3
Aanvullingswet geluid Omgevingswet

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Omgevingswet en enkele andere wetten met het oog op de beheersing van geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrieterreinen (Aanvullingswet geluid Omgevingswet) (35054);**

en van:
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 oktober 2019 inzake aanbieding van het ontwerp-Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet (35054, letter B);

en van:
- het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving, het Besluit bouwwerken leefomgeving, het Besluit kwaliteit leefomgeving, het Omgevingsbesluit, het Invoeringsbesluit Omgevingswet en enkele andere besluiten met het oog op de beheersing van geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrieterreinen (Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet);
- de nota van toelichting: ontwerp-Aanvullingsbesluit geluid;
- de artikelsgewijze toelichting op het ontwerp-Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet.

De **voorzitter**:
Aan de orde is de behandeling van wetsvoorstel 35054, de Aanvullingswet geluid Omgevingswet. Ik heet de minister voor Milieu en Wonen van harte welkom in de Eerste Kamer.

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de heer Arbouw.

De heer **Arbouw** (VVD):
Goedemorgen minister, goedemorgen voorzitter. Laat ik mijn betoog starten met te benoemen wat ik in het kader van de nieuwe Omgevingswet in het verleden voor een betrokkenheid heb gehad bij het ministerie. In 2014 heb ik als zelfstandige, als oud-wethouder het toenmalige ministerie van Infrastructuur en Milieu geadviseerd over de Omgevingswet. Dat ging met name over een inventarisatie van de mate waarin lagere overheden al voorbereidingen aan het treffen waren voor en betrokken waren bij de invoering van de Omgevingswet en hoe die betrokkenheid met name vergroot zou kunnen worden. Verder heb ik mij beziggehouden met de verbrede reikwijdte van het omgevingsplan. Dat houdt in dat dit een onafhankelijke beoordeling van mijn kant van het voorliggende onderwerp in ieder geval niet in de weg staat.

Voorzitter. Vandaag spreken we over een van de aanvullingswetten en aanvullingsbesluiten, namelijk over geluid. Straks bespreken we die over de bodem. Voor de VVD-fractie is het van belang dat de aanvullingswetten en -besluiten binnen de kaders en de bedoeling van de Omgevingswet passen, vastgelegd in de vier verbeterdoelen en ruim twintig uitgangspunten. Alleen dan zorgen we er immers voor dat deze enorme wetgevingsoperatie ook echt leidt tot deregulering, meer transparantie en eenduidigheid, kortom: dat de wet eenvoudig en beter wordt en leidt tot snellere en slagvaardigere besluitvorming en doorzettingsmacht voor de lagere overheden in het ruimtelijke domein. Dat "eenvoudig" belangrijk is, blijkt ook wel uit het artikel in de NRC.

De VVD heeft in de schriftelijke vragenronde ook aandacht gevraagd voor de koppeling met de verbeterdoelen. Van de koepelorganisaties en grote gemeenten kwamen er immers signalen dat de beleidsrijke invoeging van met name de Swung-2-wetgeving de achterliggende doelstelling van de Omgevingswet dreigde te verstoren. We zijn dan ook blij dat de minister de afgelopen tijd het gesprek met de koepelorganisaties is blijven voeren en dat veel van de kritiek nu ook is opgepakt. Ook is het goed dat de consequenties van de voorgestelde verschuiving van bevoegdheden voor het geluid van treinen op spoorwegemplacementen alsnog besproken worden aan de bestuurlijke tafel van het emplacementenproject. Zou de minister nog kunnen ingaan op de resultaten van het bestuurlijk overleg met de koepelorganisaties van vorige week dinsdag 4 februari?

Voorzitter. Een van de belangrijkste verbeterdoelen van de invoering van de Omgevingswet is het vergroten van de lokale bestuurlijke afwegingsruimte. Bij het onderwerp geluid zijn gelijkwaardige bescherming, gezondheid, veiligheid en omgevingskwaliteit natuurlijk belangrijke uitgangspunten. Bij de uitwerking van de regelgeving blijkt soms dat de verbeterdoelen en uitgangspunten met elkaar botsen. In die gevallen is dus een politieke keuze nodig. Die keuzes worden van geval tot geval gemaakt, zonder dat op voorhand vastligt dat het ene doel of uitgangspunt zwaarder weegt dan het andere. Daar ligt dus een belangrijke afweging waar in dit huis over gesproken moet worden. Is die balans in voldoende mate gevonden? Is in het voorliggende besluit de juiste balans neergelegd tussen het beschermen van de gezondheid van mensen en het benutten van ontwikkelingsmogelijkheden met voldoende lokale afwegingsruimte, zeker met het oog op de enorme woningbouwopgave die voor ons ligt? Ook in het advies van de Integrale Adviescommissie Omgevingswet wordt daarop gewezen. Kan de minister nog eens aangeven hoe zij die balans weegt?

In de memorie van antwoord van 15 november jongstleden geeft de minister aan dat het RIVM ook nog werkt aan een advies over de doorwerking van het WHO-advies van oktober 2018 en dat het kabinet daarover binnenkort een standpunt inneemt. Mogelijk zal dit WHO-advies opnieuw leiden tot een verdere aanscherping van het geluidbeleid. De VVD-fractie maakt zich toch zorgen dat we op dit moment de juiste balans proberen vast te leggen, met een zorgvuldige afweging en een gesprek met alle decentrale overheden, maar dat dan vervolgens in een apart traject die balans weer verstoord gaat worden, door aanvullende aanscherping van die regelgeving. Kan de minister ons op dit punt geruststellen?

Een laatste punt betreft uiteraard het volgen en monitoren van de ontwikkelingen van het geluidsstelsel. We gaan immers nieuw werken met Swung-2. Kan de minister aangeven hoe zij de uitvoeringspraktijk gaat volgen, met

name de nieuw ingevoerde systematieken, zoals de geluidsproductieplafonds voor industrieterreinen en provinciale wegen en de basisgeluidsemissie voor gemeentewegen en waterschapswegen? Hoe gaat dat gevolgd worden?

Bij het monitoren hoort ook het inzicht hoe uiteindelijk de bestuurslast en de uitvoeringslasten voor de lagere overheden gaan uitpakken. Kan de minister ons toezeggen dat als deze lasten voor de lagere overheden te fors uitpakken, het Rijk in ieder geval met hen rond de tafel gaat?

Tot slot, voorzitter. Voor de monitoring is het van belang dat de geluidsgegevens worden vastgelegd in een digitaal systeem. Kan de minister aangeven wanneer deze centrale voorziening geluidsgegevens dan beschikbaar is voor ons?

Voorzitter, ik rond af. De VVD-fractie kijkt uit naar de beantwoording door de minister.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Arbouw. Dan is het woord aan de heer Rietkerk.

□

De heer **Rietkerk** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Het CDA constateert dat de Eerste Kamer op 27 en 28 januari jongstleden heeft gedebatteerd over de bedoeling van de Omgevingswet. Deze bedoeling is ook van toepassing op de Aanvullingswet geluid en het Aanvullingsbesluit geluid. Kortheidshalve verwijzen we naar de bijdrage die we toen hebben gegeven.

Voorzitter. Het CDA wil in dit debat aandacht geven aan de volgende thema's:

1. Het proces met medeoverheden.

2. De binnenstedelijke ontwikkeling.

3. Cumulatie van geluid.

4. De kwaliteit van de professionals bij de uitvoering.

5. De financiën.

6. De provinciale bevoegdheid om de besluitvorming over te nemen.

Allereerst het proces. Het CDA constateert dat er een zorgvuldig traject is gelopen om de laatste uitvoeringstechnische punten op het aanvullingsspoor geluid met de koepels, VNG, IPO en Unie van Waterschappen, uit te werken. Op één punt is dat niet gelukt, volgens de CDA-fractie. Op dat punt kom ik aan het eind van mijn bijdrage terug.

