



Aan Staatssecretaris, Minister

# nota

Doorwerking WHO-richtlijnen in geluidbeleid

## TER BESLISSING

### Datum

28 februari 2023

### Onze referentie

IenW/BSK-2023/31160

### Opgesteld door

Bestuurskern

Dir Duurzame Leefomg & Circ

Economie

Leefomgeving

### Beslistermijn

17 maart 2023

### Bijlage(n)

5

## Aanleiding

Na het uitkomen van de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid in 2018 heeft de Kamer bij motie verzocht <sup>1</sup> om te onderzoeken hoe deze zich verhouden tot de huidige regelgeving en wat de mogelijkheden zijn voor versterking van het geluidbeleid. Het hieruit voortvloeiende advies van het RIVM is op 5 juni 2020 aan de Tweede Kamer verzonden met een beleidsreactie op hoofdlijnen<sup>2</sup>, waarin is toegezegd om de Kamer eind 2020 te informeren over de resultaten van een nadere analyse van de doorwerking in geluidbeleid per bronsoort (weg-, rail- en vliegverkeer en windturbines).

De opties voor de beleidsreactie zijn op 11 januari met u besproken aan de hand van bijgevoegde gespreksnota. In deze nota wordt u geadviseerd over de meer uitgebreide beleidsreactie, naar aanleiding van dat gesprek en waarmee vervolg wordt gegeven aan de toezeggingen in de Kamerbrief uit juni 2020.

Gelet op de benodigde reactie op de dagvaarding door de stichting Recht op Bescherming Vliegtuighinder (RBV) is het van belang om de brief zo spoedig mogelijk daarna naar de Kamer te sturen.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd bijgevoegde brief te ondertekenen, waarin u aangeeft op welke manier de WHO-richtlijnen doorwerken in het Nederlandse geluidbeleid.

## Kernpunten

- Met deze brief geeft u invulling aan de toezegging van een beleidsreactie over de doorwerking van de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid.
- U legt uit dat de WHO-richtlijnen niet beschouwd moeten worden als normen of wettelijke waarden, maar als gezondheidskundige adviezen.
- U geeft aan dat er, ondanks een uitgebreid stelsel voor de regulering van geluid, in ons dichtbevolkte land veel mensen worden blootgesteld aan geluidniveaus die volgens de WHO als ongezond worden gezien.
- U stelt vast dat het daarom belangrijk is om verder in te zetten op vermindering van geluidblootstelling, zoals geadviseerd door het RIVM.

<sup>1</sup> Naar aanleiding van de motie Schonis; 35000 A-60, 29-11-2018.

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 2020, 29383, nr. 343.

- U geeft daarbij aan dat dit wel op een verstandige manier moet gebeuren, omdat de consequenties groot kunnen zijn en het in veel gevallen niet realistisch is om aan de WHO-advieswaarden te voldoen.
- U noemt dat de Luchtvaartnota een afname aankondigt van negatieve gezondheidseffecten door vliegverkeer, waarvoor momenteel een nieuw normenstelsel wordt uitgewerkt.
- Voor weg- en spoorverkeer geeft u aan dat sturen op verminderde blootstelling of aanpassen van het instrumentarium op basis van nieuwe inzichten alleen uitvoerbaar is als extra geld voor maatregelen beschikbaar is.
- U geeft verder het belang aan van sturing via internationale regelgeving op voertuigemissies.
- Ook wijst u op de ondersteuning die aan gemeentes wordt geboden bij de aanpak van voertuigen die extreme geluidpieken veroorzaken.
- Voor windturbines verwijst u naar lopend planMER-traject voor nieuwe milieuregels, waarin ook de WHO-advieswaarden worden betrokken.
- U geeft aan dat het uw ambitie is en blijft om negatieve gezondheidseffecten van geluid te verminderen, mits dit uitvoerbaar is.

