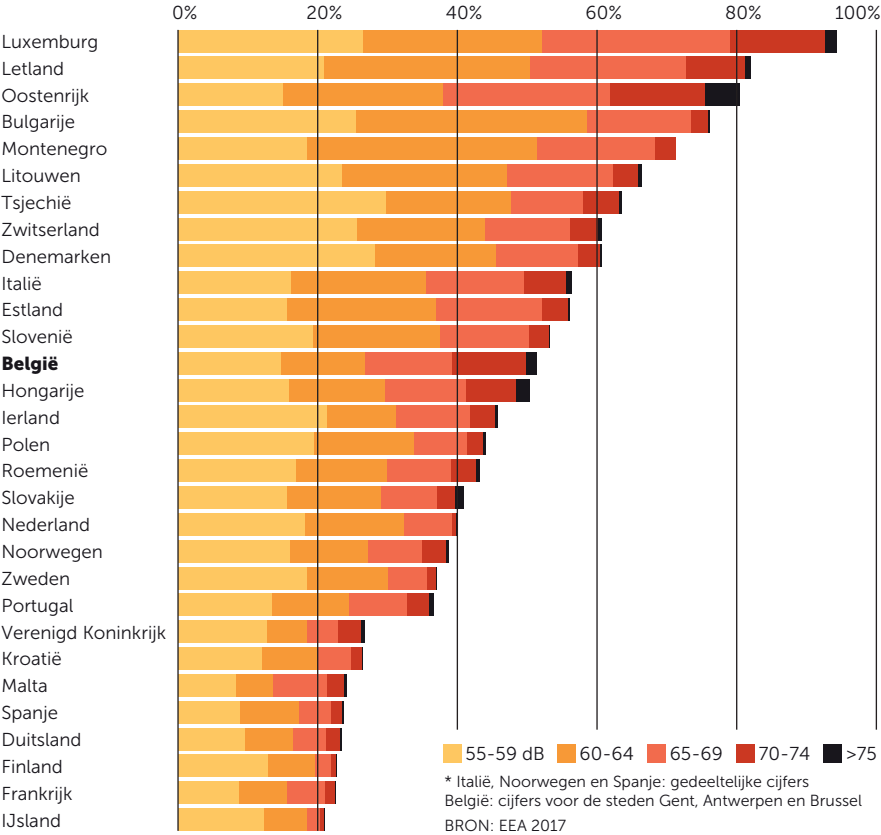




Lawaai in Europa

Percentage van de stedelijke bevolking, overdag blootgesteld aan meer dan 55 dB afkomstig van verkeer, per land en volgens aantal decibels



drukke wegen wonen. Maar belangrijker dan er één stad uitlichten is onze vaststelling dat in de meeste Europese steden een erg hoog percentage mensen aan nefaste niveaus is blootgesteld. Dit is niet het probleem van één stad of één land, maar een globale kwestie.

“Bovendien zijn onze conclusies wellicht een onderschatting, want wij verzamelen enkel gegevens over lawaai uit wegtransport, spoor- en vliegverkeer en industrie in en rond agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners en voor wegen waar minstens drie miljoen voertuigen per jaar passeren.”

Is de situatie sinds de toepassing van de geluidswetgeving in 2007 verbeterd?

“Nee. Het aantal Europeanen dat te veel lawaai ondergaat is ongeveer gelijk gebleven. Europa heeft het dus moeilijk om de volumeknop omlaag te draaien. Dat heeft te maken met het feit dat er geen verplichtingen gelden, maar het komt ook doordat er meer en meer mensen in steden wonen en de vraag naar vervoer toenam. Dat verhoogt het aantal blootgestelde mensen.”

Dus de richtlijn heeft nauwelijks wat opgeleverd?

“Ik wil ook niet te negatief zijn. De regelgeving heeft geholpen om overheden alerter te maken. Ik kan me ook voorstellen dat meer burgers nu weten dat hun stad een geluidsbelastingskaart heeft waarop je je woonplaats kan ingeven. En er is meer besef dat de situatie slecht is. De coronapandemie heeft dat nog versterkt. Sindsdien weten mensen hoeveel stiller hun omgeving zou kunnen zijn. Die herinneringen aan hoeveel aangenermer het kan zijn zullen blijven hangen. Al is het niet alleen een verantwoordelijkheid van de overheid. We moeten allemaal proberen de auto niet of minder te gebruiken en niet te hard te rijden.”

Een analyse van het EEA toont dat de doelstelling van de Europese Commissie voor geluid tegen 2030 ook niet zal worden gehaald.

“Inderdaad. In de Zero Pollution Act staat dat het aantal mensen dat chronisch gehinderd wordt door verkeerslawaaï met 30 procent moeten dalen tegen 2030. Wij onderzochten twee scenario's. Een optimistisch, met veel maatregelen, en een meer conservatief. Maar zelfs in dat eerste scenario haalt de EU dit doel niet. In het tweede neemt het aantal Europeanen dat de hele tijd te veel lawaai ondergaat door verkeer nog toe. Eigenlijk is de conclusie dat het zeker niet stiller en wellicht alleen maar luider wordt als Europa enkel met de oplossingen uit het verleden blijft werken.”

Wat is er nodig om het tij te keren?

