

Redenen om “Maatregelen tot verlaging van de geluidsbelasting” op te nemen als eis in het Knooppunt Hoevelaken Project.

Het wetsvoorstel Geluidproductieplafonds Rijksinfrastructuur (SWUNG 1) zal binnenkort van kracht worden. (vermoedelijk 1 april 2012)

Hieronder staan een aantal punten van de Wet Swung 1(32252) en de Memorie van Toelichting (MvT) wetsvoorstel Swung 1 (32252 nr 3) dat mogelijk betrekking hebben op het Knooppunt Hoevelaken Project en in bijzonder aanknopingspunten geven voor het opnemen in het **eisen pakket** van “maatregelen tot verlaging van de geluidsbelasting” in de kern van Hoevelaken en langs de A28 tot voorbij het Hoevelakense Bos en in Holkerveen.

In de Memorie van Toelichting geeft deze aan waarom het onderwerp dat in de desbetreffende wet is gelegen wettelijk moet worden geregeld. Tevens wordt in de Memorie van toelichting ieder artikel van de desbetreffende wet door middel van commentaar uiteen gezet. Een voorstel van de wet wordt door de regering gezamenlijk met de Memorie van toelichting en het advies van de Raad van State ingediend bij de Tweede Kamer.

De tekst uit het wetsvoorstel of de Memorie van Toelichting zijn cursief gedrukt. De voorstellen voor aanknopingspunten voor het eisen pakket zijn in geel.

De volledige tekst van het wetsvoorstel Geluidproductieplafonds Rijksinfrastructuur (SWUNG 1) (32252 nr 2) is te vinden op:

<http://www2.hoevelakenbereikbaar.nl/MilieuZaken/Wetgeving/Wet%20geluidproductie%20plafonds%2032252%20nr%202.pdf>

De volledige tekst van het Memorie van Toelichting (SWUNG 1) (32252 nr 3) is te vinden op: <http://www2.hoevelakenbereikbaar.nl/MilieuZaken/Wetgeving/Memorie%20van%20toelichting%20Swung%201-32252-3.pdf>

1. In het MvT #1.1 bl 3 staat: *“Het doel van deze nieuwe regels is aan deze onbeheerste groei een einde te maken en woningen en andere geluidsgevoelige objecten beter te beschermen tegen geluidhinder.”* *“Het nieuwe systeem berust op drie pijlers: het beheersen van de geluidsbelastingen (het voorkomen van verdere onbeheerste groei), het reduceren van hoge geluidsbelastingen en de versterkte inzet van bronmaatregelen.”* *“Geluidhinderbeperking en mobiliteit zijn beide van groot belang voor de samenleving. Het wetsvoorstel beoogt niet de mobiliteit te belemmeren maar wel de omgeving tegen geluidhinder te beschermen. De doelmatige toepassing van beschikbare technische maatregelen voor reductie van geluid is daarbij het uitgangspunt.*
 - Om te voldoen aan de wet en aan het doel van de wet moeten deze doelstellingen opgenomen worden als eis voor Hoevelaken in Het Knooppunt Hoevelaken Project.
2. Volgens Artikel 11.30 #1 in het nieuw wetsvoorstel *“Het bevoegd gezag stelt een geluidproductieplafond op een zodanige waarde vast dat de geluidsbelasting die de geluidsgevoelige objecten vanwege de betrokken weg of spoorweg ondervinden, de voorkeurswaarde niet overschrijdt.”*
 - De voorkeurswaarde is 50dB.
 - Volgens de definitie in het nieuwe wetsvoorstel *“het voorkeurswaard geeft aan welke geluidsbelasting aldaar bij voorkeur niet wordt overschreven”.*
 - De huidige geluidsbelasting in Hoevelaken is 60-70 dB (officiële getallen uit bestemmingsplannen van Amersfoort). Dus kunnen wij concluderen dat de voorkeurswaarde wordt degelijke overschreden en dat maatregelen moeten getroffen worden om het geluidproductieplafond te verlagen tot de voorkeurswaarde.

