

Vergaderjaar 2003–2004

29 021

Wijziging van de Wet geluidhinder, de Wet luchtvaart en de Spoorwegwet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, PbEG L 189 (geluidsbelastingkaarten en actieplannen)

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 30 januari 2004

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. Mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat wil ik graag van de gelegenheid gebruik maken om de gestelde vragen te beantwoorden en te reageren op de gemaakte opmerkingen.

De leden van de fracties van het CDA en de VVD informeren naar de status van en de eventuele verplichtingen voortvloeiend uit de Europese milieuactieprogramma's en de daarin opgenomen doelstelling van reductie van het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan hoge geluidsniveaus. Zij vragen zich af waarom deze richtlijn dat doel dient en of de uitwerking niet een te instrumenteel karakter heeft gekregen in de richtlijn.

Het zesde milieuactieprogramma van de EU stelt inderdaad als doel voor 2020 dat, als gevolg van het Europese beleid en het beleid van de lidstaten, twintig procent minder mensen worden blootgesteld aan hoge geluidsniveaus. Deze doelstelling is niet doorvertaald naar de lidstaten en kan dus ook niet worden gezien als een resultaats- of inspanningsverplichting voor de verschillende lidstaten. De maatregel die het zesde milieuactieprogramma noemt voor het bereiken van deze doelstelling is het uitvoeren van de richtlijn omgevingslawaai. Het doel van deze richtlijn is vooral het inventariseren van de geluidssituatie en het geluidbeleid in de Europese lidstaten alsmede het intensiever communiceren met de burgers over geluidbeleid. De geluidsbelastingkaart en het actieplan zijn de gekozen instrumenten om dit doel te realiseren. De bedoeling van actieplannen kan overigens ook verdergaand zijn, namelijk dat concrete acties worden geformuleerd om geluidhinder tegen te gaan dan wel te komen tot vermindering van het geluidshinderniveau.

De leden van de fractie van het CDA vragen waarom gemeenschappelijke normstelling geen onderdeel is van de richtlijn en of dit op termijn, naar het oordeel van de Nederlandse regering, wel het streven is. Tevens willen zij weten hoe de Nederlandse normstelling zich verhoudt tot de normstelling in andere Europese landen. Hierop aanvullend informeren de leden

van de fractie van de VVD of de, door Nederland gewenste strengere, emissienormen daadwerkelijk zijn aangescherpt.

De situatie in de Europese lidstaten is zodanig verschillend voor wat betreft geluidbeleid, dat er voor is gekozen om een eventueel gemeenschappelijk geluidbeleid stapsgewijs op te bouwen. Dat begint met deze richtlijn die inventarisatie van de geluidssituatie en het geluidsbeleid in de lidstaten als onderwerp heeft. Mede op basis van die inventarisatie kan in Europees verband eventueel verder onderhandeld worden over een gemeenschappelijk beleid met een gemeenschappelijke normstelling. Vooral nog ben ik van mening dat de Nederlandse normstelling, ook in vergelijking met omliggende landen, zoals Duitsland en Finland, van voldoende niveau is om de toets der kritiek te kunnen doorstaan. Bovendien vindt de regering dat de geluidsnormstelling uitdrukkelijk onder de subsidiariteit van de lidstaten valt. Gezien de planning van deze inventarisatieslag zal een concreet gesprek over nadere invulling van Europees beleid voor wat betreft geluidhinder niet eerder dan in 2008 kunnen worden gevoerd. Overigens richt Europa zich primair op bronbeleid. Naar verwachting zal deze rol de komende jaren verder worden uitgewerkt.

De Nederlandse regering is voorstander van toenemend Europees bronbeleid, want dit is ook vanuit politiek oogpunt effectief. In de Europese context betekent dit het stellen van typekeuringseisen voor onder andere motorvoertuigen en spoorwegmaterieel. In de context van geluidsbeleid zijn dit de belangrijkste bronnen. Een ander voorbeeld is het stellen van eisen aan bouwmaterieel. Een recente ontwikkeling bij Europees bronbeleid is een richtlijn gericht op de kwaliteit van banden, zodat het verkeerslawaaï afneemt.

