

Minister van Infrastructuur en Milieu
Postbus 20901
2500EX 'S-GRAVENHAGE

Betreft: SWUNG-1 regelgeving

Ons kenmerk: 130603

Datum 3 juni 2013

Geachte Mevrouw Schultz van Hagen,

In uw brief aan de voorzitter en de leden van de gemeenteraad van Nijkerk van 24 mei 2013 over Knooppunt Hoevelaken: bestuursovereenkomst BOK2, stelt u dat de wettelijke normering voor omgevingseffecten en de daarmee samenhangende inpassingsmaatregelen een acceptabel woon- en leefklimaat garanderen voor de mensen die in het invloed gebied van de snelweg wonen.

Helaas dit is niet het geval voor mensen die langs de oostkant van de A28 ten noorden van Knooppunt Hoevelaken wonen en ook niet voor de inwoners van Hoevelaken met een zeer ongunstige ligging in het noord-oost kwadrant van het Knooppunt ingeklemd tussen de A1 en A28 snelwegen. Met de heersende Z-NW winden (>270 dagen/jaar) wordt hier zeer veel overlast ervaren.

Verder stelt u dat voor geluid de nieuwe SWUNG-regelgeving is van toepassing. Wij hebben echter geconstateerd dat de nieuwe SWUNG regeling diverse tekortkomingen heeft. Locaties die nu al een zeer hoge geluidsbelasting hebben, een zeer hoge geluidsbelasting zullen blijven behouden. Door de logaritmische schaal van geluidmetingen en de procedure voor het vaststellen van geluidproductieplafonds (GPP's), de meeste schrijnende gevallen van geluidsoverlast kunnen zelfs als laatst in aanmerking komen voor adequate maatregelen bij een toenemende verkeersintensiteit.

Bovendien, wij hebben geconstateerd dat SWUNG-1 niet aan de doelstelling zoals aangegeven in de Memorie van Toelichting voldoet en dat gebieden met een lage geluidsbelasting en een lage verkeersintensiteit eerder in aanmerking komen voor geluidsmaatregelen dan gebieden met een hoge geluidsbelasting en een hoge verkeersintensiteit waardoor de ongelijkheid verder verslechtert!

De Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar (SHB&L) heeft op 2 april j.l., namens de inwoners van Hoevelaken en Holkerveen en ook met steun van de gemeenteraad van Nijkerk, een petitie aangeboden aan de Tweede Kamer met een aantal voorstellen voor wijziging van de Wet Milieu Beheer Hoofdstuk 11 Geluidhinder (SWUNG 1). De voorstellen behelzen het volgende:

1. Dat bij reconstructie van een rijksweg maatregelen worden genomen zodat geen enkel geluidsgevoelig object een geluidsbelasting heeft van meer dan 65dB – maatregelen onder deze omstandigheden zijn altijd doelmatig.
2. Bij reconstructie van een rijksweg, komen gebieden met de hoogste geluidsoverlast (>60dB) eerder in aanmerking voor maatregelen dan gebieden met een lagere geluidsoverlast.
3. Bij reconstructie van een rijksweg, worden minder maatregelen genomen bij gebieden met een lage geluidsoverlast (≤ 57 dB).

Een verdere uiteenzetting van de voorstellen kunt u lezen in de bijlage van deze brief. Een ongetwijfeld belangrijk element in onze voorstellen is dat deze **kostenneutraal** zijn!

De Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar verzoekt u, samen met de Tweede Kamer, met klem actie te ondernemen zodat de tekortkoming in SWUNG 1 worden rechtgezet.

Hoogachtend,

R. Wesselingh,

J. Ramsbotham

Namens het bestuur Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar.

