

Voorzitter

Naturalisatie van Arnoldussen, Gilbert en 19 anderen (15 428);

Naturalisatie van Cherkawi, Mohamed Zuhair en 21 anderen (15 431);

Naturalisatie van Weiss, Henriëtte en 24 anderen (15 432);

Naturalisatie van Corenblit, Yaagov en 24 anderen (15 433);

Naturalisatie van Binenbaum, Michael en 21 anderen (15 434);

Naturalisatie van Chan, Lam Sing en 25 anderen (15 437);

Naturalisatie van Van Aert, Andreas Josephus Julius en 26 anderen (15 447);

Naturalisatie van Aijal, Naomie Augustina en 20 anderen (15 456);

Naturalisatie van Alamsjah, Joeniaty en 18 anderen (15 457);

Wijziging van de begroting van inkomsten en uitgaven van het Fonds ontwikkeling snelle kweekreactor voor het dienstjaar 1976 (15 305);

Wijziging van hoofdstuk XIV (Departement van Landbouw en Visserij) van de rijksbegroting voor het dienstjaar 1977 (waarin opgenomen voorzieningen aangekondigd in de Nota over de uitvoering van de rijksbegroting 1977) (15 013);

Regeling tot het opnemen door de Algemene Rekenkamer van een uitgaaf als bedoeld in artikel 83 van de Comptabiliteitswet (Stb. 1927, 259) in de algemene rekening, bedoeld in artikel 86, tweede lid, van die wet (14 934).

Deze wetsontwerpen worden zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van het wetsontwerp **Regels inzake het voorkomen of beperken van geluidhinder (Wet geluidhinder)** (13 639).

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **De Cloe** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Het is met enige schroom dat ik het woord voer over dit wetsontwerp; in de eerste plaats omdat ik zelf niet betrokken ben geweest bij de voorbereiding – ik ben geen lid van de commissie in deze Kamer waar dit wetsontwerp is behandeld – en in de tweede plaats omdat ik een paar punten aan de orde wilde stellen die bij de voorbereiding van dit wetsontwerp in de afgelopen jaren wat weinig aandacht hebben gehad naar mijn gevoel.

Ik zal spreken over de wet op de geluidshinder, dus het woord 'geluids-

hinder' met een 's'. De titel van de wet zal gaan luiden: Wet geluidhinder. Naar mijn mening is dat fout, maar het is niet de moeite waard, hierop erg lang door te gaan. Ik sluit mij aan bij het spraakgebruik. In de toekomst zal over de naam waarschijnlijk veel verwarring ontstaan. Het is jammer dat hier niet is aangesloten bij het spraakgebruik.

De indiening van het wetsontwerp geluidshinder in oktober 1975 ging met nogal wat lawaai gepaard; overdueren negatieve commentaren van de kant van bij voorbeeld de werkgeversorganisaties, de RAI en de Consumentenbond, maar ook overdreven positieve geluiden. Binnen tien jaar zou – à raison van f 2 miljard – de geluidsvriendelijke samenleving tot stand zijn gebracht. Nu, ruim drie jaar later, kan worden geconstateerd dat de geweldige kritiek voor een groot deel is verdwenen en dat er kennelijk een zekere maatschappelijk politieke acceptatie voor in de plaats is gekomen. Dat laatste is naar mijn idee bereikt door een sluwe combinatie van intensieve voorlichting, overleg en discussie enerzijds en keihard vasthouden aan eigen gelijk en intussen hardnekkig doorgaan anderzijds. Het is een compliment waard; knappe mensen op het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne en een Minister die kennelijk weet waarover hij praat en die weet waar hij naar toe wil.