De leden van de fractie van de PvdA vragen hoe Nederland het beginsel dat «niemand mag worden blootgesteld aan geluidsniveaus die zijn gezondheid en de kwaliteit van zijn bestaan in gevaar brengen» heeft vertaald naar concrete geluidsniveaus. Hierop aansluitend stellen de leden van de VVD-fractie de vraag of de regering voornemens is de huidige Nederlandse normen aan te scherpen of af te zwakken vanwege de verplichtingen voortvloeiend uit deze richtlijn. Immers uiterlijk op 18 juli 2005 moet Nederland aan de Europese Commissie de te hanteren grenswaarden doorgeven.

Nederland heeft een Wet geluidhinder waarin normstelling voor verschillende bronnen is opgenomen, door middel van zowel voorkeurswaarden als maximale grenswaarden. Deze waarden houden rekening met de gezondheid en de kwaliteit van het bestaan. De huidige grenswaarden uit de Wet geluidhinder zijn de waarden die uiterlijk op 18 juli 2005 aan de Europese Commissie als de te hanteren grenswaarden in Nederland worden doorgegeven. Daarnaast worden op basis van de Wet luchtvaart (voor Schiphol) en de Luchtvaartwet (voor de overige luchtvaartterreinen) normen gegeven voor luchtvaartgeluid, zowel voor burgerluchtvaart als voor militaire luchtvaart. Hierbij gaat het telkens om maximale waarden.

Op basis van de gegevens zoals die worden aangeleverd door de lidstaten maakt de Europese Commissie verslagen. De leden van de fractie van de VVD willen weten wat deze verslagen inhouden, voor wie ze worden opgesteld en wat er met de inhoud wordt gedaan. Tevens vragen deze leden zich af of er vergelijkingen worden getrokken tussen de verschillende lidstaten.

In de meeste lidstaten is op dit moment het proces van implementatie van de richtlijn gaande. Dit moet er toe leiden dat voor de eerste tranche in 2007 geluidskarten en in 2008 actieplannen (respectievelijk 2012 en 2013

voor de tweede tranche) aan de Europese Commissie worden aangeleverd. De Commissie heeft, behalve de expliciete doelstelling van inventarisatie van de geluidssituatie en het geluidsbeleid in de lidstaten, nog geen indicatie gegeven wat zij precies gaat doen met de verslagen. Het ligt voor de hand dat de Commissie alsdan de aangeleverde gegevens zal gaan benutten om eventueel tot een gemeenschappelijk geluidsbeleid te gaan komen. Vergelijking tussen lidstaten kan inderdaad nu nog niet plaatsvinden. Wel voert deze richtlijn een gemeenschappelijke dosismaat in (de L_{den}). Op termijn zal deze uniforme dosismaat de vergelijking van de geluidssituatie en het geluidsbeleid tussen lidstaten wel mogelijk maken.

De leden van de fractie van de VVD stellen voor om een landelijk expertisecentrum op te richten waarop de decentrale overheden een beroep kunnen doen. Dit in plaats van het regionaal en lokaal laten opbouwen van de benodigde kennis. Daarnaast informeren de leden naar het aantal agglomeraties en of er rekening wordt gehouden met de reeds bestaande agglomeratieafbakening. De PvdA-fractie sluit hierop aan met de vraag over welke gebieden het gaat in de eerste tranche («de agglomeraties met meer dan 250 000 inwoners»).

De gemeenten en provincies alsmede de verschillende diensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voeren al jaren taken uit in het kader van de Wet geluidhinder. Zij beschikken dus nu al over de nodige expertise op dit gebied. Bij het maken van geluidsbelastingkaarten en actieplannen wordt dus logischerwijs bij hun expertise en kennis aangehaakt. Het is mijn voornemen om bij de aanwijzing van agglomeraties dezelfde indeling aan te houden als bij het Besluit luchtkwaliteit. Het betreft zes agglomeraties met in totaal circa zeventig gemeenten. Het overzicht van deze agglomeraties is als bijlage 1 toegevoegd aan deze nota naar aanleiding van het verslag.