**Datum**

28 februari 2023

**Onze referentie**

IenW/BSK-2023/31160

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir Duurzame Leefomg & Circ  
Economie  
Leefomgeving

**Aan**

Minister/Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

5

## Krachtenveld

Deze brief is intradepartementaal afgestemd met DGMI, DGMo, DGLM, HBJZ en FEZ. Daarnaast zijn RWS, Min EZK en Min BZK meegenomen in het bepalen van de opties voor de doorwerking van de WHO-richtlijnen en eventuele implicaties hiervan voor respectievelijk rijkswegen, de energietransitie en de woningbouw. De brief wordt primair door u als staatssecretaris van IenW verstuurd vanwege uw rol als kadersteller voor de bescherming tegen negatieve effecten van geluid. Omdat de doorwerking nauw raakt aan het belang van de rijkswegen en de luchtvaart, wordt de brief ook mede ondertekend door de minister van IenW.

## Toelichting

### *Politieke context*

Naar aanleiding van de motie Schonis (35000 A-60, 29-11-2018) heeft het RIVM op een rij gezet hoe het Nederlandse geluidbeleid zich verhoudt tot het WHO-advies uit 2018, en op welke manier dit gebruikt kan worden om het beleid te versterken. Het RIVM heeft geadviseerd om het geluidbeleid nadrukkelijker te richten op vermindering van negatieve gezondheidseffecten. In de kamerbrief over het RIVM-advies (Kamerstukken II, 2020, 29383, nr. 343) heeft uw voorganger toegezegd de adviezen van de WHO en het RIVM als handvatten te gebruiken bij toekomstig geluidbeleid en de Kamer eind 2020 te informeren over beleidsopties<sup>3</sup>. De uitwerking van de beleidsopties is vertraagd omdat het traject van intradepartementale afstemming langer in beslag heeft genomen dan voorzien.

### *Financiële/juridische overwegingen*

**Juridisch:** De WHO-richtlijnen hebben geen dwingende juridische status, het betreft gezondheidskundige adviezen als hulpmiddel voor beleidsmakers en andere (lokale) professionals. Wel kunnen de aanbevelingen om de geluidniveaus

<sup>3</sup> Het verschil tussen de WHO-richtlijnen en het Nederlandse geluidbeleid is dat de WHO-richtlijnen hoofdzakelijk zijn ingestoken vanuit gezondheidskundige overwegingen, terwijl het Nederlandse geluidbeleid gebaseerd is op een afweging van verschillende belangen (ook economie, mobiliteit en ruimtelijke inrichting)

te verlagen bij uitblijvend of als onvoldoende beschouwd beleid op langere termijn ook een zekere juridische doorwerking krijgen. Er is maatschappelijke druk om de advieswaarden van de WHO te beschouwen als normen die in de praktijk gerealiseerd dienen te worden. Inmiddels is er sprake van een dagvaarding van de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Staat. Het is belangrijk dat in een rechtszaak het inhoudelijk standpunt van het kabinet over de advieswaarden publiekelijk bekend is.

**Financieel:** Additionele maatregelen kunnen grote financiële effecten hebben. Uit de stappen die in de brief worden aangegeven volgen nu geen financiële consequenties voor het Rijk, aangezien voor het nemen van extra maatregelen als randvoorwaarde is gesteld dat hiervoor extra financiële middelen beschikbaar komen. Aangezien er geen vrije ruimte is, zou dat (extra) herprioritering van IenW vergen binnen de begroting / MF.

Het in lijn brengen van de systematiek met nieuwe inzichten van de WHO zal alleen voor nieuwe spoorprojecten gelden, na aanpassing van het wettelijk kader. De meerkosten moeten dan opgevangen worden binnen het budget van die nieuwe projecten.

Keuzes voor de luchtvaart zijn gericht op financiering door de sector zelf.

**Datum**

28 februari 2023

**Onze referentie**

IenW/BSK-2023/31160

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir Duurzame Leefomg & Circ  
Economie  
Leefomgeving

**Aan**

Minister/Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

5

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Bijlagen**

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Doorwerking WHO-richtlijnen geluid	Brief aan de Tweede Kamer
2	Opties doelmatigheidscriterium railverkeer bij een standaardwaarde van 52 dB	Scenariostudie voor bescherming tegen slaapverstoring door spoorweglawaai, naar aanleiding van WHO-rapport
3	Opstellen geluidkansenkaart	Proof of concept voor onderzoek naar geluidmaatregelen met de gunstigste kosten/baten verhouding, om gezondheidseffecten bij rijkswegen te verminderen
4	Beleidsopties voor de aanpak van geluidhinder door gemotoriseerde tweewielers	Inventarisatie en uitwerking van beleidsopties op nationaal, lokaal en internationaal niveau.
5	Onderzoek geluidsoverlast	Onderzoek naar de mogelijkheden om geluidsoverlast door personenauto's en gemotoriseerde tweewielers te verminderen

*Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's*

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
16-12-2022	Beleidsreactie WHO-richtlijnen geluid- IenW/BSK-2022/250355	Gespreksnota aan M + stas ter voorbereiding op de Kamerbrief.