Dan het tweede punt, de binnenstedelijke ontwikkeling. Het CDA vindt dat de binnenstedelijke ontwikkeling van belang is voor de vitaliteit van de steden. De minister meent dat de geluidsregels niet in de weg staan aan een integrale afweging over binnenstedelijke ontwikkeling. De aanvullende afwegingsruimte vereenvoudigt het bouwen op hoogbelaste locaties; de VVD sprak daar net over. Daar is het CDA tevreden over. De balans tussen beschermen van de gezondheid van mensen aan de ene kant en het benutten van ontwikkelingsmogelijkheden aan de andere kant, met voldoende afwegingsruimte op lokaal niveau, zal onder andere de woningbouwopgave waarvoor we samen gesteld staan, moeten stimuleren. Nu het geluidsaspect geregeld is, vraagt het CDA aan de minister in welke mate de "stikstofproblemen" deze stimulans voor de woningbouw weer remmen in die binnenstedelijke gebieden.

Het derde punt: de cumulatie van geluid. Vraag 40 handelt over de cumulatie van geluid. Het ontwerpbesluit regelt dat in ieder geval geluid van ander verkeer, industrieterreinen, luchtvaart, windturbines, schietbanen en springterreinen betrokken moet worden bij het beoordelen van de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluid. Kan de minister toelichten hoe geluid van luchtvaart verder een plaats krijgt in het wetsvoorstel? Wegen de wettelijke normen voor geluidhinder en externe veiligheidsrisico's in de Wet luchtvaart even zwaar als die van andere sectoren in de Omgevingswet? Wij Kamerleden hebben hier ook brieven over gehad van bewoners en van de SATL uit Dalfsen.

Het vierde punt is de kwaliteit van professionals bij de uitvoering. In het debat over de Invoeringswet Omgevingswet heeft onze fractie nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de kwaliteit van professionals bij gemeenten, bij provincies en bij waterschappen, maar zeker ook bij de omgevingsdiensten. Het CDA wil aandacht vragen voor deze professionals, omdat zij juist de uitvoering voor hun verantwoording nemen. Het is van groot belang dat de uitvoering goed georganiseerd is, omdat dat ook bijdraagt aan het vertrouwen in de rijksoverheid of in de overheid in algemene zin. Op welke wijze geeft het Rijk deze noodzakelijke impuls handen en voeten en wat is de meerjarige rijksfinanciering hiervoor? Ook het onderdeel vergunningverlening, toezicht en handhaving vraagt bijzondere aandacht. Kan de minister daar ook op ingaan?

Het volgende punt is financiën. Deze leden constateren dat er tussen de bestuurlijke koepels en het Rijk afgesproken is dat voorafgaand aan de inwerkingtreding van het nieuwe stelsel een integraal financieel beeld wordt opgesteld. Bij de uitvoering van deze wetgeving spelen structurele en incidentele middelen een rol.

"Sira Consulting heeft de financiële effecten van het Aanvullingsbesluit geluid onderzocht. Het gaat daarbij om de regeldruk voor bedrijven en om bestuurlijke lasten voor gemeenten. Daarbij is gekeken naar zowel structurele als eenmalige effecten. Bij regeldruk gaat het om kosten die voortvloeien uit informatieverplichtingen (administratieve lasten) en inhoudelijke verplichtingen (nalevingskosten). Uit het onderzoek blijkt dat de regeldrukeffecten van het Aanvullingsbesluit zeer beperkt zijn. Dit komt omdat de regels zich vooral richten op het bevoegd gezag. Van inhoudelijke aanpassingen van de verplichtingen aan het bedrijfsleven is niet of nauwelijks sprake. Het besluit kan leiden tot een lichte afname van de regeldruk van ongeveer 0,5 miljoen euro per jaar." Dit is een citaat van de minister. Gemeenten krijgen te maken met eenmalige kosten om de basisgeluidemissie van hun wegenareaal te bepalen en om geluidproductieplafonds rond industrieterreinen vast te stellen. Daarnaast is er sprake van zogenoemde kennisnamekosten. Sira schat de eenmalige kosten hiervan op een totaalbedrag van tussen de 7 en 20 miljoen euro. Dat is wel een hele grote bandbreedte voor gemeenten.

Kan de minister zelf inzicht geven in de structurele opbrengst en de incidentele kosten voor de gemeenten? Is de VNG akkoord gegaan met deze cijfers en waar kunnen we dat lezen, vraag ik de minister. Kan de minister toezeggen deze informatie in de laatste voortgangsbrief voor de behandeling van de voorhang koninklijk besluit op te nemen?

Voorzitter. Dan het laatste punt. Ik had het al aangekondigd in mijn eerste alinea: het behoud van de bevoegdheid voor de provincies. Het is een aangelegen onderwerp: behoudt de provincie de bevoegdheid om de besluitvorming over te nemen van gemeenten? Uitgangspunt bij de omgevingswetgeving en ook bij de aanvullingswetten is de beleidsneutrale omzetting. Het valt op dat de minister zich op één onderdeel daar niet aan houdt. Dat is ook opvallend omdat de gezamenlijke provincies het op dit punt niet helemaal eens zijn met de minister. Het CDA kan zich niet vinden in de regeling voor regionale industrieterreinen, die over gemeentegrenzen heen gaat en die is opgenomen in het wetsvoorstel. Die houdt namelijk in dat provincies voor regionale industrieterreinen alleen geluidproductieplafonds vaststellen op verzoek van de gemeenteraad. Dat wijkt af van de huidige Wet geluidhinder, want op grond daarvan kan de provincie de besluitvorming naar zich toe trekken in geval van industrieterreinen van regionaal belang. Daartoe moet de provincie natuurlijk het industrieterrein als zodanig bij provinciale verordening krachtens de Wet milieubeheer of krachtens de Wet ruimtelijke ordening hebben aangewezen. Uiteraard moeten de provincies bij de uitoefening van deze bevoegdheid rekening houden met subsidiariteit en proportionaliteit. Zoals uit de schriftelijke vragenronde blijkt, is het CDA van mening dat de bevoegdheid om de besluitvorming over te nemen, zou moeten blijven bestaan. De minister heeft aangegeven dat dit vraagstuk voor de regering niet echt een zwaar punt is en dat zij bereid is om in overleg te treden met IPO en VNG. Weer een procesantwoord. Kan de minister inhoudelijk reageren op de stellingname van het CDA en ook de vraag die daarin ligt? Graag willen wij daarop een inhoudelijk antwoord van de minister tijdens dit debat. We zullen dan ook op basis van het antwoord van de minister beoordelen of we in tweede termijn een motie hierover zullen indienen.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Rietkerk. Dan is het woord aan de heer Janssen.

De heer **Janssen** (SP):
Voorzitter. Ik dank u wel. Op voorhand vraag ik enige clementie voor wat betreft de tijd, omdat gelet op de actualiteit ik wat tekst toe heb moeten voegen naar aanleiding van nieuws over het rapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport dat zondagavond tot ons gekomen is via de media.

Voorzitter. Ik zou bij dit debat mijn bezwaren tegen de Invoeringswet Omgevingswet voor een groot deel kunnen herhalen. Ik zal dat later in aangepaste vorm ook nog doen over de Aanvullingswet bodem, omdat het op dat vlak wat mij betreft nog meer van toepassing is dan op het vlak van geluid. Bodem gaat immers voor een belangrijk deel over de bescherming van onze leefomgeving, met onherstelbare gevolgen als er iets fout gaat. Bij geluid ligt dat toch anders. In de bestuurlijke praktijk van vergunningverlening en handhaving is er toch veelal verschil tussen overlast — die overigens ook ziekmakend kan zijn, daar doe ik niks aan af — en gevaar.

Voorzitter. Ik zei het net al: ik kan niet voorbijgaan aan de actualiteit, het rapport van de medewerkers van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Zij keken wat er in de praktijk terecht is gekomen van het borgen van landelijke belangen in de gemeentelijke en provinciale plannen en de uitkomsten zijn wat mij betreft onthutsend. Ernstige omissies met potentieel rampzalige gevolgen. Ik kijk maar even naar de vuurwerkopslag bijvoorbeeld. Dat zouden we toch allemaal niet meer doen, had Mans vastgesteld in zijn rapport. De praktijk die er nu is, die we nu hebben vastgesteld met elkaar, moet vervolgens de basis zijn voor nog meer taken en bevoegdheden, die nu blijkbaar al niet op een goede wijze kunnen worden uitgevoerd. Het kan een kwestie van overvragen zijn van de kant van het Rijk of een kwestie van overeten aan de kant van de decentrale overheden. Kunnen ze het allemaal wel behappen?

