



Rijksinstituut voor Volksgezondheid  
en Milieu  
Ministerie van Volksgezondheid,  
Welzijn en Sport

> Retouradres Postbus 1 3720 BA Bilthoven

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directie Duurzame Leefomgeving en Circulaire Economie

Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

A. van Leeuwenhoeklaan 9  
3721 MA Bilthoven  
Postbus 1  
3720 BA Bilthoven  
www.rivm.nl

KvK Utrecht 30276683

T 030 274 91 11  
info@rivm.nl

**Ons kenmerk**  
174/2019 M&V EvS/DW/avdb

**Uw kenmerk**

**Kopie aan**

Datum 2 september 2019  
Betreft Regelgeving geluid; Aanvulling op Omgevingswet

Geachte mevrouw

U hebt het RIVM gevraagd aan te geven of de regelgeving over geluid, zoals vastgelegd in het concept Aanvullingswet geluid Omgevingswet<sup>1</sup> (verder Aanvullingswet), de bijbehorende Nota van Wijziging<sup>2</sup>, de Memorie van Toelichting<sup>3</sup> en het concept Aanvullingsbesluit geluid Omgevingswet<sup>4</sup> (verder Aanvullingsbesluit), een gelijkwaardig beschermingsniveau biedt ten opzichte van de huidige regelgeving en daarmee voldoet aan het generieke uitgangspunt van de Omgevingswet.

**Bijlage(n)**  
2

Het RIVM beantwoordt de vraag over de Aanvullingswet en Aanvullingsbesluit kwalitatief vanuit de achtergrond dat het RIVM zijn kennis en kunde inzet voor een gezonde bevolking in een gezonde leefomgeving, nu en in de toekomst. In een brief<sup>5</sup> heeft het RIVM reeds aangegeven dat een kwantitatief oordeel over de rijksregels niet te geven is, aangezien een belangrijk deel van de uiteindelijke besluiten op lokaal niveau wordt genomen. Het bevoegd gezag krijgt meer mogelijkheden tot het maken van afwegingen. Daarbij wordt het bevoegd gezag aangemoedigd tot het toepassen van maatwerk en tot het maken van eigen integrale afwegingen over het geluid domein heen. Het bieden van een beschermingsniveau gelijk aan het huidige is op lokaal niveau veelal mogelijk, maar is afhankelijk van de afwegingen die op decentraal niveau zullen worden gemaakt.

<sup>1</sup> Aanvullingswet geluid Omgevingswet; Eerste Kamer, vergaderjaar 2018-2019, 35 054, A

<sup>2</sup> Nota van wijziging; Tweede Kamer, vergaderjaar 2018-2019, 35 054, nr 7

<sup>3</sup> Memorie van Toelichting; Tweede Kamer, vergaderjaar 2018-2019, 35 054, nr 3

<sup>4</sup> Aanvullingsbesluit Geluid Omgevingswet;

[https://www.internetconsultatie.nl/aanvullingsbesluit\\_geluid\\_omgevingswet](https://www.internetconsultatie.nl/aanvullingsbesluit_geluid_omgevingswet)

<sup>5</sup> M. Biermans-Zuijderduijn, P. Loeff, "Een kwantitatieve beschouwing van de concept-AMvB's onder de Omgevingswet: Op weg naar het realiseren van een gelijkwaardig beschermingsniveau en het waarmaken van ambities", RIVM 2016-0170

De Aanvullingswet en het Aanvullingsbesluit behandelen omgevingsgeluid van de geluidbronsoorten wegverkeer, railverkeer en industrieterreinen, aangevuld met de zogenaamde binnenwaarde van geluidgevoelige ruimten. De regelgeving voor luchtvaart is opgenomen in de Wet luchtvaart.

**Datum**

2 september 2019

**Ons kenmerk**

174/2019 M&V EvS/DW/avdb

Samengevat bieden de nu voorliggende rijksregels in het algemeen een gelijkwaardig beschermingsniveau:

- Het bereik van de regelgeving wordt vergroot door dit van toepassing te verklaren op meer wegen in binnenstedelijk gebied. Meer mensen komen onder de beschermende werking van de regelgeving.
- De rekenregels zijn vereenvoudigd. Er zijn minder standaardmogelijkheden tot aftrek bij geluidberekeningen waardoor meer realistische uitkomsten van berekeningen zijn te verwachten. Dit draagt bij aan een betere bescherming.
- De uitbreiding van de systematiek van Geluidproductieplafonds in combinatie met de (introdactie van de) Basisgeluidemissie zorgt dat het geluidniveau vanwege de autonome groei van het verkeer niet zonder meer kan toenemen. De bescherming van de omgeving neemt daardoor toe.
- Het geluidniveau bij woningen wordt per bronsoort (bv. geluid van alle gemeentelijke wegen) bepaald. Voor het bepalen van het geluidniveau in een woning of ander geluidgevoelig gebouw vindt cumulatie van alle bronsoorten plaats. Dit was onder de Wet geluidhinder niet het geval. Hierdoor is een betere bescherming vanwege meer realistische waarden van geluidniveaus geborgd dan wanneer per bronsoort het geluidniveau in een woning of ander geluidgevoelig gebouw wordt bepaald.
- De normen worden voor diverse situaties aangepast, veelal uit oogpunt van harmonisatie. Dit betekent in een aantal gevallen een verhoging van de grenswaarde en in een aantal andere gevallen een verlaging.
- Vanwege de verhoging van de grenswaarde in een aantal gevallen heeft het lokaal bestuur meer ruimte om hogere geluidniveaus nabij woningen toe te staan. Het is aan het lokaal bestuur daarbij de afwegingen te maken en waar mogelijk maatregelen te treffen. Potentieel kunnen vanwege lokale besluitvorming meer mensen aan hogere geluidbelasting worden blootgesteld.

In bijlage 1 is een meer uitgebreide beschrijving van de constatering opgenomen. In bijlage 2 zijn de tabellen met de waarden van de huidige en nieuwe normen opgenomen.

De rijksregels zijn gericht op het in stand houden van de geluidssituatie, het voorkomen van overschrijding van in besluiten vastgelegde geluidniveaus en het streven naar een goed woon- en leefklimaat in nieuwe situaties. De rijksregels bevatten een saneringsregeling voor bestaande situaties waar de grenswaarden worden overschreden. De rijksregels zijn echter niet gericht op het beperken van de bestaande negatieve gezondheidseffecten vanwege geluidniveaus onder de

grenswaarde. Het is bekend dat in Nederland circa 1 miljoen mensen hinder en gezondheidseffecten ondervinden bij geluidniveaus tussen de standaardwaarde en de grenswaarde. In dit verband is, naast artikel 22, eerste lid, van de Grondwet, de motie Van der Graaf/Sienot van september 2018<sup>6</sup> van belang waarin de regering wordt verzocht, bij het invoegen van de geluidswetgeving in het stelsel van de Omgevingswet, de bescherming tegen geluidhinder voor bestaande woonkernen te verbeteren.

**Datum**  
2 september 2019

**Ons kenmerk**  
174/2019 M&V EvS/DW/avdb

Eind augustus 2018 heb ik de bevindingen op de toen voorliggende concepten aan u gezonden. Mede naar aanleiding daarvan zijn wijzigingen aangebracht in de conceptteksten. Deze brief betreft de reactie op de huidige conceptteksten van de Aanvullingswet en het Aanvullingsbesluit. De Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet wordt nog opgesteld en deze is dan ook niet betrokken bij deze beantwoording. In het hoofdspoor van de Omgevingswet zijn ook enkele geluidregels opgenomen. Deze maken geen deel uit van de Aanvullingswet en het Aanvullingsbesluit en deze zijn dan ook niet betrokken bij de beantwoording.

Tevens wil ik van de gelegenheid gebruik maken om aan te geven dat het Laag Frequent Geluid – net als in het huidige beleid - nog niet de aandacht krijgt die het (helaas) verdient. Het RIVM ontvangt in toenemende mate vragen en klachten gerelateerd aan Laag Frequent Geluid. Ik schrijf deze toename toe aan de intensivering van het verkeer, het gebruik van (nieuwe) installaties om energie en warmte op te wekken of te transporteren en het bouwen van woningen op relatief korte afstand van industriële activiteiten of verkeersstromen. Ik adviseer u vanuit het oogpunt van het beperken van negatieve gezondheidseffecten het Laag Frequent Geluid een meer belangrijke rol te geven in de beleidsontwikkeling.

Met vriendelijke groet.

Dr. Els C.M. van Schie  
*Directeur Milieu & Veiligheid*

---

<sup>6</sup> Motie van de leden Van der Graaf en Sienot; Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, 35 000 A, nr. 7



# bijlage

## Beschrijving van constatering(en)

A. van Leeuwenhoeklaan 9  
3721 MA Bilthoven  
Postbus 1  
3720 BA Bilthoven  
www.rivm.nl

KvK Utrecht 30276683

T 030 274 91 11  
info@rivm.nl

### Datum

2 september 2019

---

Bijlage(n)	1
Horend bij	brief 174/2019
Ons kenmerk	174/2019 M&V EvS/DW/avdb

---

### BIJLAGE 1

Deze bijlage gaat als eerste in op de algemene doelstellingen en uitgangspunten van de Omgevingswet, de Aanvullingswet en het Aanvullingsbesluit. Vervolgens wordt ingegaan op de wijzigingen ten opzichte van de huidige regelgeving. De bijlage eindigt met constatering(en) over het beschermingsniveau.

