

Commissie voor de milieueffectrapportage  
Arthur van Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

Hazerswoude-Dorp, 30 juli 2025

Onderwerp: aanpassingsrapport N207 Zuid

Met deze brief reageert de stichting Het Kan Anders op het aanvullingsrapport "Aanvulling milieueffect- rapportage project N207 zuid, van 07-04-2025, kenmerk:A30-LM-HS-RAP 24008885". Dit behelst een aanvulling op de milieueffectrapportage van het project N207 Zuid naar aanleiding van een voorlopig toetsingsadvies van de Commissie MER. Dit rapport hebben wij helaas pas kort geleden ontvangen van de Provincie Zuid-Holland, waarbij werd medegedeeld dat uw commissie ook al op deze aanvulling heeft geantwoord. Omdat wij gezien hebben dat u nog aanvullende vragen had, willen wij u toch graag onze bevindingen over deze aanvullingsrapportage doen toekomen. Graag ontvangen we van u een inhoudelijke reactie.

Laten wij ons eerst voorstellen. De naam van onze stichting hebben we afgeleid van een rapport dat we hebben vervaardigd: *Het kan anders, het kan beter - en dat zonder N207 Zuid*. De Stichting is opgericht door de burgerinitiatieven en verenigingen die participeren in Het Molenberaad. Dat beraad is inmiddels ruim 7 jaar actief is en ziet op ontwikkelingen op het gebied van verkeer, vervoer en natuur in de regio Alphen/Zoetermeer/Waddinxveen. Het Molenberaad is zich bewust van de gebreken in bereikbaarheid en verkeersvoorzieningen van deze regio en heeft al eerder alternatieven voor verbetering aangereikt. De stichting Het Kan Anders (HKA) is voor Het Molenberaad de rechtspersoon voor zijn procedures. Voor meer informatie verwijst ik naar onze website <https://stichting-hetkananders.nl/>.

Het Molenberaad c.q. de Stichting het Kan Anders kent een geschiedenis van constructief en deskundig meedenken. Op een inhoudsvolle manier hebben we door overheden geopperde plannen en ideeën doorgerekend, becommentarieerd en van alternatieven voorzien. Tegen deze achtergrond betreuren we het zeer dat we ons pas in dit stadium tot u kunnen wenden. Gelet op de strekking van onze bemerkingen mogen we ervan uitgaan dat we van u een serieuze reactie ontvangen. Daar kijken we erg naar uit!

**Dan onze bevindingen en vragen. Wij zetten die uiteen in drie ondedelen**

**1 Verkeer**

**2 Stikstof**

**3 Geluid**

Hierbij hebben we zoveel mogelijk de drieslag gehanteerd: tekst van uw Commissie, reactie van de provincie gemarkeerd met PZH en onze bemerkingen, Het Kan Anders (aangeduid met HKA).

## 1 Verkeer

### Verkeerskundige vraag vooraf

Alvorens in te gaan op verschillende onderdelen uit dit rapport merken we op dat we uitermate verbaasd zijn over het feit dat wel aan de orde komen de verschillen in verkeersmodel RVMH 3.1 tussen “zekere plannen en “hoog” en tussen de verkeersmodellen RVMH 3.1 en RVHM 4.1 (gevoeligheidsanalyse), maar dat *nooit en nergens*, ook niet in de tabellen, de cijfers zijn gepresenteerd van een doorrekening 2035 die is gemaakt in RVHM 4.1 mét de (Verlengde) Bentwoudlaan ((V)BL). Van de Provincie kregen wij te horen dat er niets méér is onderzocht dan in de antwoorden aan uw Commissie is weergegeven. Hoe is het dan mogelijk tot een goed oordeel te komen over de effecten van de (V)BL? Het oplossend vermogen van deze weg is toch juist waar niet alleen de politiek, maar ook uw Commissie naar zoekt?

### 1.1 De I/C-factoren en reistijden, (V)BL blijkt contraproductief te werken!

Opmerking van de Cie: Het valt op dat de streefwaarde voor de reistijd in de spits in de referentiesituatie op géén van de beschouwde reistijdtrajecten wordt overschreden. Ook de I/C-verhoudingen op wegvakken geven geen structurele knelpunten (een I/C-verhouding groter dan 0,8) aan. De Commissie beveelt aan dit nader te onderbouwen, omdat uit de probleemanalyse dan duidelijker blijkt welke problemen opgelost (moeten) worden door de maatregelen.

