COLUMN / Nederland kan en moet aan stillere wegen werken

Door Ed Nijpels , 19 april 2013

Geluidshinder is een nagenoeg vergeten probleem in Nederland. Terwijl langdurige blootstelling aan verkeerslawaai dodelijk kan zijn. Jaarlijks zijn enkele tientallen tot honderden doden daaraan toe te schrijven. Dat komt in de buurt van het aantal dodelijke verkeersongevallen.

We spannen ons in Nederland, volkomen terecht, hard in om het aantal verkeersongevallen terug te dringen. We onderzoeken geregeld wat zulke ongevallen onze maatschappij kosten en of daar trends in te ontdekken vallen. Maar geluidshinder en de ernstige slaapverstoring die daar het gevolg van zijn, krijgen helaas niet dezelfde inzet en aandacht.

Innovatie

Geluidshinder heeft ook slechts af en toe prominent op de politieke agenda gestaan. In 1968 had de toenmalige staatssecretaris Roelof Kruisinga de euvele moed om de Gezondheidsraad te vragen een onderzoek in te stellen naar het verband tussen verkeerslawaai en onze volksgezondheid. Twee jaar later stuurde hij een circulaire naar de gemeenten waarin hij hen vroeg beleid tegen geluidshinder te ontwikkelen. In 1979 trad de Wet Geluidshinder in werking.

We hebben flinke stappen gezet. Vooral door de ontwikkeling van het tweelaags ZOAB wegdek. Als burgemeester van Breda heb ik begin jaren negentig de eerste weg met dat doorontwikkelde ‘zeer open asfalt beton’ mogen openen. Het is een innovatie waar de hand van de ingenieur zeer goed in

te herkennen valt en die twintig jaar later nog zijn waarde bewijst. Haast alle Nederlandse rijkswegen zijn van ‘stiller asfalt’ voorzien. Ook beperken geluidschermen en –wallen de verkeershinder.

Veel winst in infrastructuur

Maar ondanks alle maatregelen is de geluidshinder van het verkeer in Nederland niet significant afgenomen. Ik besef dat het ondenkbaar is dat je in een dichtbevolkt land als Nederland nooit met geluidshinder te maken krijgt, maar ik geloof oprecht dat we op dat punt in de infrastructuur veel winst kunnen behalen.

Door in de eerste plaats de infrastructuur integraal te benaderen. We moeten wegen aanleggen en onderhouden met goed oog voor de hele leefomgeving: voor vervoer, veiligheid, klimaat, energie, luchtverontreiniging én geluidhinder. De wegenbouw moet, na ZOAB, het volgende hoofdstuk gaan schrijven aan het stiller maken van het wegdek. Ingenieurs kunnen de expertise daarvoor leveren en zijn daarom hun aangewezen partners. De samenwerking tussen aannemers en ingenieurs moet in een vroeg stadium beginnen.

Aanbesteden vanuit probleemstelling

Het is in dat verband belangrijk dat we op een andere manier aanbesteden in de infrastructuur. De tijd is voorbij dat aannemers ingenieurs inschakelden op het moment dat ze zelf voor een project al een uitgewerkt bestek van 500 pagina´s klaar hadden liggen. Opdrachtgevers, zoals Rijkswaterstaat, moeten alleen nog op hoofdlijnen aanbesteden en duidelijk hun problemen formuleren. Het wordt de verantwoordelijkheid van de aannemer om dat probleem op te lossen en daarvoor alle expertise in huis te halen.

We zullen geluidsschermen nodig blijven hebben. Maar we mogen niet vergeten dat ze eigenlijk een teken van armoede zijn. Het uitgangspunt van de wet op geluidshinder is en blijft dat je het probleem waar mogelijk bij de bron aanpakt. Automotoren moeten minder geluid maken. Ook kunnen we veel winst boeken als we stille banden op onze auto gaan gebruiken. En ingenieurs en aannemers moeten samen doorwerken aan onze wegen. Want het Nederlandse wegdek kan en moet veel stiller.

Over de auteur

Ed Nijpels

Voorzitter NLingenieurs

Bekijk mijn profiel ›

Om deze website goed te laten functioneren plaatst Bouwend Nederland cookies van externe partijen,
zoals Youtube, Facebook, Twitter en Google. Meer informatie is beschikbaar in onze cookie pagina.

sluiten