Aan  
Van

Staatssecretaris, Minister  
DGMI

# gespreksnota

Beleidsreactie WHO-richtlijnen geluid

## TER BESPREKING

### Datum

16 december 2022

### Onze referentie

IENW/BSK-2022/250355

### Opgesteld door

Bestuurskern

T

### Bijlage(n)

2

## Aanleiding

Na het uitkomen van de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid in 2018 heeft de Kamer bij motie verzocht<sup>1</sup> om te onderzoeken hoe deze zich verhouden tot de huidige regelgeving en wat de mogelijkheden zijn voor versterking van het geluidbeleid. Het hieruit voortvloeiende advies van het RIVM is op 5 juni 2020 aan de Tweede Kamer verzonden met een beleidsreactie op hoofdlijnen<sup>2</sup>, waarin is toegezegd om de Kamer eind 2020 te informeren over de resultaten van een nadere analyse van de doorwerking in geluidbeleid per bronsoort (weg-, rail- en vliegverkeer en windturbines). In deze nota wordt u geadviseerd over de doorwerkingsrichtingen die hieruit naar voren komen, en hoe de Kamer in een tweede, meer uitgebreide beleidsreactie over de beoogde richting te informeren.

Voor luchtvaart is met de Luchtvaartnota al beleid ingezet dat aansluit bij de aanbevelingen van het RIVM. Voor luchtvaart kan daarom in de Kamerbrief een concretere inhoudelijke reactie gegeven worden dan voor de overige bronsoorten vanwege het gebrek aan financiële dekking. Deze disbalans tussen luchtvaart enerzijds en weg- en railverkeer anderzijds vormt een dilemma voor de beleidsreactie.

Het voorstel is om dit dilemma en de adviezen voor andere geluidbronsorten met u beiden op 23 december te bespreken, omdat de Kamer bij herhaling vraagt<sup>3</sup> naar het kabinetsstandpunt over de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid. Daarnaast is de Staat hierover gedagvaard door de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV).

De opties voor versterking zijn eerder dit jaar besproken in de Bestuursraad IenW, in samenhang met de uitvoeringsproblemen binnen het bestaande geluidbeleid, die specifiek voor het hoofdwegenet spelen. Uitkomst was dat:

1. Evidente onjuistheden in de rekensystematiek hersteld moeten worden (dit punt is inmiddels verwerkt in de regelgeving);
2. Uitgangspunt moet zijn dat minimaal aan de bestaande wetgeving (stand still) wordt voldaan. Een beslisnota over opties om dit op te lossen is in voorbereiding. Dit op voorwaarde van uitvoerbaarheid; deze staat onder druk door budgetspanning en wordt daarom bezien in het bredere kader van het basiskwaliteitsniveau;

<sup>1</sup> Naar aanleiding van de motie Schonis; 35000 A-60, 29-11-2018.

<sup>2</sup> IenW/BSK-2020/96463, 05-06-2020.

<sup>3</sup> CD Leefomgeving van 15 oktober 2020, brief van 28 mei 2021 over RIVM-rapport over Schiphol, brief van 29 september 2022 antwoorden SO over Schiphol, CD luchtvaart van 6 oktober 2022.

3. Op verstandige wijze bezien moet worden of daar bovenop maatregelen mogelijk zijn, gericht op vermindering van gezondheidseffecten van geluid. Deze gespreksnota heeft betrekking op het derde punt en laat de opties zien voor versterking en de gevolgen hiervan, inclusief de opties die nu niet wenselijk zijn.

