

Vergaderjaar 1996–1997

24 216

Evaluatie Besluit geluidhinder spoorwegen

Nr. 2

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 november 1996

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ heeft op 4 oktober 1995 overleg gevoerd met minister De Boer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over **de geluidshindergezondheidsproblematiek in het algemeen** en haar brief van 30 mei 1995 inzake **het standpunt over de evaluatie van het Besluit geluidhinder spoorwegen in het bijzonder** (24 216, nr. 1).

Van het gevoerde overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) merkte op dat zij reeds een jaar geleden de spanning tussen het cultuurbeleid en het milieubeleid aan de orde stelde. Culturele instellingen, zoals poppodia en terrasjes hebben te maken met de handhaving van de Wet milieubeheer en de geldende geluidsnormen. Zij was benieuwd naar de vorderingen bij het terugdringen van het horecalawaai. Heeft bijvoorbeeld de brief van de minister aan burgemeester en wethouders van Amsterdam over een «tropischweerscenario» tot gevolg gehad dat de voornemens van B&W zijn gewijzigd? Zijn de minister regelingen bekend voor poppodia of oefenlokalen voor harmonieën, zangkoren en brassbands? Meer dan een jaar geleden heeft mevrouw Dijksma een saneringsfonds voor minder vermogende podia bepleit, omdat overlast van wegverkeer, spoorweglawaai en industrie ook met sanering bestreden wordt. De kosten van sanering van poppodia e.d. mogen volgens haar ook drukken op bijvoorbeeld platenmaatschappijen en het Rijk. Leven er gedachten omtrent een dergelijk saneringsfonds? Horecaoverlast wordt volgens het rekenvoorschrift voor industrielawaai gemeten; wanneer zal de toegezegde verfijning van die meetmethode gereed zijn? Wat is gedaan met de suggestie om de etmaalwaardetoeslag aan te passen door de nachtperiode op te schuiven van bijvoorbeeld 23.00 uur tot 01.00 uur en is de straffactor voor muziek nog steeds relevant?

Mevrouw Dijksma wilde vervolgens over twee geluidsproblemen van de industrie spreken. Ten eerste merkte zij op dat een lawaai veroorzaker geen geluidswerende maatregelen aan omliggende woningen mag aanbrengen. Zelfs op basis van vrijwilligheid laat de Wet milieubeheer dit

¹ Samenstelling:

Leden: Lansink (CDA), Van Erp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van den Berg (SGP), Verspaget (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), M.M. van der Burg (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), voorzitter, Van Gijzel (PvdA), Verbugt (VVD), Gabor (CDA), ondervoorzitter, Aiking-van Wageningen (groep-Nijpels), Poppe (SP), Augusteijn-Esser (D66), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), M.B. Vos (GroenLinks), Dijksma (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA), Jeekel (D66), Meijer (CDA).
Plv. leden: Biesheuvel (CDA), Blauw (VVD), O.P.G. Vos (VVD), Van Middelkoop (GPV), Houda (PvdA), Bukman (CDA), Oudkerk (PvdA), Jorritsma-van Oosten (D66), Valk (PvdA), Van Blerck-Woerdman (VVD), Leers (CDA), Hendriks, Reitsma (CDA), Huys (PvdA), De Graaf (D66), Leerkes (Unie 55+), Swildens-Rozendaal (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Witteveen-Hevinga (PvdA), Keur (VVD), H.G.J. Kamp (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van 't Riet (D66), Van de Camp (CDA).

niet toe, behoudens in saneringssituaties. Is het niet redelijk om deze mogelijkheid binnen de voorschriften van de Wet geluidhinder te brengen? Ten tweede merkte zij op dat omwonenden van verkeersintensieve en verkeersaantrekkende bedrijven last hebben van piekniveaus. Met name treinverkeer maakt zeer veel hinderlijk geluid op piekniveaus. Bedrijven krijgen problemen met het aanvragen van vergunningen omdat het bevoegd gezag het pieklawaai toerekent aan het bedrijf en optelt bij het overige geluid van het bedrijf. Naast hoge kosten ontstaan onverenigbare situaties voor bedrijven. Overweegt de minister het sturen van een brief aan de bevoegde gezagen om deze kwestie tot een oplossing te brengen? Biedt het Alara-principe hier enige uitkomst of wordt dit als een belemmering ervaren?

Met betrekking tot het spoorlawaai merkte mevrouw Dijkma allereerst op dat het Besluit geluidhinder spoorwegen (BGS) door de evaluatiecommissie Wet milieubeheer aan twee evaluaties is onderworpen, een algemene ter toetsing van de ervaringen aan de praktijk en een specifieke ter onderzoek van de bronreductie en de verwachtingen daaromtrent. De conclusie van deze evaluaties is, samengevat, dat in de praktijk het BGS goed wordt toegepast en nageleefd hoewel de doelstelling, het tegengaan van nieuwe geluidshindersituaties, niet wordt bereikt. Het laatste heeft te maken met het aanleggen van nieuwe infrastructuur en het bouwen van nieuwe woningen binnen de geluidszones van de huidige spoorwegen. Ongeveer 1% van de bevolking leeft in onprettige omstandigheden, maar het percentage gehinderden is niet toegenomen. Hoe zinvol is het onderscheid tussen «hinder» en «ernstige hinder» nog? Het onderzoek van de beleving van geluidshinder is toch iets anders dan het meten van de overlast van geluid? Kan dat onderscheid niet vervallen zoals gebeurd is bij het stankbeleid?

Wat betreft de eerste aanbeveling van de evaluatiecommissie: de minister ziet geen mogelijkheden om emissie-eisen te stellen aan het materieel. Dit klinkt aannemelijk. Immers, bij de aanleg en het gebruik van de Betuwelijn zal een flinke prestatie moeten worden geleverd, omdat de lijn zal voldoen aan de verlaagde 2000-normen. Valt er voor luidruchtige treinen iets uit te faseren, vergelijkbaar met de ban op lawaaiige vliegtuigen? Wat bedoelt de minister met «onderzocht zal worden of het mogelijk is deze technische inzichten tegen aanvaardbare kosten en zonder kapitaalvernietiging te verwerken in bestaand materieel»?

In de tweede aanbeveling stelt de commissie voor, de normen zodanig te verscherpen dat de voorkeursgrenswaarde 55 dB(A) en de maximaal toelaatbare grenswaarde 65 dB(A) is. De minister wijst deze verscherping van de hand. De geplande verlaging met 3 dB(A) gaat wel door behalve bij de categorie «wijziging aan bestaand spoor». Hoe verhoudt zich dat tot de dertiende conclusie over bronreducties? Deelt de minister deze conclusie van de commissie niet? Komen de 90 mln., die nodig zijn om de reducties tot stand te brengen, er wel en kan dan de reductie met 3 dB(A) plaatsvinden?

