

Sensornet heeft in opdracht van de gemeente Gooise Meren in de periode mei 2018 tot mei 2019 op geselecteerde locaties langs de A1 en de A6 geluidsmetingen uitgevoerd. De gemeente heeft de meetdata aan het expertbureau DGMR en aan de klankbordgroep Schiphol/A1(A6) Gooise Meren voor nadere analyse ter beschikking gesteld. DGMR en de Klankbordgroep zijn tot eensluidende conclusies en aanbevelingen gekomen, al verschilt de benadering op een aantal punten. Die conclusies bieden wij u hierbij aan tezamen met de analyse van de klankbordgroep.

### Achtergrondinformatie

Het wegverkeer over de A1 en A6 is de afgelopen decennia sterk gegroeid en naar verwachting van Rijkswaterstaat (RWS) zal deze groei ook de komende jaren doorzetten. Voor de inwoners van de gemeente Gooise Meren die in de nabijheid van deze snelwegen wonen, leidt dit tot toenemende geluidsoverlast en blootstelling aan ultrafijnstof, hetgeen onder meer gebleken is uit een leefbaarheidsonderzoek dat de gemeente in 2018 heeft gehouden.

Voorafgaand aan de recente reconstructie van delen van de A1 en A6 ter vergroting van de capaciteit (het SAA tracé), heeft RWS voor de omwonenden geluidsniveaus vastgesteld die tot 2030 niet zouden mogen worden overschreden. Dat zijn de zogenaamde Stand-still 2008 waarden. Op basis hiervan is door Rijkswaterstaat een maatregelenpakket vastgesteld waarbij rekening is gehouden met een stijging van het aantal voertuigen dat per etmaal het aquaduct onder de Vecht passeert van 200.000 in 2019 tot 300.000 in 2030. Een groei van 50%. Echter, in 2018 was het daadwerkelijke aantal voertuigen al 226.000 en uit de huidige prognoses blijkt dat dit aantal in 2030 fors hoger zal liggen.

### Analyse meetdata Sensornet

De resultaten van de analyse die de klankbordgroep heeft uitgevoerd op de Sensornet meetdata komen nauw overeen met de jaargemiddelde gemeten geluidsniveaus ( $L_{den}$ ) op de verschillende meetposities zoals vastgesteld door het expertbureau DGMR. De verschillen tussen de onafhankelijk vastgestelde meetresultaten van de klankbordgroep en die van DGMR zijn marginaal. Dit toont aan dat beide analyses de totale gemiddelde geluidsbelasting gedurende de gehele meetperiode van het snelwegverkeer goed benaderen.

Bij de vergelijking van de gemeten waardes met de wettelijke normen zoals vastgelegd in het Tracébesluit is de klankbordgroep in het rapport dat wij u hierbij aanbieden uitgegaan van de waardes die zijn vastgelegd in het akoestische onderzoek horende bij dat Tracébesluit. Daarin is op grond van de Wet Geluidhinder rekening gehouden met een aftrek van 2dB omdat het verkeer in de toekomst, als gevolg van strengere eisen aan voertuigen en banden, stiller zal worden. In het rapport van DGMR is deze aftrek echter buiten beschouwing gelaten met als verklaring dat die aftrek niet van toepassing is bij een feitelijke toetsing met gemeten waardes, anders dan bij een wettelijke toetsing met berekende waardes, en bovendien niet hoorbaar is. Ook verschilt de aanpak van de klankbordgroep voor de locatie Googweg in Muiderberg met die van DGMR door te kiezen voor een vergelijking met de normen die gelden voor de geluidsbelasting van de A1 op deze locatie in plaats van die van de A6, zoals DGMR doet. Dit omdat de betreffende locatie dichterbij de A1 ligt en het geluid van deze snelweg dominant is op deze locatie als gevolg van de heersende windrichtingen uit het westen en zuidwesten. Verder heeft de klankbordgroep een aantal berekeningen die in het DGMR rapport zijn opgenomen niet onafhankelijk kunnen uitvoeren, zoals de geluidsberekening voor 2018 op basis van de werkelijke verkeersvolumes en de invloed van windrichting en -snelheid op de geluidsniveaus. Een vergelijking tussen de gemeten waardes en deze berekeningen ontbreekt dus in de analyse van de klankbordgroep ten opzichte van het DGMR rapport.

