

Vergaderjaar 2011–2012

**27 664**

## Toekomst milieuwetgeving

**Nr. 76**

### VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 2 februari 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft op 14 december 2011 overleg gevoerd met staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 16 september 2011 inzake de aanbidding van het ontwerp-besluitgeluid milieubeheer en het ontwerp invoeringsbesluit geluidsproductieplafonds (27 664, nr. 68) ;**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 16 november 2011 inzake het verslag van een schriftelijk overleg over het ontwerp-Besluit geluid milieubeheer en het ontwerp-invoeringsbesluit geluidsproductieplafonds (27 664, nr. 69).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

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

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Leegte (VVD), De Caluwé (VVD) en Holtackers (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Ulenbelt (SP), Agema (PVV), El Fassed (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), Lodders (VVD), De Boer (VVD) en Van der Werf (CDA).

**Voorzitter: Leegte**  
**Griffier: De Neyn van Hoogwerff**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Paulus Jansen, Holtackers, Leegte, Samsom, Van Tongeren. en Van Veldhoven,

en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg over geluid. Ik waarschuw de mensen op de tribune dat er straks stemmingen zijn. Als de lange bel gaat, zullen de aanwezige Kamerleden vertrekken en wordt de vergadering even geschorst. Daarna komen ze terug om het algemeen overleg af te maken.

Ik stel een spreektijd van vier minuten per fractie in eerste termijn voor, met twee interrupties.

Het woord is aan de heer Jansen van de SP-fractie.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. De reden dat we het vandaag kort kunnen houden, is natuurlijk dat we vlak voor het reces een heel lang debat hebben gehad over Swung 1. Het principe van de bescherming tegen verkeerslawaaï is dus al uitgebreid aan de orde geweest. Vandaag gaat het over de details, en dan met name over de normering van een aantal specifieke gebouwsoorten. Ik heb vier vragen aan de staatssecretaris. Ik overweeg een motie in te dienen op deze punten. Als de staatssecretaris echter meegaat in mijn redenering kan hij deze moties voorkomen.

Ten eerste. Het Besluit geluid milieubeheer stelt dat medisch kinderdagverblijven geluidgevoelige objecten zijn maar gewone kinderdagverblijven niet. Dat wil er bij mij niet in. Immers, het gaat in beide gevallen om kinderen, om ruimtes waar kinderen ook slapen. Bovendien gaat het in beide gevallen om verblijven met een verplichte buitenruimte die aan de geluidbelaste zijde van het gebouw kan liggen. De SP-fractie snapt dan ook niet dat medisch kinderdagverblijven aan strengere eisen voor geluidbescherming moeten voldoen dan andere kinderdagverblijven. Op dit punt overweeg ik een motie.

Ten tweede. Ook wat betreft onderwijsgebouwen is er sprake van een merkwaardige kronkel in de ministeriële regeling. Alleen klaslokalen die zijn bestemd voor klassikaal, groepsgewijs onderwijs in onderwijsgebouwen worden namelijk als geluidgevoelige ruimte bestemd. Ik weet niet of de staatssecretaris weleens op een middelbare school komt, maar daar wordt steeds minder klassikaal les gegeven. De SP-fractie denkt daarom dat er een zekere flexibiliteit in de wetgeving moet zijn, die scholen in staat stelt om les te geven zoals zij dat willen, zonder gestraft te worden doordat ze opeens meer herrie voor de kiezen kunnen krijgen. Ik stel voor dat artikel 3 van het Besluit geluid milieubeheer wordt aangepast, zodat er rekening wordt gehouden met moderne lesmethoden.

Ten derde. Volgens de staatssecretaris zijn de bewoners van bajessen en tbs-instellingen waarschijnlijk doof, want de eisen die hij wil stellen aan gevangenissen, jeugdinstellingen en tbs-instellingen zijn lager dan de eisen die aan woningen worden gesteld. Bij mijn weten is de gemiddelde bewoner in Nederland ongeveer 12–16 uur per dag thuis, maar de gemiddelde bajesklant zit 24 uur per dag binnen. Mij lijkt de reden om daar de geluidbescherming op orde te hebben minimaal even groot als bij gewone woningen. Vandaar mij verzoek om deze norm aan te passen.

Ten vierde het punt van flexibel gebruik. Het kabinet probeert om bestemmingsplannen flexibeler te maken. De SP-fractie ondersteunt dit. Je kunt je heel goed voorstellen dat een kantoorgebouw ook gebruikt kan worden als bijvoorbeeld een onderwijsinstelling voor hoger beroepsonderwijs. In een dergelijke situatie heb je te maken met twee normen: een

strengere norm voor de onderwijsfunctie en een minder strenge voor de kantoren. Dat wringt. De SP-fractie denkt dat dit in de ministeriële regeling anders opgelost moet worden.

Ter afsluiting. Ik las in het Financieele Dagblad dat de Europese Commissie een aanscherping voorbereidt van de norm voor emissies van personenauto's en vrachtwagens. Die moeten minder lawaaierig worden. Dat is mooi nieuws. De SP-fractie pleit ervoor dat de winst van 3 dB respectievelijk 4 dB die daarmee wordt behaald, voor minstens 50% gebruikt wordt om de geluidplafonds aan te scherpen. Het zou een voorbeeld kunnen zijn van bronbeleid dat leidt tot minder herrie. Ik krijg hier graag een reactie op.

De heer **Holtackers** (CDA): Voorzitter. Wij drukken geluid in decibellen uit. Dat zegt nog niets over hinder. Hinder is de functie van het aantal decibellen maal  $E^2$ . In deze berekening staat «E» dan voor de mate van ergernis van de burger. Op het moment dat er hinder optreedt, wordt geluid lawaai. Op het moment dat de ruimte vervuld is van lawaai, is de akoestische kwaliteit van die ruimte slecht en beperkt. We praten over een belangrijk probleem: geluidsoverlast, lawaai. Dit is een van de vier kernprioriteiten op het punt van milieuhinder. Vandaar ook mijn complimenten voor het onderhavige besluit. Ik heb er nog wel een paar vragen over.

Milieuwetgeving ziet op burgers, Arbo uiteraard op werknemers. De staatssecretaris geeft normen aan in het voorliggende besluit. Die normen zijn duidelijk en handhaafbaar, waarvoor mijn complimenten. Uit contacten in het land is mij echter gebleken dat er zorgen bestaan over deze normen. Uit Rotterdam bijvoorbeeld komen geluiden dat als de normen worden toegepast, 20% van de geplande woningvoorraad niet kan worden gebouwd en 40% van de bestaande woningvoorraad ingrijpend moet worden herzien. Enerzijds lijkt dit me een compliment, want de normen snijden dus hout. Anderzijds heeft het wel consequenties. Ik heb er geen oordeel over, maar hoor graag een reactie van de staatssecretaris op dit punt. Heeft Rotterdam gelijk? Wat zijn de overwegingen om te doen wat we gedaan hebben?

Dan de cumulatieproblematiek. Kan de staatssecretaris hier nogmaals naar kijken? Wat is precies het probleem? Hoe kan dit in de toekomst worden opgelost?

Ik kom bij twee punten die mijn collega Jansen van de SP reeds heeft genoemd. Ten eerste het punt van het bronbeleid. Is het ook niet efficiënt om in bronbeleid te investeren? We weten immers dat 4 dB zakken in geluidniveau al een halvering van het geluid betekent. Waar zou die eventuele winst heen gaan? Gaat die winst naar de lawaaimakers, waarbij we de norm onveranderd laten, of is dat al moeilijk? Ik heb gezien dat die norm al behoorlijk strak is, dus wat mij betreft hoeft het niet meteen op voorhand. Ik krijg graag commentaar van de staatssecretaris op dit punt. Ten tweede. Kan de staatssecretaris concreet aangeven wat precies de wijzigingen zijn voor de objecten die genoemd staan in onderhavig besluit? Waarom zijn de keuzes voor scholen, het gevangeniswezen en woningen gemaakt zoals ze nu vermeld staan?