In bijlage 2 zijn de tabellen met de waarden van de huidige en nieuwe normen opgenomen.

### Algemeen

De Omgevingswet is, met het oog op duurzame ontwikkeling, de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu, gericht op het in onderlinge samenhang: (a) bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften. Een belangrijke doelstelling van het nieuwe wettelijk stelsel van de Omgevingswet is het bieden van meer afwegingsruimte aan decentrale overheden. Om die afwegingsruimte mogelijk te maken is op een aantal manieren flexibiliteit in de rijksregels ingebouwd.

De huidige geluidregelgeving is in de loop van de jaren steeds gedifferentieerder en complexer geworden als gevolg van maatschappelijke en politieke wensen. Jaren geleden is al begonnen met het traject SWUNG: Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid. Dit traject vormt, samen met de uitgangspunten van de Omgevingswet, de basis onder de nieuwe geluidregelgeving. In de Memorie van toelichting van de Aanvullingswet is een aantal inhoudelijke doelstellingen van de bescherming tegen geluidbelasting omschreven. Het tegengaan van de ongebeheerde groei van geluidbelastingen op geluidgevoelige gebouwen en locaties is daarvan een belangrijk onderdeel.

In de Nota van toelichting van het Aanvullingsbesluit is omschreven dat het nieuwe stelsel uit vijf belangrijke ingrediënten bestaat. Het stoppen van de onbeheerste groei van geluid, het reduceren van hoge geluidbelastingen en de invoering van bronmaatregelen zijn de drie pijlers. Vervolgens zijn doelmatigheid en de EU-richtlijn omgevingslawaaï essentiële elementen die in elk van deze pijlers doorwerken.

**Datum**  
2 september 2019

De eerste pijler, het stoppen van onbeheerste groei van geluid, is gericht op de uitbreiding van de systematiek om de onbeheerste groei van het geluid vanwege de toename van het verkeer te stoppen. Deze systematiek is reeds bij een eerdere wijziging van de Wet geluidhinder in 2012 voor rijkswegen en hoofdspoorwegen in werking getreden in de vorm van geluidproductieplafonds. Met de Aanvullingswet en het Aanvullingsbesluit wordt dat systeem geïntegreerd in het stelsel van de Omgevingswet en verbreed naar provinciale infrastructuur en industrieterreinen. Indien noodzakelijk zullen bij dreigende of geconstateerde overschrijding van de vastgestelde geluidniveaus maatregelen moeten worden getroffen, in een uiterst geval kan worden besloten tot het aanpassen van de vastgestelde geluidniveaus. Bij onderschrijding is de afweging aan de orde: een verlaging van het vastgestelde geluidniveau of de geluidruimte houden voor meer activiteiten of verkeersgroei.

De tweede pijler, het reduceren van hoge geluidbelastingen, wordt ingevuld met een voortzetting van de huidige saneringsoperatie. De paragraaf sanering in deze bijlage bevat hier enkele opmerkingen over. De stimulering van bronmaatregelen, de derde pijler, is afhankelijk van de voortschrijding van de techniek en internationale afspraken. Hierover zijn in de concepten geen concrete normen voor gegeven. Daarnaast wordt in de Memorie van toelichting van de Aanvullingswet (par 4.7) aangegeven dat *'door inzet of het stimuleren van bronmaatregelen wijzigingen aan de infrastructuur of het gebruik daarvan kunnen worden doorgevoerd zonder aanvullende juridische procedures binnen de bestaande geluidproductieplafonds om bijvoorbeeld de bereikbaarheid te verbeteren.'* De uitwerking in het beschermingsniveau is daarmee niet aan te geven. Deze uitwerking is immers afhankelijk van de besluitvorming over de ontstane zogenaamde geluidruimte: deze kan worden ingezet voor de omgeving door verlaging van het vastgestelde maximale geluidniveau of voor intensivering van de activiteiten of verkeersgroei.

### Gezondheid

Het RIVM constateert dat de regelgeving niet primair gericht is op een vermindering van de negatieve gezondheidseffecten ten gevolge van omgevingslawaaï. In dit verband is het positief te noemen uit oogpunt van de bescherming dat er een zorg- en monitoringsplicht is voor de betreffende overheden. Bij de integrale besluitvorming zullen de effecten op de gezondheid moeten worden betrokken.

De huidige en toekomstige normen gaan uit van een maatschappelijke acceptatie van een bepaalde hoeveelheid hinder en risico op gezondheidseffecten vanwege geluid. Ook onder de standaardwaarde kunnen gezondheidseffecten aan de orde zijn, namelijk vanaf een

geluidbelasting vanaf ca 42 dB (Lden). Aangetoond is dat vanaf ca 53 dB (Lden) ischemische hartziekten kunnen optreden.