In de brief die de minister ons gisteren heeft doen toekomen, gaf ze aan dat de ILT en het ministerie zich niet herkennen in het geschetste beeld. Nu vind ik dat persoonlijk van mindere zorg. Ik denk namelijk dat de medewerkers die het onderzoek hebben gedaan en het rapport bij de ILT hebben opgesteld, zich weer niet herkennen in de brief van de minister, zoals ze het beeld ook niet herkenden in het jaarverslag. Dát baart mij veel meer zorgen. De professionaliteit van medewerkers moet gewoon ruimte krijgen en ik heb, nadat ik acht jaar voorzitter heb mogen zijn van de meest toonaangevende omgevingsdienst van Nederland, ervaren hoe belangrijk het is om professionals serieus te nemen en hun ook de ruimte te geven voor kritische kanttekeningen en kritische opmerkingen. Naar mijn mening gebeurt dat hier niet. De discussie lijkt zich nu te verleggen naar de boodschappers, terwijl de boodschap zelf alarmerend is, juist in het licht van de Omgevingswet, zeker als we het hebben over vertrouwen als basis.

Voorzitter. Dan toch maar even terug naar de Aanvullingswet en de vraag van mijn kant wanneer het DSO voldoende ingericht zal zijn om burgers goed en tijdig te kunnen informeren wanneer zij het DSO raadplegen voor geluidsgegevens. Is de centrale voorziening geluidsgegevens inmiddels op orde? En kan de minister misschien nog eens uitleggen waarom voor deze tussenstap is gekozen in plaats van het direct op adequate wijze op te nemen in het DSO? Hoe staat het nu met de gesprekken met de koepels hierover? Gaat het DSO leveren wat is beloofd op dit punt of ziet de minister toch aan de horizon een DSO zonder bodeminformatie opdoemen? Acht zij dat denkbaar en acht zij dat ook wenselijk?

Voorzitter. Een keuze die bij veel mensen onbegrip oproept is dat ervoor gekozen is om het vliegverkeer buiten de Omgevingswet te houden. We krijgen hier veel berichten over — ik niet alleen, maar wij allemaal, denk ik — want mensen begrijpen dat oprecht niet. Het lijkt wel of de regering ergens bang voor is. Is zij misschien bang om slachtoffer te worden van de eigen vage normeringen die worden geïntroduceerd met de Omgevingswet? Graag nog

een keer een heldere uitleg van de minister op dit punt, zodat ik het mensen zelf ook uit kan leggen. Tot dusverre kan ik zelf de steekhoudende argumenten niet vinden.

Voorzitter, dan de industrieterreinen. Wanneer verwacht de minister witte rook van IPO en VNG wat betreft de industrieterreinen van regionaal belang? Is die rook op 4 januari uit de schoorstenen van de koepels gedwarreld? De teksten van de nadere memorie van antwoord zijn wat mij betreft allesbehalve hoopgevend. Ik citeer: "Op bestuurlijk niveau is de intentie om de ontwikkelingen van het geluidstelsel nauw te volgen. Er zullen nadere afspraken worden gemaakt hoe dit vorm te geven, allereerst door nauwkeurig de werking van de geluidregels van het aanvullingsspoor geluid in de beleidspraktijk te volgen, met name voor onderdelen die wezenlijk anders zijn dan de huidige regelgeving, zoals de geluidproductieplafonds voor industrieterreinen en provinciale wegen en de basisgeluidemissie voor gemeentewegen en waterschapswegen." Vervolgens gaat dat zo nog een aantal zinnen door, maar het straalt toch aan alle kanten uit dat de overheden nog geen idee hebben hoe het uit gaat pakken. Dat is wat ik erin lees. Overigens is er ook nog geen idee wat het gaat kosten, getuige de afspraken die daarover in het beheerakkoord zijn gemaakt. De incidentele invoeringskosten moeten de structurele beheerskosten in evenwicht houden, maar dat klinkt nou niet als een buitengewoon aanlokkelijk perspectief, als incidentele kosten zo hoog zijn dat de structurele baten pas op termijn — waarvan niemand weet hoelang die is — de incidentele kosten dekken. Het staat allemaal niet stil, dus mijn vraag is of daar ook doorontwikkelingskosten in zijn inbegrepen. Het is nooit af en nooit klaar. Hoe moeten we dat zien? Worden die kosten eigenlijk überhaupt ooit terugverdiend?

Voorzitter. Dan nog even terug naar het systeem van de plafonds, of dat nou voor geluid of voor emissie is. Moet ik dit nu zo zien — gewoon even een verhelderende vraag aan de minister — dat er een soort koepelgedachte is, waarbij de koepel per gebied gevuld mag worden? Als dat zo is, waar is dan de gedachte dat best beschikbare technieken, die steeds ontwikkeld worden, en innovaties bijdragen aan verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving? Mag dat plafond steeds weer worden opgevuld bij verbeterde technieken of gaat dat plafond met de stand ter techniek mee dalen en daarmee de leefomgeving verbeteren? Zou de minister mij dat nog eens willen verduidelijken? Deelt de leefomgeving mee in de zegeningen van de innovaties en voortschrijdende techniek? Deelt de minister mijn mening dat de leefomgeving voortdurend verbetering verdient? Dat is toch waar we het met elkaar voor doen. Is de minister ook met mij van mening dat de WHO-streefwaarden het doel zouden moeten zijn van een overheid die opkomt voor de gezondheid van haar burgers? Die streefwaarden zijn er immers niet voor niets, maar voor de gezondheid van de mensen. Graag een reactie van de minister.

Voorzitter. Is het niet zo dat wetten en regels met betrekking tot geluid langzamerhand zo ingewikkeld zijn — en nu ook niet simpeler worden — dat het voor burgers, maar ook voor gemeenten, erg moeilijk is om zich te verweren tegen plannen die de leefomgeving aantasten? Geldt hier niet dat het zo ingewikkeld wordt dat straks degenen met de dikste portemonnee — lees: bedrijven met de grootste belangen — de beste adviseurs kunnen inhuren en daarmee per definitie een ongelijk speelveld creëren? We zien dat nu bijvoorbeeld ook in de stikstofdiscussie. Dit gaat niet over de kapvergunningen en dakkapellen, waarover we het in het kader van de Omgevingswet zo vaak hebben en waarvan we steeds de voorbeelden zien.

Laat ik een praktijkvoorbeeld noemen, gewoon omdat ik dat heb meegemaakt, omdat het nog steeds speelt en nog steeds niet opgelost is. Ik ben benieuwd hoe dat straks onder de Omgevingswet gaat. Als je als burger een scheepsreparatiewerf in je directe omgeving hebt, hoe verweer je je dan tegen nestgeluid? Ter verduidelijking: dat is niet het vrolijke getsjilp van zojuist geboren vogeltjes, maar dat gaat over het monotone, dreinende gebulder van zware aggregaten en scheepsmotoren van schepen die aan de kade liggen voor bijvoorbeeld reparatie of onderhoud. Dat heet nestgeluid. Schepen vormen sowieso wel een bijzondere categorie als we het hebben over geluidsbelasting; daarom even deze vraag uit de praktijk. Waar vindt dat nestgeluid van schepen een plaats in deze nieuwe opzet van geluidsproductieplafonds? Op dit moment valt de geluidsbelasting van werkzaamheden aan schepen onder de omgevingsvergunning, maar de geluidsbelasting door het nestgeluid valt weer niet onder de omgevingsvergunning. De Raad van State is er maar druk mee, tot twee weken geleden de laatste uitspraak daarover kwam. Voor omwonenden maakt het allemaal helemaal niks uit, want de overlast wordt er niet minder om. Zij ervaren gewoon dat geluid. Kan de minister mij de situatie onder de Omgevingswet schetsen? Concreet krijg ik graag een antwoord op de vraag of nestgeluid meegeteld moet worden bij het vaststellen van geluidsproductieplafonds op industrieterreinen met maritieme activiteiten. Een kleine lakmoesproef voor de Omgevingswet, zou ik willen zeggen. Voorzitter. Dan kom ik toch nog keurig binnen mijn tijd uit, omdat vorige sprekers ook al technische vragen gesteld hebben en anderen na mij dat ongetwijfeld ook nog zullen gaan doen. Dat betekent dat ik die in mijn bijdrage niet hoef te herhalen en daarom ook mijn bijdrage kan beperken, gelet op de tijd die ik heb besteed aan de actualiteit.