De derde aanbeveling verbindt voorwaarden aan het gebruik van hogere grenswaarden door middel van compensatie. De minister heeft kennelijk het plan een standpunt over compensatie in te nemen. Mevrouw Dijkma zag met scepsis het compensatiemechanisme steeds vaker opduiken. Wanneer kan dit standpunt verwacht worden? Kan de minister nu al iets zeggen over dit omstreden mechanisme?

De vijfde aanbeveling strekt ertoe, de huidige zonering in het besluit uit te werken in de vorm van geluidsc contouren langs spoorwegen. Deze vereenvoudigen het besluit en de contouren kunnen als concrete taakstelling voor de spoorwegen dienen. De commissie voorziet zelf dat het zoneren een hele klus is en vraagt zich af of dit zal opwegen tegen de voordelen. Toch komt de minister op de proppen met de suggestie emissieplafonds vast te stellen en te controleren. Wat is het verschil tussen zones, geluidsc contouren en emissieplafonds? Past deze

benadering van emissie wel binnen het besluit, dat op immissie gebaseerd is? Wat lijken de voordelen te zijn van emissieplafonds? Bergt het vaststellen van plafonds niet het gevaar in zich dat normen opgevuld gaan worden? Wat te doen bij overschrijding van de plafonds? Is de emissiegedachte nog onderwerp van gesprek in een projectgroep? Wordt de commissie van de vorderingen op de hoogte gehouden?

Ten slotte stelde mevrouw Dijkema aanbeveling 6B aan de orde. Het besluit kan een doeltreffende controlemechaniek gebruiken. Op welke manier wordt nu het besluit gecontroleerd? Volgens de evaluatiecommissie vindt nu weinig controle plaats. Hoe staat het met de validiteit van het rekenvoorschrift? De commissie vraagt zich af of het modelmatige rekenwerk de praktijk wel goed weergeeft. Omwonenden komen er slechter van af dan rekenmeesters hen willen doen geloven. Is de handleiding «Rekenen en meten van railverkeerslawaaai» ook aan evaluatie toe?

De minister concludeert dat het BGS ingrijpende wijzigingen dient te ondergaan. De PvdA-fractie is van mening dat het BGS aan helderheid en gebruiksgemak moet winnen.

De heer **Hofstra** (VVD) betoogde dat geluid als natuurkundig verschijnsel is omgeven met een veelheid van termen die objectief te meten niveaus of normeringen weergeven. Het subjectieve element van de beleving van geluid speelt een rol bij de hinder die men ondervindt. De interactieve opstelling tijdens de briefing op het departement in september was zeer verhelderend, maar bij politieke besluitvorming over normen ter beteugeling van geluidshinder kan men niet volstaan met het met elkaar in verband brengen van deze objectieve en subjectieve elementen. Daarbij spelen ook een rol de kosten gemoeid met sanering en de consequenties voor de ruimtelijke ordening, alsmede die voor het treinverkeer. Zal het interactieve element overigens ook worden ingezet tijdens hoorzittingen?

Vervolgens ging de heer Hofstra in op de aanbevelingen van de evaluatiecommissie.

1. Stimulering bronbestrijding. Hij onderschreef dat op dit moment geen harde emissie-eisen kunnen worden gesteld; hij kon zich vinden in de analyse van de minister. Hoewel veel verbeteringen mogelijk zijn, bepleitte de VVD-fractie terughoudendheid ten aanzien van het aan het railverkeer opleggen van beperkingen.

2. Aanscherping van de normen. Hier zag de heer Hofstra een belangrijke relatie met het door de minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden tweede tactisch railpakket. Hij vond het essentieel dat niet uitsluitend naar de hinder van het railverkeer maar ook naar de vervoerskant wordt gekeken, zeker gezien de bescheiden voorgenomen vervoersgroei (1% per jaar) bij de NS. Uitgangspunt zou moeten zijn dat de trein meer kan doen, niet alleen in vervoer maar ook in snelheid. Intercitytreinen zouden best 160 km per uur over het bestaande spoor kunnen rijden, hetgeen ongetwijfeld consequenties zal hebben voor de geluidsbelasting. Zijn fractie ging akkoord met het voorstel om terug te gaan naar een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Wel heeft zij problemen met het terugbrengen van de marge van 73 tot 70 in een aantal gevallen. Immers, daarbij is de gezondheid niet in het geding (het gaat om de hinder), terwijl desalniettemin nog normen blijven gelden voor de binnenwaarde. Ook zijn er consequenties voor de ruimtelijke ordening op lokaal niveau en worden het treinverkeer beperkingen opgelegd. Nadere afspraken over het hanteren van de bandbreedte zou het achterwege laten van die verlaging kunnen compenseren. De heer Hofstra had tijdens de briefing begrepen dat een herziening van de normen het probleem van de piekniveaus voldoende zou tackelen. Is dit juist en, zo ja, kan die celwaarde dan verder buiten beschouwing worden gelaten? 3 en 4. Voorwaarden bij hogere waarden en overleg tussen

betrokken partijen. Compensatie is praktisch en bestuurlijk moeilijk. Het is trouwens een probleem dat alle geluidsbronnen afzonderlijk worden bekeken, terwijl je in wezen het geluid uit diverse bronnen bij elkaar zou moeten tellen. De heer Hofstra drong erop aan bij de verdere uitwerking de koppeling te leggen met de herstructurering die bij de NS op stapel staat. Ook pleitte hij ervoor de provinciebesturen in dezen hun centrale taak te laten behouden.

5. De zonering en de emissieplafonds. Hoewel hierdoor jegens omwonenden een goede garantie wordt geboden, betekent dit voor de NS weer het vastleggen van een bepaalde grens waarbinnen het treinverkeer zich zal moeten afwikkelen. Daarom bepleitte de heer Hofstra enige terughoudendheid bij het op die methodiek overgaan, temeer daar zij omslachtig en bureaucratisch is. Hij ging ervan uit dat, voordat een en ander wordt geïmplementeerd, de minister de uitwerking nog aan de Kamer zou voorleggen.

Bij de zesde aanbeveling is o.a. sprake van het kadaster. Is duidelijk afgesproken wat bij het kadaster allemaal wordt vastgelegd?

Lawaai doet zich in velerlei vormen voor: wegen, spoorlijnen, vliegvelden, industrie, horeca etc. De heer Hofstra zou het op prijs stellen dit alles eens in wijder verband te kunnen bezien om te zien of niet tot een zekere vereenvoudiging kan worden gekomen. Zou de minister daarvoor een aanzet willen geven, bij voorkeur geplaatst in de Europese context, opdat op enige termijn een goede discussie mogelijk is?