HKA: Afbeelding 3 laat zien dat slechts een 4-tal wegvakken voorkomt (scenario Hoog) met een I/C-verhouding van  $>0,70$ . Dit wordt geduid als wegvak waarbij (tenminste) met enige regelmaat congestie kan optreden. Bij tenminste 2 van die wegvakken (Beijerincklaan e.o. in Waddinxveen en Hazerswoude-Dorp rond het kruispunt, kunnen wij vaststellen dat de verkeersintensiteit na aanleg van de (V)BL toeneemt, waardoor deze overlast op deze knelpunten toeneemt en de aanleg van de weg derhalve **contraproductief** werkt.

Wat de reistijden betreft worden trajecten meegenomen die buiten het invloedgebied van de (V)BL liggen. Effect daarvan is dat problemen met de doorstroming in de regio worden gecreëerd of tenminste aangedikt. Neem als voorbeeld het traject A20 Terbregseplein - N11/A4 met reistijdfactor van 1,43 in de avondspits. De meeste vertragingen worden op dit traject waarschijnlijk opgelopen in het traject vanaf het Terbregseplein tot en met de aansluiting A12. Dat valt ook wel af te leiden uit het traject A12 aansluiting (asl) Zoetermeer - N209/N11 waar de I/C-verhouding 1,27 is. Kortom: als je trajecten beschouwt tot ver buiten de regio dan is het geen zuivere conclusie dat het oponthoud geheel binnen de regio wordt opgelopen.

En daarbij komt dat het toch wel vreemd is dat de I/C verhouding (intensiteit van het verkeer/ capaciteit van de weg) niet voor RVHM 4.1 is opgenomen zoals dat wel is gebeurd met de verzadigingsgraad en de reistijd. Wij zijn benieuwd hoe I/C in RVHM 4.1 is geworden t.o.v. RVHM 3.1. En eigenlijk is het ook op dit punt voor een afgewogen oordeel noodzakelijk te weten wat de N207 Zuid doet in RVHM 4.1.

Wat is het oordeel van uw Commissie over deze bemerkingen?

### 1.2 Gebruik nieuw verkeersmodel

Vraag van de Cie: Voor de berekeningen is een verkeersmodel (RVMH 3.1) ontwikkeld dat inmiddels drie jaar oud is. Of dit nog voldoende actueel is hangt af van ontwikkelingen die zich in de tussentijd hebben voorgedaan. Onderbouw de keuze van het verkeersmodel.

HKA: Het gebruikte model RVHM 3.1. is inmiddels vijf jaar oud! Wij zien in de verschillende tabellen

dermate grote verschillen tussen RVMH 3.1 en RVMH 4.1 dat alleen een gevoeligheidsanalyse niet afdoende is. Er zijn zoveel vraagtekens dat een nieuwe toedeling met het model 4.1 een logische en noodzakelijke stap is. We komen dergelijke berekeningen niet tegen in het rapport. En nogmaals met nadruk, ook inclusief de vergelijking met de situatie 2035 mét de (V)BL om duidelijkheid te verschaffen over het oplossend vermogen dat deze weg heeft in het nieuwe verkeersmodel! We vernemen graag uw opvatting ter zake.

### **1.3 Het bereiken van de doelen voor doorstroming en leefbaarheid**

Het valt de Commissie op dat het plan zich richt op slechts een klein gedeelte van het wegennetwerk en dat de doelen voor doorstroming en leefbaarheid maar deels gehaald worden. De samenhang van deze oplossing met de oplossingen in het programma Beter Bereikbaar Gouwe (BBG) komt niet terug in het MER. Daarom kan de Commissie niet achterhalen of de doelen door de inzet van dat programma en deze maatregelen samen wel gehaald zullen worden.

Antwoord PZH: Bij dit uitvoeringsbesluit is een amendement (A-609) aangenomen van waaruit het programma BBG is gestart. In de periode 2018 t/m 2023 is over drie afzonderlijke fasen onderzoek gedaan naar maatregelen om de bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied rondom de Gouwe te verbeteren. Hierbij zijn alle mogelijke maatregelen onderzocht. Het BBG onderzoek kende een breed opgezet participatieproces en gezamenlijke regionale besluitvorming.