Bijlage: Voorstellen - Wijzigingen Wet Milieu Beheer Hoofdstuk 11 Geluidhinder (SWUNG 1).
Nadere toelichting op en uitwerking van wat we willen bereiken.
Petitie Ingediend bij de Tweede kamer op 2 april 2013

Kopie:

De Heer Paulus Jansen voorzitter Commissie I & M
De Heer van Lunteren
Mevrouw Bieze
Leden van College en raad Gemeente Nijkerk

Voorstellen - Wijzigingen
Wet Milieu Beheer Hoofdstuk 11 Geluidhinder (SWUNG 1).

Onze drie voorstellen zijn samen kosten neutraal

1. **Bij reconstructie van een rijksweg worden maatregelen genomen, zodat geen enkel geluidsgevoelig object een geluidsbelasting heeft van meer dan 65dB – maatregelen onder deze omstandigheden zijn altijd doelmatig.**
2. **Bij reconstructie van een rijksweg komen, gebieden met de hoogste geluidsoverlast (>60dB) eerder in aanmerking voor maatregelen dan gebieden met een lagere geluidsoverlast.**
 - Bij reconstructie van een rijksweg en bij een heersende geluidbelasting op een referentie punt van >60dB, wordt een nieuw geluidproductieplafond vastgesteld die gelijk is aan de heersende geluidsbelasting op het referentie punt.
 - Dit betekent in de praktijk dat de werkelijke geluidsbelasting wordt verlaagd met 1.5dB om de nodige “werkruimte” over te houden na de reconstructie van de weg.
 - Bij reconstructies van een weg zijn bij een hoge geluidsbelasting (>60dB) de financiële doelmatigheidscriteria niet van toepassing.
3. **Er worden minder maatregelen genomen bij gebieden met een lage geluidsoverlast (≤57dB).**
 - Onder de crisis- en herstelwet tijdelijk de volgende maatregel nemen:
 - Bij heersende geluidsbelasting van ≤57dB op het referentiepunt wordt de GPP vastgesteld op de heersende waarde + 3dB (1.5dB hoger dan de huidige GPP)

Voordelen

- Kosten neutraal
- De zeer ongezonde leefomgeving door te hoge geluidsoverlast wordt bestreden.
- De ongelijkheid in geluidsoverlast die ontstaan is in het verleden wordt gedeeltelijk gecorrigeerd.
- Gebieden met een hoge geluidsbelasting komen eerder in aanmerking voor maatregelen dan gebieden met een lage geluidsbelasting.
- Het begrip “doelmatigheid” is niet meer van toepassing bij reconstructie van een weg met een heersende hoge geluidsbelasting. Bij reconstructie van een weg zijn de nodige maatregelen bij een hoge geluidsbelasting, per definitie, altijd doelmatig.

Nadere toelichting op en uitwerking van wat we willen bereiken.

