

GELUIDACTIEPLAN NIET LANGER EEN 'MOETJE'

Het is relatief weinig in het nieuws, maar toch behoort geluidshinder tot onze belangrijkste milieugezondheidsproblemen. Geluidshinder kan, ook onbewust, leiden tot stress en vervolgens tot hart- en vaatziekten. Het goede nieuws is dat er vanuit 'Brussel' een verplichting is om elke vijf jaar geluidactieplannen van de grotere agglomeraties op te stellen. Helaas blijken deze projecten nogal eens gezien te worden als 'moetje'. De komst van de Omgevingswet, de opmars van elektrische voertuigen, en een nieuwe rekenmethode geven aanleiding om dit te veranderen.

Geluidbelastingkaarten vormen de aanzet voor het opstellen van nieuwe serie kaarten de actieplannen. Nieuw is dat hiervoor vanaf nu gebruik moet worden gemaakt van de

Europese CNOSSOS-rekenmethode. Deze methode heeft een interessante toevoeging: je kunt nu namelijk het motorgeluid deels 'uitzetten' om vervolgens alleen rekening te houden met band-wegdekgeluid van elektrische voertuigen. Dit maakt het mogelijk om de resultaten van lokaal milieubeleid op dit gebied inzichtelijk te maken. Wil je als gemeente bijvoorbeeld een milieuzone inrichten waar in de toekomst alleen elektrische (vracht)auto's mogen komen, dan kun je met de geluidkaart zien welk effect dat heeft op het aantal (ernstig) geluidhinderden. Als je de werkzaamheden aan de voorkant handig aanpakt en uitvraagt, kan dit met een druk op de knop uit de rekenresultaten gehaald worden.

30 km/uur-wegen

Elektrisch vervoer heeft vooral een geluidseffect bij wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. Daar heeft immers het geluid van de benzinemotor een groot aandeel in de totale geluidemissie. In het licht van de komende Omgevingswet is dat relevant. Anders dan tot nu toe stelt de nieuwe wet harde eisen aan het geluid van 30 km/uur-wegen. De drukkere 30 km/uur-wegen moeten worden opgenomen in de Basisgeluidemissie (BGE) en hierbij hoort de verplichting om het geluid te monitoren. Ook

moeten al deze wegen in de landelijke databank met de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG) komen. Deze ronde vormt daarom een kans om deze wegen nu alvast mee te nemen en in één keer alle noodzakelijke gegevens toekomstvast te structureren in een databeheersysteem.

'Cities aren't loud'

Eind juni zette de Canadese, in Nederland wonende, vlogger 'Not just bikes' een interessante video op YouTube: 'Cities Aren't Loud: Cars Are Loud'. In korte tijd had deze meer dan 300.000 views. Daarin verbaast hij zich over de relatieve rust in Nederlandse binnensteden. Hoe dat kwam? Omdat veel gemeenten de binnensteden onaantrekkelijk hebben gemaakt voor verkeer. Niet zoals in de video wordt beweerd als gevolg van de Wet geluidshinder, wel doordat Nederlandse gemeenten de moed hebben te durven optreden tegen de auto en bijbehorende verkeersoverlast. Dat heeft, naast het verbeteren van de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit, een grote impact gehad op het verbeteren van de geluidgezondheid. Dit bewijst de meerwaarde die de combi van geluidskarten en maatregelen in het kader van het Actieplan Geluid kan hebben bovenop de 'harde' eisen uit de Omgevingswet. Daarom is het zaak om in een vroeg stadium

Congresdagen

Over geluidmaatregelen en innovaties valt nog veel meer te vertellen. Dit gebeurt in ieder geval op 9 en 10 november 2021 in de Expo Hoevelaken tijdens de 24e editie van het jaarlijkse congres Geluid Trillingen en Luchtkwaliteit (zie: gtlcongres-beurs.nl). De VVM zit in de programmacommissie van dit grootste congres op dit gebied in Nederland. Op de beurs presenteren toonaangevende bedrijven innoverende oplossingen. Ook zijn er tientallen lezingen en enkele discussiefora om met vakgenoten eindelijk weer 'in het echt' te discussiëren.



ervoor te zorgen dat deze karteringsronde als kans wordt aangegrepen om de gezondheid daadwerkelijk te verbeteren!

Tips

Voor het maken van een effectief Actieplan Geluid, inspelend op een efficiënt gebruik van geluidsbelastingkaarten, is het aan te raden om de volgende punten mee te nemen:

Coronadip

In 2020 en 2021 is sprake van een coronadip in de verkeersintensiteiten. Daarom is het nuttig om van te voren te bepalen of voor het basisjaar van de geluidbelastingkaart het effect van de coronamaatregelen op de verkeersintensiteit wordt gecorrigeerd.