HKA: Het valt het op dat PZH aangeeft dat alle maatregelen in BBG zijn onderzocht. Maar uiteindelijk is er geen gedragen voorstel uitgekomen anders dan een paar fietspaden en aanpassingen in de Gouwe. T.a.v. de afwikkeling van het extra verkeer zoals gevraagd in het genoemde amendement heeft BBG niets opgeleverd. Een belangrijk onderdeel ter verbetering van vooral de Boskoopse problemen is een oost-west verbinding. Het plan dat BBG presenteerde in deze verbinding liep ten westen van ITC, kruiste de Voorweg om dwars door agrarisch percelen en een nieuw kassencomplex aan de overkant van de Gouwe bij de Halve Raak aan te sluiten op de N207. Je hoeft geen psycholoog te zijn om te voorspellen dat dit tot breed gedragen heftige protesten zou leiden. Wij presenteerden een oplossing die tot hetzelfde resultaat en eindpunt zou leiden, maar veel zorgvuldiger was ingepast. Aan deze oplossing is geen aandacht besteed. De Provincie beëindigde BBG (op fietsverbindingen en vaarwegen na) omdat er te veel weerstand zou zijn. Ook het effect van een Bodegravenboog (zonder aanleg van de N207 Zuid) is niet onderzocht, terwijl dit project een breed draagvlak kent in de regio.

PZH: Provincie concludeert dat de BBG-maatregelen als aanvullend gezien kunnen worden op de N207-maatregelen en geen grote veranderingen qua verkeersstromen met zich meebrengen. Hierdoor kunnen het MER en PIP N207 Zuid definitief gemaakt worden en ter besluitvorming voorgelegd worden. Eventuele verdere aanvullende maatregelen in de toekomst zullen in hun onderzoeken en ruimtelijke procedure het project N207 Zuid als een gegeven nemen.

HKA: Wij zijn het beslist oneens met deze conclusie. Niet alleen omdat absoluut niet is voldaan aan amendement A609 en motie 1068 (zie ook hieronder) maar ook omdat er wel goede oplossingen mogelijk zijn. Een korte route naar een oeververbinding (liefst een aquaduct) ter hoogte van de Halve Raak, met een verbinding van uit Boskoop centrum naar deze route, leidt tot een aanmerkelijke verkeersafname op de het grootste verkeersknelpunt in de regio: de Zijde.

Hazerswoude-Dorp wordt door de (V)BL belast met meer verkeer over het kruispunt en omrijroutes voor de inwoners via keerrotondes. Een tunnel die in BBG is voorgesteld (met enige aanpassingen voorgesteld door Het Molenberaad) zou ten goede komen aan de doorstroming en leefbaarheid. Met het amendement A-609 behorend bij het N207 Zuid besluit april 2018 is geconstateerd dat de aanleg van de N207 Zuid leidt tot extra verkeer dat niet afgewikkeld kan worden in de regio. Daarom is project Beter Bereikbaar Gouwe gestart om daar antwoord op te geven.

In motie 1068 uit februari 2022 is bevestigd dat besluitvorming N207 Zuid niet eerder kan plaatsvinden dan wanneer de uitkomsten van de studies zijn opgenomen in het voorstel en keuzes daarop in PIP zijn opgenomen.

De huidige status is: er zijn geen resultaten uit Beter Bereikbaar Gouwe en er wordt gedacht aan onderzoek naar een onderdoorgang onder het Gouwebos als laatste redmiddel. Dit geeft aan dat niet alleen nog steeds niet duidelijk is welk probleem de weg oplost maar ook dat de gevraagde afwikkeling van het verkeer er niet komt. Zie ook de constatering uit de aanvulling op MER-rapport dat de maatregelen Hazerswoude-Dorp veel korter zullen voldoen dan verwacht.

Wij zien dan ook de door de Provincie genoemde “aanvullende maatregelen” meer als maatregelen om de nadelige gevolgen van de (V)BL enigszins te compenseren. Onze conclusie is dat aan het amendement A-609 (25 april 2018) niet is voldaan vanwege het ontbreken aan keuzes voor de toekomstbestendigheid van de N207 Zuid en dus ook aan een degelijke onderbouwing hiervan.

Gaarne ontvangen we van uw Commissie een reflectie op het voorgaande.

#### **1.4 Maatregelen Hazerswoude-Dorp**

De Commissie: Voor de vijf varianten in Hazerswoude-Dorp aan te geven waarin deze onderscheidend zijn en inzichtelijk te maken welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn en wat het effect er van is.

HKA: Nog steeds worden 5 varianten met elkaar vergeleken, terwijl al lang duidelijk is wat de voorkeursvariant is. De varianten 1 t/m 4 zijn politiek onhaalbaar gebleken.