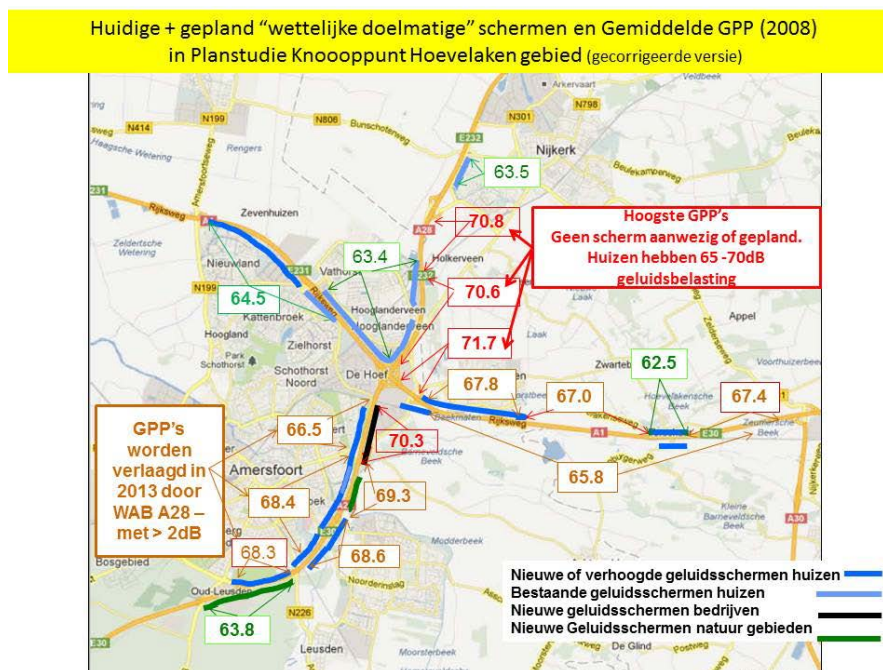
Inleiding

Namens de inwoners van Hoevelaken en Holkerveen wil de Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar (SHB&L) u attent maken op een onacceptabele en zorgwekkende situatie die dreigt te ontstaan na de reconstructie van Knooppunt Hoevelaken, vooral voor de **bewoners aan de oostkant van A28 ten noorden van het knooppunt**, tenzij adequate maatregelen worden getroffen. Wij vragen uw aandacht en uw actie om te voorkomen dat de gezondheid van de inwoners van Hoevelaken en Holkerveen wordt aangetast door onacceptabele hoge geluidsoverlast en luchtverontreiniging.

De bewoners van Hoevelaken en Holkerveen hebben al jaren geleefd met een te hoge geluidsbelasting. De plannen van RWS voor Planstudie Knooppunt Hoevelaken zullen de situatie niet verbeteren. Het doel van de wet SWUNG om geluidsoverlast te verminderen en het doel van Planstudie Knooppunt Hoevelaken om de leefbaarheid te verbeteren worden ZEKER niet gehaald.

1. De situatie

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



- Langs de oostkant van de A28 ten noorden van het Knooppunt, waar de hoogste geluidproductieplafonds zijn van het hele plangebied en waar huizen staan met een geluidsbelasting van boven de 65dB en zelfs boven 70dB, worden geen schermen gepland, behalve twee klein stukjes saneringsscherm voor 4 á 5 huizen. Het is echter zo dat deze huizen met een geluidsoverlast van meer dan 65dB geconfronteerd blijven worden, ook na het nemen van dit soort wettelijk noodzakelijke maatregelen.
- Langs het wegvak knooppunt Hoevelaken-Nijkerk liggen ruim tien woningen die vallen onder de sanering volgens categorie B, art. 11.57 Wet milieubeheer. De geluidsbelasting

in de situatie conform het geluidsregister, bij opgevuuld geluidproductieplafond, zijn bij deze woningen hoger dan 65dB. Uit de afweging van de maatregelen blijkt dat het mogelijk is om doelmatige maatregelen te treffen bij een aantal woningen. **Bij de overige woningen is dat NIET mogelijk, omdat niet kan worden voldaan aan de minimaal vereiste reductie van 5 dB.** Met andere woorden: deze huizen worden continu met een geluidbelasting ver boven de 65dB geconfronteerd en er wordt niet eens geprobeerd om dat geluidsniveau te verlagen. Voor de betrokken mensen een onmogelijke situatie die de gezondheid zeer bedreigt.

- Als het over geluidsoverlast gaat, gaat het ook niet over een klein aantal huizen, maar het gaat over 11000 inwoners van Hoevelaken en Holkerveen die veel geluidsoverlast hebben vanwege de hoge verkeersintensiteit op de A1 en A28 en veel meer overlast hebben gekregen door de komst van het Vathorstscherp aan de westkant van de A28. Het geluid wordt door de wind gedeflecteerd of “gebogen” door het hoge (7-9m) scherm. In de berekeningen voor de geluidsbelasting wordt met die deflectie geen rekening gehouden, omdat het erg moeilijk is om hiervoor een theoretisch model neer te zetten. Het effect is wel bekend bij schermbouwers. In besprekingen met RWS heeft de Stichting dit herhaaldelijk aan de orde gesteld. Er is daarbij erkend dat dit effect er is en dat de werkelijke geluidsbelasting hoger is dan aangegeven wordt door de theoretische berekeningen, maar, omdat er geen model is om dit toe te passen is dit niet aan de orde. Dat dit effect bestaat is voor betrokkenen al te duidelijk maar wordt in de huidige berekeningen die de toekomst moeten voorspellen in feite genegeerd.
- Dubbel ZOAB wordt wel gelegd, maar dat zal de geluidstoename door de 36% verwachte toename van de verkeersintensiteit na de reconstructie slechts compenseren en de geluidsoverlast niet verminderen.

