

Aan: Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Re: Voorstel wijziging Wet Geluidhinder: (email referentie no's: 929066 / 929939 / 931088)

Geachte Minister,

Ik heb net gelezen op de VROM website dat U een voorstel hebt gedaan om de Wet Milieubeheer te wijzigen in verband met de invoering van geluidsproductieplafonds bij rijkswegen en spoorwegen. Als gevolg, de Wet Geluidhinder beleid minder ingewikkeld zal worden, er zal minder regels zijn en de normen zullen vereenvoudigd worden. Minister, dit is een heel goed voorstel en zeker wanneer het slaagt om "gaten" in de huidige wet tegen misschien onbewuste maar niettemin feitelijk misbruik te dichten. Mijn brief gaat over zulke gevallen en hopelijk draagt het iets bij in het opstellen van voorstellen voor wetswijzigingen.

Ik wil eerst zo vrij zijn om U een samenvatting van onze situatie en onze ervaring met de bestaande Wet Geluidhinder te geven en dan een aantal suggesties geven dat veel onduidelijkheden en onrechtvaardigheden zouden hopelijk verwijderen. Wij zijn overtuigd dat onze situatie is niet uniek en komt vaak voor in Nederland.

1. Samenvatting van de situatie

Wij wonen in Hoevelaken, dat, zoals U weet, ligt in de oksel van de A1 en A28, aan de oost kant van de A28. Vathorst is een nieuwbouw wijk van Amersfoort aan de west kant van de A28, voorheen een agrarisch gebied. De bouw van deze nieuwe wijk heeft veel consequenties en hinder voor de bewoners aan de oost zijde van de A28 in Gemeente Nijkerk:

- Om aan de Wet Geluidhinder te kunnen voldoen, is een zeven meter hoog geluidsscherm aan de westzijde van de A28 geplaatst om de nieuwbouw woningen in Vathorst tegen het hinderlijk lawaai van de A28 te beschermen. Dit geluidsscherm was in 2007 geplaatst en ineens begonnen de inwoners van Hoevelaken te klagen over het toegenomen lawaai.
- Bovendien, als gevolg van het toenemende verkeer (20% meer verkeer op de A28 tussen 2009 en 2020, cijfers van Gemeente Amersfoort) dat een grote nieuwbouw wijk veroorzaakt, zijn ook andere maatregelen nodig namelijk:
 - Een nieuwe aansluitings weg ten noorden van Vathorst, bij Corlaer in Gemeente Nijkerk met verlenging van het geluidsscherm bij de aansluitingsweg Corlaer,
 - Reconstructie van de Nijkerkerstraat, die parallel loopt aan de A28 tussen Nijkerk en Hoevelaken met verlenging van het geluidsscherm aan de zuidelijke kant van Vathorst,
 - Afsluiting van oprit A1 bij knooppunt Hoevelaken (Citaat van de Gemeente Amersfoort website "De verkeersdruk van knooppunt Hoevelaken is hoog. Dit komt door de ontwikkeling van de wijk Vathorst.....),
 - Spitstrook op A28 tussen knooppunt Hoevelaken en Nijkerk introduceren,
 - Verbreding van de A28,
 - Fly-over over de A1 bij knooppunt Hoevelaken gepland tussen 2010 en 2020.

Er is erg veel bezwaar ingediend door bewoners van Hoevelaken en Holkerveen tegen de diverse bestemmings plannen van Gemeente Amersfoort, zonder succes, en wij zijn in discussie met de Gemeente Nijkerk om te zoeken naar een oplossing van het probleem. (Er is overigens ook een luchtkwaliteit probleem).

Het zoeken naar een oplossing wordt nog moeilijker gemaakt omdat wij hebben te maken met twee Gemeenten, twee Provincies en de RWS die beheert de A28.