Datum  
2 september 2019

De standaardwaarden zijn in de orde van 50 dB (Lden), de grenswaarden tussen de 60 en 70 dB (Lden). Aangezien een groot deel van het bebouwd gebied te maken heeft met geluidniveaus rond of boven de standaardwaarde ondervindt een groot deel van de bevolking kans op hinder of negatieve gezondheidseffecten. Om juist deze grote groep te beschermen zou het beleid vanuit het oogpunt van gezondheid ook op deze groep gericht moeten zijn.

Het is uiteraard aan de besluitvorming op landelijk, regionaal of lokaal niveau hoe het belang van de gezondheid wordt afgewogen in relatie tot andere maatschappelijke opgaven zoals wonen, mobiliteit en economie.

### **Belangrijkste wijzigingen**

Het RIVM toetst kwalitatief de wijzigingen in de regelgeving op i) het bereik van de regels, ii) de rekenregels en iii) de gehanteerde normen (standaardwaarden en grenswaarden).

#### **i) Bereik**

De belangrijkste wijziging in de regelgeving betreft het van toepassing verklaren van de regelgeving voor de geluidbron wegverkeer met ten minste 1000 motorvoertuigen per etmaal en daarmee op een deel van de zogenaamde 30 km/u wegen. In de huidige regelgeving valt geluid van deze laatstgenoemde wegen buiten de regelgeving. Hierdoor zijn momenteel de omwonenden niet beschermd tegen geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeer op 30 km/u wegen. Een grote groep omwonenden ondervindt juist in die gebieden hinder van het wegverkeer. Vooral in binnenstedelijke omgeving zal door deze wijziging een substantieel grotere groep omwonenden onderdeel vormen van besluitvorming over toegestane geluidniveaus en daarmee bescherming verkrijgen.

#### **ii) Rekenregels**

##### Vereenvoudiging

De complexiteit van de huidige rijksregels is mede te danken aan de factoren die rekening hielden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen of specifieke lokale eigenschappen. In het Aanvullingsbesluit zijn een groot aantal van deze factoren niet meer opgenomen. Mede gezien het uitblijven van de realisering van de verwachtingen, bv ten aanzien van het stiller worden van het verkeer, en de mogelijkheden om op lokaal niveau extra factoren toe te voegen, zal het resultaat van de berekeningen dichter bij de realiteit liggen.

In de Memorie van toelichting van de Aanvullingswet (hfst 3, Artikel 3.2) wordt aangegeven dat *'Het niet wenselijk is dat een met geluidproductieplafonds gereguleerde geluidbron meer of minder geluidruimte krijgt door aanpassingen in de rekenmethode of modellering. Het is daarom noodzakelijk dat alle op grond van de Wet milieubeheer*

*vastgestelde geluidproductieplafonds opnieuw berekend worden. Deze herberekening vindt plaats op grond van de brongegevens die behoren bij de geldende geluidproductieplafonds, zodat de herberekening niet iets wezenlijks verandert aan het beschermingsniveau voor de omgeving en aan de geluidruimte voor de beheerder. De herberekende geluidproductieplafonds gelden als omgevingswaarden als bedoeld in artikel 2.15, tweede lid.' Dit betekent dat de geluidsniveaus vanwege wegverkeer niet veranderen. Het beschermingsniveau verandert vanwege deze aanpassing van de rekenregels niet.*

**Datum**  
2 september 2019

### Geluidproductieplafond en Basisgeluidemissie

De geluidbronsoorten rijks- en provinciale wegen, hoofdspoorwegen en industrieterreinen krijgen of houden zogenaamde geluidproductieplafonds, zie ook onder Algemeen. Geluid vanwege gemeentelijke wegen, lokale spoorwegen en waterschapswegen wordt bepaald met zogenaamde Basisgeluidemissie. Voordeel van deze systemen is dat het geluid door toename van de activiteiten zonder nadere besluitvorming niet ongebreideld kan toenemen. Dit betekent een hoger beschermingsniveau voor de omwonenden.

### Industrielawaai

Voor de beoordeling van industrielawaai is de invoering van de jaargemiddelde dosismaten (Lden en Lnight) in plaats van een dosismaat gebaseerd op een daggemiddelde (LA,eq) van belang. Het betekent dat, bijvoorbeeld in het geval van seizoenswerk, gedurende een periode meer activiteiten kunnen worden uitgevoerd terwijl het jaargemiddelde past binnen de eerder vastgestelde waarden. Het is aan het lokale bevoegd gezag om de juiste balans tussen de activiteiten en de geluidsbelasting te bepalen. De rijksregels verlenen daardoor een lagere bescherming.

