

Datum 20 augustus 2013

Minister van Infrastructuur en Milieu  
Postbus 20901  
2500EX 'S-GRAVENHAGE  
Betreft: **SWUNG-1 regelgeving**

Ons kenmerk: 130820

Geachte Mevrouw Schultz van Hagen,

Met onze brief van 3 juni 2013 (kenmerk 130603) heeft de Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar u geïnformeerd over de tekortkomingen in de geluidregeling, SWUNG 1, die negatieve gevolgen hebben voor de bescherming van omwonenden tegen geluidhinder. De Stichting heeft ook concrete voorstellen gedaan voor wijziging van de geluidregeling.

Onze brief is beantwoord op 25 juli 2013 door Mw. Drs. M.G. van Empel, de directeur klimaat, lucht en energie.

Helaas moeten wij uit de beantwoording constateren dat er een misverstand is ontstaan dat wij graag willen rechtzetten. Daarnaast willen wij graag meer achtergrond informatie over de onderbouwing van het antwoord.

Ad 1 van uw antwoordbrief: U stelt dat "*Het in de wet aanbrengen van het uitgangspunt dat boven 65dB maatregelen altijd doelmatig zal zijn, brengt per definitie extra kosten met zich mee.*" Wij hebben dat niet zo gesteld. Ons voorstel is dat (alleen) **bij reconstructie** van een rijksweg zodanige maatregelen worden genomen dat geen enkel geluidsgevoelig object een geluidsbelasting heeft van meer dan 65dB. Dus maatregelen moeten niet altijd bij alle rijkswegen worden genomen, dus niet bij normaal onderhoud, maar alleen bij een reconstructie, die per definitie zeer omvangrijk en ingrijpend is, en alleen voor geluidsgevoelige objecten met een geluidsbelasting van >65dB. Onder deze omstandigheden zullen de extra kosten, boven de meestal zeer hoge kosten van de reconstructie minimaal zijn en de maatregelen doelmatig zijn.

In het antwoord wordt gesteld dat de kosten van maatregelen (**bij reconstructie**) de besparing geschetst in opties 2 en 3 zullen overstijgen. Wij willen graag weten, waarop deze conclusie is gebaseerd. Is er een onderzoek uitgevoerd over de extra kosten van maatregelen bij reconstructie van een rijksweg en de besparing door minder maatregelen bij lagere geluidsbelasting (≤57dB) op alle rijkswegen, of is dit een veronderstelling uwerzijds? Wij willen graag de onderbouwing zien van Uw conclusie.

U stelt ook dat ons voorstel tot bijzonder hoge en kostbare schermen zal leiden naast gebieden met hoogbouw. Juist bij hoogbouw (dwz. appartementen), met veel inwoners, moet er bescherming komen – hoe meer mensen er wonen in een (hoog) bouw, hoe meer noodzakelijk het is om maatregelen te nemen om de gezondheid van de mensen te beschermen – dat is juist het doel van de wet, of niet? Een zeer duidelijk en recent voorbeeld hiervan treft u aan langs de recent verbrede A28 ten zuiden van Knooppunt Hoevelaken bij bestaande flatgebouwen te Amersfoort, waar na lange tijd uiteindelijk zeer noodzakelijke hoge schermen zijn geplaatst.

U stelt dat er is bewust voor gekozen is om kosten/baten afwegingen leidend te laten zijn. Zoals U ongetwijfeld weet, als Minister verantwoordelijk voor Milieu, veroorzaakt in Nederland de milieustressor lawaai, na fijnstof, de grootste sterfte en ziektelast: 12.600DALYs<sup>i</sup> (Disability adjusted life years). Wij vragen ons af welke factor in uw kosten/baten analyse is opgenomen voor de kosten

Pagina 1 van 3

van het verlies van een gezond leven, en welke kostprijs is opgenomen voor een verloren levensjaar? Wij zijn van mening dat de kosten/baten analyse voor geluidshinder van rijkswegen, vooral voor geluidshinder boven 65dB onjuist is omdat er onvoldoende rekening is gehouden met de kosten van extra gezondheidszorg ten gevolge van (te) hoge geluidsbelasting. Wij willen graag van u horen hoe de kosten/baten analyse precies is gemaakt en welke factoren zijn opgenomen voor het verlies/vermindere van gezondheid, verlies van leven en gezondheidskosten ten gevolge van hoge geluidsbelasting. De kosten van een gezond leven kunnen nooit opwegen tegen de betrekkelijke geringe kosten van extra maatregelen **bij reconstructie** van een rijksweg.

Ad 2 en 3 van Uw antwoord: U stelt dat: *“Bij toepassing van het wettelijke doelmatigheidscriterium worden bij het voorkomen van een plafondoverschrijding meer “reductiepunten” toegekend aan hoge geluidbelasting dan aan lage. Dit heeft tot gevolg dat in hoog belaste situaties maatregelen sneller financieel doelmatig zullen zijn dan in laag belaste situaties.”* Dit is juist, maar de ongelijkheid tussen hoog belaste situaties en laag belaste situaties blijft dan toch bestaan. Maatregelen worden genomen maar alleen om de **huidige** hoge geluidsbelasting de-facto te handhaven. Er worden geen wettelijke maatregelen genomen om de (hoge) geluidsbelasting **te verlagen**. Dus doelmatig of niet doelmatig, de hoge geluidsbelasting wordt niet verbeterd en de discriminatie tussen situaties met een hoge en een lage geluidsbelasting wordt gehandhaafd. Bovendien, zoals aangegeven in de bijlage van onze oorspronkelijke brief, 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.

