

## NSG-Geluidshinderdag: Europa en geluid

*een impressie van de redactie van Geluidnieuws, 30 maart 2001*

### nieuwe NSG-voorzitter

Het geluidniveau in uw achtertuin wordt voor een groot deel bepaald door ambtenaren en parlementariërs afwisselend in Brussel, Straatsburg en Geneve. Dit was één van de dingen die u kon opsteken op de jaarlijkse NSG-geluidshinderdag. Meer dan 300 akoestici uit het hele land namen op woensdagochtend 28 maart plaats in de Irenezaal van de Jaarbeurs in Utrecht. Zij werden verwelkomd door de dagvoorzitter Victor Deconinck en de nieuwe NSG-voorzitter de heer De Bondt (de heer De Bondt is een bekende op de barricades tegen geluidhinder in Nederland. Onder andere de Betuweroute heeft het vaak met hem aan de stok gehad). Hij vertelde ons dat de NSG actief meedenkt met het Europese geluidbeleid. Hoewel de NSG bij het verschijnen van het zogenaamde Groenboek in 1996 erg positief gestemd was over de insteek van Europa, is zij nu niet meer onverdeeld gelukkig. Het Europese beleid is een eerste stap in de goede richting, maar de NSG mist nog een paar zaken. De NSG vindt dat er onvoldoende eisen worden gesteld aan de geluidsproductie (immissie) en mist de bescherming van stiltegebieden en inwoners in "agglomeraties" van minder dan 100.000 inwoners.

### agglomeraties

De term agglomeraties kwam ook naar voren bij de andere lezingen en een vraag van één van de toehoorders was wat precies de definitie van een agglomeratie is. Tjeert ten Wolde (TNO-TPD) gaf daarin, na zijn lezing, enige verduidelijking. De definitie van een agglomeratie wordt aan de lidstaten overgelaten. De lidstaten moeten de agglomeraties aanwijzen. Het ligt daarbij voor de hand dat zij dezelfde agglomeraties zullen aanwijzen als zij al hebben gedaan bij de naleving van de Europese luchtverontreinigingsrichtlijnen. De agglomeraties zijn dus al bekend.

Ten Wolde vertelde vol terechte trots dat de Europese geluidprijs, de Decibel d'Or, was uitgereikt aan de Europese commissie waar Ten Wolde lid van was. De Europese commissie heeft dan ook veel goed werk verzet. Er komt een uitbreiding van het pakket aan emissie-eisen. De nieuwe emissie-eisen gaan gelden voor autobanden, railvoertuigen en pleziervaartuigen. Verder zijn de Europese plannen voor het opstellen van geluidkaarten, die gevolgd moeten worden door actieplannen, u

### NSG-PERSBERICHT

*EU wil burger beschermen tegen omgevingslawaai  
Steden moeten geluidshinder in kaart brengen*

*NSG, Utrecht, 28 maart*

Europa wil burgers in steden meer betrekken bij de bestrijding van geluidshinder. Een belangrijk instrument daarvoor worden geluidskaarten, die het lawaai van auto's treinen, trams en vliegtuigen tonen. De lokale overheid moet vervolgens actieplannen opstellen om de hinder terug te dringen. De stadsbewoners dienen over de te nemen maatregelen te worden geïnformeerd. Op de jaarlijkse NSG-Geluidshinderdag van de Nederlandse Stichting Geluidshinder in Utrecht werden deze richtlijnen van de Europese Commissie uit de doeken gedaan.

Geluidshinder in steden is een groot milieuprobleem in Europa. Veel stadsbewoners worden blootgesteld aan hoge geluidsniveaus. In Nederland bijvoorbeeld heeft 40 % van de bevolking ernstige geluidshinder van een of andere geluidsbron. Brussel wil daar paal en perk aan stellen. De nieuwe regels gaan gelden voor steden en regio's met meer dan 100.000 inwoners. In Nederland heeft een aantal steden al geluidskaarten, maar deze zijn niet geschikt voor Europees gebruik.