2. Onze ervaring met de Wet Geluidhinder

- 2.1. Er wordt beoordeeld door Gemeente Amersfoort naar de letter van de wet en niet naar de zin van de wet. Bijvoorbeeld, het geluidsscherm heeft veroorzaakt door reflectie, vooral van de lage frequenties, een groter geluidsbelasting aan de oost kant van de A28. Volgens berekening uitgevoerd in opdracht van Amersfoort zou dit niet meer dan 2dB dus was het niet nodig, volgens hen, om maatregelen te nemen. Het doel van de wet is namelijk “te voorkomen dat nieuwe geluidsknelpunten ontstaan” en “te voorkomen dat bij reconstructie van wegen de geluidhinder toeneemt”. Door het toenemende verkeer vanuit Vathorst en het eenzijdig geluidsscherm is een nieuwe geluidsknelpunt ontstaan en de geluidhinder is duidelijk toegenomen. Metingen tonen aan dat het meer dan 2dB is.
- 2.2. Er is discriminatie tussen nieuwbouw en bestaande woningen. De grenswaarde voor nieuwbouw is veel lager dan de grenswaarde voor bestaande woningen (eigelijk is er geen grenswaarde voor bestaande woningen). Dus in het geval van bestaande woningen die ineens veel meer lawaai krijgen, de (verkoop)waarde van de woning daalt en het leefklimaat is verslechterd. Bij Corlaer, bijvoorbeeld, de schermhoogte was verdubbeld omdat er een overschrijding van de grenswaarde van 2dB (dwz 52dB) bij 36 woningen in de nieuwbouw wijk was voorspeld; niets wordt gedaan voor de 47 bestaande woningen die een gemiddelde geluidsbelasting hebben van 59,71dB, waarvan zijn 27 woningen boven de 60dB, met de hoogste 70,98dB. Het is niet eerlijk of ethisch dat nieuwbouw moet beschermd worden terwijl bestaande woningen lijden onder een significant slechter situatie – gecreerd zelfs om nieuwbouw te beschermen. Er komt ook al te vaak een aantasting van de gezondheid bij – minder goed slapen en verhoogde risico van hypertensie enz. Heel moeilijk te kwantificeren maar niet daardoor minder reëel.
- 2.3. De berekening van het geluids niveau is ingewikkeld, blijkt niet nauwkeurig te zijn en kan van de praktijk behoorlijk afwijken. Het geluid dat wij horen wordt bepaald door:
 - Verkeersvolume
 - Snelheid
 - Verkeerssamenstelling
 - Bandtypen/banden profiel
 - Onderhoudsniveau van de voertuigen,
 - Wegtype type – type asfalt, nat of droog, slijtage, scheurvorming, spoorvorming
 - Weerscondities – wind en vochtigheid
 - Reflectie/absorptie van schermen en gebouwen (alleen de gemiddelde voor alle frequentiebanden wordt gebruikt in berekeningen terwijl de lage frequentie banden geven veel meer geluidshinder en zijn nauwelijks of heel gedeeltelijk geabsorbeerd)
 - Frequentie van het geluid. (lage frequenties van vrachtauto’s worden slecht geabsorbeerd en zijn op groter afstanden te horen. (“travels further”))Alleen de eerste 3 factoren worden (correct) meegenomen in de berekeningen. In een rapport van TNO wordt geschreven “Metingen zijn uiteraard van groot belang bij de bepaling van de geluidhinder. Je kunt nl rekenen wat je wilt maar uiteindelijk kan alleen door een meting worden vastgesteld wat de geluidsproductie is.”
Aan de west zijde van de A28, met een heersende westwind op een afstand van 400meter van de snelweg is er een verschil van ruim 10dB tov windstille condities. Bovendien de berekeningen zijn gemiddelde getallen, en kunnen veel hoger zijn overdag dan ‘s nachts. Maar volgens de wet, metingen zijn niet toegestaan dus wij kampen met de grote beperkingen van de berekeningen.
- 2.4. Volgens de Wet Geluidhinder, is er alleen sprake van een reconstructie of een nieuwe situatie als er op of aan de weg wordt gewerkt waardoor de geluidbelasting van een woning met 2 dB of meer toeneemt tussen de geluidbelasting één jaar voor de reconstructie en minimaal 10 jaar na het uitvoeren van de reconstructie, waarbij de te verwachten ontwikkeling van de verkeersintensiteiten naar de toekomst moet worden meegenomen. Zoals reeds aangegeven onder “Samenvatting” worden er 7 wijzigingen in de bestemmingsplannen min of meer als een direct gevolg van het bouwen van de

