

Vergaderjaar 2018–2019

**35 054**

## **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)**

**Nr. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 6 december 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Algemeen	1
1. Inleiding	2
2. Algemene opzet stelselherziening en aanvullingswetten	2
3. De geluidregels binnen het systeem van de omgevingswet	3
4. Contouren van de uitvoeringsregelgeving	5
5. Invoerings- en overgangsrecht	8
6. Voorbereiding van het wetsvoorstel	9
7. Overig	9

### **Algemeen**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij zijn verheugd dat de systematiek van geluidproductieplafonds goed werkt en uitgebreid wordt en dat gewerkt wordt aan het versimpelen van de wet. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben ambities als het gaat om het verbeteren van de leefomgeving, waar dit wetsvoorstel positieve gevolgen op kan hebben.

Om deze reden willen deze leden de regering nog enkele verhelderende vragen voorleggen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben hier nog enkele vragen en opmerkingen bij.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij stellen hierbij de volgende vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel met het oog op de beheersing van geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrieterreinen. De leden hebben nog enkele vragen.

## **1. Inleiding**

De leden van de CDA-fractie hebben van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal Overleg (IPO), gebruikers van de wet, begrepen dat de geluidparagraaf moeilijk te lezen en te begrijpen is. Dit terwijl één van de doelen van de Omgevingswet is het vergroten van de inzichtelijkheid en het gebruiksgemak van het omgevingsrecht. Kan de regering op het signaal van VNG en IPO reflecteren en daarbij aangeven welke mogelijkheden zij ziet om de geluidparagraaf beter begrijpelijk en leesbaar te maken?

De leden van de CDA-fractie constateren dat de regering in de memorie van toelichting (MvT) verwijst naar de complexiteit van de Wet geluidshinder (Wgh), dat is gekomen door het veelvuldig aanpassen van de wet en de uitvoeringsregelgeving. Kan de regering uiteenzetten waarom alles nu op een goede manier in de Omgevingswet opgenomen zou zijn, waardoor er de komende jaren geen wijzigingen meer optreden?

De leden van de ChristenUnie-fractie valt het op dat de rijkswegen, spoorwegen en industrie zijn meegenomen in het wetsvoorstel maar vele andere geluidbronnen niet. Het wetsvoorstel kent daardoor beperkingen. Veel omgevingsgeluiden, zoals door luchtvaart, scheepvaart, evenementen en activiteiten hebben zeker invloed op de omgeving. Waarom heeft de regering niet al het geluid opgenomen in dit wetsvoorstel? Wat is de afweging van de regering geweest om bijvoorbeeld geluid van activiteiten, schepen en luchtvaart buiten deze wettelijke kaders te houden?

## **2. Algemene opzet stelselherziening en aanvullingswetten**

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kan uitleggen wat het verschil, zowel in de praktijk als in juridische zin, is tussen een geluidproductieplafond en een basisgeluidemissie en of beiden een omgevingswaarde zijn. In hoeverre is de basisgeluidemissie ook bedoeld om bronmaatregelen te kunnen treffen? Wat is de reden dat hiervoor twee verschillende geluidbeheersingsinstrumenten gekozen worden en hoe verhoudt het instrument basisgeluidemissie zich ten opzichte van de Omgevingswet?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de regering ervoor zorgt dat ondanks dat geluidproductieplafonds geen deel uitmaken van het omgevingsplan, de omgevingsverordening of de waterschapsverordening er toch conform de bedoeling van de Omgevingswet in voldoende mate sprake is van een integraal plan.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de huidige geluidzones in de Omgevingswet terugkeren onder de naam geluidaanachtsgebieden. Nieuw is dat deze gebieden als fysiek geografisch gebied zullen worden vastgelegd in het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO), waardoor er geen

misverstanden kunnen bestaan over de ligging van deze gebieden. Deze leden willen graag weten in hoeverre dit gevolgen kan hebben voor de bestaande geluidzones (zowel voor de desbetreffende infrastructuur als voor de omwonenden) en hoe er met geluidaandachtsgebieden omgegaan wordt als het DSO niet tijdig beschikbaar zou zijn?