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat binnen een agglomeratie de wegen moeten worden aangegeven waarop een bepaalde geluidsbelasting wordt overschreden. Alle geluidsbronnen die een geluidsbelasting van $55 L_{den}$ veroorzaken, moeten worden meegenomen. De leden vragen zich af of dit ook geldt voor het wegverkeer en of alle wegen waar gemotoriseerd verkeer is toegestaan in kaart moeten worden gebracht. Tevens willen deze leden weten hoe wordt voorkomen dat alle menselijke activiteiten in kaart moeten worden gebracht.

Binnen een agglomeratie moet alleen de geluidbelasting worden aangegeven van industrie-lawaai, verkeerslawaai, spoorweglawaai en luchtvaartlawaai vanaf een niveau van $55 \text{ dB } L_{den}$. Dit betreft – conform de definitie in de richtlijn – een jaargemiddeld niveau. Ondanks dat een passerende brommer in een smalle straat incidenteel tot een niveau van $85 \text{ dB } L_{den}$ kan leiden, geldt dat meer dan de helft van de woningen in Nederland een geluidsbelasting heeft die niet boven de waarde van $55 \text{ dB } L_{den}$ uitkomt. De ondergrens van $55 \text{ dB } L_{den}$ impliceert dan ook dat de meeste woonstraten niet in kaart hoeven te worden gebracht. Bij de geluidsbelastingkaarten gaat het om het vaststellen van het aantal woningen dat aan een bepaalde geluidsbelasting als gevolg van de vier genoemde bronnen wordt blootgesteld. Vervolgens wordt met behulp van een gemiddelde woonbezettingsgraad het aantal blootgestelde mensen berekend.

De leden van de fractie van de VVD willen weten hoeveel werk gepaard gaat met het opstellen van actieplannen en geluidsbelastingkaarten.

De inschatting is dat het opstellen van actieplannen en geluidsbelastingkaarten weinig extra inzet vraagt van gemeenten, provincies en bronbeheerders. In de Nederlandse context geldt immers dat de partijen de gegevens voor het opstellen van kaarten al bezitten en dat de meeste bevoegde gezagen tevens al, bijvoorbeeld als onderdeel van een milieuprogramma of een milieubeleidsplan, een aanzet voor een actieplan bezitten. Het zal vooral gaan om het efficiënt benutten van gegevens die er al zijn. Vermoedelijk zal de informatievoorziening aan de burger en de gegevensuitwisseling tussen de verschillende overheden over de beide producten nog de meeste inzet vragen. Een eerste oriënterend onderzoek schat de belasting op circa € 0,35 per inwoner als structurele kosten vanaf 2006, de incidentele kosten worden geraamd op circa € 0,70 per inwoner in 2005. Overigens wordt naar aanleiding van deze eerste raming nog een verder verdiepend onderzoek uitgevoerd.

Over de definitie van een stiltegebied en de te hanteren grenswaarden voor zo'n gebied worden door de leden van de VVD-fractie vragen gesteld. Verder wordt in het wetsvoorstel aangegeven dat bij amvb stiltegebieden zullen worden aangewezen. Hierbij wordt gedacht aan de gebieden die de provincies hebben vastgelegd in hun milieubeleidsplannen. De VVD-fractie vraagt of kan worden aangegeven wat de noodzaak is om provinciaal beleid in landelijke wetgeving vast te leggen, omdat het zelfstandig handelen van de provincie hierdoor mogelijk wordt beperkt.

