

Voorstel voor onderzoek naar daadwerkelijke ervaren ernstige hinder als gevolg van blootstelling aan geluid in Zuilen.

Stichting Milieugroep Zuilen maakt zich ernstige zorgen over de overlast die in grote delen van Zuilen wordt ervaren als gevolg van lawaai van bedrijventerrein Lage Weide in combinatie met de geluidsoverlast van verkeersbewegingen, vliegtuigen en helikopters in, om, over en boven de wijk. We hebben duidelijke aanwijzingen dat de daadwerkelijk ervaren overlast veel groter is dan geluidsmodellen voorspiegelen. We pleiten daarom voor de aanpak die de WHO voorstelt om de daadwerkelijke overlast te bepalen. Een bijkomend voordeel van deze aanpak is dat deze veel eenvoudiger is.

Geluidsoverlast wordt in Nederland namelijk altijd modelmatig berekend. Hierbij worden alle geluidsbronnen in beeld gebracht en hun gezamenlijk effect wordt berekend in de vorm van zogenaamde geluidscontouren. In hoeverre berekende geluidscontouren ook daadwerkelijk kloppen wordt zelden of nooit gemeten. Geluidsonderzoeken zijn tijdrovend en kostbaar en de consensus onder deskundigen is dat modellen betrouwbaar genoeg zijn.

Een geluidscontour zegt feitelijk niets over de mate van hinder die ervaren wordt als gevolg van dat geluid. Uit een bewonersenquête¹ blijkt echter dat bijna de helft van de inwoners van Zuilen vaak geluidsoverlast ondervindt.

In 2018 heeft de WHO (World Health Organization) nieuwe gezondheidskundige richtlijnen voor geluid gepubliceerd: Environmental Noise Guidelines for the European Region (2018). De richtlijn geeft aanbevelingen voor weg-, rail-, vliegverkeer, windturbines en recreatiegeluid en is gebaseerd op de nieuwste wetenschappelijke inzichten (tot en met 2014). De WHO heeft de advieswaarden gebaseerd op 'evidence reviews' voor verschillende gezondheidseffecten. Hierbij werd steeds hetzelfde protocol gevolgd. In deze 'evidence reviews' zijn niet alleen de resultaten van verschillende studies onderzocht, maar is ook de kwaliteit van de bewijskracht beoordeeld. Het RIVM volgt deze richtlijnen en heeft in 2018 de consequenties voor het Nederlands beleid in beeld gebracht (Helder et al, 2018)².

De nieuwe richtlijnen van de WHO zijn gebaseerd op ernstige hinder in relatie tot geluidsniveau. Bijgaande tabel geeft inzicht in deze relatie.

Tabel: Environmental Noise Guidelines WHO (2018)

Bron	Jaargemiddelde blootstelling	Onderbouwing	Nachtelijke blootstelling	Onderbouwing
Wegverkeer	53 dB L _{den}	10% ernstige hinder bij 53,3 dB L _{den}	45 dB L _{night}	3% ernstige slaapverstoring bij 45,4 dB L _{night}
Railverkeer	54 dB L _{den}	10% ernstige hinder bij 53,7 dB L _{den}	44 dB L _{night}	3% ernstige slaapverstoring bij 43,7 dB L _{night}
Vliegverkeer	45 dB L _{den}	10% ernstige hinder bij 45,4 dB L _{den}	40 dB L _{night}	11% ernstige slaapverstoring bij 40 dB L _{night}

¹ Zie <https://utrecht-monitor.nl/fysieke-leefomgeving/milieu-duurzaamheid/milieu#bookmark3>