- RWS moet het als eis opnemen in het Knooppunt Hoevelaken Project dat het geluidproductieplafond de voorkeurswaarde mag niet overschrijden in de kern van Hoevelaken en langs de A28 tot voorbij het Hoevelakense Bos en in Holkerveen
3. In het MvT bijlage 6 bl 163 staat: *“Het normatieve kader in de Wet geluidhinder bestaat uit een bandbreedte tussen een zogenoemde voorkeurswaarde en een maximale ontheffingswaarde. De filosofie is als volgt: In principe zullen geluidsbelastingen lager of gelijk aan de voorkeurswaarde moeten zijn. In bepaalde gevallen kunnen geluidsbelastingen boven de voorkeurswaarde toelaatbaar zijn. Daarvoor moet dan wel een afweging plaatsvinden die uitmondt in een zogenoemd hogere-waardebesluit.”*
- Bij een omvangrijk project zoals het Knooppunt Hoevelaken Project het Rijk moet verplicht zijn om aan het principe van de wet te voldoen en een geluidsbelasting lager of gelijk aan de voorkeurswaarde te hanteren.
 - Net zoals nieuwbouw wijken mogen niet gebouwd worden met een geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde, moet het ook een regel zijn dat grote rijksprojecten mogen niet uitgevoerd worden als de geluidsbelasting na uitvoering van het project hoger is dan de voorkeurswaarde!
4. In het MvT #1.1 bl 3 staat: *“De geluidproductieplafonds van rechtswege zullen in het algemeen zijn gelegen op het niveau van de heersende waarde + 1,5 dB. Hierdoor is het voor de beheerder van de weg of spoorweg mogelijk om tijdig geluidbeperkende maatregelen te treffen... De werkruimte is gekoppeld aan een verplichting voor de beheerder om zo nodig tijdig geluidbeperkende maatregelen voor te bereiden en te treffen die een overschrijding van de geluidproductieplafonds voorkomen, en de geluidproductie veelal zullen reduceren tot een niveau dat op of onder de heersende waarde ten tijde van de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel is gelegen”*. In het MvT bl 26 staat: *“Voor de van rechtswege ingestelde plafonds moet de beheerder, in aansluiting op bedoeld signaal, een prognose geven van het jaar waarin het geluidproductieplafond volledig benut zal zijn.”* (met andere woorden, wanneer de 1.5dB toename boven de geluidproductieplafond is bereikt). *“De prognose zal gestoeld zijn op de meest recente inzichten in de verkeersontwikkeling. De beheerder moet in dat geval tevens aangeven welke geluidbeperkende maatregelen hij voornemens is te treffen om overschrijding van de desbetreffende geluidproductieplafonds te voorkomen, en wat zijn planning is voor de uitvoering van die maatregelen.”*
- Geluidproductie plafonds worden berekend met gegevens van 2008 (*Het voornemen is om voor wegen uit te gaan van het meest recente kalenderjaar waarover gegevens inzake de geluidproductie voldoende tijdig beschikbaar zijn om nog de geluidproductie op de referentiepunten te kunnen berekenen en opnemen in het geluidregister voordat de wet in werking treedt. Bij inwerkingtreding van de nieuwe regels in 2011, is dat naar verwachting het jaar 2008. (MVT bl 132. Artikel 11.45)*)
 - Sinds 2008 een aantal wijzigingen hebben plaatsgevonden met de wegen rondom de A1 en A28 die hebben stapsgewijze de geluidsbelasting in Hoevelaken verhoogd. Deze wijzigingen zijn:
 - Het bouwen van een 9 meter eenzijdige scherm langs de A28 rond Vathorst
 - De spitsstrook op de A1 vanaf de Knooppunt tot Barneveld
 - Het openen van het Hanze tunnel voor verkeer uit Vathorst en het reconstructie van de Nijkerkerstraat
 - OWAB A28 met wijzigingen van de A1 aan de west kant van het knooppunt
 - Dus is er sprake van *“onbeheerste (niet aan regels gebonden) toenames van de geluidsbelasting op omliggende woningen”*
 - Met de verwachte toename in verkeer tussen 2008 en 2020 door autonome groei, de ingevoerde wijzigingen in de wegen en de verwachte toename van het verkeer na het opheffen van files rondom het knooppunt, is de verwachting dat de volledige ruimte van 1.5dB zal worden benut onmiddellijk nadat het reconstructie klaar is of zelfs vóór 2020. Het moet dus opgenomen worden als eis dat maatregelen tot

verlaging van de geluidsbelasting worden genomen zodat het geluidproductieplafond wordt niet overschreden in de kern van Hoevelaken en langs de A28 tot voorbij het Hoevelakense Bos en in Holkerveen.

