

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1446

Vragen van de leden **Minhas** en **Koerhuis** (beiden VVD) aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over *het artikel dat de woningbouw naar nul gaat door nieuwe wet* (ingezonden 9 december 2021).

Antwoord van Minister **De Jonge** (Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening), mede namens de Staatssecretaris en Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 25 januari 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 1238.

Vraag 1

Kent u het artikel «Woningbouw naar nul door nieuwe wet»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op het artikel en in het bijzonder op de in het artikel gedane uitlatingen?

Antwoord 2

De woningbouwopgave is urgent. Hierover heeft de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties uw Kamer verschillende brieven gestuurd. De weergave in het artikel over de cumulatierregels sluit naar mijn mening echter niet goed aan bij de impactanalyse die in opdracht van Rijk en regio gezamenlijk is uitgevoerd. Die impactanalyse is op 16 december 2021 door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan uw Kamer toegezonden.² De impactanalyse bevestigt dat naar schatting maximaal 60.000 tot 80.000 woningen van de plancapaciteit in de regio Schiphol te maken kunnen krijgen met een afweging van de aanvaardbaarheid als gevolg van de geactualiseerde cumulatierregels – waarvan bij ca. de helft onder het huidige recht ook al een afweging over cumulatie gevraagd wordt – maar de conclusies die daaraan in het artikel worden verbonden, deel ik niet.

¹ Telegraaf, 5 december 2021; <https://www.telegraaf.nl/financieel/242286786/woningbouw-naar-nul-door-nieuwe-wet>

² Kamerstuk 31 936, nr. 897.

Het artikel vermeldt daarnaast ten onrechte dat het maken van een afweging over de aanvaardbaarheid van het geluid in geval van samenloop van meerdere geluidbronnen nieuw zou zijn. Dat is al vereist sinds de invoering van de Wet geluidhinder in 1986.³

Vraag 3

Bent u van mening dat gemeenten en provincies een goede belangenafweging kunnen maken voor bouwprojecten? Zo neen, waarom niet? Zo ja, waarom?

Antwoord 3

Ja. Het is van oudsher de taak van het decentrale bestuur om te komen tot een samenhangende afweging van alle belangen bij woningbouwprojecten. De Omgevingswet helpt ze daarbij, onder meer door de rijksregels die daarbij gehanteerd worden bij elkaar te brengen en te harmoniseren. Dat bevordert de overzichtelijkheid, maar de intrinsieke complexiteit van gebiedsontwikkeling blijft onverminderd bestaan.

Vraag 4

Bestaat er een handelingskader voor belangenafweging dat gemeenten kunnen gebruiken voor bouwprojecten? Zo nee, bent u bereid om dat op te stellen voor de verwachte invoering van de Omgevingswet op 1 juli 2022?

Antwoord 4

Gelezen in de context van het artikel veronderstel ik dat bedoeld is op een handelingskader voor het omgaan met hogere niveaus voor het gecumuleerd geluid die ontstaan als gevolg van de nieuwe rekenregel voor het betrekken van luchtvaartgeluid daarbij. De bewindslieden van Infrastructuur en Waterstaat en ik zijn bereid om samen met de regio een handelingskader of handreiking op te stellen voor gemeenten die daarmee te maken krijgen. In bijlage 1B bij de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 16 december 2021 zijn al enkele bouwstenen opgenomen die onderdeel zouden kunnen worden van een handreiking.

Vraag 5, 7 en 13

Wat is de stand van zaken van de reeds aangenomen motie Koerhuis over het beleidsneutraal overzetten van de nieuwe geluidsregels?⁴ Hoe rijmt u een eventuele aanscherping van de nieuwe geluidsregels met de aangenomen motie Koerhuis? Deelt u de mening dat het aanscherpen van de nieuwe geluidsregels niet rijmt met de aangenomen motie Koerhuis? Zo neen, waarom niet?