Andere geluidhinder

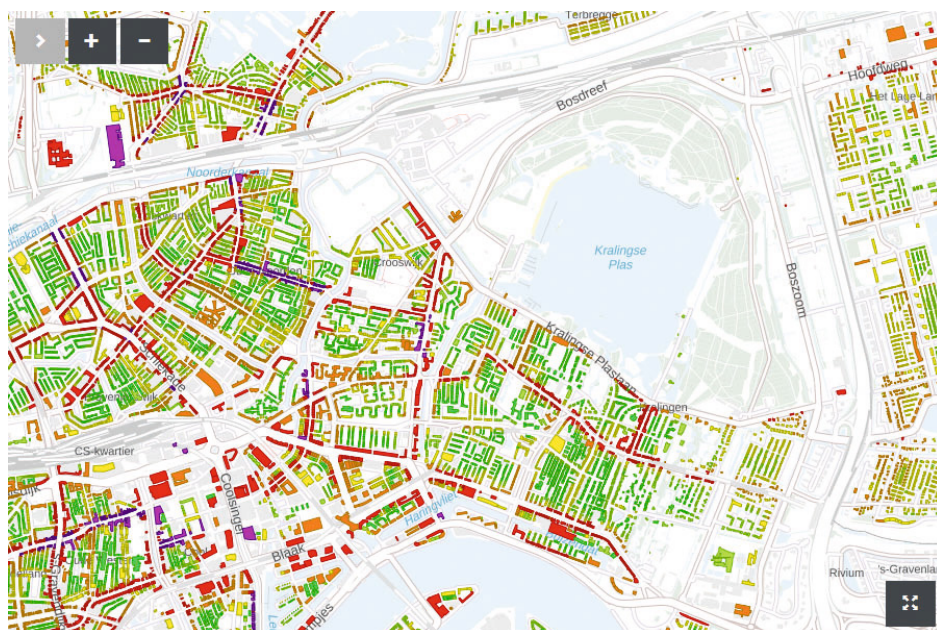
Kijk niet alleen naar de locaties met hoge gemiddelde geluidbelastingen, maar ook andere plekken met geluidhinder in de gemeente. Zijn dit locaties waar motoren rijden? Of woningen zonder geluidluwe achtergevel of tuin? Welke gegevens heb je nodig van die locaties om in je actieplan ermee aan de slag te kunnen? Zorg ervoor dat die gegevens al inzichtelijk gemaakt worden bij het maken van de geluidskaarten.

Wegonderhoud

Stil asfalt wordt vaak als middel gezien tegen geluidhinder. Maak alvast inzichtelijk op welke locaties de komende vijf jaar onderhoud aan de weg is gepland en waar stil asfalt toegepast kan worden. Voor de 30 km/uur-wegen: vergeet ook de stille klinkers niet!

Aanhaken

Rijkswaterstaat en ProRail voeren op dit moment het MeerjarenProgramma Geluidsanering uit. Op veel locaties langs rijkswegen en spoorwegen komen er geluidschermen en stil asfalt en raildempers. Dit is de kans om daarbij aan te haken. Een optie kan zijn de geplande maatregelen te verlengen voor geplande nieuwbouwlocaties in de nabijheid van deze schermen of naar woningen waar wel sprake is van flinke geluidhinder, maar die net niet onder de saneringscriteria vallen.



In 2022 moeten er weer geluidbelastingkaarten worden gemaakt

Geluidbelasting geen hinder

Aan de geluidsbelastingkaarten zit ook een nadeel. De geluidbelasting correleert namelijk maar matig met de geluidhinder. Hinder is allereerst deels een psychologisch fenomeen. Daarnaast geeft de berekende gemiddelde geluidbelasting geen inzicht in hinder van bijvoorbeeld horeca of motoren, wat de laatste jaren steeds vaker in beeld is als grote hinderbron. Maar de aan- of afwezigheid van een geluidluwe buitenruimte of een park in de buurt kan net zo goed van invloed zijn op de ervaren hinder. Ook hier komt het Actieplan om de hoek kijken.

Mileuzones

Is de gemeente bezig met milieuzones? Maak dan nu het effect van elektrisch (vracht) verkeer inzichtelijk voor zowel de verbetering van luchtkwaliteit als de geluidreductie.

Win-win

Grijp het maken van de geluidkaart aan om de eisen die vanuit de Omgevingswet gesteld worden aan de CVGG en de BGE op orde te krijgen. De opzet van één set met basisgegevens kan de behoefte van verschillende verplichtingen bedienen. Dat voorkomt dubbel werk en zorgt voor dataconsistentie.

Open data

Beheer informatie over wegdekverharding en maximum snelheden in bestanden die als open data worden ontsloten. Dan kunnen meerdere partijen vanuit verschillende disciplines samen werken aan het verbeteren van de kwaliteit en actualiteit.

Denk dan aan www.ndw.nu voor snelheden en het CROW-informatiemodel IMBOR voor wegdekverhardingen.

Registreer

Een goed databeheersysteem van het geluid van de wegen, bijvoorbeeld het *Geluidregister++* op geluidregister.nl, is onontbeerlijk voor de uitvoering van de monitoring en het beheer van plafonds in de Omgevingswet. Het zorgt ervoor dat je ook over tien jaar nog grip hebt op de gegevens.

Ruben van Moppes en Frank Elbers

Ruben van Moppes en Frank Elbers zijn beide als geluidadviseur werkzaam bij dBvision. Zij hebben onder meer het geluidonderzoek uitgevoerd van het meest recente Actieplan Geluid van de gemeente Amsterdam en de gemeente Rotterdam.