**Datum**

16 december 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/250355

**Bijlage(n)**

2

**Aan**

Staatssecretaris, Minister

**Van**

DGMI

### Bespreekpunten

Ter bespreking liggen de volgende punten voor:

1. Als doorwerkingsrichting te kiezen voor het gecontroleerd sturen op vermindering van negatieve gezondheidseffecten van geluid. Voorstel is daarbij om:
  - a) nu niet de maximaal toelaatbare geluidniveaus aan te scherpen (voor windturbines kan dit wel volgen uit de lopende plan-MER procedure);
  - b) de inpassing van nieuwe inzichten in effecten van railverkeersgeluid nader te onderzoeken en, indien budgettair mogelijk, door te voeren;
  - c) geen aanvullende normering te hanteren voor nachtelijke geluidbelasting ( $L_{night}$ ) van weg- en railverkeer;
  - d) in aanvulling op de huidige systematiek voor rijkswegen en hoofdspoor **een kader** te ontwikkelen waarbinnen maatregelen kunnen worden opgenomen in het geluidactieplan gericht op gezondheidsverbetering, onder voorwaarde van financiële dekking. Periodiek (5 jaarlijks) wordt bekeken welke stappen mogelijk zijn binnen de beschikbare middelen.
  - e) voor luchtvaart de reactie op de WHO-adviezen te koppelen aan het inmiddels vastgestelde beleid uit de Luchtvaartnota.
2. Het opstarten van een maatschappelijke raadpleging in de vorm van een participatieve waarde evaluatie, gericht op het in kaart brengen van belangrijke waarden vanuit de maatschappij die kunnen helpen bij het bepalen van het ambitieniveau voor versterking.
3. Eén gezamenlijke brief te versturen waarmee de staatssecretaris van IenW de Kamer informeert over de beoogde richting, mede namens de minister van IenW, de ministers voor KenE en voor VRO (opzet voor de brief is bijgevoegd). Voor voorstel 1d is op dit moment nog geen financiële dekking nodig. Voor voorstel 1b is nog geen dekking voorzien. DGMO-OVS adviseert om hiermee gemoeide extra kosten binnen projecten mee te nemen bij de integrale begrotingsbesluitvorming.

### Kernpunten

Het is van groot belang om met een beleidsreactie duidelijk te maken dat er een serieuze invulling wordt gegeven aan de adviezen van het RIVM, in reactie op de WHO richtlijnen. Omdat voor veel woningen de geluidbelasting hoger is dan de WHO-advieswaarde, is er aanleiding om het geluidbeleid nadrukkelijker op gezondheidsverbetering te richten. Hiermee worden rechtszaken vanwege uitblijvend beleid, met disproportionele gevolgen, zo veel mogelijk voorkomen.

#### *Advies 1: gecontroleerd sturen op vermindering negatieve gezondheidseffecten*

Het WHO-advies laat zien dat hinder en slaapverstoring op lange termijn de gezondheid kunnen schaden. Nu geheel overnemen van de WHO-advieswaarden als maximaal toelaatbare niveaus is echter geen realistische optie. Aanscherping zou gepaard gaan met buitensporig hoge kosten voor maatregelen en zeer grote beperkingen voor mobiliteit en woningbouw. Daarom is het advies om nu niet de maximaal toelaatbare waarden aan te scherpen (*Voorstel 1a*), maar gecontroleerd te sturen op vermindering van negatieve gezondheidseffecten.

Voor rikswegen en hoofdspoor is het uitgangspunt om in ieder geval de uitvoering van het huidige geluidbeleid, dat in hoofdlijnen een stand still benadering kent, te waarborgen en te actualiseren op basis van de nieuwe inzichten van de WHO.

Specifiek voor hoofdspoorwegen is een beperkte aanscherping van de normering (standaardwaarde) gezondheidkundig nodig om van een aparte normering voor nachtelijk geluid te kunnen afzien, waardoor de extra kosten beperkt blijven. (*Voorstel 1b en 1c*). Daarnaast is het advies om aanvullende stappen te zetten richting vermindering van de bestaande gezondheidslast. Voorstel is om daarbij te kiezen voor maatregelen in aanvulling op de huidige systematiek en gericht op gezondheidsverbetering (*Voorstel 1d*). Hierdoor blijven de kosten beheersbaar en worden maatregelen getroffen op locaties waar de kosten/batenverhouding het meest gunstig is. Binnen de bestaande systematiek van de 5-jaarlijkse actieplannen voor geluid in het kader van de Europese Richtlijn Omgevingslawaaai kan dan steeds geëvalueerd worden in welke mate er budget beschikbaar is voor deze maatregelen. Daarmee is deze keuze volledig budget gestuurd.

