

Europa werpt zich op als geluiddemper

Op het gebied van geluid heeft de Europese Unie een reeks richtlijnen en beleidsdoelstellingen ontwikkeld. Maar wat heeft dit ons nu eigenlijk gebracht? Een analyse maakt duidelijk dat de Europese 'geluidsbalans' plussen en minnen telt.

Europa stelt normen aan de geluidsproductie van treinen, auto's en vrachtauto's (inclusief autobanden), vliegtuigen en luchthavens, maar ook aan bijvoorbeeld plezierboten en 'outdoor equipment' zoals bladblazers. Dit beleid is erop gericht om het geluid bij de bron aan te pakken. Ook zijn er Europese normen voor geluid op de werkplek. Tot slot 'verplicht' Europa de lidstaten om de geluidsbelasting in de woonomgeving in beeld te brengen en actieplannen op te stellen voor de aanpak van geluidshinder. Er zijn echter geen Europese normen voor de geluidsbelasting.

Doel van de Europese geluidswetten en -normen is de hinder te verminderen, met in het verlengde hiervan de schadelijke effecten voor de gezondheid. Maar een minstens zo gewichtig doel is het bevorderen van de interne Europese markt en

de economische ontwikkeling. De inzet is dus gericht op zowel meer productie en transport als op het verminderen van de lawaaioverlast. Hoe bereikt Europa dat?

Hoe is het geregeld in Brussel?

Wie in Brussel iets wil bereiken op het gebied van geluid, krijgt te maken met vier verschillende departementen (DG's). Twee van deze DG's richten zich op de beperking van geluid aan de bron (de geluidsemissie) en twee andere op de blootstelling van mensen aan lawaai. De beperking van de geluidsemissie is verdeeld over de 'DG Mobility & Transport' (treinen, vliegtuigen en luchthavens) en de 'DG Enterprise & industry' (wegvoertuigen, banden, plezierboten, bladblazers, drillboren e.d.). Dat het bronbeleid op deze wijze verdeeld is, maakt duidelijk hoe de belangen in Europa liggen. Als Brussel werkt aan de aanscherping

van emissienormen voor auto's, zit men tegenover de Europese automobiellindustrie aan tafel. Als Brussel stiller wilt maken, zijn de spoorwegmaatschappijen de belanghebbenden.

Ook de Europese regels rond de blootstelling aan geluid worden door twee verschillende DG's voorbereid. Het betreft de 'DG Environment' en de 'DG Employment, Social Affairs and Inclusion'. Deze opdeling is helder. Het gaat respectievelijk om de

Europese thema's op Congres GTL

Wie meer wil weten over wat Europa doet aan geluid, kan terecht op het jaarlijkse congres Geluid, Trillingen en Luchtkwaliteit (Nieuwegein, 5-6 november). Op de eerste congresdag is een speciale sessie aan 'European noise abatement' gewijd. Daar is ook gelegenheid om vragen te stellen aan Colin Nugent, stafid van de European Environment Agency, die enkele lezingen verzorgt. Aansluitend maakt hij op dit congres de winnaar van de European Soundscape Award bekend. Deze prijsvraag beoogt nieuwe ideeën te stimuleren en belooft creatieve oplossingen voor geluidproblemen met een Europese erkenning. Op de tweede congresdag wordt dieper ingegaan op diverse 'internationale ontwikkelingen', waaronder geluid van windturbines en wegvoertuigen.



Affiche van een campagne van Rijkswaterstaat



De spoorwegsector presenteert het met Europese subsidie geteste kunststof remblok waarvan veel verwacht wordt



bescherming van burgers thuis dan wel op de werkplek.

Dilemma's bronbeleid

Het bronbeleid stimuleert geluidsmaatregelen aan de voertuigen. Dat is veel goedkoper en effectiever dan andere geluidsmaatregelen zoals geluidsschermen. Alle lidstaten profiteren hiervan. Bovendien kan de EU zo de nadelige effecten van ander Europees beleid beperken. De voortdurende bevordering van de interne Europese markt leidt immers tot meer mobiliteit; de bijkomende toename van emissies wordt door veel burgers alleen aanvaard als dit niet ten koste gaat van hun leefomgeving. Maar er zijn diverse dilemma's. Strengere geluidsnormen betekenen in principe een beperking van de vrijheid van (auto)producenten en de transportsector. Dit kan de economische ontwikkeling en de Europese concurrentiepositie aantasten. Nieuwe producten, dus ook stillere, betekenen bovendien altijd een risico. Is het wel veilig, wat zijn de kosten, zijn er nog kinderziektes? Kortom, weerstanden die overwonnen moeten worden.