### Nieuwe Europese geluidsmaten

De EU wil binnen Europa uniforme geluidsmaten invoeren om een doelgericht samenhangend beleid te kunnen voeren in alle EU-lidstaten. In Europa worden verschillende geluidsmaten gehanteerd waardoor moeilijk vergelijkingen kunnen worden gemaakt. In de plaats van allerlei nationale geluidsmaten, zoals in Nederland de Kosteentheid voor vliegtuiglawaai, komt er één maat voor de jaarlijks gemiddelde geluidsbelasting (Lday, evening, night, kortweg Lden) en een specifieke geluidsmaat voor de nacht (Lnight), gericht op de bescherming van de nachtrust. Met deze nieuwe geluidsmaten kan de omvang van de geluidshinder in alle lidstaten op uniforme wijze in kaart worden gebracht. Ook kan dan binnen Europa makkelijker inzicht en kennis worden vergaard over nieuwe mogelijkheden en effectieve maatregelen voor

natuurlijk wel bekend (zie ook het kader met het NSG-persbericht). Daarvoor is hard gewerkt aan de harmonisatie van bijvoorbeeld uniforme bepalingmethode, geluidsindicatoren ( $L_{den}$  en  $L_{night}$ ) en dosiseffectrelaties. Ten Wolde was erg tevreden dat de Raad van Europese Gemeenschap de voorstellen van de commissie bijna in zijn geheel heeft overgenomen. Hij vond het wel jammer dat er een paar zaken niet helemaal zijn overgenomen. Zo hoeven de lidstaten geen informatie te geven over geluidsituaties en gehinderden in gebieden met een geluidbelasting van minder dan 55 dB(A)  $L_{den}$ . Hij betreurt dit omdat een groot deel van de gehinderden zich in dit "gebied" bevinden.

### emissie-eisen zijn niet "dwingend"

Mevrouw Corbey, die lid is van het Europese parlement voor de PvdA, vertelde ons dat Europees beleid een "toegevoegde waarde" moet hebben ten opzichte van het nationale beleid. Dit is in het algemeen de achtergrond van het Europese beleid. Met andere woorden: Europa treedt op als de lidstaten het alleen niet kunnen klaren. Dit is bijvoorbeeld het geval met de emissie-eisen die Europa stelt. Emissie-eisen zijn nodig om de geluidhinder bij de bron aan te pakken. De eisen moeten gemeenschappelijk zijn omdat de producten grensoverschrijdend zijn (denk aan auto's, treinen etcetera). Bovendien zijn gemeenschappelijke eisen essentieel om te voorkomen dat er productievoordelen in één van de lidstaten ontstaan. De toegevoegde waarde geldt ook ten aanzien van de eerder genoemde harmonisatie. Er kan alleen duidelijk worden wat het Europese geluidprobleem is, indien iedereen dezelfde indicatoren en bepalingmethoden gebruikt. De aanpak van het geluid wordt aan de lidstaten zelf overgelaten. Het geluidprobleem wordt namelijk als een lokaal probleem gezien.

In de vragenronde werd mevrouw Corbey een aantal belangrijke kwesties voorgelegd. Gesteld werd dat er Europese regels en geld nodig zijn om de goederentreinen stiller te maken en dat dit veel goedkoper is dan de weg die nu is ingeslagen (het plaatsen van schermen). Ook werd aan de orde gebracht dat de Europese regels ten aanzien van de geluidemissie van auto's en autobanden de leveranciers nauwelijks dwingen om stillere voertuigen te maken. We hopen dat mevrouw Corbey op de bres gaat staan voor deze zaken en dat de ambtenaren op de ministeries hun best zullen doen om dit beter onder haar (en die van de andere Europarlementariërs) aandacht te brengen en te houden.

Helaas moest mevrouw Corbey vroeg weg en mistte daardoor de lezing van Gijs-Jan van Blokland van M+P.

de bestrijding van geluid. Eventueel beschikbaar komende Europese gelden voor het oplossen van de geluidsproblemen kunnen op een verantwoorde wijze worden verdeeld.

