



Swung: einde aan geluidsoverlast langs weg en spoor

Verkeersdrukte op rijks- en spoorwegen is de afgelopen decennia op veel trajecten gestaag toegenomen. Dat betekent ook meer verkeerslawaaï. De Wet geluidhinder was niet altijd toereikend om geluidsoverlast voor omwonenden te beperken. Een belangrijke wetswijziging met de naam *Swung-1* moet uitkomst bieden.

A20, Rotterdam Overschie



Foto's Google Maps

A10 West, Amsterdam



Het is – zoals zo vaak bij wetgeving – een wat ingewikkeld verhaal. In de jaren tachtig werden in de Wet geluidhinder, geluidsgrenzen vastgelegd voor de overlast die mensen thuis mochten ondervinden van het verkeer dat buiten aan hen voorbijraasde. 'Er was één probleem,' stelt Frank Elbers van geluidsadviesbureau dBvision, 'in het wetsontwerp was geen rekening gehouden met een snel stijgende groei van het verkeer.' Doordat rijks- en spoorwegen in de loop der jaren steeds intensiever werden

gebruikt, steeg ook het verkeerslawaaï. De Wet geluidhinder voorkwam niet dat op veel plaatsen het geluid steeds verder toenam. Elbers: 'Daar hoefde wettelijk gezien alleen iets aan te worden gedaan, wanneer er een aanpassing aan wegen of spoor plaatsvond, bijvoorbeeld een uitbreiding van twee naar drie rijstroken. Zolang dat niet het geval was, werd de toename van geluid voor omwonenden hierdoor niet gecompenseerd.'

Als voorbeeld noemt Elbers de A1 ter hoogte van

'Op veel plaatsen hebben omwonenden meer last gekregen van verkeerslawaaï'

Hengelo. 'De hoeveelheid verkeer op dat traject is in de afgelopen decennia sterk toegenomen, maar omdat er nooit iets aan de weg is gebeurd, waren er geen wettelijke instrumenten om de geluidsoverlast aan te pakken.' Ook langs veel spoorwegen is het verkeerslawaaï toegenomen. 'Het spoornet wordt veel intensiever belast dan vroeger', legt Elbers uit. 'Treinen rijden allemaal door centra van steden om de eenvoudige reden dat daar vaak ook de stations liggen. Op veel plaatsen hebben omwonenden hierdoor meer last gekregen van verkeerslawaaï.'

Sluipende groei

Al in 1994 stelde de commissie-Ringeling vast dat een sluipende verkeersgroei in de toekomst voor geluidsoverlast zou gaan zorgen en dus om extra maatregelen vroeg. Ook werd geconstateerd dat de Wet geluidhinder de toenemende overlast door deze groei voor grote delen van Nederland niet ging beperken. Het bleek een juiste voorspelling. Het aantal mensen dat last ondervindt van wegverkeer steeg in de periode 1993 tot 2003 met maar liefst 29 procent. Nu is er dan eindelijk een belangrijke wetswijziging: Swung-1, die naar verwachting voor de zomer van kracht wordt. Dankzij de nieuwe wet wordt aan weerszijden van alle rijks- en spoorwegen om de 100 meter een geluidsproductieplafond vastgesteld. Het betekent dat het geproduceerde verkeerslawaaï op zo'n referentiepunt een bepaalde geluidslimiet niet mag overschrijden. In dichtbevolkte gebieden zal zo'n geluidsproductieplafond veelal lager liggen dan op een punt waar weinig mensen wonen. Met zo'n 3.000 kilometer aan rijkswegen en bijna 3.000 kilometer spoor in Nederland zal het aantal referentiepunten oplopen tot circa 120.000 stuks.

'Het is natuurlijk onmogelijk om op al die punten met metingen te controleren of er niet te veel geluid wordt geproduceerd', zegt Elbers. 'Daarom wordt de werkelijke geluidsproductie jaarlijks aan de hand van modellen berekend. Dat wordt gedaan op basis van de verkeersdruk, de rijnsnelheid en de geluidmaat-

Inventarisatie van woningen boven de 65 dB langs rijkswegen in 2006



- 10 tot 25 woningen per wegvak
- meer dan 25 woningen per wegvak
- Rijkswegen (<10 woningen per wegvak)

Bron: Actieplan omgevingslawaaï van rijkswegen
(Ministerie van Verkeer en Waterstaat)

dBvision

Frank Elbers is adviseur en mede-eigenaar van dBvision, een geluidsadviesbureau dat is gespecialiseerd in het oplossen van vraagstukken op het gebied van geluidhinder, trillingen en luchtverontreiniging. In samenwerking met De Vries Juristen adviseert dBvision over Swung én worden opleidingen verzorgd voor overheden en adviesbureaus. Meer informatie op www.dbvision.nl.



