voorkeurswaarden en de maxima te bepalen? Zo ja, waarom heeft het kabinet dit principe dan niet consequent toegepast? Ik denk dat dit komt door de wens om de kosteneffecten te beperken.

In een aantal gevallen zijn de plafonds in het wetsvoorstel zelfs verlaagd ten opzichte van het huidige niveau. De lat wordt nog lager gelegd. Dat is wat de SP-fractie betreft niet acceptabel. Ik heb twee amendementen ingediend om hieraan iets te doen. Met het amendement op stuk nr. 15 wordt de voorkeurswaarde voor wegen en spoorwegen teruggebracht tot het niveau van de huidige Wet geluidhinder. De huidige wet heeft een meer gedifferentieerd stelsel van voorkeurswaarden, voor verschillende soorten gevoelige bestemmingen. Het nieuwe wetsvoorstel gooit deze op één hoop, waardoor voor een aantal typen gebouwen de standaard wordt verlaagd. Dat lijkt mij niet de bedoeling.

Met een volgend amendement wordt de hoge binnenwaarde geschrapt van maar liefst 41 dB voor geluidsgevoelige ruimten in gebouwen die voor 1982 zijn gebouwd of die langs wegen of spoorwegen liggen die in gebruik zijn genomen voor 1982, respectievelijk 1987. De bewoners van deze gebouwen worden volgens het wetsvoorstel blootgesteld aan 5 dB extra geluid ten opzichte van bewoners in nieuwere gebouwen of gebouwen langs recenter aangelegde wegen of spoorlijnen. Dat is niet wenselijk uit oogpunt van rechtsgelijkheid. De norm van 41 dB is bijvoorbeeld gelijk aan de L_{night} voor windturbines, waaraan wij in de Kamer menig debat hebben gewijd. Daarbij ging het om een norm aan de buitengevel, terwijl het hierbij gaat om een norm in je slaapkamer. Ik kan het niet uitleggen aan betrokkenen. Als de staatssecretaris het wel kan, ben ik benieuwd naar zijn argumentatie.

Dan heb ik nog een vraag over de hoogte van de binnenwaarde in de overige situaties. Die is vastgesteld op 36 dB, tegen 33 dB in de huidige Wet geluidhinder. Ook dat is een verhoging waarvan ik de reden niet snap, anders dan dat deze saneringskosten bespaart. Graag krijg ik een toelichting op dit punt.

Daarmee kom ik op de sanering van overlastsituaties. Positief is het dat het nu mogelijk wordt om alle knelpunten aan te pakken die zijn ontstaan door de autonome groei van het weg- en spoorverkeer. De vraag is echter, wat dit materieel betekent voor de praktijk. Er is nu al sprake van een grote werkvoorraad en van achterstand in saneringssituaties. Die wachtrij wordt alleen maar groter. Het kabinet lijkt ervoor te kiezen om dit probleem op te lossen, nee, vooruit te schuiven, door in het wetsvoorstel volop ruimte te bieden voor tijdelijke overschrijdingen. Er wordt allereerst de werkruimte van 1,5 dB geboden in verband met de doorlooptijd van het saneringsproject. 1,5 dB is 40% groei. Dat komt overeen met tien jaar in het sterke groei global economyscenario. Dat is erg lang omdat het kabinet zelf heeft aangegeven dat een gemiddeld saneringsproject vijf jaar duurt. Dit is het dubbele.

De SP-fractie kan nog wel begrip hebben voor de 1,5 dB werkruimte als dat een eenmalige zaak is om het stuwmeer aan saneringssituaties op te lossen, maar je zou dit moeten compenseren door na de sanering bij voorkeur meer dan 2 dB onder het geluidproductieplafond te zakken en vervolgens een nieuw project te starten als de geluidsbelasting het geluidproductieplafond weer tot 1,5 dB genaderd is. Kan de staatssecretaris bevestigen dat dit de aanpak gaat worden?

Daarmee kom ik op de verschillende soorten onthefingen. In artikel 11.24 krijgt de minister de bevoegdheid

om op grond van bijzondere omstandigheden voor een periode van ten hoogste vijf jaar ontheffing te verlenen van een geluidproductieplafond. Er staat echter niet dat dit om een eenmalige ontheffing gaat. Volgens de letter van de wet kan deze ontheffing dus iedere vijf jaar opnieuw worden verleend. Dat lijkt de SP-fractie niet de bedoeling. Vandaar mijn amendement op stuk nummer 16. In dat amendement worden nog twee andere wijzigingen voorgesteld. De minister kan al bij een overschrijding van de binnenwaarde met 3 dB geluidswerende maatregelen voorschrijven en de minister informeert de Kamer jaarlijks over de verleende ontheffingen. Het lijkt mij duidelijk dat er spaarzaam moet worden omgegaan met dit middel. Door een jaarlijkse rapportage houden wij zicht op het gebruik ervan, zonder de bureaucratie van een melding voor iedere ontheffing.

Naar de mening van de SP-fractie zou het voor de hand liggen om bij het verlenen van ontheffing op grond van artikel 11.24 een vorm van compensatie toe te passen. De meest logische vorm van compensatie lijkt ons een verlaging van het geluidproductieplafond na die ontheffingsperiode. Die verlaging zou groter moeten zijn naarmate de ontheffingsperiode langer duurt. Op dit punt heb ik een amendement ingediend waarvan ik het nummer nog niet ken.

In artikel 11.23 is nog een andere vorm van ontheffing, deze keer wel eenmalig geregeld, specifiek voor spoorwegen. Kan de staatssecretaris nog eens toelichten waarom dit artikel nodig zou zijn, naast artikel 11.24, zeker als mijn amendement op dat artikel zou worden aangenomen?

Hiermee hebben wij het hele repertoire van ontheffingen nog niet gehad, want het wetsvoorstel kent ook nog het overschrijdingsbesluit, waarin de structurele overschrijding van de maximale waarde voor een geluidsgevoelig object wordt gesanctioneerd. Ik zou graag de bevestiging van de staatssecretaris krijgen dat hij dit paardenmiddel alleen in uitzonderlijke situaties wil toepassen, bijvoorbeeld als één solitair gebouw in het buitengebied zwaar wordt belast. Ook op dit punt lijkt het mij goed dat de Kamer in de jaarlijkse rapportage een beeld krijgt van wat er in die overschrijdingsbesluiten staat.

Ik kom op de geluidsbelastingkaarten en actieplannen. Nieuwe elementen in de geluidwetgeving zijn de vijfjaarlijks op te stellen geluidbelastingkaarten en actieplannen. Deze zijn ook verplicht op grond van een Europese richtlijn. De SP-fractie denkt dat die kaarten en actieplannen een nuttige functie kunnen hebben bij een systematische aanpak van geluidsoverlast door weg- en spoorverkeer. In de toekomst zou dit ook moeten worden uitgebreid naar lokaal verkeer en andere bronnen, zoals industrie. De bescherming tegen cumulatie van geluid is een probleem dat nog niet goed geregeld is in het wetsvoorstel. Er zit een nogal vrijblijvende, wat ons betreft te vrijblijvende bepaling in artikel 11.30. De SP-fractie pleit voor de volgende aanpak.

Leg in de wet vast dat op de geluidsbelastingkaarten ook moet worden aangegeven waar sprake is van cumulatie van bronnen, waarbij je een drempel zou kunnen hanteren van bijvoorbeeld 1 dB ten opzichte van een dominante bron, en verplicht het bevoegd gezag om in het actieplan expliciet aandacht te besteden aan de aanpak van cumulatiegebieden. Ook dit voorstel heb ik verwerkt in een amendement.

De heer Samsom (PvdA):

Dat amendement heb ik dan waarschijnlijk gemist. Dit vraag ik omdat ik zelf een amendement heb ingediend op artikel 11.30 dat volgens mij het probleem aanpakt, maar als u nu vertelt welk amendement u in gedachten had ...

De heer Paulus Jansen (SP):

Er is volgens mij sprake van enige filevorming bij de amendementen. Er zit een aantal in de pijplijn, waarvan ik het nummer zelf ook nog niet heb. De bedoeling van dit amendement is dat allereerst cumulatie zichtbaar wordt gemaakt via de geluidsbelastingkaarten en dat vervolgens via de actieplannen wordt aangegeven wat wij in het geval van cumulatie gaan doen. Ik heb overigens overwogen om dit op een andere manier te regelen, bijvoorbeeld door te zeggen: als er sprake is van meerdere bronnen, moet je gewoon een aftrek van het plafond toepassen. Dat zou ook kunnen. De SP-fractie staat open voor alternatieven. De kern van onze kritiek is dat er een situatie kan zijn waarin er sprake is van meerdere bronnen. Ik woon zelf in een wijk die aan drie kanten wordt begrensd door een autoweg en waardoor ook nog een drukke spoorlijn loopt. In dat soort situaties is het toch wel interessant dat de optelsom binnen de perken blijft; voor de bewoners maakt het immers niets uit waar de herrie vandaan komt.

De heer Samsom (PvdA):

Ik zal zo meteen, in mijn spreektijd, het amendement van de Partij van de Arbeid uitgebreid toelichten. Ik voorzie dat er dan een gezamenlijk amendement achteraankomt.

De heer Paulus Jansen (SP):

Dat zou zomaar kunnen, want wij werken natuurlijk graag met iedereen samen. Ook met andere fracties.

De voorzitter:

Ik stel voor dat u doorgaat.

De heer Paulus Jansen (SP):

Dit wetsvoorstel is de top van een piramide waarvan het fundament gevormd wordt door een keur aan Algemene Maatregelen van Bestuur en ministeriële regelingen. Dat fundament gaat niet alleen over details. Het bevat de bouwstenen die de stabiliteit van het gebouw als geheel bepalen. Zo wordt bij AMvB bepaald wat een geluidsgevoelig object en een geluidsgevoelige ruimte is. Mij lijkt dat weinig mensen gelukkig zouden zijn als opeens verpleeghuizen als geluidsgevoelig object of slaapkamers als geluidsgevoelige ruimte zouden worden geschrappt. Om deze reden heb ik samen met collega Leegte van de VVD-fractie het amendement op stuk nr. 13 ingediend, dat de voorhang op alle AMvB's regelt.

Net zoals het geval is bij de luchtkwaliteit, worden de optredende geluidsniveaus op referentiepunten langs wegen en spoorwegen niet gemeten, maar berekend. Aan de hand van een aantal invoervariabelen wordt met een model uitgerekend wat het gemiddelde geluidsniveau is. De SP-fractie erkent dat dit een noodzakelijk hulpmiddel is, of misschien een noodzakelijk kwaad, maar constateert ook dat berekeningen het risico van creatief rekenen inhouden. Door het sjoemelen met invoervariabelen komt er uit het model opeens een veel lagere geluidsbelasting, of minder fijnstof of NO_x, en is een locatie "schoongerekend". Wat ons betreft, is een cruciaal element van de wet dat de integriteit van de berekeningen van de optredende geluidsniveaus steekproefsgewijs worden gecontro-

leerd door middel van geluidmetingen. Daarmee kan iedere twijfel over de betrouwbaarheid van het stelsel worden weggenomen. Om deze reden heb ik een amendement ingediend waarmee dit wordt geregeld.

Een ander amendement dat het realiteitsgehalte van de berekening kan verhogen, schrijft voor dat brongegevens zo veel mogelijk worden gebaseerd op metingen en gebaseerd moeten zijn op het gemiddelde effect en de gemiddelde onderhoudstoestand tijdens de levensduur. Ik geef een voorbeeld.

De heer **Leegte** (VVD):

Dat voorbeeld moet dan even wachten. Ik heb een vraag aan de SP over het meten en berekenen. Het pleidooi is om de modellen accurater te maken, zodat zij goed de uitkomst voorspellen van wat er daadwerkelijk aan de hand is. Is dit een doel op zichzelf, of kun je ook tevreden zijn met een systematische fout tussen de meting en de berekening? Als je weet dat dit verschil altijd hetzelfde is, heb je volgens mij hetzelfde antwoord en hoeven wij niet heel veel extra inspanningen te doen voor allerlei modellen en modeloptimalisering.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

De SP-fractie denkt dat er eigenlijk twee redenen zijn om te meten. De eerste reden is dat je probeert om het model te verbeteren. Naarmate het model beter is, hoeft je minder te meten om die reden. Je hebt dan immers al een goed werkend model. De tweede reden is de integriteit van het stelsel. Ik vergelijk het met de apk-keuring die wij in Nederland hebben. Voor de apk-keuring kom je bij een keurmeester, die zegt of de auto is afgekeurd of niet. Steekproefsgewijs wordt daarbij bekeken of de keurmeester zuiver op de graat is. Dat is een tweede functie, die eveneens door dit amendement wordt geregeld. Wij zorgen ervoor dat overheden niet in de verleiding komen, door de twee petten die zij in een aantal gevallen ophebben, om door creatief rekenen de situatie wat mooier voor te stellen dan zij is. Dat zou daarmee ook bestreden kunnen worden. Op het moment dat de steekproef aantoonde dat daar niet of nauwelijks sprake van is, kan de steekproef kleiner worden. Op het moment dat er veel overtredingen worden geconstateerd, moet die steekproef weer wat groter worden.

De heer **Leegte** (VVD):

Ik concludeer dan: als de systematische fout maar consequent is, kunnen wij naar een kleinere steekproef toe, omdat wij dan weten wat de foutmarge is.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ja. Dat ben ik helemaal met de heer Leegte eens, want je gaat natuurlijk niet meten omdat je het zo leuk vindt om te meten. Je doet het met een bepaald doel. Het doel is om het model zo goed mogelijk te maken. Het tweede punt is dat de integriteit van het systeem als zodanig wordt bewaakt. Ik hoop dat uit de metingen niet zal blijken dat er af en toe gesjoemeld wordt. Dit zou voor mij een hele geruststelling zijn. Ik constateer dat dit in het verleden met metingen van de luchtkwaliteit wel eens gebeurd is. Dat is de reden dat ik op dit punt geen risico's wil lopen.

Ik kom terug bij het voorbeeld dat illustreert waarom het volgens mij goed is dat bij de brongegevens een vorm van kwaliteitsborging plaatsvindt. Het blad Geluid publiceerde in september 2010 meetgegevens waaruit blijkt

dat zoab, zeer open asfaltbeton, direct na oplevering 4 dB tot 5 dB stiller is dan een gewoon wegdek. Na twee jaar is daar nog 2 dB van over en na vijf jaar nog maar 1 dB, want dit wegdek slijt harder dan normaal asfalt. Als zoab zes jaar blijft liggen is de gemiddelde geluidswinst niet 4 dB, maar 1,5 dB. De SP-fractie zou het prettig vinden als we rekenen met 1,5 dB en niet met 4 dB. Dat is het doel van dit amendement.

Daarmee kom ik op een ander aspect van het bronbeleid. Het probleem aanpakken bij de bron is waar mogelijk altijd het beste, omdat het doorwerkt in de hele keten naar alle ontvangers. Bij flankerend beleid is dit niet het geval. Het wetsvoorstel regelt bronbeleid voor zover het samenhangt met infrastructuur. Minstens zo belangrijk, zo niet belangrijker, zijn echter maatregelen die ingrijpen op voertuigen.

De heer **Leegte** (VVD):

Ik heb een korte vraag ter verduidelijking. Er gaat iets geregeld worden voor een verschil van zo'n 1,5 dB. Kan de SP-fractie aangeven hoeveel geluid dat is? Waar praten we over als we het hebben over 1,5 dB?

De heer **Paulus Jansen** (SP):

1,5 dB is aardig wat. We hebben zojuist gehoord dat dit staat voor 41% extra verkeer. Dit is niet te verwaarlozen. Het is net hoorbaar, maar niet heel duidelijk. De heer Leegte is het, gezien zijn degelijke achtergrond, ongetwijfeld met mij eens dat met name de optelsom van een aantal systematische fouten in de brongegevens kunnen leiden tot een grote afwijking in het resultaat. De brongegevens hebben te maken met het wegdek, flankerende maatregelen tussen het wegdek en de ontvanger, de voertuigen et cetera. Wordt een aantal van dit type systematische fouten gemaakt, die een te optimistische inschatting geven van de geluidseffecten, dan is er in de werkelijkheid sprake van veel meer herrie dan op papier lijkt.