### Cumulatie

Het bepalen van het geluidniveau bij een woning vindt plaats per geluidbronsoort, bijvoorbeeld het geluid van gemeentelijke wegen. Het gaat daarbij niet meer om het geluid van bijvoorbeeld het verkeer op één weg maar van het verkeer op alle binnenstedelijke wegen. Dit sluit meer aan bij de waarneming van het geluid op een bepaalde locatie. Voor de bepaling van het geluidniveau binnen een woning of ander geluidgevoelig gebouw wordt het geluid van alle relevante geluidbronsoorten betrokken. Dit is vooral van belang als het geluidniveau buiten aan de gevel boven de standaardwaarde is en er mogelijk maatregelen moeten worden getroffen om tot een aanvaardbaar binnenniveau te komen. Ook deze vorm van cumulatie sluit beter aan bij de waarnemingen van het omgevingsgeluid in een woning of andere zogenoemd geluidgevoelig gebouw. Beide wijzigingen zijn gericht op het verbeteren van het beschermingsniveau.

### iii) Normen

#### Standaard- en grenswaarde

De Memorie van toelichting van de Aanvullingswet (par 4.2) beschrijft het normenkader. Hierbij moet worden aangegeven dat de 'oude' termen voorkeurswaarde en maximale waarde worden gehanteerd. Inmiddels zijn

deze termen vervangen door standaardwaarde en grenswaarde. *'...Gelet op het gezondheidsbelang is het streven er primair op gericht te voldoen aan de voorkeurswaarde.... Omdat de voorkeurswaarde niet altijd haalbaar is of een toename van de geluidbelasting niet altijd kan worden voorkomen, heeft het bevoegd gezag de ruimte om bij hogere geluidbelastingen een gemotiveerde afweging te maken tussen de verschillende betrokken belangen waaronder gezondheid, maar ook economie, woningbouw en mobiliteit, waarbij ook in ogenschouw wordt genomen of maatregelen ter beperking van de geluidbelasting op de gevel mogelijk en doelmatig zijn. Als resultante van die afweging kan met een goede onderbouwing een hogere geluidbelasting op de gevel van een geluidgevoelig gebouw aanvaardbaar worden geoordeeld. Deze afwegingsruimte wordt aan de bovenkant begrensd door een landelijk geldende maximale waarde. Om eventuele gezondheidseffecten te voorkomen, geldt in situaties waarin de standaardwaarde wordt overschreden of de geluidbelasting toeneemt, aanvullend de binnenwaarde die wordt toegepast binnen een geluidgevoelig gebouw. Als grenswaarde vormt de binnenwaarde bij hogere geluidbelastingen een extra waarborg om ervoor te zorgen dat bewoners ook bij hogere geluidbelastingen buiten de woning, onder acceptabele omstandigheden in hun woning kunnen leven en slapen.'* In het kort beschouwt het RIVM dat het streven gericht is op het behalen van de standaardwaarde. Indien geluidniveaus nabij woningen boven de standaardwaarde aan de orde zijn, is een afweging over het treffen van maatregelen noodzakelijk. De praktijk leert dat miljoenen mensen in Nederland bloot staan aan een hogere geluidbelasting dan de standaardwaarde en lager dan de grenswaarde met bijbehorende hinder en negatieve gezondheidseffecten. De regelgeving is niet primair gericht op het verminderen van die negatieve gezondheidseffecten.

Datum  
2 september 2019.

In het algemeen is de hoogte van de standaardwaarden en grenswaarden in het Aanvullingsbesluit vergelijkbaar met de waarden onder de Wet geluidhinder en Wet milieubeheer. In een enkel geval iets lager en in een ander geval iets hoger, deze zijn veelal vanwege harmonisatie aangepast. In de bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de normen per geluidbronsort en de binnenwaarden.

Per saldo geeft het rijkskader van standaard- en grenswaarden een vergelijkbaar beschermingsniveau. Het is aan de integrale besluitvorming op lokaal niveau of bij projectbesluiten in welke mate gebruik wordt gemaakt van de afwegingsruimte.

#### Binnenwaarde

De grenswaarden voor geluidniveaus in geluidgevoelige ruimten (binnenwaarde) binnen een bestaand bouwwerk wijzigen, vooral vanuit het oogpunt van harmonisatie. De binnenwaarde voor nieuwe bouwwerken verandert niet. Bij de aanleg of reconstructie van provinciale en gemeentelijke wegen en vanwege industrie is de binnenwaarde verhoogd. Positief is het gevolg van de uitbreiding van de toepassing van geluidproductieplafonds en de invoering van het systeem van basisgeluidemissie. Als aanpassing van de geluidproductieplafonds leidt tot een toename van de geluidbelasting boven de standaardwaarde, of als uit monitoring van de basisgeluidemissie blijkt dat het verkeer zodanig is



gegroeid dat het geluid daardoor met meer dan 1,5 dB is toegenomen, moet er getoetst worden aan de binnenwaarde voor de betrokken geluidgevoelige gebouwen en moeten zo nodig maatregelen worden getroffen. In de huidige regelgeving is die verplichting bij een autonome toename van het verkeer er niet. Zie ook alinea over cumulatie.