De heer **Paulus Jansen** (SP): De heer Holtackers heeft mij vier gevallen horen noemen waarvan ik vind dat de normering niet helemaal consequent is. Hoe kijkt de CDA-fractie daar tegenaan, bijvoorbeeld tegen mijn voorbeeld van kinderdagverblijven?

De heer **Holtackers** (CDA): Ik meen dat er niet per se een probleem hoeft te zijn bij kinderdagverblijven, omdat het geluid van spelende kinderen sterker kan zijn dan het geluid dat van buiten komt en dat dus kan overstemmen. Ook is het uit te leggen dat er andere normen gelden voor medisch kinderdagverblijven. Er is daar immers sprake van een behan-

deling. Kinderen moeten daar genezen en er is dus meer stilte nodig. Zonder meer wijzen op «object kinderdagverblijf» vind ik te grofstoffelijk. Ik kan op dat punt enig onderscheid billijken. Nogmaals, ik vraag de staatssecretaris in welke mate dit verschil belangrijk is.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ik heb maar één belangrijke vraag aan de staatssecretaris. Zoals u weet is geluid de enige vervuiler waarvoor wij de afgelopen jaren geen vooruitgang hebben geboekt, in tegenstelling tot vervuilers als giftige stoffen en luchtkwaliteit. Laat er geen misverstand over bestaan, die vooruitgang is te langzaam maar er is wel vooruitgang. Bij geluid is het erger, daar boeken we geen vooruitgang. Tijdens de behandeling van Swung hebben we geprobeerd om de echte doelstelling van deze wet te realiseren, namelijk dat het geluid minder wordt en dat de overlast langzaam afneemt. We hebben het gevraagd aan de staatssecretaris, we hebben het geprobeerd via een amendement of drie – althans, drie pogingen tot een amendement – maar het is niet gelukt. De staatssecretaris heeft zich destijds bij de beantwoording enigszins verscholen achter het besluit dat we nu bespreken. Daarin zou de prikkel wél zitten. Mijn vraag luidt dus: Waar in dit besluit zit de prikkel voor de Rijksoverheid en alle andere partners die een rol spelen om langzaam maar zeker de geluidsoverlast te verminderen? Ik hoor de staatssecretaris graag man en paard noemen. Ik doel op prikkels voor de lange termijn. Het gaat mij niet om morgen, mijn fractie hoeft niets op slot te zetten in het land, maar we willen wel zicht op een vermindering van de geluidsoverlast in 2020. Bij een toename van de welvaart – laten we ervan uit gaan dat de welvaart de komende jaren blijft toenemen hoewel langzamer dan we dachten – hoort ook een afname van de vervuiling. Dit is mijn belangrijkste vraag.

Verder heb ik nog een, zeker vandaag niet onbelangrijke, politieke vraag over de verhoging van de maximumsnelheid. Wist de staatssecretaris dat de minister zijn gebruiksruimte opmaakt? Daar komt het immers gewoon op neer: als we harder gaan rijden, wordt de werkruimte – er zijn allerlei eufemismen bedacht zodat men even zijn gang kan gaan – meteen opgemaakt door het harder rijden. Weet de staatssecretaris dat? Hij zal hierop waarschijnlijk «ja» zeggen. Dan wil ik graag specifiek weten of er ook gekeken is waar het precies is. Dat lijkt mij nogal van belang voor de CDA-fractie. Die heeft vandaag namelijk verklaard dat daar waar er extra kosten gepaard gaan met het harder rijden, dat harder rijden niet doorgaat. Wat betreft geluid lopen de kosten al heel snel hoog op, niet alleen voor geluidsschermen maar ook voor bijvoorbeeld woningbouw die dan niet kan doorgaan. Zullen we de planschade even doorrekenen van dat type maatregelen? Ik ben heel benieuwd of de staatssecretaris mij straks een kaartje van Nederland kan laten zien met rode streepjes langs die snelwegen waar de 130 km/u de gebruiksruimte voor geluid opmaakt, waardoor de CDA-fractie niet anders kan dan concluderen dat de snelheidsverhoging op die plekken dus gewoon niet doorgaat.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Van de griffier had ik begrepen dat deze vergadering geschorst was omdat er een motie van wantrouwen voorligt in de plenaire zaal. Daarna kreeg ik een telefoontje dat deze vergadering toch doorgaat en daardoor val ik nu hier halverwege binnen.

Ik sluit mij aan bij wat de heer Samsom zojuist zei over de verhoging van de maximumsnelheid. Deze snelheidsverhoging levert gemiddeld 0,85 dB extra op. Dat is meer dan de helft van de werkruimte waar de heer Samsom het over had. De bedoeling van die werkruimte was: even saneren en dan weer naar beneden brengen. Met deze snelheidsverhoging is de werkruimte permanent opgevuld. Krijgen we dan straks weer een verzoek om de werkruimte met 0,85 dB te verhogen? Dat hoop ik toch niet. Dit is de eerste de beste testcase voor Swung en het gaat direct al

mis. De toename van geluid door de verhoging van de maximumsnelheid gaat ten koste van de werkruimte, die daar niet voor bedoeld is. De buffer is weg tussen het geluidplafond en waar we nu zitten. De staatssecretaris zal het idee moeten wegnemen dat hier heel oneigenlijk gebruik wordt gemaakt van deze regeling. Hiervoor was de regeling nooit bedoeld. Ik kom op het nieuwe meet- en rekenvoorschrift. Bij de VNG leven grote zorgen over het geactualiseerde meet- en rekenvoorschrift. Er is niets mis met een systeem dat je zo nu en dan aan de werkelijkheid toetst, maar dat moet het voorschrift wel deugen. De hoeveelheid herrie die auto's maken, zeker als ze 130 km/u rijden, is veel en veel te optimistisch ingeschat. Allerlei berekeningen van bureaus laten dat zien; onderzoek heeft het aangetoond. Is de minister bereid om het voorschrift te enten op de nieuwste inzichten wat betreft 130 km/u rijden? Tot nu toe hebben we die in de Nederlandse meet- en rekensystemen niet verwerkt. Die gingen altijd maar tot 120 km/u.

Het geactualiseerde reken- en meetvoorschrift gaat uit van zeer ambitieuze Europese bronmaatregelen, zoals stille banden. Die zijn echter nog lang niet ingevoerd. De staatssecretaris neemt dus een voorschot op zowel de werkruimte als een set maatregelen die nog niet in werking is. Is hier de wens de vader van de gedachte?

Straks krijgen we nog veel grotere problemen. Swung 1 is voor de rijkswegen en Swung 2 voor de provinciale en gemeentelijke wegen. Die gemeenten maken zich ongelofelijke zorgen. De e-mailbox bij mijn collega's is waarschijnlijk net als bij mij volledig volgelopen met berichten van mensen die zeggen er nu al veel last van te hebben, bijvoorbeeld met bouwplannen. Anderen zeggen dat het met 80 km/u in hun wijk al niet te harden is. Dit geldt zowel voor koopwoningen, die misschien in waarde dalen, als in wijken waar mensen zeggen dat er bijna niet meer te leven valt, dat het met 80 km/u al erg was en het met 100 km/u niet te harden wordt. Ik heb bijvoorbeeld veel berichten gehad uit Lunetten.