De heer **Leegte** (VVD):

De achtergrond van mijn vraag is dat het risico bestaat dat als we ieder detail een beetje proberen bij te sturen, we het ingewikkelde wet nog ingewikkelder maken. Misschien kunnen we beter bekijken of we een wat grotere paraplu kunnen vinden om een eenvoudiger slag te slaan. Ik zal luisteren naar de rest van het betoog van de heer Jansen en wil ervoor zorgen dat we niet in die val trappen en micromanagement bedrijven.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik denk juist dat dit amendement op een heel hoog niveau regelt dat de input in dit model goed is. Je moet op een paar plaatsen vaststellen of zoab inderdaad hard slijt en hoeveel herrie dit veroorzaakt. Als dit eenmaal is vastgesteld, kun je dit standaard in dit berekeningsmodel stoppen. Daarmee is de nauwkeurigheid van het model vergroot. Deze inspanning moet echter wel worden geleverd.

Ik was inmiddels begonnen met de overige punten van het bronbeleid. De SP-fractie is van mening dat minstens zo belangrijk als maatregelen aan de infrastructuur maatregelen aan de voertuigen zijn. Bij goederenvervoer over spoor is er een enorm kwaliteitsverschil tussen oud en modern materieel, tussen goed onderhouden materieel en rammelbakken. Wij missen in het wetsvoorstel een vorm van kwaliteitsborging voor wat wordt toegelaten op het spoor. Waarom is niet gekozen voor een vorm van 100%-controle van passerend materieel op vaste meet-

punten, waarna de ergste rammelbakken van het spoor gehaald worden en de kleinere zondaars een flinke toeslag op de tarieven betalen? De opbrengst kan gebruikt worden om de tarieven voor degenen die aan de hoogste kwaliteitseisen voldoen een korting te geven. Bij wegverkeer is een vergelijkbare aanpak mogelijk. Deze kan bijvoorbeeld gekoppeld worden aan de apk.

Ik kom tot een conclusie. De uitgangspunten van het wetsvoorstel deugen, maar de uitwerking ervan rammelt nog behoorlijk. Daarom heeft de SP-fractie stevig geamendeerd. Verder is dit pas het eerste deel van een meer integrale aanpak van alle vormen van geluidsoverlast. Er moet hierbij meer rekening worden gehouden met cumulatieve effecten. Kortom, er is nog veel werk aan de winkel.



De heer **Samsom** (PvdA):

Voorzitter. Na meer dan tien jaar voorbereiding van dit nieuwe wetsvoorstel, een memorie van toelichting die het aantal van 300 pagina's ruim overschrijdt, diverse nota's van wijziging en een flinke nota naar aanleiding van het verslag is het tijd om in deze plenaire behandeling de techniek een beetje achter ons te laten en naar de politieke koers van deze wetgeving op te schuiven. Daar is deze plenaire behandeling uiteindelijk voor. Staat u mij toe, voordat ik begin aan de politieke koers, toch even een klein stukje noest technisch handwerk ter hand te nemen?

Ik besprak het al met collega Jansen: er is nog iets niet goed geregeld met de cumulatie van het geluid. Dit is geen onbelangrijk detail, omdat in bijna alle situaties die wij in het land tegenkomen, of het nu in Best of Lansingerland is of elders waar geluidsbronnen bij elkaar opgeteld worden, mensen boos zijn over het feit zij zo weinig bescherming krijgen. Dat is in de huidige wet het geval en in dit wetsvoorstel dreigt dit helaas weer te gebeuren. Er staat namelijk in artikel 11.30, dat allerlei dingen regelt over het vaststellen van geluidsplafonds – de heer Jansen refereerde daar ook al aan – dat het bevoegd gezag kan afwijken van het gewoon rekenkundig vaststellen van plafonds als er meerdere geluidsbronnen bij elkaar zijn. In dit geval is het bevoegd gezag de minister; degene die over de vergunningen gaat. In gewonemensentaal betekent dit artikel dat de minister kan zeggen: als er twee wegen zijn en er staat een huis tussen, neem ik twee geluidsplafonds die bij elkaar opgeteld ervoor zorgen dat de herrie in dat huis de maximumwaarden, voorkeurswaarden niet overschrijdt. De minister "kan", maar laten we daar gewoon van maken: "zal" of "doet het". Als wij een heel simpele wijziging aanbrengen in artikel 11.30, staat er: het bevoegd gezag wijkt af van het gewoon vaststellen van de geluidsplafonds als er sprake is van meerder geluidsbronnen.

Ik denk dat dit een zeer belangrijke technische wijziging is. Ik reken daarbij met name op de steun van de VVD-fractie omdat ik de heer Aptroot heb leren kennen als onvermoeibaar strijder voor de belangen van juist de groepen mensen in bijvoorbeeld Best en Lansingerland, die daar vele malen is langs geweest en beloftes heeft gedaan om dit te regelen. Het kan nu, met het veranderen van één woordje; hoe mooi kan het werk van een parlementariër zijn? Samen met de VVD-fractie heb ik dus al zo ongeveer een virtuele meerderheid als ik het amendement met de heer Jansen kan indienen. Ik maak mij dus hierover helemaal geen zorgen.

We kunnen nu naar de politiek. Dat doe ik overigens niet voordat ik toch één amendement even ter hand neem; dat gaat niet over techniek, maar misschien over principiële wetgeving. Dat is het amendement van de heer Jansen en de heer Leegte, waarin ze een stuk of tien AMvB's tot voorhang aan de Kamer veroordelen. Ik kan niet nalaten om, ook aan u, voorzitter – dat mag eigenlijk nooit bij een wetsvoorstel, maar in dit geval betreft het de Kamer als geheel – de vraag te stellen of wij op deze route verder moeten gaan. Met name de Wet milieubeheer kent de laatste jaren een tendens waarbij de Kamer terecht bij iedere AMvB zegt: ho, ho, met voorhang, want wij willen er ook nog iets over zeggen! Elke keer is dat terecht en elke keer is het logisch. Maar samen wordt het wel heel erg veel. Volgens mij moeten wij ons als Kamer afvragen of wij op die manier wetgeving willen invullen. Als je het goed wilt regelen, regel het dan in de wet zelf of deleger het aan de minister. Het idee van voorhang vind ik een mooie uitzondering, maar het is een regel geworden. Daar heb ik zelf met fanatisme aan bijgedragen – ik zie nu aan de interruptiemicrofoon iemand staan die dat ook heeft gedaan – en alle keren was het terecht en gerechtvaardigd. En toch denk ik dat het ons tot nadenken moet stemmen.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Er is een boekje van de Raad van State – ik ben even kwijt wat de titel is – met een prachtige verhandeling over de vraag wat in wetgeving thuishoort en wat in lagere regelgeving en in ministeriële regelingen. De SP-fractie heeft de indruk dat kabinetten in de afgelopen decennia steeds meer van dat boekje zijn gaan afwijken en op basis van raamwetgeving heel veel in lagere wetgeving aan het proppen zijn. Is de heer Samsom het met mij eens dat dit er eigenlijk de onderliggende reden van is dat nu de noodzaak is ontstaan om voorhang op te nemen in wetgeving? Anders staan we hier namelijk simpelweg over een lege huls te praten. Dat is toch ook niet wenselijk?

De heer **Samsom** (PvdA):

Dat ben ik geheel met de heer Jansen eens. De ergernis die daardoor ontstaat, verklaart voor een groot deel het wetgevend activisme van de Kamer om al die AMvB's tot voorhang te veroordelen. Ik zeg dit ook tegen mijzelf. De heer Jansen verbreedt de vraag richting de regering en dat is een heel goede zaak. Toch denk ik dat wij hier met ons allen op een andere manier over moeten nadenken. Als het niet mag in gedelegeerde regelgeving of in een ministeriële regeling, dan kan de Kamer het in de wet terug amenderen.

De Kamer heeft die mogelijkheid echter vaak niet, omdat de technische kennis daarvoor ontbreekt. Het zijn ingewikkelde zaken, zeker in de milieuwetgeving. Een andere opstelling van de regering in dezen zou dan inderdaad kunnen helpen. Dat ben ik met u eens.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Als de staatssecretaris vandaag een zodanige nota van wijziging aankondigt dat de essentie van de regeling in de wet wordt opgenomen, dan ben ik bereid om mijn amendement met gezwinde spoed in te trekken. Ik denk dat de heer Leegte daar ook wel toe bereid is. Ik ben heel erg benieuwd of dit alles zal gebeuren.

Samsom

De heer **Leegte** (VVD):

Er bloeit zo iets moois op tussen de fracties van de SP en de VVD vandaag!

De heer Samsom werpt echter een terechte vraag op over de zelfbeperking van de Kamer. Wij kunnen zeggen dat wij automatisch een voorhangprocedure volgen, zodat wij altijd weten wat er aan de hand is. Dat is, denk ik, goed. De vraag of wij dat gaan behandelen, ligt vervolgens in onze eigen handen. Wij kunnen er best voor kiezen om te zeggen: dit is zo logisch dat wij dat niet hoeven te doen. Dat maakt het spannender voor onszelf: kunnen wij deze zelfdiscipline aan? Die uitdaging ga ik graag samen met de Partij van de Arbeid aan, terwijl ik net als de SP van mening ben dat wij echt niet alles hoeven te bespreken wat voorgehangen zal worden.

De heer **Samsom** (PvdA):

Ik ben het met de heer Leegte eens dat dit een mooie, werkbare oplossing zou zijn: wij volgen bij alles de voorhangprocedure en wij beperken onszelf in de manier waarop wij daarmee omgaan. De heer Leegte noemde dat "spannend". Ik denk dat de voorzitter het met mij eens is dat het niet zo heel spannend is. Ik kan de uitkomst wel voorspellen: deze heb ik de afgelopen jaren meegemaakt, in diverse constellaties, én als regeringsfractie, én als oppositiefractie. Zelfbeperking van de Kamer is geen heel succesvol voornemen gebleken. Als je vindt dat de Kamer er iets over moet zeggen, hoort het in de wetgeving thuis. Dat vind ik ten principale.

Dit gaat al ver buiten de grenzen van het wetsvoorstel dat wij vandaag behandelen, maar ik wilde het hebben neergelegd naar aanleiding van een zeer uitgebreid amendement. Zo'n uitgebreid amendement had ik nog nooit gezien, want hup, in één rits worden twaalf AMvB's tot voorhang veroordeeld.

De **voorzitter**:

U sprak mij een aantal keren aan. Betekent dit dat ik een voorstel van u tegemoet kan zien, of is het meer een hartenkreet?

De heer **Samsom** (PvdA):

Dat zegt u weer mooi!

De **voorzitter**:

Zo werken wij hier wel.

De heer **Samsom** (PvdA):

Laat ik het dan als volgt formuleren. Het betreft met name de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. Het gaat vooral om de Wet milieubeheer, waarin de voorhang zo handig is vastgelegd. Ik denk dat wij hierover in de commissie eens moeten gaan spreken. Dat voorstel doe ik bij dezen. Ik zie allemaal mensen knikken, dus wij zullen dit doen. U bent er voorlopig niet meer mee belast, mevrouw de voorzitter.

Ik ga over naar de politiek van deze wetgeving. Alle techniek hebben wij geregeld. Het is beter dan vroeger; dat vindt de PvdA-fractie met overtuiging. Welke koers voor geluidsoverlast zetten wij echter met ons allen? De heer Jansen zei het al: vrijwel alle milieuproblemen op het gebied van vervuiling zijn in de afgelopen 30 of 40 jaar succesvol aangepakt. Wij zijn niet klaar, maar de rivieren zijn schoner, de lucht is schoner, de vergiftiging van de grond is afgenomen. Er wordt zelfs gesaneerd, al

gebeurt dit te langzaam in de ogen van sommigen en ook in die van mij.

Wij gaan de goede kant op, met één belangrijke en pijnlijke uitzondering: geluid. Het is alleen maar lawaai-eriger geworden in dit land. Tot op zekere hoogte hoort dat bij de welvaart, maar wij mogen ons niet neerleggen bij het feit dat geluid de enige milieuvervuiling is die ongebreideld blijft stijgen. Daarmee formuleer ik de politieke koers die de PvdA-fractie aan dit wetsvoorstel wil geven. Nu is het voorstel immers volstrekt neutraal: neutraal in zijn omzetting van oude naar nieuwe regels, maar ook neutraal over de vraag of het nu beter of slechter wordt, of dat het grosso modo blijft zoals het is. Dat vindt mijn fractie niet genoeg. Wij willen in deze wet specifiek een politieke koers uitzetten richting minder geluidsoverlast. Dat kan op vele manieren. De wet is ruim opgezet, dus er zijn vele amendementen mogelijk. Mijn fractie heeft gekozen voor een vrij voor de hand liggend aangrijpingspunt. Bij het vaststellen van plafonds moeten geluidsbronmaatregelen waardoor geluidsoverlast wordt vermindert – ik denk aan stillere auto's, stillere scooters en stillere banden – ertoe leiden dat het geluidsplafond langzaam wordt verlaagd. Met andere woorden: een deel van de winst vanuit de bronmaatregelen wordt teruggegeven aan de omwonenden van de weg. Een ander deel mag nog steeds benut worden voor onze welvaart en de vaart der volkeren, dus voor meer auto's en meer treinen. Dit laatste spreekt mijn fractie wat meer aan, maar wij snapten dat dit alles nodig is. Een deel van de winst die door de techniek geboekt wordt, door de voorschriften die wij aan de techniek opleggen, moeten wij volgens mijn fractie echter teruggeven aan de omwonenden. Daardoor wordt het als geheel in dit land stiller.

Dat is met één amendement te regelen en daarom heeft mijn fractie dat amendement dan ook ingediend. Wij hopen van harte op de ondersteuning van, uiteraard, de regering, maar zeker ook van de diverse Kamerfracties, omdat wij anders eigenlijk – in een ander verband werd die formulering al gebruikt – met een "lege huls" bezig zijn. Wij moeten hier met meer bezig zijn dan met technische verbeteringen van de regelgeving hoewel die belangrijk is, want veel mensen hebben er last van als die niet goed is. Uiteindelijk willen de mensen van ons echter een politieke koers zien. Welke kant gaan wij op in de toekomst? Wat ons betreft, is dit heel helder: geen revolutie – hoewel wij het zondig ras der reformisten blijven – maar een geleidelijke verandering, verbetering, naar minder lawaai in dit land, zodat iedereen ook op dat punt kan genieten van een mooie toekomst.

De **voorzitter**:

De heer De Mos is tot zijn spijt verhinderd. Hij moest dringend iets anders doen.



De heer **Leegte** (VVD):

Voorzitter. In het licht van wat hier te lande algemeen als plicht van de overheid ten aanzien van de ontplooiing van de mens wordt ervaren, stellen wij in dit wetsvoorstel bepalingen voor die met name betrekkingen hebben op waarborgen voor, naast andere, het leefmilieu. Legt men de voorstelling in het wetsvoorstel naast het Europees Sociaal Handvest en het Internationaal Verdrag inzake economische, sociale en culturele rechten, dan blijkt dat qua keuze van onderwerpen onze voorstellen in het

algemeen minder gedetailleerd zijn. Vele van de in de internationale regelingen voorkomende onderwerpen vindt men daar echter impliciet of expliciet terug.

Dit is een citaat uit de memorie van toelichting bij de grondwetwijziging van 1983, waarbij naast de sociale grondrechten ook de impliciete verantwoordelijkheid voor het leefmilieu werd opgenomen. Dat was voor het eerst. Als wij dit lezen, voelen wij niet alleen de spanning tussen het zetten van koppen op internationale regelgeving, hetgeen toen net als nu in het nadeel van die koppen uitviel, maar de grondwettelijke verankering van de verantwoordelijkheid voor het leefmilieu gaf een enorme slinger aan het milieubeleid. Het ging om de mensen in het groen en niet om het groen om het groen. Het ging om de vraag binnen welke normen uitstoot van kwalijke stoffen moet blijven voor de gezondheid van mensen. Het ging om het faciliteren van economische groei met aandacht voor de omgeving en niet andersom.

Liberalen hebben milieuproblemen altijd gezien als problemen die oplosbaar zijn. Milieuvraagstukken gaan om hinder en niet om duurzaamheid. Hinder kun je oplossen door de bron van de hinder weg te nemen. Goede voorbeelden hiervan zijn de eisen aan emissies van fabrieken en auto's. Uit mijn jeugd herinner ik mij goed de schuim in de sloten in de Groninger Ommelanden door de storkartonfabriek, maar voor de huidige Groningers zijn dit onvoorstelbare beelden. Dat is goed.

