

Hare Excellentie drs. Stientje van Veldhoven  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum: 12 oktober 2018

Nummer: 18.229

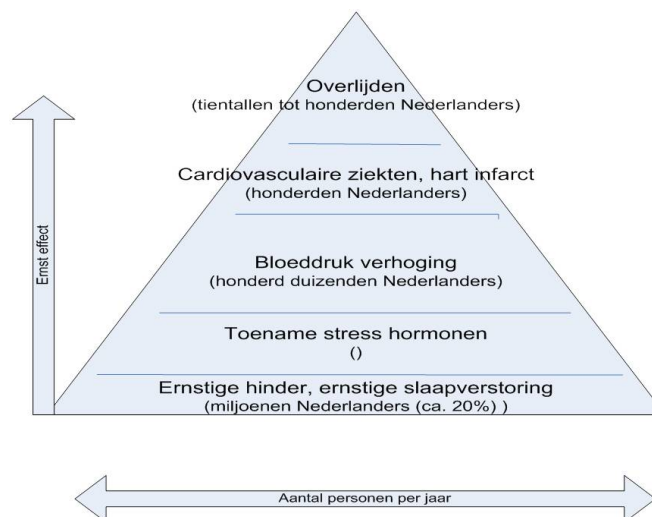
Betreft: Open brief aan de Staatssecretaris, 'Intensivering van het geluidbeleid'

Hooggeachte mevrouw Van Veldhoven,

Graag vragen wij uw aandacht voor de aanpak van geluidsoverlast in Nederland.

Op 10 oktober 2018 heeft de Wereld Gezondheid Organisatie (WHO) haar 'Environmental Noise Guidelines for the European Region' gepresenteerd. De WHO presenteert veel lagere richtwaarden dan de normen die in Nederland nu gebruikelijk zijn. Op grond van deze nieuwe Guidelines beveelt de WHO aan om maatregelen te nemen om de blootstelling aan weg-, rail- en luchtvaartgeluid te verminderen.

Als het beleid op het gebied van luchtkwaliteit en klimaatverandering in de komende decennia succesvol blijft, zal geluidshinder uitgroeien tot het belangrijkste milieugezondheidsprobleem in Nederland<sup>1</sup>. Nu nog is luchtverontreiniging de grootste 'killer' en heeft geluid de twijfelachtige eer op twee te staan. Groot verschil is dat geluid geen 'silent killer' is. Bijna 4 miljoen Nederlanders ervaren langdurig geluidshinder of worden regelmatig in hun slaap verstoord, wat ernstige gevolgen voor de gezondheid heeft (zie ter illustratie hieronder: de Gezondheidspiramide geluidshinder in Nederland).



Geluidshinder is het milieuprobleem dat het dichtst bij de mensen staat. De Wet geluidshinder heeft weliswaar voorkomen dat bestaande geluidknoelpunten verergerden en er nieuwe grote knoelpunten ontstonden. De wet was er echter minder effectief in om de bestrijding van geluidshinder te integreren in andere maatschappelijke ontwikkelingen. Juist op gemeentelijk niveau, waar de belangrijkste verantwoordelijkheid voor de geluidshinderbestrijding ligt, zijn er vele

<sup>1</sup> 'Over twintig jaar is herrie het grootste milieuprobleem' NOS Nieuwsuur, 12 januari 2018

verschillende opgaven die strijdig zijn met een effectief geluidbeleid: de urbanisatiegraad neemt toe, de bouwopgave is enorm, de congestie stijgt, de druk op de schaarse ruimte is groot, en bij dat alles wordt van de steden verwacht dat ze duurzaam (sustainable cities) en intelligent (smart cities) zijn. In dit spanningsveld krijgt geluidhinderbestrijding in de stad te weinig prioriteit. Gemeenten zijn snel geneigd de maximale beleidsruimte voor geluid te benutten en hoge blootstellingen aan omgevingsgeluid toe te laten.

