

Geluid is een belangrijk milieuthema in Rijnmond. Een kwart van de bevolking van de regio zegt namelijk hinder van geluid te ondervinden, 10% van de bevolking zelfs in ernstige mate. Van de klachten die binnenkomen bij de meldkamer van de DCMR, heeft 65% betrekking op geluidhinder. Het MSR themarapport 'Geluid, Gezondheid en Geld' van 2008 was gebaseerd op allerlei internationale en nationale studies waaruit bleek dat een verhoogde geluidbelasting niet alleen leidt tot hinder maar kan ook leiden tot negatieve gezondheidseffecten (zoals slaapverstoring en hart- en vaatziekten) en tot economische schade.

Wet- en regelgeving en beleid

In Nederland zijn de Wet geluidhinder (WGH) en de Wet milieu-beheer (WM) de belangrijkste wetten op het gebied van geluid.

De Wet geluidhinder bevat een systeem van regels om geluidhinder te bestrijden en burgers in hun woonomgeving te beschermen. De regels zijn bedoeld om negatieve gezondheidseffecten door geluid zoveel mogelijk te voorkomen of te verminderen. De WGH en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen bevatten normen voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting door onder meer wegverkeer-, spoorwegverkeer- en industrielawaai. Deze wet is op 1 januari 2007 gewijzigd. Een belangrijke wijziging voor het onderdeel industrielawaai is dat voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting een hogere geluidswaarde kan worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde voor geprojecteerde woningen 55 dB(A) en voor aanwezige of in aanbouw zijnde woningen 60 dB(A) niet te boven mag gaan. Daarmee zijn de ontheffingsgronden verdwenen zoals die voorheen in de oude besluiten op grond van de oude WGH werden gesteld. De bevoegdheid om hogere waarden vast te stellen voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting is gedecentraliseerd. Vroeger was deze bevoegdheid voorbehouden aan het college van Gedeputeerde Staten van de provincie; nu moeten gemeenten zelf hogere-waardenbesluiten vaststellen én motiveren in het kader van de bestemmingsplanprocedure. De effecten hiervan zijn nog niet kwantificeerbaar.

De Interimwet stad-en-milieubenedering is op 1 februari 2006 van kracht geworden en geldt voor een periode van vijf jaar. De wet strekt ertoe een optimale leefkwaliteit en een effectief ruimtegebruik in de stad te realiseren. Zij is ontwikkeld om in uiterste gevallen bouwen mogelijk te maken op plekken in de stad waar dat erg gewenst is, maar waar dit vanwege overschrijding van de milieunormen niet mogelijk lijkt. De milieunormen waar het dan hier om gaat zijn die van de WGH met inbegrip van alle ontheffingsmogelijkheden. In dit geval moet een zware juridische procedure doorlopen worden waar de gemeente, de provincie en de VROM-inspectie bij betrokken zijn.

De ministerraad heeft op voorstel van de minister van VROM ingestemd met een wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de invoering van geluidproductieplafonds bij rijkswegen en spoorwegen (samen werken aan de uitvoering van geluidbeleid, SWUNG I). Hoogstwaarschijnlijk zal dit wetsvoorstel medio 2009 ter besluitvorming aangeboden worden aan de Tweede Kamer. Het nieuwe systeem voor de rijksinfrastructuur berust op drie pijlers: beheersen van de geluidsbelastingen (voorkomen van verdere onbeheerste groei), reduceren van hoge geluidsbelastingen

en versterkt inzetten van bronmaatregelen. Om de geluidsbelasting te beheersen, wordt langs rijkswegen en spoorwegen een maximale geluidsemissie van het verkeer op een referentiepunt langs de weg vastgesteld. Als gevolg hiervan wordt het geluidbeleid minder ingewikkeld, komen er minder regels en worden de normen vereenvoudigd. De nieuwe wetgeving zal worden opgenomen in de WM.

