

Vlietzoom Alliantie
Virulylaan 2b
2267 BR Leidschendam
Tel 06 53433437
chong.afklmp@gmail.com

2 juli 2021

Aan: Tweede Kamer der Staten Generaal

Onderwerp: **Infrastructuur op nieuwe leest: geïntegreerd ontwerpen en budgetteren voor verkeer én gezondheid**

Geachte,

Namens de Vlietzoom Alliantie vragen wij uw aandacht voor de grote geluidsoverlast en luchtverontreiniging die burgers ervaren door het toenemend verkeer op de (rijks)wegen. De Vlietzoom Alliantie is een burgerinitiatief van bewoners, bedrijven en sportverenigingen in de directe nabijheid van de plek waar de drukste snelwegen van Nederland, de A4/A12/A13/Prins Clausplein/Knooppunt Ypenburg, samen komen.

De WHO, de EU en het RIVM wijzen er allen op dat ernstige gezondheidsschade zoals kanker, hartziekte en COPD al optreedt bij (veel) lagere niveaus van milieuvervuiling (lucht / geluid) dan waarop onze huidige nationale regelgeving is gebaseerd. Recentelijk heeft de Europese Commissie het EU-actieplan: *Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul* gepresenteerd. Het plan is erop gericht om vóór 2030 het aantal vroegtijdige sterfgevallen als gevolg van luchtverontreiniging met 55% - en de chronische hinder van verkeerslawaaai met 30%, terug te dringen.

Deze internationale en nationale aanbevelingen maken duidelijk dat Nederlandse wet- en regelgeving beter toegerust dient te worden op het verminderen van de negatieve gezondheidseffecten en chronische hinder voor burgers. Dat blijkt bijvoorbeeld bij het project A4 Haaglanden-N14 langs de Vlietzoom waar geïnvesteerd wordt in de uitbreiding van 17 naar 21 rijstroken. Echter, zonder dat hier een krachtige inspanning wordt gedaan tot significante vermindering van de verkeersmilieu-overlast voor de omgeving. Erger, volgens het hiervoor uitgebrachte MER (Deelrapport Geluid) zullen 50% meer mensen (ernstige)geluidhinder ondervinden alleen al door de autonome groei van verkeer langs het hele tracé.

De huidige wetgeving stuurt niet expliciet op het verminderen van geluidhinder, uitgezonderd de allergrootste situaties waar sanering door gevelisolatie bij woningen wordt toegepast. Het is meer gericht op beheersen van bestaande situaties, in de zin dat ze niet veel erger zouden mogen worden, en op preventie van hoge geluidsniveaus bij volledige nieuwe situaties. De al hoge toegestane geluidsproductie van de bestaande rijkswegen en een grote bestuurlijke ruimte voor geluidsbelasting bij woningen geven onvoldoende prikkel aan de wegontwerpers tot vermindering van de geluidsoverlast. Dit leidt tevens tot ongelijke bescherming van burgers die langs een bestaande of langs een nieuwe rijksweg wonen, waar men zich voor de laatste wel op lagere geluidswaarden richt. De overheid als opdrachtgever voor het rijkswegennet biedt met verouderde wet- en regelgeving en een te beperkt budget geen enkel perspectief tot verbetering van het leefmilieu. Een gevolg is ook een toenemend aantal zaken bij de Raad van State.

Een nieuwe aanpak is nodig, gericht op het aanzienlijk verminderen van gezondheidsschade, zorgkosten en overlast voor burgers, in lijn met de WHO-normen, RIVM rapporten en het EU Actieplan.