Ik heb uit berichten in de media begrepen dat er geen extra geld mag worden besteed aan het verhogen van de maximumsnelheid. In de 80 km/u-zones rondom steden is het naar de mening van mijn fractie bijna onmogelijk om zonder extra geld uit te trekken naar 100 km/u te gaan en toch te voldoen aan de normen. Graag hoor ik van de staatssecretaris of geen snelheidsverhoging als die geld kost, inderdaad een harde toezegging is. Hoe denkt hij een en ander uit te voeren?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Excuses voor mijn vertraging. Ik zat vanmorgen bij de behandeling van de begroting voor landbouw en die liep wat uit.

Wij spreken vandaag over geluid. Dat is goede timing, want later vandaag spreken wij met twee collega's van de staatssecretaris over een verhoging van de maximumsnelheid. Die verhoging heeft ook gevolgen voor de geluidbelasting, want hoe harder een auto rijdt, hoe meer geluid deze maakt. Over beleving gesproken ...

Mijn e-mailbox stroomt vol met e-mailtjes van mensen uit Vught, Lunetten, Houten, Hollandsche Rading, Utrecht Voordorp etc. met maar één pleidooi: maak de dagelijkse structurele belangen van de bewoners en alle leefbaarheidinspanningen van de gemeenten niet ondergeschikt aan een beetje rijbeleving. Ik was op zijn zachtst gezegd verbaasd toen ik las in de brief over snelheidsverhoging: door de snelheidsverhoging wordt de werkruimte onder de plafonds eerder gevuld dan wanneer het alleen om autonome groei zou gaan.

In aansluiting op wat mijn collega van GroenLinks zojuist zei het volgende. In de discussie van een halfjaar geleden was het heel duidelijk dat de werkruimte nodig was om de uitvoerbaarheid van het stelsel mogelijk te maken, om fluctuaties op te vangen in de verkeersomvang en om een realistische tijd te geven aan beheerders om bij overschrijding

geluidbeperkende maatregelen voor te bereiden. Nu komt de aap uit de mouw ...

Ik hoor de stemmingsbel, voorzitter. Ik zal mijn betoog later vervolgen.

De **voorzitter**: Ik schors deze vergadering. Na afloop van de stemmingen zetten we dit AO voort.

De **voorzitter**: Ik heb een punt van orde. Vanavond is er een debat over de verhoging van de maximumsnelheid. Omdat dit punt nu niet op de agenda staat, vraag ik de staatssecretaris om niet te veel te antwoorden op vragen daarover. Wellicht kan hij het houden bij wat globale zinnen en er verder niet op ingaan, omdat dit vanavond aan bod komt. Ook vraag ik de leden om terughoudendheid. Het is natuurlijk hun eigen spreektekst, maar laten wij ons houden aan de orde van het debat.

Het woord is aan mevrouw Van Veldhoven van de D66-fractie. Zij heeft nog tweeënhalve minuut spreektijd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Een punt van de orde. Bij de discussie in de procedurevergadering over de agenda van het algemeen overleg over 130 km/u heb ik gezegd dat ik een aantal punten, zoals geluid- en luchtkwaliteit, zou betrekken bij andere AO's. Dat is geaccordeerd. De agenda van vanavond gaat vooral over verkeersveiligheid. Het is logisch dat we enkele opmerkingen over geluid- en luchtkwaliteit al in dit AO maken.

Voorzitter. Ik bied mijn excuses aan dat ik om 15.00 uur alweer zal verrekken. Dan moet ik naar het volgende AO, over landbouw en visserij. Ik probeer vandaag wat te schipperen met de tijd. Er zal in ieder geval naar dit AO worden meegeluisterd door een medewerker.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter, ook ik heb een punt van orde. Alle leden gaan over hun eigen inbreng, maar ik voel mij een beetje ongemakkelijk. Ik heb mij wel aan de spelregels gehouden. Mijn fractie was echt van mening dat het onderwerp 130 km/u vanavond aan de orde komt en dat we het nu hebben over de ministeriële regeling. Ik hoop dat de fractie van D66 ook daar een mening over heeft.

De **voorzitter**: Ieder gaat over de eigen spreektekst. Ik vraag de staatssecretaris om vooral in te gaan op de orde van deze vergadering. Later kunnen we de milieuconsequenties van 130 km/u in deze commissie ter sprake brengen.

Ik geef het woord aan mevrouw Van Veldhoven van D66, met alle begrip voor de hectiek van de laatste twee weken voor het kerstreces, waardoor zij ons om 15.00 uur moet verlaten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Een halfjaar geleden spraken we over de werkruimte van 1,5 dB en vonden we dat die vooral nodig was om de uitvoerbaarheid van het stelsel mogelijk te maken, om fluctuaties op te vangen in de verkeersomvang en om beheerders een redelijke termijn te geven om geluidbeperkende maatregelen voor te bereiden. Nu komt echter de aap uit de mouw: de werkruimte was nodig om het lawaai van een op hol geslagen VVD-paradepaardje te faciliteren. Kan de staatssecretaris dit uitleggen? Ik kan mij nog levendig herinneren dat de staatssecretaris in het debat benadrukte dat hij bronbeleid zo belangrijk vond. Nu lijkt het echter meer op «brombeleid».

Kent de staatssecretaris de uitkomsten van de recente enquête van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten? Deze werd gehouden naar aanleiding van de motie van mijzelf en mevrouw Van Tongeren waarin werd opgeroepen om de gemeenten meer bevoegdheden te geven op het punt van de maximumsnelheid en de luchtkwaliteit rondom hun wegen. Uit deze enquête bleek dat het overgrote deel van de gemeenten invloed

wil hebben op de maximumsnelheid op de wegen in verband met luchtkwaliteit en geluid. Collega Samsom sprak tijdens het plenair debat over Swung 1, over de koers naar beneden en over werken aan minder geluidsoverlast. Ik was het daar zeer mee eens. Veel goed werk op het gebied van stiller asfalt en stillere auto's wordt met deze maatregel weer teniet gedaan. Hoe zorgt de staatssecretaris voor dat ambitieuzere geluidbeleid, conform artikel 11.22. lid 4? Wat doet hij met zijn toezegging dat de winst van bronmaatregelen geheel of gedeeltelijk ten goede zal komen aan het milieu?

Tot slot krijg ik graag een blik vooruit. Achter de coulissen wordt hard gewerkt aan Swung 2. Omdat het niet uitmaakt van welke brom je wakker ligt, vraag ik de staatssecretaris ons bij te praten over de voortgang. Tijdens het plenair debat heeft hij toegezegd om bij de uitwerking van Swung 2 te kijken naar cumulatie, inclusief de verantwoordelijkheidsverdeling bij de aanpak daarvan. Hoe staat het daarmee? Ik heb destijds een motie aangehouden. Ik ben van plan om die bij de stemming over dit onderwerp alsnog in te brengen.

#### **Voorzitter: Jansen**

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording van onze schriftelijke vragen. De VVD-fractie ziet het ontwerp-Besluit geluid milieubeheer en het ontwerp-Invoeringsbesluit geluidproductieplafonds als goede middelen om de onbeperkte groei van geluidsoverlast rond infrastructuur aan banden te leggen. We hebben nog wel een aantal vragen.