Frank Elbers

regelen.' De uitkomsten van die berekeningen worden vergeleken met de vastgestelde plafonds. Het maakt probleemgebieden inzichtelijk en er kan sneller worden ingegrepen. De rekenmodellen zijn

gebaseerd op heel veel metingen. Swung-1 voorziet er bovendien in dat de berekeningen regelmatig door een onafhankelijke partij worden gevalideerd.

Aanpakken bij de bron

Hoe zorg je voor minder overlast terwijl er door toenemende verkeersdrukke steeds meer geluid wordt geproduceerd? Elbers: 'Je kunt geluidsproductie het beste bij de bron aanpakken. Op het spoor kan dat bijvoorbeeld door middel van raildempers. Deze dempers zorgen ervoor dat een passerende trein minder trillingen veroorzaakt en dus minder geluid produceert. Nieuwe treinen zijn sowieso al stiller. Op trajecten waar stillere treinen rijden, kun je tevens denken aan het slijpen van de rails. Een trein die over een vlakker spoor rijdt, veroorzaakt namelijk ook minder trillingen.'

Voor het wegverkeer ligt het eveneens voor de hand om geluidsoverlast vanaf de bron te bestrijden. In 2007 werd al een overheids campagne – *Het wordt de helft stiller op de weg...* – gestart die het gebruik van stillere autobanden moest stimuleren. Stillere autobanden kunnen het verkeerslawaaï met 3 dB doen afnemen, wat gelijk staat aan een halvering van de geluidsproductie op de weg. Ook stil asfalt is een belangrijk middel om geluidhinder van wegverkeer te verminderen. Op een groot deel van de autosnelwegen in Nederland ligt het geluidreducerende ZOAB (Zeer Open Asfaltbeton). En er is inmiddels zelfs tweelaags ZOAB dat nog stiller is.

Swung: Samen Werken aan de
Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid

Gigantische operatie

Swung-1 is het startschot voor een gigantische operatie om geluidsoverlast door verkeer terug te dringen. In 2006 is een eerste inventarisatie gedaan van de knelpunten. De komende tien jaar moeten de belangrijkste knelpunten exact in kaart worden gebracht en zal naar schatting 1 miljard euro worden uitgetrokken om geluidhinder langs drukke trajecten aan te pakken. Zeker in drukke stedelijke gebieden is werk aan de winkel. Met de aanpak van deze knelpunten is al een start gemaakt bij de A20 bij Rotterdam Overschie en bij het spoor door Bussum.

'Je kunt geluidsproductie het beste bij de bron aanpakken'

Een pittige uitdaging, zeker met de strengere geluidslimieten die Swung voorschrijft. De geluidsoverlast die omwonenden van het spoorverkeer onder vinden moet met Swung-1 in de meest geluidsbelaste locaties terug naar maximaal 65 dB. En geluidhinder van het verkeer op autosnelwegen voor deze locaties moet ook verder omlaag, tot maximaal 60 dB.

Als aanpak bij de bron niet afdoende is, kunnen geluidsschermen een uitkomst zijn of kan er worden gekeken naar mogelijkheden om woningen (beter) te isoleren. Wie in de buurt van een rijks- of spoorweg woont, kan straks in door de overheid gepubliceerde jaarrapportages zien hoe de situatie in de omgeving van zijn woning is. Bij grote verkeerstoename kan dat betekenen dat er vanuit de overheid maatregelen worden genomen om in overleg met bewoners

huizen beter te isoleren. Wie veel toename van hinder ondervindt door verkeerslawaai op autosnelwegen of spoor, maar dat niet terugleest in de rapportage of niet in aanmerking lijkt te komen voor saneringsmaatregelen, heeft de mogelijkheid om in te haken op bezwaarprocedures. 'Men moet hierbij wel rekening houden met het doelmatigheidscriterium', zegt Elbers. 'Dat houdt in dat de hoeveelheid geld die nodig is om aan de norm te voldoen wel in verhouding moet staan met het beoogde doel. Bij overschrijdingen van het plafond kan worden gekeken naar mogelijkheden voor extra geluidsisolatie van de woning. Maar als er 1 miljoen euro nodig is om de geluidsoverlast in jouw vrijstaande boerenwoning langs de snelweg terug te brengen tot onder de limiet, is de kans dat dat gaat gebeuren niet groot.'

Over Swung

Swung staat voor Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid. Swung-1 gaat over rijks- en spoorwegen. Er is ook een wetsvoorstel Swung-2. Swung-2 heeft net als Swung-1 tot doel om een ongecontroleerde groei van het geluid op gemeentelijke en provinciale wegen te voorkomen. Deze wet is nog in voorbereiding. Omdat de problematiek en de oplossingen voor gemeentelijke en provinciale wegen anders zijn dan bij rijksinfrastructuur wordt bekeken welke onderdelen van Swung-1 overgenomen kunnen worden en welke niet. Swung-2 bevat ook een aanpassing van industrielawaai.