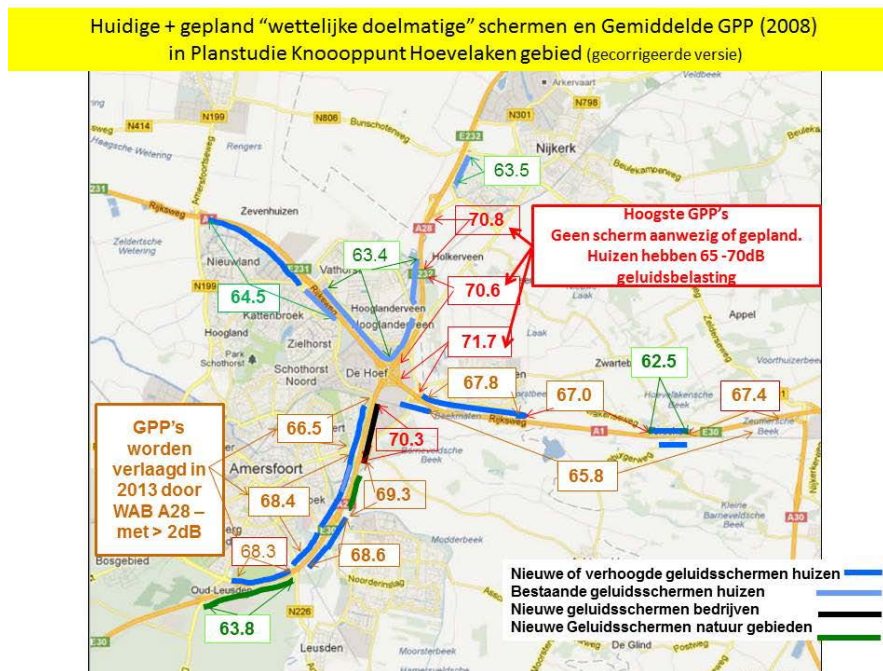


## Planstudie Knooppunt Hoevelaken als “test case” voor SWUNG 1

In de onderstaande tekeningen ziet u de gegevens van RWS voor geluidsschermen en de huidige GPP's voor Planstudie Knooppunt Hoevelaken gebied.



### 1. Ongelijkheid is gegroeid over een aantal jaren

- 1.1. Er zijn onbegrijpelijke verschillen in de wijze van benadering. Terwijl Vathorst aan de west kant van de A28 sinds 2008 wordt beschermd door een geluidsscherm van 7 tot 9 meter hoog en een geluidsbelasting heeft van 50 – 55dB wordt er aan de tegenoverliggende oostkant van de A28 geen enkele voorziening getroffen om de overlast terug te dringen van de huidige 65 – 70dB, dit ondanks de verwachte toename van verkeer in 2030 na de verbreding van de A28 en de reconstructie van het Knooppunt. Dit gebied en ook de hele woonkern van Hoevelaken heeft geklaagd over de toename van de geluidsoverlast van de A28 sinds de komst van de Vathorst scherm aan de west kant van de A28 in 2008. De overlast wordt nog verergerd door de overheersende westen wind die het geluid vanaf de snelweg en heel het Knooppunt over Hoevelaken leidt. **Een ongelijk situatie voor bestaande gebouwen t.o.v. nieuwe gebouwen.**
- 1.2. In de afgelopen 4-5 jaren zijn er een aantal wijzigingen uitgevoerd rondom het Knooppunt Hoevelaken, de A1 en A28, waardoor elke keer de geluidsoverlast is toegenomen. Elke keer is de berekende toename minder dan 2dB(A) geweest en zijn er dus geen maatregelen genomen met als gevolg een geluidsoverlast die inmiddels is opgelopen tot 65dB – 70dB.

