

Ontheffingenbeleid wet geluidhinder:

Wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en
industrielawaaï



**Provincie
Noord-Brabant**

10 februari 1998

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	6
1 1	ALGEMEEN	6
1 2	DE NOTITIE SAMENGEVAT	7
2	WEGVERKEERSLAWAAI	8
2 1	TOEPASSING HOOFDCRITERIUM	8
2 1 1	Algemeen	8
2 1 2	Verkeerskundige Overwegingen	9
2 1 3	Financiële Overwegingen	9
2 1 4	Stedenbouwkundig Overwegende Bezwaren	8
2 1 5	Landschappelijke Overwegende Bezwaren	10
2 2	TOEPASSING SUBCRITERIA	11
2 2 1	Algemeen	11
2 2 2	Dorps- En Stadsvernieuwing	11
2 2 3	Doelmatige Afscherming	11
2 2 4	Grond- En/of Bedrijfsgebondenheid	12
2 2 5	Opvullen Open Plaats	12
2 2 6	Vervanging Bestaande Bebouwing	12
2 2 7	Noodzakelijke Verkeers- En Vervoerfunctie	12
2 2 8	Verkeersverzamel functie	13
2 3	BIJZONDERE ASPECTEN	13
2 3 1	Algemene Ontheffing	13
2 3 2	Vervangende Nieuwbouw Van Woningen	15
3	RECONSTRUCTIE VAN WEGEN	16
3 1	ALGEMEEN	16
3 2	TOEPASSING HOOFDCRITERIUM	16
3 2 1	Algemeen	16
3 2 2	Compensatieregeling	16
3 3	BIJZONDERE ASPECTEN	17
3 3 1	Gevolgen Andere Wegvakken	17
3 3 2	Reconstructie In Saneringssituatie	17
4	SPOORWEGLAWAAI	18
4 1	TOEPASSING HOOFDCRITERIUM	18
4 1 1	Toepassing Subcriteria	18
4 1 2	Aanleg van Spoorwegen	18

5	INDUSTRIELAWAAI	20
5 1	ALGEMEEN	20
5 2	ONTHEFFINGSCRITERIA	20
5 2 1	Hoofdcriteria Algemeen	20
5 2 2	Subcriteria Algemeen	20
5 3	TOEPASSING HOOFDCRITERIA	21
5 3 1	Nieuwe Industrierterreinen	21
5 3 2	Bestaande Industrierterreinen	21
5 3 3	Veiligstelling Maatregelen Bij Ontheffing	24
5 4	TOEPASSING SUBCRITERIA	25
5 4 1	Algemeen	25
5 4 2	Referentieniveau	25
5 4 3	Ligging Geluidsbronnen	25
6	BIJZONDERE ASPECTEN VOOR ALLE LAWAAISOORTEN	29
6 1	AANBEVELINGEN	29
6 2	AANVULLENDE EISEN	29
6 3	COÖRDINERENDE TAAK PROVINCIE	30
6 4	GEVELMAATREGELEN VOORZIENINGEN EN KOSTEN	30
7	PROCEDURES	31
7 1	ONTHEFFINGSPROCEDURES	31
7 2	RELATIE ONTHEFFING BESTEMMINGSPAN/ ART 19 W R O	31
	TENSLOTTE	33
	BIJLAGEN	35

1 1 Algemeen

Op 6 oktober 1995 is door Provinciale Staten het Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP) vastgesteld. Dit plan bevat de hoofdlijnen van het milieubeleid van de provincie voor de korte en middellange termijn. Per milieuthema zijn specifieke doelstellingen geformuleerd. De doelstellingen voor het onderwerp geluid luiden als volgt:

- in het jaar 2000 stand still op het niveau 1985
- in het jaar 2010 geen ernstige hinder en stand still op niveau 1985

Naast beleid hebben we te maken met wetgeving. De Wet geluidhinder (Wgh) bevat een normenstelsel, waaraan expliciet getoetst dient te worden. De wet biedt nog wel enige, zij het beperkte, beleidsruimte aan de provincie. De provincie zal deze gebruiken om nieuwe probleemsituaties te voorkomen en bestaande saneringssituaties op te lossen.

De uitwerking van deze strategie is in het PMP doorvertaald naar onder meer de volgende maatregelen:

- zoveel mogelijk gebruik maken van ruisarm asfalt,
- stimulerende toepassing milieuvriendelijke alternatieven uit verkeersmilieukaarten,
- restrictief ontheffingenbeleid,
- zoveel mogelijk weren van woningbouwconcentraties in de geluidszone van industrieterreinen.

Daarnaast is onder actiepunten 13.1 van het PMP opgenomen dat er een notitie "Hogere grenswaarden industrielawaai" opgesteld zal worden.

Het provinciaal ontheffingenbeleid is in 1992 reeds vastgelegd in de "Notitie hogere grenswaarden voor nieuwe situaties wegverkeerslawaai en spoorweglawaai". Voor industrielawaai ontbrak tot voor kort een dergelijk verhaal.