Milieuvraagstukken zijn lastiger als zij gaan over de hoogte van een norm waarvoor geen echte veiligheids-grens is, zoals de normen voor luchtkwaliteit. Er zal namelijk altijd fijnstof in de lucht zitten. Wij kunnen vulkanen nu eenmaal niet verbieden om uit te barsten. Bovendien zal de droogte van dit voorjaar zal terug te vinden zijn in hoge concentraties fijnstof door zand en zout. Vandaag spreken wij over geluid dat er ook altijd zal zijn. Wat is echter redelijkerwijs aanvaardbaar?

Het klinkt allemaal logisch, maar het ging mis toen het goed ging, namelijk toen water en lucht schoon werden – de woordvoerders van de PvdA en de SP spraken ook al daarover – het smogalarm al jaren niet meer afging en toen wij met slimmigheidjes micromanagement gingen bedrijven. Toen ging ook de Kamer zich bezighouden met techniekeuzes in plaats van met het sturen op normen. Toen werden goede bedoelingen belangrijker dan het resultaat, toen werd groen links en gingen liberalen zich richten op het weerbaar houden van de economie en de echte duurzaamheidsvraagstukken. Tijdens een debat over de SDE-plusregeling zei collega Samsom van de Partij van de Arbeid in antwoord op een interruptie van mij het treffend: na acht jaar heb ik geleerd om niet op zoek te gaan naar slimmigheidjes om van een 8 een 8,5 te maken, want het gaat om het sturen op doelen die de markt zekerheid bieden voor de lange termijn. Ik heb daarop direct mijn excuses gemaakt dat ik niet acht jaar eerder lid ben geworden van deze Kamer, want dat zou de samenwerking veel geld bespaard hebben. Dit legt namelijk de vinger exact op de zere plek: met goede bedoelingen komen we er niet. Het is tijd om te focussen op het resultaat en weg te blijven bij de goede bedoelingen; waar we zekerheid kunnen bieden en consistentie van beleid, waar we nuchtere afwegingen maken en kijken naar effectiviteit van beleid en van de ingezette euro's. Waar de euro's schaars zijn, moeten de oplossingen doeltreffend zijn.

Liberaal milieubeleid biedt kansen voor ondernemers. Uit liberaal milieubeleid spreekt optimisme. De kern van dat beleid is dat we met minder grondstoffen meer eco-

nomische groei bereiken, dat we met meer auto's minder benzine gebruiken, dat we met meer auto's minder uitstoten en, in het licht van vandaag, dat we met meer auto's minder lawaai maken. Een liberaal milieubeleid richt zich dan ook op kosteneffectiviteit van de maatregel, het sturen op normen en argumentatie vanuit bronbeleid, het afbakenen van verantwoordelijkheden tussen en van bestuurslagen, het terugdringen van administratieve lasten en het beheersbaar maken van risico's.

Dit is een wat uitgebreide inleiding om over te gaan tot de geluidproductieplafonds waarover we het vandaag hebben. Ik zal het wetsvoorstel dan ook behandelen in het licht van de uitgangspunten die ik genoemd heb, en het via drie lijnen langslopen, met dank aan de nota naar aanleiding van het verslag en de antwoorden op onze vragen. Eerst zal ik naar de beheersbaarheid van de plafonds kijken, vervolgens naar het bronbeleid en ten slotte naar de saneringsopgave.

De wet is gericht op handhaafbare normen.

De heer Paulus Jansen (SP):

Voordat we overgaan naar de plafonds, is het misschien goed om het over de uitgangspunten te hebben. Ik vond de inleiding van de heer Leegte op zich heel hoopvol. Als hij de SP op milieugebied rechts wil inhalen, is dat prima, want daar wordt het milieu beter van. In mijn inbreng heb ik gesteld dat het uitgangspunt voor goede geluidsplafonds zou moeten zijn: het voorkomen van gezondheidsschade en het beperken van het aantal ernstig gehinderden. Vindt de VVD-fractie dat de uitgangspunten van het wetsvoorstel op dat gebied deugen? Er staat bijvoorbeeld dat 10% van de mensen langs grote wegen spoorlijnen ernstig gehinderd mag zijn. Vindt de VVD-fractie dat de lat op de goede hoogte ligt?

De heer Leegte (VVD):

Ik kom straks te spreken over de beheersbaarheid van de productieplafonds, maar in principe kunnen we ons vinden in het idee van het wetsvoorstel. We vinden namelijk dat het goed is dat dit voorstel rechtszekerheid biedt aan mensen die naast infrastructuur wonen. Dat geeft mensen vertrouwen en wint het vertrouwen in de politiek terug. We zijn daar dus inderdaad tevreden over.

De heer Paulus Jansen (SP):

U vindt de 10% ernstig gehinderden dus acceptabel, ook op langere termijn, als de techniek verbetert, want dat betekent vooruitgang. De heer Samsom suggereerde om de helft van de technische winst teruggeven aan de mensen in de vorm van minder gehinderden en de helft beschikbaar stellen voor groei en economische factoren. Dat vond ik ook wel een goede gedachte, maar dat wilt u dus niet?

De heer Leegte (VVD):

Misschien is het verstandig dat ik eerst mijn betoog afmaak. Als ik aan het einde niet geantwoord heb, kom ik hierop terug. In mijn betoog kom ik namelijk tot een antwoord op deze vraag.

Zoals ik al zei, is de wet gericht op handhaafbare normen. In deze wet wordt een werkruimte gecreëerd om doelmatig en effectief te kunnen optreden als er overschrijdingen van geluidsnormen dreigen te komen. Die maatregelen zijn gericht op bronbeleid en kunnen worden genomen zonder allerhande vertragende procedures. Er ontstaat een soort zaagtand in de geluidsniveaus on-

Leegte

der een duidelijke grens die zekerheid biedt aan de omgeving. Dit lijkt behoorlijk op liberaal milieubeleid zoals ik dat geschetst heb. De oplossingen waarvan de VVD verwacht dat deze wet ze zal bieden, zijn als volgt. De lange proceduredtijd wordt vervangen door de autonomie van de bronbeheerder en de rechtsongelijkheid tussen burgers en de wankelende rechtspositie van mensen die langs de infrastructuur wonen, verdwijnen. Daarmee geef ik dus impliciet antwoord op de vragen van de SP, die wil dat we sturen op de normen en daarmee rechtszekerheid bieden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik zat even te twijfelen of ik het eind van het betoog zou afwachten, maar ik heb nu al twee keer van de heer Leegte gehoord dat de lat in dit wetsvoorstel volgens hem precies goed ligt. Ik denk even terug aan het AO over wind. Daarin kwam de VVD op hartverwarmende wijze op voor de 800 mensen die ernstige overlast hadden van geluid, terwijl het hier gaat om 200.000 mensen die op soortgelijke wijze last hebben van te veel geluid. Er is wel degelijk een flinke "body of literature" die aantoont dat 60 dB toch echt de gezondheidsgrens vormt. Ik wil graag weten of wij nu af zijn van dat hartverwarmende betoog voor die 800 mensen. Vinden wij de limiet in de wet goed, of gaan wij uit van wetenschappelijk bewijs uit de "body of literature" van 60 dB?

De heer **Leegte** (VVD):

Voorzitter. Wij vinden de in de wet aangegeven grens goed.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dat betekent dus dat de heer Leegte bij het geluid van windmolens eigenlijk afziet van dat hartverwarmende betoog voor die 800 mensen?

De heer **Leegte** (VVD):

Ik weet niet goed op welk hartverwarmend betoog mevrouw Van Tongeren doelt. Wij spreken hier over een wet die gaat over infrastructuur. Wij vinden dat hier een goede grens gekozen is. Het is ook logisch dat er een verschil is tussen treinen en auto's. Wij vinden dat goed werk van de staatssecretaris.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog. Kunt u zich nog herinneren dat u zich voor twaalf minuten hebt ingeschreven?

De heer **Leegte** (VVD):

Ja, ja, voorzitter. Ik kom nu tot mijn vragen.

In de nota naar aanleiding van het verslag staat dat er geen belangrijke negatieve gevolgen zijn voor de toekomstige mogelijkheden voor woningbouw. Op de lange termijn is er zelfs sprake van een positief effect vanwege de rem op de groei van geluidsniveaus. De centrale vraag is hoe het ro-beleid eruit gaat zien. Willen wij langs de snelweg woningen bouwen om groene ruimte te ontzien, of kiezen wij bij een krimpende bevolking voor andere oplossingen? Ik wil hierop graag een reactie van de staatssecretaris.

Wat is de waarde van de streefwaarde van 50 dB en 55 dB? Kan de staatssecretaris aangeven hoe ver wij gaan in het bereiken van die streefwaarde? Wat gaat dat kosten? Wij hebben het gevoel dat die streefwaarden de suggestie wekken dat het gaat om waarden die de grens naar beneden trekken, waardoor Nederland via een achterdeur

op slot gaat. Ik heb een amendement in voorbereiding om die streefwaarden desnoods uit de wet te halen.

Kan de staatssecretaris de angst wegnemen voor een nieuw Natura 2000-effect? Hoe groot is het risico dat Nederland met deze wet op slot gaat, bijvoorbeeld doordat geluidsniveaus hoger blijken te zijn dan het nieuwe wettelijke maximum? Als dat in enkele gevallen inderdaad zo is, wat is dan de nooduitgang van deze wet? Hoe lossen wij de knelpunten op die wij met deze wet creëren? Kan de staatssecretaris uitleggen wat de relatie is met Swung II als het gaat om de geluidsnormen voor de woningbouw?

De heer **Samsom** (PvdA):

Voorzitter. Ik probeer de VVD op enige consistentie te betrappen, maar dat lukt in dit geval echt niet zo goed. De heer Aptroot heeft zich blauw gelopen bij de hsl omdat daar te veel geluid werd geproduceerd. Daar ligt de streefwaarde echter nog lager dan de streefwaarden die hier worden voorgesteld. En die streefwaardes wil de heer Leegte schrappen ten gunste van de veel hogere waardes! Hij bespaart zijn collega een hoop reisjes, want hij hoeft niet meer te gaan! Hoe wil de heer Leegte dit in overeenstemming brengen met zijn toch af en toe wat luidde geluid in den lande dat dit soort overlast moet stoppen?

De heer **Leegte** (VVD):

Voorzitter. Als er sprake is van een grens en een streefwaarde en die streefwaarde ligt onder die grens, heb je die grens niet meer nodig. Mijn fractie is benieuwd wat het nut is van een streefwaarde onder de maximale grens. Als er twee grenzen zijn, gaat men zich richten op de onderste. Als dat feitelijk de grens is, wat is dan het gevolg? Gaat Nederland dan op slot, of kunnen mensen daaraan geen rechten ontleen? Als Nederland daardoor inderdaad op slot zou gaan of daaraan rechten ontleend kunnen worden, heb je niets aan twee grenzen en kun je er beter eentje schrappen.

De heer **Samsom** (PvdA):

Voorzitter. Ik begin de heer Leegte te begrijpen. Hij zegt dat twee grenzen verwarrend zijn. De heer Leegte kan consistent zijn met zijn collega Aptroot die al in de auto stapt op het moment dat de onderste waarde wordt overschreden. Neem dan alleen de onderste, mijnheer Leegte. Dan heeft u de verwarring opgelost en kan uw collega gewoon doorgaan met roepen in het land.

De heer **Leegte** (VVD):

Zo ziet u maar hoe consistent de VVD in haar uitspraken is, zelfs als het gaat tussen de heer Aptroot en mij; misschien moet ik wel zeggen juist als het gaat tussen de heer Aptroot en mij!

De heer **Samsom** (PvdA):

De heer Leegte bedoelde niet aan de staatssecretaris te vragen de streefwaarde te veranderen in een grenswaarde en de grenswaarde die daar veel boven ligt, weg te halen. Hij bedoelde dat de staatssecretaris die streefwaarde moet weghalen, zodat er mogelijkheden zijn om tot aan de grenswaarden het boeltje met geluid te vullen.

De heer **Leegte** (VVD):

Als er een grens is en een streefwaarde, wat is dan nut van die beide ten opzichte van elkaar? Dat heb ik gezegd.

Leegte

Ik heb niets gezegd over de hoogte ervan. Daarover kunnen wij wellicht nog een debat voeren. Het gaat mij om het principe van die twee en dat heb ik gevraagd aan de staatssecretaris. Als daarvoor geen duidelijke uitleg is, kunnen wij er beter een schrappen. Dat komt de eenvoud ten goede.

De heer **Samsom** (PvdA):

Als de heer Leegte dan op het laatst tot de conclusie komt dat de streefwaarde geschrapt moet worden, is het feitelijke gevolg dat we alleen nog zitten met die veel hogere grenswaarden. Dan waarschuw ik de heer Leegte voor een ongelooflijk gat in de consistentie van zijn verhaal. De heer Aptroot maakt namelijk nu al een paar jaren terecht, en bewonderd door vele anderen, onder wie mijzelf, kabaal in het land over te veel lawaai van bijvoorbeeld de hsl, terwijl de geluidsoverlast daarbij feitelijk veel lager is.

De heer **Leegte** (VVD):

De VVD-fractie is bezorgd over geluidsoverlast voor omwonenden. Daarvoor maken we ons ook hard. De interpretatie over de vraag welke grens er verdwijnt, laat ik aan de heer Samsom. Mijn vraag is of we die twee grenzen naast elkaar nodig hebben. Als dat zo is, laat ik me overtuigen. Als er geen duidelijk antwoord op komt, vind ik dat we een van beide moeten schrappen.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik meen me te herinneren dat de streefwaarden in de huidige Wet geluidhinder en de voorkeurswaarden in de nieuwe wet zijn gebaseerd op 10% ernstig gehinderden. De maxima zijn gebaseerd op gezondheidsschade. Er liggen dus objectieve criteria voor de voorkeurswaarden aan de ene kant en de maximale waarden aan de andere kant. Daarmee kom ik terug op de vraag die ik al eerder aan de heer Leegte heb gesteld: vindt de VVD-fractie 10% ernstig gehinderden een acceptabel niveau? Dan heb ik het dus over de streefwaarden. De heer Leegte twijfelt eraan of deze wel nodig zijn, maar als we ze schrappen, accepteert hij impliciet een veel hoger percentage ernstig gehinderden. Dat lijkt me toch niet erg groen.

De heer **Leegte** (VVD):

Wij zijn het eens met de uitgangspunten van dit wetsvoorstel en de grenzen die daarin zijn aangegeven. Tegelijkertijd moeten we ons realiseren dat we sinds 1986 een handhavingsgat hebben van vele tienduizenden woningen die worden gehinderd. We zijn de afgelopen dertig jaar niet in staat geweest daarvoor een oplossing te vinden. Ik vind dat we nu een wet moeten maken met een duidelijke grens, waaraan men zich kan houden. We moeten werken aan een sanering van de geluidgehinderden.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik ben het met de heer Leegte eens. Wij moeten inderdaad wel realistisch zijn. Waarom geeft de VVD-fractie niet aan wat haar ideaal is en naar welk plaatje zij streeft, bijvoorbeeld 10% of 5% ernstig gehinderden? Dat is het eindplaatje en vervolgens moet er geprobeerd worden zo snel mogelijk bij dat doel uit te komen, bijvoorbeeld op 50% van de technische winst, door de vooruitgang toe te kennen aan dat doel. Waarom kiest zij daar niet voor?

De heer **Leegte** (VVD):

Het heeft er alles mee te maken dat ik niet zo ben van de goede bedoelingen en de leuke verhalen of van het schet-

sen van vergezichten. Ik ben gericht op resultaat en ik vind dat we met dit wetsvoorstel een stap zetten in de goede richting. Laten we proberen dit eerst goed voor elkaar te krijgen. Het voegt niets toe als ik zeg dat we 1% of 20% willen hebben. Laten we de staatssecretaris helpen om dit wetsvoorstel goed te maken en zorgen dat we er eenvoud in brengen, zoals misschien een streefwaarde weghalen als een grenswaarde voldoende is. Laten we elkaar niet de maat nemen in onze idealen of doelen. Er ligt een wetsvoorstel, dat volgens ons in principe goed is. Laten we die zo goed mogelijk door deze Kamer loodsen en zorgen dat we rechtszekerheid bieden aan mensen die naast infrastructuur wonen, zodat ze niet zoveel worden gehinderd.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Realiseert de VVD-fractie zich dat het aantal ernstig gehinderden misschien wel omhooggaat van 10% naar 30% of 40%, als zij de streefwaarden laat vallen? Is dit een stap vooruit? Ziet de heer Leegte dit als een vooruitgang? Of ziet hij dat als een grote stap achteruit? Mij lijkt het in ieder geval een grote stap achteruit.