Samengevat, vragen wij uw aandacht voor **4 actiepunten** in de nieuwe kabinetsperiode:

- 1) Aanpassen van de wettelijke milieuregelgeving voor snelweg infrastructuur met strengere normering op het gebied van geluid, fijnstof en stikstof, in lijn met de WHO normen en RIVM rapporten.
- 2) Heroverwegen van nog niet besloten tracébesluiten totdat er nieuwe ontwerpdoelstellingen zijn gemaakt om de gezondheidsrisico's en overlast op burgers significant te verminderen en het project A4 Haaglanden-N14 hiervoor als een pilot of 'fieldlab' op te zetten.
- 3) Schenken van aandacht aan de cumulatieve effecten van rijks-, provinciale- en gemeentewegen en de rol van de verschillende bestuurslagen bij de invoering van de Omgevingswet.
- 4) Bieden van daadwerkelijke burgerparticipatie, zoals voorzien in de nieuwe Omgevingswet, zodat ervaringen en inzichten van bewoners bij een ontwerp van nieuwe infrastructuur worden meegewogen.

Dit is slechts een korte samenvatting van de uitgebreide inhoudelijke notitie, die als bijlage is toegevoegd.

Namens de Vlietzoom Alliantie nodigen we u graag uit voor een werkbezoek aan de Vlietzoom als uniek gebied omringd door de drukste snelwegen en knooppunten van Nederland wat als praktijk voorbeeld de situatie als invloed van snelwegen op de leefomgeving goed weergeeft.

De Vlietzoom Alliantie is vanzelfsprekend bereid deze brief en bijlage inhoudelijk, op een voor u of uw fractie geschikt moment, verder toe te lichten.

We zien graag u reactie tegemoet.

Hoogachtend,



Chong Choy
Voorzitter Vlietzoom Alliantie*

*De Vlietzoom Alliantie is een samenwerkingsverband van bewoners Vereniging Park Leeuwenbergh en Stichting Meyvliet, (sport)verenigingen o.l.v. de Haagse Golfvereniging Leeuwenbergh, en bedrijven Stichting BIZ Westvlietweg; mede ondersteund op dit onderwerp door negen andere direct betrokken burger belangen verenigingen.

Infrastructuur op nieuwe leest: geïntegreerd ontwerpen en budgetteren voor verkeer én gezondheid

Inzichten en aanbevelingen uit ervaring met het project A4 Haaglanden-N14

1. De wettelijke milieuregelgeving voor snelweg infrastructuur aanpassen met strengere normering op het gebied van geluid, fijnstof en stikstof, in lijn met de WHO normen en RIVM rapporten

1.1 Stikstof, fijnstof en geluid leveren grote overlast voor de leefomgeving

Nederland staat anno 2021 voor de uitdaging om in dit dichtbevolkt land de beschikbare ruimte en lucht zo goed en gezond mogelijk te benutten. De afgelopen 10 jaar zijn wij door dit thema al met de neus op de feiten gedrukt. Het recent meest markante punt is de stikstofproblematiek. De problematiek van geluid en fijnstof op de volksgezondheid veroorzaakt door (rijks)wegen wordt onderschat en vraagt ook om serieuze aandacht.

1.2 Voldoen aan de adviesnormen van de WHO, RIVM rapporten en Schone Lucht Akkoord

De WHO, de EU en het RIVM wijzen al jaren op de ernstige gezondheidsschade zoals kanker, COPD en hartziekte door milieuvervuiling (lucht of geluid).

In 2018 lanceerde de WHO nieuwe geluidrichtlijnen in het rapport *Environmental Noise Guidelines for the European Region*.¹ Uit dit rapport komt helder naar voren dat ernstige gezondheidseffecten, zoals coronaire hartziekten, al optreden bij lagere geluidsniveaus dan tot nu toe bekend was. Het RIVM rapport van 2020: *Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid*² bevestigt dat ook in Nederland meer gezondheidsschade ontstaat door omgevingsgeluid dan waar het huidige nationale beleid rekening mee houdt. Het RIVM beveelt aan om gezondheid(verbetering) zwaarder mee te wegen in het overheidsbeleid, met voorbeelden om dit te bereiken. De staatssecretaris van I&W heeft zich per brief³ aan de Tweede Kamer gecommitteerd om de WHO aanbevelingen te benutten als handvatten voor het lange termijn geluidbeleid. Het nieuwe kabinet zou dit met prioriteit moeten oppakken.

