

Nieuwe informatie over geluidsmaatregelen en Planstudie Knooppunt Hoevelaken

Datum: 12 december 2012

Overzicht van geluidsmaatregelen van RWS voor Planstudie Knooppunt Hoevelaken

Er worden overal aaneengesloten schermen geplaatst of verhoogd in het gehele Knooppunt gebied behalve aan de oostkant van de A28 ten noorden van het Knooppunt langs Hoevelaken, het Hoevelakense Bos en Holkerveen, terwijl de GPP's hier het hoogste zijn (70dB), de geluidsoverlast boven de maximale waarde ligt en diverse woningen daar al een belasting hebben van 65-70dB (Zie aangehecht kopie van de tekening die ook uitgereikt is tijdens de Commissie MIE vergadering op 28 november jl.)

In de plannen van RWS wordt de A28 uitgevoerd met dubbellaags ZOAB. Dat geeft geen verbetering maar zorgt er alleen voor dat de geluidsbelasting niet stijgt tot boven het GPP (= huidige belasting + 1,5 dB reserve) ten gevolge van de verwachte verkeersstroom. Dubbel ZOAB geeft ook geen bescherming tegen een toename in luchtvervuiling.

Aan de oostkant van de A28 ten noorden van het knooppunt staan, verdeeld over een lengte van 3.5 kilometer en binnen een zone van 400m langs de snelweg, 12 woningen met een geluidsbelasting boven 65dB en zelfs 5 woningen met een geluidsbelasting boven 70dB (Gegevens van 2007-2011).

Om dit in perspectief te brengen: Volgens het Gelderse Milieu plan 2008 – 2012 waren er in 2006 slechts 33 woningen gelegen aan 1200km provinciale wegen met een geluidsbelasting boven 70dB in heel Gelderland. Verder ook interessant te vermelden dat Provincie Gelderland een streefwaarde voor geluidsbelasting van ≤ 63 dB heeft vastgesteld.

Verkeerscijfers

De Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar heeft zeer recentelijk de verkeerscijfers voor 2030 ontvangen van RWS waarop de geluidsbelasting en geluidsmaatregelen voor Knooppunt Hoevelaken zijn gebaseerd.

Uit deze cijfers blijkt dat er een toename van 128% in de etmaalverkeersintensiteit ten op zicht van de huidige situatie moet zijn om in aanmerking te komen voor een wettelijke aaneengesloten geluidsscherm. Dit komt overeen met een etmaal intensiteit van 214.000 voertuigen per dag, ongeveer 78 miljoen voertuigen per jaar. Om dat in perspectief te zien: In het Actie Plan Geluid Gelderland (2008 – 2012) wordt actie ondernomen als de verkeersintensiteit meer dan 3 miljoen voertuigen per jaar op een wegvak bedraagt.

Een dergelijke enorme toename van verkeersintensiteit is natuurlijk totaal onrealistisch en dus vallen de inwoners van Hoevelaken weer tussen wal en schip: Als slachtoffers van een slechte geluidswetgeving in het verleden waarbij de geluidsbelasting geleidelijk toenam en daardoor geen voorzieningen vereisten, en een nieuwe wet dat de huidige slechte situatie

handhaaft en bovendien ook de ongelijkheid tussen inwoners met een hoge geluidsbelasting en een lage geluidsbelasting verder verergert.

Gezondheidsaspecten

Een groot hiaat in de wet SWUNG 1 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 gezondheidseffecten dan dezelfde toename bij een lage dB.

Het Wettelijke kader van de geluidshinder wet – SWUNG 1 en de Europese wetgeving

De primaire doelstelling van SWUNG wordt aangegeven als:

- “geluidsbelasting verminderen”
- “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 (> 50 dB!).