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66) verwees naar het rapport van de Gezondheidsraad voor het belang van goede normen voor geluidsoverlast in het algemeen. Lawaai-overlast is trouwens bij diverse nog kort geleden genomen belangrijke beleidsbeslissingen aan de orde geweest. Bij infrastructurele projecten zal dit blijvend gebeuren; zij verwees naar binnenkort te nemen beslissingen over nachtvluchten op regionale luchthavens. Geconstateerd moet worden dat hinder een subjectieve beleving is. Pas door het hanteren van meetwaarden of normen komt de feitelijkheid in beeld, hoewel de mens voortdurend moet wennen aan andere soorten geluid. Een hogesnelheidstrein klinkt nu eenmaal anders dan een «hondenkopje». Door maatregelen te nemen op het gebied van isolatie etc. wordt veel aan lawaai-overlast gedaan.

De briefing over de geluidshinder van spoorwegen vond mevrouw Augusteijn uiterst verhelderend. Slechts 1% van de bevolking zou hinder ondervinden van het geluid door spoorwegen, maar waar het hier nominaal om 150 000 personen gaat, is zo'n laag percentage bedrieglijk. De doelstelling van het Besluit geluidshinder spoorwegen (BGS), namelijk het voorkomen van nieuwe geluidshinder wordt volgens de evaluatiecommissie Wet milieubeheer niet bereikt. Weliswaar brengen lokale uitzonderingssituaties de algemene doelstelling niet in gevaar omdat ze in alle gevallen voldoen aan de binnenwaarde, maar het BGS laat ruimte, aldus de brief van de minister, «voor enige toename in het aantal geluidsbelaste woningen bij aanleg van nieuwe infrastructuur en de bouw van nieuwe woningen binnen de zone». Kan de minister aangeven, wat hiermee wordt bedoeld? Hoe groot is die toename precies en hoe ernstig is de geluidsbelasting in die gevallen?

Door o.a. de stichting Natuur en milieu is aandacht gevraagd voor het piekgeluidsniveau des nachts. Geconstateerd moet worden dat 's nachts het maximale piekgeluidsniveau problemen kan opleveren. De heer Hofstra pleitte zojuist voor een hogere rijnsnelheid van intercitytreinen overdag. Afgezien van het feit dat de railinfrastructuur daarop moet zijn afgestemd, zal zo'n hogere snelheid het geluid aanzienlijk doen toenemen. Omgekeerd zal een lagere snelheid 's nachts het nachtelijk piekgeluidsniveau kunnen terugbrengen. Wat vindt de minister van die suggestie?

In de gevallen waarin de gevelbelasting 65 dB(A) of hoger is, zijn in het kader van Rail 21 saneringsprogramma's opgesteld; sommige worden echter pas uitgevoerd in 2010. Is dat niet wat laat en zou een versnelde sanering in die gevallen mogelijk zijn? In dit verband wees mevrouw Augusteijn op een brief van de gemeente Delft over de hinder van het hoogspoor door de stad.

Kan de minister aangeven wat onder «ernstige hinder» moet worden verstaan als het gaat om de schade voor de gezondheid van geluid van spoorwegverkeer, wegverkeer, burens, luchtverkeer en de werkomgeving?

Uit onderzoek naar technische verbeteringen van het reizigersmaterieel blijkt dat niet te verwachten is dat uit deze hoofde in of rond 2000 voor alle trajecten een reductie met 3 dB(A) gehaald zal worden. Mevrouw Augusteijn vond het noodzakelijk dit onderzoek naar technische verbeteringen versneld uit te voeren, aangezien dit indirecte gevolgen heeft voor de aanscherping van de bovengrens.

Slechts 25% van het goederenverkeer is afkomstig uit Nederland: uit Oost-Europa komen treinen die uiterst lawaaiig zijn. Is het mogelijk een onderzoek te doen naar een classificatiesysteem voor spoorwegmaterieel, analoog aan de Europese regelgeving ten aanzien van vliegtuigen?

Ook vroeg mevrouw Augusteijn aandacht voor de piepgeluiden bij bogen en kruisingen, zowel van treinen als van trams, extra geluiden die als zeer hinderlijk worden ervaren. Is het, net als bij industrielawaai, mogelijk een «straffactor» te hanteren?

Ten slotte ging zij in op de hinder van laagfrequent geluid, waarover zij in juni vragen had gesteld. Uit de antwoorden blijkt dat blootstellingen aan trillingen als derde belangrijkste vorm van overlast wordt genoemd. Welke maatregelen zullen worden genomen om de overlast hiervan te beperken, gelet op de gezondheidsschade die hierdoor blijkbaar kan optreden? Een nader onderzoek in samenwerking met de meldpunten laagfrequent geluid achtte mevrouw Augusteijn van groot belang.

De heer **Van den Berg** (SGP) verwelkomde de mogelijkheid, thans meer in het algemeen over geluidshinder te spreken, nadat de laatste tijd hoofdzakelijk ad hoc aan de hand van grote infrastructuurprojecten op die problematiek is ingegaan. In de recent verschenen milieubalans wordt immers gesignaleerd dat het totaal aantal gehinderden door geluids-overlast, vooral door het wegverkeer, in de periode 1980 tot 1990 met ongeveer 30% is toegenomen. Weliswaar treedt sinds 1990, o.a. door de kwaliteitseisen voor nieuwe woningen, weer een daling op, maar tevens wordt vastgesteld dat isoleren op grote schaal van woningen op landelijke schaal nauwelijks bijdraagt aan de daling van het aantal gehinderden. Mede gelet op het rapport van de Gezondheidsraad, is er reden genoeg om het beleid intensief voort te zetten, zoals de minister terecht concludeert. In het verleden is naar de mening van de heer Van den Berg het gezondheidsaspect van geluidshinder te veel onderschat; voor het beleid moet dit bij voortduring een belangrijke invalshoek zijn. Hij betwijfelde tevens of de doelstellingen van het NMP op het punt van de geluidshinderbestrijding binnen bereik blijven.

Er bestaan veel problemen bij de beleidsformulering op dit terrein, vooral vanwege de cumulatieve effecten van de verschillende geluidsbronnen. Daardoor beschikt de overheid over onvoldoende instrumenten voor een goede algemene aanpak. In navolging van de heer Hofstra drong de heer Van den Berg erop aan, eens goed te bezien of de normering in de wetten regelgeving van verschillende soorten geluidsoverlast niet beter onder één noemer kan worden gebracht.