De Europese Commissie heeft in mei 2021 een EU-actieplan uitgebracht, *'Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul'*,⁴ als onderdeel van de EU visie voor 2050: *'een wereld waarin verontreiniging wordt teruggedrongen tot een niveau dat niet langer schadelijk voor de menselijke gezondheid en natuurlijke ecosystemen is, en de stappen om dat te bereiken'*. Het plan omvat om vóór 2030, het aantal vroegtijdige sterfgevallen als gevolg van luchtverontreiniging met 55% - en de chronische hinder van verkeerslawaaï met 30%, terug te dringen. Een ander belangrijk principe van de Commissie is dat *'de vervuiler betaalt'*

Daarnaast hebben het rijk, de provincies en de gemeenten zich breed achter het Schone Lucht Akkoord⁵ gesteld, met als doel toe te werken naar de WHO advieswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof in 2030. Daarbij willen zij minimaal 50% gezondheidswinst realiseren ten opzichte van 2016. Ook dit zal vertaald moeten worden voor de rijksweg infrastructuur. Bovendien, tot de inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet, blijft het oudere en minder doeltreffende Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht, waarbij de Europese Commissie uitstel aan Nederland heeft verleend voor het voldoen aan de EU grenswaarden. Die zijn overigens minder streng dan de WHO advieswaarden. Dus er moet rigoureus gewerkt worden aan het halen van de WHO normen en doelen.

¹ https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/06/05/bijlage-1-rivm-rapport-motie-schonis-en-de-who-richtlijnen-voor-omgevingsgeluid-2018>

³ <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020Z10258&did=2020D22242>

⁴ https://ec.europa.eu/environment/pdf/zero-pollution-action-plan/communication_en.pdf

⁵ <https://www.schoneluchtakkoord.nl/bibliotheek/slapublicaties/publicaties/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1642270>

2. Heroverwegen van nog niet besloten tracébesluiten (zoals A4 Haaglanden-N14) totdat er nieuwe ontwerpdoelstellingen zijn gemaakt

Met betrekking tot geluid, is het terugdringen van gezondheidseffecten en ervaren overlast, onder de huidige wet- en regelgeving, geen specifiek doel op zich. De opdracht die wordt gegeven aan wegenbouwers is vooral gericht op het creëren van doorstroom van verkeer. Wij zijn van mening dat het denken over de aanleg of wijziging van de weginfrastructuur anders en innovatiever kan en moet plaatsvinden. Het verbeteren van de luchtkwaliteit en de vermindering van geluidsoverlast moeten hetzelfde gewicht hebben als het economisch belang van doorstroming van het verkeer en moeten geïntegreerd worden in het ontwerpproces en budgettering.

Strengere en geïntegreerde kaders leiden tot betere resultaten. De A4 heeft ter hoogte van Midden Delfland een nieuw weg deel, dat in 2015 is geopend. Een consortium van aannemers heeft laten zien hoe het gelukt is te voldoen aan de opdracht van de overheid dat de weg *'niet te zien, niet te horen, en niet te ruiken'* moet zijn.⁶ Een belangrijk onderdeel van het ontwerp is dat men dit nieuwe weg deel heeft aangelegd in een verdiepte bak.

Dit voorbeeld laat zien dat als de kaders veranderen, de ontwerpers met andere resultaten komen en ze de andere doelstellingen bereiken. Een van de bijkomende effecten is dat creatieve energie van ontwerpers wordt ontketend. Dit inspireert en leidt tot onverwachte oplossingen, die ook weer tot een exportproduct kunnen verworden. Deze ander manier van benadering vergroot de innovatiekracht van Nederland.

Ons voorstel is daarom om het huidige project A4 Haaglanden-N14 uit te stellen totdat de Ministerie van I&W een nieuwe ontwerpdoelstelling heeft gemaakt om de gezondheidsrisico's en overlast significant te verminderen conform het Schone Luchtakkoord en de aanbevelingen van WHO en RIVM op gebied van geluid. Daarmee worden de huidige en toekomstige generaties beter beschermd.