Inspanningen

Tien van de zestien Rijnmondgemeenten hebben in juni 2007 geluidbelastingkaarten aangeleverd aan het ministerie van VROM. Vervolgens hebben deze gemeenten in 2008 actieplannen gemaakt waarin staat hoe ze knelpunten gaan aanpakken. Ridderkerk, Rotterdam en Vlaardingen hebben VROM voorzien van actieplannen en Spijkenisse is in een vergevorderd stadium. Albrandswaard, Maassluis en Rozenburg sluiten aan bij het Regionaal Actieplan Geluid en Capelle aan den IJssel integreert het met het milieubeleidsplan dat nog in ontwikkeling is. Sommige gemeenten hebben de planning niet gehaald en zullen hun actieplan in 2009 versturen naar VROM. Gemeenten zijn vrij zelf een drempelwaarde vast te stellen waarboven sprake is van een knelpunt. Dit kan zowel voor het gehele gemeentelijke gebied als gebiedsgericht. Zij moeten ook burgers betrekken bij het opstellen van deze actieplannen en keuzes maken. Wanneer er bijvoorbeeld honderd auto's worden toegevoegd aan een drukke weg, dan verhoogt dat het geluid nauwelijks. Komen er echter honderd auto's bij op een weg waar slechts honderd auto's rijden, dan neemt het geluid van die weg met drie dB toe. Gemeenten zullen voor een belangrijk deel ook samenwerking moeten zoeken. Zo werkt de stadsregio Rotterdam, samen met de regiogemeenten, DCMR en de provincie Zuid-Holland, aan een Uitvoeringsagenda geluid. Op 21 april 2009 is hier tijdens de werkconferentie geluid de basis voor gelegd. In de Uitvoeringsagenda geluid werken gemeenten samen om gezamenlijke ervaren geluidsoverlast van geluidbronnen te reduceren.

Naast lokale en regionale maatregelen zijn landelijke en Europese maatregelen van belang om de geluidbelasting terug te dringen, zoals stillere banden. Het Rijk stelt geld beschikbaar (ISV2-gelden) om woningen te saneren die in een bepaald jaar te veel geluidbelasting ondervonden van een (rijks)weg of spoorweg. Sanering kan op verschillende manieren plaatsvinden, namelijk via maatregelen aan de bron (lagere snelheid, stil asfalt), in de overdracht (geluidsschermen) of bij de ontvanger (gevelisolatie). Zo zijn al veel woningen in de Rijnmond geïsoleerd en lopen er nog steeds geluidsisolatieprojecten bij woningen. De overlast van rijkswegen en spoorwegen wordt vaak weggenomen door het plaatsen van geluidschermen en geluidwallen. Zo is op verschillende plaatsen langs de A20 inmiddels een geluidscherm geplaatst.

Enkele gemeenten hebben overlegplatforms ingesteld, zoals het platform Hinder en Veiligheid. Doelstelling is onder andere de verstandhouding tussen burger, bedrijfsleven en overheid te verbeteren. De beoogde verbetering voor geluid is dat bewoners, bedrijven en overheid gestructureerd overleggen over de mogelijkheden om hinder (door geluid) te voorkomen. Dit schept betere voorwaarden om elkaar goed te informeren. Een ander voorbeeld is het platform Rechter Maasoever, waarin de woningbouw op de noordelijke oever van de Nieuwe Maas vroegtijdig wordt afgestemd op de industriële activiteiten in het havengebied. Dit gebeurt onder voorzitterschap van de provincie Zuid-Holland.

In 2006 startten de provincie Zuid-Holland, de gemeente Westvoorne, het Havenbedrijf Rotterdam, Europees Massagoed-Overslagbedrijf (EMO), European Container Terminals (ECT), A.P. Moller–Maersk Group (APM), Nerefco, Deltalinqs, Nationale Organisatie voor Toegepast-natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO), Kuiper & Burgers en DCMR met het onderzoek 'Geluid in Beeld'. De deelnemers streven ernaar door het project meer inzicht te krijgen in de overdracht van geluid tussen de Maasvlakte en Oostvoorne. Het is namelijk onvoldoende bekend wat de invloed is van meteorologische effecten op de overdracht van industriegeluid. Intensief onderzoek naar geluidsoverdracht over dergelijke afstanden is in Nederland uniek. De resultaten komen medio 2009 beschikbaar.