De heer **Leegte** (VVD):

U leeft in een virtuele wereld. Die wegen liggen er en zijn er om op te rijden. Wij hebben treinsporen, waarbij ook gehinderden zijn. Of we nu de wet veranderen of niet, die treinen en auto's rijden er. De mensen die er wonen en er blijven wonen, worden gehinderd. Dit wetsvoorstel biedt zekerheid voor de toekomst met betrekking tot de normen rondom de infrastructuur. Daarom is het een goed wetsvoorstel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Begrijp ik het goed dat de heer Leegte grenswaarden wil voor het wegverkeer – zeg maar de rechtse hobby – en veel lagere waarden voor de windmolens, die ook wel eens de linkse hobby worden genoemd? Wij hebben het voornamelijk gehad over L_{den} , maar dat staat op 41 dB. Krijgen we dan dezelfde grenswaarde voor alle bronnen van geluid of uitsluitend voor die bronnen van geluid die een rechtse hobby zijn, namelijk de wegen?

De heer **Leegte** (VVD):

Nee, er is sprake van een stationaire bron, een molen of een fabriek, of er is sprake van infrastructuur met een heel ander geluidskarakter.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik wil nog even doorgaan op de spoorwegen, die misschien een beetje tussen een linkse en een rechtse hobby in zitten. Hebben we daarvoor dezelfde grenswaarde of is de grenswaarde toch weer wat lager? Dan kom ik terug op wat de heer Samsom keurig heeft uitgelegd. De collega van de heer Leegte heeft daarover toch echt een andere opvatting.

De heer **Leegte** (VVD):

Ik ben bang dat ik in herhaling vervel. Geluidsbeleving bij het spoor is anders dan bij wegen. Dat geven alle onderzoeken aan, dat heeft de staatssecretaris ook goed aangegeven. Omdat de geluidsbeleving bij het spoor anders is, is het logisch dat de grenswaarde 5 dB hoger is. Ik kan het niet mooier maken, ik ben geen expert. Ik heb die dingen gelezen, dus ik moet aannemen dat het zo is. Mooier

Leegte

is het niet. In de beleving van mensen is het dus geen hogere belasting. Dat is waar het mij om gaat.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ondanks het feit dat u ingenieur bent, zijn decibellen dus geen decibellen voor u. Het ligt eraan of ze van windmolens komen, van spoorwegen of van autowegen. Dat concludeer ik.

De heer Leegte (VVD):

Dat is uw conclusie. Ik vervolg mijn betoog met de tweede pijler van het bronbeleid. De VVD is een hartstochtelijk voorstander van dat bronbeleid. Met het weghalen van de bron is ook het probleem opgelost. Wat er niet is, hoeft je niet op te ruimen. In het wetsvoorstel wordt bronbeleid op verschillende manieren gestimuleerd, maar het woord als zodanig is in de wettekst niet terug te vinden. Ten aanzien van deze wet is bronbeleid behoorlijk eenvoudig: je draait aan de geluidsknoppen van de (spoor)weg of aan die van de voertuigen. Ik vraag de staatssecretaris of hij, het duurzaam inkoopbeleid indachtig, wil sturen op het aanbesteden van het probleem van het geluid en niet op de oplossing. Met andere woorden, kan hij sturen op het stiller worden van de weg en de spoorweg, zonder daarbij in de aanbesteding aan te geven op welke manier het moet worden vormgegeven, door dubbel zoab of andere dingen met alle problemen die al door de SP zijn genoemd? Op die manier stimuleer je innovatie en maak je de kans groter dat het stiller wordt.

Mevrouw Van der Werf (CDA):

Is de VVD van mening dat als je in het duurzaam inkoopbeleid op dit aspect gaat sturen – ik vind het bronbeleid net zo belangrijk als de heer Leegte – de wegbeheerder enig instrument heeft om daar iets aan te doen?

De heer Leegte (VVD):

Ik heb niet gezegd dat dit onderdeel van duurzaam inkopen moet zijn, maar ik zeg wel dat het hetzelfde systeem moet hebben als het duurzaam inkoopbeleid. Als je inkoop, moet je het probleem aanbesteden en niet de oplossing. Dat is een denkfout die vaak gemaakt wordt. Daartoe roep ik ook de staatssecretaris op als hij gaat aanbesteden voor het aanleggen van die infrastructuur.

Mevrouw Van der Werf (CDA):

Dat deel ik met de heer Leegte, maar kun je aan degene bij wie je aanbesteedt, een doel vragen, een oplossing vragen waar hij geen instrumenten voor heeft? Dat geldt voor de wegbeheerder.

De heer Leegte (VVD):

Volgens mij zijn er per definitie instrumenten, zolang het probleem duidelijk gedefinieerd is. Als de oplossing ligt in het instrument zoab, dan is dat dus de oplossing. Maar als er andere oplossingen zijn, dan wil ik daarvoor graag de innovatiekracht van de markt aanspreken.

Wat de voertuigen betreft; vraag ik de staatssecretaris om met een realistisch werkplan te komen om op zo kort mogelijke termijn de ambitieuze geluidsnormen van autobanden te verlagen. De zogenaamde bandenrichtlijn moet er in 2016 komen. Er wordt al lang over gesproken, maar de richtlijn komt nauwelijks van de grond. Kan de staatssecretaris aangeven welke mogelijkheden hij voor Nederland ziet? Denkt hij aan een bonus-malussysteem of aan het markeren van stille banden, zodat consumenten kun-

nen kiezen? Ik overweeg een motie om tot spoed aan te zetten.

Ook volumebeleid is een vorm van bronbeleid. Kan de staatssecretaris aangeven op welke manier hij ProRail en Rijkswaterstaat aanspoort tot logistieke verbetering en het vermijden of aanpassen van stromen? Kan de staatssecretaris beamen dat een weg er vooral is om op te rijden en dat de geluidsbescherming geldt voor mensen en niet voor koeien? Met andere woorden, er moet niet worden bijgedragen tot het nemen van maatregelen daar waar geen mensen wonen.

Het volgende is belangrijker dan het focussen op bronmaatregelen binnen deze wet. Hoe denkt de staatssecretaris dat het bronbeleid in het milieubeleid een goede vaste plek kan krijgen? Wij komen het ook tegen bij de luchtkwaliteit, bij de externe veiligheid en noem maar op. De stelling van de VVD is dat, als je een probleem niet met bronbeleid kunt oplossen, het ook geen milieuprobleem is. Als wij geen bronbeleid kunnen verzinnen om het op te lossen, moeten wij nog eens goed kijken of er echt wel een probleem is. Daarmee is een focus op bronbeleid niet alleen de meest effectieve manier om problemen echt op te lossen, maak ook om te kijken of er wel een probleem is. Ik overweeg een motie om op te roepen het bronbeleid te verankeren in de algemene milieuwetgeving. Anders zal ik zelf met een initiatief kunnen komen.

De heer Samsom (PvdA):

De heer Leegte zei daarnet dat het woord "bronbeleid" niet in deze wet voorkomt. Daar baseert hij zijn betoog voor een groot deel op, maar het woord "bronbeleid" staat wel degelijk in de wet, en wel op een vrij cruciaal punt, namelijk bij het actieplan dat door de minister moet worden opgesteld. Ik probeer het betoog te volgen. Mijn conclusie is dat de heer Leegte het bronbeleid niet genoeg verankerd vindt. Welnu, dat kunnen we oplossen. Het amendement van mijn hand verankert het bronbeleid juist als onderdeel van deze wet en zegt daarbij: een deel daarvan moet ten goede komen aan de omgeving en de toekomst. Is dat het type zwaardere verankering dat de heer Leegte voor ogen heeft?

De heer Leegte (VVD):

Ik zal met welwillendheid dat amendement bestuderen. Ik heb daar namelijk nog geen tijd voor gehad. Natuurlijk kunnen we het hier weer hebben over bronbeleid en dat gaan we straks ook weer doen als het gaat om de luchtkwaliteit. Ik vind het belangrijk dat we bronbeleid een vaste plek geven in het Nederlandse milieubeleid. Dat moeten we hier doen, maar ik zou liever zien dat we een keer met zijn allen nadenken hoe we dat doen, ook vanwege de stelling dat als er geen bronbeleid gevoerd kan worden het geen milieuprobleem is en we dan moeten nadenken of er überhaupt een probleem is en we hierin wel tijd, geld en moeite moeten steken in deze Kamer.

De heer Samsom (PvdA):

Nu de heer Leegte dat betoog herhaalt, wil ik heel zeker van hem weten dat dit ten aanzien van geluid niet aan de orde is. In het geval van geluidsproductie heb je wel degelijk bronbeleid dat gevoerd kan worden. Het is ook in de wet verankerd en de wet is een hoofdstuk van de Wet milieubeheer. Daarmee is dan voldaan aan de wens van de heer Leegte om het in de Wet milieubeheer te krijgen. Wat heeft hij voor ogen als hij zegt dat bronbeleid soms

Leegte

helemaal niet aan de orde is en dat wij het dan maar beter kunnen vergeten? Toch niet het geluid?

De heer **Leegte** (VVD):

Er zijn een aantal knoppen om aan bronbeleid te draaien binnen deze wet. Je kunt draaien aan de weg, de spoorweg, de treinwagon of de auto. Ik vraag de staatssecretaris om te kijken hoe dat kan worden gerealiseerd. Met name zijn het banden van auto's die lawaai produceren. Stiller banden kunnen daarbij helpen. 2016 vinden wij wat ver. Kunnen wij dat niet naar voren halen? Volgens mij kunnen wij elkaar hierin helemaal vinden. Dan is het de vraag – daarover moet ik dan nadenken – in hoeverre je dan gaat middelen en wie wat terugkrijgt. Daar heb ik nu niet zo'n sterke mening over. Misschien dat ik mij laat leiden door de staatssecretaris maar ik zal in ieder geval zelf nadenken. Zoals men weet, denken wij altijd zelf na. De focus op bronbeleid moet het cruciale kenmerk van milieubeleid zijn. De VVD vindt dat je moet sturen op normen en niet op techniekekeuzes. Als we kijken naar normen en bronbeleid dan leidt dat ons niet in verzoeking om ons bezig te gaan houden met techniekekeuzes.

De **voorzitter**:

Maar waar verlost het ons van?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Misschien kan de heer Leegte verduidelijken wat hij bedoelt met bronbeleid. Wat onze fractie betreft, wordt in de wet gesproken over bronbeleid aan de weg. Dat staat er veelvuldig in. Ik noem bronbeleid aan de weg, zoals zoab, geluidsbeschermende schermen et cetera. Ook noem ik bronbeleid aan de voertuigen. Dat laatste is door de wegbeheerder niet te beïnvloeden en komt wat mij betreft nauwelijks in de wet voor. Ik denk dat het goed is als de heer Leegte in zijn betoog kan aangeven over welke vorm van bronbeleid hij het heeft.

De heer **Leegte** (VVD):

Schermen vallen niet onder bronbeleid, maar de weg wel. Dat is dus wat wij belangrijk vinden. Wij vinden ook dat je het moet aanbesteden op basis van het probleem dat ik geschetst heb. Ik heb de staatssecretaris gevraagd in hoeverre hij met ProRail en Rijkswaterstaat gaat praten over het omdraaien van vervoersstromen en in hoeverre je een bonus-malussysteem kunt krijgen met voertuigen of materieel die stiller zijn dan andere. Ik heb daar niet een vooropgezette mening over, omdat ik vind dat het niet mijn taak is. Ik vind alleen dat die focus er moet zijn. Vandaar mijn vraag aan de staatssecretaris om daarover met een voorstel te komen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De filosofische discussie over wat wel en niet bronbeleid is en of dat wel of niet milieubeleid is, voer ik graag een andere keer met de heer Leegte. Als we het hebben over geluidsoverlast, vindt hij dan ook niet dat we niet alleen naar de weg moeten kijken maar bijvoorbeeld ook naar geluidsoverlast veroorzaakt door het spoor en dat we ook daar zo veel mogelijk moeten kijken naar bronbeleid dat daarop gevoerd kan worden?

De heer **Leegte** (VVD):

Dat is wat ik gezegd heb.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Over het thema bronbeleid heb ik een suggestie die misschien als muziek in de oren klinkt bij de heer Leegte, het soort lawaai dat we graag om ons heen hebben. Je zou lawaaiige auto's duurder kunnen maken dan stille. Je kan de motorrijtuigenbelasting differentiëren. Zou dat iets zijn waar de VVD voor zou willen kiezen? Want dan heb je het principe "de vervuiler betaalt", hoe meer lawaai hoe duurder.

De heer **Leegte** (VVD):

Dat is nou typisch weer zo'n techniekoplossinkje waarvan ik vind dat we daarvan als Kamer weg moeten blijven. Ik vind dat de staatssecretaris dat soort keuzes moet maken en dat hij ons dan overtuigt dat hij met dit soort maatregelen de norm haalt die we met zijn allen stellen. Wij moeten dan sturen op die normen waarbij het bronbeleid de focus moet zijn. Zoals gezegd, als je de bron weghaalt, is het probleem opgelost. Als dat niet kan, is het geen milieuprobleem.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dus de VVD kiest op geen enkele wijze voor het sturen door middel van een prijsprikkel op het verminderen van de milieuproblematiek?

De heer **Leegte** (VVD):

Nee. Wat ik zeg is dat de Kamer moet wegblijven van techniekekeuzes. Mevrouw Van Tongeren komt al met een slimme oplossing. Ik vind dat wij daarvan weg moeten blijven. Ik vind daarbij de PvdA aan mijn zijde. Wij moeten sturen op normen. Dat doet deze wet ook. Als er te veel geluid wordt gemaakt, moeten er bronoplossingen komen. Geen schermen of andere amoverende maatregelen dus. Dat is allemaal duur. Pak het probleem aan bij de bron, haal het weg en het is opgelost. Voor de techniek hebben wij de staatssecretaris en zijn ministerie. Die kan uitwerken hoe het moet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Is de heer Leegte voor financiële prikkels om milieuproblemen op te lossen?

De heer **Leegte** (VVD):

Ben ik voor financiële prikkels? Ik vind dat milieuproblemen opgelost moeten worden. Punt. Dat kan op verschillende manieren. Ik ben nergens principieel tegen of voor. Dat is het beste antwoord dat ik mevrouw Van Tongeren kan geven.

Tot slot de saneringen. Geluid is misschien wel het milieudossier met de grootste gezondheidseffecten. De heer Jansen van de SP zei het al. Slaapstoornissen, hartklachten, stress: geluidsoverlast levert gezondheidseffecten op die ook nog economische schade opleveren. Sinds 1986 kennen wij een beleid van sanering van geluidshinderobjecten, waarvan wij in deze heel lange periode nu ongeveer 30% gesaneerd hebben. Het huidige handhavingsgat wordt geschat op 5 mld.: 3 mld. voor wegen- en 2 mld. voor spoorlawaai. Binnen steden wordt het handhavingsgat geschat op 9 mld. Wij geven erg veel geld uit aan allerlei saneringsoplossingen, maar kennelijk aan de verkeerde dingen, aan geluidsschermen op rare plaatsen. Wij hebben vooral te maken met onduidelijkheid in verantwoordelijkheden. ProRail bijvoorbeeld is straks verantwoordelijk voor de geluidsproductie, maar heeft weinig invloed op de treinen die er rijden. Zo zijn wij genood-

Leegte

zaakt om steeds maar bij dure oplossingen te blijven hangen. Schermen dus in plaats van geluidsarme remmen bijvoorbeeld. Graag hoor ik van de staatssecretaris hoe deze wet zich verhoudt tot het bestaande handhavingsgat. Kan de staatssecretaris aangeven op welke manier hij een prioritering maakt van saneringsgevallen, welke criteria hij gebruikt en hoe hij denkt te garanderen en te monitoren dat de planning van 2022 wel gaat lukken? ProRail en Rijkswaterstaat hebben erg veel speelruimte om naar eigen goeddunken af te wijken. Mijn vraag is of dat goed is.

Ik rond af. Wij moeten ons realiseren dat een weg er toch vooral is om op te rijden. Dat de wegen en de spoorwegen er vooral zijn om ons land weerbaar en concurrerend te houden in een veranderende wereld. De VVD kiest voor meer auto's met minder lawaai, meer economische groei en minder overlast. Liberalen doen dat vanuit een positieve houding: mensen en technieken zullen ons helpen. Als wij maatregelen moeten nemen, kiezen wij voor het beschermen van mensen en niet voor koeien.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Aan het begin van de avond heeft de heer Samsom een aardige opmerking gemaakt. Er moet een bepaalde politieke koers of lijn uitgezet worden. Mijn vraag is of de wet voldoende kietelt om de lijn naar beneden in te zetten. Of deelt de heer Leegte mijn zorg dat de marges misschien wel wat ruim zijn en dat het voor sanering beschikbare geld meer leidend zal zijn dan de inhoudelijke doelstellingen die wij voor ogen hebben?