Antwoord 5, 7 en 13

Vraag 5 is gelijklopend aan een eerdere vraag van het lid Koerhuis van 19 november 2021, die beantwoord is door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.⁵ Daarbij is ook reeds antwoord gegeven op de vragen 7 en 13. Volledigheidshalve herhaal ik dit antwoord:

In het interbestuurlijke samenwerkingstraject SWUNG-2⁶ zijn de doelen en uitgangspunten voor de vereenvoudiging en modernisering van de geluidsregels uit de Wet geluidhinder door Rijk, IPO en VNG gezamenlijk vastgesteld. SWUNG-2 is een beleidswijziging ten opzichte van de huidige wet- en regelgeving en betreft dus een beleidsrijke wijziging. Eerder was al aangekondigd dat deze wet- en regelgeving in deze zin zou worden gewijzigd op het moment dat zij in het stelsel van de Omgevingswet zou worden opgenomen en niet door wijziging van de huidige regelgeving.⁷ Juist daarom is deze regelgeving geen onderdeel geworden van het hoofdspoor van de Omgevingswet en AMvB's, maar ondergebracht in een aanvullingsspoor. De

³ Artikel 157 van de Wet geluidhinder (Stb. 1979, 99), later vervangen door het nu geldende artikel 110f.

⁴ Kamerstuk 32 847, nr. 738

⁵ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 1098.

⁶ Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid.

⁷ Kamerstuk 32 252, nr. 52.

uitwerking is dus beleidsneutraal ten opzichte van de aan de Kamer medegedeelde beleidsvoornemens over SWUNG-2. Uiteraard moesten bij de uitwerking nog veel nadere keuzes worden gemaakt.

De Aanvullingswet geluid, het Aanvullingsbesluit geluid en de Aanvullingsregeling geluid⁸, die al waren gepubliceerd op het moment dat de motie werd aangenomen, vormen dus een beleidsneutrale omzetting van de beleidsbrief SWUNG-2. In die beleidsbrief werd al gesproken over versterking van de wettelijke regeling voor cumulatie op aandringen van de Tweede Kamer. De Aanvullingswet geluid en het Aanvullingsbesluit geluid hebben bewust een aparte parlementaire behandeling doorlopen omdat zij geen beleidsarme omzetting zijn van bestaande regelgeving naar het nieuwe wettelijk stelsel, maar de hierboven benoemde reeds parlementair besproken beleidsvernieuwing omvatten.

In het licht van de overwegingen van de motie, het debat tijdens het AO Bouwen van 9 december 2020⁹ en de aangehouden motie van het toenmalige Kamerlid Terpstra¹⁰ interpreteren de Staatssecretaris en Minister van Infrastructuur en Waterstaat en ik de motie zo dat deze zich richt op één specifieke, geactualiseerde rekenregel¹¹ die luchtvaartgeluid zwaarder meetelt dan de huidige regel voor de cumulatie van het geluid van meerdere bronnen. Hieraan liggen actuele inzichten over de mate van hinderbeleving van luchtvaartgeluid ten grondslag, die in het luchtvaartbeleid al geruime tijd worden toegepast. De geactualiseerde rekenregel zou – aldus berichten in de pers – de bouw van woningen in de regio Schiphol belemmeren. Zoals al eerder gemeld¹², ben ik samen met de bewindslieden van Infrastructuur en Waterstaat in overleg met de bestuurlijke partners om deze problematiek te onderzoeken. Met de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), de VNG en het IPO is eind 2020 bestuurlijk afgesproken gezamenlijk een impactanalyse uit te voeren naar de consequenties van de actualisering van de rekenregel voor luchtvaartgeluid voor de realisatie van de woningbouwopgave. Om ruimte te maken voor dit proces is in de Aanvullingsregeling geluid de vigerende rekenregel opgenomen, in de vorm van overgangsrecht.

De gezamenlijke impactanalyse is afgerond met een briefadvies van de onderzoekers van 27 augustus 2021. De onderzoekers beschrijven de feiten, risico's en mogelijke oplossingsrichtingen. Het is aan het kabinet om daaruit keuzes te maken, na overleg met de bestuurlijke partijen. Een eerste bestuurlijk overleg is op 17 november jl. gevoerd. Het overleg met de bestuurlijke partijen wordt voortgezet.

Vraag 6

Klopt het dat de bouw van 380.000 woningen in vier provincies en 56 gemeenten op het spel staat door de nieuwe geluidsregels?