Is de felle kritiek grotendeels verstomd, de positieve en optimistische geluiden blijven klinken. Eén dag nadat het wetsontwerp geluidshinder door de Tweede Kamer zonder tegenstem was aangenomen, antwoordde Minister Ginjaar in het Algemeen Dagblad op de vraag, of hij er vertrouwen in had dat de pas aangenomen wet zou werken: 'Ik voorspel u, over tien jaar is Nederland stil.' Ik weet haast zeker, Minister weet waar hij naar toe wil. Dat er van die tien jaar al weer drie voorbij zijn, een kniesoor die daarop let. Ook die paar miljard gulden om de rekening te voldoen, zijn nog steeds geen probleem, want – zo zei de Minister in hetzelfde interview op de vraag of de bezuinigingen van Bestek '81 de uitvoering van de nieuwe wet niet zouden vertragen – 'Ik zie in de eerste jaren geen grote vertragingen, er is trouwens de komende jaren nog geen geld nodig omdat de wet nog moet worden ingevuld en dan is het inmiddels 1981 geweest.'

Zo simpel ligt het naar mijn mening niet. Het is kortzichtig, op dit terrein verwachtingen te wekken die wij op geen stukken na kunnen waarmaken.

Na de woningnood, hebben wij er mijns inziens geen behoefte aan, nog eens een soort volksvijand nr. 1 te creëren, die door vele opeenvolgende ministers over x-jaar weer zal worden overwonnen. Wij hebben hier te maken met een uitvoerige, ingewikkelde, verreikende en zeer ingrijpende wet die financieel forse consequenties zal hebben. Het zal nog moeten blijken hoe hard de maatschappelijke aanvaarding – waarover de Minister bij de opening van de geluidshinderdag vorig najaar sprak – in de praktijk zal zijn. Het mes van de maximaal toelaatbare decibel kan vlijmscherp ingrijpen in de huidige samenleving; wonen, bouwen, werken, produceren en recreëren zullen op de een of andere manier moeten worden veranderd, als wij ernst willen maken met het terugdringen van de geluidsoverlast. Laat er geen misverstand over bestaan; de hoofdlijnen en doelstellingen van deze wet worden door mijn fractie onderschreven.

Voor het verdere beleid, gericht op het terugdringen van de lawaai-overlast, kan de Minister in beginsel op een positieve houding van ons rekenen.

Tegen deze achtergrond wil ik een paar opmerkingen over het wetsontwerp maken, waaronder enkele kritische. Ik zal mij hierbij beperken tot de onderdelen die naar mijn gevoel in de discussie onvoldoende aandacht hebben gekregen of onvoldoende in de afweging, ook door de Tweede Kamer, zijn betrokken.

Te hoge geluidsniveaus kunnen zeer schadelijk zijn voor de menselijke gezondheid. Naast directe beschadiging van gehoororganen kunnen onze zenuwstelsels worden beïnvloed en is er een verhoogde kans op hart- en vaatziekten, neurosen, hoofdpijn, verstoring van rust en slaap. Ook is er kans op beïnvloeding van de concentratie, waardoor het werken, studeren of lezen nadeel ondervindt. Terecht is het geluidsprobleem vanuit deze invalshoek aan de orde gesteld en is de noodzaak van een wettelijke regeling naar voren gebracht.

Ook naar onze mening is een aparte wettelijke regeling die tot doel heeft, schade en hinder ten gevolge van geluid te voorkomen of te beperken, noodzakelijk. Ook wij zijn voorstanders van een integrale wettelijke regeling van deze verbrokkelde materie. De huidige wetten en verordeningen zijn niet toereikend om de geluidshinder binnen aanvaardbare grenzen te houden: Hinderwet, Veiligheidswet, Wegenverkeerswet, Luchtvaartwet, Woningwet, bouwverordening en algemene poli-

Naturalisaties
Snelle kweekreactor
Landbouw en Visserij
Algemene Rekenkamer
Geluidhinder

tieverordening geven een beeld van onoverzichtelijkheid en lacunes.

Met name ten aanzien van het industrielawaai bestaat dringend behoefte aan een moderner vergunningstelsel. De Hinderwet is volstrekt achterhaald en een algehele modernisering zal nog wel zo lang op zich laten wachten dat een aparte regeling nu in de Wet geluidhinder zeker gerechtvaardigd is. Dat bij de keuze van procedures en vergunningen is aangesloten bij de Wet inzake de luchtverontreiniging, is met het oog op, ook toekomstige, samenhangen verstandig.