Hierbij merken wij ook op dat de onafhankelijk MER Commissie, in haar rapport over dit project, vond dat de milieueffecten moeilijk te evalueren zijn door *'verwarrende'* en *'ondoorgegrondelijke'* verschillen in definities en jaartallen tussen het Hoofdrapport, Deelrapport Geluid en Deelrapport Verkeer.

Het project leent zich uitstekend voor een opzet als een fieldlab voor een nieuwe aanpak, een proefpolder voor bestrijding verkeersgeluid.

2.1 De omgevingseffecten blijven buiten beschouwing terwijl het project in een stedelijke omgeving ligt

Het A4 Project heeft als doel de doorstroming te bevorderen, samen met de aansluiting bij Haaglanden. Andere zaken zoals geluid en luchtvervuiling in een groeiende stedelijke omgeving worden niet als problematisch benoemd. De informatie video ⁷ van Rijkswaterstaat hierover laat dit nauwe blikveld duidelijk zien.

2.2 Meer aandacht voor de drukste snelweg tracé: A4/A12/A13, Prins Clausplein en Knooppunt Ypenburg

De verbinding van de A4 met de A12 en A13 is het drukste snelweg tracé van Nederland.⁸ In het midden van de A4 tussen de knooppunten Prins Clausplein en Ypenburg, zijn er vier nieuwe doorgaande rijstroken gepland, twee in elke richting. Aan weerszijden komen meerstrooks parallelbanen om het verkeer van de aansluitingen en de knooppunten te faciliteren. Daarmee wordt de weg verbreedt van 17 tot het bijna duizelingwekkende aantal van 21 rijstroken, zonder

⁶ <https://www.omroepwest.nl/nieuws/3087542/Niet-horen-niet-zien-niet-ruiken-doet-de-nieuwe-A4-wat-het-belooft>

⁷ <https://www.a4haaglanden-n14.nl/default.aspx>

⁸ <https://www.a4haaglanden-n14.nl/bibliotheek/documenten-publiek/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1665096> p51.

nieuwe geluidsmaatregelen, terwijl merkwaardig genoeg er voor andere delen van het tracé wél in is voorzien. Er wordt daarbij vergeten dat deze omgeving in de afgelopen decennia een volledige transformatie heeft ondergaan. Het nieuwe Haagse stadsdeel, Leidschenveen-Ypenburg, is er direct oostelijk naast ontwikkeld terwijl westelijk ook het aantal woningen, bedrijven en sportvelden nog steeds verder in de stedelijke agglomeratie raakt geïntegreerd. Dit palet van de drukste snelwegen en knooppunten die nu geheel binnenstedelijk zijn komen te liggen levert een zorgelijke dynamiek op de omgeving en het aantal gehinderde personen.

Een nauwkeurige analyse brengt aan het licht dat het stelsel van rijkswegen bij Haaglanden door sommige civiel ingenieurs beleefd wordt als een 'uniek snelwegenlandschap' (zo staat het in de MER). De reden is dat het een vervlechting van A4, A12, A13 en Prins Clausplein is met een imposant aantal (21) wegvakken, waarbij het knooppunt in de vorm van een Maltezerkruis uniek is in Europa. Het rijst boven het maaiveld uit tot een hoogte van ca 25 meter (hoger dan de kerktoren), waarbij het uitzicht als spectaculair bejubeld wordt. Kortom, er is een probleem van doorstroming, maar we hebben ook te maken met iets unieks dat in het verleden is gerealiseerd, toen er niet zo'n grote bewustwording was van de omgevings-effecten door autoverkeer.

Wij twijfelen of de huidige geluidsmodellen wel voldoende toereikend zijn uitgerust voor zo'n complex knooppunt, met vele horizontale reflecties, en hoog gelegen vlechtwerk zoals op dit deel van de A4. De belangrijke vraag hierbij is hoe schadelijk dit 'unieke snelwegenlandschap' met een daar hoog bovenuit torent verkeersplein is voor op de leefomgeving. Een hoog liggend knooppunt sproeit nu eenmaal breed en zijdelingse geluid, stikstof en fijnstof uit over de omgeving en vraagt daarom om een uiterste inspanning met een moderne aanpak. Nu elektrisch verkeer toeneemt, wordt ook voorzien dat deze zwaardere beladen voertuigen vanwege de batterijen meer banden geluid en fijnstof gaan produceren door de hogere bandenslijtage.

