Verslag in de SP webkrant Eindhoven van NSG middag op 9 december 2012

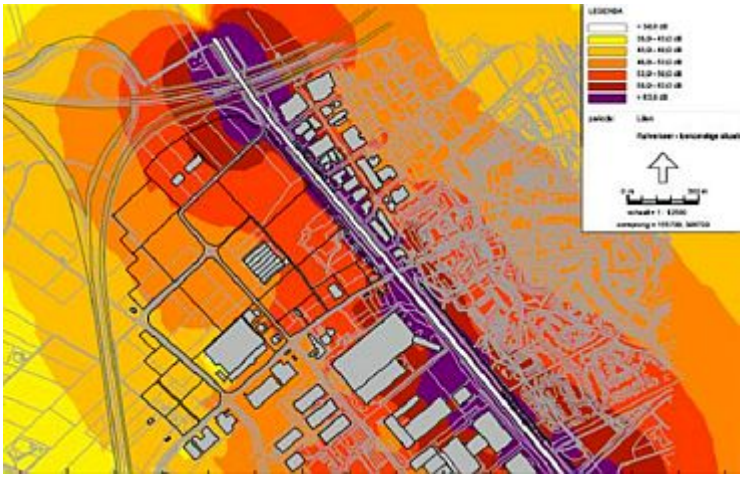
Weglawaai meten of berekenen?

13-12-2011 • Dat was de titel van een studiemiddag van de Nederlandse Stichting Geluidshinder op 9 december 2011. SP-kamerlid Paulus Jansen was dagvoorzitter, verder waren onder andere aanwezig Patrick van Lunteren en Bernard Gerard als fractieondersteuners van de SP.

Vooropgesteld zij dat een verantwoorde omgang met geluid een vak op zich is. De inleiders konden er moeiteloos een paar uur over volpraten.

Aan de andere kant is de geluidsdeken, steeds meer over Nederland uitgerold wordt, politiek steeds belangrijker. De gevoelde geluidshinder (de naam zolang het psychologisch blijft) neemt toe. De gezondheidseffecten (dus dat men er daadwerkelijk ziek van wordt) ook. Het is geen raar idee dat gemeenteraden, Provinciale Staten-leden en parlementariërs zich er meer mee bezig gaan houden.

De nieuwe Wet Geluidshinder schrijft geluidskaarten en actieplannen voor. Dat moet van Europa en dat is in dit geval verstandig. Hieronder een geluidskaart van de spoorlijn bij het Goederen Distributie Centrum Noord in Acht/Eindhoven.



Geluidskaart

Op basis van dit soort geluidskaarten moeten gemeenten actieplannen maken. De Provincie trouwens ook voor kleinere spoorwegen en grotere provinciale wegen. Bij die actieplannen kan de bevolking betrokken worden. Dat gebeurt niet altijd en de bevolking wil ook niet altijd, soms vanwege het terechte gevoel dat de gemeente aan belangrijke geluidsbronnen als het spoor, het vliegveld en de Rijksweg toch niet wat doen kan.

Eindhoven en het SRE hebben overigens een traditie op dit onderwerp. In een recente publicatie van de Stichting Innonoise staan bijvoorbeeld Eindhovense geluidskaarten als voorbeeld. Ook de Eindhovense Hinderatlas wordt genoemd.

Bij geluidsvoorschriften horen richtwaarden (aantal dB boven welke de herrie niet leuk meer is) en grenswaarden (waarboven hij verboden is). Bij richt- en grenswaarden hoort per definitie een handhaving. Hier en verder staat dB voor dB(A).

Nu vindt die handhaving als regel alleen maar plaats op basis van rekenmodellen. En niet eens altijd goede rekenmodellen. Vandaar dat er eeuwig wantrouwen blijft bestaan. Het publiek roept om meting. En dat bleek bij de studiedag niet ten onrechte.

Jabben van het RIVM citeerde bijv. metingen uit 2005 langs de A2 bij Breukelen, die gemiddeld 2 dB boven het toen geldende rekenmodel uitkwamen. Op de N256 bij Colijnsplaat zat de voorspelling tot 3,5 dB (personenauto's) tot 2,5 dB (vrachtauto's) onder de feitelijke meting. Bij metingen langs de A50 bij Heelsum/Doorwerth zat de voorspelling de meetpunten ten westen van de weg 1 dB te hoog en bij die ten Oosten 3 dB te laag. Metingen op de Traverse in Dieren kwamen -1,9 tot + 7,6 dB t.o.v. de voorspelling, met veel +en. Vergelijkbaar een overschot meting – berekening van een paar dB op de N302 bij Harderwijk.

Op zichzelf blijkt het mogelijk om de modellen zo aan te passen dat er getallen uitkomen, die goed passen bij de metingen. Maar dat gebeurt alleen maar als die metingen er zijn. Anders had de bevolking moeten voortleven met 2 dB meer lawaai als de officiële leer preekte. Dat is niet gruwelijk veel, maar het kan wel het verschil maken tussen wel of geen maatregelen.

Enig wantrouwen tegen modellen is dus op zijn plaats, maar men kan ook niet zonder. Metingen kun je maar op een of twee handvol plaatsen uitvoeren, en je kunt de apparatuur niet ten eeuwige dage laten staan. Het goede nieuws is dus dat het principe van geluidsmodellen goed genoeg is, het slechte nieuws is dat de praktijk soms niet deugt. Vooral als een adviesbureau bijvoorbeeld achteloos zijn informatie uit het GIS (Geografisch Informatie Systeem) in zijn computer dumpt zonder eerst feitelijk in het gebied rond te fietsen, is de kans op een behoorlijk afwijkende voor-spelling groot. Zo ook als het bureau kritiekloos de papieren maximum snelheid voor waar houdt.

De combinatie van een goed model met af en toe een steekproefmeting (ter "verificatie") is het beste. Een gemeenteraads- of Provinciale Staten-fractie doet er dus verstandig aan om af en toe, met name bij gevoelige situaties, metingen als aanvulling op modelleren te eisen.

Enkele losse feiten:

- Auto's worden in praktijk niet stiller. Metingen van autogeluid in laboratoriumcondities in 1980, 1999 en 2011 wijzen dat uit.

- Geautoamtiseerde meetsystemen als bijvoorbeeld van Geluidsnet blijken te werken.
- Sommige kwaliteiten ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton) slijten in een paar jaar, andere niet.

Bernard Gerard