Wij hebben gemeend het provinciale ontheffingenbeleid te moeten actualiseren en integreren. Actualiseren vanwege met name praktijkervaringen en integreren omdat dit nodig is om de doelstellingen te kunnen verwezenlijken. Het is hierbij niet de bedoeling geweest om het vigerende beleid aan te scherpen.

De thans voorliggende notitie vervangt in zijn geheel de notitie van 1992. Daarbij zij opgemerkt dat de notitie nu betrekking heeft op zowel wegverkeerslawaai, spoorweglawaai als industrielawaai.

Luchtvaartlawaai is hier buiten beschouwing gelaten. Regels inzake het voorkomen en beperken van vliegtuiglawaai zijn opgenomen in de Luchtvaartwet en daarop gelateerde uitvoeringsbesluiten. Het Besluit geluidbelasting kleine luchtvaartterreinen en het Besluit geluidbelasting grote luchtvaartterreinen zijn gewijzigd op het punt van bouwomstandigheden in zones rond luchtvaartterreinen. Gelet op de afwijkende normstelling en wetssystematiek zal op deze materie t z t separaat worden ingegaan.

1.2 De notitie samengevat

De notitie bevat het beleid inzake de toepassing van ontheffingscriteria conform de Wgh en bijbehorende uitvoeringsbesluiten en geeft een toelichting op het stellen van voorwaarden bij ontheffingverlening, zowel met betrekking tot wegverkeerslawaaai en spoorweglawaaai als met betrekking tot industrielawaaai. Verder wordt aangegeven hoe wij denken, in samenspel met de verzoekers van ontheffingen, tot een snellere afhandeling van de verzoeken te komen.

Deze notitie heeft betrekking op alle nieuwe situaties, dus zowel op het projecteren van nieuwe woningen en nieuwe wegen als op het projecteren van nieuwe industrieterreinen of spoorwegen of eventueel een combinatie daarvan. Voor wegverkeerslawaaai is aanvullend het onderdeel reconstructies opgenomen. Ook voor dit onderdeel kan een hogere waarden procedure van toepassing zijn.

Wij achten het van belang om te vermelden dat ons standpunt betreffende een stringent ontheffingenbeleid onverminderd van kracht blijft en dat wij in uitlegebieden in principe geen ontheffing verlenen. Dit geldt zowel voor wegverkeerslawaaai en spoorweglawaaai als voor industrielawaaai.

Samengevat hebben de aanpassingen kortheidshalve betrekking op de volgende aspecten:

- toevoeging onderdeel industrielawaaai
- korte toelichting alle ontheffingscriteria
- algemene ontheffing wegverkeerslawaaai
- aanleg nieuwe wegen
- aanvullende voorwaarden
- bijzondere aspecten als de coördinerende taak van de provincie
- handhaving
- procedures

De notitie is in haar geheel als volgt opgebouwd. In hoofdstuk II wordt de toepasbaarheid van hoofdcriterium en subcriteria voor wegverkeerslawaaai nader toegelicht. Daarnaast worden de specifieke aandachtspunten verduidelijkt. Hoofdstuk III gaat in op het onderdeel reconstructie van wegen. Hoofdstuk IV bevat het onderdeel spoorweglawaaai. In hoofdstuk V wordt aandacht besteed aan industrielawaaai. Hoofdstuk VI gaat in op enkele bijzondere aspecten die voor alle lawaaisoorten van toepassing zijn.

De procedures worden toegelicht in hoofdstuk VII.

In de bijlagen zijn opgenomen de ontheffingsprocedure (schematisch) en de rekenmethode voor cumulatie.

2 1 Toepassing Hoofdcriterium

2 1 1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen (Bgw) hebben als uitgangspunt, dat in nieuwe situaties zoveel mogelijk dient te worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde

Ingevolge artikel 2 van het Bgw kunnen wij een hogere grenswaarde vaststellen in die gevallen waarin de toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting, vanwege de weg, van de gevels van de betrokken woningen tot 50 dB(A) onvoldoende doeltreffend zal zijn, danwel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard (hoofdcriterium) en er tevens sprake is van één van de nader in artikel 2 van het Bgw omschreven situaties (subcriteria)

De verkeerskundige en landschappelijke argumenten blijken, wanneer ze in het verzoek duidelijk worden onderbouwd, in de praktijk niet vaak aanleiding te geven tot discussie. Vanwege de wetswijziging die per 1 maart '93 in werking trad (aangepaste zonevrijstelling ex art 74 Wgh en mogelijkheid tot algemene ontheffing ex art 82a Wgh) achten wij het zinvol om nader in te gaan op het begrip "verkeerskundig overwegende bezwaren". Ook op de stedenbouwkundige en financiële argumenten gaan wij verderop nader in.

Aangezien bronmaatregelen zowel in het landelijke als in het provinciale milieubeleid de voorkeur genieten, dienen bronmaatregelen expliciet afgewogen te worden. Voor een juiste beoordeling van deze afweging dienen de afwegingsmotieven in het verzoek expliciet vermeld te worden.