2.3 Kritiek op het huidige geluidsbeleid en methodiek

- **Huidig geluidsbeleid is gericht op onacceptabel maximaal toelaatbare**

De huidige Milieuwet (geluid) kent een systeem van 60.000 fictieve punten waarvoor de geluidsproductie berekend wordt en vergeleken met evenveel geluidproductieplafonds (GPPs) langs de rijkswegen. De GPPs moeten ervoor zorgen dat de geluidsbelasting bij de gevel van woningen uitkomt ergens tussen een 'voorkeurswaarde' van 50 dB en een maximum van 65dB. Voor ons gehoor is het maximum van 65 dB vier keer zo hard als de voorkeurswaarde, met andere woorden het verschil tussen voorkeur en maximum toelaatbaar is veel te groot en er geeft daardoor geen enkele prikkel tot verbetering.

Bij het ontwerpen van een *nieuwe* weg, wordt zoveel mogelijk, en waar financieel doelmatig, voorzien dat de geluidsbelasting de voorkeurswaarde niet overschrijdt. Bij de *aanpassing van een bestaande* weg, zelfs bij een ingrijpende verandering, wordt alleen gekeken of bij het ontwerp de toegestane (maximale) GPPs niet worden overschreden.

De GPPs langs een drukke bestaande snelweg zoals de A4 Haaglanden komen uit tussen de 65 en 70 dB of zelfs hoger, inclusief een extra '*werkruiimte*' van 1,5 dB boven de niveaus van 2008. Deze *werkruiimte* was bedacht om het nieuwe stelsel van GPPs in 2012 uitvoerbaar te maken en om de wegbeheerder de tijd te geven om maatregelen te nemen, zonder direct geconfronteerd te worden met veel overschrijdingen. Echter, nu anno 2021 blijkt het effect van deze werkruiimte in feite van structurele aard te zijn verworden, terwijl dat niet de bedoeling was. De wet was juist primair gericht om de omgeving tegen geluidhinder te beschermen en verdere groei van het geluid tegen te gaan.⁹ Het gevolg is dat de gemiddelde geluidhinder structureel onopgelost blijft.

Het Deelrapport Geluid voor de MER A4 Haaglanden-N14 tracé toont aan dat rond 50% meer personen hinder of ernstige hinder zullen ondervinden als gevolg van geluid boven de

⁹ Memorie van Toelichting-Wijziging Wet Milieubeheer 1.1, 2.2.1, en 3.2.1.

https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j4nvgs5kig27kof_j9vvi5epmi1ey0/vib0aw7mf3y8/f=/kst138575.pdf

voorkeurswaarde, alleen al door de autonome groei van verkeer in de komende jaren.¹⁰ Tot de verbazing van burgers, staat deze onschuldige klinkende *werkruimte* van 1,5dB maar liefst gelijk aan ongeveer 40% verkeersgroei, zonder enige verplichting om hier maatregelen voor op te nemen. Dit vinden wij in strijd met de geest en het doel van de wetgeving.

- **Ongelijke bescherming**

Daarnaast is er ook sprake van een ongelijkheid in behandeling en bescherming van burgers. Bij het bestempelen van een project als de aanpassing van een 'bestaande' weg, moeten de bewoners zich schikken in de overlast van het hoge geluidsniveau die in het verleden is ontstaan. Terwijl bij het ontwerp van nieuwe wegen, gestreefd wordt naar de voorkeurswaarde (ongeveer equivalent aan de WHO norm met een aparte nacht waarde). Hierdoor bestaat de indruk dat de overheid de omgevingshinder op burgers simpelweg niet wil zien. Zelfs als de overheid hier vele malen op gewezen wordt, krijgt de burger geen gehoor. Dit vinden wij een verouderde en achterhaalde manier van rechtstoepassing, die niet past in de huidige samenleving. Wet- en regelgeving hebben tot doel om oplossingen te bieden voor problemen en niet het tegenovergestelde om er de problemen mee weg te redeneren.