Als ik mijn laatste twee zinnen even mag afmaken, ik kijk uit naar de beantwoording door de minister, waarbij ik haar wil vragen in haar beantwoording ook ruim aandacht te geven aan hoe zij denkt dat burgers hun weg nog kunnen vinden in deze wet — dat geldt trouwens ook voor gemeenten — en zich beschermd weten tegen bedrijven met duur ingehuurde kennis. Hoe gaat de minister voorkomen dat dit een ongelijke strijd wordt?

De heer **Crone** (PvdA):
Voorzitter, mag ik via u een vraag stellen aan de heer Janssen, maar natuurlijk ook aan de minister, over het nestgeluid van schepen ? Ik zag iedereen een beetje afhaken, maar het is toch eigenlijk wel goed dat u dit vraagt, want dit is een treffend voorbeeld. We gaan nu veel meer integraal kijken naar dingen. Van nestgeluid van schepen die aan de kade liggen kunnen burgers vanzelfsprekend ook last hebben. De Raad van State heeft twee weken geleden een nogal dramatische uitspraak gedaan. Ik heb begrepen, van iemand die er misschien verstand van heeft, dat de hele Rotterdamse haven plat gaat omdat er te veel geluid is, zelfs gelet op de huidige normen, want dit is natuurlijk nog niet eens de Omgevingswet. Dat vergt dus een afweging. Misschien kunt u daar wat meer over zeggen. Dan moeten we dus nieuwe maatregelen nemen: geen schepen meer, geen nestgeluid, hotelfuncties met

elektrische in plaats van dieselgeneratoren. Het is een van de vele voorbeelden. Het voordeel van een integrale afweging is dat je het allemaal ziet, maar het was er altijd al, dus het heeft niks met de Omgevingswet te maken. Hoe lossen we het in de Omgevingswet op?

De heer **Janssen** (SP):
Mijn vraag aan de minister is dus of het in de Omgevingswet opgelost is, of dat het valt binnen of buiten de geluidsreductieplafonds. De uitspraak van de Raad van State hierover is dat als je in Schiedam in dit geval, bij deze werf, de inrichting beperkt tot en met de kade, maar niet het schip dat aan de kade ligt, dan wel het geluid moet meetellen, tenzij het erbinnen ligt. Dan krijg je weer een andere beoordeling. Dus het is een kwestie van hoe je de vergunning verleent. Als de Omgevingswet nou bedoeld is om daarvoor een oplossing te vinden, is dit iets wat al jaren speelt. De Raad van State is er druk mee. Je legt niet de hele haven plat, maar als nestgeluid wél meetelt binnen het geluidsproductieplafond, dan is dat helder. Dan weet iedereen waar hij zich aan te houden heeft. Maar je kunt niet doen alsof het er niet is, terwijl de mensen wel de overlast hebben.

De heer **Crone** (PvdA):
Nog één punt. Dit heeft niks met de Omgevingswet te maken, want al die normen gelden nu ook al. De Raad van State heeft nu natuurlijk geoordeeld op basis van bestaande regelgeving, niet op basis van de Omgevingswet. Dus het optellen van deze dingen, wat dus ook al kon, heeft niks met de Omgevingswet te maken. Het is wel een probleem, en dat is mijn inhoudelijke vraag aan u. Het gevolg van de conclusie van de Raad van State is dat een aantal bedrijven daar niet meer kan werken.

De heer **Janssen** (SP):
Volgens mij komen er geluidsproductieplafonds. Het punt is dus of je dit oplost binnen die geluidsproductieplafonds. Gaat het nu meetellen of niet? Want het had nu ook vergund kunnen worden. Alleen heeft de Raad van State gezegd dat de vergunning niet in orde was, omdat het schip dat aan de kade lag niet mee vergund was, omdat die ruimte niet in de inrichting mee vergund was. Dus als je je grens op de waterlijn legt, dan telt het en dan heb je een probleem, want dan is het additioneel. Mijn vraag is: is dat nu opgelost, nu er een soort koepelgeluidsproductieplafond komt waar dat al in opgeteld moet worden? Anders is het nog steeds een plus voor de omwonenden op het maximale plafond dat er eigenlijk al zou mogen zijn.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Janssen. Dan is het woord aan mevrouw Moonen.

□

Mevrouw **Moonen** (D66):
Voorzitter. Met het opnemen van het onderwerp geluid binnen het kader van de Omgevingswet wordt hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder opgenomen in het stelsel en wordt tegelijkertijd de beleidsvernieuwing die voortkomt uit het project Swung, dat gaat over samenwerken aan de uitvoering van nieuw geluidsbeleid, doorgevoerd. De fractie van D66 heeft met belangstelling kennisgenomen van de antwoorden op de vele vragen.

Wat voor de fractie van D66 als zorgpunt overblijft, is de gezondheid van mensen die in diverse situaties wel eens meer last kunnen gaan krijgen van geluidsoverlast, zonder dat ze hier zelf iets aan kunnen veranderen. De cijfers over de gezondheidseffecten als gevolg van lawaai zijn best heftig. Volgens het RIVM, ons eigen onafhankelijke wetenschappelijke instituut, worden in Nederland elk jaar ongeveer 84 hartinfarcten veroorzaakt door blootstelling aan geluid van wegverkeer. Na fijnstof staan geluid van wegverkeer en passief roken in Nederland op de gedeelde tweede plaats van factoren in de fysieke leefomgeving die de meeste ziektelast met zich meebrengen. Dat blijkt ook uit onderzoek van de Wereldgezondheidsorganisatie. In mijn betoog zal ik een aantal situaties die effecten op de gezondheid kunnen hebben, bespreken. Ik zal ook op iedere casus apart een reactie van de minister vragen.

Voorzitter. In het Tijdschrift voor Bouwrecht stond in 2019 een interessant artikel. De titel van het artikel was De schuifruimte voor geluid in het Besluit kwaliteit leefomgeving. De auteur was mevrouw Buitenhuis. Zij gaat in dit artikel uitgebreid in op het begrip aanvaardbaar geluidniveau. Ze schrijft daarover "een omgevingsplan moet rekening houden met activiteiten op geluidgevoelige gebouwen. Een omgevingsplan moet erin voorzien dat geluid aanvaardbaar is en een omgevingsplan moet rekening houden met het belang om de gezondheid te beschermen."

De gemeenteraad heeft vrijheidsgraden om daar invulling aan te geven. Zo kan hij bijvoorbeeld het gemeentelijke geluidbeleid, de historie en het klachtenpatroon een rol laten spelen. Aan de hand van een belangenafweging tussen het beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving moet duidelijk worden welk geluidniveau aanvaardbaar is. De gemeenteraad kan onder bepaalde omstandigheden ook een lagere, hogere of andersoortige waarde stellen of geen waarde in het omgevingsplan opnemen. Dat wordt ook wel de schuifruimte genoemd.

Vorige week ben ik in mijn inbreng ingegaan op de balans tussen beschermen en benutten. De gevolgen van geluid voor de volksgezondheid moeten worden afgezet tegen de belangen van economie en woningbouw. Landelijke geluidnormen mogen overschreden worden indien daar goede argumenten voor zijn. Er komen, kortom, meer vrijheidsgraden voor die belangenafweging.

In mijn inleiding heb ik aangegeven waarom gezondheid in relatie tot geluid zo'n belangrijk onderwerp is voor onze fractie van D66. Dit leidt tot de volgende vragen aan de minister. Zijn gemeenten eigenlijk wel voldoende toegerust om afwegingen te maken over aanvaardbare geluidniveaus? Kunnen gemeenten de gevolgen voor de volksgezondheid hiervan overzien? Wat wordt er eigenlijk verstaan onder zwaarwegende economische of andere zwaarwegende belangen om af te mogen wijken? Kan de minister daar een nadere duiding van geven?