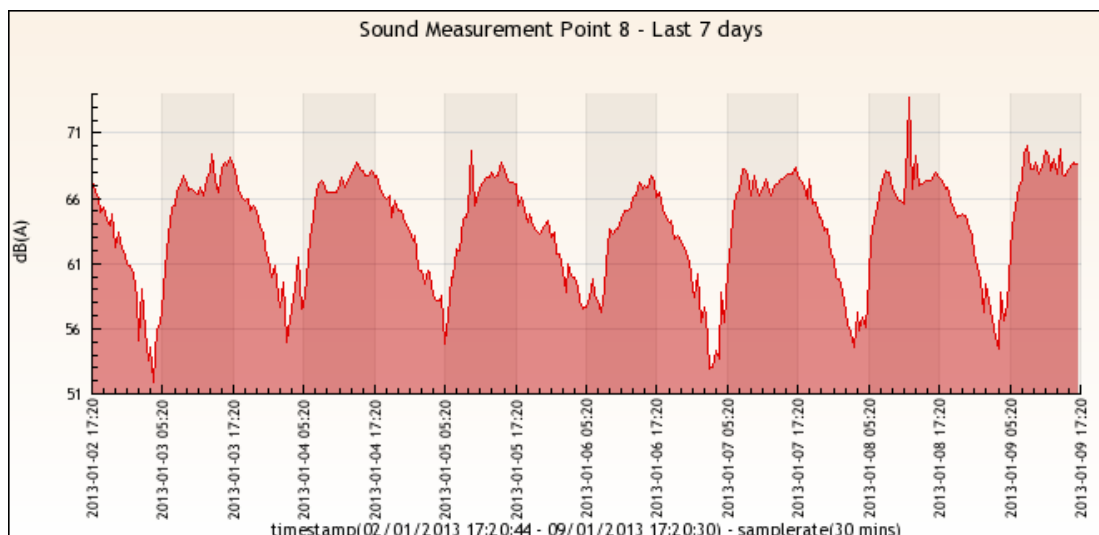
² Rona Helder, Dik Welkers, Elise van Kempen, Edwin Verheijen en Ric van Pollelder: WHO-richtlijnen voor geluid: Consequenties voor het Nederlandse beleid. Geluid (3) september 2020

De WHO hanteert hierbij een methodiek waarbij de grenzen worden gesteld aan de hand van het percentage inwoners dat ernstige hinder ondervindt als gevolg van geluidsoverlast. Deze aanpak wordt inmiddels ook de het RIVM omarmd. Voor gebieden met complexe geluidsbelasting door verschillende soorten bronnen lijkt een dergelijke aanpak een veel beter inzicht te geven in wat men feitelijk met de normen wil bereiken, namelijk inzicht krijgen in hoe het gesteld is met potentiële gezondheidsrisico's voor bewoners van deze gebieden.

We hebben verschillende aanwijzingen dat de geluidsbelasting in Zuilen (veel) groter is dan modelmatig wordt berekend. Deze zijn:

1. Geluid van scheepvaart door het Amsterdam Rijnkanaal wordt systematisch niet meegenomen in de geluidsberekeningen. Per dag varen er ongeveer 350 schepen door het kanaal, hetgeen neerkomt op bijna 15 schepen per uur. Passagemetingen van 25 schepen op het Julianakanaal³ gaven aan dat bij gemiddeld 70% van met maximale toerental van de scheepsmotoren de geluidsbelasting op 25 meter afstand tussen 61 en 75 dB(a) bedroeg. Al met al is dit, zeker in de nachtelijke uren, een behoorlijke geluidsbelasting die in de modellen niet wordt verdisconteerd.
2. Vliegtuigbewegingen over de wijk Zuilen in bepaalde perioden van het jaar, soms enkele uren achter elkaar met tussenpozen van enkele minuten en politiehelikopter vluchten (laag rondjes cirkelen) veroorzaken aanzienlijke overlast en komen in modellen niet voor.
3. De totale geluidsruimte die de Motorcrossclub Utrecht (MCU) op Lage Weide wekelijks ter beschikking heeft, wordt de in praktijk in slechts een beperkt aantal uren (op woensdagen en in het weekeinde) opgebruikt, waardoor er in die korte tijd een veel hogere geluidsbelasting is. Feitelijk wordt hier misbruik gemaakt van de aanname dat geluidsbelasting door bedrijvigheid continue zou zijn in hun bedrijfsuren. Met name in de weekenden geeft dit behoorlijk wat hinder in de zomermaanden als inwoners buiten in de tuin willen genieten van de rust, waarbij de hinder het grootst is naarmate men dichter bij Lage Weide woont. Ten tijde van de aanpassing van de geluidsvergunning van MCU in 2015 is door de toenmalige wethouders Lot van Hooijdonk en Paulus Jansen een bewoners enquête uitgevoerd om te bepalen hoe het gesteld was met hinder. Ruim 70% van de geënquêteerden gaf toen aan hinder te ondervinden van de MCU.
4. Uit daadwerkelijke metingen die zijn uitgevoerd ter voorbereiding van het al dan niet plaatsen van windmolens in 2014 zijn daadwerkelijke metingen uitgevoerd aan de Amsterdamse Straatweg. Bijgaand het resultaat van deze metingen die zijn uitgevoerd tussen 2 januari en 9 januari 2013.