De Calandbrug in Rozenburg zal steeds intensiever gebruikt worden voor goederenvervoer doordat zij onderdeel uitmaakt van de Havenspoorlijn, die in het kader van de Betuweroute ingrijpend is gemoderniseerd. Het treinverkeer over de stalen brug heeft altijd al veel geluidshinder veroorzaakt voor inwoners van het naastgelegen Rozenburg. Om een toename van deze hinder tegen te gaan, zijn geluidsschermen geplaatst en onderging de brug veranderingen. Door ProRail en DCMR zijn metingen verricht die aantonen dat de getroffen maatregelen effect hebben. Vast staat dat de geluidsbelasting van goederentreinen die over de brug rijden, binnen de afgesproken geluidskoepel en het daaraan gerelateerde rekenmodel blijft. De Gemeente Rozenburg, het Havenbedrijf Rotterdam, ProRail, en andere partijen hebben in december 2008 hun handtekening onder een intentieverklaring gezet. Met de intentieverklaring willen de partijen zich uitspreken voor een duurzame oplossing van de Calandbrug. Tevens is een studie gestart naar de mogelijkheden de brug te vervangen door een nieuwe, minder lawaaiige brugconstructie of door een tunnel.

Een ander aan te pakken probleem, dat steeds vaker voorkomt, is laagfrequent geluid, met trillingsfrequenties lager dan honderd Hz. Laagfrequent geluid kan bij mensen die het kunnen waarnemen, leiden tot ernstige hinder. Bronnen van laagfrequent geluid zijn vaak machines die met een laag toerental draaien, zoals grote pompen of schudmachines voor het verdichten van beton, maar ook het verkeer, de infrastructuur en dergelijke kunnen bronnen zijn. Hier zijn weliswaar afspraken over gemaakt, maar door beperkte financiering is feitelijk onderzoek vaak moeilijk.

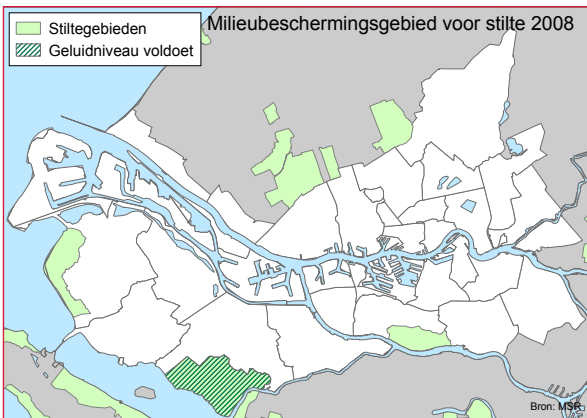
DCMR heeft een speciaal team samengesteld dat de horeca controleert. Bij overlast en klachten verricht het team metingen, zo nodig in de woning van de klager. Door het effectieve optreden van dit team communiceert de horeca beter naar onder andere de gemeente en/of meldkamer als er een feest of een partij wordt georganiseerd. Bij horecaondernemingen die voortdurend overlast veroorzaken, treedt de DCMR handhavend op.

Toekomstige ontwikkelingen

Binnen het Kenniscentrum Geluid van DCMR, Havenbedrijf en Rijkswaterstaat (directie Zuid-Holland) zijn acht projectvoorstellen uitgewerkt waarvoor subsidie is aangevraagd bij de gemeente Rotterdam in het kader van het project Bestaand Rotterdams Gebied. Het Kenniscentrum Geluid is ingedeeld bij de Bestaand Rotterdams Gebied-leefbaarheidsprojecten en heeft een dubbele doelstelling: de geluidshinder in Rijnmond verminderen en de beperkingen opheffen/verminderen die geluid heeft op de voorziene intensivering van het ruimtegebruik in de Rijnmond. Het Kenniscentrum zal in 2009 onder meer de volgende projecten starten om de geluidemissie van de industrie en het wegverkeer te reduceren:

- ontwikkelen van een stil wegdek voor langzaam rijdend verkeer (circa 60 km/uur) waarvan een groot deel zwaar vrachtverkeer is;
- stiller maken van rijdende vrachtwagens door geluidsreducerende maatregelen aan de 'sidewings' (dit zijn beugels of platen die tussen de wielen van vrachtwagens moeten zijn geplaatst om te voorkomen dat (brom)fietsers onder de vrachtwagen kunnen komen bij het nemen van een bocht);
- ontwikkelen en stimuleren van hybride voertuigen voor laad- en los werkzaamheden op bijvoorbeeld containerterminals;
- onderzoeken van de effecten van walstroomvoorzieningen voor afgemeerde (zee)schepen.