2. Doelstelling van SWUNG 1 en de praktijk

De doelstelling van SWUNG 1 is heel duidelijk in de Memorie van Toelichting van de wet aangegeven, namelijk “**geluidsbelasting verminderen**”. Dit is ook keer op keer gezegd door de toenmalige Staatssecretaris 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.”*

Desondanks volgt RWS de letter van de nieuwe wet SWUNG 1 en dat betekent dat de huidige geluidsbelasting zal worden gehandhaafd en dat deze op sommige plekken ook wordt verhoogd en dat de **geluidsoverlast niet zal worden gereduceerd**. Dus de doelstelling van de wet om de geluidhinder te verminderen wordt totaal genegeerd, vooral in het gebied met de hoogste geluidsbelasting.

Verzoek: De SHB&L verzoekt de Tweede Kamer de wet te wijzigen, zodat deze voldoet aan de doelstelling van de wet, zoals aangegeven in de Memorie van Toelichting.

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

- Er zijn onbegrijpelijke verschillen in de wijze van benadering. Terwijl Vathorst, een nieuwbouwwijk aan de west kant van de A28, wordt beschermd door een geluidsscherp

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. De overlast aan de oostkant wordt nog verergerd door het hoge scherm aan de westkant en de overheersende westenwind zodat het geluid vanaf de snelweg en het gehele knooppunt over Hoevelaken wordt geleid. **Een ongelijke situatie voor bestaande gebouwen t.o.v. nieuwe gebouwen.**

- In de afgelopen 4-5 jaren zijn er een aantal wijzigingen uitgevoerd rondom het Knooppunt Hoevelaken, de A1 en A28, waardoor de geluidsoverlast elke keer is toegenomen. De wetgeving toen gaf aan dat er geen maatregelen nodig waren als binnen een bepaalde termijn er geen stijging hoger dan 2 dB werd voorspeld. Elke keer is de berekende toename minder dan 2dB(A) geweest en er zijn dus geen maatregelen genomen om de geluidsoverlast te beperken. Gevolg: een geluidsoverlast die inmiddels is opgelopen tot 65dB – 70dB.
- De nieuwe wet milieubeheer (SWUNG1) zegt in feite 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 er voor mensen met een veel lagere belasting maatregelen worden getroffen (zie 4).
- In SWUNG 1 wordt aangekondigd dat ook “*de hoogste geluidbelastingen langs rijks infrastructuur aangepakt zullen worden; voor rijkswegen zijn dit woningen met een geluidsbelasting van 65 DB of meer*”. Maar ook dat blijkt niet waar te zijn.
- Zoals hierboven aangekondigd: RWS stelt dat bij een aantal woningen het niet mogelijk is om doelmatige maatregelen te treffen, omdat niet kan worden voldaan aan de minimaal vereist reductie van 5dB. In een document van de gemeente Nijkerk lezen wij verder: “*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!!!
- 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.
- 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 deze ongelijkheid verergerd.

Verzoek: De SHB&L verzoekt de Tweede Kamer de wet zodanig te wijzigen dat het principe van het gelijkheidsbeginsel, namelijk dat iedere burger (wettelijk) gelijke rechten en een gelijke behandeling in gelijke gevallen krijgt, wordt uitgevoerd.

