

# Factsheet Omgevingslawaai

Tijdens de raads- en commissievergaderingen komen regelmatig vragen over geluid.

De complexiteit van de wetgeving rondom geluid is groot. In deze factsheet hopen wij wat meer duidelijkheid te geven over wat er in de Wet geluidhinder is opgenomen en hoe regels toegepast moeten worden. We gaan in op de onderwerpen Omgevingslawaai, de Wet geluidshinder, de grenswaarden in het kader van de Wet, de cumulatie van geluidsbronnen en het meten van geluid.

## Omgevingslawaai

Omgevingslawaai door de industrie, spoorwegverkeer en wegverkeer kan schadelijk of ongewenst zijn voor geluidsgevoelige objecten. Hiervoor zijn diverse wettelijke kaders van toepassing die bescherming tegen omgevingslawaai waarborgen, waaronder de Wet geluidhinder en haar besluiten.

## Wet geluidhinder (Wgh)

De Wet geluidhinder stelt eisen aan de geluidsbelasting bij geluidsgevoelige objecten – bijvoorbeeld woningen – door drie verschillende geluidsbronnen: industrie, spoorwegverkeer en wegverkeer. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan (na inwerkingtreding van de Omgevingswet lees: omgevingsplan) moet door de gemeente op grond van de artikelen 48, 57 en 76 vastleggen dat aan de verschillende normwaarden uit de Wet geluidhinder wordt voldaan. De normwaarden gelden op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen rond het plangebied van het bestemmingsplan.

Ook voor het verleggen van een weg (reconstructie) zijn verschillende normen bepaald. Deze zijn te vinden in artikelen 98 t/m 104a van de Wet geluidhinder.

## Voorkeurgrenswaarde en hogere vast te stellen waarden

Als een woningbouwproject binnen een bepaalde afstand van een geluidbron (wegen, spoorwegen en industrie) ligt, gelden de zogenaamde wettelijke voorkeurgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden die zijn opgenomen in de Wet geluidhinder.

Een geluidbelasting bij woningbouw onder de voorkeurgrenswaarde is toegestaan. Als de voorkeurgrenswaarde wordt overschreden, moet de initiatiefnemer aangegeven welke maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidhinder te verlagen naar de voorkeurgrenswaarde. Als blijkt dat dit niet haalbaar is, kan het bevoegd gezag een hogere waarde vaststellen tot aan de maximale ontheffingswaarde.

De Wet geluidhinder kent voor woningen in de geluidzone van een weg een voorkeurgrenswaarde van 48 dB en voor railverkeerslawaai 55 dB. Een voorkeurgrenswaarde is eigenlijk een gewenste geluidsbelasting; in de praktijk blijkt dat door wegverkeer en railverkeer deze voorkeurgrenswaarde vaak niet gehaald worden in stedelijk gebied. Voor elke bron (spoorweg / weg) wordt dan een aparte hogere waarde vastgesteld.

Om toch nieuwe woningen te bouwen en nieuwe (spoor-)wegen aan te leggen of aan te passen heeft de Wet geluidhinder het mogelijk gemaakt om een geluidswaarde vast te stellen die boven de voorkeurgrenswaarde uitkomt. Dit is een bevoegdheid van het college van B&W. Hieraan is wel een maximum gesteld. De maximale hogere waarde die mag worden vastgesteld is 68 dB. Voor nieuwbouw woningen (gebouwd na 1 maart 1986) is deze voor wegverkeerslawaai vastgesteld op maximaal 63 dB. De hogere waarden voor wegverkeerslawaai zijn inclusief een geluidsaftrek van maximaal 5 dB<sup>1</sup>. Het verschil tussen nieuwbouw- en bestaande woningen is gemaakt omdat men bij nieuwbouw woningen mag verwachten dat deze zo kunnen worden gebouwd dat de geluidsbelasting op de gevel niet hoger is dan 63 dB. Als dat niet lukt dan moeten deze woningen uitgevoerd worden met een zogenoemde 'dove gevel'.