In de schriftelijke ronde hebben wij gevraagd of door het afschaffen van de aparte norm voor bejaardenhuizen, psychiatrische inrichtingen en medisch kinderdagverblijven een hogere waarde kan worden vastgesteld. De staatssecretaris geeft aan dat deze inrichtingen worden aangemerkt als woning en dat ze daarom niet meer als aparte categorie nodig zijn. Dat is op zich een goede vereenvoudiging van de regels, immers hoe minder categorieën hoe duidelijker het wordt voor iedereen. De vraag is echter wel wat de fysieke consequentie is. Mogen de oude categorieën worden blootgesteld aan meer of minder geluid dan onder het oude systeem? Wij hebben ook gevraagd naar het doelmatigheidscriterium en het bronbeleid. Op welke wijze kunnen de beheerders sturen op de akoestische kwaliteit van voertuigen op het spoor en op de weg? Waarschijnlijk zal de staatssecretaris in zijn antwoord naar Europa wijzen, maar mijn vraag is wat wij in Nederland kunnen doen. Hoe kunnen wij de Nederlandse beheerders sturen op akoestische kwaliteiten?

Als we dan toch spreken over Europa, wil ik graag weten wat de staatssecretaris gaat doen om er concreet voor te zorgen dat de Euronormen voor stillere banden tot stand komen. Hoe staat het met het project? Kan de staatssecretaris aangeven op welke wijze de Euronormering rekening kan houden met de geluidbelasting voor toekomstige tracés?

Iedere wet kent een evaluatie, zo ook deze. Ik vraag de staatssecretaris om bij de evaluatie van deze wet bijzondere aandacht te geven aan de gevoelige bestemmingen. Wat is de consequentie voor het beschermingsniveau van gevoelige bestemmingen door de keuze van de bestemming, zoals we die kennen, boven het gebruik van het object, die kan afwijken? De SP heeft hier ook iets over gezegd. De toestemming of een object ergens voor kan worden gebruikt, ligt bij het bevoegd gezag. In principe is de VVD daar voor, want het legt de keuze lokaal neer. Echter, niemand weet zeker of dat dan goed gaat. Ik krijg graag de toezegging dat hier specifiek naar wordt gekeken bij de evaluatie van de wet en dat dit gebeurt in samenhang met het onderwerp luchtkwaliteit, zodat we in één keer een goede evaluatie hebben van de gevoelige bestemmingen in samenhang met de lokale afweging. Ik overweeg hierover een motie in te dienen.

In het schriftelijke antwoord van de staatssecretaris op de vraag naar cumulatie, wordt gesteld: «Cumulatie speelt een rol bij het vaststellen of wijzigen van geluidproductieplafonds in die zin dat cumulatie-effecten van invloed kunnen zijn op de hoogte van de plafonds. Nadat een plafond tot stand is gekomen, maakt het geen verschil meer of bij het bepalen van de plafondhoogte rekening is gehouden met cumulatie-effecten. Het plafond dient te worden nageleefd. Ondergetekende – dat is de staatssecretaris – ziet dan ook geen meerwaarde in een voorschrift zoals dat door de genoemde leden wordt bepleit». Ik begrijp niet goed wat daar staat. Misschien kan de staatssecretaris uitleggen in normale mensentaal wat ermee wordt bedoeld, bij voorkeur aan de hand van een concreet voorbeeld, bijvoorbeeld een weg en een spoorweg die elkaar kruisen, zodat ik snap wat ermee wordt bedoeld.

**Voorzitter: Leegte**

De **voorzitter**: Dank u wel.

Kan de staatssecretaris meteen antwoorden?

Staatssecretaris **Atsma**: Laat ik dat maar proberen, want mevrouw Van Veldhoven moet weg en ik denk dat we allemaal agenda's hebben die deze dagen vol staan.

De **voorzitter**: Prima. Omdat de spelregels zo vastgelegd zijn en om de SP-fractie tegemoet te komen, vraag ik de staatssecretaris om enige prudentie in acht te nemen bij de verhoging van de maximumsnelheid en zich te concentreren op de vragen die slaan op de voorliggende wet.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Ik dank de leden voor de betrokkenheid bij het onderwerp. Die blijkt niet alleen nu, maar bleek ook eerder al, bij de behandeling van de wet. Dat dit een complex onderwerp is, moge duidelijk zijn. Dat Swung 1 een belangrijk onderwerp is, is ook duidelijk.

Ik zeg dit vooral omdat mevrouw Van Veldhoven vraagt of bewoners ondergeschikt worden gemaakt aan snelheid. Ik laat haar kwalificatie «paradepaardje» overigens aan haar. Deze vraag houdt mij bezig. Juist Swung 1 verbetert de rechtspositie van alles en iedereen, ook van de bewoners. De Kamerleden hebben daarvan niet alleen kennis kunnen nemen, maar hebben het ook op waarde kunnen taxeren. De bewoners worden dus niet ondergeschikt gemaakt aan discussies over snelheden want Swung bepaalt de grenzen. De grenzen in Swung bepalen wanneer een bewoner naar de rechtbeheerder kan stappen of eventueel naar de inspectie of zelfs naar de Raad van State. In het plenair debat heb ik deze rechtsgang al geschetst. Juist het feit dat er veel meer zekerheid is, ook voor de omwonenden, is de grote winst van Swung 1 en straks ook van Swung 2. Het is dus niet zo dat bewoners ondergeschikt zijn aan de discussie over snelheden. Absoluut niet. De rechtszekerheid van de bewoners, voor de aanwonenden, voor de mensen die gehinderd worden, is juist veel beter geborgd. Wat mij betreft is dat een van de belangrijkste uitgangspunten van deze wet.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Kunnen bewoners ook klagen als de werkruimte wordt ingevuld voor permanent gebruik? Is ook dat een grond om naar de rechter te stappen?

Staatssecretaris **Atsma**: Voor delen van het land waar maatregelen worden voorzien die leiden tot verhoging van de maximumsnelheid van 120 km/u tot 130 km/u kan het betekenen dat dit een kleine fractie van de werkruimte gebruikt. Die werkruimte zit in de wet. In die zin wordt er



rekening mee gehouden dat het kan. Mevrouw Van Veldhoven vraagt of een bewoner naar de rechter kan stappen. Het lijkt mij dat dit buitengewoon weinig kans van slagen zal hebben. We blijven binnen de marges van de wet. Wat betreft de werkruimte die nodig is voor de verhoging: het pakket aan maatregelen dat in beperkte mate moet worden gerealiseerd, betreft in de eerste plaats het in de tijd naar voren halen van sommige maatregelen. Het is niet zo dat die maatregelen nooit nodig zijn, want binnen twee tot vier jaar zouden die maatregelen wellicht nodig zijn geweest. We halen ze nu naar voren. In die zin zeg ik dat er geen probleem hoeft te zijn.

Voor de lange termijn verwachten we natuurlijk dat door de door u en ons geprezen bronmaatregelen, het verkeer aanzienlijk stiller zal worden. In die zin zitten we op de goede weg. Ik moet dat zeker benadrukken tegen de heer Samsom. Natuurlijk heb je last – zowel last tussen aanhalingstekens als feitelijke last – van de autonome groei van het verkeer. We kunnen allemaal de optelsom maken. Echter de facto is het geluid dat een voertuig produceert nu aanzienlijk minder dan een aantal jaren geleden. Deze trend zal de komende jaren doorgaan, vandaar ook dat we blijven inzetten op bronmaatregelen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mijn vraag stond los van de precieze verwachting of in heel Nederland de norm structureel overschreden gaat worden. Het idee van de werkruimte – of moet ik zeggen «de» idee van de werkruimte – was een flexibele bandbreedte waarvan tijdelijk gebruik kon worden gemaakt. Het was niet een permanente ophoging van de norm. Zo was het niet bedoeld. Het was juist bedoeld om rekening te houden met autonome groei etc. Het was bedoeld als flexibel stukje waarvan je in principe geen gebruik maakt, tenzij je het tijdelijk nodig hebt. Ik vraag mij dus af of, als blijkt dat je er wel permanent gebruik van maakt, je niet indruist tegen hetgeen de wetgever heeft bedoeld, namelijk een stukje waarvan je alleen tijdelijk gebruik maakt.