Vrijwel onopgemerkt heeft de Minister door amendering van het ontwerp in de Tweede Kamer een soort van vetorecht gekregen over de activiteiten van andere Ministers ter zake van het voorkomen of bestrijden van geluidhinder. Langs de weg van artikel 174 krijgt de Minister belangrijke zeggenschap over zaken die in andere wetten, zoals de Luchtvaartwet en de Veiligheidswet, zijn geregeld. Ik vraag Minister Ginjaar, die zich nadrukkelijk weinig inspande om dit amendement tegen te houden, of hij de Kamer kan mededelen welke gevolgen een en ander heeft voor eventuele noodzakelijke wetswijzigingen of te veranderen procedures. Zijn al activiteiten in deze richting ondernomen? Heeft de Minister zich al een idee gevormd over de wijze waarop hij de nieuwe mogelijkheden denkt te gebruiken?

Ik ben van mening dat het amendement goed en principieel juist is. Bij de gebruikmaking zal echter moeten worden gewaakt voor een al te bemoeizuchtige instelling op onderdelen en details. Op hoofdlijnen van het beleid en bij grote zaken zal mijns inziens de Minister zeer nadrukkelijk aanwezig moeten zijn en op de rem moeten kunnen gaan staan. Op lager niveau en in de praktijk van elke dag moet de slagvaardigheid echter niet in het gedrang komen.

Ik kom op de relatie van dit wetsontwerp met de Wet op de ruimtelijke ordening en de beginselen van afweging van belangen die erin zijn neergelegd. Natuurlijk hebben wij bij dit wetsontwerp te maken met een vergaande inbreuk op het huidige systeem van de ruimtelijke ordening. De Wet geluidhinder stelt een aantal essentiële belangen buiten het afwegingsproces dat de lokale overheid bij het opstellen van bestemmingsplannen moet verrichten. Met een combinatie van bestemming en gebruik van gronden en opstellen kan men in het bestemmingsplan zeer veel behoorlijk regelen, ook het tegengaan van geluidhinder.

De belangen van het milieu zijn in de laatste jaren echter zo vaak in een hoek gedrukt door andere belangen, zoals economie, volkshuisvesting, werkgelegenheid, massarecreatie en verkeer, dat de neiging, zich door middel van een afzonderlijke wet min of meer te onttrekken aan de afweging van de ruimtelijke ordening, begrijpelijk is. Mijns inziens ook wel terecht. De reactie, te zeggen dat het zo en zo stil moet worden in Nederland, wat er ook gebeurt en welke andere belangen ook in het geding zijn, vertaalt zich in een zeer strakke wet, waarin op nationaal niveau geluidsniveaus in de wet worden gesteld.

Deze wijze van wetgeving is hard, maar naar mijn gevoel toch niet te vermijden, als wij de geweldige lawaai-overlast ten minste serieus willen aanpakken. Maar als wij een dergelijke wetgeving willen, dan is natuurlijk wel erg belangrijk de vraag, hoe absoluut wij de normen stellen en hoe groot de marge is die aan bestuurders wordt gelaten om tegen andere belangen af te wegen, marges die nodig zijn om te voorkomen dat de maximale geluidsgrenzen worden opgevuld, terwijl in feite een lager niveau zou moeten kunnen worden afgedwongen, en anderszijds marges die nodig zijn om te voorkomen, dat in bepaalde situaties bij al te rigide normen voor een gemeente gewoon niet meer te werken valt.

Er kleven bezwaren aan deze wijze van wetgeving. Zou de Minister zich daarvan bij voortdurend bewust willen zijn en wil hij zich open opstellen met betrekking tot deze vraagstukken en indien nodig veranderingen en bijstellingen overwegen? Het doel is heilig, ook van deze wet, maar niet de wet zelf.

Een derde opmerking in dit verband is, dat de wet erg omvangrijk is. Zij omvat 186 artikelen, zij is moeilijk leesbaar en opent de weg – zo heeft Van Poelje eens gezegd – voor zo'n ruim 70 algemene maatregelen van bestuur en andere regelingen. Het ingewikkelde systeem van deze wet is op zich niet onlogisch en zit ook redelijk doordacht in elkaar. Toch roept ook dit aspect onvermijdelijk de vraag op naar de praktische hanteerbaarheid en of – het is ook in de Tweede Kamer reeds gesignaleerd – niet het gevaar dreigt dat het betere de vijand van het goede zal blijken te zijn.