4. Verkeerscijfers en toename van geluid om in aanmerking te komen voor maatregelen.

Geluid wordt aangegeven door middel van een logaritmische decibelschaal. Een toename van 40% in verkeersintensiteit is nodig om een toename in geluidsbelasting van 1.5dB te krijgen – de grens in de nieuwe geluidshinder wet (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 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.

Op de A28 wordt dubbel ZOAB gelegd. Dit zal de geluidstoename door de 36% verwachte toename van de verkeersintensiteit na de reconstructie slechts compenseren en de geluidsoverlast niet verminderen. De verkeersintensiteit moet met 128% boven het huidige niveau toenemen voor dat wij in aanmerking komen voor maatregelen om het huidige geluid van ≥ 65 dB te verminderen.

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.**

Verzoek: De SHB&L verzoekt de Tweede Kamer de wet te wijzigen, zodat gebieden met een hoge geluidsbelasting en een hoge verkeersintensiteit eerder in aanmerking komen voor maatregelen dan een gebied met een lage geluidsbelasting en een lage verkeersintensiteit.

5. Doelmatigheid en kosteneffectiviteit

Er wordt in de nieuwe wet geluidshinder (SWUNG 1) veel over doelmatigheid gesproken, maar wij constateren het volgende:

- 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 is en deze weer op te bouwen met nieuwe, hogere schermen in gebieden met een relatief lage geluidsbelasting, , terwijl gebieden met hogere geluidsbelasting waar nog geen scherm staat er ook geen krijgen. **Dit is niet doelmatig en niet kosteneffectief.**
- In het kader van WAB A28, worden nu schermen vervangen langs de A28 Zuid, die ook nog een keer moeten worden vervangen 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.**
- 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 hogere geluidsbelasting, die nog geen bescherming heeft. RWS noemt deze “de verminderde meeropbrengst” en dit is ook bevestigd door TNO. **Dit is dus ook niet doelmatig en niet kosteneffectief.**

Verzoek: De SHB&L verzoekt de Tweede Kamer de wet te wijzigen, zodat gebieden met een (zeer) hoge geluidsoverlast een hogere prioriteit voor bescherming krijgen dan een gebied met een lage geluidsoverlast en dat schaars geld eerst wordt t besteed aan gebieden met de allerhoogste geluidsbelasting.

6. Gezondheidsaspecten

De toenmalige Staatssecretaris heeft in de Tweede Kamer aangegeven dat dit wetsvoorstel “een buitengewoon belangrijk dossier” is. *Het gaat daarbij om gezondheidseffecten zoals hinder in algemene zin, slaapverstoring, hoge bloeddruk etcetera. 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 een ieder.*”

De bewoners van Hoevelaken en Holkerveen hebben al jaren te maken met een geluidsbelasting ver boven de voorkeurswaarde en met een luchtkwaliteit op de grens van de maximale toegestane waarden. Als er geen (bovenwettelijke) maatregelen worden genomen, wordt de situatie niet verbeterd maar juist verslechterd.

Het 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 intensiteit, ervaring en gezondheidseffect dan dezelfde toename bij een lage dB.

Een recent rapport van de World Health Organisatie (WHO) geeft aan dat voortdurende belastingen met geluid van > 55 dB uiteindelijk jaarlijks tot extra medische kosten leidt van ongeveer 0.4% van het Bruto Nationaal Product, dus vele honderden miljoen per jaar!

Geluidshinder levert de maatschappij jaarlijks een schade van ongeveer een miljard euro op volgens de Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG). In 2007 is door de NSG aangekondigd dat geluidshinder binnen tien jaar kan uitgroeien tot het grootste milieuprobleem van Nederland.

Dus bezuinigen op geluid beschermende maatregelen is verkeerde zuinigheid.