**Datum**  
2 september 2019

Aandachtspunt vormt de transformatie van bedrijfsgebouwen naar woningen. Voor deze (nieuwe) woningen geldt – in aanvulling op het vereiste van het zgn. ‘rechtens verkregen niveau’ – de relatief hoge binnenwaarde voor bestaande woningen gebouwd voor 1982. Uit het oogpunt van de maatschappelijke behoefte meer woonruimte beschikbaar te hebben is het voorstelbaar tegen lage kosten deze transformatie vorm te geven. De aanbeveling kan worden gedaan dat ook in deze gevallen de gezondheid van de (toekomstige) bewoners zou moeten worden betrokken bij de besluitvorming over de transformatie. Gelet hierop geldt voor transformatie waarbij de uitwendige scheidingsconstructie geheel wordt vervangen wel dezelfde strengere binnenwaarde als voor nieuwbouw van woningen.

## **Overige wijzigingen**

### Geluidluwe gevel

In de nieuwe regelgeving wordt het realiseren van een geluidluwe gevel verplicht gesteld in geval van overschrijding van de grenswaarde. De regelgeving biedt dus – net als de huidige wetgeving – de mogelijkheid dat de grenswaarde wordt overschreden. Nieuw is dat in deze uitzonderlijke situatie de regels omtrent de geluidluwe gevel van toepassing zijn. Op de geluidluwe gevel moet het gecumuleerde geluid ten minste aan de kwalificatie ‘redelijk’ voldoen, wat gelijkgesteld is aan een waarde tussen de 51 en 55 dB. Deze waarde is meer dan de standaardwaarde. Het verplicht stellen van een geluidluwe gevel in geval van overschrijding van de grenswaarde draagt – in principe – positief bij aan de bescherming van de burger tegen hoge geluidbelastingen. De vraag is echter wel in hoeverre de burger hier voordeel van ondervindt wanneer dit niet gekoppeld is aan het realiseren van een buitenruimte (tuin, balkon) aan de geluidluwe zijde.

### Sanering

Met de nieuwe geluidregelgeving wordt ongebreidelde groei van geluid afkomstig van wegverkeer, railverkeer en industrie een halt toegeroepen door de invoering van verplichte monitoring, gekoppeld aan het nemen van maatregelen bij (dreigende) overschrijding. In lijn met de wijziging van de Wet geluidhinder in 2012 zijn de regels voor de sanering aangepast. Uit de aanpassing volgt onder meer het volgende:

- i. Voor gemeentelijke wegen wordt de saneringsgrens opgetrokken van 60 dB(A) naar 70 dB. Hierbij moet worden aangetekend dat onder het regime van de Wet geluidhinder een aftrek van 5 dB(A) mogelijk was waarmee de grens feitelijk op 65 dB(A) lag. Daarnaast kan de gemeente ervoor kiezen gebouwen te saneren met een geluidbelasting tussen 66 en 70 dB (Lden). Gevolg is dat juist daar waar veel woningen zijn gelegen het beschermingsniveau zou kunnen verslechteren, mede afhankelijk van de keuzes van gemeenten.

- ii. In het overgangsrecht wordt verder bepaald dat reeds voor sanering aangemelde geluidgevoelige gebouwen alleen nog in aanmerking komen indien de geluidbelasting op de gevel hoger dan 65 dB (Lden) is. Oftewel, reeds aangemelde geluidgevoelige gebouwen met een geluidbelasting op de gevel van destijds tussen de 60 en 65 dB(A) (na aftrek), en huidige geluidbelasting onder de 65 dB (Lden), komen niet meer in aanmerking voor sanering. Dit betekent dat eerdere verwachtingen, immers 'aangemeld voor sanering', voor een aantal woningen (in de orde van 10.000) niet worden ingevuld.
- iii. Geluidgevoelige gebouwen die in het verleden zijn gesaneerd worden uitgesloten van nieuwe sanering. In de periode tussen sanering en inwerkingtreding van de nieuwe geluidregelgeving kan de geluidbelasting op de gevel zijn toegenomen. De saneringsmaatregelen uit het verleden worden niet aangepast aan het huidige geluidniveau met als gevolg dat de bewoners niet zijn beschermd tegen een toename van het geluid in het recente verleden.

Datum  
2 september 2019

#### Emplacementen

In de nieuwe regelgeving valt geluid van spoorwegemplacementen onder railverkeerslawaai, waar dit voorheen onder industrielawaai viel. Hiermee komt de bescherming tegen kortdurende hoge geluidniveaus (zogenaamd pieklawaai, bijvoorbeeld vanwege het koppelen van wagons) voor deze geluidbronsoort te vervallen. Dit is een verslechtering van het beschermingsniveau voor zowel bestaande als nieuw te realiseren geluidgevoelige gebouwen: door deze wijziging kunnen spoorwegemplacementen en geluidgevoelige gebouwen dichter dan voorheen bij elkaar gerealiseerd worden, terwijl de gemiddelde geluidniveaus en het pieklawaai niet verminderen.