5. In het MvT # 2.3 bl 14 staat: *“Bezien vanuit de problemen met de toename van de geluidsbelasting is primair een voorziening nodig die verdere onbeheerste groei van de geluidproductie van wegen en spoorwegen tegengaat. Voorkomen moet worden dat de problematiek groter wordt. De eerste pijler is hierop gericht.”..... “Met het beheersen van de geluidsbelastingen kan niet worden volstaan. Er zijn situaties waar de geluidsbelastingen weliswaar niet meer toenemen, maar desalniettemin hoog zijn. De tweede pijler bestaat dan ook uit het reduceren van deze hoge geluidsbelastingen.”... “De derde pijler betreft de reductie van geluidproductie door de versterkte inzet van bronmaatregelen, die gemiddeld genomen doelmatiger zijn dan andere geluidmaatregelen. Dat is enerzijds wenselijk om de geluidproductie verder terug te dringen, en anderzijds om groei van verkeer mogelijk te maken zonder dat geluidsbelastingen toenemen. De derde pijler van het nieuwe stelsel bestaat dan ook uit het stimuleren van de toepassing van bronmaatregelen.”*
 - Het is duidelijk dat het doel van de wet is geluidsbelasting te verlagen. Het moet een eis worden in het Knooppunt Hoevelaken Project dat waar mogelijk er gestreefd zal worden naar het verlagen van het geluidproductieplafond door het toepassing van bronmaatregelen te stimuleren.
6. In het MvT #6.4.1 bl 87 staat: *“De huidige Wet geluidhinder staat voor honderdduizenden woningen een onbeheerste groei van geluid toe. Met name het wegverkeer is bijzonder gegroeid. Het is daarom niet verwonderlijk dat de geluidhinder als gevolg van wegverkeer de afgelopen 20 jaar fors is toegenomen. Lokaal worden weliswaar tijdelijk verbeteringen bereikt, maar over de hele linie is er sprake van een onbeheerste stijging van geluidsbelastingen en dus van geluidhinder. Door gegevens van het RIVM en het MNP wordt dit bevestigd. Zo is de ervaren geluidhinder door rijkswegen in de periode 1993–2003 meer dan verdubbeld (rapport 815120001, 2004). Het aantal woningen met een geluidsbelasting door wegverkeer boven de voorkeurswaarde is ook fors toegenomen. Als de verkeersgroei verder doorzet, zal de geluidhinder ook verder groeien.*
 - Dit geeft duidelijk aan dat de toename in geluidsbelasting bij Knooppunt Hoevelaken waar de A1 en A28 elkaar kruisen en in de kern van Hoevelaken en langs de A28 ten noorden van het knooppunt, was > 3dB tussen 1993 -2003.
7. In het MvT # 2.3 bl 16 staat: *“In het eerste decennium na de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel zal een omvangrijke saneringsoperatie worden uitgevoerd. Hoge geluidsbelastingen zullen programmatisch worden aangepakt. De rijksinfrastructuur zal in het hele land eenmalig wegvak voor wegvak en baanvak voor baanvak worden langsgedaan. Voor ieder rijkswegvak en hoofdspoorbaanvak stelt de beheerder een saneringsplan op. Bij de Invoeringswet zullen hieromtrent regels worden gesteld. Daarbij zal ook worden geregeld in hoeverre andere geluidsgevoelige objecten dan woningen in de saneringsoperatie worden meegenomen. Het streven is de saneringsoperatie omstreeks 2020 te hebben afgerond.”*
 - Met een oog op “doelmatigeheid” en de kosten en baten in evenwicht te houden zal het efficiënter zijn om deze saneringsoperatie samen met het Knooppunt Hoevelaken Project aan te pakken. Het moet dus een eis worden dat benodigde saneringsoperaties in Hoevelaken en omgeving worden tijdens het Knooppunt Hoevelaken Project meegenomen.
8. In het MvT # 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”.