De Nederlandse Stichting Geluidshinder denkt dat er slimmere manieren zijn om geluidsmaatregelen te stimuleren. We geven graag enkele voorbeelden:

- Geen verboden, maar stimuleringsmaatregelen die de bewustwording vergroten, zoals
  - Een Geluidlabel voor de omgevingskwaliteit van woningen;
  - Een Stedenindex voor het wegverkeersgeluid;
  - Een Geluidlabel voor auto's;
  - Een Wegdeklabele met hierin geluid als één van de indicatoren;
  - Bevorderen van autodelen, elektrisch vervoer en ongemotoriseerd vervoer in de stad;
  - Serieus werk maken én handhaven van een stille zijde aan elke woning met een hoge geluidbelasting;
  - Bevorderen, aanwijzen én beschermen van rustige gebieden in de stad.

Het Rijk heeft zich teruggetrokken uit het geluidbeleid. Van het Rijk verwachten wij een regiefunctie en een doelstelling op middellange termijn in termen van het maximaal aantal mensen dat ernstig gehinderd is door verschillende vormen van geluid. Deze doelstelling kan gebaseerd zijn op de aantallen geluidgehinderden en slaapverstoorden voor bijvoorbeeld 2025 en 2030. Zo'n doelstelling is concreet en spreekt daardoor aan. Bij de bepaling van het aantal mensen en de doelen kunnen de genoemde WHO Guidelines behulpzaam zijn.

Wij verwachten dat het inzetten van instrumenten als hierboven geschetst zal leiden tot een meer voortvarende aanpak van de geluidproblematiek en minder gehinderden en slaapverstoorden. Hierbij dient aangetekend dat sommige maatregelen gezamenlijke opbrengsten kennen. Geluidisolatie van woningen kan tevens tot energiebesparing leiden. En betere wegdekken zijn naast stiller ook veiliger en het rijden erop kost minder energie en geeft daarmee een lagere CO<sub>2</sub> emissie.

Wij denken dat er slimmere manieren zijn om geluidhinder aan te pakken en zijn ervan overtuigd andere overheden mee te krijgen. Denk hierbij aan 'een aanpak bij de bron', 'het stimuleren van innovatie' en 'de relatie met gezondheid'.

Net als bij klimaat denken wij dat er een 'Geluidakkoord' nodig is. Daartoe stelt het Rijk de doelen vast en beraden de stakeholders aan de verschillende tafels zich over de concrete maatregelen en de voorwaarden waaronder die kunnen worden gerealiseerd.

Wij stellen voor dat u het initiatief neemt voor dialoogtafels over ondermeer de volgende onderwerpen: Mobiliteit; Luchtvaart; Gebouwde omgeving; Recreatie, burens en gedrag; Electriciteit en Onderzoek en innovatie.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid met u over de inhoud van deze brief van gedachten te wisselen.

In afwachting van uw reactie,

Met een vriendelijke groet,



Erik Roelofsen  
Directeur Nederlandse Stichting Geluidshinder

Mede onderschreven door:

Gijsjan van Blokland, voorzitter Nederlands Akoestisch Genootschap

Marcel Blankvoort en Robert Bos, sectie Geluid en Trillingen van de VVM, netwerk van milieuprofessionals

Jacolien Eijer, directeur van Koninklijke NLI ingenieurs

Lex Groenewold, Voorzitter van de landelijke werkgroep geluid van de GGD

Theodoor Höngens, M+P

M.H.M. van Kesteren, DGMR Industrie Verkeer en Milieu B.V.

Marloes vd Klundert, Antea Group

Jeroen Knoet, Arcadis

Gerard Krone, Witteveen+Bos

Micaela dos Ramos en Rick Scholte, Koninklijk Instituut Van ingenieurs KIVI

Erik Willighagen, Alcedo

Fred Woudenberg, GGD Amsterdam

In afschrift aan: Tweede Kamer, commissie Infrastructuur en Waterstaat

Bijlage: WHO, Environmental noise guidelines for the European region (Executive summary)