#### Aandachtsgebieden

De bestaande zones op grond van de huidige regelgeving rondom de geluidbronsorten wegverkeer, railverkeer en industrieterreinen worden omgezet naar aandachtsgebieden. De omvang van de zones is nu voor een deel (vooral wegverkeer) gebaseerd op de afstand tot de geluidbron waardoor de akoestische situatie niet goed werd weergegeven. De grootte van de aandachtsgebieden is onder de nieuwe regels gebaseerd op de geluidniveaus vanwege die bron en sluit dus beter aan bij het werkelijke geluid.

De aandachtsgebieden worden digitaal op kaart getoond en zijn daardoor voor iedereen te raadplegen.

De bebouwing en ondergrond zijn belangrijke factoren in de overdracht van geluid. Positief is dan ook dat wijzigingen in de omgeving binnen het geluidaanachtsgebied vooraf getoetst moeten worden op akoestische effecten.

## **Constateringen**

**Datum**  
2 september 2019

### *Bereik*

Het bereik van de regelgeving wordt vergroot door dit van toepassing te verklaren op meer wegen in binnenstedelijk gebied. Meer mensen komen onder de beschermende werking van de regelgeving.

### *Rekenregels*

De rekenregels zijn vereenvoudigd. Er zijn minder standaardmogelijkheden tot aftrek bij geluidberekeningen waardoor meer realistische uitkomsten van berekeningen zijn te verwachten.

De uitbreiding van de systematiek van Geluidproductieplafonds in combinatie met de (introdactie van de) Basisgeluidemissie zorgt dat het geluidniveau vanwege de autonome groei van het verkeer niet zonder meer kan toenemen. De bescherming van de omgeving neemt daardoor toe.

Om het geluidniveau bij woningen te bepalen wordt het geluid per bronsoort bepaald. Voor het bepalen van de binnenwaarde vindt cumulatie van alle bronsoorten plaats waardoor een betere bescherming optreedt vanwege meer realistische waarden van geluidniveaus.

### *Normen*

De standaard- en grenswaarden worden voor diverse situaties aangepast, veelal uit oogpunt van harmonisatie. Dit betekent in een enkel geval verhoging van de grenswaarde, in een aantal andere gevallen juist een verlaging.

Vanwege de verhoging van de grenswaarde in een enkel geval heeft het lokaal bestuur meer ruimte om hogere geluidniveaus nabij woningen toe te staan. Potentieel kunnen vanwege lokale besluitvorming meer mensen aan hogere geluidbelasting worden blootgesteld.

### *Gezondheid*

De inbouw van de geluidregels in de Omgevingswet is gericht op een zorgvuldige afweging bij besluitvorming over nieuwe ontwikkelingen. De regels zijn niet gericht op het verminderen van negatieve gezondheidseffecten vanwege omgevingslawaaï in bestaande situaties waar het grootste deel van de bewoners hinder ervaart.



# bijlage

Tabellen met overzicht van de normen per  
geluidbronsort

A. van Leeuwenhoeklaan 9  
3721 MA Bilthoven  
Postbus 1  
3720 BA Bilthoven  
www.rivm.nl

KvK Utrecht 30276683

T 030 274 91 11  
info@rivm.nl

**Datum**  
2 september 2019

Bijlage(n) 2  
Horend bij brief 174  
Ons kenmerk 174/2019 M&V EvS/DW/avdb  
Contactpersoon

## BIJLAGE 2

Tabellen met overzicht van de normen per geluidbronsort: huidige regels versus nieuwe regels in de Omgevingswet. Het betreft de waarden van het geluidniveau vanwege de genoemde geluidbronsort nabij de gevels van woningen of andere geluidgevoelige gebouwen. Met kleuren wordt aangegeven of de waarde lager (groen) of hoger (donkergeel) wordt, dan wel gelijk blijft (licht geel). De effecten van de aanpassingen van de rekenregels zijn niet aangegeven in de tabellen.

