

## **Inbreng voor het verslag van de fractie van GroenLinks inzake het wetsvoorstel Invoeringswet geluidproductieplafonds (SWUNG I) (32625).**

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

### *Middelen*

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

De leden van de fractie van GroenLinks willen ook graag weten of de regering überhaupt een rol weggelegd ziet voor volumebeleid in de aanpak van geluidshinder. Een van de positieve effecten van de kilometerheffing was bijvoorbeeld, dat het verkeerlawaai flink zou afnemen door de afname van de verkeersgroei, zonder grote investeringen in maatregelen. Graag een reactie.

De regering heeft via het Meerjaren Programma Geluid in het MIRT middelen vastgelegd voor saneringskosten. Heeft de regering ook zicht in welke mate deze middelen toereikend zijn, mede nu door verhoging van de maximum snelheid het verkeerslawaai zal groeien en het door uitblijven van de kilometerheffing het lawaai minder afneemt?

### *Werkruimte*

De leden van de fractie van GroenLinks begrijpen dat er enige werkruimte nodig zal zijn om het systeem van GPP's goed te laten functioneren. Maar de voorgestelde werkruimte van 1,5 dB, zonder daarbij nadere uitgangspunten van te leggen over maatregelen en technieken om verkeerslawaai tegen te gaan, achten zij niet verantwoord. De leden zien twee opties voor zich: of de regering houdt vast aan de ruimte werkruimte van 1,5 dB, die overeen komt met 40% extra wegverkeer. In dat geval suggereren de leden een bepaling toe te voegen dat dan moet worden uitgegaan van alle in redelijkheid mogelijke maatregelen, waaronder dan standaard de aanleg van dubbellaags ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton) wordt verstaan, bijvoorbeeld in stedelijke gebieden en in de nabijheid van stiltegebieden. Wanneer de regering

een dergelijk uitgangspunt of voorschrift niet wenst op te nemen, dan lijkt de leden de werkruimte van 1,5 dB te hoog en zou deze beter beperkt kunnen blijven tot 0,5 dB. Zulks om te voorkomen dat het verkeer enorm toeneemt, zonder dat voldoende zicht bestaat op het nemen van redelijke maatregelen. Graag een reactie op deze stellingname.

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

De leden van de fractie van GroenLinks hebben in dit verband ook vragen over de keuze om de norm voor verkeerslawaai aan de gevel te stellen op 65 dB. Dat vinden de leden aan de hoge kant. Kan de regering de indruk van de leden wegnemen dat de keus om uit te gaan van een maximale belasting van 65 dB in plaats van 60 dB louter op financiële en niet op (bijvoorbeeld) gezondheidkundige overwegingen is gebaseerd?

#### *Gemeenten*

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

#### *Rechtsbescherming*

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

#### *Metten*

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