Bovengenoemde drie kritische opmerkingen over de plaats en aard van de wet komen niet voort uit een behoefte te blijven discussiëren en overwegen. Er moet gehandeld worden, snel en voortvarend. Maar erg belangrijk is wel de vraag naar de maatschap-

pelijke aanvaarding, naar het draagvlak van de wet. Dat heeft alles te maken met het feit of een wet als redelijk wordt ervaren en ook als redelijk hanteerbaar wordt ervaren. Er zitten wat dat betreft enkele ingebouwde stoorzenders in. Ik noemde reeds de geringe beleidsmarge voor bestuurders, de gedetailleerdheid, de broze relatie met andere beleidssectoren, met name de ruimtelijke ordening.

Omdat ik vind dat dit in de voorgaande behandeling minder tot zijn recht is gekomen, vraag ik de bijzondere aandacht van de Minister daarvoor.

Ik kom nu aan een paar concrete onderdelen. In de eerste plaats het verkeerslawaai in buitengebieden en met name langs rijkswegen, de normen en de maximumsnelheid. Artikel 103 van de wet opent de mogelijkheid van een aftrek van 5 dB (A) in verband met het in de toekomst stiller worden van het verkeer. Op zich acht ik deze mogelijkheid juist. Ik heb echter de indruk dat met name bij de aanleg of reconstructie van rijkswegen deze aftrek met een zeker automatisme, met name door Rijkswaterstaat, wordt gehanteerd. Dat is naar mijn gevoel onjuist.

De redenen zijn de volgende:

- boven 70 km/u geldt met name voor personenwagens en in belangrijke mate voor vrachtwagens niet het motorlawaai, doch het bandenlawaai als de belangrijkste geluidsbron. Daar valt weinig of niets aan te veranderen;
- de recordverkopen van motorfietsen met alle (geluids)overlast van dien;
- de snelheden nemen nog steeds toe en worden wellicht in de toekomst gelegitimeerd;
- de tendens dat steeds meer personenauto's op diesel overgaan, wat naar verwachting een extra negatief effect zal hebben op het geluidsniveau.

Alleen in middelgrote en grote steden kan een bepaalde geluidsreductie optreden door invoering van de zogenaamde fluisterbus, maar buiten de steden kan dit natuurlijk niet.

Wat de maximumsnelheid betreft, het is ons opgevallen dat bij de discussies over de maximumsnelheid op wegen de aspecten veiligheid en energie een belangrijke rol spelen, maar dat de geluidhinder nauwelijks aandacht krijgt. Toch is de rijksnelheid van het grootste belang voor het geproduceerde lawaai. Dit blijkt ook uit het rapport van de interdepartementale commissie geluidhinder 'Berekeningsmethode wegverkeerslawaai voor zone-ringsdoeleinden', waaruit valt af te leiden dat het geluidsniveau toeneemt voor personenwagens met 1,5 dB (A) per 10 km/u snelheidsverhoging en voor vrachtwagens met 2 dB (A).

Ter toelichting zij vermeld dat 3 dB (A) een goed hoorbare verhoging van het geluidsniveau is en dat schermen in de praktijk nooit meer dan 10 à 15 dB (A) verlaging van het geluidsniveau geven. Op grote afstand van een weg wordt het geluidniveau door een scherm zelfs geheel niet verlaagd. Handhaven van de maximum snelheid van 100 km/u (personenauto's) en 80 km/u (vrachtwagens) is dus van groot belang. Indien de snelheid hoger wordt is hoofdstuk IV, Verkeerslawaai, van de Wet geluidhinder niet meer goed op het geluidprobleem toegesneden. Er is nl. steeds uitgegaan van 100 km/u; dit – tussen haakjes – terwijl de gemiddelde snelheid mijns inziens hoger ligt.