### 1. Normen rondom rijkswegen

Norm	Rijkswegen (snelheid > 70 km/uur)		
	ligging woning (binnen of buiten bebouwde kom)	huidig	nieuw
voorkeurswaarde	Beide	50	50
grenswaarde nieuwe woningen indien het een (auto)snelweg betreft	Beide	57	60
grenswaarde nieuwe woningen indien het geen (auto)snelweg betreft	buiten bebouwde kom	57	60
	binnen bebouwde kom	65	
grenswaarde nieuwe aanleg Rijksweg	Beide	65	65
grenswaarde wijziging geluidproductieplafonds	Beide	65	65

Tabel 1: Vergelijking Rijkswegen: huidige regels versus nieuwe regels in de Omgevingswet

2. Normen rondom provinciale wegen

norm	provinciale wegen					
	ligging woning (binnen of buiten bebouwde kom)	huidig, niet- auto(snel)weg		nieuw		
		snellheid ≤ 70 km/uur	snellheid > 70 km/uur	≤ 70 km/u	> 70 km/u	
voorkeurswaarde	binnen bebouwde kom	53	50			50
	buiten bebouwde kom	53	50			
grenswaarde nieuwe woningen	binnen bebouwde kom	68	63			60
	buiten bebouwde kom	58	57			
grenswaarde aanleg nieuwe weg	binnen bebouwde kom	68	65			65
	buiten bebouwde kom	63	60			
grenswaarde wijziging weg	Beide	73	70			65
grenswaarde wijziging geluidproductieplafonds	Beide	nvt	nvt			65

Tabel 2: Vergelijking provinciale wegen: huidige regels versus nieuwe regels in de Omgevingswet

### 3. Normen rondom gemeentelijke wegen

Datum  
2 september 2019

norm	gemeentewegen binnen of buiten de bebouwde kom					
	ligging woning (binnen of buiten bebouwde kom)	huidig		nieuw		
		snelheid ≤ 70 km/u	snelheid > 70 km/u	≤ 70 km/u	> 70 km/u	
voorkeurswaarde	binnen bebouwde kom	53	50			5
	buiten bebouwde kom	53	50			3
grenswaarde nieuwe woningen	binnen bebouwde kom	68	65			7
	buiten bebouwde kom	58	57			0
grenswaarde aanleg nieuwe weg	binnen bebouwde kom	68	65			7
	buiten bebouwde kom	63	60			0
grenswaarde wijziging weg	beide	73	70			7 0
grenswaarde indirecte effecten (groei van verkeer op bestaande wegen door grote ruimtelijke plannen of infra-aanpassingen)	beide	nvt	nvt			7 0
monitoring voorkeurswaarde	beide	nvt	nvt			5 3
monitoring voorkeurswaarde	beide	nvt	nvt			7 0

Tabel 3: Vergelijking gemeentelijke wegen: huidige regels versus nieuwe regels in de Omgevingswet

### 4. Normen rondom spoorwegen

Norm	lokale spoorwegen		hoofdspoorwegen	
	huidig	nieuw	huidig	nieuw
Voorkeurswaarde	55	55	55	55
grenswaarde nieuwe woningen	68	65	68	65
grenswaarde nieuwe aanleg spoor	68	70	70	70
grenswaarde wijziging spoorwegen	71	70	nvt	nvt
grenswaarde wijziging geluidproductieplafonds of monitoring	nvt	70	70	70

Tabel 1: Vergelijking spoorwegen: huidige regels versus nieuwe regels in de Omgevingswet.

## 5. Normen rondom industrieterreinen

Datum  
2 september 2019

Norm	industrieterreinen		
	huidig	nieuw	
	Letmaal	Lden	Lnight
voorkeurswaarde	50	50	40
grenswaarde nieuwe woningen	55	55	45
grenswaarde voor industrieterrein	60	60	50

Tabel 2: Vergelijking industrie: huidige regels versus nieuwe regels in de Omgevingswet. NB waarden kunnen bij tijdelijke activiteiten afwijken vanwege dagmiddeling onder de oude regelgeving en jaarmiddeling onder de nieuwe regelgeving.

## 6. Binnenwaarden

geluidbronsort	huidig	nieuw
rijkswegen, provinciale wegen, gemeentelijke wegen, industrie	33	33
spoorwegen	35	33

Tabel 6: vergelijking binnenwaarde: norm voor geluidbelasting binnen een woning bij projectie van woningen (nieuwbouw).

geluidbronsort	Situatie	huidig	nieuw	
			bouwjaar woning en aanleg bron voor 1982	bouwjaar woning of aanleg bron 1982 of later
rijkswegen	alle	zelfde als nieuw	41	36
hoofdspoorwegen				
provinciale wegen en gemeentelijke wegen	aanleg of reconstructie	33	41	36
provinciale wegen	bij groei verkeer en wijziging GPP	geen	41	36
Gemeentelijke wegen	groei van meer dan 1,5 dB tov de basiskaart en geluidbelasting boven vastgestelde waarde	geen	41	36
industrie	Alle	33	41	36

Tabel 7: vergelijking binnenwaarde: norm voor geluidbelasting binnen een woning bij wijziging van de bron. NB: Bij het overschrijden van de in de tabel opgenomen grenswaarde moet de geluidbelasting worden teruggebracht tot 3 dB onder die grenswaarde.