nieuwbouw wijk. Elke wijziging wordt afzonderlijk beoordeeld en als het minder dan 2dB extra geluidsbelasting geeft ten opzicht van de voorgaande wijziging of situatie hoeven er geen maatregelen genomen te worden. Maar als wij aan het einde van de rit zijn, dan is het wel mogelijk dat de geluidsbelasting is met bijna 14dB toegenomen zonder dat het noodzakelijk was om maatregelen te nemen, volgens de huidige wet. In zo een geval moet het cumulatief effect van alle wijzigingen worden berekend om te bepalen of maatregelen nodig zijn en de resultaat moet uiteindelijk door metingen geverifieerd worden.

- 2.5. De geluidsbelasting wordt berekend op de gevel van woningen. Als de geluidsbelasting te hoog is wordt voorgesteld om de woning te saneren. De huidige wet negeert het feit dat veel mensen willen eens rustig buiten kunnen zitten. Zij hebben vaak een tuin waarvan zij willen genieten, en, in ons geval, wonen wij in een recreatie gebied (Het Hoevelakense Bos) waar veel mensen wandelen en fietsen. Dus de maatregelen, waar nodig, moeten zorgen voor een minimaal geluidsbelasting voor zowel binnen als buiten een woning. Gevel isolatie is geen oplossing.

3. Suggesties voor wijzigingen in de wet

- 3.1. De doel van de wet moet duidelijk zijn. Het is niet mogelijk om een wet te maken dat beschrijft alle huidige en toekomstige situaties, dus moet de doel van de wet en de zin van de wet een veel meer bepalende rol krijgen dan nu het geval is.
- 3.2. Metingen van bestaande situaties en gevolgen van wijzigingen moeten toegestaan zijn in de wet om te bepalen of maatregelen nodig zijn. Berekeningen mogen wel gebruikt worden om een indruk te geven van de mogelijke consequenties van wijzigingen, maar metingen moeten uiteindelijk bepalend zijn voor de noodzaak van maatregelen in situaties waar twijfel of verschillen ontstaan.
- 3.3. Als berekeningen worden gedaan, dan moeten de verschillende geluid frequenties, reflectie van verschillende geluidsfrequenties en meteorologische condities meegenomen worden.
- 3.4. De grenswaarden moeten dezelfde zijn voor alle situaties, met uitzondering van geluidsgevoelige gebouwen. Er moet geen discriminatie zijn tussen nieuwbouw en bestaande woningen. De consequenties van een wijziging aan een weg of een wijzigingen in een bestemmingsplan moeten dezelfde zijn voor alle betrokken burgers.
- 3.5. Het effect van cumulatieve wijzigingen moet worden bepaald, in plaats van elke wijziging afzonderlijk te gaan beoordelen, zoals nu het geval is. Dit zal ook veel eenvoudiger zijn als de normen worden ook vereenvoudigd.
- 3.6. De Wet Milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) heeft een veel beter aanpak dan de Wet Geluidhinder – duidelijke normen, normen zijn dezelfde voor iedereen, metingen en berekeningen zijn toegestaan, meteorologische condities zijn meegenomen.

Minister, wij zijn er benieuwd naar de wijzigingen in de Wet Geluidhinder en op de reactie van U/Uw experts op deze suggesties. Op dit ogenblik zijn de burgers van Gemeente Nijkerk in discussie met de Burgermeester en Wethouders over de probleem en mogelijk acties, maar als wij geen positieve reactie krijgen, dan zal ik me nog een keer naar U toewenden.

Bijgevoegd is ook een kopie van een rapport dat ik heb geschreven over de “Geluidhinder aan de oostkant van de A28” voor de Burgemeester, Wethouders and Raadsleden van Gemeente Nijkerk.

Hoogachtend,

Joyce Ramsbotham

Cc: Burgermeester, Wethouders en Raadsleden Gemeente Nijkerk.