Bij de Crisis- en herstelwet, aan de wieg waarvan ik heb gestaan en die ik uiteindelijk ook heb gemaakt, mocht in specifieke situaties ook worden afgeweken van normen,

maar daar zat de bepaling bij dat er na uiterlijk tien jaar alsnog voldaan moest worden aan de bij wet gestelde milieukwaliteitsnormen. Bij de Omgevingswet lijkt er sprake te zijn van een openeinderegeling: normen mogen permanent naar beneden worden bijgesteld. Nu gaat de Crisis- en herstelwet op in de Omgevingswet. Mijn vraag aan de minister is wat dit betekent voor de normen die worden aangepast. Geldt dan het uitgangspunt van de Crisis- en herstelwet dat na tien jaar alles weer op de gewenste milieukwaliteit moet zijn of geldt dan het uitgangspunt van de Omgevingswet dat dit permanent naar beneden toe bijgesteld mag worden?

Ik kom op mijn betoog over piekgeluiden, maar geef eerst een technische introductie. We zien dat de geluidwaarden uit de artikelen 2.17 en 2.17a van het Activiteitenbesluit overeenkomen met de waarden uit artikel 5.65 in combinatie met tabel 2.65. Er is één uitzondering en daar wil ik op ingaan. Die uitzondering betreft het maximale geluidniveau voor piekgeluiden, waaraan de wetgever overdag geen verplichte eisen meer stelt. Het is wel mogelijk dat de gemeenteraad die eisen stelt, maar dat is dus een vrije keuze van de gemeenteraad. En nu heeft de Wereldgezondheidsorganisatie juist aangetoond dat piekgeluiden, ook overdag, grote gezondheidsschade kunnen opleveren.

Er zijn in Nederland maar liefst 785.000 mensen die nachtdiensten hebben. Dat vergeten wij weleens; wij werken veelal overdag. Maar zo'n 8,7% van alle werkenden in Nederland heeft nachtdiensten. Dat zijn dus mensen die in de zorg werken, in de horeca, bij de politie, de brandweer of, zoals deze week met die grote stormen, aan het spoor. Wij konden vandaag en gisteren met de trein naar Den Haag omdat veel mensen deze week de hele nacht door aan het spoor hebben gewerkt om bomen en takken te verwijderen. Daardoor kunnen mensen overdag weer naar hun werk gaan. Dat vergeten we weleens. Het gaat dus in totaal over bijna 800.000 mensen in Nederland voor wie dat de dagelijkse werkelijkheid is.

Deze mensen werken 's nachts en willen overdag dus graag uitrusten en slapen. Maar nu zijn de geluidsnormen overdag eigenlijk vogelvrij verklaard, waardoor ze er in mijn optiek als bewoner van een woning — dat zijn de mensen met nachtdiensten meestal; zij hebben een dak boven het hoofd — dus erg op achteruitgaan zonder dat ze de mogelijkheden hebben om hier iets aan te doen. Mijn fractie en ik maken ons dus zorgen over die piekgeluiden overdag en het verdwijnen van normen daarvoor. Mijn vraag aan de minister is dan ook: waarom is er eigenlijk voor piekgeluiden niet expliciet iets geregeld in deze aanvullingswet, zeker gelet op het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie? Een volgende vraag is: erkent de minister dat het ontbreken van maximale geluidniveaus een omissie is die hersteld moet worden, ook in het belang van al die werkenden 's nachts?

Dan kom ik op een ander manco van de wet, namelijk de cumulatie van geluid. In diverse situaties hoeft er geen rekening meer te worden gehouden met cumulatie van geluid. Denk daarbij aan gevelisolatie in het kader van de geluidsanering bij rijksinfrastructuur of spoorwegen. Nu staan er in Nederland in veel dorpen, afgelegen gebieden waar sporen lopen, of in woonwijken vaak eeuwenoude woningen, van nog voor de tijd van de geluidwetgeving. Voor de binnenwaarden van die woningen vernemen we nauwelijks voorschriften over de geluidsoverlast.

Daar komt een tweede punt bij: het kabinetsbeleid is de afgelopen jaren heel sterk gericht geweest op extra woningbouw rondom stations. De NS-locaties zijn zelfs zeer gewild. Daar vindt dus veel woningbouw plaats. Er zijn dan wel geen huidige bewoners, want die woningen moeten nog worden gebouwd, maar er zijn wel toekomstige bewoners. Zij komen dus heel dicht bij het spoor te wonen. Mijn vraag aan de minister is: hoeft er in het geval van spoorwegen geen rekening te worden gehouden met cumulatie? Waarom eigenlijk niet? En wat betekent het voor spooromwonenden die soms al eeuwenlang in die dorpen wonen? Hoe kan alsnog worden voorkomen dat omwonenden en nieuwe bewoners, die dus net een woning krijgen in de buurt van het station, meer last krijgen van het wonen in de omgeving van het spoor?

Voorzitter. Door mijn voorgangers, de heren Rietkerk en Janssen, zijn al goede vragen gesteld over luchtvaart. Daar sluit de fractie van D66 zich graag bij aan. En daarmee kan ik naar het einde van mijn betoog toe. Vorige week heeft de minister de toezegging gedaan de werking en de praktijk van de Omgevingswet jaarlijks door een onafhankelijke commissie te laten monitoren. Daarbij heeft de minister toegezegd dat de monitoring in het bijzonder gericht zal worden op de balans tussen het beschermen en benutten van de milieuruimte. Mijn vraag aan de minister is: kan zij toezeggen dat er in de monitoring expliciet wordt ingegaan op het gebruik van de ruimte voor geluidsnormen en in het bijzonder op de gezondheidseffecten van de bewoners en misschien ook wel hun klachten?

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Moonen. Dan is het woord aan de heer Verkerk.

□

De heer **Verkerk** (ChristenUnie):
Voorzitter. De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben bij de behandeling van de Invoeringswet Omgevingswet hun waardering uitgesproken voor de grote inspanning die geleverd wordt door het ministerie, de provincies, de waterschappen en de gemeenten om tot een helder, toegankelijk en eenvoudiger stelsel te komen, waarin vertrouwen en ruimte voor initiatief fundamentele uitgangspunten zijn. Zij willen deze waardering graag opnieuw uitspreken, zowel met betrekking tot het stelsel in het algemeen als tot de Aanvullingswet geluid en het Aanvullingsbesluit geluid in het bijzonder. Deze waardering spreken we ook uit voor alle ambtenaren die zich inzetten en ingezet hebben om tot een goed stelsel te komen.

De fractie van de ChristenUnie stemt in met de drie pijlers onder het geluidsbeleid: het tegengaan van onbeheerste groei, het reduceren van hoge geluidsbelastingen en het bevorderen van brongeluid.

In het voorlopig verslag van de vaste commissie heeft de fractie van de ChristenUnie gevraagd of de Aanvullingswet geluid en het Aanvullingsbesluit geluid leiden tot betere kwaliteit van en meer samenhang in de wetgeving met betrekking tot het geluid. Het antwoord van de minister — ik verwijs naar de memorie van antwoord, op pagina 39 —

is onzes inziens overtuigend. Terecht wijst de minister erop dat de kwaliteit van wetgeving en regels niet alleen bepaald wordt door de ordening van wetten en regels maar ook door het instrumentenpakket en de gebruikte terminologie.

Ik zou hier ook graag een verband willen leggen met het ILT-rapport dat gisteren opdook in verband met een publicatie in de NRC. Dit rapport raakt de uitvoeringspraktijk van lagere overheden. Er worden twee oorzaken voor de feitelijke gebreken genoemd. Als eerste dat de regelgeving als ingewikkeld wordt ervaren. En als tweede dat er verschillende belangen en rolopvattingen zijn.

Dit brengt de fractie tot de volgende vragen. Hoe beoordeelt de minister de complexiteit van de aanvullende wet geluid in het licht van het ILT-rapport? Kan de minister toezeggen om bij de evaluatie van de aanvullende wet geluid ook te onderzoeken hoe de complexiteit van de wet door ambtenaren wordt ervaren?

En als tweede: hoe beoordeelt de minister de verschillende belangen en rolopvattingen met betrekking tot geluid? Wordt deze oorzaak voldoende ondervangen door het programma Anders werken? En op welke manier gebeurt dat dan?

