

**Subject:** Betr.: Omschrijving opdracht: >5dB of niet?

**From:** "E vanGarderen" <E.vanGarderen@nijkerk.eu>

**Date:** 08/11/2012 13:27

**To:** "G.D Horst" <G.D.Horst@nijkerk.eu>, <joyce.ramsbotham@planet.nl>, <rob.wesselingh@planet.nl>, <j.lobEEK@xs4all.nl>

Best Jan,

We hebben inmiddels extra capaciteit ingehuurd op geluid, de expert die ook voor afrt werkt. hij is aan de slag met vraag 1, pas als die beantwoord is komen 2 en 3 er achter aan. Hij heeft naarstig contact met RWS, het oude VROM etc.

We zijn er nog niet achter, maar er wordt aan gewerkt.

Gr. Esther

>>> "Jan Lobeek" <j.lobEEK@xs4all.nl> 07-11-12 21:47 >>>

Beste Esther,

Op 31 september heeft de Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar (SHB&L) tijdens het gesprek met de wethouder en jonzelf vernomen dat Nijkerk thans beschikt over het verkeersgeluidmodel van RWS/DHV en daarmee eigen onderzoek kan doen. Dit geeft waarschijnlijk de mogelijkheid om met dit model te onderzoeken of er in Hoevelaken en/ of Holkerveen sprake is van een toename van het geluidsniveau met meer dan 5 dB na 1986. In de nieuwe wet SWUNG staat aangegeven waar dat volgens het Ministerie zo is. Voor die plaatsen is Euro 1 miljard gereserveerd voor saneringsmaatregelen. Hoevelaken/ Holkerveen komt niet voor op die lijst. Wij menen dat er veel kans is dat er groepen van woningen zijn, hier ter plaatse, waar dat wel het geval zou kunnen zijn. Indien dat zo is dan had Hoevelaken dus ook op die lijst moeten staan. In dat geval staan wij veel sterker om bij RWS en/ of de provincie aan te dringen op een regeling die voorziet in de tekortkoming van de wet ten aanzien van Hoevelaken. Succes is dan nog niet verzekerd, maar komt wel dichterbij.

De vraag is dus of je de volgende vragen wilt voorleggen aan de ambtenaar/ deskundige:

1. Kan met het model en input van de juiste verkeerscijfers van 1986 en 2012 worden nagegaan wat de toename van het geluid is geweest in de betreffende periode voor woninggroepen langs de A1 en de A28?
2. Wat zijn de toenames over die periode, ook indien ze niet > 5dB zijn?
3. Indien dit niet zou kunnen worden gedaan, wat is nodig om het wel te kunnen doen?

Hieronder volgt een samenvatting van onze beschouwingen over deze zaak en meer details over de problematiek zoals wij die al eerder toezonden, laatstelijk op 2/9.

Er is 1 miljard Euro gereserveerd voor sanerings maatregelen. Een van de voorwaarden om in aanmerking te komen hiervoor is een "*stijging van de geluidsbelasting sinds 1986 van meer dan 5dB en, mede daardoor, op een relatief hoog geluidsniveau zitten. De geluidsbelasting van deze woningen wordt door de invoering van de geluidproductieplafonds gelegaliseerd, maar ook voor deze woningen worden geluidbeperkende maatregelen overwogen. De wens is om deze te reduceren tot een aanvaardbaar niveau.*" Gezien de ligging van Hoevelaken in de oksel tussen de A1 en A28 en de toename in verkeer en de wijzigingen in de wegen, denk ik dat het aannemelijk is dat er veel woningen in Hoevelaken zijn die hebben de stijging van 5 dB sinds 1986 meegemaakt.

In het Memorie van Toelichting over SWUNG 1 # 2.3 bl 17 staat: "Daarnaast zal er ook iets worden gedaan voor woningen die ten opzichte van de situatie in 1986/1987 een stijging van de geluidsbelasting hebben ondervonden van meer dan 5 dB en, mede daardoor, op een relatief hoog geluidsniveau zitten. De geluidsbelasting van deze woningen wordt door de invoering van de

geluidproductieplafonds gelegaliseerd, maar ook voor deze woningen worden geluidbeperkende maatregelen overwogen. De wens is deze te reduceren tot een aanvaardbaar niveau”.