- In Hoevelaken is het zeker dat een toename in geluidsbelasting heeft plaatsgevonden sinds 1986
 - 1 dB toename 1986 – 1993
 - 3 dB toename 1993 – 2003 (zie punt 6)
 - 1.5 dB toename 2002 – 2008
 - 1.5 dB toename van wegens wijzigingen in de weg (zie punt 4)
- Vanwege de toename in geluidniveau van 5dB sinds 1986 in Hoevelaken en omgeving moet het een eis worden dat maatregelen tot verlaging van de geluidsbelasting worden getroffen in het Knooppunt Hoevelaken Project in de kern van Hoevelaken en langs de A28 tot voorbij het Hoevelakense Bos en in Holkerveen. Het moet een eis worden dat de geluidbelasting in Hoevelaken wordt gereduceerde tot een aanvaardbaar niveau, namelijk de wettelijk voorkeurswaarde.

9. In het MvT # 2.3 bl 17 staat: “Met het oog op de samenhang tussen de drie «saneringsstromen» is besloten deze drie stromen (punten 6 en 7) samen te voegen tot één integrale saneringsoperatie. Ook de beschikbare budgetten zullen worden samengevoegd.” Daardoor komt een budget beschikbaar van in totaal circa € 1 miljard.

- Gemeente Nijkerk en Provincie Gelderland moeten zorgen dat een deel van dit geld wordt besteed aan maatregelen tot verlaging van de geluidsbelasting voor de kern van Hoevelaken en langs de A28 tot voorbij het Hoevelakense Bos en in Holkerveen.

10. In het MvT # 2.3 bl 17 staat: “Met de aanpak van situaties met een hoge geluidsbelasting alleen wordt niet volstaan. Er is de wens geluidhinder verder te beperken en ook het verkeer zal mogelijk blijven groeien. Er zijn dus ook meer generieke maatregelen nodig om te bevorderen dat de geluidsbelasting zo min mogelijk stijgt en bij voorkeur zelfs daalt. Dat kan met bronmaatregelen. Er zijn bronmaatregelen beschikbaar die in verhouding tot hun kosten een groot effect hebben. In het huidige beleid wordt al zowel internationaal als nationaal sterk ingezet op invoering van bronmaatregelen. Dit is onder meer vastgelegd in de Toekomstagenda Milieu..”

- Aan deze wens van de wet om geluidhinder verder te beperken te voldoen, zijn maatregelen nodig. Dus moet het een eis worden dat maatregelen tot verlaging van de geluidsbelasting worden opgenomen in het eisen pakket van het Knooppunt Hoevelaken Project voor de kern van Hoevelaken en langs de A28 tot voorbij het Hoevelakense Bos en in Holkerveen.

11. In het MvT # 2.6 bl 20 staat: “Uitvoering van het geluidbeleid vergt echter meer dan het volgens strikte regels uitvoeren van sanering en naleven van geluidproductieplafonds. Eens in de vijf jaar is er een moment van «bezinning». Dat is het moment van de geluidsbelastingkaarten en het actieplan. Dan gaat het om het vaststellen van wat bereikt is en wat de doelstellingen zijn voor de volgende vijf jaar. Natuurlijk komen hierbij de vorderingen van de saneringsplannen in beeld. Maar ook een algemene terugblik en vooruitblik op de beheersing van de geluidproductie door geluidproductieplafonds is dan aan de orde. Ten slotte speelt ook het bronbeleid een grote rol in het actieplan.”

- RWS heeft vaak, als wij vragen hebben gesteld voor milieu, gezegd tegen de Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar dat zij zullen voldoen aan de wet. Hier staat het duidelijk dat uitvoering van het geluidbeleid vergt echter meer dan het

volgens strikte regels uitvoeren. Het moet een eis worden in het Knooppunt Hoevelaken Project dat er een actie plan wordt opgesteld met doelstellingen en ook uitgevoerd voor de volgende vijf jaren, met eind datum 2020.