Onderzoek is nodig om te bepalen of de zones rondom wegen, zoals bepaald in de Wet nog voldoende groot zijn. Ook de kosten van bestrijding van verkeerslawaai zullen dan sterk toenemen wegens de extra voorzieningen die nodig zijn.

Met klem wil ik de volgende drie standpunten onder de aandacht brengen:

- a. er dient een actief beleid gevolgd te worden met betrekking tot de handhaving van de 100 km grens;
- b. met het oog op verkeerslawaai dient de maximum snelheid te worden gehandhaafd;
- c. bij het onderzoek dat momenteel bij de Rijkswaterstaat plaats vindt ten aanzien van de maximum snelheid dient ook het geluidaspect te worden betrokken, en dient het Ministerie van Volksgezondheid mee te werken, dit met het nieuwe artikel 174 in de hand.

Ik wil enkele opmerkingen maken over geluidhinder welke van buiten af de woning binnendringt en over de geluidhinder tussen woningen. Daarbij zal ik ook ingaan op de eventuele gevolgen van deze wet voor de stedsbouw en voor de stadsvernieuwing.

In de eerste plaats wil ik constateren dat we veel te gehorig bouwen in Nederland. Ik voeg daaraan gelijk toe: *het kost echt niet veel meer moeite en ook niet zo gek veel meer geld om het beter te doen.* En dat terwijl het last hebben van de burens, te zamen met verkeerslawaai, de belangrijkste bron van ergenis over het geluid in onze samenleving is. Dat kan funest zijn. In het bijzonder de in de woning terugkerende geluidsoverlast, iedere dag weer, is debet aan psychische problemen van tal van bewoners. De aanpak van dit probleem zal zich vooral op de nieuwbouw moeten toespitsen. De kosten om bestaande woningen

akoestisch te verbeteren zijn, om hetzelfde effect te bereiken, wel 5 à 10 maal zo hoog.

Nodig is een veel scherpere controle door de diensten Bouw- en Woningtoezicht. Akoestische controle wordt nu vaak niet serieus genomen. Slordig en onzorgvuldig bouwen op dit punt wordt niet gestraft en het zgn. voltooiingsbriefje is op dit punt vaak een wasneus.

De kosten van akoestische voorzieningen worden nu vaak als eerste geschrapt. Ze zijn onzichtbaar en worden door geen der partijen hoog gewaardeerd (de bewoners zijn er nog niet!). Met een bedrag van f 1000 per woning is een heel redelijke oplossing te bereiken en dat moet toch mogelijk zijn.

Er zal in de ontwerp-fase meer op geluidaspecten van het sanitair moeten worden gelet. Bovendien, het moet toch mogelijk zijn om nu eindelijk eens wat stillere toiletten te ontwerpen. Er zou heel wat ergenis in ons land bespaard worden.

Deze wet zal ongetwijfeld ook grote invloed hebben op de stedsbouw en de stadsvernieuwing, meer dan tot nu toe wordt aangenomen. Ik heb begrepen dat er een onderzoek naar de stedsbouwkundige consequenties is gestart, maar toch zou ik het volgende willen zeggen.

Bij het ontwerpen van nieuwe woongebieden zullen de normen van deze wet zichtbare gevolgen hebben, hetzij voor de dichtheden, voor de woningaantallen, voor de exploitatieopzet van het gebied – en dus voor de soort woningen – maar ook voor het gehele gebied, schaal en maat. Het aanhouden van geluidszones (afstand weg – bebouwing) op ruime schaal kan het beeld van onze nieuwe wijken nadelig beïnvloeden. De samenhang kan verdwijnen, visueel en ook functioneel kunnen we strakke scheidingen krijgen. De straatbreedte is enorm belangrijk voor een levende stad.

Ik vraag aan de Minister, om deze problemen niet te onderschatten. Een stedelijk gebied van wallen, schermen, steriele geluidszones en braakliggende verkeerskanalen is geen aantrekkelijk perspectief. In ieder geval zou het wel eens in strijd kunnen komen met het streven om in de steden juist weer menselijke maat en schaal terug te brengen.

