**Geluidsmetingen in Best-Zuid: resultaten na één jaar**

Geluidsnet heeft rapport opgemaakt na één jaar meten in Best. Het gaat om vier meetpunten, die verspreid liggen over het gebied, omsloten door het Wilhelminakanaal, het Beatrixkanaal, de A58 en de Eindhovenseweg. Twee van de meetpunten liggen in bewoond gebied (Batadorp en Villawijk), de twee andere liggen in onbewoond gebied bij de Ploegstraat, een vlak bij het spoor en een vlakbij de Eindhovenseweg.
In dit gebied geldt de oude Wet geluidshinder nog.

Bij de meetpunten in bewoond gebied blijkt het wegverkeer de sterkste bron en het vliegverkeer de tweede. Het spoor oefent de sterkste invloed uit op een meetpunt in onbewoond gebied.
Het wegverkeer bezorgt Batadorp een gemiddeld geluidsniveau van 53 dB Lden en Villawijk van 51 dB Lden. Voor het vliegverkeer liggen die cijfers op 42 resp. 48 dB Lden.
Voor het wegverkeer bestaat voor nieuwbouw een voorkeurswaarde van 48 dB Lden, maar dat mag in stedelijk gebied worden opgerekt tot 58. Voor bestaande bouw komt er pas een wettelijke limiet in zicht tegen de tijd dat de saneringswaarde bereikt wordt, en dat is nog veel hoger. Een van de nadelen van de systematiek van de oude Wet Geluidshinder is dat er aan die autonome groei meestal niets te doen valt.
Voor het vliegverkeer beteken de cijfers dat Villawijk ongeveer op de 20 Ke-contour ligt, en Batadorp er iets buiten. Maar dat is alleen een zorg voor de ruimtelijke ordening van de overheid. Er bestaat geen bepaling die het individu beschermt tegen vliegtuiggeluid.
In alle gevallen voldoet het geluidsniveau aan de wettelijke norm voor wat die waard is.

Maar, zoals wel vaker, voldoet de norm zelf niet.
Bij dit soort geluidsvolumes begint ernstige hinder op te treden. De verschillende dosis-effectrelaties, die in omloop zijn, noemen bij dergelijke wegverkeer- en vliegtuiggeluids-volumes een aantal ernstig gehinderden van 5 a 10% .

Op een openbare avond in het Bestse stadhuis, onder leiding van wethouder Gondrie, reageerden een man of dertig uit Best-Zuid, in gezelschap van enkele lokale politici, op de officiële presentatie van de cijfers door Arnaud Kok van de DGMR (moedermaatschappij van Geluidsnet).
Belangrijkste steen des aanstoots is het piekkarakter van het vliegtuiggeluid. “Kinderen vluchten huilend naar binnen als er een AWACS over komt” aldus een van de aanwezigen “maar die je niet terug in de statistiek want die smeert alles uit”. Er komen overdag zo’n 8000 geregistreerde vliegtuigen over Villawijk, en ’s avonds 750 . Om geregistreerd te worden moet de piek boven de 61 dB(A) komen. De meeste vliegtuigen boven Villawijk op maken op hun hardst 67dB(A), het gros zit tussen de 62 en de 72 dB(A). Maar er is een “staart” van vliegtuigen boven VIllawijk die uitloopt tot zo’n 84dB(A) .
De aanwezigen vonden dat de wet aangescherpt moest worden en dat de wet ook iets moest gaan zeggen over afzonderlijke pieken, waarvan de individuele waarde een maximum moest krijgen. Alleen een soort gemiddeld maximum vond men onbevredigend. De gemeenteraad moest dit formeel opschrijven en aan Den Haag doorgeven.

Nog wat losse dingen:

* Een Airbus A320 blijkt 3 dB(A) stiller dan een Boeing737.
* Er zit een grote spreiding in de geluidssterktes van vliegtuigen en treinen. De stilste goederentrein is 60 dB(A) (daaronder wordt het onmeetbaar), de luidruchtigste 86 dB(A). Dat is een zeer groot verschil, dat alles te maken heeft met o.a. de kwaliteit en de onderhoudstoestand van het materieel.
De spreiding van de maximale piek boven Villawijk is ook flink (tussen 61 en 81 B(A)).
* De F16’s op 28 november 2012 zaten zo’n 20 dB(A) hoger dan de burgervlilegtuigen
* Industrie en scheepvaart bleken niet te meten
* De evenementen op Aquabest zijn goed te registreren
* Het geluid is afhankelijk van de windrichting. Villawijk heeft zwak meer geluid als de wind oostelijk staat, Batadorp als de wind zuidwest staat. In beide gevallen wijst de windroos naar de snelweg.

Bernard Gerard