**Datum**

16 december 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/250355

**Bijlage(n)**

2

**Aan**

Staatssecretaris, Minister

**Van**

DGMI

Voor luchtvaart is in de Luchtvaartnota al aangekondigd dat het beleid verder gaat dan stand still en dat de negatieve gezondheidseffecten moeten afnemen, bijvoorbeeld door blijvend kleinere geluidcontouren gecombineerd met woningbouw buiten een bepaald beperkingengebied. In dit verband wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuw geluidstelsel voor het reguleren van luchtvaartgeluid. De ontwikkeling bevindt zich in de eerste fase waarbij voorlopige ideeën intradepartementaal worden besproken en met direct belanghebbenden worden gedeeld.

Voor windturbines geldt een apart traject: de WHO-adviezen worden betrokken in de plan-MER voor het vaststellen van nieuwe normering, nu de Raad van State de algemene regels voor windturbineparken buiten toepassing heeft verklaard.

*Advies 2: Maatschappelijke raadpleging*

Om het ambitieniveau binnen de gekozen doorwerkingsrichting te bepalen is maatschappelijke raadpleging en afstemming met stakeholders gewenst. Het advies is om voorwaardelijk in te stemmen met het opstarten van een maatschappelijke raadpleging in de vorm van een participatieve waarde evaluatie (PWE). Omdat dit kan worden opgevat als vertragend voor besluitvorming, is het belangrijk om al wel een richting voor de doorwerking van het WHO-advies aan te geven in de Kamerbrief. Het is van belang de participatie af te stemmen met aparte, lopende participatietrajecten voor luchtvaart, windturbines en het NMP, die op verschillende niveaus aangrijpen. Om meer zicht te krijgen op de verwachte meerwaarde en de scope, wordt vooralsnog alleen de interne ontwerpfase van een PWE opgestart om u daarna een go/no go beslissing voor te leggen voor verdere uitvoering ervan.

*Advies 3: Kamerbrief*

Het advies is om de Kamer te informeren over de beoogde richting voor doorwerking van het WHO-advies in het geluidbeleid, zoals toegezegd in de Kamerbrief van 5 juni 2020. Door één gezamenlijke brief te sturen komt u tegemoet aan de wens van de Kamer voor een integrale beleidsreactie over de verschillende betrokken geluidbronsoorten heen.

**Krachtenveld**

VNG en IPO kunnen bezwaar maken tegen een eventuele aanscherping van beleid wanneer dit meer beperkingen geeft voor ruimtelijke ontwikkeling (woningbouw), hoewel dit bij de geadviseerde opties niet het geval is. Er zullen ook partijen zijn die pleiten voor een steviger geluidbeleid. De afstemming met deze stakeholders moet nog plaatsvinden. Deze nota is intradepartementaal afgestemd met DGMO, DGLM, RWS, FEZ en HBJZ. Bij de brief worden Min EZK en Min BZK betrokken.

## Toelichting

### *Politieke context*

Naar aanleiding van de motie Schonis (35000 A-60, 29-11-2018) heeft het RIVM op een rij gezet hoe het Nederlandse geluidbeleid zich verhoudt tot het WHO-advies uit 2018, en op welke manier dit gebruikt kan worden om het beleid te versterken. Het RIVM heeft geadviseerd om het geluidbeleid nadrukkelijker te richten op vermindering van negatieve gezondheidseffecten. In de Kamerbrief over het RIVM-advies (96463, 05-06-2020) heeft de toenmalig staatssecretaris van IenW toegezegd de adviezen van de WHO en het RIVM als handvatten te gebruiken bij toekomstig geluidbeleid en de Kamer eind 2020 te informeren over beleidsopties. De uitwerking van de beleidsopties is vertraagd omdat het traject van intradepartementale afstemming langer in beslag heeft genomen dan voorzien.