De heer Leegte (VVD):

Wij hebben goede hoop dat deze wet de goede dingen doet. De wet stuurt op normen en probeert de problemen met bronbeleid op te lossen. Wij zijn, anders dan mevrouw Wiegman, wel bezorgd of er addertjes "onder de weg" van deze wet zitten en die maken dat Nederland op slot gaat. Gaan wij niet te snel naar beneden en gebeuren er geen dingen die wij niet willen hebben? Ik wil dan ook graag de expliciete geruststelling van de staatssecretaris dat dit niet het geval is, voordat ik mijn fractie adviseer om voor deze wet te stemmen. Met andere woorden: ja, wij zijn hoopvol en positief. Wij denken ook dat het allemaal moet kunnen. Wij willen echter de garantie dat wij niets op slot zetten en geen dingen doen die niks toevoegen aan de economie. De mensen moeten vooral op de weg blijven rijden.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Een andere balans is die tussen bevoegdheid van Rijk en bevoegdheid van gemeenten. Ziet de heer Leegte met mij het risico dat juist deze wet een beperking kan betekenen voor gemeenten en provincies als het gaat om woningbouwlocaties? Het gaat hier vooral om de rijksinfrastructuur. Die kan zo veel ruimte opsouperen dat gemeenten straks geen kant meer op kunnen. Die zeggen dan: hoeveel ruimte is er straks in Swung II voor de wetgeving die op gemeentelijk niveau uitgewerkt moet worden?

De heer Leegte (VVD):

Die vraag stelde ik ook aan de staatssecretaris, omdat hij zegt dat er op lange termijn een positief effect is op de ruimtelijke ontwikkeling. Ik hoor dat graag bevestigd van hem.



Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter. GroenLinks heeft als visie een Nederland dat is ingericht voor de burgers, voor hun welzijn, hun veiligheid en hun keuze van innovatieve, duurzame werkgelegenheid. Deze regering zie je echter penny wise, pound foolish aan de gang gaan. Immers, hoe kun je met opgeheven hoofd beweren dat de gezondheidskosten enorm naar beneden moeten, terwijl je een grote bron van ongezondheid, lawaai-overlast, niet wilt beteugelen? Hoe kun je met opgeheven hoofd beweren dat het aantal rechtszaken tegen de overheid drastisch moet verminderen, en toch de burger in toenemende mate dwingen om met geluids-overlastklachten naar de bestuursrechter te stappen?

Wij bespreken vandaag een wetsvoorstel dat een grote impact heeft op het dagelijks leven van miljoenen mensen. Bijna een derde van de Nederlanders heeft wel eens last van wegverkeer, 200.000 mensen ondervinden zelfs ernstige hinder. 230.000 mensen wonen pal aan een snelweg. Dikwijls zijn dit de mensen die geen alternatief hebben; het zijn ook doorgaans niet de beste woningen. Wie veel lawaai te verduren krijgt, heeft meer stress. Ook bij de mensen die zelf zeggen dat ze er geen last van hebben, wordt in metingen aangetoond dat zij wel degelijk stress ondervinden van voortdurend lawaai. Het geeft een verhoogde kans op hart- en vaatziekten, kinderen hebben vaker last van concentratieproblemen en dat leidt weer tot slechtere leerprestaties. Op de hoorzitting kregen wij van Fred Woudenberg van de GGD Amsterdam de waarschuwing dat geluidsoverlast over tien tot twintig jaar van alle milieufactoren de meest ziekmakende zal zijn.

De politieke kern van dit debat is voor mij inderdaad niet zozeer de vraag hoe deze wet wetstechnisch in elkaar zit, maar hoe we daarin de garantie kunnen inbouwen dat het leefklimaat van de omwonenden van snelwegen niet nog verder onder druk komt te staan en hoe we ervoor kunnen zorgen dat de heel slechte situaties worden gesaneerd. In plaats van een beter, stapsgewijs verbeterd, leefmilieu voor de Nederlanders zie ik de situatie door deze wet eigenlijk verslechteren. Deze wet voorziet wel in het creëren van ruimte voor de groei van het verkeer, maar is veel minder stevig met maatregelen als fluisterasfalt, geluidsschermen, stillere banden of 80 kilometerzones; die zijn bijna niet afdwingbaar.

Zoals zo vaak wordt ook de discussie over verkeerslawaai flink gestuurd door geld. Het bestrijden van lawaai kost immers geld, vooral als je de groei van het verkeer niet wilt beperken en snelheden liever verhoogt dan verlaagt. Minder auto's maken minder herrie en langzamer rijden maakt minder herrie. Dat zijn enorm goedkope maatregelen, maar voor dit kabinet taboe, en daarmee kom je uitsluitend uit bij de duurdere maatregelen. Omdat de staatssecretaris geen oog heeft voor de goedkope oplossingen, vind ik dat hij ten onrechte keer op keer wijst op de kostenaspecten van de duurdere maatregelen om zelfs de normen van deze wet te halen.

De heer Leegte (VVD):

Voorzitter. Begrijp ik het goed dat de GroenLinksfractie minder auto's wil laten rijden in Nederland en de auto's die overblijven, langzamer wil laten rijden?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

GroenLinks wil zeker een wegbeprijzingssysteem; dat staat ook uitdrukkelijk in ons programma en in de door-

Van Tongeren

rekening ervan. Het GroenLinksprogramma komt er dan ook als beste uit voor de bestrijding van de files. En dat is weer een enorm voordeel voor de economie: minder files, mensen die op de weg moeten zijn, kunnen dus doorrijden, wat goed is voor het milieu, voor de economie en voor omwonenden.

De heer **Leegte** (VVD):

Dat is een ander debat. Mijn vraag is: wilt u minder auto's, die ook nog eens langzamer gaan rijden? Dat is namelijk wat u zegt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Wij willen absoluut wegbeprijzing, waardoor mensen zelf kunnen kiezen op wat voor moment zij op de weg zijn of ander vervoer kunnen zoeken. En ja, GroenLinks is ook groot voorstander van 80 kilometerzones. Deze hebben in de praktijk al aangegeven dat ze de doorstroming verbeteren en het leefcomfort van omwonenden enorm verbeteren.

De heer **Leegte** (VVD):

Precies, dus minder auto's, die minder hard gaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Wegbeprijzing is een instrument dat GroenLinks wil inzetten.

Ooit was de grens voor de hoeveelheid lawaai aan de gevel van een woning gesteld op 55 dB. Bij meer herrie moest er dus wat worden gedaan. In 2007 werd die grens gesteld op 60 dB. Qua gezondheid heeft die grens ook volgens de staatssecretaris een basis in de huidige wetenschappelijke literatuur; daarboven neemt het risico op aan lawaai gerelateerde ziekten toe. Toch kiest de staatssecretaris ervoor om de grens nu op 65 dB te leggen. Het zou maar om weinig woningen gaan tussen 60 en 65 dB. Ik begrijp niet waarom die woningen dan niet gesaneerd kunnen worden, en waarom die grens niet gewoon op 60 dB kan blijven. Je zult er maar wonen, denk ik dan. Ik heb daarom een amendement ingediend om die grens op 60 dB te handhaven. Laten we de grens houden zoals die is, en niet meegaan in de verslechtering van de bescherming van Nederlanders.

In het wetsvoorstel wordt wegbeheerders een werkruimte van 1,5 dB gegund. Die krijgen ze boven op de heersende situatie in 2008. Nou klinkt 1,5 dB misschien wat onschuldig, maar het zorgt toch voor tot 40% meer lawaai. Dat is enorm veel. De staatssecretaris zegt dat die werkruimte nodig is om de boel werkbaar te houden. GroenLinks is dat niet met de staatssecretaris eens. En wat voor GroenLinks wellicht nog belangrijker is: de wethouders ook niet. Drie VVD-wethouders en een van GroenLinks zeggen juist dat zij de boel niet werkbaar kunnen houden met deze grote werkruimte. In een brief vraagde G4 ons om de werkruimte te beperken tot 0,5 dB. De wethouders wijzen erop dat zij anders in hun steden helemaal niet meer kunnen bouwen en uitbreiden, terwijl deze regering dat toch ook echt wil.

Ik heb overwogen om amendementen in te dienen over een eerlijke uitruil: een hoger werkplafond in ruil voor de garantie dat de geluidsplafonds uiteindelijk naar beneden kunnen met de best beschikbare technieken, zoals dubbellaags zoab en het instellen van 80 kilometerzones. De staatssecretaris wees mijn voorzichtige idee echter stellig van de hand in de nota naar aanleiding van het verslag. In

plaats van een amendement over een uitruil dien ik dan maar een amendement in om de werkruimte te beperken.

Juist scherpere normen leiden tot innovatie. De VVD heeft dat altijd onderschreven. Ik kan mij dan ook weinig voorstellen bij de redenering van deze staatssecretaris dat een scherpere norm juist innovatie in de weg zou zitten. Mijn argwaan is ook gegroeid doordat de staatssecretaris geen einddatum heeft genoemd voor het afschaffen van deze werkruimte. Er is volgens hem tijdelijk iets nodig om het werkbaar te maken. Wanneer houdt "tijdelijk" op?

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik had dezelfde natuurlijke neiging als mevrouw Van Tongeren om dit standpunt in te nemen. We hebben echter een rondetafelgesprek met een aantal deskundigen en een briefing gehad. Die hebben mij ervan overtuigd dat het idee van die 1,5 dB aan werkruimte als overbruggingsmaatregel nog niet zo'n slecht idee is in een situatie waarin veel nieuwe knelpunten ontstaan die moeten worden opgelost. We moeten er wel voor zorgen dat het middel niet over de eerste saneringsronde heen wordt getild. Is dat de zorg van mevrouw Van Tongeren? Die zorg deel ik, maar die kunnen we wellicht op een andere manier oplossen dan zij voorstelt met dit amendement. Haar amendement regelt het volgens mij op een te grove manier.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Wij zijn inderdaad met een wat grove indeling gekomen, omdat wij deze zorg hebben. Ik wil met liefde en plezier kijken naar amendementen met hetzelfde doel. Het gaat erom dat er niet permanent 1,5 dB bij komt zonder dat er gesaneerd wordt. Er moet dus sprake zijn van eindigheid, met een uitruil aan beide kanten.

Voorzitter. Mijn argwaan is gegroeid omdat er geen einddatum wordt genoemd. Ooit was er sprake van dat het een echt tijdelijke ontheffing zou zijn. Waarom noemt de staatssecretaris dan geen einddatum? Ik zou kunnen meegaan met een amendement waarin wel een einddatum wordt genoemd.

Ik kom bij een ander punt dat mij zeer bevreemde toen ik mij voor het eerst verdiepte in dit dossier. Als je geluid van meerdere bronnen krijgt, wordt er gedaan alsof dat niet bestaat. Dat begrijp ik als gewoon mens echt niet. Voor de gezondheid en de overlast in huis maakt het wel degelijk uit dat er naast het vliegtuig dat overvliegt, ook nog een spoorweg en een snelweg in de buurt zijn. Daarover wil ik van de staatssecretaris toch echt nog meer uitleg. Wat moet zo'n burger dan denken? Rijkswaterstaat zegt: wij zijn daarvoor niet verantwoordelijk; als er ook nog een spoorweg ligt, jammer dan. Als deze regering niet verantwoordelijk is voor de regie, wie is dat dan wel? Zo'n burger heeft aan alle kanten last van geluid. Ook over de luchtvaart wordt steen en been geklaagd. Er zijn mensen die er echt fysieke gezondheidsklachten van krijgen.

Dan over de inspraak. De staatssecretaris heeft op verzoek van GroenLinks nog eens uiteengezet hoe de inspraak voor een woning in de wet geregeld wordt. Kort en goed komt het erop neer – zo begrijp ik het althans – dat je bij de inspectie om handhaving kunt vragen. Als dat niet lukt, kun je beroep aantekenen bij de bestuursrechter. Ik maak mij zorgen over de vraag of dit geen lege huls is, of burgers dit traject daadwerkelijk kunnen doorlopen. De wet is vreselijk technisch en ingewikkeld geworden en ik zie nog niet hoe een betrokken burger, zonder zichzelf op torenhoge kosten te jagen, zijn recht kan halen.

Deze regering heeft ook besloten de griffierechten enorm te verhogen. Ik weet niet zeker of dat ook geldt voor de leges. Ik wil dat graag van de staatssecretaris weten. Je moet je door dat proces worstelen en dan moet je ook nog een wedje aandurven met de overheid om te kijken of je van de lawaaioverlast af kunt komen. Dat wedje kost je ergens tussen de € 2000 en € 5000. Veel burgers die lawaaioverlast hebben, zijn niet heel kapitaalkrachtig. Daarmee maak je het voor hen dus feitelijk onmogelijk om in rechte hun gelijk te halen.

Ik rond af. Dit kabinet zet volop in op het faciliteren van de groei van het autoverkeer. Dit brengt onherroepelijk veel extra verkeerslawai met zich mee. De techniek schrijdt voort, maar de gevolgen van de groei zijn veel groter dan wat de techniek kan opvangen. De minister stelt dat het MIRT-budget voldoende is om de knelpunten aan te pakken, maar ik betwijfel dat ten eerste. Ik hoor daarover graag meer. Juist daarom denk ik dat enkele aanscherpingen van deze wet volledig op hun plaats zijn.



Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Vanavond bespreken wij een belangrijk onderwerp: geluid en de wijze waarop wij geluidsoverlast zoveel mogelijk kunnen beperken. Geluidsoverlast is niet alleen vervelend en een bron van ergernis, maar kan ook ernstige consequenties hebben voor de gezondheid. Van slapeloosheid tot een toenemende kans op hart- en vaatziekten. Collega's refereerden er ook al aan. De huidige regelgeving is een kakofonie van regels en normen en dat moet anders. Daarover zijn wij het met elkaar eens. Het is goed dat dit voorstel daaraan iets gaat doen. Wij hebben wel een aantal vragen en zorgen.

Allereerst hebben wij vragen over de hardheid van de normen. In het wetsvoorstel worden de geluidsproductieplafonds geïntroduceerd, gebaseerd op de huidige geluidswaarde die nooit boven de 65 dB komt. Hoe hard is die norm? Hoe gemakkelijk kan men binnen de 65 dB met financieel doelmatige maatregelen het plafond blijven opplussen? Ik las in de nota naar aanleiding van het verslag dat dit in principe altijd wordt goedgekeurd. Hoe hard is die norm dan? In hoeverre kan men buiten de 65 dB met wat minder doelmatige maatregelen het plafond van 65 dB overstijgen?

Is er een mogelijkheid dat de staatssecretaris een keer besluit om een weg niet te verbreden of de snelheid niet te verhogen, omdat de geluidsoverlast dan onacceptabel hoog wordt? Ik zie dat zo een twee drie nog niet gebeuren op basis van wat ik in de stukken lees. Graag een extra verzekering van de staatssecretaris op dit punt.

De beheerders zijn verantwoordelijk voor het handhaven van de normen, maar of die normen worden gehaald, hangt ook af van zaken waarop de beheerder geen vat heeft. De staatssecretaris is verantwoordelijk voor het kabinetsbeleid, zoals kilometerbeprijzing en verhoging van de maximumsnelheid. Veel bronbeleid komt uit Europa. De gemeenten en provincies worden steeds meer verantwoordelijk voor ruimtelijk beleid. Als een provincie besluit om een bos te kappen, kan een dorp zomaar in een keer veel meer last krijgen van geluidsoverlast. De automobilist, vervoerder of treinvervoerder is verantwoordelijk voor de productie van het geluid. Hoe krijgen wij hier grip op?

Natuurlijk kunnen de wegbeheerders stiller asfalt aanleggen en geluidsschermen bouwen. De kernvraag is ech-

ter: wie neemt de verantwoordelijkheid voor beleid en beslissingen waarover beheerders zelf niet gaan, maar waarvan zij wel de gevolgen moeten dragen? Hoe kan de staatssecretaris de beheerders verantwoordelijk stellen voor het handhaven van normen, als zij geen invloed hebben op de geluidsproductie die wordt veroorzaakt door auto's met steeds bredere banden, treinen met vierkante wielen of beleid dat van het kabinet of uit Europa komt?