De leden van de D66-fractie lezen dat de regering met deze wet een gelijkwaardig beschermingsniveau wil bieden aan burgers en tegelijkertijd met deze wet decentrale overheden meer vrijheid geeft om keuzes te maken als het gaat om het vaststellen van normenkaders met betrekking tot geluid. Kan de regering toelichten in hoeverre er sprake is van een gelijkwaardig inspraakniveau van burgers bij het vaststellen van deze normen in vergelijking tot de huidige wetgeving? Hoe kunnen burgers invloed hebben op het vaststellen en toepassen van de normenkaders? Kunnen burgers straks decentrale overheden aanspreken op de door hun vastgestelde normenkaders en verzoeken om een heroverweging van het normenkader?

De leden van de SP-fractie vragen een uitgebreidere toelichting op de keuze voor het vaststellen van de wettelijke geluidplafonds als omgevingswaarden. Wat zijn de juridische, maar ook de praktische, implicaties van deze wijziging? Wat betekent deze wijziging voor omwonenden die bezwaar willen aantekenen of in beroep willen gaan? De leden van de SP-fractie vragen of het laten vervallen van de civielrechtelijke elementen, ten aanzien van geluidwerende maatregelen, en alleen het handhaven van de bestuursrechtelijke elementen betekent dat mensen niet meer in beroep kunnen gaan. Kunnen de juridische implicaties van deze keuze worden toegelicht?

De leden van de ChristenUnie-fractie zien de doelen van de Omgevingswet ook in de Aanvullingswet geluid. Hoe gaat de regering ervoor zorgen, dat bij het invoegen van de geluidwetgeving in het stelsel van de Omgevingswet de bescherming tegen geluidhinder voor bestaande woonkernen verbetert? Hoe gaat deze wet een goed woon- en leefklimaat waarborgen?

### **3. De geluidregels binnen het systeem van de omgevingswet**

De leden van de VVD-fractie lezen dat voor gezoneerde industrieterreinen van regionaal belang, in het stelsel van de Omgevingswet (artikel 2.12a), door de provincie op verzoek van een gemeente geluidproductieplafonds kunnen worden vastgesteld. Deze leden vragen waarom er voor gekozen is deze bevoegdheid niet bij de provincie te houden en daarmee de status van regionaal belang te borgen.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het maximaliseren van toelaatbare geluidbelasting in de praktijk werkt. Deze leden wijzen er op dat het geluid door verschillende bestuurslagen gereguleerd wordt en er zowel gewerkt wordt met een geluidproductieplafonds als een basisgeluidemissie. Kan de regering dit uitleggen aan de hand van een aantal voorbeelden, bijvoorbeeld een school die zowel in de buurt van een snelweg/spoorweg, provinciale weg als lokale weg ligt en waar een nieuwe ontwikkelingen plaats gaat vinden (bijvoorbeeld het verbreden van de snelweg)? De leden van de CDA-fractie krijgen graag meer duidelijkheid over de bevoegdheid voor industrieterreinen die een regionaal belang hebben of industrieterreinen die zich over meerdere gemeenten uitstrekken. Kan de regering aangeven hoe de bevoegdheden nu geregeld zijn? En indien dit nu anders is dan het in het voorliggend wetsvoorstel voorgesteld wordt, kan de regering dan onderbouwen waarom er voor een andere systematiek gekozen wordt?

De leden van de CDA-fractie verzoeken de regering uit te leggen wat de reden is dat het voor gemeentes voordeliger zou zijn om de provincie te verzoeken om geluidproductieplafonds voor industrieterreinen in te stellen. Deze leden vragen of de regering zowel de voor- en nadelen op een rijtje zou willen zetten. Kan de regering ook aangeven hoe het proces eruit ziet als een gemeente de taak toch weer terug zou willen krijgen van de provincie? Wat zou er gebeuren als gemeentes niet op één lijn liggen en er onderling niet uitkomen, ook als het gaat om het overdragen van de taak aan de provincie?