Verzoek: De SHB&L verzoekt de Tweede Kamer de wet te wijzigen, zodat gebieden met een (zeer) hoge geluidsoverlast en daarmee ook een slechte gezondheidssituatie een hogere prioriteit krijgen voor bescherming dan gebieden met een lage geluidsoverlast en dat schaars geld eerst wordt besteed aan gebieden met de allerhoogste geluidsbelasting. Er mag geen enkel huis zijn met een geluidsoverlast boven 65dB (doelmatig of niet doelmatig, volgens de maatstaven van de huidige wet). Sanering van huizen is ook geen oplossing, want mensen moeten buiten ook gezond kunnen leven en genieten en de geluidsoverlast blijft vaak boven de 65 dB.

7. Klachten van omwonenden rondom Knooppunt Hoevelaken

- RWS heeft een omgevingsonderzoek uitgevoerd onder omwonenden en bedrijven rond Knooppunt Hoevelaken over de leefomgeving en wat men belangrijk vindt in relatie tot de toekomstplannen. De voornaamste bevinding was:

- “Vermindering van geluidsbelasting door snelwegverkeer, verbetering van luchtkwaliteit en handhaving van de aansluiting Hoevelaken op de A1; dat zijn voor zowel bewoners als bedrijven de belangrijkste onderwerpen bij de toekomstplannen van het knooppunt Hoevelaken.”
- SHB&L heeft ook een enquête uitgevoerd in Hoevelaken en Holkerveen en 1100 bewoners hebben hun steun gegeven aan de Stichting voor een stillere leefomgeving.
- De Gemeenteraad van Nijkerk heeft in 2008 vastgesteld dat er veel klachten zijn en dat actie moet worden ondernomen.
- Rijkswaterstaat rekent het behandelen van klachten tot hun taak. Herhaaldelijke klachten over een specifieke situatie kunnen de betrokken Inspectie aanleiding geven om bij de beheerder om informatie te vragen en in gesprek te gaan over mogelijke oplossingen van knelpunten. Tot nu toe is er geen enkele aanwijzing dat RWS tracht oplossingen te vinden voor de vele geluidsklachten.

Verzoek: De SHB&L verzoekt de Tweede Kamer om toe te zien dat door RWS klachten over geluidsoverlast worden onderzocht en oplossingen worden gezocht en uitgevoerd.

Tot slot

De Minister heeft aangegeven dat de regio bovenwettelijke maatregelen mag uitvoeren, mits de regio betaalt. De Gemeente Nijkerk (40.000 inwoners) heeft het probleem met betrekking tot de leefbaarheid geconstateerd en is bereid om €1 miljoen uit te trekken voor dit probleem. Helaas is dat lang niet genoeg. De provincie Gelderland vindt dat het een Rijksprobleem is en dus door het Rijk moet worden opgelost en wil alleen een symbolisch bedrag geven. Dus vallen de bewoners van Hoevelaken en Holkerveen tussen wal en schip en de nieuwe wet geluidhinder biedt geen enkele verbetering.

Het is duidelijk niet gerechtvaardigd om de bovengeschetste situaties te laten bestaan. 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 het 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.

Petitie

Van

De Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar
Namens de inwoners van Hoevelaken en Holkerveen

Ingediend bij de Tweede kamer op 2 april 2013

Deze petitie betreft:

**De uitvoering van de Wet Milieubeheer Hoofdstuk 11
Geluidsoverlast (SWUNG1) en onze ervaring over hoe deze
wordt toegepast in de Planstudie Knooppunt Hoevelaken.**

Wat willen wij bereiken?

We willen graag bereiken dat de wet gewijzigd wordt zodat:

- de wet voldoet aan de doelstelling zoals beschreven in de Memorie van Toelichting op SWUNG 1;
- de zeer ongezonde leefomgeving die wordt veroorzaakt door de te grote geluidsoverlast reëel wordt bestreden;
- de ongelijkheid in geluidsoverlast die ontstaan is in het verleden en welke nog verergerd wordt door de huidige formuleringen in de wet wordt gecorrigeerd;
- het begrip 'ondoelmatigheid' zoals beschreven in de wet opnieuw wordt geformuleerd, zodat daaruit geen ongelijke situaties ontstaan.