“Bindende limieten zouden helpen, want dan riskeren overheden boetes. Maar het ziet er niet naar uit dat die er komen. Wat het beleid betreft, zou een routekaart nuttig zijn. Daarin staan dan de gemeenschappelijke doelen van de lidstaten en hoe en tegen wanneer ze die zullen realiseren. Ook is het essentieel dat steden en landen worden ondersteund met nieuwe regelgeving zodat ze actie kunnen ondernemen. Want ze hebben wel opties, zoals stil asfalt installeren of snelheidsbeperkingen invoeren, maar ze hebben bijvoorbeeld geen controle over de normen voor banden of scooters.”

Hoe kan geluidsoverlast het best worden weggewerkt?

“Er zijn niet zo veel interventiestudies die bewijzen wat de beste maatregelen zijn, en wat voor sommige steden werkt, werkt voor andere niet. Wel duidelijk is dat je altijd een combinatie nodig hebt. Je moet én het aantal auto's verminderen én het openbaar vervoer opwaarderen én de snelheid verlagen. Ook moedigen we aan om lawaai bij de bron aan te pakken. Geluidsisolatie of geluidswerende schermen moeten dus een laatste optie zijn, want dat werkt maar heel lokaal. Als je je geïsoleerde raam opent omdat het warm is, is dat lawaai er opnieuw.

“Het zou ook helpen als overheden meer de koppeling zouden maken tussen luchtvervuiling en klimaat en geluidsvervuiling. Bij wie sterk aan beide is blootgesteld, verergeren de gevolgen voor de gezondheid. Tegelijkertijd kan een stad die deze thema's aan elkaar knoopt zowel luchtvervuiling, klimaatadaptie als geluidsreductie realiseren, zoals voetgangerszones illustreren. Dat gebeurt te weinig, omdat die verschillende wetgeving ook niet gekoppeld is.”

Het is makkelijk gezegd: installeer meer voetgangerszones. In de praktijk lopen steden dan tegen veel tegenstrijdige belangen aan.

“Zeker. We moeten goed beseffen dat dit een taai probleem is. Ik hoor bijvoorbeeld op congressen dat sommige steden voetgangerszone en circulatieplannen invoeren maar het verkeer dan wegpropen in een paar straten waar de situatie al slecht is.

‘In Europa zijn er 22 miljoen mensen die zware stress ondervinden door omgevingslawaaï, 6,5 miljoen heeft er slaapproblemen door’



Dat is makkelijker dan het aantal auto's globaal verminderen, maar zo maak je het voor mensen die al veel slechte lucht en lawaai moeten slikken nog erger. Wat niet helpt is dat er vaak ook meerdere bevoegde autoriteiten aan zet zijn, zoals het gewest of de luchthaven. En dan is er nog de fysica en menselijke perceptie van geluid die het nog lastiger maken.”

Hoezo?

“Het is erg moeilijk om het geluidsniveau te verlagen, omdat geluid zich niet lineair gedraagt. Als je het aantal auto's op een weg halveert, realiseer je maar een reductie die aanvoelt als 3 decibel minder. Om dat lawaai echt voelbaar te reduceren zou je al tien keer minder verkeer moeten realiseren.

“En als er dan nog altijd bezorgers in camionettes en op scooters voorbijrijden, zal het geluidsniveau ook niet significant dalen. Daarom is er dus een mix van maatregelen nodig die zowel het verkeer, de snelheid als het geluid van de voertuigen vermindert.”

Niet alleen veel verkeer maar ook machogedrag blijkt een bron van lawaai. Sommige steden experimenteren met geluidsflietpalen die dat soort chauffeurs kunnen registreren. Goed idee?

“Ik denk niet dat steden boetes via zo'n systeem zomaar kunnen toepassen zonder nieuwe regelgeving van de EU, maar vanuit het perspectief van de gezondheid is het zeker logisch om luide lawaaïpieken zo aan te pakken.”

Sommige steden zetten in op 'luwtezones' om met natuurgeluiden de burger tot rust te brengen. Is dat niet ook een zwaktebod?

“De Europese richtlijn adviseert steden om stille gebieden te beschermen, maar we zien dat ze er niet altijd zo happig op zijn die gebieden aan te wijzen omdat ze die dan actief moeten vrijwaren. Ik denk dat het goed is om burgers meer plekken te bieden waar het stiller is en waar de soundscape ontspannend is, maar geluid tast je gezondheid aan waar je woont. Een luwtezone verderop beschermt jou niet tegen het permanente verkeerslawaaï aan je deur.”

Pessimisten zeggen dat het nog luider wordt omdat almaar meer mensen in de stad gaan wonen, optimisten stellen dat meer elektrische voertuigen en groen beleid de geluidshinder in de toekomst zullen temperen. Hoe ziet u dat?

“Het is allebei waar, maar ik zou niet te veel verwachten van elektrische auto's. We hebben er veel meer nodig voor het klimaat, maar als ze meer dan 40 km per uur rijden, zijn ze net zo akoestisch vervuilend als conventionele auto's. Het geluid dat domineert komt namelijk van de interactie tussen band en asfalt. Dus opnieuw, je moet tegelijkertijd ook de snelheid beperken, en dat lukt niet overal zomaar. Er is bijna nooit een makkelijke *quick fix*, zeker niet in de stad. Ook daarom gaat het zo traag.”

Vragen, tips of opmerkingen? Mail gerust naar deoorzaak@demorgen.be

Eulalia Peris: ‘We moeten allemaal proberen de auto niet of minder te gebruiken en niet te hard te rijden.’

© THOMAS LEKFELDT

Nu al meer dan 7.000 deelnemers. Ook meedoen? Scan deze QR-code:

