

Vergaderjaar 2021–2022

32 861

Beleidsdoorlichting Infrastructuur en Waterstaat

Nr. 74

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 februari 2022

Met deze brief reageer ik op uw brief van 15 september over de Opzet Beleidsdoorlichting Geluid (Kamerstuk 32 861, nr. 67). U verzoekt mij om de scope van de beleidsdoorlichting te verbreden naar het gehele geluidbeleid. Als redenen geeft u aan dat

- 1) dit in lijn is met het gedachtengoed van de Strategische Evaluatie Agenda (SEA), waarbij de focus verschuift van een standaard aanpak per begrotingsartikel naar samenhangende beleidsthema's.
- 2) in de eerdere beleidsdoorlichtingen over geluid langs hoofdwegen (uit 2017) respectievelijk spoorwegen (uit 2018) nauwelijks is ingegaan op de effectiviteit van het geluidbeleid.

Ik heb uw verzoek in overweging genomen en zie voldoende mogelijkheden om de beleidsdoorlichting te verbreden naar een groter deel van het geluidbeleid. De scope was in hoofdzaak beperkt tot de geluidsanering bij wegen van andere overheden, die wordt uitgevoerd onder de Wet geluidhinder en wordt gefinancierd vanaf artikel 20, hoofdstuk XII van de rijksbegroting. Het lag wel in de bedoeling om daar het bredere geluidbeleid bij te betrekken, zoals ook is gedaan in de Beleidsdoorlichting Geluid van 2015. De scope is nu uitgebreid naar het geluidbeleid voor rijkswegen en hoofdspoorwegen onder de Wet milieubeheer, gefinancierd vanuit het Infrastructuurfonds, voor zover de daarvoor benodigde gegevens tijdig beschikbaar zijn gelet op de bestaande evaluatieplanning voor dit onderdeel. Ook hierbij zal de focus liggen op de geluidsanering, maar zal het bredere geluidbeleid wel betrokken worden. Het geluidbeleid van de Wet geluidhinder is in 2012 vernieuwd voor rijkswegen en hoofdspoorwegen met nieuwe regels in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer, en een vergelijkbare vernieuwing volgt onder de Omgevingswet voor andere geluidbronnen en voor woningbouw. Zowel de Wet geluidhinder als de Wet milieubeheer gaan op in de Omgevingswet, waaruit samenhang blijkt. Het onderwerp luchtvaartgeluid zal daarentegen niet in de beleidsdoorlichting worden meege-

nomen. Het betreft hier immers een ander wettelijk kader met een ander stelsel van regelgeving.

De reden voor de focus op het beleidsterrein geluidsanering is dat hiervoor specifieke posten op de rijksbegroting terug te vinden zijn. Uitgaven voor de andere pijlers van het geluidbeleid, bronaanpak en preventie, en andere bronnen, zoals industrie, zijn onderdeel van bredere begrotingsposten en daarmee minder eenduidig te onderscheiden en in afzonderlijkheid te beoordelen op effectiviteit. Dit is conform de beoogde integratie van het geluidbeleid in bredere processen, zoals Beheer en Onderhoud en aanlegprojecten.

In de Beleidsdoorlichting Geluid van 2015 is echter het saneringsbeleid wel in verband gebracht met het bredere geluidbeleid, en dat zal ook in de nieuwe beleidsdoorlichting worden toegepast. De lokale saneringsopgave wordt namelijk beïnvloed door de mate van succes van de bronaanpak, zoals stille voertuigen en banden, en de geluidmaatregelen voor preventie zijn dezelfde als voor sanering (bijvoorbeeld stille wegdekken, geluidschermen, gevelisolatie). Op deze manier zal een vollediger beeld ontstaan van het beleidsthema geluid, waarbij de budgetten van artikel 14, 16 en 20 van de rijksbegroting, en de met die beleidsartikelen samenhangende middelen op het Infrastructuurfonds, betrokken zullen worden.