De EU benadrukt het belang van het behoud van gebieden waar op dit moment geen of weinig geluidsoverlast is. De EU wil deze gebieden ook stil houden. In de vertaling van de richtlijn is ervoor gekozen om voor het begrip stiltegebied aan te sluiten bij de bestaande stiltegebieden in Nederland, ingevolge de provinciale verordening. Nieuw in dit verband is de mogelijkheid die voor gemeenten wordt gecreëerd om een stiltegebied aan te wijzen. Er is tevens voor gekozen om het aan het betreffende bevoegde gezag over te laten vanaf welke waarde zij zo'n stiltegebiedenbeleid wil voeren, evenals voor andere bronnen gaat het hier om jaargemiddelde waarden. Het is aan het bevoegd gezag om via de normale procedures (bestemmingsplan) eventueel de bestemming van een dergelijk gebied te wijzigen. Aangezien wordt aangesloten bij de bestaande gedefinieerde stiltegebieden wordt het zelfstandig handelen van provincies noch gemeenten beperkt.

Door de VVD-fractie wordt een vraag gesteld over het lawaai op militaire terreinen. Op de geluidsbelastingkaarten wordt dit lawaai niet in kaart gebracht. De VVD vraagt zich af of dit ook geldt voor het lawaai van deze terreinen dat buiten de omheining van militaire terreinen hoorbaar is?

Ten aanzien van militaire terreinen stelt de richtlijn in artikel 2: deze richtlijn is niet van toepassing op omgevingslawaai dat door de er aan blootgestelde persoon zelf wordt veroorzaakt, lawaai van huishoudelijke activiteiten, door burens veroorzaakt lawaai, lawaai op de arbeidsplaats, lawaai binnen vervoermiddelen en lawaai door militaire activiteiten in militaire terreinen. Lawaai van de militaire terreinen dat buiten de omheining hoorbaar is komt derhalve niet op de geluidsbelastingkaart.

De leden van de fractie van het CDA constateren dat in het wetsvoorstel is gekozen voor een eigenstandige planfiguur (het actieplan) naast de bestaande planfiguren uit de Wet milieubeheer. De leden kunnen zich vooralsnog in deze keuze vinden, maar vragen om bij de herijking van de VROM-regelgeving nadrukkelijk te streven naar één planfiguur op gemeentelijk of provinciaal niveau waarin verschillende planfiguren samen worden gebracht.

Het actieplan is een vanuit de Europese Unie voorgeschreven planfiguur, die ook in de rapportages aan de Europese Unie een rol speelt. Dit betekent dat er geen keuze is om het anders aan te pakken. Door de regering wordt wel belang gehecht aan een efficiënte aanpak en het gebruik maken van de beschikbare gegevens. In het kader van de herijking wordt deze efficiënte aanpak nagestreefd, de regering beziet in dit kader of samenvoeging van planfiguren mogelijk en doelmatig is. Zo kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een combinatie van geluid- en luchtplannen. Door de CDA-fractie wordt de vraag gesteld welke overheden verantwoordelijk zijn voor het opstellen van kaarten en actieplannen. De leden van de fractie van de VVD willen graag een overzicht van de stappen die een gemeente, provincie of het rijk moet doorlopen bij het opstellen van de kaart en het actieplan. Daarnaast willen zij weten wat er gebeurt als uit de geluidsbelastingkaart blijkt dat op hun grondgebied de geluidsnormen worden overschreden en op welke wijze wordt voorkomen dat geluidsbelastingkaarten niet in overeenstemming zijn met de werkelijkheid.

Er is voor gekozen om de individuele gemeenten in de relevante agglomeraties verantwoordelijk te stellen voor het maken van kaarten en geluidsplannen. Samenwerking wordt daarbij uiteraard bevorderd en kan via de bestaande structuren vanwege de Wet gemeenschappelijk regelingen plaatsvinden. Deze verantwoordelijkheid is neergelegd in artikel 118 van het onderhavige wetsvoorstel. De provincies zijn verantwoordelijk voor hun eigen kaarten en plannen met betrekking tot de provinciale wegen die aan het intensiteitscriterium voldoen. Behalve de agglomeratiegemeenten en de relevante provincies is de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor het opstellen van kaarten en plannen voor rijkswegen, hoofdspoorwegen en luchtvaart (in casu de luchthaven Schiphol).