---

<sup>1</sup> Bij de berekening conform de Wet geluidhinder wegverkeer wordt in de normstelling rekening gehouden met het stiller worden van het verkeer in de toekomst (dit via een aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder).

Binnen de Wet geluidhinder heeft een weg waarvoor een maximale rijsnelheid van 30 km/uur geldt geen geluidzone. Formeel is dan de Wet geluidhinder niet van toepassing. Jurisprudentie over goede ruimtelijke ordening geeft aan dat dan wel vereist is deze wegen in het akoestisch onderzoek te betrekken.

Indien door de wegaanpassing de geluidsbelasting met 6 dB of meer toeneemt is de gemeente verplicht om voor een gelijk aantal woningen ten minste een gelijke afname van de geluidsbelasting te realiseren.

## Cumulatie van geluiden

Als een woningbouwproject in twee of meer geluidszones van aparte geluidbronnen ligt (bijvoorbeeld een spoorweg én een snelweg), moeten de effecten van deze geluidsbronnen volgens de Wet geluidhinder samen worden beoordeeld. Dit wordt ook wel 'cumulatie' genoemd. Cumulatie binnen stedelijk gebied komt steeds vaker voor. Een aantal geluidsbronnen (wegverkeer-, industrie- en spoorweglawaai) kan dan technisch en wettelijk bij elkaar opgeteld worden. Deze gaan uit van gemiddelde geluidsniveaus. Er zijn ook andere geluidbronnen (stemgeluiden van uitgaand publiek, opbouw en schoonmaken van de markt, de kermis en evenementen). Hier gaat het vaak om piekgeluiden of geluiden gedurende een bepaalde periode. Deze geluiden kunnen niet cumulatief opgeteld worden.

Buiten de rekentoets en de wettelijke kaders moet de gemeente (college en de gemeenteraad) in ruimtelijke procedures ook een afweging maken of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De gemeente moet bij die belangenafweging een oordeel geven over de geluidssituatie in de omgeving van de woningen.

## Metten of berekenen

Voor wegreconstructies of bestemmingsplannen (in de toekomst omgevingsplannen geheten) is het niet goed mogelijk om geluidsonderzoek te doen. Daar zijn een aantal redenen voor:

1. De wet schrijft voor hoe de geluidsonderzoeken uitgevoerd moet worden. In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 staat waaraan een geluidsonderzoek moet voldoen. Voor bestemmingsplannen en wegreconstructies zal altijd met een computermodel de uitkomsten moeten worden berekend om zo een betrouwbaar en herleidbaar onderzoek te kunnen maken;
2. Wegverkeerslawaai meten is zeer ingewikkeld, kostbaar en tijdrovend. Je moet immers weten wat je meet. Alle voertuigen moeten binnen een klasse worden gezet (lichte, middelzware en zware motorvoertuigen) omdat elke klasse een specifiek geluid produceert. De overige geluiden, zoals het weer (wind en regen), stemgeluiden, muziek, vliegtuiglawaai of zelfs zingende vogeltjes moeten uit de metingen gefilterd worden;
3. In bestemmingsplannen wordt het ruimtelijke beleid voor de komende jaren vastgelegd. En het is niet mogelijk om geluid te meten in de toekomst.

Er wordt gebruikt gemaakt van verkeersprognosemodellen voor de huidige en de toekomstige verkeerssituatie om er voor te zorgen dat de juiste vergelijkingen gemaakt kunnen worden.

De huidige verkeerssituatie wordt afgestemd op verkeerstellingen en sociaaleconomische gegevens.

Het toekomstige verkeersprognosemodel voor het jaar 2040 wordt bepaald door een berekening op basis van rijksbeleid en de ontwikkelplannen van de gemeente. Het zijn de beste modellen (verkeersgegevens) die de gemeente tot haar beschikking heeft. De verkeersprognosemodellen worden regelmatig geüpdatet of vernieuwd naar de nieuwste inzichten.