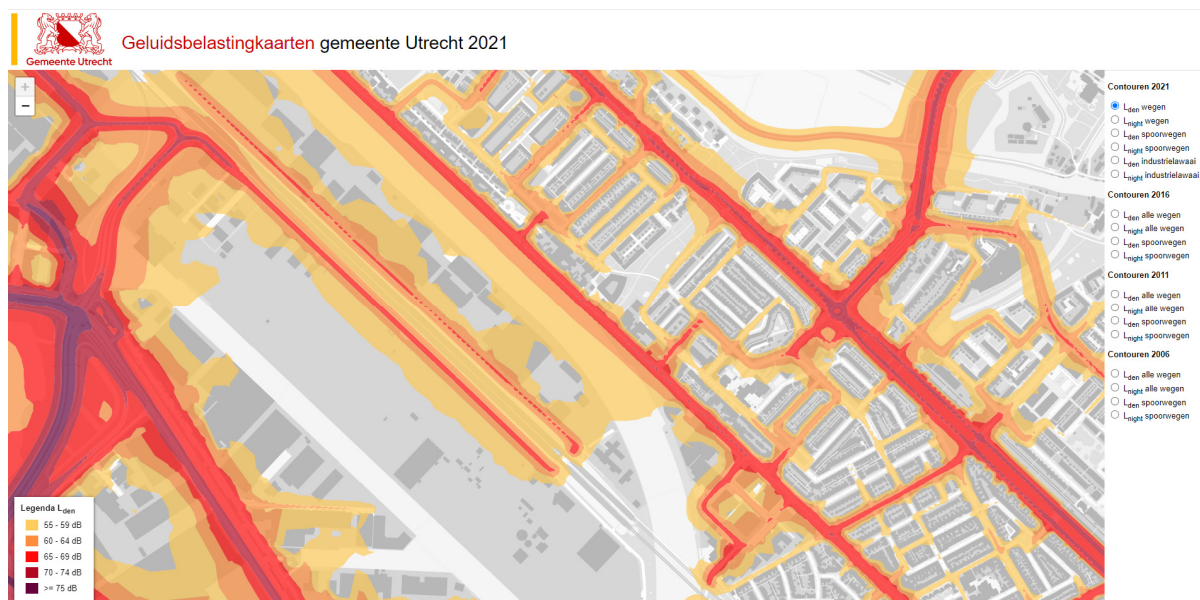
³ Cauberg Huygen (2015) *Vervolgonderzoek Geluid Binnenvaartschepen Eindrapport - definitief* Referentie 20140720-06



In deze periode direct na nieuwjaar, zal het woon-werk verkeer redelijk beperkt zijn geweest. Veel mensen nemen de week na nieuwjaar vrij. Verder is in de winterperiode MCU niet actief. Al met al een relatief rustige periode in het jaar.

Desondanks zien we de daggemiddelden uitkomen op ca. 67 dB(a) en ligt het nachtgemiddelde in de meeste gevallen ruim boven de 56 dB(a). Op een enkele dag zijn er zelfs pieken van rond 72 dB(a). Gelet op de periode waarin de metingen zijn uitgevoerd lijkt het logisch dat de waarden in mindere rustige perioden nog veel hoger zijn, zelfs zonder rekening te houden met de geluidsbelasting van MCU in de weekeinden.