De leden van de CDA-fractie zien graag een nadere toelichting in hoeverre de keuze voor het verruimen van bestuurlijke afweging, door het toekennen van ruimere bevoegdheden aan (decentrale) bestuursorganen, in voldoende mate leidt tot gelijkwaardige bescherming van burgers? Deze leden vragen of de regering hierbij ook kan aangeven hoe zich dit verhoudt ten opzichte van de instructieregel die nog vanuit de huidige Wet milieubeheer (Wm) in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) opgenomen moet worden. Ook vragen deze leden waar de ruimte voor een decentrale afweging wordt ingeperkt?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de procedure om een besluit te nemen over geluidproductieplafonds er in de praktijk uit komt te zien? Komt hier een aparte commissie voor die gedeputeerde staten en/of de Minister adviseert? Is van tevoren bijvoorbeeld wel bepaald waar de desbetreffende geluidproductieplafonds zich bevinden, zodat omwonende weten dat er een besluit voorligt waar ze eventueel een zienswijze voor in kunnen dienen, bezwaar tegen aan kunnen tekenen of tegen in beroep kunnen gaan?

De leden van de D66-fractie lezen in paragraaf 3.4 dat de methode van monitoring van geluidproductieplafonds in het Aanvullingsbesluit geluid verder uitgewerkt zal worden. Kan de regering alvast schetsen hoe de methode eruit zal komen te zien? Door wie en hoe wordt de methode vastgesteld? Kan en zal de methode worden bijgesteld naar aanleiding van metingen?

De leden van de GroenLinks-fractie kunnen zich vinden in het uitgangspunt, dat er een lokale afweging gemaakt moet worden voor het toestaan van activiteiten die geluid veroorzaken. De aanleg van bijvoorbeeld een bedrijventerrein heeft gevolgen voor de leefbaarheid van dat gebied. Als er gekozen moet worden tussen industrie en wonen is het zinvol dat er ook gekozen kan worden tussen de hoeveelheid lawaai die in een bepaald gebied geproduceerd mag worden. Die zaken hangen met elkaar samen en daarover moet dus ook in samenhang kunnen worden besloten. Het is dan wel bijzonder dat er wordt gesteld dat er overal een gelijkwaardig beschermingsniveau is, aangezien het duidelijk in tegenspraak is met de vrijheid van overheden om op de ene plek meer lawaai toe te staan dan op de andere plek. Zeker als verschillende overheden verschillende keuzes maken. Zo kan een lokale overheid kiezen voor een nieuwe woonwijk en weinig lawaai terwijl het rijk kan besluiten om op de belendende snelweg de maximum snelheid te verhogen, zonder aanvullende maatregelen te nemen. Hoe gaat de wet burgers hiertegen beschermen?

De leden van de GroenLinks-fractie willen graag een andere toelichting over de manier waarop burgers worden beschermd tegen cumulatief geluid van verschillende activiteiten en/of vergund worden door verschillende overheden. Hoe zit het met de optelsom van geluid van de ene lokale weg met het geluid van een nationale aanvliegroute van een vliegveld? Het wordt natuurlijk lastig om vliegroutes enerzijds om stiltegebieden heen te leiden en anderzijds spoor- en snelwegen te laten mijden om dubbelingen te voorkomen. Maar de omwonenden van een

dergelijke locatie hebben dan wel te maken met dubbel geluid en minder bescherming.

De leden van de SP-fractie vragen waarom is gekozen dit wetsvoorstel te beperken tot geluid afkomstig van (spoor-)wegen en industrie. Valt dit geheel samen met de reikwijdte van de Wgh? Waar gaat bijvoorbeeld het geluid van windmolens onder vallen? Dit kan door omwonenden als ernstige hinder worden ervaren. Op welke wijze wordt de regelgeving hieromtrent vastgelegd, als dat niet in deze wet is?

De leden van de SP-fractie vragen welk risico op willekeur er ontstaat, door het beheersen van geluid afkomstig van bronnen in lokaal beheer, niet meer landelijk wettelijk vast te leggen? Kan dit worden toegelicht? Hoe wordt de verankering van lokale deskundigheid en de handhaving in de praktijk vormgegeven?

De leden van de SP-fractie merken op dat er langzamerhand, wet na wet, steeds meer verantwoordelijkheden worden overgeheveld naar lokale overheden. Op welke wijze wordt er gemonitord dat dit ook voor kleinere gemeenten goed uitvoerbaar blijft en hoe wordt dit vervolgens geborgd?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de richtlijnen en normen voor geluidoverlast constant worden vernieuwd. Deze leden zien de nieuwe wet als een uitgelezen kans om de nieuwe kaders ook toe te passen op al bestaande geluidsituaties. Hoe gaat de regering de nieuwe kaders en normen toepassen in dit wetsvoorstel? Erkent de regering dat door de toegenomen maximale snelheid de geluidoverlast ook is toe genomen?