PZH maakt melding van een afname van de cyclustijden. Wellicht mooi voor het doorgaande verkeer maar bepaald niet voor de bewoners van het dorp. Die moeten omrijden voor de heen- of terugreis via de keerrotondes en daarbij dus twee maal de verkeerslichten passeren. Het aantal voertuigkilometers en de totale wachttijden voor deze groep neemt daarmee fors toe. Het zal dan ook zeker niet bijdragen aan de leefbaarheid. Berekeningen met de nieuwe cijfers uit RVMK 4.1 ontbreken ook op dit onderdeel.

Ook op dit punt vernemen we graag de opvatting van uw commissie.

#### **1.5 Conclusie verkeer**

HKA verbaast zich over de volgende conclusie van PZH:

“Ook als van de nieuwe modelversie zou zijn uitgegaan leidt dat niet tot een andere conclusie dan dat de aanpassing van de passage Hazerswoude Dorp en de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan de bereikbaarheid van het gebied zullen verbeteren en de doorstromings- en leefbaarheidsknelpunten in het studiegebied zullen verminderen. Wel is het mogelijk dat deze knelpunten met de beoogde maatregelen minder sterk zullen afnemen uitgaande van RVMH 4.1 dan volgens de prognoses van het RVMH 3.1 ‘Hoog scenario’ verwacht mocht worden.”

Die conclusie is verbazingwekkend omdat te zien is dat de leefbaarheid en doorstroming van de grootste knelpunten te weten de Zijde in Boskoop en het kruispunt in Hazerswoude-Dorp N207 Zuid niet verbeteren als er gerekend wordt RVHM 3.1. Voor Hazerswoude-Dorp nemen ze zelfs af. Daarom is het zo belangrijk te weten wat het effect van de N207 Zuid is op beide grote knelpunten in het model RVHM 4.1.

Graag uw reflectie op dit punt.

## 2 Stikstof

### 2.1 Gebrek aan participatie op stikstofhoofdstuk

In de stukken wordt de stikstofparagraaf nu geschoven onder de reactie op de vragen van de MER-commissie "B29 Aanvullingsrapport MER (naar aanleiding van voorlopig toetsingsadvies)". Dit is pas de eerste keer dat het verplichte hoofdstuk Stikstof wordt gepubliceerd. Voor alle andere hoofdstukken is de mogelijkheid geweest een zienswijze in te dienen, voor de belangrijke stikstofparagraaf niet. Participatie zoals door de wet vereist wordt hier dus nu onthouden, de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze moet worden gegeven.

Hoe kijkt uw Commissie hier tegenaan?

### 2.2 Ecologische kwetsbaarheid Nieuwkoopse Plassen

Uit document B29 blijkt dat voor stikstof zowel een voortoets als een passende beoordeling heeft plaatsgevonden. Die laatste omdat de voortoets aangeeft dat stikstofdepositie op Natura2000 gebieden niet kan worden uitgesloten. De dicht bij het project gelegen Nieuwkoopse Plassen zijn zeer stikstofgevoelig. Uit het rapport "Advies over natuurdoelanalyse Nieuwkoopse Plassen en De Haeck" uit 2023 blijkt dat. De habitats en leefgebieden van soorten in de Nieuwkoopse Plassen & De Haeck zijn nog niet aantoonbaar in goede staat, ook niet na de uitvoering en het effectief worden van de huidige en geplande maatregelen. Het is onzeker of hiermee verslechtering kan worden voorkomen en de Natura2000-doelen worden gehaald. Om tot (aanvullende) effectieve maatregelen te komen is beter inzicht nodig in wat de huidige problemen veroorzaakt en aan welke knoppen kan worden gedraaid om ervoor te zorgen dat de natuur weer gezond wordt. Afgelopen juni zijn er rond de Plassen, mogelijk mede naar aanleiding van genoemd rapport, stikstofmeters geplaatst.

Naar onze mening is dit geheel onvoldoende meegewogen.

Wat vindt uw Commissie ervan?