12. In het MvT # 3.2.1 bl 26 staat: *“Voor de van rechtswege ingestelde plafonds moet de beheerder, in aansluiting op bedoeld signaal, een prognose geven van het jaar waarin het geluidproductieplafond volledig benut zal zijn. De prognose zal gestoeld zijn op de meest recente inzichten in de verkeersontwikkeling. Het voornemen is om bij de algemene maatregel van bestuur op grond van het derde lid van artikel 11.22 een nadere verplichting op te nemen voor het geval een of meer van de betrokken geluidproductieplafonds naar verwachting binnen vijf jaar na het jaar waarin het verslag wordt uitgebracht, zullen worden overschreden. De beheerder moet in dat geval tevens aangeven welke geluidbeperkende maatregelen hij voornemens is te treffen om overschrijding van de desbetreffende geluidproductieplafonds te voorkomen, en wat zijn planning is voor de uitvoering van die maatregelen.”*

- Het is onvermijdelijk dat tussen 2008 (de jaar van vaststelling van de geluidproductieplafonds) en 2020 (het gepland jaar van voltooiing van het Knooppunt Hoevelaken Project) dat de geluidproductieplafonds worden overschreden. Zie ook punt 4. Dus is er een verplichting in het Knooppunt Hoevelaken Project dat de beheerder (RWS) aangeeft welke geluidbeperkende maatregelen hij zal treffen en de planning er van om overschrijding van de desbetreffende geluidproductplafonds te voorkomen in kern van Hoevelaken en langs de A28 tot voorbij het Hoevelakense Bos en in Holkerveen.

13. In het MvT # 3.4.3 bl 41 staat: *“Het treffen door de beheerder van bovendoelmatige geluidbeperkende maatregelen. “De situatie kan zich voordoen dat de beheerder geluidbeperkende maatregelen treft die in de concrete situatie op grond van de toetsing aan het doelmatigheids criterium niet in aanmerking behoeven te worden genomen (hierna: bovendoelmatige geluidbeperkende maatregelen). Zo kan de beheerder bijvoorbeeld gecombineerd met groot onderhoud een stillere infraconstructie aanleggen. Ook kan de beheerder verdergaande maatregelen treffen dan op grond van het doelmatigheids criterium vereist is (bijvoorbeeld een scherm van 3,5 meter in plaats van een scherm van 2,5 meter). De beheerder kan hiermee anticiperen op een verwachte verkeersgroei in de verdere toekomst, die alsnog tot maatregelen of verdere maatregelen kan nopen. Daarbij zal de beheerder beoordelen of het efficiënter en goedkoper is om de maatregel reeds op voorhand te treffen. Het zal veelal voordelig zijn om maatregelen aan de infraconstructie te combineren met groot onderhoud. Ook kan het meteen plaatsen van een scherm van 3,5 meter goedkoper uitvallen dan het eerst plaatsen van een scherm van 2,5 meter, dat later mogelijk moet worden vervangen door een hoger scherm.”*

- Het nieuwe wetsvoorstel legt een groot nadruk op de doelmatigheid van het treffen van maatregelen en de kosten en baten in evenwicht te houden. Het moet een eis worden in het Knooppunt Hoevelaken Project dat de beheerder moet anticiperen op een verwachte verkeersgroei in de verdere toekomst nadat het project klaar is in 2020 en daarvoor de benodigde maatregelen treffen zodat het geluidproductieplafond wordt niet overschreden.

14. Volgens geluids deskundigen is het moeilijk om geluid nauwkeurig te berekenen in een complexe situatie zoals het knooppunt, waar:

- vele wegen elkaar kruisen op verschillende niveaus met vele onderliggende wegen in de beurt.
- reflecties van schermen en het invloed van wind worden vaak onderschat in geluidsberekeningen.

- De zgn. “rol” effect van de wind langs de Vathorst scherm ten noorden van het Knooppunt Hoevelaken leidt het geluid over het knooppunt en dan langs de A28 en de Nijkerkerstraat bij zuidwesten wind; en over kern Hoevelaken bij westen wind. Hierdoor zijn de werkelijke geluidsniveaus veel hoger dan wordt in de officiële wettelijke berekeningen aangegeven.
- De technische levensduur en staat van onderhoud van de weg
Er zijn twee amendements opgenomen in het nieuwe wetsvoorstel:

Amendement nr: 32

<http://www2.hoevelakenbereikbaar.nl/MilieuZaken/Wetgeving/Amendement-32252-32.pdf> luidt:

“ In artikel I, artikel 11.22, vierde lid, wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:c. een verantwoording van de validatie van de berekende waarden voor de referentiepunten, waarbij de validatie in ieder geval plaatsvindt middels steekproefsgewijze metingen door een onafhankelijke partij.