Antwoord 6

Nee. Uit de gezamenlijk uitgevoerde impactanalyse blijkt dat rond Schiphol maximaal 60.000 – 80.000 geplande woningen in Noord- en Zuid-Holland te maken kunnen krijgen met de cumulatierregels. Voor de helft van deze woningen geldt ook nu al een verplichte beoordeling van het gecumuleerde geluid van meerdere bronnen, waaronder luchtvaart. Ongeveer de helft van de woningen is gepland tot 2030. Rond de luchthavens Rotterdam The Hague, Eindhoven en Lelystad betreft het tot 2030 ca. 1.100 woningen. Uit de impactanalyse blijkt verder niet dat de bouw van de woningen op het spel staat, wel dat gemeenten een nadere motivering moeten maken en dat zij daarbij belemmeringen ervaren. Zoals beschreven in het antwoord op de vragen 5, 7 en 13 en in de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 16 december 2021 zijn wij met de regio rondom Schiphol in gesprek hoe we deze problematiek kunnen oplossen.

Vraag 8 en 9

Wat is de stand van zaken van de rekenregels voor de accumulatie van spoorgeluid?

⁸ Stb. 2020, nr. 83, Stb. 2020, 557 en Stcrt. 2021, nr. 15868.

⁹ Kamerstuk 32 847, nr. 708.

¹⁰ Kamerstuk 33 118, nrs. 167 en 168.

¹¹ Artikel 3.25, derde lid, van de Aanvullingsregeling geluid.

¹² Kamerstuk 33 118, nr. 168.

Hoe rijmt u een eventuele aanscherping van de rekenregels voor de accumulatie van spoorgeluid met onze ambitie om 15 grootschalige woningbouwgebieden te ontwikkelen die bijna uitsluitend in spoorzones vallen?

Antwoord 8 en 9

Er is onder de Omgevingswet geen sprake van een aanscherping in de methodiek voor het betrekken van spoorgeluid bij het bepalen van het gecumuleerde geluid. De rekenregel hiervoor¹³ is op 26 maart 2021 vastgesteld door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, maar bevat dus geen aanscherping. De normering voor spoorgeluid als zodanig is vastgelegd in het Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet, dat zoals bekend een parlementaire procedure in de Tweede en Eerste Kamer heeft doorlopen.¹⁴

Vraag 10 en 11

Wat zijn de consequenties voor die 15 grootschalige woningbouwgebieden? Hoeveel minder woningen kunnen er worden gebouwd? Weet u ook welke financiële consequenties de nieuwe regels hebben op de bouwkosten van woningen en zo ja, hoe groot zijn deze?

Wat zijn de consequenties voor de 500 miljoen euro die de Kamer in de begroting Wonen en Ruimte voor 2022 beschikbaar heeft gesteld voor de 15 grootschalige woningbouwgebieden?

Antwoord 10 en 11

De nieuwe rekenregels hebben geen gevolgen voor de bouwkosten. Het is namelijk primair het *werkelijke* geluid op de gevel van een woning – en met name het verschil tussen het geluid op de gevel en het vereiste niveau voor het geluid *binnen* de woning (binnenwaarde) – dat de benodigde mate van gevelwering bepaalt. Bij spoor is het vooral de afstand tussen de woningen en het spoor die invloed heeft op de bouwkosten. Deze eisen worden niet aangepast.

Het kabinet spreekt van de 14 grootschalige woningbouwgebieden. De nieuwe rekenregels voor het betrekken van luchtvaartgeluid bij het bepalen van gecumuleerd geluid kunnen consequenties hebben voor de uitwerking van deze grootschalige woningbouwgebieden nabij Schiphol, in het bijzonder Havenstad en MRA West. Het Rijk is ook betrokken bij de planvorming en -ontwikkeling van deze locaties, die onderdeel zijn van de 14 gebieden. In beeld moet worden gebracht of de inzichten over de hinderlijkheid van luchtvaartgeluid consequenties zouden moeten hebben voor de uitwerking, bijvoorbeeld aangepaste bouwvormen of extra geluidbeperkende maatregelen bij wegen of spoorwegen.

Vraag 12

Wat is de stand van zaken van de rekenregels die worden toegepast voor de accumulatie van lucht- en scheepvaartgeluid?

Antwoord 12

De rekenregels voor het betrekken van luchtvaartgeluid bij het bepalen van het gecumuleerde geluid zijn opgenomen in de eerdergenoemde Aanvullingsregeling geluid. Er zijn geen rekenregels voor het betrekken van scheepvaartgeluid hierbij.

¹³ Artikel 3.25, tweede lid, onder b, van de Omgevingsregeling, opgenomen in de Aanvullingsregeling geluid (Stcrt. 2021, nr. 15658).

¹⁴ Kamerstuk 35054.