Een eenduidig systeem, met significant lager maximum geluidproductie of -belasting, in lijn met de WHO normen en het RIVM (Schonis) Rapport, is nodig in plaats van de brede bestuurlijke afwegingsruimte die er nu bestaat. Deze stap zou een directe besparing in zorgkosten en een beter leefklimaat opleveren en ook bijdragen aan het creëren van meer vertrouwen in de overheid. Voor een acceptabele rijksbegroting, zou aanpassing naar de nieuwe norm gefaseerd kunnen worden met prioriteit op de snelwegen waar grote wijzigingen zijn gepland en waarvoor nog geen definitief tracé besluit is genomen.

- **Methodiek geluidsberekeningen sluit niet aan bij de overlast die burgers ervaren**

De geluidregelgeving kent de theoretische methodiek van berekende jaargemiddelden. Daadwerkelijke metingen vinden nauwelijks plaats, hoofdzakelijk bij steekproeven door het RIVM ter validatie van de modellen. Uit de jaarlijkse Geluid Monitor van het RIVM, blijken de gemeten waarden gemiddeld rond 2dB hoger te zijn dan die volgens de gehanteerde model-berekende geluidswaarden.

Terwijl de rekenmodellen uitgaan van jaargemiddelden geluidsniveaus, ervaart de burger juist overlast tijdens de vaak langdurige perioden boven het gemiddelde. De stillere perioden bieden niet voldoende compensatie. Deze juist ernstige overlast wordt nu eenvoudig door de ontwerpers weggewoven alsof het niet bestaat, met de enige onderbouwing dat er wordt voldaan aan de wet en regelgeving. Aldus dicteert anno 2021 onredelijke oude wetgeving dat gerechtvaardigde klachten van burgers op geen enkele wijze tegemoet worden gekomen. In de praktijk wordt inderdaad nu het niet-handelen verdedigd met een verwijzing naar die wetgeving. De klachten verdwijnen er echter niet mee en het ongenoegen bij burgers daarover ook niet. De geluidsnormen moeten op een dusdanig acceptabele waarde worden vastgesteld dat de langdurige periodes boven het jaargemiddeld niveau ook geen gezondheidsrisico's en overlast vormen.

Naast variaties in verkeersdrukke, zorgen het weer, de wind en andere meteorologische omstandigheden ^{11, 12} ervoor dat de geluidsbelasting vaak hoger is en verder draagt, dan het jaargemiddelde. Een sprekend voorbeeld is wanneer de temperatuur in de lucht een omgekeerd verloop heeft ten opzicht van de normale situatie. Een warmere luchtlaag ligt dan over de koudere lucht bij het aardoppervlak. In een dergelijke situatie buigt het geluid terug naar de aarde door de warme luchtlaag en draagt veel verder dan normaal. Dit is een veel voorkomende situatie in de nacht en vroege ochtend, waardoor de geluidsbelasting bij de woningen in dit tweede deel van de

¹⁰ <https://www.a4haaglanden-n14.nl/bibliotheek/documenten-publiek/handlerdownloadfiles.ashx?idnv=1665080> S 5.6, tabel 5.2

¹¹ <https://www.nbcnews.com/id/wbna43154773>

¹² How the weather affects the scale of urban noise pollution. Nick Ovenden et al. 161st Acoustical Society of America Meeting, 2011

nacht zeer intens is. Dit type overlast kan niet weggeredeneerd worden door te stellen dat het door stillere perioden, gemiddeld genomen, gecompenseerd wordt. Het vereist goed nadenken over de ontwerpdoelen. De WHO geeft aan dat systematische slaapverstoring een belangrijke oorzaak van gezondheidsklachten is.