De **voorzitter**: Dit debat hebben wij gevoerd bij Swung 1 en komt terug bij Swung 2. Er staan nu andere onderwerpen op de agenda. Ik vraag of wij ons aan de agenda kunnen houden, zeker gezien de korte tijd die we hebben.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dan heb ik een punt van orde. Ik begrijp dat u graag over andere dingen wilt spreken, maar de staatssecretaris gaf zojuist een antwoord en ik vraag hem daar een verduidelijking op. Dat lijkt mij geheel binnen de orde van de vergadering. Ik vind dat u hier te strak opereert, voorzitter.

De **voorzitter**: De staatssecretaris geeft een kort antwoord.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik zeg nogmaals: het past binnen de werkruimte, niet meer en niet minder, zoals ook andere maatregelen en activiteiten binnen de marge passen. Of het nu gaat om aanpassing van de snelheid van het spoor- of wegverkeer of om een toename van het wagenpark, het past allemaal binnen de werkruimte van de 1,5 dB. Je moet ervoor zorgen dat je binnen de 1,5 dB blijft. Dat is de ambitie en dat kan gemakkelijk met de aanpassingen die nu worden voorgesteld voor de verhoging van de maximumsnelheid. Over dat onderwerp zullen we vanavond spreken, maar ik kan nu al zeggen dat als je de kaart van Nederland bekijkt, blijkt dat het in algemene zin zonder problemen kan. Daar waar het niet kan, zal het ongetwijfeld worden gemeld.

De heer **Samsom** (PvdA): Misschien gaat de staatssecretaris nog wat uitgebreider in op mijn ene vraag in eerste termijn. Bronbeleid zorgt ervoor dat alles stiller wordt. Daar staat tegenover dat er meer auto's

komen. Als de geluidbelasting langzaam afneemt, kunnen de normen die afname toch langzaam volgen? Waar is het mechanisme in dit besluit waarin dat gebeurt?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik zou nog op deze vraag van de heer Samsom gekomen zijn. Wij hebben dit aan u voorgelegd, omdat ik in het plenair debat heb gezegd dat in het besluit wordt geregeld hoe de systematiek in elkaar zit. In artikel 7 van de AMvB staat dat je eenmaal per vijf jaar evalueert. De ambitie is om daar waar het kan de norm naar beneden bij te stellen, zoals enkele maanden geleden in het debat met de leden is gewisseld. Meerderen van u wezen daarop. Als we willen, kunnen we dan de afweging maken om naar beneden bij te stellen. Dat staat in artikel 7. Juist om dat soort afwegingen te kunnen maken, hebben we eenmaal in de vijf jaar een evaluatie. Daar zit de winst. Ik heb toen gezegd en ik herhaal nu: als het kan, moeten wij dat overwegen.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik ken het besluit en het artikel. De interpretatie van de PvdA-fractie is dat dit een te vrijblijvende formulering is om de wens van een langzame, bijna automatische teruggave van geluidruimte aan de bewoners te garanderen. Is de staatssecretaris het niet met mij eens dat zijn formulering in de trant van «als het mogelijk is, is het een overweging om ...» te vrijblijvend is en dat je het beter kunt doen door bijvoorbeeld te zeggen: de helft van de winst gaat terug naar de bewoners en we verlagen het plafond dienovereenkomstig?

Staatssecretaris **Atsma**: Het laatste was een wens van de heer Jansen in het plenair debat. Ik heb toen gezegd dat het onverstandig is om een dergelijke formulering nu al op te nemen, omdat je natuurlijk wel moet weten waar je eventueel die ruimte voor nodig hebt. De heer Samsom zegt dat eenmaal per vijf jaar veel te vrijblijvend is, dat het iets ad hoc-erigs heeft om dan opeens te kijken of je wel of niet naar aanscherping of verlaging van de norm gaat kijken. Ik wijs erop dat er natuurlijk jaarlijks voortgangsrapportages verschijnen. Het is aan de Kamer om aan de hand daarvan te zeggen wat zij vindt. Als de Kamer naar aanleiding van die voortgangsrapportages reden ziet om te kijken bij de evaluatie of er een aanpassing naar beneden dan wel naar boven moet plaatsvinden, kun je daar via de normale procedurele weg aan werken. Kortom, ik vind het geen «slappe hap» – ik zeg het in mijn eigen woorden. Juist de evaluatiebepaling maakt het mogelijk dat wij na die vijf jaar zeggen: nu gaan wij het aanpassen. Wij doen dit na vijf jaar, omdat je dan ook de ontwikkeling gedurende een aantal jaren hebt kunnen volgen. Verder kan jaarlijks bij de voortgangsrapportage worden aangegeven hoe de richting zou moeten zijn, maar dat is aan de Kamer.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik heb nog een vraag over het bronbeleid. De staatssecretaris zegt dat auto's de afgelopen twintig jaar stiller zijn geworden. Waarop baseert hij die uitspraak?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik baseer mij op een aantal zaken. Je hoeft alleen maar te kijken naar hetgeen via de banden kan worden bereikt. Er komt een nieuwe richtlijn waardoor binnen afzienbare tijd 50% van de banden die nu worden gebruikt, niet meer kan worden gebruikt. Dat is nogal wat. Daarnaast hebben wij fors geïnvesteerd in stiller asfalt. Dat levert een flinke bijdrage op en kan toch ook een vorm van bronbeleid worden genoemd. Ik heb het dan nog niet eens over de motoren. Het is echter lastig dat in de Europese wet- en regelgeving de mogelijkheden op dat terrein op dit moment nog niet zo groot zijn. Dit geldt wel voor de uitstoot, maar voor geluid is dit veel ingewikkelder. De maatregelen die al zijn getroffen, helpen wel. Ik noem nogmaals het voorbeeld van de banden. Die ontwikkeling gaat de komende tijd gewoon door en daarom is de

verwachting terecht dat via dit onderdeel van het bronbeleid de substantiële belasting zal afnemen.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Volgens mij vergist de staatssecretaris zich. Ik was afgelopen vrijdag voorzitter van een studiemiddag van de Nederlandse Stichting Geluidhinder. Daar werden inleidingen gehouden door onder meer vertegenwoordigers van TNO en het RIVM en ook door een medewerker van het ministerie. Ik ben even kwijt in welke inleiding het is gezegd – ik meen in de inleiding namens TNO – maar de betreffende deskundige zei dat de afgelopen twintig jaar per saldo niets is bereikt op het terrein van bronbeleid, doordat de stillere motoren en stillere banden worden gecompenseerd door zwaardere auto's, zwaardere motoren en daardoor ook bredere banden. Het effect was de afgelopen twintig jaar per saldo nihil. Daarom herhaal ik mijn vraag waarop de staatssecretaris zijn uitspraak baseert. Als hij bij nader inzien denkt: misschien is het toch niet zo, wat zal dat dan betekenen voor zijn beleid voor het aanpakken van de bronnen?