Wij denken graag met de staatssecretaris mee. Er is geheel terecht veel aandacht voor bronbeleid in het wetsvoorstel. Dat is op dit moment nog vooral gericht op geluidloos asfalt en stille vrachtwagens. Ook op het spoor is echter een wereld te winnen. Goederentreinen die niet goed zijn afgesteld of waarvan de wielen niet goed zijn geslepen, veroorzaken het nodige getril en gerammel. Is de staatssecretaris bijvoorbeeld bereid om te kijken naar de geluidsproductie van treinen door iets als een apk voor treinen?

Alle burgers hebben recht op basisbescherming tegen geluid. De D66-fractie gelooft echter ook dat burgers zelf kunnen inschatten wat zij als hinderlijk ervaren. Om hen te helpen om de geluidsbelasting goed in te schatten, zou informatie daarover goed en gemakkelijk beschikbaar moeten zijn, bijvoorbeeld bij het kopen van een huis of het zoeken naar een nieuwe huurwoning. Daarom vragen wij de staatssecretaris om de geluidskaarten van het RIVM jaarlijks te updaten, visueel veel beter inzichtelijk te maken en ze veel toegankelijker te maken, bijvoorbeeld door ze ook te koppelen aan sites als die van funda of aan huursites van woningcorporaties.

Ik ga even terug naar het wetsvoorstel. Een belangrijk punt, dat ook collega's al hebben aangestipt, is de cumulatie van geluid. Sommigen hebben niet alleen last van een weg naast hun huis, maar ook van een snelweg, een spoorlijn en een aanvliegroete; meerdere geluidsbronnen dus. Dit wetsvoorstel regelt niets voor deze mensen. De beheerders van wegen, spoorwegen en vliegvelden zijn slechts verantwoordelijk voor de geluidsproductie van hun eigen smaldeel. De norm houdt onvoldoende rekening met de effecten van stapeling. Het beperken van gestapelde geluidsoverlast past niet in het systeem van het wetsvoorstel, aldus de staatssecretaris. Daar hebben deze mensen echter niets aan. Voor hen maakt het niet uit wie de beheerder is van de weg, de spoorlijn of het vliegveld. De één kan niet worden aangesproken op het geluid geproduceerd door de ander. Iedere beheerder kan prima binnen de eigen geluidsnorm blijven, terwijl er in totaal toch een forse overschrijding van de geluidsnorm ontstaat. Gelden de redenen om geluidsproductieplafonds in te stellen voor één bron niet voor plekken waar meerdere bronnen zorgen voor de overlast? Heb je meer problemen met je gezondheid wanneer je alleen langs een weg woont dan wanneer je naast zowel een weg, een spoorweg als een vliegveld woont?

Mijn vraag aan de staatssecretaris luidt: als het niet in het systeem past, moeten wij dan niet gewoon het systeem aanpassen? Wat gaat hij doen voor deze mensen? Hoe voorkomt de staatssecretaris dat beheerders de verantwoordelijkheid bij andere geluidsveroorzakers leggen en bewoners met een te hoge geluidsbelasting worden geconfronteerd? Collega's hebben op dit punt interessante suggesties in amendementen verrat. Ik ben bijzonder geïnteresseerd in de reactie van de staatssecretaris op deze punten.

De heer Samsom vroeg naar de lange lijnen. Wat mij betreft, zetten wij ook wat betreft geluidhinder de lijn naar

beneden in. Ik vraag de staatssecretaris, of hij bereid is om een soort hellingshoek te introduceren, waarbij wij in Nederland ook met betrekking tot geluid gaan streven naar een structurele verbetering van de totale situatie.



Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Voorzitter. Met het wetsvoorstel en de bijbehorende invoeringswet die wij vandaag bespreken, gaat de geluidswetgeving rond rijksinfrastructuur rigoureus op de schop. Dat is hard nodig, omdat wij een te ingewikkelde regelgeving hebben op dit gebied, die bovendien weinig rechtszekerheid biedt. De ChristenUnie steunt daarom de principes van dit wetsvoorstel: niet meer stapels ingewikkelde berekeningen voor elke gevel langs een traject, maar werken met duidelijke handhavingspunten, waarvoor geluidsproductieplafonds worden vastgesteld.

Het is ook een realistisch wetsvoorstel. Het is realistisch dat geluidsoverlast niet overall even sterk te beperken is. Het wetsvoorstel geeft een perspectief voor de gewenste geluidsontwikkeling in de nabije toekomst, zodat steden voor wat betreft de impact van geluid beter bemaatundeerde besluiten kunnen nemen over verdichting. Tegelijkertijd zou dit geen risico's meer behoeven te geven voor de wegbeheerder, omdat de steden zelf additionele maatregelen moeten betalen. Dit vormt voor de ChristenUnie tegelijkertijd een lastig punt in het wetsvoorstel. Hiermee gaat de regering er namelijk vanuit dat verdichting alleen een belang is van gemeenten, waarvoor zij moeten betalen. Bescherming van de open ruimte en het stimuleren van herontwikkeling van verouderde stedelijke omgevingen is echter juist ook een rijksbelang. Dit is niet het moment voor een uitgebreid debat over ruimtelijke ordening, maar mijn fractie wil graag markeren dat het wetsvoorstel op dit punt helaas is versmald tot een financieel instrument voor besluitvorming over infrastructuur, in plaats van een middel om integrale besluiten over de kwaliteit van de gehele leefomgeving te ondersteunen. Wat de ChristenUnie betreft, had er een maatschappelijke kosten-batenanalyse bij dit wetsvoorstel moeten zitten.

Dit wetsvoorstel is ook een verbetering omdat daarmee een gat in de handhaving wordt gedicht. Tot nu toe werd alleen naar de geluidsproductie bij de opening van een weg en de eerste tien jaar daarna gekeken. Er was geen handhaving op deze prognoses. Met dit wetsvoorstel ontstaat er bescherming tegen geluidsoverlast in de toekomst, bijvoorbeeld als gevolg van groei van het verkeer. Dat biedt meer zekerheid. Het moeten dan echter wel serieuze geluidsgrenzen zijn. Er ligt nog een enorme saneringsopgave van zo'n 1 mld. Wij moeten niet onze norm gaan verlagen op basis van het budget dat wij hebben. Wij moeten zoeken naar een evenwichtige balans, waarbij groei van mobiliteit mogelijk wordt gemaakt, waarbij er een gezonde prikkel is om geluidsoverlast te beperken en – niet onbelangrijk – waarbij gemeenten de mogelijkheid blijven behouden om te bouwen. Mijn fractie vreest namelijk toch dat met dit wetsvoorstel vooral de focus gericht is op de ontwikkelingsmogelijkheid van de rijksinfrastructuur en dat hierdoor met name lokale bouwprojecten wel eens in de knel zouden kunnen komen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn van deze staatssecretaris.

Om geluidsproductieplafonds te kunnen vaststellen en handhaven, moeten zij worden berekend. Hiervoor komt er een reken- en meetvoorschrift dat regelmatig zal wor-

den geactualiseerd. Recent bleek bijvoorbeeld dat wegen met zoab in de loop der tijd minder geluidwerend zijn dan gedacht. De voorschriften worden aangepast, maar wat betekent dit voor lokale woningbouwprojecten langs rijkswegen? Er zijn nog veel onzekerheden. De staatssecretaris stelt in de nota naar aanleiding van het verslag bij de invoeringswet dat dit aan de orde komt bij Swung II waar het om de geluidsnormen langs lokale wegen gaat. Maar in de tussentijd hebben wij dus wel een strenger reken- en meetvoorschrift voor de rijkswegen. Komen gemeenten hiermee niet in de knel? En gebeurt de omzetting bij Swung II effectneutraal? Ofwel, kan dat wat onder de huidige wet kan worden gebouwd in de toekomst ook nog? Gezien de bestuurlijke reacties van de vier grote steden en de opmerkingen tijdens de hoorzitting, maak ik mij grote zorgen over de tweede fase van deze geluidswetgeving en de effecten op lokaal niveau.

Omdat de fractie van de ChristenUnie een vinger aan de pols wil houden met betrekking tot de hoofdlijnen van het reken- en meetvoorschrift heb ik een amendement op de invoeringswet ingediend op dit punt.

De meeste mensen rijden liever met een vrij uitzicht dan dat ze continu tussen een haag van geluidsschermen moeten rijden. Hetzelfde geldt voor mensen die aan de weg wonen, wanneer daar schermen moeten worden geplaatst. Vrij uitzicht heeft de voorkeur. Niet zelden komen omwonenden in verzet tegen plaatsing van schermen, en toch lijkt dit wetsvoorstel vooral gericht op het plaatsen van nog meer schermen. Want volgens de zogenoemde eisen voor akoestische kwaliteit is enkellaags zoab voldoende, terwijl er inmiddels nieuwe typen wegdek zijn, zoals dubbellaags zoab, die veel stiller zijn. De staatssecretaris lijkt erg huiverig, gezien de hogere onderhoudskosten, maar als ik de cijfers van de staatssecretaris goed begrijp, is stiller asfalt wel goedkoper dan wanneer er schermen aan beide zijden van de weg zouden moeten worden geplaatst. Het verdient aanbeveling als de staatssecretaris onder verantwoording van kosten en baten alternatieve wegdektechnieken nader onderzoekt en zich nog niet vastlegt op de toepassing van schermen. Het is daarom prima dat elke vijf jaar eisen voor de akoestische kwaliteit worden geëvalueerd, maar mijn vraag is: gaat de staatssecretaris deze evaluatie ook onafhankelijk toetsen? De fractie van de ChristenUnie zou graag meer een vergezicht willen van de staatssecretaris, want nieuwe wegdektypen worden ook goedkoper als zij vaker worden toegepast en als de markt weet dat zij zich daarop moet voorbereiden.

Ik steun het amendement van de SP en de VVD om een voorhangprocedure te laten gelden voor de vaststelling van de akoestische kwaliteit, maar de heer Samsom heeft mij inderdaad ook aan het nadenken gezet over al die voorhangen.

Het kost tien jaar om de bestaande knelpunten weg te werken. Als er een te krap plafond zou zijn, zouden er onmiddellijk op allerlei plaatsen overschrijdingssituaties ontstaan. Dat de staatssecretaris daarom voorstelt een werkmargin van 1,5 dB toe te voegen aan de geluidsproductie begrijpt de ChristenUnie dan ook. Hoe groot die werkmargin is, is mij eigenlijk misschien ook om het even. De ChristenUnie had liever een lagere werkmargin gezien, want ruimte bieden voor 40% groei van de mobiliteit, zonder dat de komende tien jaar maatregelen nodig zijn, is wel erg veel en is niet echt een stimulans voor goed bronbeleid. Maar wij moeten ook beseffen dat het plannen en uitvoeren van maatregelen tijd kost. Zodra de kritische

grens wordt bereikt en maatregelen worden genomen, zal de overlast veel meer afnemen dan alleen deze werkmarge.

Veel relevanter is daarom wat de uiteindelijke norm is die wij over tien jaar hanteren. Ik constateer dat de werkmarge nu eigenlijk als een soort permanente bonus in de wet is verwerkt, terwijl deze was bedoeld als een tijdelijke werkruimte. Ik heb daarom op het wetsvoorstel en op het invoeringstraject een amendement ingediend dat de werkmarge vormgeeft als een tijdelijke ontheffing. Dit stimuleert dat er echt werk wordt gemaakt van bronbeleid. Een bijkomend voordeel is dat de saneringsoperatie goedkoper wordt en er meer ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk worden omdat voor deze ontwikkelingen geen rekening met de werkmarge van 1,5 dB hoeft te worden gehouden.

Kortom, niet alleen werkruimte voor groei van het verkeer maar ook werkruimte voor ruimtelijke ontwikkelingen. Als er echt goede redenen zijn om ook na 2021 een hoger geluidproductieplafond te hanteren, biedt het wetsvoorstel daartoe een mogelijkheid via de procedure voor verhoging van het plafond. Daaraan verandert mijn amendement niets.

Wel wil ik nog graag duidelijkheid van de staatssecretaris over de vraag hoe hij precies de heersende geluidsproductie van rijkswegen zal berekenen. Er wordt namelijk in de memorie van toelichting gesteld dat bij tijdelijke snelheidsbeperkingen zal worden gerekend met de geluidsproductie die er zou zijn als er geen snelheidsbeperking was. Ik snap dit bij snelheidsbeperkingen als gevolg van wegwerkzaamheden – die zijn echt tijdelijk – maar niet als hierbij ook wordt bedoeld op trajecten bij grote steden, waar juist in verband met luchtkwaliteit en geluidsoverlast een snelheidsbeperking geldt. De memorie van toelichting is op dit punt niet duidelijk. Volgens de huidige Wet geluidhinder is een snelheidsverhoging beoordelingsplichtig. Het is daarom niet logisch om een hogere snelheid als uitgangspunt voor het geluidsproductieplafond te hanteren. Graag krijg ik van de staatssecretaris de bevestiging dat bij dit soort snelheidsbeperkingen inderdaad wordt uitgegaan van de huidige maximumsnelheid.

Een andere lastig punt vind ik dat berekeningen voor de te verwachten geluidsproductie sterk afhangen van vervoersprognoses. Dit is bijvoorbeeld relevant bij artikel 11.28, lid 3 van het wetsvoorstel, waarin tien jaar vooruit wordt gekeken hoeveel ruimte er nog is. Hiervoor zijn standaardmodellen beschikbaar, maar eens in de zoveel tijd willen die nog wel gewisseld worden. Mijn vraag is daarom: zullen in het meet- en rekenvoorschrift ook regels komen waaraan verkeersprognoses in ieder geval moeten voldoen om de kwaliteit en onafhankelijkheid te waarborgen? Anders overweeg ik nog een amendement op dit punt.

Het onmogelijke hoeft niet te worden gevraagd. Als een geluidsbeperkende maatregel te duur is in verhouding tot de geluidsreductie die ermee wordt bereikt, is deze maatregel niet doelmatig en kan hij achterwege blijven. Maar wanneer is dit het geval? Om dit te regelen is in het wetsvoorstel opgenomen dat er een doelmatigheidscriterium komt. Hoe dit criterium precies zal worden vormgegeven, zal moeten blijken uit bij of krachtens Algemene Maatregel van Bestuur te stellen regels. Echter, dit criterium is straks samen met de normen in deze wet en het reken- en meetvoorschrift bepalend voor welke maatregelen de overheid moet nemen of juist achterwege mag

laten. Dit is dus erg belangrijk voor de nieuwe plafondsysteematiek.

Ik wil graag klip-en-klaar van de staatssecretaris horen of hij het doelmatigheidscriterium nu wel of niet gaat aanpassen als gevolg van de wijziging van het reken- en meetvoorschrift. Mijn fractie vindt het lastig om in te stemmen met deze wet als het doelmatigheidscriterium nog niet bekend is. De regering zegt immers zelf in de nota naar aanleiding van het verslag dat de saneringsoperatie en dus ook de formulering van het doelmatigheidscriterium budgetgestuurd is. Juist gezien de financiële belangen van deze bepaling is het niet meer dan logisch dat de Kamer de mogelijkheid heeft om hierover te spreken. Ik heb daarom op de invoeringswet een amendement ingediend dat een voorhangprocedure regelt voor de regels met betrekking tot het doelmatigheidscriterium.

De heer Paulus Jansen (SP):

Ik heb nog een vraag over een punt dat mevrouw Wiegman al een tijdje geleden aanstipte, namelijk het probleem dat in een aantal gevallen naar haar mening, net zoals naar de mijne trouwens, de berekende waarde van de geluidsbelasting afwijkt van de reële waarde. Zij overweegt om op dit punt nog een amendement in te dienen. Ik heb gesuggereerd om de berekeningsmethode te valideren met steekproefsgewijze metingen, in wezen met hetzelfde doel als mevrouw Wiegman heeft. Is dat een richting die zij onderschrijft of is dit complementair aan wat zij zelf in haar hoofd heeft?

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Dat is een goede vraag, die ik lastig te beantwoorden vind. Ik doe hier een suggestie. Ik roep iets op, waarop ik een reactie van de staatssecretaris wil. Ik verwacht dat hij ook een reactie zal geven op de suggestie van de heer Jansen. Meten is inderdaad meten, maar daarbij komen vragen naar voren als: hoe meet je precies, hoeveel tijd heb je daarvoor nodig en wat komt daarbij allemaal kijken? Het moet wel reëel en mogelijk zijn en ook de juiste informatie opbrengen. Ik sta open voor elke suggestie om te bekijken hoe je dit goed in beeld krijgt en hoe wij dit goed kunnen beoordelen.