## **2. Doelstelling van SWUNG 1 en de praktijk**

De doelstelling van SWUNG 1 is heel duidelijk in de Memorie van Toelichting behorende bij de wet aangegeven als “geluidsbelasting verminderen” Dit is ook keer op keer gezegd door de Staatsecretaris tijdens zijn uitleg over de wet aan de Tweede Kamer. Bovendien staat in de Memorie van Toelichting:

- *“Vaststelling van een geluidproductieplafond dient in beginsel niet te leiden tot een geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde.”*
- *In principe zullen geluidsbelastingen lager of gelijk aan de voorkeurswaarde moeten zijn.*
- *De doelstelling of ambitie van de wet is de geluidhinder te verminderen.*

De Staatssecretaris heeft aangegeven in de Tweede Kamer dat dit wetsvoorstel “een buitengewoon belangrijk dossier” is. *Het gaat daarbij om gezondheidseffecten zoals hinder in algemene zin, slaapverstoring, hoge bloeddruk et cetera. Kortom, alles wat het gevolg kan zijn van te veel druk afkomstig van geluid. Het gaat ook om de vraag hoe wij kunnen werken aan een betere leefomgeving voor eenieder.”*

Desondanks volgt RWS de letter van de nieuwe wet SWUNG 1 en dat betekent dat de huidige geluidproductieplafonds zullen worden gehandhaafd (misschien ook verhoogd op sommige plekken) en dat de **geluidsoverlast niet zal worden gereduceerd in het basis (eisen) pakket van Planstudie Knooppunt Hoevelaken**. Dus de doelstelling van de wet om de geluidhinder te verminderen wordt totaal genegeerd, vooral in het gebied met de hoogste geluidsbelasting.

## **3. Uitvoering van SWUNG 1 – hoe het werkt in de praktijk – ongelijkheid wordt gehandhaafd en nog eens verergerd**

- 3.1.** De nieuwe wet SWUNG zegt in feit dat de huidige geluidsbelasting + 1.5dB wordt gehandhaafd. Dus als men nu een geluidsbelasting van 65dB of meer heeft en de geluidsoverlast (juist) geen 1.5dB toeneemt dan worden er geen maatregelen getroffen. Daar tegenover, als men nu een geluidsbelasting heeft van 50 – 55 dB en de geluidsoverlast neemt toe met 1.5dB worden er wel maatregelen getroffen. Dus mensen met een hoge belasting moeten leren leven met deze hoge belasting terwijl mensen met een veel lager belasting krijgen maatregelen.
- 3.2.** Terwijl alle woonkernen en natuurgebieden in het gebied van Planstudie Knooppunt Hoevelaken in Amersfoort en Leusden thans een huidige lagere geluidsoverlast hebben en al geluidsbescherming hebben of krijgen, en er zelfs extra voorzieningen zijn gepland voor additionele bescherming, blijft het genoemd gebied langs de oostkant van de A28 bij Hoevelaken verstoken van enige bescherming, buiten de dubbel-ZOAB die in het plan wordt voorzien. Dat leidt niet tot enige verbetering, maar compenseert slechts de toename door meer verkeer.
- 3.3.** Volgens RWS het is niet nodig om langs de oostkant van de A28 N schermen te plaatsen. En dat terwijl het gebied:
  - de hoogste GeluidProductiePlafonds heeft van heel het planstudie gebied (70,6 tot 71,7) en er huizen zijn met een geluidbelasting op de gevel van boven 65dB en zelfs boven 70dB – maar er geen schermen nodig zijn volgens de wet – zie ook punt 3.4.
  - de hoogste geluidproductieplafonds van alle woongemeenschappen in Provincie Gelderland. (72,4dB).
  - **Holkerveen (Nijkerk)** de hoogste **gemiddelde** GPP (70,8dB) waarde heeft van alle woongemeenschappen in Gelderland

- Hoevelaken en Holkerveen **geen bescherming** hebben tegen het verkeerslawaaï door middel van geluidsschermen of -wallen, terwijl andere gemeenschappen in Gelderland langs rijkswegen met minder verkeer en lagere GPP's wel bescherming hebben.
  - De A1 langs Hoevelaken en de A28 langs Holkerveen de **alle drukste rijkswegen** langs een woongemeenschap in Gelderland zijn zonder geluidsbescherming.
- 3.4.** In SWUNG 1 wordt aangekondigd dat ook “*de hoogste geluidbelastingen langs rijksinfrastructuur aangepakt zullen worden; voor rijkswegen zijn dit woningen met een geluidsbelasting van 65 DB of meer*”. Maar ook dat blijkt niet waar te zijn.
- In het rapport van RWS<sup>1</sup> staat dat er langs de A28 een aantal huizen zijn met een geluidsbelasting van boven 65dB en uit de afweging van de maatregelen blijkt dat het mogelijk is om doelmatige maatregelen te treffen bij een aantal woningen. Verder staat er “Bij de overige woningen is het niet mogelijk om doelmatige maatregelen te treffen, omdat niet kan worden voldaan aan de minimaal vereiste reductie van 5dB. In een document van gemeente Nijkerk<sup>2</sup> lezen wij verder dat: “*Wettelijk zijn er dan geen aanvullende maatregelen noodzakelijk en stopt het onderzoek hier. De geluidsbelasting op de gevel van de woningen is dan volgens de wet verder niet relevant en wordt niet verder uitgezocht.*” Dit is een uiterst verbazingwekkende uitspraak gezien het aantal klachten van inwoners sinds vele jaren over te hoge geluidsbelasting. Is men (RWS en gemeente) niet **verplicht om klachten te onderzoeken en om actie te nemen waar nodig?** Het is hier nodig en het is wel degelijk relevant!!!
- 3.5.** Verder zien wij dat op veel plaatsen in het land bij wegconstructies heel veel voorzieningen voor milieuverbetering worden getroffen, terwijl in dit project een groot gebied feitelijk onbeschermd blijft.
- 3.6.** Hier is dus duidelijk **een situatie van ONGELIJKHEID** die, naar onze mening, bij de reconstructie van het Knooppunt dient te worden rechtgezet maar als de plannen doorgaan, zoals ze nu zijn, wordt de ongelijkheid verergerd.

#### **4. Verkeers cijfers en toename van geluid om in aanmerking te komen voor maatregelen.**

- 4.1.** Geluid wordt aangegeven door middel van een logaritmische decibel schaal. Een toename van 40% in verkeersintensiteit is nodig om een toename in geluidsbelasting van 1.5dB te krijgen – de grens in SWUNG 1 waarbij maatregelen moeten worden genomen.

Ter illustratie:

	Hoge belasting	Lage belasting
Werkelijke verkeersintensiteit per etmaal	120,000	12000
GPP bij gelijke verkeerssamenstelling	69dB	60dB
40% Toename in verkeersintensiteit	48000	4800
Toename in geluid	+1.5dB	+ 1.5dB

Bij hoge verkeersintensiteit en hoge geluidsbelasting, is een veel grotere toename van verkeer nodig voordat de toenamegrens van 1.5dB wordt gepasseerd dan bij een

<sup>1</sup> Indicatie geluidbeperkende maatregelen planstudie Hoevelaken – Akoestisch onderzoek t.b.v. wensen pakket BOK2

<sup>2</sup> Eisen en wensen voor Knooppunt Hoevelaken: Peiling kaders voor geluidsinbreng.

lagere verkeersintensiteit met een daar bij horende lagere geluidsbelasting. Dus het gebied met de lage geluidsbelasting komt eerder in aanmerking voor maatregelen dan het gebied met de hoge geluidsbelasting.