Zich voor het overige beperkende tot het spoorlawaai, sprak de heer Van den Berg zijn waardering uit voor de evaluatie van het BGS evenals voor de uitvoerige reactie van de minister hierop. Daaruit blijkt dat de effectiviteit van de regeling op verschillende punten tekortschiet. Er valt dan ook nog heel wat te doen. In dit kader vroeg hij tevens aandacht voor

het feit dat het BGS wordt ervaren als een moeilijke, niet eenvoudig te begrijpen regeling en dat niet alle gemeenten voldoende kennis hebben om de regeling goed uit te voeren of te beoordelen. Voor andere belanghebbenden leidt dit tot een beperking van de rechtszekerheid. Wil de minister nog eens bekijken of de regelgeving niet vereenvoudigd zou kunnen worden? Bij praktische vragen van collega's over de gedane aanbevelingen sloot de heer Van den Berg zich aan.

De per 2000 voorgenomen aanscherping van de normstelling kon zijn instemming hebben; hij wees in dit verband echter op de problemen die de gemeente Rotterdam op dit punt heeft gesignaleerd. Is het overigens juist dat, zoals Rotterdam stelt, nu in de tabel zonder meer voor nieuwe woningen de waarde 70 dB(A) wordt gehanteerd, terwijl in de toelichting staat dat een waarde van 73 dB(A) pas op termijn in bepaalde situaties kan worden aangescherpt? Hij sprak de hoop uit dat op langere termijn een verdere verlaging van de normen mogelijk zal zijn, zoals de evaluatiecommissie voorstelt.

De heer Van den Berg sloot zich ook aan bij de vraag van mevrouw Augusteijn over het piekgeluidsniveau, in het bijzonder bij hoge rijsnelheden. Dit pleit overigens voor uitbreiding van de voorgenomen ondergrondse railinfrastructuur.

Het door de heer Hofstra genoemde punt van de kadastrale registratie heeft een bredere reikwijdte. De heer Van den Berg was voorstander van kadastrale registratie op meerdere punten en hij pleitte dan ook voor een stapsgewijze uitbreiding daarvan.

De heer **Lansink** (CDA) had begrip voor het late verschijnen van het kabinetsstandpunt over het rapport van de evaluatiecommissie Wet milieubeheer; hij nam aan dat dit heeft te maken met de moeilijk te verenigen doelstellingen: het wonen nabij stations, spoor- en tramwegen en beperking van de geluidshinder. De teneur van het kabinetsstandpunt vond hij in het algemeen wat te geruststellend. De commissie vindt immers dat het voorkomen van nieuwe geluidshindersituaties (NMP-doelstelling) niet haalbaar is gebleken. Hij vroeg de minister dan ook om een nadere uiteenzetting over de mogelijkheden, ook al omdat lokale uitzonderingen mogelijk blijven. Wanneer in die gevallen altijd moet worden voldaan aan een binnenwaarde van 37 dB(A) of 40 dB(A), zouden de inspanningen dan niet beter gericht kunnen worden op dat deel van het werk en op een betere compensatieregeling?

De minister schrijft over de aanbeveling inzake de stimulering van bronbestrijding dat realisering hiervan stuit op zwaarwegende technische problemen. Dat kan toch niet gelden voor de opstelling van het meetprotocol, hoewel dit natuurlijk veel internationale inspanning vergt? De heer Lansink gaf toe dat de levensduur van treinen een belangrijke factor is, maar er is toch sprake van vervanging en nieuwe aanschaffingen, zodat het mogelijk moet zijn ook aan die kant een flinke stap voorwaarts te doen.

De verscherping van de normen achtte hij heel belangrijk. De evaluatiecommissie meent dat slechts via een verlaging tot respectievelijk 55 dB(A) en 65 dB(A) voor de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare waarde de NMP-doelstelling gehaald kan worden. Het kabinetsstandpunt zet echter uitvoerig uiteen dat dit niet haalbaar is, zeker niet voor 2000 en zelfs niet voor nieuwe spoorwegen. Gekozen wordt dan ook voor een aanscherping met 3 dB(A) voor nieuwe lijnen, terwijl de saneringsgrens en de wijziging voor bestaande spoorwegen op 60 dB(A) blijft. Is hier nu bij het kabinet uitsluitend sprake van een kostenafweging? Of spelen ook andere factoren een rol?

Apart vroeg de heer Lansink aandacht voor de ontheffingsmogelijkheden voor provincies en gemeenten. Hoe valt het gebruik hiervan door die lagere overheden te reguleren? Hoe moet tegen deze achtergrond de zinsnede worden verstaan dat rekening wordt gehouden met de ruimte-

lijke consequenties in stedelijke gebieden? De opmerking dat de afweging overgelaten wordt aan het regionale bestuursniveau, ook gelet op de gunstige ervaringen, staat toch op gespannen voet met het voornemen om de ontwikkelingen nauwgezet te volgen. Een beruchte uitzondering wordt gevormd door het spoorviaduct in Delft, met een geluidsbelasting van 83 dB(A). In 1993 heeft de Kamer zich al bij motie uitgesproken voor een duurzame oplossing. De indruk is her en der echter ontstaan dat zo'n duurzame oplossing uitgesloten lijkt door de komst van de HSL. Deelt de minister de opvatting van de gemeente Delft dat die conclusie prematuur is?

Aanbeveling nr. 3 betreft de voorwaarden bij hogere waarden; de heer Lansink achtte de beschouwing van het kabinet hierover onbevredigend, met name de zinsnede: «Het is echter nog lang niet duidelijk welke maatregelen wel en niet als compensatie kunnen worden ingezet.». Op welke termijn kan de Kamer een werkelijk standpunt over deze aanbeveling tegemoetzien?

Ook de aanbeveling inzake overleg tussen betrokken partijen en de verantwoordelijk te stellen instantie vergt nader beraad. De provincie is bevoegd gezag, maar in hoeverre is de provincie in staat, te voorkomen dat tussen de landsdelen te grote verschillen ontstaan?

De heer Lansink deelde ten slotte mede dat zijn fractie kan instemmen met het standpunt over de overige aanbevelingen. Hij deelde in principe ook de opvatting van de heer Hofstra dat de geluidshinder meer in samenhang zou moeten worden gezien, hoewel hij opmerkte dat jaren geleden werd gewerkt met indicatieve meerjarenprogramma's, waarbij bleek dat sommige elementen volstrekt niet met elkaar in verband kon worden gebracht: een trein is nu eenmaal geen vliegtuig.

Het antwoord van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

De **minister** beschouwde de bijdragen uit de commissie als een goede aanzet voor een fundamentele discussie over geluid en geluidshinder in relatie tot spoorwegen. Geluidshinder wordt als probleem wel eens onderschat; ook wordt wel eens gesteld dat geluid minder heeft te maken met duurzaamheid, waarom men wat «liberaler» zou mogen omgaan met de normen. Zij constateerde echter dat geluid, hoe subjectief beleefd ook, een van de grote hinderfactoren is in het dagelijks leven van de burgers, terwijl er ook wel degelijk sprake is van effecten op het welbevinden en op de gezondheid.

Uit het hinderbelevingsonderzoek dat het ministerie periodiek uitvoert, blijkt dat slechts enkele procenten van de Nederlandse bevolking hinder ondervindt van spoorweglawaai. Echter, een procent omvat toch vele individuen, reden om serieus met het probleem om te gaan. Het verheugde de minister dat dit percentage niet is toegenomen, ondanks het feit dat steeds meer gebruik wordt gemaakt van de spoorlijnen. Dit betekent dat het materieel de laatste jaren aanmerkelijk stiller is geworden. Ook wordt steeds meer gebruik gemaakt van schermen, terwijl diverse ondertunnelingsprojecten zijn gerealiseerd. Op dit gebied moet nog veel verder worden gedaan; niet voor niets is gerefereerd aan de situatie te Delft. De minister zegde toe, deze zaak met haar collega van Verkeer en Waterstaat te zullen opnemen. In het algemeen ligt er op het vlak van de bestrijding van lawaai nog een flinke taakstelling. Het spoorweglawaai begint volgens de minister echter beheersbaar te worden.

Problemen met spoorweglawaai doen zich altijd daar voor waar de trein door dichtbevolkte gebieden rijdt of waar hij de woningen zeer dicht passeert. Anderzijds draagt het spoorweglawaai in dunbevolkte gebieden erg ver, hetgeen in individuele gevallen eveneens vervelende consequenties kan hebben. Zoals in verband met de Betuwelijn over dit

probleem intensief is gediscussieerd, zal ook in verband met de HSL een uitgebreide discussie over de lawaaibestrijding nodig zijn. Het geluid speelt trouwens een grote rol bij de tracékeuze voor de HSL. Deze opgave moet echter gezien worden tegen de achtergrond van het kabinetsstandpunt dat het vervoer per rail in de komende periode krachtig dient te worden gestimuleerd. Er moet ook hard aan worden gewerkt dat zoveel mogelijk substitutie plaatsvindt van luchtverkeer door treinverkeer. De overheid dient dan ook een goede accommodatie per rail, zowel voor personen- als voor goederenvervoer, te garanderen, waarbij echter telkens de vraag aan de orde komt wat de woonomgeving ter plaatse aan spoorweglawaai kan hebben. In de komende periode zal trouwens veel nieuwe infrastructuur moeten worden aangelegd, waarbij telkens de relatie met de volkshuisvesting moet worden beschouwd.

Er zijn twee mogelijkheden om de problematiek beheersbaar te houden, namelijk bronbestrijding enerzijds en effectgericht beleid anderzijds. De evaluatiecommissie zijn indertijd twee vragen voorgelegd.

1. Kan, gelet op de ontwikkeling van het bronbeleid, de voorgenomen aanscherping van de normstelling wel worden doorgevoerd?

2. Functioneert het Besluit geluidhinder spoorwegen naar behoren?

De commissie heeft geconstateerd dat aan de ene kant de ontwikkeling van het bronbeleid langzamer verloopt dan verwacht. Anderzijds stelt zij: desondanks moeten de normen verder worden aangescherpt dan de voornemens gericht op 2000. Men pleit dan ook voor een voorkeurswaarde van 55 dB(A) in plaats van 60 dB(A) en een maximaal toelaatbare waarde van 65 dB(A). Hier doet zich het dilemma van de wenselijkheid versus de haalbaarheid voor. Waar in het verleden in het milieubeleid zeker de filosofie heeft gegolden dat, ook als de gewenste norm niet gehaald kon worden, men de druk op de ketel tóch moest opvoeren teneinde in elk geval de doelstellingsnorm te halen, vond de minister dit een minder goede methodiek. Zij ging liever uit van de vraag, wat met de grootst mogelijke inzet haalbaar is. Hoewel de ontwikkeling van het bronbeleid thans nog niet zo ver is dat het gemakkelijk haalbaar is, stellen de minister van Verkeer en Waterstaat en van VROM tóch voor om voor nieuwe situatie de normen aan te scherpen. Dat geldt zowel voor de aanleg van nieuwe infrastructuur als voor de bouw van nieuwe woningen. Zij doen dit in het bijzonder omdat bij de Betuwelijn is gebleken dat deze normen, dankzij de inzet van ingrijpende en heel dure maatregelen, haalbaar zijn en omdat het goed is, de vooruitgang van bronbeleid extra druk te geven.

De verlaging van de maximale waarde in bestaande situaties zou leiden tot zeer kostbare ingrepen, bijvoorbeeld de sloop van vele duizenden woningen. Gelet op het maatschappelijk belang van een goed railvervoer achtte de minister de norm in situaties waar het echt niet anders kan, acceptabel. Daarbij moet voor die woningen natuurlijk wél voorzien worden in goede gevelisolatie en moet vooral worden voorkomen dat de geluidsgevoelige activiteiten aan de geluidsgevoelige zijde van de woningen plaatsvinden.

De evaluatiecommissie constateert ook dat het BGS als onderdeel van de regelgeving goed uitvoerbaar is voor de instanties die het besluit moeten uitvoeren, de NS en de betrokken gemeenten. Dit neemt niet weg dat de minister deze evaluatie wel wilde aangrijpen om te bezien of verbeteringen kunnen worden doorgevoerd, zoals het opnemen van een saneringsregeling spoorweglawaai, het duidelijker aangeven wanneer van een wijziging sprake is en, verbeteren van de handhaving en het inspelen op een situatie dat behalve de NS ook andere maatschappijen van de infrastructuur gebruik gaan maken. De heer Van den Berg, die blz. 3 van de evaluatie kritisch heeft besproken, wees zij erop dat een onderzoek is gedaan naar de praktische ervaringen met het BGS en dat daaruit blijkt dat het besluit goed uitvoerbaar is en ook goed uitgevoerd wordt. Desondanks, zo moet worden beaamd, blijft men de regeling moeilijk

vinden. De minister merkte in dit kader op dat in verband met het project marktwerking en deregulering met name de Wet geluidhinder aan de orde is. Deze oudste milieuwet is ingewikkeld, waarmee bestuurders van lagere overheden soms grote moeite hebben. Ook wordt een relatie gelegd met de Europese regelgeving op dit stuk. Bij die exercitie wordt het BGS betrokken.