De heer Paulus Jansen (SP):

Heeft mevrouw Wiegman zelf een alternatieve richting? Ik zou mij bijvoorbeeld frequenter berekenen kunnen voorstellen, ieder jaar in plaats van iedere vijf jaar.

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Dat zijn inderdaad denkrichtingen. Ik heb wel een reactie van de staatssecretaris nodig om de verschillende opties en voor- en nadelen goed in beeld te krijgen. Daarbij zeg ik heel duidelijk dat ik niet het onmogelijke wil vragen. Wel heb ik nog een onvoldaan gevoel bij deze wet. Ik heb nu nog onvoldoende in handen om te kunnen toetsen.

Het langetermijnperspectief zou wat betreft de ChristenUniefractie eigenlijk moeten zijn dat de geluidsproductieplafonds geleidelijk lager worden en dat er dus daadwerkelijk een beperking van de overlast plaatsvindt.

Ik trek een parallel met Schiphol. Doordat vliegtuigen stiller worden, mag er meer gevlogen worden. De helft van de winst gaat echter naar de omwonenden, zodat zij ook minder overlast ervaren. In een amendement heb ik dit voor dit wetsvoorstel uitgewerkt. Ik stel hierin voor om

van elke 1,5 dB aan maatregelen het geluidsproductieplafond met 0,5 dB te verlagen. Uiteraard heb ik daarbij wel een uitzondering gemaakt voor onder andere het reeds geplande saneringsprogramma en voor de werkmarge uit dit wetsvoorstel.

Ik kom bij mijn amendementen die betrekking hebben op de gevolgen van dit wetsvoorstel voor gemeenten. Een goed voorstel in het wetsvoorstel vind ik de regel dat gemeenten kunnen verzoeken om verlaging van het geluidsproductieplafond, indien zij zelf maatregelen nemen om de geluidsbelasting te beperken. Er staat echter dat het bevoegd gezag, de staatssecretaris of de minister dus, na zo'n verzoek het plafond kan verlagen. Dit is dus niet verplicht. Ik heb een amendement op het wetsvoorstel en op de invoeringswet ingediend dat er een verplichting van maakt. Het is niet meer dan logisch dat een gemeente die initiatief neemt en investeert in het terugbrengen van de geluidsbelasting ook de winst daarvan krijgt. Dit stimuleert het doen van deze investeringen. De wet kan volgens mij ook verduidelijkt worden voor situaties waarin een gemeente ten behoeve van een eigen bouwplan bereid is om maatregelen te nemen, maar er tegelijk een saneringsopgave van het Rijk ligt. Daarom dien ik hiervoor een amendement in. Hierin regel ik dat Rijk en gemeenten in dit soort situaties gelijkwaardiger partners zijn, zodat de lokale plannen niet onnodig worden opgehouden door het Rijk.

Het plafond kan ook verlaagd worden op verzoek van een gemeente zonder dat daar maatregelen van deze gemeente tegenover staan. Dit kan als blijkt dat er voldoende marge is om het plafond te verlagen. Het voordeel is dat gemeentelijke bouwprojecten hiermee mogelijk kunnen worden gemaakt. In artikel 11.48 is echter geregeld dat dit tot 18 juli 2018 alleen gebeurt als de marge ten minste 5 dB ruimte biedt. Deze grens is voor mij te ruim. Hiermee kunnen lokale nieuwbouwplannen onnodig in gevaar komen. In mijn amendement op het wetsvoorstel stel ik daarom voor om de marge te verlagen tot 2 dB. De hoofdregel uit artikel 11.28, lid 3 blijft staan. Het Rijk mag een redelijke marge vragen, namelijk het geluidproductieplafond. Dit moet nog tien jaar ruimte kunnen bieden. Als de ruimte te krap is, zal de gemeente eerst zelf maatregelen moeten bekostigen. Ik heb in het amendement een snelle beslistermijn opgenomen, omdat anders lopende bestemmingsplantrajecten gefrustreerd kunnen worden. De komende drie jaar worden immers veel bestemmingsplannen geactualiseerd.

Op grond van de Interimwet stad-en-milieubenadering is het mogelijk af te wijken van milieunormen voor bijvoorbeeld geluid. In het wetsvoorstel wordt hiermee in artikel 11.40 rekening gehouden, zodat niet alsnog zware uitzonderingsprocedures worden geïntroduceerd. Voor het buitenniveau van het geluid is de ChristenUniefraction het hiermee eens. Anders zou het Rijk gedwongen worden zeer ondoelmatige maatregelen te nemen. Met artikel 11.40 valt echter elke rechtsbescherming weg. Dat gaat mijn fractie te ver. In mijn amendement op het wetsvoorstel herstel ik daarom de bescherming voor het binnenniveau voor geluidsgevoelige objecten. Met dit amendement maak ik tevens dezelfde bepaling van toepassing op woningen die worden gebouwd onder de Crisis- en herstelwet. Nu is alleen voor de eerste tien jaar geregeld dat niet aan de normen hoeft te worden voldaan, terwijl wij nu al weten dat bijvoorbeeld in stadshavens van Rotterdam woningen worden gebouwd waarbij ook over tien jaar nog niet aan de geluidsnormen zal worden voldaan,

doordat de ontmanteling van het oude havengebied dan nog niet is afgerond. Met mijn amendement wordt ook voor woningen onder de Crisis- en herstelwet een toekomstvastere regeling getroffen voor het binnenniveau van het geluid.

Ik heb een amendement op het wetsvoorstel ingediend dat samenhangt met amendement op stuk nr. 10 (32252). Mijn amendement gaat over het jaarlijkse verslag van de beheerders over de geluidsproductieplafonds in het vorige jaar. In mijn amendementen regel ik dat er in deze verslagen ook vijf jaar vooruit wordt gekeken, als verwacht wordt dat de plafonds zullen worden overschreden. De staatssecretaris wilde dit per AMvB regelen, maar mij lijkt het zuiver om dit in de wet te doen.



Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Voorzitter. Geluidhinder is een ernstig probleem. Moet dat nog gezegd worden? Na luchtverontreiniging scoort geluidhinder hoog als gezondheidsprobleem, hoger dan bijvoorbeeld passief roken en obesitas. Volgens het RIVM levert geluidhinder gezondheidsschade op van een bedrag tussen de 150 mln. en 500 mln. per jaar. De Amsterdamse GGD claimt dat als gevolg van geluidhinder, bijvoorbeeld door slaapverstoring, meer dan honderd mensen en zelfs mogelijk honderden mensen per jaar sterven. We hebben het dus ergens over. Het is goed dat de regering de zaak zo serieus neemt, met een wet die aan de onbeheerste groei van geluid door mobiliteit een einde moet maken. Vandaag zijn de wet die dit regelt en de invoeringswet aan de orde.

Het wetsvoorstel is bij mijn fractie is gaan leven als "de goedebedoelingenwet", want uit alles kan worden opgemaakt dat met de wet een balans wordt gezocht tussen de belangen van mobiliteit en bereikbaarheid enerzijds en het beschermen van de burger anderzijds. Soms wringt dat. Zo is er wel een geluidproductieplafond, maar is er door de 1,5 dB werkruimte een mogelijke, kortstondige of misschien wel wat langere, overschrijding van de maximale waarde. Er zijn prikkels voor plafondverlaging, maar er is ook mogelijkheid tot plafondverhoging. Op een aantal punten zien we wettelijke borging van verantwoordelijkheid en plichten, maar ook een ingebouwde flexibiliteit om overschrijdingen op te vangen. Er zijn referentiepunten waarop akoestisch de boel in de gaten wordt gehouden, maar als het geluid daar hoger is dan het vastgestelde plafond geldt een tijdelijke ontheffing.

Het is niet onwaarschijnlijk dat het zoeken van de balans en de mogelijkheden die de wet biedt om flexibel met de regels om te springen, vaak bij ministeriële regeling, tot situaties zullen leiden die burgers liever anders hadden gezien. Of andersom, waarbij wegbeheerders en weggebruikers een andere uitkomst hadden gewent. Deze twee kanten van de medaille zitten ook nog eens ingebakken in de verantwoordelijkheid. De minister van Infrastructuur en Milieu stelt enerzijds de geluidproductieplafonds vast en is anderzijds verantwoordelijk voor sanering bij verwachte overschrijding. Is dat nu een prikkel voor ruimte in de plafonds of juist een prikkel voor het naar beneden brengen van die ruimte? Laat ook duidelijk zijn – ik zeg dat naar aanleiding van de vraag van de heer Samsom – dat we natuurlijk bekijken op welke wijze geleidelijk geluidshinder in Nederland kan afnemen. De prikkels voor verlaging moeten dus groter zijn dan de prikkels voor verhoging. De vraag is dus: hebben we hier een win-

Van der Werf

winrelatie? Hebben we hier het sparen van de kool en de geit? Zijn er straks winnaars en verliezers of alleen verliezers? Ik zal het nog simpeler vragen: wie wordt hier nu echt blij van?

De CDA-fractie twijfelt overigens niet aan de goede bedoelingen van de regering. De nieuwe wet is inderdaad een oplossing voor knelpunten in de oude wet, waarmee de burger zeker niet beter af was. Ondanks de degelijke beantwoording van onze eerder geuite twijfels blijven wij het echter moeilijk vinden om ons voor te stellen wat deze wet in de toekomst precies zal opleveren. Minder hinder en betere nachtrust voor burgers? Instrumenten waarmee het lokaal bestuur of een burger naar de rechter kan stappen als geluidsnormen worden overschreden? Duidelijkheid voor het lokaal bestuur over de voorwaarden waaronder gebouwd kan worden rond rijkswegen? Of overal opbrekingen voor werkzaamheden, een woud aan geluidsschermen en het blokkeren van bepaalde vormen van vervoer in en naar Nederland? Het zijn vragen die ook door andere fracties zijn geuit.

De CDA-fractie signaleert drie knelpunten, die zij graag opgelost zou zien. Het uitgangspunt daarbij is geleidelijke terugdringing van geluidshinder en dus betere bescherming van de burger. Ten eerste: is het haalbaar en betaalbaar? Is het realistisch? Ten tweede: hebben decentrale overheden voldoende mogelijkheden en instrumenten om invloed uit te oefenen op het vaststellen van de plafonds, op plafondwijzigingen en op saneringsplannen? Ten derde: een beheersmaatregel is slechts symptoombestrijding. Er dient ook een prikkel voor aanpak en innovatie aan de bron te zijn. Op deze drie punten geef ik een nadere toelichting.

Is het haalbaar en betaalbaar? Hoe ziet de geluidskaart van Nederland er straks uit als de heersende waarden in kaart zijn gebracht? We tellen er vervolgens de werkruimte bij op. Die is 1,5 dB. Hoeveel plaatsen zijn er dan, bij inschatting, waar sprake is van overschrijding van de maximale waarden? Op die plaatsen zou sanering in elk geval op korte termijn aan de orde zijn. Als dat niet mogelijk of doelmatig is, moeten geluidsbeschermende maatregelen aan de gevel worden getroffen. Hebben we daar goed zicht op? Is dat allemaal haalbaar en betaalbaar? Er zijn flinke reserveringen gemaakt, maar kan de staatssecretaris garanderen dat die toereikend zijn om overschrijding van in elk geval de maximale waarden in Nederland snel uit te bannen? En als dat niet zo is, waar is de burger dan aan toe? Beschermen we de burger voldoende en gaat straks niet het beschikbare budget de urgentie bepalen?

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ja, dat zou wel eens kunnen, bijvoorbeeld omdat in het regeerakkoord het budget voor flankerend beleid voor uitbreiding van infrastructuur wordt verkleind. Er is dus minder geld voor flankerend beleid, terwijl er meer asfalt wordt aangelegd. Dat lijkt mij wel een probleem in de context van uw bijdrage, of vindt u van niet?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Als ik de stukken over dit wetsvoorstel goed gelezen heb, is er een reservering die in principe toereikend moet zijn voor de gewenste saneringsmaatregelen, zo horen wij van de regering. Daar zet ik vraagtekens bij, maar ik zie dat binnen het kader van deze wet.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Laat ik er een mogelijke dekking aan geven. Stel dat het budget niet voldoende is – dat is heel erg waarschijnlijk – om de knelpunten binnen een acceptabele termijn op te lossen, kan de CDA-fractie dan meegaan in het idee om op basis van het principe "de vervuiler betaalt" de weggebruiker daar iets aan te laten bijdragen?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Die vraag wil ik best een keer met u bespreken, maar in het kader van dit wetsvoorstel wil ik kijken of er voldoende geld is om de noodzakelijke sanering uit te voeren. Daar wil ik graag een antwoord op. Ik zal ook een voorstel doen om na te gaan hoe wij daar zicht op kunnen krijgen. Als dit de wet is, vind ik dat wij een en ander binnen het budget dat voor deze wet- en regelgeving is gereserveerd, moeten oplossen alvorens aan die maatregelen toe te komen. Dat vind ik nu juist de essentie: dat wij het niet met een bij de weggebruiker neerleggen.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik doe nog een laatste suggestie aan de CDA-fractie. Als er geen geld is, zou zij ervoor kunnen kiezen om wat strenger te worden met het bronbeleid, bijvoorbeeld door de eisen aan voertuigen aan te scherpen en de winst ten goede te laten komen aan de gehinderden in plaats van, door meer voertuigen toe te staan, aan de weggebruiker. Is dat een mogelijkheid voor u?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Daar kom ik zo op. Bronbeleid is voor de CDA-fractie bijzonder belangrijk.

Ik kom terug op het voorstel om te kijken of het haalbaar en betaalbaar is. Ik wil meer licht werpen op de twijfels die onze fractie uit en die ook door anderen zijn geuit. Namens mijn fractie stel ik voor om het volgende te doen. Na deze eerste termijn schorten wij het debat op totdat wij een aantal praktijksituaties op papier, bij wijze van een ex ante evaluatie, hebben uitgevoerd. Dat wil ik koppelen aan drie concrete situaties. De eerste concrete situatie is: wij testen de wet in stedelijk gebied, dichtbij het spoor of de weg, of liever dichtbij beiden, zodat ook de cumulatieve wordt meegewogen, en wij maken een geluidkaart. Wij stellen plafonds vast, bedenken de maatregelen, inclusief bronbeleid, bezien de financiële en ruimtelijke consequenties et cetera. Dat levert een schat aan informatie op. Pas dan zal blijken of de vrees van gemeenten voor bijvoorbeeld een onnodige bouwstop reëel is; dan zal blijken wat het effect van de wet is.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

De CDA-fractie doet een interessante suggestie. Daar wil ik over nadenken.

Zelf heb ik ook wel zitten denken. Dit zal best wel tijd vergen. Is het niet verstandig om Swung I en II in samenhang te bekijken? Ik heb zelf in mijn bijdrage gewaarschuwd voor het gat dat kan ontstaan als wij nu verder gaan met Swung I terwijl wij op maatregelen op gemeentelijk niveau nog een poosje moeten wachten.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Dat is een interessante suggestie. Ik hoop echter dat de staatssecretaris al beschikt over gegevens op basis waarvan wij dit vrij snel kunnen doen, zodat wij toch eerder

Van der Werf

Swung I dan Swung II hebben. Ik vind wel dat wij enige voortgang moeten blijven boeken op dit dossier.

De tweede concrete situatie: hetzelfde doen wij bij de aanleg van een nieuwe weg of bij aanpassing van een bestaande weg, om te ontdekken hoe de wet dan werkt. Wat is dan het resultaat?

De derde situatie betreft een spoorwegverbinding door dichtbebouwd gebied, bijvoorbeeld de Valleilijn of de IJssellijn. Daar maken bewoners zich grote zorgen over de toename van geluidsoverlast na invoering van het Programma Hoogfrequent Spoor. Welk effect heeft de wet daar? Ik denk dat bij die test een heleboel vragen kunnen worden betrokken die hier door de verschillende fracties zijn geuit. Op basis hiervan zou een extrapolatie kunnen plaatsvinden: wat betekent dat voor de benodigde tijdsbesteding en wat zijn de financiële gevolgen in bijvoorbeeld de komende vijf jaar? Graag krijg ik een toezegging van de staatssecretaris op dit voor ons essentiële punt. Wij hebben ook een motie in voorbereiding die wij samen met D66 willen indienen. Als het op die manier kan, krijg ik echter graag een toezegging.