Staatssecretaris **Atsma**: Wij ondersteunen voluit de Europese ambitie om daar waar het kan, de auto als geluidbron aan te pakken. Ik heb al gezegd dat met de innovatieve banden, die al een tijdje binnen handbereik zijn, een grote slag kan worden gemaakt. Dat zullen wij zeker doen. Overigens heeft dit grote consequenties, maar wij doen het wel omdat die maatregel een-op-een winst oplevert. Dat is bronbeleid. Daarnaast bekijken wij wat wij met stiller asfalt en stiller spoor kunnen realiseren. Voor geluid spoor heb je wel wat meer instrumenten in handen. De spoorwegbeheerder kan bij het toelaten van de treinen sturen en dat kan zelfs via de tarieven worden gedaan. Op de weg is dat een stuk ingewikkelder. Waar in Europees verband een stap kan worden gezet, zijn wij daar natuurlijk erg voor. Dit geldt niet alleen voor geluid – dat is lastiger dan voor luchtkwaliteit – maar zeker ook voor de emissie-eisen die worden gesteld aan auto's, bestelbussen en vrachtauto's. Wij hebben niet voor niets de afgelopen jaren een pakket maatregelen getroffen en wij moeten daarmee doorgaan, willen wij in de toekomst maatwerk kunnen blijven leveren.

De heer Jansen heeft gevraagd naar het verschil tussen medisch kinderdagverblijven en de overige kinderdagverblijven. Bescherming is altijd nodig, maar er wordt onderscheid gemaakt omdat in de medisch kinderdagverblijven een groep kinderen verblijft die kwetsbaarder en gevoeliger zijn dan de kinderen in andere kinderdagverblijven. Het verschil is circa 5 dB. Juist de kwetsbaarheid van de groep jongeren die in medisch kinderdagverblijven verblijven, is de reden voor dit onderscheid. Voor het overige is er niet veel veranderd.

Natuurlijk weet ik dat er verschillen zijn in de manier waarop onderwijs wordt gegeven en de locaties waar dat gebeurt. In een klaslokaal gaat het om de vraag of de docent verstaanbaar is en dan is er nogal wat verschil met een kleinere ruimte voor het meer op het individu gerichte onderwijs. Je moet in een klas op een andere manier communiceren dan in een wat kleinschaliger omgeving. Het klassikale is de kern van het verschil.

De heer Jansen vraagt waarom de norm voor de inrichting van gevangenen zelfs niet vergelijkbaar is met die van een woning. Mijn eerste antwoord zou zijn: in een woning zijn gemiddeld wat meer ramen dan in een gevangenis. Juist door de bouwkundige eisen die aan de inrichting worden gesteld, is daar die aanscherping niet nodig.

In antwoord op zijn vraag over het flexibele gebruik, wijs ik erop dat je niet alles centraal kunt regelen. Er ligt immers ook een grote verantwoordelijkheid bij de gemeenten. Soms worden bestemmingen gewijzigd. Je kunt wel op voorhand zeggen: wij organiseren het allemaal centraal, maar als een kantoorpand een andere bestemming krijgt, is het aan de gemeente om daarop tijdig te anticiperen.

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat de heer Jansen nog een vraag heeft gesteld namens de SP, namelijk over de winst van de geluidreductie voor het aanpassen van de geluidplafonds. Misschien kan de staatssecretaris die vraag nu beantwoorden?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik meen dat ik al in algemene zin ben ingegaan op de vraag of de geluidreductiewinst dan fiftyfifty kan worden verdeeld. In het plenaire debat hebben wij al gezegd dat je dat niet nu moet vastleggen. Als de norm kan worden verlaagd, moet je dat doen als de evaluatie beschikbaar is en de afweging kan worden gemaakt of de ruimte die je weggeeft, later niet nodig is voor welke activiteit dan ook.

Bovendien speelt nog een ander element een rol. Gemeenten schrijven aan ons en aan de Kamer dat de ruimte om te bouwen beperkter wordt door de geluidcontouren. Als wij nu het voorstel van de heer Jansen zouden volgen, zouden wij ook een-op-een moeten meewegen dat daardoor de ruimtelijke mogelijkheden van de gemeenten om te bouwen beperkter worden. Ik zou dit sowieso onverstandig vinden.

Wij komen in de aanloop naar Swung 2 in algemene zin terug op de problematiek van cumulatie en de positie en de ruimte van gemeenten in dit proces. Het is de bedoeling om volgend voorjaar een hoofdlijnenbrief over Swung 2 aan de Kamer voor te leggen. Daarna kan het wetgevings-traject van start gaan. Die hoofdlijnenbrief kan alleen aan de Kamer worden voorgelegd als het overleg met met name de VNG, maar uiteraard ook met andere, zo ver is gevorderd dat er ook wat te melden valt. Juist bij Swung 2 is de positie van de lokale en regionale overheden veel pregnanter dan bij Swung 1. Dit is ook uitvoerig gewisseld in het plenaire debat over Swung 1.

Hiermee heb ik ook de vraag van de heer Holtackers naar de positie van Rotterdam beantwoord. Niet alleen Rotterdam, maar ook veel andere gemeenten maken zich zorgen over de effecten voor woningbouw en de relatie met het benutten van de maximale ruimte die er nog is. Dit raakt enerzijds aan de opvulling van de 1,5 dB en anderzijds aan de cumulatieve problematiek die met name in Swung 2 aan de orde komt.

De heer Holtackers heeft gevraagd naar de wijziging van de objecten. Ik ben op die vraag ingegaan in mijn antwoord op de vraag van de heer Jansen.

Hij heeft nog gesproken over geluidgevoelige objecten die een bijzondere status verliezen zoals poliklinieken. Die positie is aangepast, omdat wij vooral zijn uitgegaan van het antwoord op de vraag hoe lang mensen ergens verblijven. Zeker in vergelijking met jaren geleden is het verblijf in een polikliniek over het algemeen erg kort. Dat geldt ook voor andere, vergelijkbare faciliteiten.

De heer Samsom vroeg waar nu de prikkel zit. Ik heb al gezegd dat die in de AMvB, in artikel 7 zit, want op basis daarvan kan ook naar beneden toe worden bijgesteld. Dit moet iedere vijf jaar heel serieus worden beoordeeld op basis van de voortgangsrapportages. In die voortgangsrapportages zal de trend zichtbaar worden. Je baseert je oordeel niet op een adhocmaatregel die een onevenredige grote invloed zal hebben op een jaar. Nee, het oordeel wordt gebaseerd op de rapportages van een aantal jaren. Dat is naar mijn mening uit te leggen en te verdedigen.

De heer Samsom heeft gelijk als hij zegt dat het verkeer in kwantitatieve zin is toegenomen en ik heb gelijk als ik zeg dat de geluidoverlast van het individuele voertuig is afgenomen. Een vergelijkbare discussie wordt wereldwijd gevoerd in het kader van het CO<sub>2</sub>-beleid. Bij een opkomende economie kan er nog zo veel minder uitstoot per eenheid zijn, maar als de economie groeit, neemt de uitstoot toch toe. Dat laat onverlet dat je moet blijven streven naar vermindering van de overlast. Die inzet heb ik al eerder geduid.

Ik heb de heer Holtackers niet gehoord over een discussie met het CDA. Daarom zeg ik tegen de heer Samsom dat ik deze discussie graag aan de Kamer overlaat.

Mevrouw Van Tongeren heeft een aantal opmerkingen gemaakt over de 130 km/u en de 1,5 dB. Daarop ben ik al ingegaan. Ik heb ook al gerea-geerd op de zorgen die zijn uitgesproken over de groei- en ontwikkelmo-gelijkheden van de gemeenten.

Het reken- en meetvoorschrift waarover zij heeft gesproken, staat niet ter discussie. Sterker nog, als dat ter discussie zou hebben gestaan, hadden wij daarover een half jaar geleden van gedachten moeten wisselen. Bij het meten en berekenen moet je wel voortdurend oog houden voor de noodzaak en mogelijkheden om verbetering aan te brengen. Als dit betekent dat er meer geïntensiveerd moet worden en dat er meer meetpunten moeten komen, dan moeten wij daarvoor open oog en oor hebben.