Er is duidelijk een mankement in de wet waardoor er “discriminatie”optreedt van de gevallen die de meeste bescherming nodig hebben. **Ongelijkheid wordt verder verergerd.**

## 5. Doelmatigheid en kosten effectiviteit

Er wordt veel over doelmatigheid gesproken in SWUNG 1, maar wij constateren het volgende:

- 5.1. In een tijd van bezuinigingen, zal er, volgens de plannen van RWS, geld worden uitgegeven voor het neerhalen van schermen waar de funderingen niet sterk genoeg zijn en het weer opbouwen van nieuwe, hogere schermen in gebieden met een relatief lage geluidsbelasting omdat er al een scherm staat, terwijl gebieden met hogere geluidsbelasting waar nog geen scherm staat er ook geen krijgen. **Dit is niet doelmatig en niet kosten effectief.**
- 5.2. In het kader van WAB A28, worden nu schermen vervangen langs de A28 Zuid, die ook nog een keer moeten vervangen worden tijdens de reconstructie van het Knooppunt (volgens RWS) omdat de nieuwe “WAB” fundering niet sterk genoeg zou zijn voor de “reconstructie schermen”. **Dit is verspilling van geld, niet doelmatig en niet kosten effectief, terwijl het gebied met de hoogste geluidsbelasting geen bescherming krijgt.**
- 5.3. Als een gebied al bescherming heeft, zijn de benodigde maatregelen om de geluidsoverlast verder terug te dringen meer ingrijpend en kostbaarder dan de maatregelen die nodig zijn om dezelfde reductie te krijgen in een gebied met hoge geluidsbelasting en geen bescherming. RWS noemt deze “de verminderde meeropbrengst” en dit is ook bevestigd door TNO. **Dit is dus ook niet doelmatig en niet kosten effectief.**

## 6. Gezondheidsaspecten

De meest ernstige mankement in de wet is dat er geen rekening wordt gehouden met het feit dat een verhoging van het geluidsniveau, hoe gering dan ook, bij een hoge dB waarde veel erger is qua ervaring en gezondheidseffect dan dezelfde toename bij een lage dB. (Zie hier boven ook de uitspraak van de Staatssecretaris onder “Doelstellingen van SWUNG”, punt 2).

## 7. Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief heeft niet direct iets te maken met het uitvoeren van SWUNG, maar het heeft wel te maken met de uitvoering van wettelijke regels en geluidsoverlast.

Tijdens de laatste bespreking tussen RWS en SHB&L heeft RWS aangegeven dat zij overweegt om de MMA niet uit te zoeken en te laten vallen omdat de meeste wensen van de regio milieuwensen zijn en als deze vervuld worden zou aan de MMA tegemoet gekomen zijn. Dat is niet waar in onze ogen.

Ten eerste, hebben wij geen zekerheid dat de Nijkerkse wensen voor verbetering van het milieu worden vervuld, doordat er onvoldoende geld beschikbaar is van Nijkerk/Gelderland en door concurrentie met andere regiowensen. Daarnaast heeft ook de aannemer invloed op de vraag welke wensen zullen/kunnen worden uitgevoerd en welke niet.

Ten tweede, wil RWS de helft van het overgebleven budget besteden aan haar eigen wensen bv een 3<sup>de</sup> fly-over en dat is per definitie niet milieuvriendelijk. Dus: het MMA wordt per definitie niet gehaald. RWS is verplicht volgens de MER om de **MMA uit te zoeken en ook waar mogelijk uit te voeren en dus al het geld dat overblijft nadat de wettelijke eisen uitgevoerd zijn, moeten aan milieu maatregelen voor de regio besteed worden. Dat is de MMA, volgens ons.**

RWS kan volgens ons niet zeggen "wij moeten de letter van de wet volgen" aan de ééne kant, en vervolgens als het haar beter uitkomt, de wet negeren!

## **8. Wat kan hier aan gedaan worden?**

Het is duidelijk niet gerechtvaardigd om de bovengeschetste situaties te handhaven. De ongelijke situaties die zijn scheef gegroeid onder de oude wet worden gehandhaafd en zelfs nog verergerd. Er moet iets aan gedaan worden. De gewone burger mag niet de slachtoffer zijn van mankementen in de wet. De Staat heeft de plicht om de burger te beschermen bij een zo omvangrijk project als Knooppunt Hoevelaken.