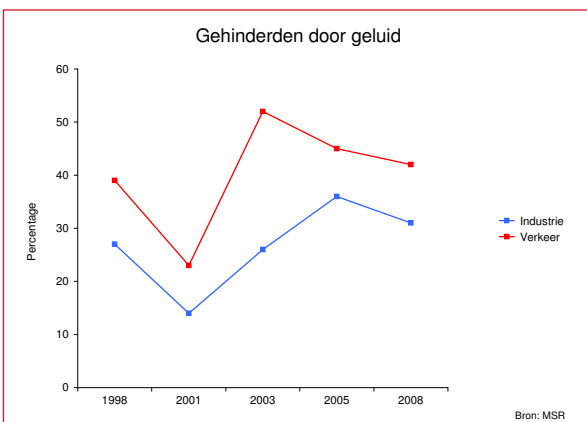
Veel van deze projecten reduceren niet alleen geluid, maar hebben ook positieve gevolgen voor andere milieuaspecten, zoals lucht en energie. ■



Beleid/doel Stiltegebieden zijn gebieden die, vanwege het lage achtergrondniveau, extra bescherming moeten krijgen tegen geluidsinvloeden.

Toelichting De kaart toont de ligging van de stiltegebieden in de regio en de directe omliggende gebieden. De stiltegebieden binnen de regio liggen in de Duinen van Voorne, tussen Barendrecht, Rhoon en de Oude Maas (Rhoon zuidoost) en ten zuiden van Zuidland (Beninger Slikken). In Midden-Delfland liggen stiltegebieden die onmiddellijk grenzen aan de Rijnmond. Bij onder andere het verlenen van milieuvergunningen en de aanleg van wegen moet rekening worden gehouden met de ligging van deze gebieden.

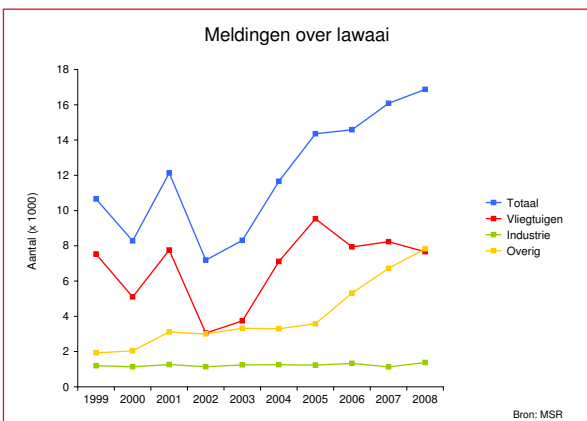
Conclusie Alleen op de Beninger Slikken voldoet het geluidsniveau aan de gestelde akoestische kwaliteit die hoort bij een stiltegebied. Daarmee dit gebied het meest stille gebied binnen Rijnmond. 4032



Beleid/doel Het beleid is erop gericht geluidshinder zoveel mogelijk terug te dringen.

Toelichting De provincie Zuid-Holland houdt tweejaarlijks een milieubelevingsonderzoek onder bewoners. Hierbij zijn acht locaties in Rijnmond betrokken. Deze zogenaamde knelpuntlocaties zijn geselecteerd vanwege de overlast die de industrie daar veroorzaakt. Het is niet zeker of ze ook representatief zijn voor verkeersoverlast. Weergegeven is het percentage van de ondervraagden dat aangeeft last te hebben van industrie- of verkeerslawaai.