Hoewel het nog een aantal jaren zal duren voordat de Europese regels van kracht worden, is Nederland al druk doende om te bezien welke consequenties deze hebben. Het ligt in de bedoeling om in 2003 de huidige Wet geluidhinder te vervangen door nieuwe regels. De Europese geluidsmaten kunnen dan meteen worden ingevoerd. Dat heeft soms vergaande consequenties voor bedrijfsleven en overheden. De NSG vindt dat er voor moet worden gewaakt dat de omzetting leidt tot meer hinder.

*Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer J. Kramer, van de NSG, telefoon (015) 256 27 23 en kies 6.*

Hij ging namelijk grondig in op het falende Europese beleid ten aanzien van de emissie-eisen voor wegvoertuigen. Van Bolkland zei dat hij respect heeft voor de autolobby in Europa. Sinds 1970 zijn zij er door Europa niet toe gedwongen om stillere auto's te maken. De emissie eisen "lijken" weliswaar te zijn aangescherpt maar waren in het begin al te ruim. Bovendien zijn de testmethoden tegelijkertijd versoepeld. Dit heeft als gevolg dat het autoverkeer nu 2 dB(A) meer lawaai maakt dan in 1970. Wel zijn er gelukkig successen gescoord in de strijd tegen de emissie van vrachtwagens (-5 tot -10 dB t.o.v. 1970).

## siësta

Paul de Vos van AEA Technology Rail bv heeft ons haarfijn uitgelegd hoe de nieuwe  $L_{den}$  moet worden uitgerekend. Dag, avond en nacht tellen in de toekomst allemaal mee bij de berekening van de dosismaat. Dit is anders dan bij de etmaalwaarde waar de geluidruimte in een periode van de dag nog kan worden opgevuld zonder dat de etmaalwaarde hoger wordt. Dit laatste is vreemd voor "omwonenden" die bijvoorbeeld toch echt meer treinen of auto's zien langskomen, zonder dat de etmaalwaarde hoger wordt.

De lidstaten worden overigens vrij gelaten in hun definitie van de dag, avond en nacht zolang ze respectievelijk maar 12, 4 en 8 uur duren. Zo kan Spanje haar siësta van 14:00 tot 16:00 kwijt in de "nachtperiode" en wordt de middagrust van de Spanjaarden ook extra beschermd.

De vraag is of en hoe de grenswaarde uit de Wet geluidhinder, de Luchtvaartwet en het Besluit geluidhinder spoorwegen moeten worden aangepast bij de invoering van de  $L_{den}$  en  $L_{night}$ . Voor de luchthavens betekent dit een hele klus. Ten aanzien van de andere richtlijnen is het het makkelijkst om klakkeloos de oude grenswaarden over te nemen. Dit schept echter meer geluidruimte, aangezien de  $L_{den}$  per definitie lager is dan de  $L_{etmaal}$  (dit ligt besloten in de rekenformule voor  $L_{den}$ ). Dit zal het akoestische klimaat in Nederland niet ten goede komen. Andere aanpakken die De Vos noemde zijn:

1. het geven van dezelfde geluidruimte aan de bronnen of
2. het handhaven van dezelfde hindersituatie. Deze beide aanpakken hebben als nadeel dat ze leiden tot een aanzienlijke reken- en administratieve klus.

Deze klus was ook het onderwerp van de volgende lezing. De heer Houtkamp (Sight Adviseurs voor milieu en

landschap) pleitte voor een goede conversiemethodiek van de oude naar nieuwe grenswaarden volgens  $L_{den}$  en  $L_{night}$ .

Deze vertaalsleutel zou het Rijk in de AMvB's moeten geven volgens Houtkamp.

Henk Miedema van TNO Preventie en Gezondheid verzorgde de laatste lezing. Cumulatie van verschillende geluidbronnen is essentieel bij het opstellen van de geluidkaarten. Aangezien hinder niet alleen afhangt van het geluidniveau maar ook van het type geluidbron is het gebruik van dosiseffectrelaties hierbij onmisbaar. Miedema benadrukt dat het noemen van een geluidniveau een burger weinig zal zeggen maar dat het percentage gehinderden iets is wat iedereen wat zegt. Zeker indien iemand het percentage gehinderden in zijn of haar wijk kan vergelijken met die van een andere wijk in de gemeente.

[home...](#)