De leden van de ChristenUnie-fractie valt het op dat de Wgh en de Wm verschillende geluidnormen hanteren. De bestaande situatie lijkt niet gewijzigd te worden. Waarom worden de geluidnormen tussen bestaande en nieuwbouwwijken niet gelijk getrokken in de nieuwe wet? Hoe wordt uitvoering gegeven aan de aangenomen Motie van de leden Van der Graaf en Sienot over het verminderen van geluidhinder voor omwonenden (Kamerstuk 35 000-A, nr. 7)?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de regering waarom er niet voor al het geluid, met het oog op de beheersing van geluid afkomstig van wegen, spoorwegen, een nachtregering komt. Op dit moment is er alleen voor de industrie een speciale nachtregering.

#### **4. Contouren van de uitvoeringsregelgeving**

De leden van de VVD-fractie lezen dat een verhoogd binnenniveau van 41 dB toelaatbaar is om de transformatie van kantoren tot woningen mogelijk te maken. Deze leden vragen of er onderzocht is hoe het verhoogd binnenniveau bijdraagt aan de doelstelling om een gezonde fysieke leefomgeving te realiseren en of dit effect heeft voor het (op termijn) ontstaan van saneringssituaties.

De leden van de VVD-fractie constateren dat in het stelsel van de Omgevingswet normen worden opgenomen voor de gecumuleerde geluidbelasting van uiteenlopende geluidbronsoorten, waaronder industrielawaai, voor zowel de belasting op gevels als de geluidbelasting in de woningen (het binnenniveau). De huidige regelgeving voorziet niet in normen voor de gecumuleerde geluidbelasting. Deze leden vragen of er onderzoek is gedaan ter onderbouwing van de normen voor de gecumuleerde geluidbelasting van verschillende bronsoorten. Ook vragen deze leden naar de praktische en financiële gevolgen van de normering in de praktijk. Is dergelijk onderzoek beschikbaar? Zo nee, wordt dat nog gedaan voordat wordt besloten over de invoering van het nieuwe systeem?

De leden van de VVD-fractie merken op dat in het stelsel van de Omgevingswet het gesommeerde geluid van verschillende industrieter-

reinen getoetst wordt aan geluidnormen. De huidige regelgeving voorziet alleen in toetsing van het geluid per industrieterrein. Deze leden vragen of er onderzoek gedaan is ter onderbouwing van de normen voor de gesommeerde geluidbelasting van verschillende industrieterreinen. Ook vragen deze leden naar de praktische en financiële gevolgen van de normering in de praktijk. Is dergelijk onderzoek beschikbaar? Zo nee, wordt er nog onderzoek gedaan voordat wordt besloten over de invoering van het nieuwe systeem?

De leden van de VVD-fractie constateren voorts dat in het stelsel van de Omgevingswet de op een gezoneerd industrieterrein aanwezige geluidbronnen (binnen én buiten de inrichtingen) getoetst worden aan de normen voor de geluidbelasting op de omgeving. De huidige regelgeving voorziet alleen in de toetsing van binnen de inrichtingen aanwezige geluidbronnen. Is er onderzoek gedaan naar aanpassing van de normen in verband met het grotere aantal te toetsen bronnen? Zo nee, wordt dat nog gedaan voordat wordt besloten over de invoering van het nieuwe systeem?

De leden van de VVD-fractie lezen dat het stelsel van de Omgevingswet vervalt voor gezoneerde industrieterreinen de toepassing van «redelijke sommatie», een factor waarmee in het huidige stelsel de geluidbelasting wordt gecorrigeerd voor de mate waarin geluidbronnen gelijktijdig geluid uitstralen. In plaats daarvan worden de geluidbronnen aan een gesommeerd jaargemiddelde getoetst. Deze leden vragen of dit een beleidsneutrale omzetting is.

De leden van de CDA-fractie vragen of het in de praktijk zo kan zijn dat gemeente A een andere waarde voor basisgeluidemissie heeft voor bijvoorbeeld een school dan gemeente B, waarbij het uitgangspunt is dat de omstandigheden waarin de school staat precies hetzelfde zijn. Zo ja, hoe ziet de regering dit in het licht van rechtsgelijkheid?