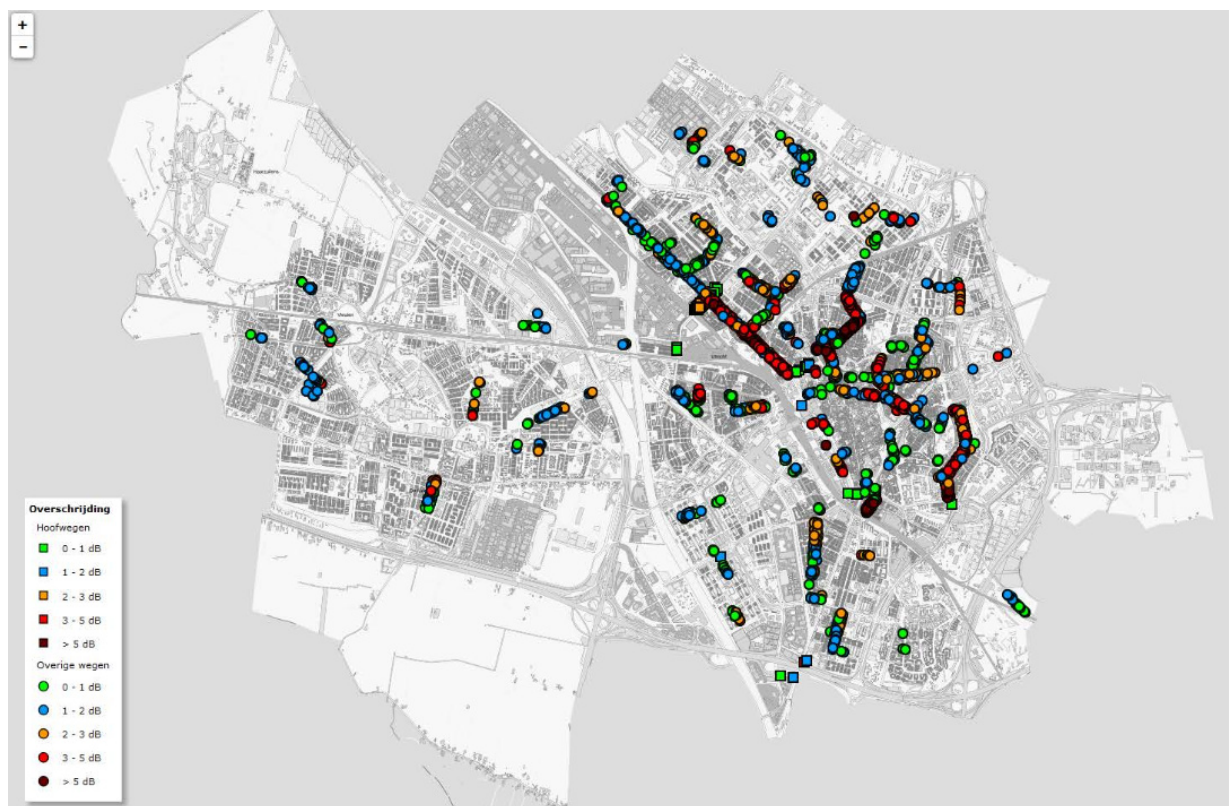
De geluidsbelasting van wegverkeer op de Amsterdamsestraatweg wordt door de gemeente Utrecht periodiek in kaart gebracht. De berekende waarden tonen aan dat de belasting aan de gevels maximaal tussen 60-64 dB(a) lijken te liggen.



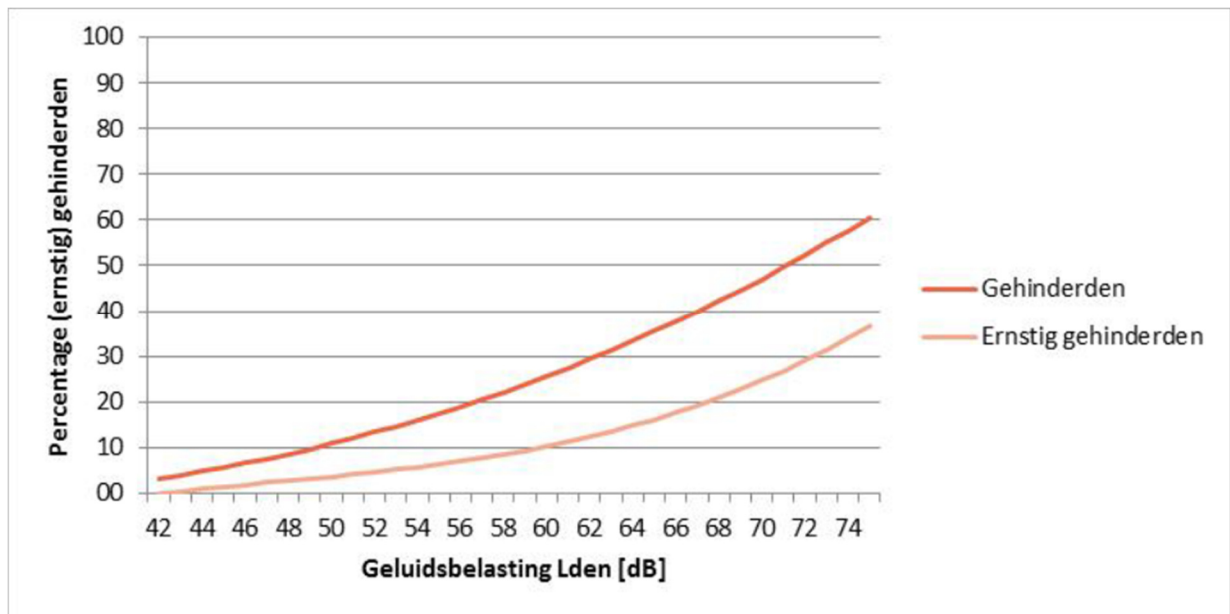
Ondanks het feit dat de kaart en de controlemetingen betrekking hebben op een ander jaar, en dat het bij de kaart om jaargemiddelden gaat, en dat we niet precies kunnen weten waar de meetopstelling precies heeft gestaan in 2013, zijn de verschillen dusdanig groot dat we met recht kunnen twijfelen aan het werkelijkheidsgehalte van de modelmatig berekende geluidsbelastingkaarten.