De geluidsbelastingkaarten hebben de bedoeling om de geluidssituatie in een agglomeratie te inventariseren en te registreren op het moment van vaststelling van de kaart. De Wet geluidhinder en de luchtvaartwetgeving blijven verder gewoon van kracht voor de normering en de regels omtrent handhaving.

Voor het opstellen van een geluidsbelastingkaart en actieplan kan slechts een indicatief overzicht van de te doorlopen stappen worden gegeven. Dit vanwege het feit dat het aan het bevoegd gezag zelf is om het proces tot opstellen van het actieplan te organiseren. Het minimum dat moet gebeuren is:

1. het opstellen van de geluidbelastingkaarten, zij vormen immers de input voor de actieplannen;
2. het inventariseren van de maatregelen die op grond van de Wet geluidhinder al worden voorzien (saneringsoverzicht);
3. het raadplegen van de burgers over de kaarten en over het ontwerp actieplan
4. het maken van het actieplan;
5. het verzenden van de kaarten respectievelijk de actieplannen aan VROM.

De actieplannen worden niet als appellabel beschouwd. Ik acht deze stappen niet omslachtig temeer daar een gemeente een groot deel van deze activiteiten al verricht in het kader van haar reguliere milieubeleid.

De leden van de fractie van de VVD willen graag een overzicht van alle plannen, programma's en rapportages die gemeenten en provincies op moeten stellen op de terreinen van de ministeries van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), van Verkeer en Waterstaat en van VROM. Tevens wil de fractie graag de frequentie hiervan weten.

Voor wat betreft het opstellen van rapportages, plannen of kaarten ingevolge voorschriften uit de Europese Unie geldt voor het beleidsterrein van

het ministerie van VROM dat er kaarten en plannen moeten worden opgesteld ten behoeve van de luchtkwaliteit en geluidhinder. Denk bij het laatste punt aan stiltegebieden in het kader van de Wet milieubeheer. De frequentie is respectievelijk eens in de drie jaar (soms vaker bij ingrijpende zaken) voor luchtkwaliteit en eens in de vijf jaar (soms vaker bij ingrijpende wijzigingen) voor geluidhinder. Vanuit Nederland is overigens een betere afstemming tussen de lucht- en geluidskaarten als item bij de Europese Unie ingebracht. Op het beleidsterrein van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal op grond van de Wet op de waterhuishouding door de provincies, in beginsel vierjaarlijks, een provinciaal plan inzake de waterhuishouding moeten worden opgesteld. Op basis van de Planwet verkeer en vervoer moeten provincies en kaderwetgebieden verkeers- en vervoersplannen opstellen waarin essentiële onderdelen van het nieuw vast te stellen nationaal verkeers- en vervoersplan uitgewerkt worden. Wanneer er een nieuw provinciaal of regionaal verkeers- en vervoersplan is vastgesteld, moeten gemeenten hun verkeers- en vervoersbeleid aanpassen. Op het beleidsterrein van het ministerie van LNV is er naast de eerdergenoemde stiltegebieden geen reguliere plan- of rapportageverplichting voor geluid in het landelijk gebied. Voor het aanleggen van een nieuwe situatie geldt het compensatiebeginsel uit de vogel- en habitatrichtlijn en Structuurschema Groene Ruimte 1, hetgeen in sommige gevallen ook uitgezocht wordt in de MER-procedure.

De leden van de fractie van de PvdA stellen voor om publicatie van de geluidskaarten via het internet verplicht te stellen en tevens te besluiten tot een jaarlijkse actualisatie in plaats van iedere vijf jaar.