Door de evaluatiecommissie wordt voorts gesteld dat het BGS niet het terugdringen van de geluidsproductie van de treinen bevordert en zij beveelt daarom aan, eisen aan het maximale geluid van treinen te stellen. Op de vraag waarom zij die aanbeveling niet onverkort heeft overgenomen, ging de minister als volgt in. De Nederlandse spoorwegen stellen aan nieuw materieel heel degelijke en adequate eisen, maar die zijn niet formeel in de regelgeving vastgelegd. Ook de internationale organisaties besteden veel aandacht aan de bronbestrijding. De emissiegrenswaarde van de kosten van overdrachtmaatregelen bij de aanleg van nieuwe spoorlijnen oefenen een behoorlijke druk uit om het stiller maken van de bronnen te bewerkstelligen. Bovendien is het niet mogelijk, op korte termijn typekeuringseisen te formuleren omdat er (a) nog geen goede internationale meetmethoden zijn ontwikkeld en (b) die ook op Europees niveau nog niet ontwikkeld zijn. Nederland zet zich trouwens wel in om op termijn te komen tot het vaststellen van typekeuringseisen. Om de ambtelijke activiteiten op dit punt te ondersteunen heeft de minister daarover een brief aan de betrokken Europese Commissaris in voorbereiding.

Het ontbreken van wettelijke eisen vormt volgens de minister, gezien de activiteiten van de Spoorwegen, geen beperkende factor om in Nederland tot stiller treinmaterieel te komen. Er loopt bovendien een onderzoeksprogramma om dit nog verder te verbeteren. Dit onderzoek, dat financieel ondersteund wordt door het ministerie van VROM, zal op korte termijn worden afgerond. Het goederenmaterieel vormt hierbij in wezen hét grote probleem. Driekwart van de goederenwagens die op het Nederlandse net rijden, is uit het buitenland afkomstig. Ook daarom vond de minister het noodzakelijk deze problematiek in wijder Europees verband dan de Europese Unie te regelen. Overigens kan niet worden gesteld dat de goederenwagens uit de voormalige Oostbloklanden per definitie slechter zijn dan bijvoorbeeld de Franse of Italiaanse. Een complicerende factor bestaat hierin dat, hoewel uitwisseling plaatsvindt, geen uitwisseling mogelijk is tussen oude en nieuwe wagens. Goederenwagens moeten met andere woorden altijd worden gekoppeld aan treinstellen van hetzelfde type.

In reactie op de vraag naar de mogelijkheid van uitfasen van oudere wagens, analoog aan datgene wat met oude, lawaaiige vliegtuigen gebeurt, zei de minister dat slechts een zeer beperkt deel van de in Nederland rijdende goederenwagens eigendom van de NS is. Daarom dient een classificatie met het oog op uitfasen ook in Europees verband plaats te vinden. Doet men dit niet dan ontstaan grote concurrentieproblemen voor de NS. Het eerder genoemde onderzoek richt zich op een ontwikkeling van goederenwagens met een geluidsreductie van minimaal 10 dB(A).

Vervolgens ging de minister in op de vraag of geen «straffactor» nodig voor de snerpande piepgeluiden van treinen en trams in krappe bogen. In theorie is dit piepgeluid verdisconteerd in de dosiseffectrelaties, maar lokaal kunnen zich zeker grote problemen voordoen, speciaal bij trams. Het probleem is niet op te lossen door grenswaardestelling, want het gaat meestal om bestaande situaties die daaraan niet worden getoetst. Hier moet de techniek dus uitkomst bieden; daarom wordt overlegd met de OV-bedrijven om de bestaande technische mogelijkheden te verbeteren. Om te voorkomen dat de regelgeving steeds ingewikkelder wordt, wilde de minister voorlopig volstaan met samenwerking met de OV-bedrijven teneinde dit algemeen erkende probleem aan te pakken.

Ook de zonering is in het kader van het BGS bepaald geen gemakkelijk onderwerp. Dat de uitvoering van het BGS als moeilijk wordt ervaren, heeft vooral te maken met het akoestisch onderzoek dat in ieder nieuwe situatie moet worden uitgevoerd. De evaluatiecommissie meent dat het BGS meer toegankelijk wordt door de geluidsbelastingcontouren op kaarten vast te leggen. De minister had dit niet overgenomen, omdat het ten aanzien van de 3000 strekkende km spoorwegnet heel ingewikkeld en zeer kostbaar is om een precies geluidsbelastingcontour op kaart vast te leggen en bij te houden. Het is de vraag of de inspanningen dan opwegen tegen het effect. Het is de bedoeling dat het systeem van emissieplafonds gaat tegemoetkomen aan de thans als ingewikkeld ervaren regeling voor een fysieke verandering of een verandering in de geluidsbelasting van een spoorweg. Door een plafond te stellen aan de geluidsemisatie op een bepaald traject kan de railnetbeheerder of -gebruiker, door te sturen via de parameters die ten grondslag liggen aan de geluidsbelasting, zoals de inzet van stillere treinen, rijnsnelheid, schermen, voorkomen dat het plafond wordt overschreden. Handhaving speelt hierbij inderdaad een grote rol; hierop wordt thans gestudeerd.

Naar aanleiding van de vraag van mevrouw Dijkstra of het vaststellen van emissieplafonds niet het gevaar in zich bergt dat de normen opgevuld worden, betoogde de minister dat het opvullen van normen in andere situaties een groter probleem zou kunnen zijn dan in deze situatie. Het gaat hier om een gebruiker die zich thans vrij actief in de markt begeeft om een zo goed mogelijk product aan te bieden, dat concurrerend werkt voor de overige mobiliteit. Bij dit totale product speelt geluidshinder ook een rol. Daarom was de minister niet zo bevreemd voor het opvullen van een norm, waar dit heel makkelijk voorkomen zou kunnen worden, dan in andere situaties. Nogmaals wees zij erop dat ook hard gewerkt wordt aan het moderniseren en verbeteren van het goederenvervoer, zij het dat het grote probleem hierbij de Europese aanpak is. Deze zaak komt ongetwijfeld aan de orde bij een volgende evaluatie, bijvoorbeeld over twee jaar.

Hierna ging de minister in op de vraag waarom zij voorkeurswaarden van 55 dB(A) en 57 dB(A), respectievelijk 65 dB(A) en 70 dB(A) heeft gehanteerd. In artikel 28 van het BGS wordt voor 1 januari 2000 een verscherping van de eisen aangekondigd van 60 dB(A) tot 57 dB(A) en van 73 dB(A) tot 70 dB(A). De evaluatiecommissie constateert dat in de scenariostudie 2 op de wat langere termijn een daling van die emissie te verwachten is, maar dat niet te verwachten is dat in of rond 2000 voor alle trajecten waar het reizigersmaterieel maatgevend is, die reductie met 3 dB(A) al zal worden gehaald, maar pas enkele jaren later. De regering is daarom van mening dat voor alle nieuwe spoor-, tram- en metrolijnen, alsmede voor nieuwe bestemmingsplannen de verscherping met 3 dB(A) wél doorgang moet vinden. De waarde van 73 dB(A) mag alléén gehanteerd worden waar de onmogelijkheid bestaat, dit terug te brengen naar 70 dB(A). Als zulk een onmogelijkheid kenschetste de minister ook het afbreken van vele woningen.