De leden van de CDA-fractie willen graag weten wat de reden is dat leegstand van kantoren en andere gebouwen aan de reeds bestaande uitzonderingssituaties wordt toegevoegd. Vaak gaat het om een tijdelijke situatie, kan het aanpassen van de norm gevolgen hebben voor de functie die het gebouw daarna kan vervullen? Zo ja, hoe ziet aanpassen van de norm naar de eerdere situatie er dan weer uit?

De leden van de CDA-fractie constateren dat vanwege de toenemende behoefte aan huizen in de steden er ook steeds meer gekeken wordt naar locaties in de buurt van snelwegen, provinciale wegen en zeehavens voor nieuwbouw. Daarbij geldt voor zeehaven een aparte norm. Kan de regering uiteenzetten welke binnenwaarde gehanteerd wordt voor woningen in de buurt van zeehavens. En kan de regering uiteenzetten in hoeverre een ruimere toepassing, vanwege de behoefte aan woningbouw, toch niet alsnog wenselijk zou zijn?

De leden van de CDA-fractie vragen of de verhoging van 5 dB voor provinciale wegen over de binnenwaarde gaat?

De leden van de CDA-fractie ontvangen graag een toelichting op het advies van de World Health Organization (WHO). Uit het advies van de WHO, met betrekking tot geluid, is namelijk gebleken dat de geluidbelasting voor weg en rail steeds dichterbij elkaar komt. Dit zou kunnen betekenen dat de Nederlandse «railbonus» zou kunnen verdwijnen. Toch heeft de regering in het voorliggende wetsvoorstel hier niet voor gekozen. De leden van de CDA-fractie vragen in hoeverre inspraak, bezwaar en beroep van toepassing is bij situaties waar een overschrijving van de maximale waarde toegestaan wordt omdat sprake is van zwaarwegende economische of zwaarwegende andere maatschappelijke belangen. De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kan aangeven op welke manier de oude en de nieuwe systematiek te vergelijken is als het gaat over het gelijkwaardige beschermingsniveau. Klopt het dat hierbij uitgegaan wordt van een landelijk gemiddelde? Zo ja, kan (de range)

inzichtelijk gemaakt worden waarmee tot het landelijk gemiddelde is gekomen?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag wat er bedoeld wordt met «of de werkelijke geluidemissie de basisgeluidemissie overschrijft». Gaat dit over een meting ten opzichte van een model?

De leden van de CDA-fractie vragen op welke manier er wordt berekend in hoeverre een bepaalde bronmaatregel een effect heeft, zodat dit in het model aangepast kan worden.

De leden van de D66-fractie lezen in paragraaf 4.2. van de MvT dat het voor decentraal bestuur mogelijk is om van de vastgestelde voorkeurswaarde van geluid in projecten af te wijken. Deze afwijking moet een gemotiveerde afweging zijn van het bestuurlijk gezag. Aan welke eisen moet zo'n gemotiveerde afweging voldoen? Kunnen ecologische overwegingen hierin ook meegenomen worden?

De leden van de D66-fractie lezen in paragraaf 4.6 van de MvT dat er «Met de invoering van de nieuwe geluidregels zal – ...- in meer gevallen de gezamenlijke geluidbelasting van verschillende bronnen worden beoordeeld». In andere woorden wordt aangegeven dat met het in kaart brengen van geluidbelasting rekening gehouden zal worden met de «cumulatie» van geluid. Kan de regering verder toelichten hoe de «cumulatie» van geluid wordt meegenomen in het vaststellen van het normenkader van de omgevingswaarden, de voorkeurswaarde en de binnenwaarde? Wordt er een maximale waarde vastgesteld voor de geluidbelasting van een cumulatie van geluid door bijvoorbeeld wegen, sporen, industrieterrein en luchtvaart? Zo nee, waarom niet?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook benieuwd hoe de doelstellingen voor de beleidsvrijheid en ruimte voor lokale afwegingen zich verhouden tot de algemene plicht voor de overheid om haar burgers te beschermen, met name als het om gezondheid gaat. Deze wet moet nog worden ingevuld met algemene maatregelen van bestuur (AMvB's), die de geluidniveaus gaan regelen, maar blijkens hetgeen nu voorligt is het kennelijk niet de bedoeling om burgers substantieel beter te beschermen. Deze leden willen daarbij wijzen op het onlangs verschenen rapport van de WHO, dat vraagt om een veel betere bescherming tegen omgevingsgeluid dan wat er in de huidige wetgeving is vastgelegd. Deze leden willen graag weten of bij de invulling van deze kaderwet de gezondheid van burgers op een betere bescherming kan rekenen of op een slechtere? En wat gaat dat dan betekenen voor de beleidsvrijheid van overheden, de sanering van bestaande situaties of de besluitvorming van nieuwe plannen en bestemmingen?