### *Juridische/financiële overwegingen*

Hoewel de advieswaarden van de WHO geen dwingende juridische status hebben, kunnen de aanbevelingen om de geluidniveaus te verlagen bij uitblijvend of als onvoldoende beschouwd beleid op langere termijn ook een zekere juridische doorwerking krijgen. Ook het Zero Pollution Action Plan van de Europese Commissie zet in de doelstellingen aan tot vermindering van geluidhinder. Er is maatschappelijke druk om de advieswaarden van de WHO te beschouwen als normen die in de praktijk gerealiseerd dienen te worden. Inmiddels is er sprake van een dagvaarding van de Stichting Recht op Bescherming tegen Vliegtuighinder (RBV) tegen de Staat. Het is belangrijk dat in een rechtszaak het inhoudelijk standpunt van het kabinet over de advieswaarden publiekelijk bekend is.

### Advies 1a: WHO-advieswaarden niet als maximaal toelaatbare niveaus overnemen

Al bij een relatief beperkte aanscherping met bijvoorbeeld 5 dB van de maximaal toelaatbare waarden zouden de saneringskosten voor rijkswegen en hoofdspoor (nu ca. 1 miljard Euro) met een factor 2 tot 3 omhoog gaan. De kosten die gepaard zouden gaan met verlaging van de maximaal toelaatbare niveaus tot de WHO-advieswaarden zijn niet bekend, maar zouden daar een veelvoud van zijn.

### Advies 1b/1c: nieuwe inzichten in effecten van railverkeersgeluid inpassen op basis van de bestaande dosismaat

De aanscherping van de normering (standaardwaarde) voor railverkeersgeluid gaat gepaard met een toename van 50% tot 100% (4 tot 8 miljoen Euro) in de jaarlijkse kosten voor maatregelen voor de naleving en in spoorprojecten. Bij invoering van  $L_{\text{night}}$  als afzonderlijke dosismaat om bescherming te bieden tegen slaapverstoring zou er sprake zijn van dezelfde kostenverhoging, maar dit zou bovendien gepaard gaan met een forse toename van de onderzoeks- en uitvoeringslasten. Wij adviseren om deze kostenverhoging binnen projecten mee te nemen bij de integrale besluitvorming in het voorjaar. Op dit moment is geen zicht op dekking. Daarom kan deze aanscherping in de Kamerbrief nog niet worden toegezegd.

### Advies 1d: Aanvullende geluidmaatregelen voor rijkswegen en hoofdspoor

Door middel van aanvullende maatregelen is sturing mogelijk op verlaging van het aantal ernstig gehinderden langs (spoor)wegen waar de verhouding tussen kosten en baten het gunstigst is. De kosten voor geluidmaatregelen en de gezondheidswinst die daarmee wordt bereikt hangen af van het te kiezen ambitieniveau en de beschikbare middelen.

### Datum

16 december 2022

### Onze referentie

IENW/BSK-2022/250355

### Bijlage(n)

2

### Aan

Staatssecretaris, Minister

### Van

DGMI

**Voorbeelden** op basis van Proof of Concept:

1. Bronmaatregelen op de 6 meest kostenefficiënte locaties voor rijkswegen
  - o Totale lengte: 25 km stil asfalt;
  - o Kosten voor aanleg en onderhoud tot 2040: circa 20 mln Euro (1 mln Euro/jaar);
  - o Gezondheidswinst: afname aantal ernstig gehinderden van circa 4.500.
2. Bronmaatregelen op de 20 meest kostenefficiënte locaties voor rijkswegen
  - o Totale lengte: 100 km stil asfalt;
  - o Kosten voor aanleg en onderhoud tot 2040: circa 60 mln Euro (3 mln Euro/jaar);
  - o Gezondheidswinst: afname aantal ernstig gehinderden van circa 10.000.

**Datum**

16 december 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/250355

**Bijlage(n)**

2

**Aan**

Staatssecretaris, Minister

**Van**

DGMI

Gezien bestaande uitvoerings- en budgettaire problemen om in het huidige stelsel te kunnen voldoen aan de wettelijke verplichtingen bij rijkswegen is een randvoorwaarde dat – wanneer er gekozen wordt om bovenstaande adviezen te volgen - (toereikend) aanvullend budget wordt vrijgemaakt voor de gewenste verdere versterking van het geluidbeleid. Dat moet ook bezien worden in het traject Basis Kwaliteitsniveau (BKN), waar juist een besparing het doel is.