De minister gaf toe dat met name in stedelijke gebieden discussie over die normen kan ontstaan; Rotterdam is daar een duidelijk voorbeeld van, waar, ondanks het feit dat het om nieuwe woningen gaat, de vraag opkomt: kan hier toch geen maximum van 73 dB(A) worden geaccepteerd? De minister was hiermee, zo betoogde zij jegens de heer Hofstra, buitengewoon terughoudend, zonder te zeggen dat zij nooit ofte nimmer met 73 dB(A) akkoord zou kunnen of willen gaan. Het loont immers de moeite om in nieuwe situaties met alle kracht te streven naar beperking tot 70 dB(A). Wanneer het noodzakelijk is woningen dicht op een spoorlijn te bouwen, kan het zinvol zijn te bezien of die woningen op een andere manier gesitueerd kunnen worden, of de indeling van het stratenplan zodanig te maken dat minder last van het lawaai wordt ondervonden, of toch nog niet met schermen kan worden gewerkt enz. Dit punt wordt

thans met het gemeentebestuur van Rotterdam besproken, want de minister vond dat echt een maximale poging moet worden ondernomen om die 70 dB(A) te halen zonder de spoorwegen te hinderen in hun plannen, terwijl het ook een groot goed is om in planologische zin de ruimte optimaal te gebruiken. De situatie moet niet zo worden dat almaar nieuwe polders aan snee komen omdat in de nabijheid van spoorwegen helemaal niet meer gebouwd kan worden.

In dit verband wees de minister ook op het project «stad en milieu», waarin de lokale overheden en het Rijk de mogelijkheid bezien om veel intensiever gebruik te maken van de stedelijke bebouwing, zodanig dat allerlei belemmerende milieuvorwaarden op andere wijze worden gecompenseerd. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de mogelijkheid om, wanneer zich aan de voorzijde van de woningen een lawaaïge situatie voordoet, de ruimte in de woonblokken zodanig in te richten dat openbare tuinen ontstaan, als het ware «stedelijke stiltegebieden» in blokbebouwing. Het project is overigens thans nog in een verkennende fase, ook ten aanzien van de eventuele besluitvorming over die compensatie. De gedachte leeft nu dat, als compensatie moet worden geboden voor het iets verruimen van de norm, zulks altijd in eerste instantie goedgekeurd moet worden door het lokale bestuur, alvorens de minister een ontheffing mag verlenen.

Door diverse woordvoerders is gevraagd naar een definitie van «ernstige hinder». De minister verwees in dit verband naar een tabel die is gepresenteerd bij de briefing, waarin het aantal ernstig geluidsgehinderden, de categorieën en een verdeling in «gehinderd» en «ernstig gehinderd» zijn verwerkt. Een vergelijking met hinder door stank gaat niet helemaal op omdat de meetmogelijkheden bij geluidshinder veel hanteerbaarder zijn. De in deze tabel gemaakte onderverdeling achtte de minister in tegenstelling tot mevrouw Dijkma noodzakelijk vanwege het verband met de onderscheiden maatregelen die van departementswege worden voorgeschreven, alsmede met de (mate van) soepelheid in het te voeren beleid.

Het is belangrijk om behalve de woning zelf ook de directe woonomgeving, zoals de tuin, te beschermen. De binnenwaarden moeten absoluut worden gebruikt als het gaat om slaapverstoring, maar de ruimte om de woning moet ook blijvend zijn betrokken in de normering en het meten.

Laagfrequent geluid ofwel trillinghinder in het algemeen, bijvoorbeeld van afzuiginstallaties, vormt een probleem apart, dat de minister zeker niet wilde bagatelliseren. Dit wordt geregeld in het Bouwbesluit, dat heel duidelijke normen stelt. Overigens is van de hinder van laagfrequent geluid weinig bekend, terwijl ook weinig mogelijkheden ter bestrijding van de overlast van lage trillingen bestaan. Op den duur zal via de meldpunten steeds meer kennis worden verkregen; met name bij nieuwe situaties wordt via regelgeving getracht te voorkomen dat dit soort hinder kan ontstaan. Ook wordt bezien wat in technisch opzicht aan dit probleem kan worden gedaan. Hier is met name het Bouwbesluit van belang. Gestudeerd wordt nog op mogelijkheden om iets te doen aan bestaande situaties; op dit moment bestaat hierover te weinig kennis. De Kamer zal op de hoogte worden gehouden, indien vanuit een betere kennis van deze problematiek, wordt gekomen tot specifieke bestrijdingsactiviteiten.

De interactieve geluidsdemo zal ook kunnen worden gebruikt bij inspraakbijeenkomsten. Men moet zich overigens goed realiseren dat het geluid dat daarmee wordt geproduceerd, tamelijk dichtbij is. Het geluid in de vrije natuur wordt op een bepaalde afstand weer anders beleefd dan in een gesloten ruimte. Het is al met al een handig instrument, dat overigens niet meer dan een indicatie geeft. Besluitvorming kan op zulk een demonstratie niet worden gebaseerd.

De minister ging thans over op vragen met een meer algemeen karakter. De brief van de vereniging Krachtwerktuigen betreft met name de hinder die ontstaat door het transport naar een bedrijf toe, niet zijnde

het transport op de openbare weg. Bekeken wordt of ook dit transport kan worden gebracht onder de wetgeving inzake het verkeerslawaai. Als dit het geval is, kan namelijk ook worden geput uit de fondsen voor de woningisolatie. Dit geldt ook voor de piekniveaus.

De gemeente Amsterdam wenste alle normen volledig los te laten in een zogenaamd tropischweerscenario. Hoewel de minister van mening is dat de lokale overheid een buitengewoon belangrijke bevoegdheid in dezen heeft, vond zij dat in dit geval te ver ging. Daarom is Amsterdam geantwoord dat het mogelijk moet zijn ook bij warm weer maatregelen te nemen opdat hinder beperkt wordt. Dat wordt zelfs in de tropen nog gedaan. Amsterdam heeft op deze brief nog niet gereageerd.

In reactie op het door mevrouw Dijkma gesignaleerde spanningsveld tussen het cultuurbeleid en het milieubeleid, zei de minister dat de eerstverantwoordelijke voor voorkoming van lawaai-belasting bij bijvoorbeeld poppodia en andere concerten of uitvoeringen in zalen het gemeentebestuur is. Zij vond niet dat het Rijk in dit soort zaken moet treden. Voor het overige verwees zij naar de initiatieven die zij samen met haar collega van Volksgezondheid, Welzijn en Sport had genomen met het oog op gehoorschade door housemuziek. Zij bleef echter van mening dat het lokale bestuur, in het bijzonder de burgemeester, in eerste instantie verantwoordelijk is voor voorkoming van overlast voor omwonenden van openluchtmanifestaties. Normen in dit vlak worden gesteld door de Wet milieubeheer.