### 2.3 Twijfels over plausibiliteit van de Aeries-berekeningen en de toegepaste saldering

Conclusie van de Aeries berekeningen door het N207 Zuid project *voor gebruik van de weg is dat het gebruik van de N207 Zuid bij interne saldering zal leiden tot een vermindering van stikstofdepositie op de Nieuwkoopse Plassen van 0,02 mol/ha/jr. Natura2000-gebieden Meijndel & Berkheid en Uiterwaarden Lek krijgen een extra depositie van 0,01 mol/ha/jr. Dit als gevolg van minder mesten op die landerijen waar de weg komt te liggen als mede door verandering in wegverkeer. Waar de percelen liggen die in de Aeries berekening worden meegenomen, is niet duidelijk. Suggestie is dat het de percelen zijn waar de weg komt te liggen maar dat wordt niet duidelijk in de stukken. Het kan ook zijn dat er landbouwareaal bij zit dat toch al moet saneren als gevolg van piekbelasting richting Nieuwkoopse Plassen en/of extra landbouwareaal buiten het tracé van de nieuwe weg dat inmiddels is aangekocht in de polder Achterof. De presentatie van PZH maakt dit alles ontoetsbaar.*

De gebruikte interne saldering heeft betrekking op vermindering van bemesting (dierlijk- en kunstmest) op die plaatsen waar de weg komt en op verandering in wegverkeer. Kijkend naar het bijgevoegde beoordelingskader van de Raad van Staten vragen wij ons af of intern salderen voor wegverkeer in het geval van de PIP N207 Zuid wel is toegestaan omdat er mogelijk geen natuurvergunning noch een ander soort milieutoestemming bestaat voor het verkeer op bestaande wegen waarmee wordt gesaldeer. In dat geval kan er **niet** intern gesaldeer worden met het verkeer op die wegen (zie het omcirkelde vakje in het schema).

Als er al gesaldeer mag worden moeten de regels van extern salderen worden gevolgd hetgeen leidt tot 30 % afromen. Afroming wordt nu door PZH met een ingewikkelde redenering voor de uitstoot van verkeer niet toegepast. In het geval geen interne saldering wordt toegepast blijken de Nieuwkoopse Plassen de grootste depositie te krijgen 1,01 mol/ha/jr.

Graag ontvangen we de reflectie van uw Commissie op deze bemerkingen.

Uit de gegeven cijfers blijkt voorts dat als gevolg van een en hetzelfde project de onder de wind gelegen Nieuwkoopse Plassen minder stikstofdepositie krijgen dan de boven de normaal heersende wind gelegen gebieden. Dit is natuurlijk vreemd. De plassen liggen overigens ook nog dichterbij de (V)BL. Een en ander moet niet alleen rekenkundig kloppen maar ook plausibel zijn. Dat is het dus nu niet het geval. Dit is zeker een punt waar wij vinden dat de uw Commissie naar moet kijken. Indien er een logische verklaring voor is, zou je verwachten dat die in het aanvullingsrapport zou zijn vermeld.

Voor wat *betreft de realisatie van de weg in 2028, 2029 en 2030* leidt dit in alle N2000 gebieden tot extra stikstofdepositie. Op de Nieuwkoopse Plassen is de neerslag het hoogst. Dit is (wel) plausibel.

#### **2.4 Onvolledige ecologische toetsing**

Uit de stukken blijkt dat zowel voor de situatie van gebruik als van aanleg van de weg geldt: "Negatieve effecten door stikstofdepositie als gevolg van het project kunnen op basis van de AERIUS-berekening niet worden uitgesloten. Zodoende kan ook niet worden uitgesloten dat het project een vergunningplichtige "Natura 2000-activiteit" is. Daarom adviseren wij tot een ecologisch vervolgonderzoek". (Blz 220/355 en 271/355). Uit vraag aan het N207 team blijkt dat voor de Duingebieden en de Uiterwaarden Lek wel ecologisch onderzoek is uitgevoerd voor de gebruiksfase. Dit is geen veldonderzoek maar een bureauonderzoek op basis van, volgens de geraadpleegde literatuur, rapporten uit 2017 (lijkt ons oud). Voor de realisatiefase is geen ecologisch onderzoek uitgevoerd. In het ecologisch rapport (rapport voortoets en passende beoordeling) staat op blz 30/50 " Er kan niet met zekerheid uitgesloten worden dat de depositiebijdrage in de gebruiksfase van het project N207 Zuid enige gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van habitatype H2130B Grijs duinen (kalkarm) en het behalen van de bijbehorende instandhoudingsdoelen". In de eindconclusie op blz 49/50 staat: "Uit de beoordeling volgt dat de depositiebijdrage niet zal leiden tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van deze Natura 2000-gebieden". Dit is tegenstrijdig en roept de vraag op wat er in het proces heeft plaats gevonden waardoor de eindconclusie diametraal is komen te staan op de tussenconclusie.