De integratie van nieuwe onderdelen in de Beleidsdoorlichting Geluid zal stapsgewijs plaatsvinden en uiteindelijk moeten leiden tot een integrale Beleidsdoorlichting Geluid. In 2017 is het beleid voor wegen en verkeersveiligheid doorgelicht, en daarin is een apart hoofdstuk gewijd aan de geluidsanering bij rijkswegen. De nieuwe Beleidsdoorlichting Geluid 2022 zal hiervan een actualisatie geven. Vóórdat er na 2022 een nieuwe Beleidsdoorlichting Geluid komt, zullen er nog beleidsdoorlichtingen plaatsvinden voor artikel 14, Wegen en Verkeersveiligheid, en voor artikel 16, Openbaar Vervoer en Spoor. Daarin zal het onderwerp geluid weer meegenomen worden, omdat de evaluatieplanning hier op is afgestemd. Daarmee ontstaat een vollediger beeld dan nu in de Beleidsdoorlichting 2022 gegeven kan worden. Ná deze beleidsdoorlichtingen zal het onderwerp geluid dan alleen nog doorgelicht worden in een integrale Beleidsdoorlichting Geluid voor het geluidbeleid onder de Omgevingswet.

U vraagt mij ook om toe te lichten waarom niet is gekozen voor de uitvoering door een onafhankelijke beoordelaar. De reden daarvoor was dat de Beleidsdoorlichting beperkt van opzet zou zijn. Het zou een actualisatie zijn van een eerdere Beleidsdoorlichting en het beleid is in tussentijd niet gewijzigd, omdat dit pas gebeurt onder de Omgevingswet. De onafhankelijkheid van het onderzoek zou gewaarborgd worden door een begeleidingsgroep met deskundigen en een onafhankelijke externe deskundige die de beleidsdoorlichting beoordeelt. Door het uitvoeren in eigen beheer zou een groter leereffect worden bereikt. Nu de reikwijdte van de beleidsdoorlichting wordt verbreed, neemt de omvang van het werk toe en zal het onderzoek worden uitbesteed aan een onafhankelijke partij. Wel zal ook een begeleidingsgroep worden ingesteld, zoals aangegeven in mijn brief van 20 augustus (Kamerstuk 32 861, nr. 67). De beleidsdoorlichting vergt als gevolg van de gewijzigde scope een langere doorlooptijd. Er wordt naar gestreefd de beleidsdoorlichting desondanks in 2022 af te ronden en aan de Kamer aan te bieden.

Tenslotte verzoekt u mij om in de beleidsdoorlichting aandacht te besteden aan enkele specifieke onderwerpen, namelijk:

- het principe van nestgeluid¹ en de manier waarop dit geluid meetelt voor de omgeving;
- de effecten van geluid en trilling van spoorwegen;
- de motie van het lid Schonis over onderzoek hoe het WHO-rapport (met richtlijnen en advieswaarden voor omgevingsgeluid) zich verhoudt tot de huidige wet- en regelgeving (Kamerstuk 35 000 A, nr. 60).

Dit zal ik doen, met uitzondering van het onderwerp trillingen van spoorwegen. Voor dit onderwerp zijn er nog geen wettelijke kaders. Hiervoor heeft mijn voorganger in 2018 het beleidsintensiveringstraject voor trillingen ingezet en daarvoor ook extra middelen beschikbaar gemaakt. De Tweede Kamer is hierover het laatst geïnformeerd in de brief van 17 november 2020 (Kamerstuk 29 984, nr. 906). Begin 2022 ontvangt u hierover een nieuwe brief.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

¹ Nestgeluid is het geluid dat afgemeerde schepen aan de kade produceren als er niet aan de schepen wordt gewerkt en geen laad- en losactiviteiten plaatsvinden. Het nestgeluid is bijvoorbeeld het geluid van dieselgedreven aggregaten en/of hoofdmotoren voor het gedurende het gehele etmaal produceren van elektriciteit.