Advies 1e: Luchtvaartbeleid

Voor luchtvaart is in de Luchtvaartnota 2020-2050 aangekondigd dat er gestuurd zal worden op vermindering van de negatieve gezondheidseffecten van luchtvaart. Dit is nogmaals onderschreven in de Hoofdlijnenbrief Schiphol, en komt ook naar voren in de uitwerking van het nieuwe sturingsmodel voor geluid bij Eindhoven en de regionale verkenningen rondom de regionale luchthavens. Hiermee kan de specifieke reactie voor luchtvaart op de WHO-adviezen voor omgevingsgeluid gekoppeld worden aan concreet beleid. Hiermee biedt de specifieke reactie voor luchtvaart een concretere invulling dan voor weg en spoor.

Advies 2

Een Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) kan inzicht geven in de onderliggende zorgen en waarden in de samenleving en helpen om burgers en maatschappelijke partijen te betrekken bij te maken afwegingen voor de nadere invulling van versterking van het geluidbeleid. Bij het zoeken naar het juiste evenwicht tussen enerzijds het behalen van gezondheidswinst en anderzijds het zo goed mogelijk dienen van andere maatschappelijke belangen (mobiliteit, woningbouw, economie) kunnen de resultaten niet-bindend worden meegewogen.

Mogelijke voor- en nadelen van een PWE zijn:

- + Input van verschillende doelgroepen komt op een gelijke manier binnen.
- + Iedereen kan meedoen: inclusieve, laagdrempelige, online participatievorm.
- + Zet deelnemers op de stoel van bestuurder, kweekt begrip voor dilemma's.
- Een PWE kan de klassieke stakeholderconsultatie niet geheel vervangen.
- Er is beperkte ruimte om open te reageren en ideeën te genereren.
- Beleidsopties moeten goed gekarakteriseerd kunnen worden volgens methode.

Het is van belang de participatie af te stemmen met aparte, lopende participatie-trajecten voor luchtvaart, windturbines en het Nationaal Milieuprogramma, waarmee overlap vermeden moet worden. De inschatting is dat deze trajecten op verschillende niveaus aangrijpen. Zo geldt voor luchtvaart dat onderliggende



zorgen en waarden uitgebreid zijn opgehaald in de samenleving ten behoeve van de Luchtvaartnota 2020-2050 en dat luchthavens en de omgeving ook betrokken worden bij de ontwikkeling van een nieuw normenstelsel.

**Datum**

16 december 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/250355

**Bijlage(n)**

2

**Aan**

Staatssecretaris, Minister

**Van**

DGMI

**Strategie**

In de Bestuursraad is afgesproken dat de huidige systematiek van stand still voor rijkswegen en spoor in ieder geval gewaarborgd moet worden en dat nadere opties voor versterking aan u worden voorgelegd. In de Luchtvaartnota, en opnieuw in de Hoofdlijnenbrief Schiphol, is aangegeven dat de negatieve gezondheidseffecten, door vliegverkeer van en naar burgerluchthavens waar het Rijk het bevoegd gezag is, moeten afnemen. Sturen op vermindering van negatieve gezondheidseffecten sluit aan bij de ambitie tot stapsgewijze verbetering binnen het bredere domein van de leefomgeving, zoals benoemd in het Nationaal Milieuprogramma en het Schone Lucht Akkoord.

*Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij*

Het geheel overnemen van de WHO-advieswaarden als maximaal toelaatbare niveaus voor alle geluidbronsoorten zou zeer grote gevolgen hebben voor zowel de woningbouwopgave als de mobiliteit. Daarnaast zou het tot hoge kosten leiden voor beheerders van infrastructuur en voor de luchtvaartsector.

Invoering van aparte normering voor slaapverstoring ( $L_{\text{night}}$ ) door railverkeersgeluid zou gepaard gaan met een forse toename van de onderzoeks- en uitvoeringslasten. Dit geldt vooral voor ProRail, en in mindere mate ook voor initiatiefnemers van woningbouwprojecten in de omgeving van het spoor. Dit kan worden vermeden door in plaats daarvan de standaardwaarde te verlagen.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1	Opties voor versterking geluidbeleid	Nadere uitwerking van de opties voor versterking
2	Opzet Kamerbrief	Opzet voor de Kamerbrief ter uitvoering van de motie Schonis (35000 A-60, 29-11-2018)