In dit verband kom ik dan toch weer terug op een ook in de memorie van toelichting geponeerde stelling. Het geluidsniveau is niet de enige factor die bepaalt of geluiden tot hinder aanleiding geven. Ook speelt een rol of die geluiden passen in het karakter van de

betreffende omgeving. Een stedelijke samenleving heeft nu eenmaal voor een deel haar eigenaardigheden en bijpassend geluid. Ik kom daar straks op terug, maar ik wil nu wel zeggen dat het niet zo mag worden dat door het nemen van geluidsreducerende maatregelen, de kwaliteit van de woonomgeving onevenredig wordt benadeeld.

En dan nu de stadsvernieuwing. In de steden is het geluidsniveau hoog. Het wetsontwerp erkent dit ook wel.

Toch moet het mij van het hart, dat ik het bijzonder teleurstellend vind, dat in de bijna 1000 pagina's witte stukken plus in de Handelingen van de Tweede Kamer de relatie naar het vraagstuk van de stadsvernieuwing, of algemener: de relatie naar het wonen in stedelijke gebieden nergens gelegd is. Alleen in de stukken van deze kamer is het vraagstuk voor het eerst en in algemene zin aangestipt, en dit mijnheer de Voorzitter, terwijl doorvoering van de wet in haar huidige vorm regelrecht leidt tot een confrontatie met de belangen van de stadsvernieuwing. Sterker nog: deze wet kan in de praktijk de voortgang van de stadsvernieuwing blokkeren.

Mijn indruk is, dat de wet met name geschreven is vanuit het gezichtspunt: hoe bestrijden we het industrie-lawaai en lawaai van grote verkeerswegen zo effectief mogelijk? De wet houdt mijns inziens veel minder of helemaal geen rekening met het feit dat dezelfde strakke normen, die we daar nodig hebben, toegepast worden op het normale, bruisende functioneren van een stedelijke samenleving. Het scherp snijdende mes van de maximale decibelgrens wordt bij hantering in de stadsvernieuwing een botte bijl.

Ik noem een voorbeeld. In de gemeente Amsterdam is een woningbouwplan (ca. 40 woningwet-woningen) in voorbereiding in een open gat aan een stadsverkeersstraat. Berekend geluidsniveau aan de gevel: 72 dB (A). Absolute maximum volgens de wet, incl. de 5 dB (A) afwijking is 70 dB (A).

Resultaat: er kan niet gebouwd worden en het open gat blijft open. De verkeerslawaaikaart van Amsterdam – bekend bij de Minister – geeft reeksen voorbeelden van dit soort situaties. Grote delen van de stad zitten hoger dan 65 en ook 70 dB (A); een stadsverkeersstraat met een tram of bus zit in de grote steden al snel aan dat niveau.

Alleen al in Amsterdam voldoen 60.000 woningen niet aan de normen, die in dit wetsontwerp worden gesteld. In een brief van de Minister

De Cloe

aan de gemeente is dit bevestigd. Als men de normen van dit wetsontwerp hanteert voor bij voorbeeld Amsterdam dan zal bij wijze van spreken de halve stad moeten worden afgebroken. Voorts zal men die halve stad niet meer mogen opbouwen. Ik vind dat wij op dat punt erg voorzichtig moeten zijn. Bij aanneming van dit wetsontwerp moeten wij goed beseffen wat wij doen. Ik stel deze zaak aan de orde omdat ik het gevoel heb, dat dit aspect in de afgelopen drie jaar weinig of geen aandacht heeft gekregen.

Een goede afgewogen oordeelsvorming is naar mijn mening dan ook niet mogelijk. Het wetsontwerp kan zo ook niet in werking treden. Eerst dienen de consequenties bezien te worden. Om hoeveel woningen gaat het? Wat betekent aanneming voor de voortgang van de woningbouw in de stad? Wil deze Minister deze zaak te zamen met de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening – terzijde merk ik op het te betreuren, dat de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening dit wetsontwerp niet mede heeft ondertekend – bestuderen?

Ook de relatie met het wetsontwerp inzake de stadsvernieuwing zal in het oog moeten worden gehouden. Is de Minister bereid, een dergelijk onderzoek te entameren alvorens het wetsontwerp in werking te doen treden? Het gaat met name om de consequenties voor het bouwen in de stad in het

kader van de stadsvernieuwing. Hierover zal dan verslag moeten worden uitgebracht. Indien nodig zal het wetsontwerp moeten worden bijgesteld.



