

Bijdrage Frits Jansen - SSGM

Sinds de invoering van de Wet Geluidhinder in 1979 en met name na het gedeelte inzake sanering in 1986 zijn er problemen geweest over handhaving en rechten van de burgers die last van geluidhinder ondervonden. In principe was het de intentie een vooruitstrevende goede wet te maken. Echter, het doel van de wet om burgers bescherming te geven tegen geluidsoverlast, wordt niet of nauwelijks gerealiseerd. De belangrijkste redenen hiervoor zijn het ontbreken van handhaving en het voortdurend oprekken van de normen door de jaren heen. De verhoging van de maximale geluidbelasting van 50 naar 55 resp. 60 dB(a) en nu met deze wetwijziging tot 65 dB toont dit duidelijk aan.

De meet- en rekenvoorschriften werden verruimd en de maatregelen rond reconstructies drastisch vereenvoudigd en beknot (de berekenende dB(a)'s zijn plm. 3 lager dan de feitelijk door de aanwonenden waargenomen waarden). Met de Spoedwet Wegverbreding en de Crisis en Herstel Wet werd "beschermende" wetgeving voor kortere of langere termijn buiten werking gesteld. Ook de nu voorliggende wijziging in de Wet Milieubeheer en invoering van de GPP's is weer een voorbeeld van beknotting van burgerrechten en verruiming van mogelijkheden voor RWS. De GPP's worden gebracht als wondermiddel om de handhaving te garanderen, maar niets is minder waar. De wegbeheerder krijgt vrij spel door 1,5 dB speelruimte en het oprekken van de norm van 60 naar 65 dB. Alleen die speelruimte is al voldoende voor ruim 40% meer verkeersbewegingen. De extra 5 dB's zijn bij de meeste wegen voldoende om nooit meer geluidsmaatregelen te hoeven nemen (3 dB extra is een verdubbeling van het verkeer).

Onze doelstelling is het verbeteren van de leefbaarheid of tenminste het niet verslechteren daarvan; tegenstanders van mobiliteit zijn wij beslist niet, mobiliteit is noodzakelijk, maar niet ten koste van alles. Goede wetgeving is daarom een 1^e vereiste en daaraan schort het ons inziens. Reden voor ons om ons, met anderen in het verleden tot u en in uiterste instantie tot de Eerste Kamer te wenden. Tot 2 maal toe hebben wij dat laatste met enig succes gedaan in 2003 en 2006. Staatssecretaris van Geel gaf daar aan dat 60 dB(a) de maximale grens was en dat 1,5 speelruimte niet acceptabel werd geacht. Wij hopen niet een 3^e keer naar de E K te hoeven, maar weten dat dit dossier daar gevolgd wordt, gelet op de uitlatingen van Van Geel. Ook wendden wij ons, met succes, tot de Raad van State in 2005, omdat de noodzakelijk maatregelen weer ontbraken bij een wegverbreding. Nu krijgen wij de kans om u te overtuigen de wijziging van de WM met GPP's zo aan te passen dat er sprake kan zijn van het verbeteren van de leefbaarheid of tenminste het niet verslechteren daarvan.

Het is u bekend dat het RIVM, het adviesinstituut bij uitstek van de Overheid, aangegeven heeft dat er tussen 55 en 60 dB(a) gezondheidsschade optreedt en tussen 60 en 65 dB(a) vaak frequent zeer ernstige gezondheidsschade optreedt w.o. hartfalen en infarcten. **Het kan en mag toch niet zo zijn dat de zelfde Overheid i.c. Volksgezondheid met een wetwijziging komt die verslechtering van de volksgezondheid bevordert.**

In Nederland zijn plm. 2.500.000 geluidgehinderden door autoverkeer; door aannemen van deze wet in ongewijzigde vorm zal het aantal bewoners dat werkelijk ziek is van geluid alleen maar toenemen.

Hopelijk bent u met ons van mening dat deze wet aangepast moet worden, daar zijn duidelijk ideeën over en voorstellen voor te doen maar in 2 minuten is daar de tijd niet toe. Graag willen wij en anderen u daarover informeren.

Wij wensen u veel wijsheid.