Onze voorstellen geven de mogelijkheid om bij **reconstructie van een rijksweg** de hoge geluidsbelasting te verlagen en dus de ongelijkheid tussen hoog belaste situaties en laag belaste situaties te verkleinen. Dat is juist doelmatig en eerlijk!

Bovendien, stellen wij voor om **tijdelijk** (onder de crisis- en herstelwet) geen maatregelen te nemen **op alle rijkswegen** in situaties met een lage belasting ( $\leq 57\text{dB}$ ). Dit zal een aanzienlijke besparing opleveren en ook de discrepantie tussen hoge en lage geluidsbelasting verkleinen.

U stelt ook dat: *“Daarnaast worden bij situaties die met het huidige geluidproductieplafond al een geluidbelasting kennen boven de geldende saneringsnorm maatregelen afgewogen volgens de regelgeving voor sanering zoals opgenomen in de Wet milieubeheer.”*

Bij de reconstructie van Knooppunt Hoevelaken zijn er huizen aan de oostkant van de A28 in Hoevelaken en Holkerveen met een geluidsbelasting ver boven 65dB (bijvoorbeeld 69 á 71dB, dus meer dan dubbel de maximaal toegestane waarde) die geen geluidsbescherming zullen krijgen (ook geen saneringsschermen). Dit, ondanks het feit dat de A28 asymmetrisch aan de kant van Nijkerk wordt verbreed, waardoor de voorgestelde grens van de weg door de tuinen en schuren gaat van huizen die dicht bij de weg staan dan de huidige GPP punten, en dus, per definitie, een hogere geluidsbelasting hebben dan de huidige GPP. De A28 wordt bovendien asymmetrisch verbreed ten nadeel van de inwoners van Nijkerk, ondanks duidelijke afspraken van het tegendeel, die gemaakt zijn in het verleden en waar duidelijk aan wordt gerefereerd in bestemmingsplannen en officiële overeenkomsten met RWS. Deze afspraken, gemaakt op 1 juli 2004 met RWS, zijn (toevallig) niet meer te vinden bij RWS. De enige maatregel die op de A28 Noord wordt genomen is dubbel ZOAB en dat zal alleen compenseren voor de voorspelde toename van het verkeer. Er zijn geen saneringsschermen voor deze huizen gepland **“omdat niet kan worden voldaan aan het minimaal vereiste reductie van 5 dB”**. Met andere woorden: deze huizen worden ook in de toekomst, na de reconstructie ter plaatse, 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. De kans dat de wens van Nijkerk voor meer geluidsmaatregelen, zoals vastgelegd in BOK 2 wordt vervuld is zeer gering, gezien de onwil, vooral van Provincie Gelderland, om een rijks probleem op te lossen.

In alle persberichten over de ondertekening van Bestuursovereenkomst (BOK 2) door de Minister en vertegenwoordigers van de betreffende gemeentes en Provincies wordt gesteld dat het **verbeteren** van de leefbaarheid een eis is die bovenaan de lijst staat van het Rijk<sup>ii</sup>. Wij willen u er attent op maken dat er geen enkele maatregel is opgenomen in het **eisen** pakket van BOK 2 die de leefbaarheid van de inwoners van Hoevelaken en Holkerveen zal verbeteren. De stelling dat de leefbaarheid wordt verbeterd is een loze kreet. Wij willen graag van u horen welke maatregelen zullen worden genomen om de leefbaarheid te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie en op welke criteria de verbetering wordt beoordeeld.

In conclusie verzoeken wij u:

1. Onze voorstellen voor verbetering van de wet geluidhinder nog een keer goed te bestuderen en te overwegen.
2. Een onderzoek uit te voeren en een onderbouwing te geven van de extra kosten van onze voorstellen voor meer maatregelen voor hoog belaste gebieden bij **reconstructie** van een rijksweg en de besparing door minder maatregelen te nemen voor laag belaste gebieden **langs alle rijkswegen**.
3. Uit te leggen welke factor in de kosten/baten analyse is opgenomen voor de kosten van het verlies van een gezond leven en de extra gezondheidskosten ten gevolge van hoge geluidsbelasting en welke kostprijs is opgenomen voor een verloren levensjaar?
4. Te overwegen, om altijd bij **reconstructie van een rijksweg** de hoge geluidsbelasting van >65dB bij geluidsgevoelige objecten te verlagen en dus de ongelijkheid tussen hoog belaste situaties en laag belaste situaties te verkleinen.
5. Opdracht te geven aan RWS, om te zorgen dat saneringsschermen worden vereist voor alle huizen aan de oostkant van de A28 met een geluidsbelasting hoger dan 65dB.
6. Uit te leggen welke maatregelen in het Knooppunt Hoevelaken Project zullen worden genomen om de leefbaarheid **te verbeteren** ten opzicht van de huidige situatie en op basis van welke criteria de verbetering wordt beoordeeld.

Hoogachtend,

Het Bestuur Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar.

Bijlage: onze brief, kenmerk 130613 Voorstellen voor verbetering SWUNG 1 regelgeving.

Kopien: De Heer Paulus Jansen voorzitter Commissie I & M  
Leden Commissie I & M Tweede Kamer  
De Heer van Lunteren  
Mevrouw Bieze  
Leden van College en raad Gemeente Nijkerk  
Nederlandse Stichting Geluidshinder

---

<sup>i</sup> European Perspectives on Environmental Burden of Disease. Report 1/ 2011, National Institute for Health and Welfare.

<sup>ii</sup> Samen voor een beter knooppunt Hoevelaken Rijksoverheid Nieuwsbericht 20-06-2013