De leden van de SP-fractie merken op dat het nieuwe normenkader veel ruimte voor interpretatie en afwegen van bestuurlijke belangen biedt. Dat gezondheidseffecten een grens vormen is duidelijk. Maar dat er al ver voor deze optreden ernstige hinder wordt ervaren, lijkt niet met het kader te worden ondervangen. Hoe worden omwonenden beschermd vóór het zover komt dat zij nadelige gezondheidseffecten?

De leden van de SP-fractie baart het zorgen dat er ook van wordt uitgegaan dat het omgevingsrecht «landelijk gemiddeld gezien» geen verslechtering mag zijn. Dit betekent natuurlijk niets voor de uitschieters en de ernstige hinder die grote groepen mensen hiervan ervaren. Deze leden vragen hier een toelichting op.

De leden van de SP-fractie constateren dat het laten vervallen van de geluidproductieplafonds voor wat betreft gemeentelijke (spoor-)wegen alleen maar als verslechtering kan worden gezien. De gemeente bepaalt wanneer er sprake is van overlast, zij stellen immers de grens vast met het niveau van basisgeluidemissie. Deze leden vragen ook ten aanzien van deze vaststelling hoe de gemeente tot de normen gaat komen. Welke

deskundigheid hebben zij zelf of trekken zij aan? Welke gemeentelijke andere belangen kunnen meegewogen worden en hoe wordt de weging tussen de verschillende belangen getoetst? Is er nog sprake dat burgers overal in Nederland op dezelfde wijze wettelijk worden beschermd?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de geluidproductieplafonds geen deel uit maken van het omgevingsplan, omgevingsverordening of waterschapsverordening, terwijl geluidproductieplafonds wel regels voor de fysieke leefomgeving zijn. Hierdoor kan afbreuk worden gedaan aan de integrale kenbaarheid van deze regels via het omgevingsplan. Deze leden vragen de regering hoe de normering van geluidbelasting afkomstig van wegen, spoorwegen en industrieterreinen zich verhoudt tot de reeds in de Omgevingswet opgenomen instrumenten?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat er gelet op het gezondheidsbelang het streven er primair op is gericht te voldoen aan de voorkeurswaarde. In de MvT wordt gesteld dat er een gemotiveerde afweging kan worden gemaakt met andere belangen zoals economie, woningbouw en mobiliteit. Hoe gaat de regering ervoor zorgen dat de gezondheidsdoelstellingen prioriteit krijgen? Hoe gaat de regering ervoor zorgen dat het belang van de burger centraal staat bij de bestuurlijke afweging?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat er aanwijzingen zijn dat geluid van het wegverkeer op wegen in een stedelijke omgeving als minder hinderlijk wordt ervaren dan geluid van drukke doorgaande wegen die buiten de stad liggen, zoals autowegen en autosnelwegen. Waar komen deze aanwijzingen vandaan? Zijn de aanwijzingen sterk genoeg om te worden gebruikt voor een wettelijk kader?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat bij aanpassing van een bestaande geluidbron, waarvoor al eerder geluidproductieplafonds als omgevingswaarden zijn vastgesteld, als eerste wordt onderzocht of de voorgenomen aanpassing van de bron mogelijk is binnen de geldende geluidproductieplafonds. Deze leden vragen de regering waarom de aanpassing binnen de geldende geluidproductieplafonds wordt getoetst? Wat is de afweging om de aanpassing niet aan de nieuwste normen voor geluidbelasting te laten voldoen?

## **5. Invoerings- en overgangsrecht**

De leden van de VVD-fractie constateren dat er wordt aangegeven dat de sanering van industrielawaai is afgerond. Deze leden vragen of er onderzoek is gedaan naar het mogelijk ontstaan van nieuwe saneringssituaties en de praktische en financiële gevolgen daarvan in de praktijk. Is dergelijk onderzoek beschikbaar? Zo nee, wordt dat nog gedaan voordat wordt besloten over de invoering van het nieuwe systeem?