Beide analyses laten echter zien dat op alle vier de meetlocaties langs het SAA tracé de waardes die pas in 2030 bereikt hadden mogen worden nu al overschreden worden. Onderstaande tabel toont een overzicht van de jaargemiddelde gemeten geluidsniveaus zoals vastgesteld door de klankbordgroep en de vergelijkingen met de door RWS vastgestelde Stand-still 2008 normen en prognoses voor 2030. De overschrijdingen van die normen in de analyse van de klankbordgroep zijn groter dan die door DGMR gerapporteerd worden nu door de klankbordgroep rekening is gehouden met de wettelijke aftrek voor het stiller worden van voertuigen. Maar ook in de gecorrigeerde berekeningen van DGMR worden op twee locaties de Stand-still 2008 grenswaarden overschreden. Voor de locaties in het Naarderbos waarvoor geen Stand-still waarden bepaald zijn omdat deze buiten het SAA tracé liggen zijn geluidsniveaus gemeten die weliswaar binnen de huidige Nederlandse wettelijke normen vallen, maar die wel de maximaal toelaatbare waarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) ruim overschrijden.

### Aanbevelingen klankbordgroep

De klankbordgroep onderschrijft de conclusie van het expertbureau DGMR dat de groei van de huidige verkeersvolumes op het SAA tracé ter hoogte van Muiderberg en Muiden ten opzichte van de Stand-still 2008 waardes aanleiding geven om met Rijkswaterstaat in gesprek te gaan. Wij roepen het gemeentebestuur op om Rijkswaterstaat als wegbeheerder aan te spreken op het treffen van doelmatige geluidmaatregelen om er voor te zorgen dat de werkelijke geluidsniveaus de Stand-still waardes niet (meer) overschrijden. En daartoe aansluiting te zoeken bij de ervaringen van de andere gemeentes die partij zijn bij de Aanvullende Overeenkomst en/of relevante expertbureau's zoals DGMR.

De klankbordgroep zal het gemeentebestuur actief ondersteunen in de dialoog met RWS en aan blijven dringen op het terugdringen van de plaatselijk zeer hoge geluidsbelasting, ook ter hoogte van de woonwijk Naarderbos waar op dit moment nog helemaal geen maatregelen getroffen zijn.

**Tabel: meetresultaten klankbordgroep ten opzichte van de Stand-still 2008 normen en de prognoses voor 2030**

Meetpunt	Gemeten $L_{den}$ *	Berekende $L_{den}$ Stand-still norm	Vershil gemeten t.o.v. norm	Berekende $L_{den}$ Toekomst 2030	Vershil gemeten t.o.v. 2030
Bolwerk	62.4	65.0**	2.6	n.v.t.	n.v.t.
Boomgat	62.1	65.0**	2.9	n.v.t.	n.v.t.
Breitnerlaan	55.6	53.8	1.8	52.7	2,9
Googweg (A1)	55.8	50.9	4.9	50.3	5,5
Muidertrekvaart	63.7	60.1	3,6	57.5	6.2
Weesperstraat	52.7	50.9	1.8	46.2	6.5

\*  $L_{den}$  is een gewogen gemiddelde van de dag-, avond- en nachtwaarde in dB(A).

\*\* Locaties vallen niet onder Standstill 2008 maar onder MeerJarenProgramma Geluidsanering (MJPG). Om budgettaire redenen is de oorspronkelijke waarde van 55 dB, via 60 dB bijgesteld naar 65 dB.