Mevrouw Van Veldhoven heeft vol enthousiasme gesproken over het paradepaardje van de VVD. Ik zal hier niet inhoudelijk op ingaan; ik laat het aan de Kamer over om daarover inhoudelijk te discussiëren. Het is echter niet waar dat bewoners ondergeschikt worden gemaakt aan de snelheid. Integendeel, Swung biedt juist die rechtsbescherming waarnaar wij allen streven.

Ik wil naar aanleiding van de vraag naar de cumulatie, de systematiek van Swung 1 en 2 nog wel eens toelichten, maar ik verwijs korthedshalve naar wat ik eerder heb gezegd. Waar rijksinfrastructuur cumuleert, wordt dat een-op-een meegenomen in het plafond.

Dit brengt mij naar de vragen van de heer Leegte, die nadrukkelijk vroeg naar de cumulatie. Ik heb al in algemene zin gezegd dat bij twee kruisende wegen of spoorwegen die onder het rijkswegennet vallen, het geluid-niveau bepalend is. Dit wordt op voorhand meegenomen in de bereke-ningen, dus daar is geen sprake van cumulatie.

Hij heeft ook nog gevraagd naar de Europese normen en vereisten die de Europese Commissie gisteren heeft genoemd. Die zijn afkomstig uit een verordening van de zomer van 2009. Daarin zijn voor geluid redelijk scherpe eisen gesteld die vanaf 1 november 2012 van kracht zullen zijn, eerst voor nieuwe auto's en nieuwe typen banden en later ook voor de vervangingsmarkt. Door deze eisen mag 50% van de thans gebruikte banden, dan niet meer worden verkocht. Deze nieuwe wetgeving kan in Nederland een verschil opleveren van 3 dB tot 4 dB. Het effect van deze nieuwe eisen zal uiteraard worden meegenomen in de komende wijziging van het reken- en meetvoorschrift. Op termijn kan het effect substantieel zijn, los van de autonome groei van de automobilititeit.

De discussie over scherpere eisen voor vrachtwagens zal plaatsvinden in 2012 op basis van een evaluatie van de Europese Commissie.

De heer **Leegte** (VVD): Ik herinner aan de vraag over de evaluatie van de wet in relatie tot de luchtkwaliteit.

Staatssecretaris **Atsma**: De heer Leegte heeft voorgesteld om in de evaluatie aandacht te besteden aan gevoelige bestemmingen. Ik kan me daarbij wel iets voorstellen en daarbij moeten wij inderdaad de samenhang met de luchtkwaliteit meenemen. De verschillende catego-rieën in verschillende wetten mogen niet leiden tot een ingewikkelder uitwerking.

Deze keuze van de bestemming is in het ruimtelijk omgevingsbeleid gebruikelijk. Die biedt volgens ons ook juridisch het meeste houvast. Overigens biedt het ruimtelijk instrumentarium lokale overheden ook de ruimte voor eigen afwegingen. De keuze ligt dan waar hij naar mijn mening ook hoort te liggen. Voor die lokale afweging – ook van de aanpak van geluid of het treffen van bronmaatregelen – zijn substantieel middelen beschikbaar in algemene zin, maar ook specifiek voor bijvoorbeeld

saneringsoperaties. Voor de laatste is de komende jaren 30 mln. per jaar beschikbaar. Tussen nu en 2020 is in de algemene middelen meer dan 1,5 mld. beschikbaar van Rijk en decentrale overheden samen.

De **voorzitter**: Er is nog gelegenheid voor een tweede termijn met een spreektijd van één minuut per woordvoerder.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. De staatssecretaris zegt dat de eisen voor de medisch kinderdagverblijven 5 dB strenger zijn, omdat de doelgroep zo gevoelig is. De eisen voor medisch kinderdagverblijven zijn gelijk aan de eisen voor woningen. Dat wil zeggen dat als ik mijn kind naar een gewoon kinderdagverblijf breng, ik een 5 dB lagere eis accepteer dan in mijn eigen huis. Als kinderen in een gewoon kinderdagverblijf slapen, worden zij dus aan 5 dB extra blootgesteld. Ik kan er geen chocola van maken. Ik snap niet dat de staatssecretaris dat normaal vindt; ik vind dat in ieder geval niet. Daarom nogmaals het verzoek: pas die norm aan en trek het gelijk. Als dat niet gebeurt, vraag ik een VAO aan. Een alternatief zou zijn om een zone van 400 meter langs autowegen vrij te houden van onder meer kinderdagverblijven. De SP heeft hiervoor al eerder gepleit evenals het Astmafonds.

De staatssecretaris zegt dat de norm voor klaslokalen vooral is bedoeld om ervoor te zorgen dat de leraar verstaanbaar is in de klas. Dat is inderdaad belangrijk. Maar als de kinderen in hun studietijd in zo'n groot lokaal zitten te studeren, soms wel met 50 of 100 bij elkaar, is dan enige rust niet van belang?

De staatssecretaris zegt dat er minder ramen in gevangenissen zijn. De norm voor daglichttoetreding in gevangenissen en tbs-instellingen is exact dezelfde als voor woningen. Er zit misschien wat zwaarder glas in, maar verder is er geen verschil. Bovendien is in beide gevallen de geluidnorm gebaseerd op een gesloten gevel.

Dan nog een opmerking over het bronbeleid. De staatssecretaris wil niet beloven dat een deel van de winst die wordt bereikt met – hopelijk – stillere auto's wordt teruggegeven. Dan is er maar één conclusie mogelijk: er kunnen meer auto's gaan rijden. Het kan immers maar twee kanten op: of teruggeven aan de gebruiker, dus minder herrie, of meer auto's.

Ik heb nog twee concrete vragen over het bronbeleid. Is de staatssecretaris bereid zich in Europees verband ervoor in te zetten dat specifieke eisen worden gesteld aan de toelating van lawaaiige voertuigen, de sportauto's, zeg maar? De lobby van Porsche en BMW schijnt ertoe te hebben geleid dat die norm slapper is dan aanvankelijk de bedoeling was. Ziet de staatssecretaris mogelijkheden om bij de APK voor bestaande auto's te handhaven op de emissie? Mensen die later een sportuitlaat onder hun auto hebben gezet, zouden bij de APK een gele kaart moeten krijgen.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Het debat over de maximum snelheid van 130 km/u zetten wij vanavond voort.

In het kader van het semi- dan wel helemaal verlagen van de geluidplafonds naar aanleiding van een beter bronbeleid verwijst de staatssecretaris naar artikel 7 in de AMvB. Ik heb het erop nageslagen, maar dat gaat over iets anders. Wij moeten het er in ieder geval technisch over eens zijn waar en hoe het is geregeld. Duidelijk moet zijn dat politiek gezien, mijn fractie erop staat dat in die actieplannen of in het besluit tot het opstellen van een actieplan, wordt vastgelegd dat er een dwingende reden is om de geluidplafonds te verlagen zodra de techniek en de ontwikkelingen in de techniek dat toestaan. Dat moet het politieke resultaat van dit debat zijn. Wij kunnen daarna bezien hoe dit technisch wordt geregeld. Wellicht hebben wij daarvoor nog tijd in een VAO.

### **Voorzitter: Jansen**

De heer **Leegte** (VVD): Ik dank de staatssecretaris voor zijn toezegging over de evaluatie van het besluit in samenhang met de luchtkwaliteit.