Uit de brief B36 "Definitief advies DCMR" blijkt dat DCMR adviseert de voortoets en de passende beoordeling te laten toetsen door Omgevingsdienst Haaglanden (ODH). Uit antwoord van de provincie op onze vraag ter zake blijkt dat ODH niet om advies is gevraagd. Deze toets zal alsnog moeten plaatsvinden, is onze opvatting.

Graag een reflectie van uw Commissie op het voorgaande.

#### **2.5 Niet te controleren berekeningen**

Om de stikstofberekeningen te kunnen toetsen is nodig te weten welke gegevens ervoor zijn gebruikt. De informatie die we van de provincie hebben gekregen op verkeerskundig vlak is dermate gebrekkig dat niet is na te gaan of met de juiste invoer wordt gerekend. Zo is bijvoorbeeld onduidelijk of de Gnephoek in het verkeersmodel zit, er wordt alleen een vergelijking gemaakt tussen modellen en geen dieperliggende gegevens. Zie ook onder de paragraaf 1 Verkeer.

Graag een reflectie van uw Commissie.

## 2.6 Cumulatieve stikstofanalyse ontbreekt

Nergens wordt over de cumulatie van stikstofdepositie gesproken. In dit project gaat het over de N207 Zuid (V)BL, maar er lopen ook projecten als de aanleg van de Gnephoek met woningbouw en infrastructuur, woningbouw Waddinxveen, bedrijventerreinen Waddinxveen etc. Allen op korte afstand van de Nieuwkoopse Plassen en in de normaal heersende wind voor de plassen. Vele projecten met kleine stikstofdepositie leiden samen tot een grote neerslag. Het is zeer de vraag of de doelstellingen tot natuurherstel in de Plassen gehaald worden.

Ook op dit punt zijn we benieuwd naar de mening van uw Commissie.

## 3 Geluid

Hoewel de werkwijze helder is omschreven, ontbreekt het in het aanvullingsrapport aan een overzicht van de doorgerekende mitigerende maatregelen. Gesteld wordt dat de mitigerende maatregelen bestaan uit vervangen van klinkers door normaal asfalt en vervangen van normaal asfalt door stil asfalt. Voor de vuist weg gaat het daarbij om geluidsreducties van respectievelijk -2 en -4 dB langs wegen (dat wordt overigens niet vermeld). Niet bekend is welke maatregel op welk(e) weg/wegvak is toegepast.

Alle varianten geven een toename van het aantal geluidsbelaste woningen. Na mitigerende maatregelen is eigenlijk sprake van overal een afname van geluidsbelaste woningen. Dat is ook logisch als je dergelijke stevige (en kostbare) maatregelen hanteert. De stille wegdeksoorten worden ook getroffen op wegen van de gemeente (andere wegbeheerder). Stillere wegdeksoorten zijn duurder in onderhoud. Wordt er rekening mee gehouden dat de gemeente deze maatregelen misschien wel helemaal niet ziet zitten/wil betalen? Wat als (bron)maatregelen in de praktijk alleen op de provinciale weg(en) kunnen worden toegepast?

Er is nog geen sprake wettelijke toetsing. Het gehele onderzoek is/wordt uitgevoerd op basis van de (voormalige) Wet geluidhinder (Wgh).

Als in de praktijk het plan wordt uitgevoerd, moet dit nog definitief akoestisch worden onderzocht. Op dat moment moet gebruik worden gemaakt van de nieuwe rekenmethodiek onder de Omgevingswet. Deze methodiek geeft afwijkende resultaten en die zijn nu nog niet inzichtelijk. De ervaring leert dat het geluid van 30 en 50 km/uur-wegen (met name de 30 km/uur-wegen) veel lager is dan bij de Wgh. Het geluid van provinciale wegen is onder de omgevingswet juist vaak hoger dan onder de Wgh. Als deze doorkijk/analyse niet wordt gemaakt is niet geheel duidelijk wat dan de effecten zullen zijn.

Hoe ziet uw Commissie dit?

Zoals u ziet hebben we ons in beperkte tijd goed in de materie verdiept. We herhalen onze vraag om een serieuze, inhoudelijk reactie van u. Graag zijn wij bereid een en ander nader toe te lichten,

Met vriendelijke groet,

Namens de stichting Het Kan Anders

Jane Meerburg,  
Voorzitter

jemeerburg@gmail.com