De richtlijn geeft geen voorschriften omtrent publicatie, behalve een minimumeis van bijstelling of heroverweging van één maal per vijf jaar. Het heeft de voorkeur om geen eisen te stellen aan publicatie en dit over te laten aan de betrokken bevoegde gezagen, die dan aan kunnen sluiten bij de bij hen reeds bestaande wijzen van publicatie. Op deze wijze ontstaat ook weinig extra procedurelast en zijn eveneens weinig middelen nodig.

De leden van de VVD-fractie informeren naar de doelstelling achter de actieplannen. Zij willen graag weten wat de Europese Commissie gaat doen met de actieplannen en of de commissie toezicht gaat houden op de Nederlandse gemeenten en provincies. Tevens informeert de VVD-fractie naar de gevolgen als Nederland de geluidsbelastingkaarten en actieplannen niet tijdig aanlevert bij de Europese Commissie.

De doelstelling van de richtlijn is inventarisatie van de geluidssituatie en van het geluidbeleid in de lidstaten. Bij dit laatste spelen de actieplannen een rol. Zij geven immers een indruk van het gevoerde beleid in de lidstaten. De Europese Commissie gaat geen toezicht houden op Nederlandse provincies en gemeenten, maar zal de plannen en het totaaloverzicht van gevoerd en te voeren beleid in Europa mogelijk benutten om een discussie over gemeenschappelijk te voeren geluidbeleid op te starten. Nederland streeft er naar dit geluidbeleid vooral betrekking te laten hebben op het door de Europese Unie te voeren bronbeleid. Als Nederland niet tijdig de geluidsbelastingkaarten en actieplannen aanlevert zal Nederland mogelijk in gebreke worden gesteld. Dit kan resulteren in boetes van de kant van de Europese Unie. Gezien de aard van deze richtlijn en het feit dat in Nederland al bijna 25 jaar geluidbeleid wordt gevoerd is te late aanlevering wat mij betreft niet aan de orde. Overigens voorziet het onderhavige wetsvoorstel, bij te late aanlevering van de gegevens van betrokken partijen aan het Rijk, in de mogelijkheid om van rijkszijde de lacune in te vullen en de kosten hiervan bij de in gebreke gebleven partij neer te leggen.

De leden van de fractie van de VVD merken op dat de geluidsbelastingkaarten worden gemaakt op basis van de geluidsbelasting op een gevel op vier meter hoogte. De leden vragen zich af of dit betekent dat bungalows en dergelijke niet mee worden geteld met het arsenaal aan woningen dat geluidhinder ondervindt?

Bungalows worden wel degelijk meegeteld. Dit kan inhouden dat de bepaalde geluidsbelasting op vier meter hoogte niet geheel overeenkomt met de waarde op de voor dat soort woningen meer relevante hoogte van anderhalve meter. Deze verschillen zijn overigens zodanig gering dat deze keuze toch verantwoord is.

De leden van de CDA-fractie willen weten hoe de kosten zich verhouden tot de ontwikkelingen in het kader van de modernisering van de Wet geluidhinder en in hoeverre er bij de gemeenten en provincies bereidheid en draagvlak bestaat om met de uitvoering van de richtlijn aan de slag te gaan.

De implementatie van de richtlijn omgevingslawaai wordt beschouwd als een eerste stap in de modernisering van de Wet geluidhinder. De ministers van VROM en van Verkeer en Waterstaat implementeren de richtlijn. Vervolgens worden de provincies en de gemeenten, naast bijvoorbeeld Rijkswaterstaat, geacht de voorschriften uit de richtlijn uit te voeren. Voor deze uitvoering is voldoende draagvlak aanwezig gebleken. Van rijkszijde wordt in 2004 verdere voorlichting gegeven en tevens wordt een handreiking uitgebracht.

De leden van de fracties van de PvdA en de VVD achten de kans groot dat de gemeenten niet kunnen voldoen aan de eisen van het actieplan, doordat er niet voldoende middelen voor beschikbaar zijn gesteld. De leden willen weten hoe dit probleem wordt opgelost. De VVD-fractie vraagt zich, hierop aansluitend, af of er wel voldoende technische kennis bij gemeenten aanwezig is voor het opstellen van de geluidsbelastingkaarten en of alle gemeenten op de hoogte zijn van de nieuwe geluidsbelastingindicatoren.

