

# 'Geluidsbeleid zonder geld en concrete doelen is luchtfietserij'

## VRAAGGESPREK

Van onze redacteur

'We mogen blij zijn als de geluidshinder niet toeneemt,' is de reactie van Jan Kuiper, directeur van de Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG) op het onlangs verschenen Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4). Hij vindt de maatregelen in het plan weinig concreet.

Milieuminister Jan Pronk, onder wiens supervisie het NMP4 tot stand kwam, staat niet bekend als iemand die zwaar tilt aan geluidsproblematiek. Kuiper: 'Aan geluid gaat niemand dood, zei hij in 1998 nog in zijn kerstboodschap. Ik besef ook wel dat lawaai niet het grootste probleem is. Maar om nu te doen of het nauwelijks de moeite waard is? Daarmee geeft hij een verkeerd signaal af.' Dat in het nieuwe Milieubeleidsplan zes van de 220 pagina's aan geluid wordt besteed, valt Kuiper daarom alleszins mee. 'Dat is lang niet slecht.'

Niet dat de nieuwe doelstellingen voor het geluidsbeleid veel zoden aan de dijk zullen zetten: 'De doelstellingen zijn helemaal niet hard. Het NMP streeft bijvoorbeeld naar een forse verbetering van de geluidskwaliteit in het stedelijk gebied. Maar er staat niet bij om welke percentages of marges het gaat.'

Veel goede bedoelingen, maar weinig concrete maatregelen. Kuipers commentaar wijkt daarmee niet af van de kritiek die Pronk in de afgelopen weken na het verschijnen van het NMP al over zich heen kreeg. 'Het ergste is nog dat de financiering niet rond is. Zo blijft het luchtfietserij.'

Kuipers afwachtende houding vloeit niet alleen voort uit zijn scepsis omtrent het weinig concrete NMP4, ook de vervanging van de huidige Wet geluidshinder door het MIG (Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid) in 2003 beziet Kuiper met enige reserve. In het wetsvoorstel krijgen gemeenten meer beleidsvrijheid. Grote steden krijgen de mogelijkheid een andere aanpak te kiezen dan rustige plattelandsgemeenten, waarbij ze niet meer gebonden zijn aan dezelfde uniforme normen. Het Rijk stelt wel een geluidsrichtwaarde en een maximale geluidswaarde vast. In het NMP4 is al aangekondigd dat

in 2010 de grenswaarde van 70 dB niet meer overschreden mag worden. Dat is te vergelijken met het geluid van een provinciale weg op tien meter afstand.

'De huidige Wet geluidshinder schrijft voor dat in nieuwe situaties

de geluidbelasting op woningen niet hoger dan 50 of 55 dB mag zijn. Dat wordt nu losgelaten en overgelaten aan gemeenten zelf. Er is gelukkig een richtwaarde van 50 dB (vergelijkbaar met het geluid in een rustige woonstraat, red.). Maar of de gemeenten zich daaraan houden is de vraag. Het maximum stellen op 70 dB bij woningen is belachelijk.'

## Geen ander milieuprobleem treft zo veel mensen als lawaai

Kuiper verwacht dat zijn stichting, onder meer belast met de taak burgers te informeren over geluidshinder, het druk gaat krijgen. 'Niet alle gemeenten zullen even serieus met het probleem omgaan. Een aantal zal weinig prioriteit geven aan geluid.'

Maar er zijn zeker ook gemeenten die wel enthousiast aan de slag gaan. Het is de bedoeling dat gemeenten gebiedsgericht gaan werken. Ze kunnen voor stadscentra, bedrijventerreinen, woonwijken en natuurgebieden afzonderlijke normen opstellen. De nieuwe wet geeft gemeenten de mogelijkheid te kiezen voor een stille woonwijk die sereenheid uitstraalt door daar de norm op 40 dB te stellen.'

Het Rijk steekt ook de hand in eigen boezem. Om te zorgen dat het op lokaal niveau stiller wordt, stelt Pronk in het NMP voor f 4,8 mrd te investeren in onder meer het bestrijden van geluidsoverlast door rijkswegen, spoorwegen, defensie terreinen en grote luchtvaartterreinen. 'Van provincies, waterschappen en gemeenten wordt eenzelfde inspanning verwacht, lees ik in het NMP. Maar een stimulans of enige sturing geeft Pronk hen niet. Hij gaat er wel erg vanuit dat ze te goeder trouw zijn.'

Nog eens f 345 mln wil Pronk uittrekken voor een innovatieprogramma voor het vinden van nieuwe en effectievere geluidsmaatregelen, zoals stiller asfalt. 'Gelukkig zie je dat er steeds meer wordt ingezet op aanpak van de bron in plaats van het

isoleren van huizen en het plaatsen van geluidsschermen. Op het gebied van asfalt zijn enorme vorderingen gemaakt. Het huidige zoab is 6 tot 7 dB stiller dan het vroegere asfalt. Momenteel is zoab in ontwikkeling dat zelfs 9 dB stiller is dan het oorspronkelijke asfalt, dat betekent een reductie van de helft van het verkeerslawaai. Om zonder zoab hetzelfde effect te krijgen zou 90% van de auto's van de weg moeten. Het is echter lastig om dit nieuwe zoab toegepast te krijgen. Het innovatieprogramma van het Rijk kan daar stimulerend optreden.'

Ook aan de banden is nog veel te doen. Iedereen roept wel dat auto's stiller zijn geworden, maar dat is volgens Kuiper voornamelijk in de wagen merkbaar en niet zozeer daarbuiten. 'Er zijn meer auto's gekomen, die harder zijn gaan rijden op bredere banden.'

Ondanks de toename van het verkeer en de bevolking is Nederland in de afgelopen twintig jaar niet aanzienlijk lawaaiiger geworden. Dat is volgens Kuiper te danken aan de Wet geluidshinder die in 1978 het licht zag. 'Nieuwe extreme geluidshindersituaties zijn daarmee voorkomen. Ongelofelijke toestanden als het Kleinpolderplein en het Coentunneltracé waarbij de vangrail bijna tegen het balkon aan werd gebouwd, zijn sindsdien niet meer gecreëerd.'

Toch wordt hoe langer hoe meer gemopperd dat het nergens in Nederland meer echt stil is. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) constateerde in zijn Milieubalans over 2000 dat stilte in Nederland steeds schaarser wordt en de geluidsdruk groeit. 'Om echt tot een reductie te komen, moeten we een klapper maken. Stel dat er werkelijk voertuiggeleiding komt en auto's op elektriciteit gaan rijden. Dat zou een enorme vooruitgang zijn.'

Verkeerslawaai is nog steeds ergernis nummer één op de top tien van



geluidshinder. Nummer twee en drie zijn burengerucht en vliegtuiglawaai. 'Voor die geluidsbronnen zie ik voorlopig geen oplossing in het verschiet. Ondertussen zegt wel 40% van de Nederlanders ernstige geluidshinder te ondervinden. Meer dan een miljoen mensen slapen minder goed door geluidsoverlast. Minister Pronk mag dan wel zeggen: niemand gaat dood aan geluid, maar er is geen enkel ander milieuprobleem dat zoveel mensen direct treft als lawaai.'

#### **D. Vermeulen**



**J. Kuiper: 'Om echt tot een afname van het geluid te komen, moeten we een klapper maken. Het zou een enorme vooruitgang zijn als auto's op elektriciteit gingen rijden.'** Foto: H. Stakelbeek