Alleen in de uitwerking van de wet blijkt dit in het geheel niet te worden verwezenlijkt! SWUNG zegt in feite dat de huidige geluidsbelasting + 1.5dB wordt gehandhaafd. Dus als men nu een hoge geluidsbelasting van 65dB of meer heeft en de geluidsoverlast neemt net geen 1.5dB toe, dan worden er geen maatregelen getroffen. Maar als men een geluidsbelasting heeft van 50 – 55 dB en de geluidsoverlast neemt toe met 1.5dB dan worden er wel maatregelen getroffen.

Een ander aspect van ongelijkheid in SWUNG. Geluid wordt aangegeven door middel van een logaritmische decibel schaal. Een toename van 40% in verkeersintensiteit is nodig om een toename in de GPP van 1.5dB te krijgen – de grens in SWUNG waarbij maatregelen moeten worden genomen.

- Op een drukke weg met een etmaalintensiteit van 120.000 voertuigen en een geluidsbelasting van 69dB moet er 40% (48.000) toename in verkeer zijn om in aanmerking te komen voor maatregelen
- Op een rustig rijksweg met een intensiteit van 12.000 voertuigen en een geluidsbelasting van 60dB, is een toename van alleen 4800 voertuigen nodig om in aanmerking te komen voor maatregelen.
- Dus het gebied met de lage geluidsbelasting komt eerder in aanmerking voor maatregelen dan het gebied met de hoge geluidsbelasting.

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

Doelmatigheid en kosten effectiviteit

Er wordt veel over doelmatigheid gesproken in SWUNG, maar wij constateren het volgende: In een gebied met een scherm en dus een relatief lage geluidsbelasting wordt geld uitgegeven voor het neerhalen van bestaande schermen en het weer opbouwen van nieuwe,

hogere schermen. Dit is meer veel kostbaarder dan het plaatsen van een scherm in een gebied met een hogere geluidsbelasting waar geen scherm staat. Dus niet doelmatig en niet kosten effectief.

Nog een voorbeeld van ondoelmatigheid. 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” Dus ook niet doelmatig en niet kosten effectief.

Nieuwe opzet van aanbesteding

In de aanbesteding er zal er een programma van eisen worden neergelegd, waaraan minimaal moet worden voldaan. Daarnaast wordt een lijst van wensen opgesteld, waarbij de markt de uitdaging krijgt om binnen het beschikbare budget naast het minimum eisenpakket, zoveel mogelijk wensen te realiseren.

Vanwege het magere budget van RWS is voorzien dat in de praktijk, alleen wensen zullen worden gerealiseerd als er geld van de regio wordt toegezegd.

Met deze nieuwe opzet van aanbesteding, minimale eisen en de nieuwe wet SWUNG zullen de inwoners van Hoevelaken langs de oostkant van de A28 tussen wal en schip vallen.

Kosten van geluidsbescherming langs de oostkant van de A28 in Gemeente Nijkerk

De kosten van een 4km lang 3m hoog geluidsscherm langs de oost kant van de A28 om de geluidsoverlast te reduceren met 5dB is geraamd op 7 miljoen excl. btw, en beheer en onderhoudskosten, waarvan 1 miljoen euro wordt gefinancierd door Gemeente Nijkerk.

Conclusies

Op basis van de huidige wetgeving blijven bewoners in een gebied met een zeer hoge geluidsbelasting dus verstoken van enige voorzieningen van het rijk en kunnen zij alleen maar hopen dat er met regionale bijdragen uiteindelijk toch adequate voorzieningen kunnen worden gerealiseerd om de gezondheid van de inwoners te beschermen.

Knooppunt Hoevelaken is een test case voor SWUNG 1 en het is ons duidelijk dat SWUNG 1 niet goed werkt maar in de huidige situatie hebben wij niet de tijd om de wet te veranderen en ons enige hoop op geluidsbescherming is via een bijdrage van de Provincie.

Huidige + gepland "wettelijke doelmatige" schermen en Gemiddelde GPP (2008)
 in Planstudie Knooppunt Hoevelaken gebied (gecorrigeerde versie)