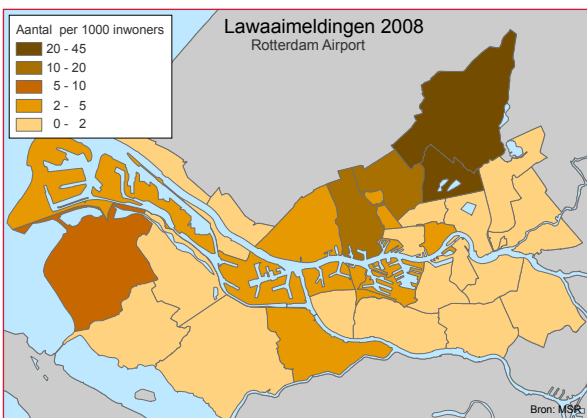
Conclusie In 2003 is het hoogste percentage gehinderden door verkeerslawaai uit de reeks gemeten. Het percentage ondervraagden dat hinder ondervindt door industriellawaai vertoont in 2005 een sterke stijging, maar daalt in 2008 weer licht naar 31%. 4030



Beleid/doel Het beleid is erop gericht de hinder door geluid zoveel mogelijk te beperken.

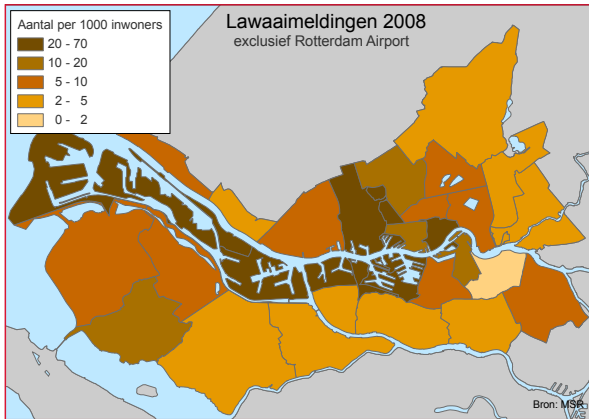
Toelichting Meldingen zijn een instrument om bronnen van ergernis of ongerustheid direct te signaleren. De grafiek toont de aantallen meldingen over vliegtuiglawaai, industriellawaai en andere bronnen van lawaai, die geregistreerd zijn bij de meldkamer van de DCMR. Overige meldingen bestaan onder andere uit lawaaimeldingen over de horeca en vervoer. Vanaf 1 januari 2006 behandelt de DCMR de meldingen over lawaai van de horeca in Rotterdam.

Conclusie Het aantal lawaaimeldingen is in 2008 licht gestegen. Meldingen over industriellawaai zijn al jaren op hetzelfde niveau en het aantal meldingen over vliegverkeer daalt dit jaar licht. De stijging van dit jaar is vooral te wijten aan het toenemende aantal meldingen over horecalawaai. 3003



Toelichting In deze kaart is het aantal lawaai klachten in 2008 van Rotterdam Airport per (deel)gemeente weergegeven. Klachten over de Red Bull-Airrace, zijn hier niet in meegenomen. De klachten zijn geregistreerd bij de meldkamer van de DCMR. Om de (deel)gemeenten met elkaar te kunnen vergelijken, is het aantal klachten gepresenteerd per duizend inwoners. Voor cijfers van eerdere jaren verwijzen we naar de internetsite.

Conclusie De top drie van (deel)gemeenten met het hoogste aantal klachten per duizend inwoners is dezelfde als die in 2007. Het grootste aantal klachten is afkomstig uit Lansingerland met 41 klachten per duizend inwoners. Hillegersberg-Schiebroek volgt met 24 en Overschie is derde met 18 klachten per duizend inwoners. 4034



Toelichting In deze kaart is het aantal lawaaimeldingen (exclusief vliegtuiggeluid) per (deel)gemeente weergegeven die in 2008 zijn geregistreerd bij de meldkamer van de DCMR. Om de (deel)gemeenten te kunnen vergelijken, is het aantal meldingen gepresenteerd per duizend inwoners.

Conclusie Het hoogste aantal meldingen is afkomstig uit Rotterdam-Centrum met ongeveer 68 meldingen per duizend inwoners. Daarna volgen Schiedam en Pernis met respectievelijk 54 en 38 meldingen per duizend inwoners. Het aantal lawaaimeldingen vertoont een stijgende lijn ten opzichte van 2007. 4035