De actieplannen moeten evenzeer worden gemaakt door provincies en rijksoverheidsinstanties als Rijkswaterstaat. Zoals al eerder aangegeven is er voor gekozen de implementatie zodanig vorm te geven dat veelal wordt aangesloten bij bestaande processen bij die bevoegde instanties, opdat slechts van een geringe extra bestuurslast kan worden gesproken. Tegenover deze geringe last staat een apparaatskostenvergoeding. De rijksbezuinigingen gaan zich vertalen in een verlenging van de termijn van de saneringsprogramma's geluid. In die zin ondervinden gemeenten vertraging. Voor het opstellen van de geluidsbelastingkaarten is niet meer kennis nodig dan die ingevolge de huidige Wet geluidhinder en de luchtvaartregelgeving bij alle betrokken overheden aanwezig hoort te zijn. Bij de uitvoering van de Wet geluidhinder is gebleken dat deze kennis aanwezig is.

De nieuwe dosismaat L_{den} wordt via een gemakkelijke conversieformule ingevoerd. De agglomeratiegemeenten zijn al op de hoogte van het traject tot implementatie. In 2004 volgt er bovendien een nader voorlichtings-traject (onder andere een handreiking), ook over de nieuwe dosismaat.

Volledigheidshalve merk ik nog op dat over de voorgenomen wijze van implementatie van de richtlijn omgevingslawaai nog overleg is geweest met de Europese Commissie. Het bleek dat de wijze waarop artikel 8, vijfde lid, van de richtlijn een plek had gekregen in de Wet geluidhinder en de Wet luchtvaart de Commissie niet geheel kon overtuigen. Bij het opstellen van het wetsvoorstel was niet gekozen voor een afzonderlijke bepaling ter implementatie van artikel 8, vijfde lid, voorzover daarin is

bepaald dat actieplannen in geval van een belangrijke ontwikkeling die van invloed is op de geluidhindersituatie, opnieuw worden bezien en zo nodig aangepast. In het kader van het opstellen van het wetsvoorstel werd er van uitgegaan dat de bestaande wetgeving via het verplichte milieu-programma voldoende voorziet in het zo nodig actualiseren van een geldend plan. In de memorie van toelichting is hierop nader ingegaan (Kamerstukken II 2002/03, 29 021, nr. 3, blz. 20). Bij nota van wijziging is het wetsvoorstel aangevuld in de door de Commissie aangegeven zin.

De leden van de fracties van de PvdA en de VVD stellen vragen over de dekking van de kosten die de mede-overheden moeten maken vanwege de implementatie van de EU-Richtlijn Omgevingslawaaai. Tevens willen de leden weten hoe hoog de kosten worden ingeschat en op welke wijze die zijn meegenomen in de VROM-begroting.

Er is een onderzoek verricht om de kosten van de implementatie van de richtlijn omgevingslawaaai in kaart te brengen. Op dit moment is nog een onderzoek gaande dat als verdiepingsslag op dit eerste onderzoek dient. Het bedrag is terug te vinden als 3.9 miljoen euro per jaar in artikel 7 (instrument U 071703) van de VROM-begroting. Deze reservering geldt voor de periode van 2004–2008 en komt neer op een bedrag van 15.6 miljoen euro in totaal. Dit is voldoende dekking voor deze periode voor zowel de structurele als de initiële kosten. Op basis van een evaluatie zal voor de periode na 2008 worden bezien hoe verder moet worden gegaan met fournering van middelen.

De leden van de fracties van het CDA en de PvdA vragen zich af waarom in de Wet geluidhinder wordt gekozen voor een algemene maatregel van bestuur als instrument waarin regels ten aanzien van de inhoud, vormgeving en inrichting van actieplannen worden gesteld, terwijl in de Wet luchtvaart voor het instrument van de ministeriële regeling wordt gekozen en wat zijn de consequenties hiervan?