Ook de geprognosticeerde verkeersbewegingen tonen veel onzekerheden. Verkeer 's avonds en 's nachts wordt soms onderschat en moet bijgesteld worden, zoals de uitspraak van de Minister over het A4/A12/A13 snelweg complex ook al aantoont.¹³

Verder worden motorfietsen die overmatig hinder veroorzaken,¹⁴ niet in de verkeerscijfers meegenomen. Dat de aantallen wellicht zouden wegvallen in de jaargemiddelde geluidsberekening, neemt de werkelijk ervaren hinder niet weg. Ditzelfde geldt voor auto's met een sportuitlaat die overmatig geluid produceren. Strengere normen en handhaving (bijv. geluid flitspaal) kunnen een uitkomst bieden.

Uiterst vreemd is dat het treffen van maatregelen tegen geluidsoverlast alleen gerelateerd is aan woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen. Voor werken, recreatiegebieden, sportvelden en natuur langs bestaande (rijks)wegen gelden geen normen. De waarde van het leven buitenshuis wordt door de huidige regelgeving dan ook volledig miskend. De geluidsnormen dienen zich niet te beperken tot gevoelige gebouwen en moeten een breder gebruik van de leefomgeving erkennen.

3. Aandacht voor cumulatieve effecten van rijks-, provinciale- en gemeente wegen bij invoering Omgevingswet

Bij het opstellen van de huidige geluidactieplannen, die een goed initiatief zijn, zien wij echter in de praktijk dat elke instantie (RWS, de Provincies, de gemeenten etc.) ieder zijn verantwoordelijkheid beperkt tot de bronnen binnen de eigen grens. Geluid, net zoals lucht, houdt niet op bij bestuurlijke gebiedsgrenzen, maar cumuleert. De cumulatieve effecten van meerdere bronnen buiten het eigen gebied worden nu niet in de individuele actieplannen erkend en dus ook niet meegenomen. Dit zou beter aangepakt moeten worden en in samenhang gezien moeten worden bij invoering van de Omgevingswet.

4. Daadwerkelijke burgerparticipatie: naar een overheid-voor-de-burger

Ondanks dat bekend is dat bij MER procedures geluid en lucht voortdurend aan de orde zijn, richt de overheid zich met beleid en wetgeving over infrastructuur niet op verbetering van het leefklimaat. Een gevolg is een toenemend aantal zaken bij de Raad van State. Zelfs de RvS volstaat met het toetsen of de wet wordt uitgevoerd, terwijl het gaat om de vraag of de overheid goed voor de burger zorgt. De burger blijkt simpelweg door het terugvallen op politiek overeengekomen abstracte rekenmodellen niet gezien te worden. Er wordt niet serieus ingegaan op de reëel beleefde klachten, die tevens door gespecialiseerde experts zorgvuldig gedocumenteerd zijn. Hierdoor is de burger door de overheid buiten beeld geplaatst en is hem of haar ook de kans ontnomen om dit bij de rechter aan te kaarten. Regelgeving met heldere, begrijpelijke en aanvaardbare geluidsnormen en meer openheid in het systeem voor de argumentatie gericht op het dienen van de belangen van de burgers zijn nodig. Wij ondersteunen het doel van de nieuwe omgevingswet om de belangen van de burger niet pas aan het eind via de MER, maar van begin af aan in het ontwerpproces mee te nemen. Wij hebben, rondom de MER A4 Haaglanden-N14, ervaren dat er niet geïnvesteerd wordt om de belangen van de leefomgeving te dienen, maar uitsluitend om een verkeersdoelstelling te halen. De automobilist moet nu in 5 minuten Haaglanden hebben kunnen passeren, de burgers leven er 24 uur per dag gedurende het hele jaar. De overheid is er voor alle burgers.

Vlietzoom Alliantie 2 juli 2021

¹³ <https://debatgemist.tweedekamer.nl/debatten/mirt-13> MIRT overleg Vaste Commissie IenW 7 dec 2020, 16.02 hr.

¹⁴ Een motor die met een constante snelheid op de snelweg rijdt, produceert vaak meer dan 100 dB geluid. In Zuid-Holland staan er al meer dan 100.000 motoren geregistreerd.