### **Uittreksel van Memorie van Toelichting op 32 625 document nr 3 Vaststelling van overgangsrecht en wijziging van diverse wetten ten behoeve van de invoering van de wet van ... tot wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de invoering van de geluidproductieplafonds**

#### **De aanpak van woonsituaties met grote groei van geluidsbelastingen**

De aanleiding voor de invoering van geluidproductieplafonds is het slecht functioneren van de huidige Wet geluidhinder in situaties met groei van verkeer. In veel gevallen stelt de huidige wet geen grenzen aan de groei van geluidsbelastingen indien die het gevolg zijn van een toename van verkeer. Hierdoor zijn op sommige locaties de huidige geluidsbelastingen fors hoger dan ze 25 jaar geleden, bij het in werking treden van de Wet geluidhinder, waren. Als gevolg daarvan kunnen ook formeel vastgestelde ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen op woningen fors worden overschreden door de werkelijke geluidsbelasting. De invoering van geluidproductieplafonds leidt weliswaar tot het stoppen van verdere groei van geluidsbelastingen maar niet tot herstel naar de oorspronkelijk beoogde geluidsbelastingen. Een deel van deze locaties waar forse groei heeft plaatsgevonden valt niet onder de bestaande saneringsoperatie of de geluiddoelstelling uit de Nota Mobiliteit. Dat is het geval indien er weliswaar een grote toename is geweest maar de geluidsbelasting de drempelwaarden voor sanering van 65 dB voor een rijksweg of 70 dB voor een spoorweg nog niet overstijgt. In de Toekomstagenda Milieu is aangegeven dat voor deze gevallen naar enige compensatie gezocht zal worden bij de invoering van Swung-1. Daarbij is aangegeven dat de locaties waar meer dan 5 dB groei heeft plaatsgevonden sinds het in werking treden van de huidige Wet geluidhinder, daarvoor in aanmerking komen..... De minister van Infrastructuur en Milieu zal de uitvoerders Rijkswaterstaat en ProRail opdragen deze saneringsoperatie ter hand te nemen ..... In een algemene maatregel van bestuur worden de wegvakken en spoorbaanvakken aangewezen waarlangs de geluidsbelastingen meer dan 5 dB zijn toegenomen. Daartoe wordt de situatie met het van rechtswege vastgestelde geluidproductieplafond vergeleken met die in 1986 voor een rijksweg.

Dus volgens de wet zullen maatregelen getroffen worden voor woningen die ten opzichte van de situatie in 1986 een stijging van de geluidsbelasting hebben ondervonden van meer dan 5dB. Er is een lijst gemaakt van plekken waar de overheid vindt dat dit voorkomt. Hoevelaken staat niet op de lijst maar wij zijn van mening dat gezien de ontwikkelingen rondom Hoevelaken namelijk:

- De autonome groei van verkeer tussen 1986 – 1993 ( geschat op 1dB)
- De autonome groei van verkeer tussen 1993 – 2003 (geschat op 3dB)
- Toename in verkeer vanwege de bouw van woonwijk Vathorst met 11000 nieuwe woningen en toename in vrachtverkeer door het ontwikkelen van twee industrie terreinen, Wieken en Vinkenhoef ( 2004 – 2010) (geschat op 1.5dB)
- Wijzigingen in de weg sinds 2007 (geschat op 1.5dB)
  - Het bouwen van het geluidsscherm ter bescherming van Vathorst
  - Een spitstrook langs de A1 tussen het knooppunt en Barneveld
  - Reconstructie Nijkerkerstraat t.b.v. ontsluiting Vathorst – Hanze tunnel
  - OWAB A28 Utrecht – Amersfoort – na A1 richting Barneveld

dat in Hoevelaken een toename in geluidsbelasting van meer dan 5dB heeft plaatsgevonden sinds 1986.

(Deze vragen hadden wij ook schriftelijk aan de heer Horst gesteld op 1 maart 2012)

Met vriendelijke groet,

Jan Lobeek  
SHB&L  
06- 50263875