Bij de implementatie van de richtlijn in de Wet luchtvaart is er voor gekozen de nadere regelgeving op het niveau van ministeriële regelingen te laten plaatsvinden. Dit omdat dit beter past in de systematiek van hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, waarbij soortgelijke bepalingen eveneens bij ministeriële regeling worden vastgelegd. Overigens heeft dit geen gevolgen voor de rechtskracht van deze bepalingen.

Door de leden van de fractie van de PvdA wordt de vraag gesteld hoe de regering erover denkt om de provincie een coördinerende rol te geven bij het afstemmen van de verschillende gemeentelijke actieplannen?

Er is voor gekozen om aan de gemeenten over te laten tot afstemming met de buurgemeenten te komen, mede in het kader van de bestaande Wgr-structuren in de relevante agglomeraties. Een coördinerende rol van de provincie is, gezien de stevigheid van deze reeds bestaande structuren, niet nodig.

Tot slot willen de leden van de fractie van de PvdA weten hoe dit wetsvoorstel zich verhoudt tot de implementatie Modernisering Instrumentarium Geluid (MIG) en wanneer de Kamer geïnformeerd wordt over het vervolg op de nota MIG?

Dit wetsvoorstel wordt beschouwd als de eerste stap in de gefaseerde invoering van het gedachtegoed van het wetsvoorstel MIG, waarvan het kabinet heeft besloten dit niet in te dienen. De Kamer is van deze lijn op de hoogte gesteld via de bij brief van 4 november 2002 (Kamerstukken II 2002/03, 28 663, nr. 1) aan de Tweede Kamer aangeboden notitie «Vaste

waarden, nieuwe vormen: Milieubeleid 2002–2006». Naar verwachting zal de tweede stap in de vorm van een wijzigingswet op de Wet geluidhinder de Kamer medio 2004 kunnen bereiken. In het kader van verdere beleidsvoornemens wijs ik ook nog op de onlangs aan de Kamer gezonden brief over de herijking van de VROM-regelgeving, inclusief de Wet geluidhinder (Kamerstukken II 2003/04, 29 200 XI, nr. 7, blz. 39–42).

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
P. L. B. A. van Geel

De agglomeratiegemeenten:

- a. de agglomeratie **Amsterdam/Haarlem**, welke de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Bennebroek, Beverwijk, Bloemendaal, Diemen, Haarlem, Haarlemmerliede, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Ouder-Amstel, Uithoorn, Velsen, Zaanstad en Zandvoort omvat;
- b. de agglomeratie **Den Haag/Leiden**, welke de gemeenten Delft, De Lier, Den Haag, 's-Gravenzande, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Leidschendam-Voorburg, Maasland, Monster, Naaldwijk, Oegstgeest, Rijnsburg, Rijswijk, Schipluiden, Valkenburg, Voorschoten, Wassenaar en Wateringen omvat;
- c. de agglomeratie **Eindhoven**, welke de gemeenten Best, Eindhoven, Geldrop, Helmond, Mierlo, Nuenen en Veldhoven omvat;
- d. de agglomeratie **Heerlen/Kerkrade**, welke de gemeenten Brunssum, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Nuth en Voerendaal omvat;
- e. de agglomeratie **Rotterdam/Dordrecht**, welke de gemeenten Albrandswaard, Barendrecht, Capelle aan de IJssel, Dordrecht, Heerjansdam, Hendrik-Ido-Ambacht, Maassluis, Papendrecht, Ridderkerk, Rotterdam, Rozenburg, Schiedam, Sliedrecht, Spijkenisse, Vlaardingen en Zwijndrecht omvat;
- f. de agglomeratie **Utrecht**, welke de gemeenten Houten, Maarssen, Nieuwegein, Utrecht en IJsselstein omvat.