In conclusie kunnen we dus stellen dat niet alle geluidsbronnen in beschouwing worden genomen, dat de piekbelasting die geproduceerd wordt door MCU precies in de recreatietijd van bewoners van Zuilen valt. En dat daar geen rekening mee is gehouden in de modelmatige berekeningen. Tenslotte blijken er behoorlijke discrepanties te zitten tussen de werkelijke metingen ter plaatse en de modelmatig berekende geluidsbelasting aan de Amsterdamsestraatweg.

In het Actieplan Geluid Utrecht 2018-2023 stelt de gemeente Utrecht om redenen van gezondheid een plandremmelwaarde van 63 dB(a). Daarbij zijn de knelpunten geïnventariseerd en op kaart gezet. In totaal gaat het om 8700 woningen waar deze plandremmel niet wordt gehaald. Een belangrijk deel daarvan ligt in Noordwest waarbij de Amsterdamsestraatweg een van de probleemgebieden lijkt te zijn. Voor het deel dat in Zuilen ligt gaat het om modelmatig berekende overschrijdingen van maximaal 1-2 dB(a), waarvan de werkelijke metingen uitwijzen dat die overschrijdingen waarschijnlijk veel hoger zijn.



In hetzelfde rapport is een kaart opgenomen die de relatie weergeeft tussen geluidsbelasting en het ondervinden van hinder.



Uit de Utrecht monitor (zie voetnoot 1) blijkt dat 44% van de inwoners van Noordwest wel eens overlast (=hinder) ervaart als gevolg van geluid. Die 44% zou volgens de geluidsbelasting vs hinder grafiek corresponderen met een theoretische geluidsbelasting van rond 69 Lden dB(a) voor geheel Noordwest.

Dit zou in de praktijk betekenen dat het aantal woningen dat boven de plandrempel voor geluidsbelasting van 63 dB(a) vele malen hoger is als het aantal dat door de gemeente Utrecht modelmatig berekend is.

Ons voorstel

We hebben in het voorgaande aangetoond dat er voldoende reden is om te twijfelen aan de representativiteit van de modelmatig berekende geluidsbelasting voor Zuilen. De modelmatig berekende geluidsbelasting lijkt een flinke onderschatting te zijn van de werkelijkheid. De complexiteit van bronnen, hoe deze praktijk functioneren en welke al dan niet worden meegerekend zijn debet aan discrepanties tussen de berekende en de werkelijke geluidsbelasting.

Uiteraard juichen we de inspanningen toe die momenteel al door de gemeente geleverd worden om het aantal woningen dat boven de geluidsbelasting plandrempel van 63 dB(a) komt te reduceren. Wij hebben hier echter aangetoond dat het werkelijk aantal woningen dat boven de plandrempel uitkomt veel hoger is.

De WHO stelt een simpele aanpak voor op basis waarvan de werkelijke belasting eenvoudig kan worden vastgesteld. En dat is door middel van een bevraging het werkelijk aantal ernstig gehinderden als gevolg van geluid per buurt te bepalen.

Wij stellen voor dat er een representatief onderzoek wordt uitgevoerd onder de bewoners van Zuilen naar de ervaren geluidsoverlast. Indien blijkt dat in een buurt de door de WHO gestelde norm van 10% wordt overschreden dan zullen mitigerende maatregelen moeten worden ingezet om gezondheidseffecten als gevolg van geluidsoverlast te verminderen.