Voorzitter. Andere collega's hebben er ook al op gewezen dat in de memorie van antwoord en in de nota naar aanleiding van het verslag veel aandacht is besteed aan de geluidsproductieplafonds van regionale industrieterreinen. In de oude wet heeft de provincie de bevoegdheid om de besluitvorming naar zich toe te trekken. In de nieuwe wet kan dat alleen op verzoek van de gemeenteraad.

De regering heeft in de memorie van antwoord, op pagina's 23 en 40, aangegeven dat dit voor haar geen zwaar punt is en dat zij bereid is om in overleg met IPO en VNG tot een alternatieve bevoegdheidsregeling te komen. Onze vraag is dan ook: wat is de stand van zaken van het overleg met IPO en VNG? Ook sluit ik me aan bij de vraag van collega Rietkerk: waarom is op dit punt gekozen voor een beleidsrijke omzetting?

Ik vraag dit ook, omdat er in mijn eigen thuisprovincie Limburg, zorgen zijn op dit punt. Onder andere gaat het om het gigantische industrieterrein Chemelot, dat maar liefst 800 hectaren beslaat.

Voorzitter. Ik kom tot een ander punt. Naar verwachting zal de elektrificatie van het verkeer snel toenemen. De algemene verwachting is dat dit zal leiden tot een verlaging van de geluidsproductie van het wegverkeer. Onze fractie heeft daar drie vragen over. De eerste vraag is: deelt de minister deze algemene verwachting? De tweede vraag is: op welk moment zal dit daadwerkelijk leiden tot een verlaging van de geluidsproductie? Als derde vraag, en die is uiteindelijk de belangrijkste: is de minister van plan om deze verlaging van de geluidsproductie gepaard te laten gaan met een verlaging van de normen voor geluidsproductie? Dit vragen wij met name gezien het belang voor de volksgezondheid, waar collega Moonen uitgebreid op in is gegaan.

Voorzitter. De Raad van State geeft in zijn advies aan dat het niet duidelijk is in hoeverre het wetsvoorstel voldoet aan het uitgangspunt van gelijkwaardige bescherming. Uit alle stukken blijkt dat de minister van mening is dat dit wel het geval is. In het debat over de Invoeringswet Omgevingswet heeft de minister toegezegd om tot een onafhankelijke evaluatie van de Omgevingswet te komen. Kan de minister toezeggen dat dit ook geldt voor de aanvullende wet geluid? Kan zij ook toezeggen dat in deze evaluatie expliciet aandacht wordt gegeven aan de invloed van deze wet op de bescherming van de burger, en daarmee ook op de balans tussen benutten en beschermen?

Voorzitter. Ik kom tot een laatste, klein punt. In de nota naar aanleiding van het verslag lezen we op pagina 2 dat er met de koepels overeenstemming is bereikt met betrekking tot de laatste uitvoeringstechnische punten voor het aanvullingsspoor geluid. De afspraken zouden op 4 februari bevestigd worden. Onze vraag is dan ook: wat is de stand van zaken?

Onze fractie ziet uit naar de antwoorden van de minister. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Verkerk. Dan is het woord aan de heer Crone.

De heer **Crone** (PvdA):
Dank u, voorzitter. De heer Verkerk heeft mij bijna het gras voor de voeten weggemaaid met zijn opmerking over elektrisch rijden, want daar wilde ik mee eindigen en dat zal ik ook doen. Inderdaad, als iedereen elektrisch rijdt, krijgen we hetzelfde als rond 1900, toen het doodstil was in de straten van New York, want toen reed iedereen met koetsen en paarden, maar er was een groot probleem van mest in de straat. Er waren voorspellingen dat er een meter mest zou gaan liggen in de straten van New York. Tien jaar later was er geen stank meer, want toen reed iedereen opeens met brandstofmotoren. Toen was het probleem van de mest opgelost, maar toen kwam het lawaai langzamerhand. Ik zal er aan het eind op terugkomen en scherpe toezeggingen vragen van het kabinet om elektrisch rijden te bevorderen, waar ze overigens ook al wat aan doen, natuurlijk.

Voorzitter. Dan over de wet zelf. Dit is wel een van de vragen waar het echt over gaat. Het gaat niet over de procedures maar over de inhoud. We hebben twee uitvoerige schriftelijke rondes gehad en nu de plenaire afronding. Net als de heer Verkerk dank ik voor de inzet van veel ambtenaren, niet alleen in Den Haag, maar zeker ook bij provincies, gemeenten, waterschappen, en van bestuurders, die zich hier intensief mee bezig hebben gehouden. Ik ben ook benieuwd hoe zij er over een paar jaar op terug zullen kijken en of het inderdaad de verbeteringen heeft gebracht die wij allemaal wensen.

Deze bijzondere Aanvullingswet geluid heeft een lange geschiedenis. De inhoudelijke ijkpunten bespreken we nu niet, want die zijn al in 2013 vastgelegd in Swung-2. We spreken dus niet over beleidsneutraal ten opzichte van andere geluidhinderwetten maar ten opzichte van Swung-2. Dat is ons ijkpunt, dus beleidsneutraal ten opzichte van Swung-2. Dat is onze eerste toets en we hebben het idee dat dat grosso modo wel klopt, al zijn wij er altijd op uit om niet alleen te komen tot beleidsneutraal maar ook tot een paar verbeteringen en zeker niet tot verslechteringen.

Onze tweede toetssteen, behalve beleidsneutraal, is de balans tussen beschermen en benutten. Natuurlijk willen bestuurders, initiatiefnemers en ondernemingen vaak benutten, maar zullen andere burgers daar last van hebben. Die afweging van economische en maatschappelijke activiteiten is essentieel rond woningbouw, verkeer, bedrijvigheid enzovoorts. En dan zeg ik inderdaad dat het op een aantal aspecten gelukkig nu beter zou kunnen worden via de afwegingsplicht die in de aanvullingswet en in de Omgevingswet zelf zit. Dat voordeel moeten we ook wel onder ogen durven zien.

De antwoorden zijn vaak heel technisch, maar daaruit blijkt dat er een beleidsneutrale omzetting is, maar dat met de introductie van de geluidproductieplafonds (gpp's), waar vele anderen het ook over hebben gehad, rekening moet worden gehouden met de komende tien jaar. Dat is echt een mooi nieuw punt. Je moet nu al laten zien hoe de groei zal zijn van de geluidshinder in de komende tien jaar en dan moet je daar al rekening mee houden met je maatregelen. Die gpp's zijn echt een winstpunt, omdat dat vooraf moet gebeuren en niet meer achteraf. Dat is in de huidige Wet geluidhinder niet het geval. Eufemistisch gezegd is er nu — zo heet dat dan in de teksten — een "handhavingsgat". Dus nu stel je bij de start van een bouwproject of bij een industrieterrein vast wat de situatie is, maar als de geluidshinder toeneemt, dan heb je een handhavingsgat. Het is winst dat we nu productieplafonds krijgen met een tijdshorizon van tien jaar vooruit, maar wat gaat er gebeuren met de burgers die nu in het handhavingsgat zitten? Die moeten toch ook als het ware ergens een claim op kunnen leggen, zo van: de geluidshinder is toegenomen, wat doen we eraan? Dat zou toch ook een van de winstpunten moeten kunnen zijn van de nieuwe afwegingsruimte die in de Omgevingswet zit?

Een ander aspect dat ik aan de orde wil stellen, is de filosofie van de Omgevingswet en de afweging van benutten en beschermen. Dit is geen vrijbrief om zomaar alle normen overboord te gooien, zoals ik soms wel hoor, want decentralisatie is nog steeds gebonden en sterk begrensd door landelijke normen. En die blijven sterk bepalend. Zo worden de landelijk vastgestelde standaardwaarden als uitgangspunt genomen. Daar mag men maar beperkt van afwijken tot de grenswaarden en daar moeten dan ook echt goede argumenten voor zijn. En over de grenswaarden heen mag je alleen maar in een zeer uitzonderlijke situatie. Ik vraag de minister om dat te bevestigen. Dat is natuurlijk relevant, zeker ook — ik had het al eerder willen inbrengen — naar aanleiding van het rapport van gisteren. Misschien hebben de gemeentes de laatste jaren dingen niet goed gedaan, maar in de toekomst zullen ze door de Omgevingswet gebonden worden aan instructieregels. Ik begrijp dat daar niet alleen procedures in zitten maar ook strenge inhoudelijke criteria. Daarmee is de vraag aan de minister of ik dat correct zie. Dan is het rapport van de ILT een zeer sterke waarschuwing, want we moeten maar zien of het goed gaat. Maar we gaan toch niet een soort afvinklijstjes vanuit Den Haag krijgen — want dat is weer de andere kant van de zaak — waardoor procedureel alles weer vast gaat lopen? Dus inhoudelijk moet de toets heel sterk zijn. Dat is een waarschuwing uit het ILT-rapport. Maar voordat je het weet zitten we weer in een nieuwe paraafjescultuur van gemeenten en provincies naar het Rijk.

Overigens mag het afwijken, zeker van de grenswaarden, niet om louter financiële redenen, zo van: wat is het goedkoopste voor de ontwikkelaar of voor de gemeente? Het mag alleen om zwaarwegende economische belangen of andere zwaarwegende maatschappelijke belangen. Dus ook hier moeten we de burgers gerust kunnen stellen. Ik vraag de minister of er niet zomaar geluidshinder mag ontstaan omdat het goedkoper is om niets te doen. Er moeten dus echt zware overwegingen zijn. Als PvdA-fractie steunen wij het natuurlijk dat de maatschappelijke noodzaak van binnenstedelijke woonopgaven wordt gezien. De transformatie van bijvoorbeeld kantoorcomplexen tot woningen of het benutten van nieuwe technische mogelijkheden, zoals vliesgevels, kunnen natuurlijk goede redenen zijn om de grenswaarden niet op de gevels toe te passen. Maar je moet wel garanderen — dat staat ook in de stukken — dat de grenswaarden op deuren en ramen worden gehaald. Dus een afweging kan zijn dat er nieuwe technologie is of dat er een nieuwe opgave is in de binnenstedelijke woningbouw, maar ook de economische structuur in een bepaald gebied kan een reden zijn om af te wijken van standaardwaarden.

Ik kom nu op het punt waar ik het net in een interruptiedebatje met de heer Janssen al even over had. Kennelijk is er via een uitspraak van de Raad van State die mij toevallig ook in het weekend duidelijk is geworden, nu toch ook al sprake van cumulatie van ellende, om het maar zo te noemen, waardoor rechters soms besluiten: zo is het nou eenmaal, dus zo moeten we dat doen. Ik wil de minister toch graag vragen of er nu een andere situatie staat dan in de Omgevingswet. Inhoudelijk zou ik zeggen: niet qua criteria, maar qua proces en qua inhoud. Wat gaan we dan doen? Ik hoor vrij dramatische berichten over dat industrieterrein in Limburg; het werd net ook door de heer Verkerk genoemd. Daar kunnen grote problemen ontstaan. Nogmaals, dat zou los kunnen staan van de Omgevingswet, want het gaat om bestaande regels. Welke oplossing ziet de minister voor dit soort zaken? De heer Rietkerk vroeg ook al: wie beslist dan? Een gemeente? Schiedam of Rotterdam? Het havengebied? Of beslist de provincie of misschien zelfs het Rijk? Ik wil graag antwoord op die vragen.

Ik zeg steeds maar weer dat het al bestaande regels zijn. Ik lees in het rapport van Kokx/De Voogd — dank voor de toezending daarvan — dat uitvoerig is uitgezocht wat er aan vrije beleidsruimte ontstaat. Uit dat rapport blijkt dat de vrije beleidsruimte voor de decentrale overheden nauwelijks toeneemt ten opzichte van SWUNG en andere regels die er al zijn. Ik vraag de minister of dat klopt, want daarmee neemt de ruimte voor afwegingen van gemeentes niet toe. Dat zal voor sommige een geruststelling zijn en voor andere juist niet. Het rapport zegt duidelijk dat de vrije beleidsruimte niet toeneemt door de Omgevingswet. Alleen door de zogenoemde bruidsschat zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt om een ruimere vrije beleidsruimte te hebben. Dat staat echter los van de Omgevingswet, want die bruidsschat zou je ook nu al kunnen invoeren. Ook hier vraag ik dus hoeveel ruimte er voor gemeentes ontstaat. Wij houden als fractie in ieder geval vast aan de landelijke trits standaardwaarden of grenswaarden. Ik ben benieuwd of de minister bereid is om niet pas na vijf jaar te evalueren, zoals zij voorstelt, maar om de evaluatie nu met onmiddellijke ingang gewoon jaarlijks te doen. De vergelijkbare discussie hebben we gevoerd over de Invoeringswet. We kunnen het vanaf dag één al doen. Er zijn zelfs al oefengemeentes bezig. Ik noem de hoofdstad van Friesland. Ik wil horen hoe het daar gaat en of die vrije beleidsruimte tegenvalt. En als die vrije beleidsruimte er

wel is, wordt die dan gebruikt om meer te benutten of om de burgers beter te beschermen? Dus ik vraag de minister om dit niet pas na vijf jaar te evalueren maar jaarlijks, en dan ook nog niet alleen maar via eigen goed werk, maar via een onafhankelijke commissie. In de schriftelijke antwoorden heeft de minister het over een niet-onafhankelijke commissie. Ik zou hier in lijn met de motie-Nooren, die volgende week in stemming zal komen, willen vragen om hier een actievere evaluatie en monitoring te doen en dit jaarlijks en onafhankelijk te doen. De minister heeft al ingestemd met de geest van de motie-Nooren, dus laten we ook op dit punt hoop houden.

Voorzitter. Dan een geweldige nabrander. De heer Verkerk heeft al een beetje het gras voor mijn voeten weggemaaid. Ik ben ervaringsdeskundige, want bij mij voor de deur rijden heel veel bussen langs. Dus ik weet precies het verschil in geluidshinder tussen een elektrische bus, een groengas-bus — ook al beter — en een dieselbus. Diesel is natuurlijk heel verschrikkelijk. Welk beleid voert de minister om voertuigen — niet alleen bussen, ook vrachtwagens en andere auto's — zo snel mogelijk stil te krijgen, zodat het hier net zo stil wordt als in New York in 1900? Het is natuurlijk een serieuze kwestie. Het is van direct belang voor de bestaande omgeving, maar ook bij nieuwbouw krijg je dan extra geluidsruimte. Er zou natuurlijk een verstandige afweging moeten plaatsvinden tussen benutten en beschermen. Dat kan enorm veel ruimte geven in de binnenstedelijke woonomgeving voor nieuwbouwwoningen, die we nu juist nodig hebben.

Maar daar hoort ook de andere kant bij: niet alleen normen en ruimte opvullen, maar ook handhaven. Want het meeste last hebben niet alleen ik, maar heel veel burgers van brommers, motoren en vrachtwagens die helemaal niet aan de geluidsnormen af fabriek voldoen, maar die zijn opgevoerd. Die zijn verschrikkelijk. Je wordt er echt wakker van of je wordt er overdag door geïrriteerd. Dus ik zou de minister willen vragen — het kabinet gaat er waarschijnlijk over, en niet uzelf — om veel strakker te handhaven op wat er ook aan geluid kan zijn in de omgeving. Per saldo zal dat veel helpen.

Voorzitter. Dan het laatste punt, dat hier ook een rol bij speelt. Grote winst is dat geluid nu onderdeel wordt van de omgevingsplannen. Dat is dus vooraf. Het is niet meer zo dat er plannen kunnen worden gemaakt en dat de initiatiefnemers of de gemeenten aan het eind zeggen: oh ja, het geluid moeten we nog even regelen. Het geluid moet dus nu, vraag ik de minister, toch ook vanaf dag één meegenomen worden? Als dat dan gebeurt, hoort daar toch ook de participatie bij? Voor burgers is het juist als het gaat om geluid belangrijk om te weten wat er in hun omgeving gaat gebeuren. Dus krijg ik graag nog een extra bevestiging van de minister of de communicatie hierover en de participatie vroegtijdig zal plaatsvinden. Ook wil ik weten of dat gebeurt bij het vaststellen van de geluidsbelastingkaarten. In 90 grote gemeenten moeten geluidsbelastingkaarten komen. Daar heb je ze weer: de havens, Limburg en de rest van Nederland. Zijn die kaarten op tijd klaar en zijn ze leesbaar en begrijpbaar voor gewone burgers? Loopt het dan ook via DSO? Ook dat is een winstpunt, dat mensen het op tijd kunnen zien.