De leden van de CDA-fractie verzoeken de regering het overgangsrecht nader toe te lichten. Deze leden vragen met name naar een verduidelijking met betrekking tot wat er bedoeld wordt met «een aanvraag» en «een procedure».

De leden van de CDA-fractie vragen of bij de actualisatie van de saneringsopgaven rekening gehouden is met bronmaatregelen. Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie ontvangen graag een precies overzicht van de omvang van de saneringsopgave na actualisatie, met hierin het aantal objecten, de gemeente waar het betrekking op heeft en een overzicht van de (geschatte) kosten per object. Kan de regering hierbij tevens inzichtelijk maken voor wie die saneringskosten zijn?



## **6. Voorbereiding van het wetsvoorstel**

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering alvast op hoofdlijnen kan aangeven wat de zorgen waren naar aanleiding van de internetconsultatie die betrekking hebben op de uitvoeringsbepalingen.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering uiteen te zetten hoe geluid de gezondheid beïnvloedt. Zijn er grenzen bepaald voor gezondheid in relatie tot geluid? Zo ja, hoe worden die uitgedrukt, door wie en wat is dan de waarde die hiervoor opgesteld is? Zo nee, hoe wordt het gezondheidsaspect met betrekking tot geluid dan gezien in relatie tot de Omgevingswet?

De leden van de CDA-fractie verzoeken de regering een reactie te geven over de zorgen die tijdens de internetconsultatie naar voren waren gekomen als het gaat over het afwentelen van problematiek tussen overheden. Daarnaast vragen deze leden in hoeverre overheden naast elkaar in concept met ontwikkelingen bezig kunnen zijn waarbij door de ene overheid de overgebleven marges van het geluidproductieplafond opgemaakt zijn en de andere overheid het nakijken heeft.

De leden van de CDA-fractie vragen in hoeverre de regering het systeem van basisgeluidemissies voor kleinere gemeentes te complex acht. Ook vragen deze leden wie de handhavende partij is als het gaat om geluid.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag in hoeverre de regering het wenselijk vindt om nu al zaken vast te leggen die financiële consequenties hebben terwijl niet duidelijk is wat de financiële gevolgen zijn, bijvoorbeeld als het gaat om een geluidsanering. Heeft de regering ook overwogen om deze aspecten aan te houden tot er meer duidelijkheid is?

De leden van de D66-fractie constateren dat in het verlengde van de vragen over het vaststellen van een normenkader en de mogelijkheid om als bevoegd gezag hiervan af te wijken, in dit hoofdstuk genoemd wordt dat gezondheidseffecten onderdeel zijn van een integraal bestuurlijke afweging. Zo worden verschillende instrumenten genoemd die bij een eventuele nadere beoordeling behulpzaam kunnen zijn, bijvoorbeeld de milieueffectrapportage (MER) voor grote projecten. Daarnaast is het RIVM bezig met het ontwikkelen van een extra instrument, de zogenoemde milieugezondheidsrisico-indicator. Het toepassen van dit instrument, in het maken van bestuurlijke afwegingen, is niet verplicht. Kan de regering toelichten of gemeenten kunnen besluiten dit wel verplicht te maken in het opstellen van een MER of in besluiten om af te wijken van normenkaders rondom geluid? Kunnen burgers ook gebruik maken van de bovengenoemde indicator om gemeenten aan te spreken op vermoedde overtredingen?

## **7. Overig**

De leden van de VVD-fractie vragen hoe ervoor gezorgd wordt dat innovaties die niet onder de nieuwe wetgeving vallen, zoals warmtepompen, niet belemmerd worden door de nieuwe wetgeving.

De leden van de GroenLinks-fractie willen ten slotte graag weten hoe deze wet zich verhoudt tot andere activiteiten die geluid produceren die nu niet zijn benoemd. Zo is geluidsoverlast door bijvoorbeeld horeca, sportfaciliteiten of de speeltuin van een kinderdagverblijf iets anders dan een weg of industrieterrein, maar ook hiervoor moeten lokale overheden een

afweging maken en moeten burgers zich kunnen beroepen op een mate van bescherming. Ook geldt hiervoor dat er sprake kan zijn van cumulatief geluid. Moet dit niet in dezelfde wet worden ondergebracht?

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Schuurkamp