De minister was het van harte eens met het pleidooi van de heer Van den Berg voor het ondergronds bouwen ter beperking van de geluidsproblematiek. Binnen het kabinet is afgesproken, zich veel meer te richten op onderzoek ter wille van het totstandkomen van meer ondergrondse activiteiten in de bebouwde omgeving.

Zij kondigde aan dat bij de begrotingsbehandeling gerichte aandacht zal worden besteed aan de bronbestrijding.

Tot mevrouw Dijkma zei de minister dat het rekenvoorschrift in de praktijk betrouwbaar blijkt te zijn. Het is echter een modelmatige berekening, die de werkelijkheid slechts benadert. Kleine verschillen, positief of negatief, zullen dus altijd optreden, maar het is toch een heel acceptabele methode. Incidentele hinder van piepen of snerpen is lastig in het geheel op te nemen, maar als de algemene regelgeving niet voldoet, wordt incidenteel contact met de OV-bedrijven opgenomen.

Discussie in tweede termijn

Mevrouw **Dijkma** (PvdA) had zich bij haar vraag over rekenen en meten speciaal gericht op het rekenvoorschrift voor industrielawaai. De voorganger van de minister heeft in 1994 toegezegd dat de meettechniek voor industrielawaai, waarmee horecaoverlast wordt gemeten, wel degelijk toe is aan verfijning. Wat heeft het breinwerk van het ministerie op dit punt opgeleverd? Voorts vroeg zij of de straffactor voor muziek nog steeds relevant is.

De **minister** antwoordde dat de toegezegde verfijning in juni 1996 mag worden verwacht.

De heer **Hofstra** (VVD) had gevraagd om overleg voordat de uitwerking van het BGS wordt ingevoerd. Hij hoopte dat dit sneller zou kunnen dan over twee jaar bij een volgende evaluatie.

Hij vond het voorgenomen beleid inzake bronbestrijding en de emissies realistisch en verstandig, ook wat het Europese verband terzake van het goederenvervoer betreft. Cruciaal is echter de vraag hoe hoog de emissieplafonds komen te liggen en wie ze vaststelt. Zijn fractie hechtte eraan dat de NS de ruimte krijgen om de taak die ze moeten vervullen,

ook echt uit te voeren. Daarbij hoort een hogere rijnsnelheid van de gewone intercity's.

De heer Hofstra betreunde het dat in de overgelegde tabel twee situaties voorkomen waar een maximum van 70 dB(A) wordt geïntroduceerd. Dat is een valbijl, die het onmogelijk maakt in die situaties nog 73 dB(A) toe te staan. Hij pleitte ervoor de voorwaarden aan te scherpen, maar in de tabel consequent een grens van 73 dB(A) te blijven hanteren.

Mevrouw **Augusteijn** (D66) achtte dit punt cruciaal voor de besluitvorming, omdat het hier de normen betreft voor nieuwe situaties (woningen dan wel spoorlijnen). Zij ondersteunde de minister krachtig in haar beleid om de grens van 70 dB(A) voor nieuwe situaties te handhaven en slechts in uitzonderingssituaties, bij aparte beschikking, zo dat nodig is daarover een nader besluit te nemen.

Zij herinnerde aan haar opmerking over de reactie van de stichting Natuur en milieu inzake nachtelijke piekgeluiden bij korte passagetijden, hetgeen kan leiden tot slaapstoornissen. Is het mogelijk daarvoor een grens van 65 dB(A) te stellen, bijvoorbeeld door 's nachts langzamer te rijden?

De heer **Van den Berg** (SGP) herinnerde nog aan zijn opmerking over de rol van het kadaster in de registratie van dit soort belemmeringen bij onroerend goed. Hij onderschreef de zienswijze van de minister over de grenzen van 70 dB(A) en 73 dB(A), maar hij vroeg zich af of de tekst van de toelichting volledig «spoort» met de tabel. Ten slotte vroeg hij naar een tijdpad van de aangekondigde vrij ingrijpende wijzigingen van het BGS en van de evaluatie van de geluidshinderwetgeving.

Door de heer **Lansink** (CDA) werd nogmaals gewezen op de positie van het bevoegd gezag bij de uitvoering van milieuwetgeving. Hij zou er overigens vrede mee kunnen hebben als op dit punt bij de aangekondigde evaluatie werd teruggekomen. Hij onderschreef het standpunt van de minister dat in nieuwe situaties een grens van 70 dB(A) moet worden gehanteerd.

Ingaande op de vraag naar het tijdpad, wees de **minister** erop dat nu allereerst het traject van de marktwerking en de deregulering aan de orde zal komen. Medio 1996 verwachtte zij daarmee rond te zijn. Daarna moet een besluit worden genomen over de eventuele aanpassing van de Wet geluidhinder en het BGS. Deze activiteiten zullen overigens ten dele parallel lopen. Hierbij komt tevens de positie van het bevoegd gezag aan de orde. Het totale pakket wordt als het ware getoetst aan de eis van een voor alle partijen efficiënte regelgeving. De Kamer zal een voorstel inzake emissieplafonds bereiken, zodra dit gereed is. De minister nam aan dat hierbij ook aan een tijdstip medio 1996 moet worden gedacht. Daarnaast zal na ongeveer twee jaar nadien een nieuwe evaluatie plaatsvinden om te bezien of alle regelgeving het effect heeft dat ermee beoogd was. Desgevraagd, verklaarde de minister zoveel mogelijk spoed te zullen betrachten. De termijn van twee jaar had zij uitsluitend gebruikt in verband met de evaluatie.

De minister herhaalde dat zij in nieuwe situaties wilde blijven uitgaan van 70 dB(A). Doet zich echter een situatie voor waarin die grens echt niet gehaald kan worden, waardoor men op die plek bijvoorbeeld niet meer zou mogen bouwen, dan kán in zo'n situatie worden overwogen bij wijze van uitzondering een grens van 73 dB(A) toe te staan. Zij zegde toe nog eens nauwkeurig na te gaan of de tekst van de toelichting wel in overeenstemming is met de tabel.

De minister wilde niet te snel besluiten om de snelheid van treinen te verminderen, ook 's nachts niet. Over het lawaai van hogesnelheids-

treinen wilde zij nog wel eens discussiëren als de besluitvorming daarover wat meer gevorderd is.

De suggesties over het kadaster wilde de minister meenemen, zonder op dit moment een keuze toe te zeggen.

De voorzitter van de commissie,
Versnel-Schmitz

De griffier van de commissie,
Van Luyk