Voorzitter. Die bronmaatregleen zijn natuurlijk het allerbelangrijkste, maar overwegend denken we dat we op een aantal punten vooruitgang kunnen boeken met deze geluidswet, mits de antwoorden van de minister ons verder kunnen helpen om dit goed uit te leggen.

Mijn laatste punt — ik was het vergeten — betreft de geluidshinder van de luchtvaart. Ik heb begrepen dat dit juist ook bij die integrale afwegingen moet. Het zit niet in de Omgevingswet, maar het moet wel in de omgevingsplannen opgenomen worden. Kan de minister dat bevestigen? Ik heb het ergens gelezen. Als dat niet zo is, dan is de vrees terecht dat Schiphol of de luchtvaart in het algemeen de dans weer gaat ontspringen. Dat moet in de geluidsbelasting meegenomen worden. Dan is de inhoudelijke vraag of de minister ook vreest dat daardoor gebieden op slot komen, hetzij voor de luchtvaart, hetzij voor andere economische activiteiten.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u, meneer Crone.

Dan is het woord aan de heer Van Gurp.

De heer **Van Gurp** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter. De verleiding is groot om in te gaan op het verhaal van de heer Crone over die geluidsstille wegen waar paard en wagens over reden, want voor zover die toen al verhard waren, denk ik dat dat zo geluidsarm niet is geweest met die banden van toen. Het gaat immers niet alleen over het geluid van de motor, maar ook over het geluid van de banden. Waarmee ik maar aan wil geven dat het probleem waar wij over praten, niet nieuw is. Zolang er maatschappelijke activiteit is, wordt er geluid geproduceerd en zolang dat zo blijft, hebben wij met elkaar te maken met het evenwicht tussen het ontwikkelen van allerlei maatschappelijke activiteiten en het beschermen van bewoners tegen de lasten die dat met zich meebrengt.

In het wetsvoorstel dat nu voorligt, wordt die afweging grotendeels decentraal gelegd. Iets algemener gezegd: we hebben het over het beschermen van burgers tegen te veel regulering versus het beschermen van burgers tegen te weinig regulering. Dat is een ingewikkeld dilemma en daar zitten wij hier voor. Dat zit in het hart van het werk van deze Kamer. Bij de Omgevingswet hebben wij ook al aangegeven dat in de ogen van GroenLinks het evenwicht te veel doorslaat naar het geven van ruimte, zodat er te weinig bescherming wordt geboden aan kwetsbare natuurwaarden en burgers.

Daar zijn in het voortraject honderden pagina's teksten aan gewijd, met dank aan de minister en haar specialisten en ook met dank aan het bescheiden legertje eigen specialisten dat we daarvoor hebben opgetrommeld. Ik ga dat allemaal niet nog een keer overdoen, ook niet wat de techniek betreft. Ik wil ook niet heel erg treden in de bevoegdheidsverdeling tussen de overheden, want hoe belangrijk die ook is, onder de streep gaat het er uiteindelijk om wat die hele massa aan overheid betekent voor de burgers. Dat is de finale afweging die wij met elkaar moeten maken en in die finale afweging staat in onze ogen als het over geluid gaat met name de gezondheid van mensen centraal. Ik was dan ook buitengewoon gelukkig met het betoog van mevrouw Moonen daarover, alhoewel ik niet weet of zij uiteindelijk

tot dezelfde conclusie komt, maakt zij in ieder geval grotendeels dezelfde overwegingen als wij.

De regering lijkt zich daarvan bewust. Ze doet ook een aantal juiste dingen. Ze neemt geluidsproductieplafonds op; de basisgeluidsemissie is een goede zaak. Jammer genoeg wordt de WAO-norm niet verankerd in de wet. Ik zou toch graag aan de minister willen vragen waarom nou eigenlijk niet, want dat doen we toch bij de luchtkwaliteit ook. Bij het geluid schuilt het gevaar in de kleine lettertjes en de uitzonderingen. Mevrouw Moonen sprak al over de uitzondering voor piekgeluid. Dat is ook onze vraag.

Een andere vraag gaat over de zogenaamd geluidsluwe gevel. Het eerste wat ik dan zeg, is: dat is wel een goed ding, maar dat moet je vooral niet in de wet opnemen. Vervolgens wordt dat toch wel lastig en is het: misschien moeten we het wel in de wet opnemen, maar ja, dan moet het niet al te hard in de wet opgenomen worden, want anders krijgen we "decentraal, tenzij". Nu wordt er opgenomen dat, bij overschrijding van de grenswaarden rekening gehouden moet worden met het belang van het beschermen van de gezondheid door een geluidsluwe gevel. Ik heb het tien keer gelezen en denk: wat staat daar nou eigenlijk? Er moet rekening gehouden worden met het belang van het beschermen van de gezondheid. Dat is tot je dienst, zou ik zeggen, maar zit daar nou ook enige verplichting in?

Dat is precies het punt. Op een andere manier komt dat punt bij dat handhavingsgat ook naar voren. Er zijn wel een hoop procesafspraken en je moet het nog eens wegen, maar het is uiteindelijk aan de gemeente om het wel of niet te doen. Het grote gevaar dat dan dreigt, is dat je weer naar een decentralisatie gaat, zonder voldoende helder bepaalde centrale normen. Ik ben voor vrijheid en decentraal, maar uiteindelijk zal dat binnen een centraal geregeld normenkader moeten gebeuren, wil je niet de belangen en de gezondheid van burgers onnodig belasten. Dat is in de kern onze kritiek en onze vraag: waarom wordt daar niet sterker voor gekozen?

Twee dingen licht ik er nog even uit, die overigens ook met elkaar te maken hebben. Een is waar er sprake is van samenloop van verschillende geluidbronnen. Anderen hebben daar ook over gesproken, cumulatie van geluid. Als puntje bij paaltje komt, wordt dat niet of in ieder geval niet voldoende hard geregeld. Als ik maar gewoon vanuit de burger redeneer, dan zit daar natuurlijk een probleempje. Je kunt wel zeggen: het is de sterkste geluidsbron, nee, het is de optelsom van de geluidsbronnen. Als we mensen willen beschermen, moeten we ze op dat punt beschermen.

Meer in het bijzonder — dat is mijn tweede punt — geldt dat voor de luchtvaart. Ik ben heel blij dat partijen daar aandacht aan besteden, onder druk van een hoop enthousiaste inbreng daarover, maar mijn vraag is of we daar ook consequenties aan verbinden. Het is mooi om daar vragen over te stellen. Wij stellen daar ook vragen over. Wat doet u daarmee? Het kan toch niet zo zijn dat dat niet meetelt? De ILT geeft nog eens aan dat de huidige normen al niet worden gehanteerd. Daar wordt vaak een loopje mee genomen. Hoe moet dat nou toch allemaal? Mensen maken zich daar hartstikke druk om, niet alleen om Schiphol, maar ook in Zuid-Limburg, ook in Eindhoven en in Rotterdam, bij al die regionale luchthavens. Vervolgens wordt er vrolijk gezegd: dat laten wij buiten beschouwing, want dat is een andere wet. Het is een normale economische activiteit, maar valt onder een andere wet. Dat kan in onze ogen nooit het juiste antwoord zijn. Ik doe dus een klemmend beroep om daar verandering in te brengen en wat ons betreft moeten we dat niet per evaluatie gaan bekijken. Als het niet goed geregeld is, moet je het aan de voorkant regelen en niet na een jaar in een evaluatie constateren dat het niet deugt.

Voorzitter. Ik ben 20 seconden over mijn tijd, maar de heer Crone had mij beloofd dat ik een minuutje van zijn tijd krijg en daarbinnen is er dan nog 30 seconden over. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Van Gurp.

Wenst één van de leden nog het woord in eerste termijn? Dat is niet het geval. Dan schors ik de beraadslaging over dit wetsvoorstel tot later vanmiddag.

De beraadslaging wordt geschorst.