De heer **Samsom** (PvdA):

De CDA-fractie doet een nogal heftige suggestie: het debat opschorten na een toezegging in de eerste termijn van de regering en dan de test afwachten. Voordat ik mij daarover een mening kan vormen, moet ik iets meer weten over het type test dat mevrouw Van der Werf voor ogen heeft. Het gaat uiteraard om een papieren exercitie, want er is nog geen wet op basis waarvan je überhaupt iets kunt doen. Het is dus op papier. Niet al te lang geleden hebben wij een briefing gehad van onder andere het ministerie, waarin volgens mij dat type exercities werd gedaan. Wat wil mevrouw Van der Werf nu aanvullend daarop doen en vooral, wat wil de CDA-fractie met de resultaten doen?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Het CDA weet niet precies waar het ja tegen zegt bij dit wetsvoorstel. Er zijn nog zo veel vragen. Misschien kan de staatssecretaris in zijn eerste termijn straks alles beantwoorden. Er zitten echter veel onzekerheden in die met name te maken hebben met de dubbele verantwoordelijkheid van enerzijds de bescherming van de mobiliteit en anderzijds de bescherming van de burger. Is het realistisch om dat allemaal op te lossen? Is dat haalbaar en betaalbaar? Wie is straks beter af hierdoor?

De heer Samsom stelt dat er al een evaluatie is. Waar gaan wij het dan precies over hebben? Er is inderdaad een evaluatie; dat klopt. Die test het echter op een soort macroniveau. Wij willen een aantal gegevens naar boven halen over drie concrete, specifieke situaties die voor burgers herkenbaar zijn en dus ook voor ons als Kamerleden. Wat wordt de heersende waarde met de 1,5 dB? Waar komen wij dan op uit? Wat betekent dit voor de sanering? Dan kunnen wij zelf wel invullen wat dit oplevert voor de rest van Nederland.

De heer **Samsom** (PvdA):

Sowieso vind ik het goed als een fractie dat type vragen stelt en dat daar op de juiste manier – misschien zelfs met een hele exercitie en het opschorten van de behandeling – een antwoord op wordt gegeven. Uiteindelijk komt het neer op het dilemma tussen die twee belangen, namelijk wegbreiding of de doorgaande economie en de belangen van bewoners met betrekking tot geluid. Mijn fractie

heeft geprobeerd de vragen hieromtrent te beantwoorden door het accent te verschuiven. Als er bronmaatregelen mogelijk zijn en die tot winst leiden, moet dat geld deels teruggaan. Is dat een type antwoord dat de CDA-fractie zou geven als er uit de test mocht blijken dat de belangenafweging niet goed wordt gemaakt?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Ja. In het begin heb ik al aangegeven dat de CDA-fractie ernaar streeft dat door de invoering van dit wetsvoorstel de geluidproductieplafonds geleidelijk verlaagd worden waardoor geluidhinder voor de burger afneemt.

De heer **Leegte** (VVD):

Ik vind dit een interessante suggestie. Het CDA wil de onzekerheid van burgers die nu bestaat, wat langer laten bestaan. Dit geldt ook voor de staatssecretaris. Ik vraag mij af hoe hoog de staatssecretaris moet springen. Met welk resultaat is de CDA-fractie tevreden? Wanneer zegt de CDA-fractie dat ze het snapt en dat het goed gaat? Zonder dat aan te geven, kun je natuurlijk steeds de lat hoger leggen. Dan komt die beste man er misschien nooit.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

De manier waarop de heer Leegte het opneemt voor de staatssecretaris is geweldig.

Het is duidelijk. Wij willen weten wat het effect van het wetsvoorstel is en wat dit gaat kosten. Hoe gaat dit werken voor de verschillende betrokken partijen, de burgers, de wegbeheerders? Hoe gaat dit werken met betrekking tot het bronbeleid en de saneringsplannen die gemaakt moeten worden? Wij moeten dit kunnen beoordelen. Wij willen naar een uiteindelijke geleidelijke verlaging van de productieplafonds. Is dat realistisch? Is dit haalbaar en betaalbaar?

De heer **Leegte** (VVD):

Dat begrijp ik. Mevrouw Van der Werf spreekt over drie concrete casussen. Stel dat het in twee gevallen goed is en in één geval niet. Wat doet de CDA-fractie dan?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Als twee overtuigend goed zijn en een niet, dan kun je bezien op welke wijze je die ene casus kunt verbeteren. Dat lijkt mij wel al een heel mooi resultaat.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Werf, gaat u verder met uw betoog. Ik kijk een beetje naar de klok.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Ik heb nog twee punten. Ons voornaamste knelpunt is de vraag of het realistisch is. Daar willen wij meer informatie over. Ik realiseer mij dat ik daarmee een voorstel doe dat een knip legt op dit moment. Gezien de gegevens en het enorme voorwerk denk ik echter dat wij de gegevens vrij snel, dus binnen een paar weken – ik praat hier niet over maanden of jaren – boven tafel hebben.

Beheersmaatregelen en bronbeleid zijn al een paar keer besproken. Een van de pijlers van het wetsvoorstel is het bronbeleid, enerzijds in de vorm van sanering van wegen, anderzijds in de zin van aanpak aan de bron en dus stiller vervoer. In antwoord op vragen van de CDA-fractie is bevestigd dat de beheerder van de weg geen enkel instrument heeft om te sturen op aanpak aan die bron, het stiller vervoer. Daar kan de beheerder niets aan doen, schrijft

Van der Werf

de regering in de nota naar aanleiding van het verslag. Bij bronbeleid binnen de wet hebben wij dus te maken met een maatregel die alleen beheert. Die gaat alleen maar over asfalt en geluidsschermen. De memorie van toelichting zegt over bronbeleid als toelichting op de derde pijler waarop het wetsvoorstel berust, dat er ook generieke maatregelen nodig zijn om te bevorderen dat de geluidsbelasting zo min mogelijk stijgt en bij voorkeur zelfs daalt. Dat kan met bronmaatregelen. Hier wordt dan bedoeld op de bronmaatregelen met de inzet om geluidseisen voor wegvoertuigen, autobanden en treinen aan te scherpen. We lezen dat verlaging van het geluidproductieplafond een prikkel is om dergelijke bronmaatregelen te stimuleren, maar in de wetstekst zelf wordt naar mijn idee met geen enkel woord gerept over de bronmaatregelen in de zin van stiller vervoer. Het CDA pleit voor een gedeelde verantwoordelijkheid tussen de wegbeheerders en de experts ten aanzien van bronbeleid. Net zoals we bij luchtkwaliteit gemeenten moeten ondersteunen met heldere en schone euronormen, moeten de wegbeheerders zich direct ondersteund voelen door beleid ten aanzien van stiller vervoer. De input vanuit het wegbeheer mag niet gemist worden bij het vaststellen van het bronbeleid. Daarom stellen we voor om in de wet een moment vast te leggen waarop de wegbeheerder overleg voert met meerdere beleidsmakers voor bronbeleid. We hebben daarover een amendement opgesteld.

Tot slot het betrekken van decentrale overheden. Zowel de geluidproductieplafonds als de saneringsplannen worden vastgesteld door de minister van I en M. Aangezien de criteria, heersende waarde en dreigende overschrijding, objectief meetbaar zijn, lijkt het ons dat dit in principe inderdaad aan de minister kan worden overgelaten. Bij aanleg van nieuwe infrastructuur geldt echter niet die heersende waarde. Hier zal veelal een afweging van belangen het geluidproductieplafond bepalen. Kan de staatssecretaris toezeggen dat bij nieuwe situaties het lokaal bevoegd gezag een rol zal spelen bij het vaststellen van de geluidproductieplafonds?

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie):

Ik respecteer natuurlijk het verzoek van de CDA-fractie aan de staatssecretaris om meer gegevens. Mevrouw Van der Werf wil dat de staatssecretaris meer dingen uitzoekt en dat is altijd goed. Tegelijkertijd heb ik een vraag. We hebben nu het debat en er ligt een wet. De amendementen laten zien dat er allerlei technieken voorhanden zijn om zaken bij te stellen waar zorgen of vragen over kunnen zijn. Kan de CDA-fractie al enig licht laten schijnen op de wijze waarop zij tegenover verschillende amendementen staat die deze techniek bewust gebruiken om zorgen weg te nemen?

Mevrouw Van der Werf (CDA):

Ik moet nog een heleboel amendementen lezen. Ik heb gehoord over het bronbeleid. Dat vind ik een heel interessante suggestie van de PvdA en die wil ik dus zeker bekijken. Het punt is telkens, en dat vind ik ook bij de amendementen, dat lastig inschatbaar is hoe het gaat werken. Gaan we bijvoorbeeld de ministeriële regelingen bij voorhang of bij nahang doen? Ik vind het heel moeilijk om precies te weten waarover ik praat. Daar heb ik ook last van bij de beoordeling van de amendementen. Ik denk dus wel dat het wetsvoorstel verbeterd kan worden; ik heb vanavond een aantal goede suggesties gehoord. Toch

blijf ik erbij dat er onvoldoende informatie is. We moeten eerst precies weten wat de invoering van deze wet op die en die plek betekent.

De heer Leegte (VVD):

Mijn vraag blijft wat het CDA ervan overtuigt dat na drie tests wel zeker is dat het wel of niet goed is.

Mevrouw Van der Werf (CDA):

Ten eerste kunnen we dan doorredeneren op hoeveel plaatsen in Nederland we ongeveer over de maximale waardes heen zullen gaan, als het al op een gewone huis-, tuin- en keukenplek is, met een spoorweg en een auto-weg. Vervolgens kunnen we bekijken wat daar nodig is. Op welke termijn kunnen we de situatie aanpakken? Kunnen we dat ook doen voor de rest van Nederland? Worden burgers daardoor uiteindelijk beter beschermd? Zal dit uiteindelijk leiden tot een lager productieplafond? We kunnen een concrete plek nemen en gewoon kijken hoe de wet werkt; die staat namelijk uitgebreid op papier. Pas hem toe, ook op papier, op een concrete plek.

De heer Leegte (VVD):

Ik ben er niet helemaal van overtuigd of de CDA-fractie duidelijk heeft op basis van welke criteria zij wil beoordelen of het goed is. Het blijft in die zin wat wollig. Daarnaast vraag ik me af aan welke termijn mevrouw Van der Werf denkt. Kan dit een termijn zijn van twee maanden, of twee weken, of twee dagen?

Mevrouw Van der Werf (CDA):

Wat ons betreft twee weken.

De heer Paulus Jansen (SP):

Dat betekent dan heel hard werken voor de staatssecretaris. Ik bied mevrouw Van der Werf mijn woonwijk Utrecht Lunetten aan als casus. Volgens mij is daar sprake van alle vormen van infrastructuur die in het wetsvoorstel aan de orde komen. Bovendien is daar sprake van een cumulatie. Ik vind dit op zich een interessante gedachte van mevrouw Van der Werf, maar denk dat we ons moeten beperken in tijd. Wij moeten vrij snel een gebied uitwerken. Ik ben daar benieuwd naar. Ik ben nog steeds op zoek naar de bottomline van het kwaliteitsniveau die het CDA voorstaat bij de principiële bescherming van omwonenden. Kan mevrouw Van der Werf daarover iets meer duidelijkheid geven?

Mevrouw Van der Werf (CDA):

Voorzitter. Ik houd mij aan de waarden die de wet stelt en dus ook aan die 1,5 dB. Daarin kan ik mij vinden. Ik kan mij ook vinden in wat gezegd wordt over streefwaarden en maximale waarden. De kaders die wet aangeeft, houd ik daarbij aan, maar ik wil kijken of de wet inderdaad kan doen wat beoogd en beloofd wordt: bereikbaarheid en mobiliteitsgroei mogelijk maken en een betere bescherming van de burgers tegen geluid.

De heer Paulus Jansen (SP):

Dat betekent dus dat met 10% ernstig gehinderden – het uitgangspunt van die streefwaardes – de lat ligt waar die hoort te liggen?

Mevrouw Van der Werf (CDA):

Ik ga de lat niet hoger leggen dan nu gebeurt in de wet.

Van der Werf

De heer **Samsom** (PvdA):

Voorzitter. Ik kom nog even terug op die uitvoeringstoets die de CDA-fractie vraagt, een beetje naar analogie van wat wij bij het onderwijs hebben afgesproken naar aanleiding van de commissie-Dijsselbloem. Het gaat daar overigens om heel andere wetgeving, maar toch! Ik ben natuurlijk geneigd om dit voorstel te steunen, alleen al uit parlementair fatsoen. Ik wil wel graag zeker weten dat de CDA-fractie dit niet doet om een keuze te vermijden. Als mevrouw Van der Werf zegt dat haar fractie het idee heeft dat hier de balans niet goed is gevonden, moet zij een amendement indienen of het amendement van de PvdA steunen om de balans te verleggen naar vooruitgang en minder lawaai. Als zij die keuze hiermee een tijdje wil uitstellen, had zij daarover eerder moeten delibereren. Wellicht is het echt een lacune in de gegevens die zij nog opgevuld wilt zien voordat zij tot een afweging kan komen. Als dat laatste het geval is, en dat moet ik aannemen, vraag ik mij toch een beetje af waarom mevrouw Van der Werf in dit stadium met dit voorstel komt. Wij hebben een behandeling achter de rug die inmiddels vele jaren heeft genomen. Alles mag, alles kan, maar wij moeten onszelf wel een beetje serieus nemen. Mevrouw Van der Werf doet hier nu om vijf voor elf als laatste spreker in de eerste termijn een voorstel dat de verdere behandeling stop zou kunnen zetten. Dat is nogal wat!

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Voorzitter. Ik denk dat heer Samsom op dit punt bijzonder ware woorden spreekt. Ik ben mij dat ten volle bewust en ik doe het toch. Dat heeft met een paar dingen te maken, juist omdat ik het zo serieus neem. Ik volg de bewoordingen uit de inbreng van de SP: de wet is op papier goed, maar de uitwerking rammelt. Dat kunnen wij nu met allerlei amendementen gaan oplossen, maar in alle eerlijkheid, wij zien nog steeds niet helemaal of de wet gaat werken zoals hij bedoeld is. Voordat wij met amendementen komen, willen wij dat nagaan. Er is ons alles aan gelegen om zo snel mogelijk met een betere wet te komen dan de huidige, maar die moet echt beter zijn en de burger echt beter beschermen. Daar zit onze twijfel en daarom hopen wij dat de staatssecretaris op vrij korte termijn met de gegevens kan komen die het CDA nu vraagt. ProRail heeft al testen gedaan en die gegevens vallen wellicht te benutten.

Laat ik de heer Samsom nogmaals verzekeren dat wij ons bewust zijn van de consequenties van het op dit tijdstip doen van dit verzoek, maar wij doen het toch omdat wij het zo belangrijk vinden.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Voorzitter. Het lijkt misschien op doorzagen, maar ik dacht nog even terug aan het proces dat achter ons ligt. Het is niet zomaar een wet die in een dag tijd is verzonnen. Er is ook een uitgebreide hoorzitting geweest. Ik heb hier een heel dossier met informatie, kennis, casuïstiek en noem maar op. Ik had het logischer gevonden als naar aanleiding van die hoorzitting nog even een gerichte vraag bij de staatssecretaris was uitgezet vóór de behandeling van de wet, dan dat mevrouw Van der Werf hier om vijf voor elf een vraag neerlegt. Dat bevreemdt mij toch wat.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Voorzitter. Mevrouw Wiegman verwijst naar de hoorzitting. Wij hebben daar de experts gehoord. Ik ben in het

meireces naar het seminar van de Nederlandse Stichting Geluidshinder geweest. Overal waar je komt, heerst dezelfde twijfel. ProRail stuurt ons nog een bericht met de vraag wat er eigenlijk van haar wordt verwacht. Welke boetes kan zij verwachten? Hoe wordt er gehandhaafd? Er zijn nog zoveel vragen en onduidelijkheden, ook bij de experts. Dat bleek uit de hoorzitting. Het CDA heeft zich in de nadere vragenronde al bijzonder kritisch uitgelaten. In de Telegraaf hebben wij ons ook behoorlijk kritisch uitgelaten. Deze opstelling komt niet als een donderslag bij heldere hemel en op dit moment moeten we deze opstelling wel hebben.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

We zijn gekomen aan het einde van de eerste termijn van de kant van de Kamer. Er zijn, is mij bericht, 14 en 10 amendementen ingediend. Het is nogal een technisch wetsvoorstel. Ik kan me voorstellen dat de staatssecretaris overweegt om ons voorafgaand aan de beantwoording een aantal zaken schriftelijk te doen toekomen. Dat laat ik helemaal aan hem over. Ik laat weten wanneer we de beantwoording van de staatssecretaris plannen. De eerste termijn maken we, wat mij betreft, sowieso deze week af.

Sluiting 22.59 uur.