Toelichting

Het vertrouwen in de handhaving van de geluidproductieplafonds staat of valt bij een betrouwbare methode om vast te stellen of de gestelde plafonds ook gerespecteerd worden. Het wetsvoorstel bepaalt uitsluitend op basis van berekeningen of dit het geval is. Het amendement regelt dat de berekeningen in ieder geval steekproefsgewijs gevalideerd worden met metingen. De metingen hebben enerzijds ten doel om het berekenings-model te optimaliseren, borgen anderzijds de integriteit van het systeem als zodanig. Dat laatste komt naar de mening van de indiener het draagvlak onder de bevolking ten goede. De grootte van de steekproef wordt periodiek aangepast aan de afwijkingen die tijdens een vorige ronde zijn vastgesteld. De validatiemetingen dienen uitgevoerd te worden door een partij die onafhankelijk is van de (spoor)wegbeheerder, bijvoorbeeld het RIVM.”

Amendement nr 36

<http://www2.hoevelakenbereikbaar.nl/MilieuZaken/Wetgeving/Amendement-32252-36.pdf> luidt:

“ In artikel I, artikel 11.33, wordt na het tweede lid een lid ingevoegd, luidende: 2a. Bij het berekenen van de geluidproductie, bedoeld in het vorige lid, wordt uitgegaan van de gemiddelde waarden over de technische levensduur van de weg of spoorweg, welke zijn gevalideerd door metingen uitgevoerd door een onafhankelijke partij.

Toelichting

Het is van groot belang voor de rechtsbescherming van omwonenden dat de gebruikte waarden een reële afspiegeling zijn van de praktijk. Dat betekent onder meer dat rekening dient te worden gehouden met het (gemiddelde) effect veroudering, achterstallig onderhoud en dergelijke. Om deze reden dienen de waarden waar mogelijk gebaseerd te zijn op praktijkmetingen. Bij nieuwe constructies waar dit nog niet mogelijk is, kan in eerste instantie worden uitgegaan van berekende waarden, maar dient de berekende waarde op de kortst mogelijke termijn gevalideerd te worden door metingen. De validatiemetingen – nader omschreven in het Reken- en Meet Voorschrift – dienen uitgevoerd te worden door een partij die geen betrokkenheid heeft bij het (spoor)wegbeheer, bijvoorbeeld het RIVM. De meetgegevens zijn openbare informatie in de zin van de Wet Openbaarheid Bestuur.”

- Het moet een eis worden dat langdurige metingen worden gedaan om de berekeningen van geluidproductieplafonds vóór en na het reconstructie te valideren (of bij te stellen) om het publiek en henzelf het vertrouwen te geven dat de aannemer heeft de geluidsniveaus werkelijk gehaald dat hij heeft aangegeven in het MER.

Dergelijke metingen worden uitgevoerd door RIVM en zijn ook uitgevoerd door Provincie Gelderland in Harderwijk.

15. In het MvT # 5.6 bl 75 staat *“Het nieuwe hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en de Natuurbeschermingswet 1998 zullen naast elkaar bestaan. Het gebruik en de wijziging van wegen en spoorwegen waar zij door of in de buurt van onder de natuurbeschermingswet 1998 vallende gebieden lopen, moet ook passen binnen de vereisten die de Natuurbeschermingswet 1998 hieraan stelt. Dat geldt mede voor de geluidproductieplafonds die ter plaatse worden vastgesteld. Voorts zijn er de gebieden die behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In het Nationaal Milieubeleidsplan 4 is als doelstelling opgenomen dat in 2030 de gewenste akoestische kwaliteit in de EHS-gebieden gerealiseerd is. Als tussenstap is in het Nationaal Milieubeleidsplan 4 en ook de Toekomstagenda Milieu opgenomen dat ernaar gestreefd wordt dat het geluidniveau in die gebieden in 2010 niet hoger ligt dan in 2000 (Kamerstukken II 2005/06, 30 535, p. 61). In het kader van de uitvoering van hoofdstuk 11 zal daarop worden voortgebouwd.”*
- Het Hoevelakense Bos is een belangrijke verbindingsschakel in de EHS.
 - Het moet een eis worden dat de geluidniveau in Het Hoevelakense Bos niet hoger wordt dan het geluidniveau daar in 2000.