De VVD-fractie deelt de zorgen van de fracties van de SP en Partij van de Arbeid over de gevoelige bestemmingen. Op dit moment ligt de verantwoordelijkheid bij het lokale bestuur als er een ander gebruik wordt gekozen dan is bestemd. Ik ben wel optimistisch gestemd en verwacht dat dit niet zal leiden tot onnodige blootstelling aan geluid. Is dit optimisme terecht? Acht de staatssecretaris het nodig dat wij eventuele moties op dit punt steunen om op voorhand die zekerheid te kunnen bieden of kan dit achteraf na de evaluatie?

### **Voorzitter: Leegte**

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Allereerst de vraag van de heer Samsom over artikel 7. Ik heb verwezen naar artikel 7 van de AMvB, maar wat daar staat moet natuurlijk in samenhang met de wet worden gezien. In de wet is heel nadrukkelijk de evaluatiebepaling opgenomen. Het is echter niet zo belangrijk om te discussiëren over de vraag hoe en waar je dit kunt vinden, want het staat er gewoon in. Daarover kan geen verschil van mening bestaan. Het is ook echt de intentie geweest dat bijstelling kan worden overwogen indien uit de evaluatie blijkt dat die wenselijk zou zijn.

De heer **Samsom** (PvdA): In mijn beleving staat het in artikel 25. Het gaat natuurlijk niet om de vraag waar het staat, maar wat er staat. In artikel 25 staat dat een actieplan een beschrijving bevat van het beleid voor de eerstkomende vijf jaren en, voor zover dit redelijkerwijze nodig is, voor de vijf jaren daarna, om de geluidbelasting van wegen, de betrokken geluidbron of geluidbronnen te beperken. Er is dus sprake van een «beschrijving van het beleid om te beperken». Dat is dus niet zo dwingend als «bevat de beperking» of zo iets dergelijks. Zo had het beter en dwingender kunnen worden geformuleerd. Dat is ons politieke meningsverschil. Deelt de staatssecretaris de mening dat deze beschrijving te vrijblijvend is en politiek dwingender kan opdat werkelijk winst kan worden geboekt?

Staatssecretaris **Atsma**: Een beschrijving van wat je wilt, is toch gewoon zeggen wat je wilt op basis van de ervaring van de jaren daarvoor? Als de Kamer van mening is dat de norm moet worden bijgesteld, kan zij dat doen. De heer Samsom zegt nu dat wij dit scherper moeten formuleren, maar de Kamer is aan zet. Zij zal aangeven wat voor de jaren erna moet worden geregeld, zoals de Kamer ook het woord heeft gekregen om ja of nee te zeggen tegen Swung 1.

De heer **Samsom** (PvdA): Hoeveel de Kamer te zeggen krijgt over het actieplan, valt nog te bezien. Ik doe nog een suggestie. Je zou bijvoorbeeld de punt kunnen vervangen door een komma, waarna er staat: «waarbij het streven is om de winst in de geluidbelasting die de afgelopen vijf jaar is geboekt, voor de komende vijf jaar voor de helft ten goede te laten komen aan de bewoners.» Ik heb dus al een compromis voorgesteld. «Het streven is», dus niets automatisch. Dan heb je een dwingender beschrijving waarvan een richting uitgaat die mijn fractie aanspreekt.

Staatssecretaris **Atsma**: Dan zou ik er nog een bijzin aan toevoegen, namelijk: «voor zover dat nodig, noodzakelijk en haalbaar is in relatie tot alle omstandigheden die je daarbij kan betrekken». Zo heb ik het nog weer

verder genuanceerd. Ik denk dat wij dit niet moeten willen. Als de intentie helder is, moet je het zo compact mogelijk formuleren.

Ik zeg dit ook in de richting van de heer Jansen in antwoord op zijn vraag of de helft van de ruimte kan worden teruggegeven. Als je een extra spoorweg of meer capaciteit op het spoor wilt realiseren, heb je die extra ruimte ook nodig. Op het moment dat je de ruimte nu weggeeft, ben je die kwijt en zet je jezelf klem. Het gaat dus niet alleen om vervoer op de weg, maar ook om andere zaken. Ik heb dit volgens mij ook in het plenaire debat gezegd en ik probeer daarin consistent te blijven. Het ultieme doel is natuurlijk wel dat als het laag kan en wij zijn van mening dat het kan, dat dan moet worden nagestreefd, maar je moet niet op voorhand dingen willen blokkeren of uitsluiten.

De heer Jansen sprak opnieuw over de kinderdagverblijven. Ik heb al gezegd dat deze norm is gekozen vanwege de kwetsbaarheid van de groep. De filosofie achter deze redenering is dat kinderen daar vaak verblijven; daarop is de norm gebaseerd. Als de Kamer echter van mening is dat dit via de AMvB moet worden gelijkgetrokken, zal ik daarover geen herrie maken. Ik probeer alleen duidelijk te maken dat deze knip is gemaakt met het oog op het verschil tussen een structurele dan wel incidentele blootstelling aan een hogere geluidsoverlast. Ik verkies dit verre boven de 400 meternorm die door het Astmafonds is voorgesteld. Die had echter met name betrekking op de luchtkwaliteit.

Ik heb in mijn opmerking over de gevangenissen niet gesuggereerd dat daarvoor andere normen gelden. Ik heb alleen gezegd dat in het Bouwbesluit al zodanige beperkingen zijn opgelegd dat wij ons over de geluidsoverlast in de inrichtingen geen zorgen hoeven te maken. Ik kan er dus wel chocola van maken, omdat het goed geregeld is.

Volgens mij heb ik eerste termijn al genoeg gezegd over het bronbeleid. De heer Jansen vraagt of ik mij in EU-verband sterk wil maken voor het terugdringen van buitensporige geluidsoverlast veroorzaakt door voertuigen. Ik ben daar volgaarne toe bereid en ik wil de vliegtuigen daar ook nog wel aan koppelen, als hij dat wil.

De heer **Paulus Jansen** (SP): AWACS-vliegtuigen?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik vrees dat ik de bijzin die ik in de richting van de heer Samsom uitsprak, niet nog eens kan herhalen, maar de strekking ervan zou ik hierop van toepassing willen verklaren. Ik ben graag bereid om in algemene zin datgene te doen wat op dit punt door de heer Jansen wordt gevraagd. Ik kan me niet voorstellen dat iemand in de Kamer zich daartegen zou verzetten.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ik heb gevraagd wat wij bij de APK kunnen doen om bestaande motorvoertuigen aan de maximale emissie te houden.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik weet alleen wat er vroeger met mijn brommer gebeurde als die werd gecontroleerd. Ik kan nu geen antwoord geven op die vraag. Ik zal vragen of dit wordt meegenomen bij het eerstvolgende overleg waarin de APK ter sprake komt.

De **voorzitter**: Dit is het einde van dit algemeen overleg.

De staatssecretaris heeft drie toezeggingen gedaan:

- De Kamer wordt in het voorjaar van 2012 in een hoofdlijnenbrief geïnformeerd over Swung 2 mits het overleg met onder andere de VNG voldoende is gevorderd. De vertegenwoordigers van de VNG zitten hier in de zaal, zij luisteren mee en zullen zich wel verplicht voelen om tot voldoende vorderingen te komen.



- In de evaluatie van het Besluit milieubeheer en het Invoeringsbesluit geluidproductieplafonds wordt aandacht geschonken aan de gevoelige bestemmingen in samenhang met de luchtkwaliteit.
  - Voorafgaande aan het eerstvolgende algemeen overleg wordt schriftelijk ingegaan op de vraag over de APK.
- Tot slot wijs ik erop dat er een VAO wordt aangevraagd met als eerste spreker de heer Jansen.