De heer **Eijsink** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! In het begin van de zestiger jaren woonde in Rennes in Bretagne een weduwe, in het gelukkige bezit van een bakker als buurman. De bakker ging het bijzonder goed. Hij breidde zijn bedrijf uit en kocht een nieuwe, grote mengmachine. Hij plaatste die aan de scheidingswand tussen het huisje van de weduwe en zijn bakkerij en begon vrolijk te draaien. Dat deed hij op basis van een vergunning van de prefect van het departement, waartoe hij behoorde. Zo kon alles rustig geschieden, ware het niet dat de weduwe nogal wat moeite had met dat verschijnsel en dus een van de vele mogelijkheden, die de Minister ook heeft geschapen, om in beroep te gaan, gebruikte, bij de goede Franse administratieve rechter terecht kwam en opmerkte dat de vergunning, die de prefect had afgegeven, niet deugdelijk was. Zij hield vol en kwam uiteindelijk met haar beroep in Parijs terecht, bij het administratieve hof van appel, dat de afgegeven vergunning vernietigde en daarmee de machine tot stilstand bracht. Dat kan in Frankrijk. Vervolgens droeg het de prefect op, een nieuwe vergunning af te geven, met zoveel eisen omringd, dat de bakker

genooddaakt zou zijn tal van voorzieningen aan te brengen.

Mijnheer de Voorzitter! Het interessante is echter wat het hof erbij zei. Ik sprak uitdrukkelijk over het begin van de zestiger jaren. Het hof concludeerde onder andere dat de discontinuïteit van het geluid bij geringe decibels een ergere overlast was dan de continuïteit van het geluid en dat de prefect onjuist had gehandeld door geen rekening te houden met de individuele beleving van de hinder door de weduwe. Ik neem aan dat het een charmante weduwe was.

Wat heeft dit alles met ons stuk wetgeving van vandaag te maken? Er vallen drie conclusies te trekken. Op de eerste plaats die van een enigermate bescheidenheid aan ons adres: wij moeten vooral niet menen dat wij de procedures en de jurisprudentie met betrekking tot de geluidhinder hebben uitgevonden. Op de tweede plaats dat zij bij ons nog moeten beginnen. En op de derde plaats dat het een bijzonder goede zaak zou zijn in het voetspoor van die uitspraak te denken aan wat de Minister op blz. 3 van de memorie van antwoord heeft geschreven met betrekking tot de beleving van vliegtuiglawaai. Hij heeft daar een bijna even unieke uitspraak gedaan als het hof van appel in Parijs. Hij stelt namelijk – zonder enig nader betoog, maar dat kan een hof zich ook permitteren – dat de beleving van het vliegtuiglawaai nu eenmaal anders is dan die van verkeers- of industriellawaai, ook – en dat is nog belangrijker – omdat het lawaai zich anders voordoet. Dit zijn heel bijzondere uitspraken.

In het voetspoor van mijn voorganger op dit spreekgestoelte spreek ik uiteraard ook over geluidhinder, mij daarbij wetende in het goede gezelschap van de twee nieuwe delen van Van Dale. Waarom gaat het in deze wet? Het gaat om geluid en geluidhinder. De wet werd zo omvangrijk, dat zij niet 'Wet geluidhinder' werd genoemd, maar Regels inzake het voorkomen of beperken van geluidhinder. Nou, zij barst ook van de regels, van voor naar achteren. Het gaat er daarbij niet om, zich tegen geluid te keren, integendeel. Ik neem aan, dat de bewindsman net als wij overtuigd is van de goede gave die geluid is en dat het alleen wat moeilijker wordt als het om veel geluid gaat. Nu is dat 'veel' zeer verschillend qua interpretatie, niet alleen voor individuen, maar ook voor groepen. Of anders gezegd: de frustratiedrempel bij overlast ligt bij de ene groep wat lager dan bij de andere.



De heer Eijsink (CDA) aan het woord