



Geluidsvervuiling in de stad is een van de grootste opkomende bedreigingen

Stiltezones en groene gevels: zo pakken steden lawaai aan

De stadsmens krijgt ongezond veel decibels te slikken. Met 'stiltebubbels', fluisterasfalt en snelheidsbeperkingen proberen grootsteden dat kabaal te dimmen.

BARBARA DEBUSSCHERE

In Brussel, de luidste stad van het land, hoor je twee soorten geluid: dat van de stad (ge-toeter en geronk van auto's, trams, scooters en drillboren, cafés en evenementen) en dat van de Brusselaars die klagen over die kakofonie. Idem in Parijs, een van de Europese steden waar burgers het meeste lawaai ervaren en waar ze protestbewegingen als 'Ras le Scoot' ('Weg met de scooter') oprichten. En al helemaal in de vijf luidste steden: Dhaka (Bangladesh), Moradabad (India), Islamabad (Pakistan), Rajshahi (Bangladesh) en Ho Chi Minh City (Vietnam).

In Brussel verwoordt centrumbewoner Gunther De Wit (40) het zo: "Ik ben er per-

manent onrustig door. Moet ik echt de hele tijd mijn ruisonderdrukkende koptelefoon opzetten? Of ik nu een boek lees, werk of aan het koken ben, de hele tijd fokt dat lawaai van al dat verkeer mij hier op. Zonet wilde ik een vriend begroeten aan mijn deur en we verstonden elkaar niet. Maar ik heb niet de indruk dat het beleidsmakers iets kan schelen. Dit kruispunt (tussen de kleine ring en de Dansaertstraat, BDB) moet een van de drukste van Europa zijn. Alle types vervoersmiddelen komen vanuit alle richtingen en kunnen ook naar alle kanten rijden. Bussen, vrachtwagens, ambulances, macho's in patserbakken die extra hard op-

zijn scooter pimpt."

Een modern fenomeen is stadskabaal niet. Zo gaat de legende dat Julius Caesar het verbod om 's nachts met je rijtuig over de kasseien te kletteren. Begin 20ste eeuw ijverden onder anderen Mark Twain en Thomas Edison met de *The Society for the Suppression of Unnecessary Noise* voor lawaaireductie in New York. Een anonieme auteur bij *Scientific American* schreef in 1890 over Londen: "In het centrum is het gehamer van paardenhoeven, het oorverdovende gerammel van wielen die over de kasseien stuiten, het gekraak en gekreun en gerammel van kettingen en van lichte en zware voertuigen onvoorstelbaar."

Hoeveel decibel de Londenaar in 1890 te verwerken kreeg is onbekend. Nu weten we dat wel. Sommige Londenaren ondergaan regelmatig 86 decibel (dB). In Dhaka zijn er soms pieken van 119 dB en in Ho Chi Minh zijn fietsers blootgesteld aan ruim 78 dB. Meer dan de helft van de Parijsiens is onderhevig aan meer dan 60 dB.

Bij ons weten we dat ruim 70 procent van de Brusselaars is blootgesteld aan een geluidsniveau dat boven de limiet ligt die de Wereldgezondheidsorganisatie als veilig beschouwt, namelijk een jaargemiddelde van 53 dB. Daardoor duurt het leven van Brusselaars acht maanden korter. In Antwerpen ondergaan 47.000 inwoners (ongeveer 10 procent) regelmatig meer dan 70 dB en in Gent ervaren 11.500 inwoners (4,5 procent) meer dan 70 dB.

Die cijfers zijn er omdat Europa grote steden verplicht de 'geluidsbelasting' van verkeerslawaai te rapporteren en vraagt er iets aan te doen. Want lawaai schaadt de gezondheid en blijkt een niet zo stille doder. Wie chronisch in een te luide omgeving leeft, loopt hogere risico's op gehoorverlies, slaapproblemen, hart- en vaatziekten, diabetes en vroegtijdige sterfte. De WHO beschouwt 'geluidsvervuiling' dan ook als de meest ernstige bedreiging voor onze gezondheid na luchtvervuiling.

Net zoals bij luchtvervuiling is de stadsmens het meest getroffen. Een recent rapport van de VN, *Listening to Cities*, noemt geluidsvervuiling in de stad zelfs een van de

trekken. De politiek doet niets. De burgemeester van Molenbeek (Catherine

Moureaux, PS, BDB) hier vlakbij moedigt het machogedrag zelfs aan. Ze reageerde positief op een post met een foto van iemand die

grootste opkomende bedreigingen. "Minstens één op de vijf stadsbewoners ondergaat verkeerslawaai dat schadelijk is voor de gezondheid", zegt Heather Brooks van Eurocities (een netwerk van meer dan 200 steden in 38 landen, BDB). "In veel steden is dat meer dan de helft."

Grootsteden hebben dan ook actieplannen, zoals Brussel, dat daar in 2001 mee startte. Meestal grijpen ze in op de bron van het lawaai, en dat is vooral verkeer. Zo hebben Parijs, Brussel en Antwerpen snelheidsbeperkingen tot 30 kilometer per uur, die straten stiller maken, en plant Parijs betalend parkeren voor motorfietsen. In Mumbai is toeteren op sommige dagen verboden en blijven verkeerslichten op rood staan als je te luid claxonneert.

Ook geluidsschermen langs drukke (ring)wegen en een 'stiller' of beter onderhouden wegdek zijn klassiekers. Antwerpen, dat tegen 2030 mikt op geen enkele woning die nog omgeven wordt door meer dan 70 dB, plaatste geluidswerende schermen langs de E313 in Borgerhout en de A12 in Ekeren en liet op een deel van de ring groeven in het beton maken die het bandengedruide geluid verminderen. Op veel wegen is stiller asfalt aangebracht. Gent, dat streeft naar een 'maximale gevelbelasting' van 65 dB, zet in op minder en duurzamer auto's en bussen, snelheidsbeperkingen en een stiller wegdek.

Daarnaast hebben ecologische ingrepen zoals voetgangerszones, elektrische wagens en lage-emissiezones als neveneffect dat het op die plekken ook stiller wordt. Door de meest vervuulende auto's in het centrum te weren en veel meer fietspaden aan te leggen is Parijs gemiddeld al 2 dB stiller, en de stad gaat verder op dat elan.

Rotterdam nam een 'geluidsprofessor', Marcel Cobussen (Universiteit Leiden), onder de arm en heeft nu stillere tramsignalen, gesmeerde tramrails en enkele 'decibelflitspalen'. Wie te hard optrekt of met een knallende uitlaat rijdt, een fenomeen

Rotterdam nam een 'geluidsprofessor' onder de arm en heeft nu stillere tramsignalen en 'decibelflitspalen'