Gevolg is dat de resultaten van bronbeleid veelal pas na vele jaren merkbaar zijn. Er

Edwin Verheijen (edwin.verheijen@dBvision.nl), Ruben van Moppes en Henk de Kluijver zijn werkzaam als geluidsadviseurs bij dBvision.

is bijvoorbeeld een nieuw soort remblok ontwikkeld voor goederentreinen. Het is een kunststof remblok dat in tegenstelling tot de traditionele gietijzeren remblokken de wielen glad houdt. Dat levert een geluidreductie van maar liefst 8 tot 10 decibel op. Deze zogenoemde LL-remblokken zijn sinds mei 2013 'toegelaten' op het Europese spoor. Tussen de ontwikkeling en de toelating zat echter wel 10 jaar en het gaat waarschijnlijk nog veel langer duren voordat de remblokken op alle 350.000 wagons in Europa zijn vervangen.

Bij wegverkeer zet de EU in op stillere banden en stillere voertuigen. De normen worden wel strenger maar de testmethoden lijken onder druk van de auto-industrie soepeler te worden. Voor de aanpak van de geluidsemisatie van luchtvaart is Europa gebonden aan wereldwijde regels. Het Europees beleid is erop gericht luchthavens de wettelijke mogelijkheden te bieden lawaaiige vliegtuigen te weigeren. Verschillende grote luchthavens maken hiervan gebruik.

Dilemma's

Alle lidstaten moeten geluidsbelastingkaarten maken en actieplannen voor de bestrijding van geluid opstellen. Maar voor dat laatste is er geen Europese grenswaarde waar de geluidsbelasting aan moet voldoen. Vanuit gezondheidskundig standpunt is dat wellicht vreemd: waarom zou een Griek thuis meer of minder bescherming verdienen tegen lawaai dan een Zweed? Maar zo eenvoudig ligt dat niet. De aanvaardbaarheid van een bepaald blootstellingsniveau hangt in het algemeen af van lokale omstandigheden. Zo heeft ook Nederland verschillende normen voor bestaande en nieuwe situaties; hetzelfde geldt voor stedelijk en buitenstedelijk beleid. Andere landen hebben soortgelijke differentiaties. Daarbij moeten we ook

bedenken dat Europese normen voor de geluidsbelasting leiden tot het verplicht nemen van geluidsmaatregelen, wat grote financiële consequenties heeft.

Om die redenen vraagt Europa slechts van lidstaten goed na te denken over wat ze de komende jaren aan geluidhinder gaan doen. Voor bemoeienis op lokaal niveau heeft Brussel geen mandaat.

Meerwaarde

Wat heeft Europa ons eigenlijk gebracht op het gebied van geluid? Het antwoord is tweeledig. Enerzijds mag een deel van de toename van de mobiliteit en economische activiteit aan de EU worden toegeschreven. Mede door 'Europa' is daardoor de totale geluidsemisatie toegenomen. Anderzijds heeft Europees bronbeleid tot aanscherping geleid van geluidsemissienormen voor bijvoorbeeld nieuwe apparaten en transportmiddelen. Verder wordt dankzij de EU de omvang van de blootstelling steeds beter in kaart gebracht. Wetenschappelijk en toegepast Europees onderzoek heeft tot slot geleid tot meer kennis over gezondheidseffecten en ontwikkeling van effectievere maatregelen.

Of de Europese 'geluidsbalans' uiteindelijk positief is, is niet eenvoudig na te gaan en zal bovendien sterk afhankelijk zijn van waar iemand woont. Daarbij geldt dat de vruchten van bronbeleid pas op de lange termijn geplukt worden, omdat alleen de nieuw verkochte apparaten en voertuigen eronder vallen. Duidelijk mag zijn dat het verminderen van geluidsoverlast vooral een kwestie van lange adem is. Het valt echter te betwijfelen of zonder de actieve bemoeienis van Europa het er op het punt van geluidsbestrijding beter voor zou staan in ons land. Lichtpuntje is in ieder geval dat de inzendingen voor de Europese Soundscape Award duidelijk maken dat het aan goede en haalbare ideeën niet ontbreekt. Dit jaar heeft ons land de eer om deze prestigieuze prijs uit te reiken op het Congres Geluid Trillingen en Luchtkwaliteit (zie kader).

Edwin Verheijen, Ruben van Moppes en Henk de Kluijver