Ter bevordering van meer aandacht voor bronbestrijding is thans in de Wgh de mogelijkheid tot het verlenen van een algemene ontheffing opgenomen. Hier wordt onder II 3 bij het onderdeel "bijzondere aspecten" op teruggekomen.

Bij het beoordelen van ontheffingsverzoeken wordt voor de geluidbelasting in het algemeen uitgegaan van een prognoseperiode voor over 10 jaar. Hierbij wordt aangesloten bij de geldigheidsduur van een bestemmingsplan. Autonome ontwikkelingen moeten worden meegenomen. Overige te verwachten ontwikkelingen mogen worden meegenomen, mits hierover op bestuurlijk niveau besluitvorming heeft plaatsgevonden dan wel op andere wijze aangetoond kan worden dat binnen redelijke termijn uitvoering gegeven wordt aan in ontwikkeling zijnde plannen. Als richttijd wordt hier de prognoseperiode van 10 jaar aangehouden.

2 1 2 Verkeerskundige Overwegingen

Voor een ontheffingsverzoek ten behoeve van een bestemmingsplan dient te worden bezien of er redelijkerwijs maatregelen op verkeerskundig gebied getroffen kunnen worden die een verlaging van de geluidbelasting tot gevolg hebben. Het PMP geeft aan dat de provincie waar mogelijk gebruik zal maken van ruisarm asfalt. Ook van andere overheden wordt verwacht dat deze zoveel mogelijk stille wegdeksoorten toepassen. Andere verkeersmaatregelen kunnen getroffen worden in de vorm van

- verlaging van de verkeersintensiteiten
- wijziging van de samenstelling van het verkeer
- wijziging van de route voor zwaar vrachtverkeer

Hulpmiddel om aan te kunnen tonen dat aan het hoofdcriterium wordt voldaan is de Geluidniveaukaart (Gnk), de Verkeersmilieukaart (Vmk) of de Gemeentelijke Maatregelenkaart (GMK).

De aspecten die in een Gnk opgenomen dienen te worden zijn omschreven in II 3 1 onderdeel algemene ontheffing.

De toelichting van de Gnk geeft gemotiveerd aan welke (on)mogelijkheden er bestaan om maatregelen aan de bron te treffen om de geluidbelastingen binnen de gemeente te verlagen. Deze kaarten zijn bij uitstek een instrument om, rekening houdende met meerdere belangen binnen de gemeente, te zoeken naar een akoestisch optimale situatie.

Ter stimulering van bronmaatregelen in zijn algemeenheid bestaat thans de mogelijkheid tot het verkrijgen van een algemene ontheffing. Hier wordt in hoofdstuk II 3 op teruggekomen.

2 1 3 Financiële Overwegingen

Het integreren van geluidaspecten in de planvorming brengt veelal kosten met zich mee. Op zich is dit geen argument om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde. Veelmeer dient het bovenmatige van die kosten getalsmatig te worden aangegeven, alsmede het ontbreken van alternatieven. Het Bgw schrijft immers voor dat in het verzoek het verschil in kosten bij voldoen aan de voorkeursgrenswaarde en in kosten bij vaststelling van een hogere grenswaarde aangegeven wordt.

Van belang is dat in de bestemmingsplanexploitatie tijdig rekening gehouden wordt met de kosten van het treffen van geluidafschermende voorzieningen. De plankaart en -voorschriften dienen duidelijkheid over de afscherming te geven en een tijdige realisering veilig te stellen. Hiermee kan worden voorkomen dat in een later planstadium deze kosten als onvoorzien en dus als onredelijk worden beschouwd.

2 1 4 Stedenbouwkundig Overwegende Bezwaren

In toenemende mate worden aan stedenbouwkundige ontwerpen eisen gesteld ten aanzien van oplossingen voor de verbetering van de milieukwaliteit. Vanuit het zich ontwikkelende milieubeleid en op grond van de milieuwetgeving worden randvoorwaarden en uitgangspunten aangegeven in allerlei hardheidsgradaties. Het stelsel van de Wgh is zodanig opgebouwd dat enerzijds harde randvoorwaarden worden gesteld ten aanzien van toelaatbare geluidbelastingen. Anderzijds biedt de wet echter beleidsruimte

waaraan de betrokken overheden invulling kunnen geven. Dit speelt met name voor de uitleg van begrippen waar de wet geen eenduidige uitleg over geeft, zoals het begrip "stedenbouwkundig overwegende bezwaren".

Wij zijn van mening dat stedenbouwkundige argumenten een reden kunnen zijn voor het verlenen van ontheffing wanneer de aanvrager gemotiveerd kan aantonen dat woningbouw ter plaatse dringend noodzakelijk is én dat de bebouwing niet anders gesitueerd kan worden. Hierbij vragen lokatiespecifieke kenmerken bijzondere aandacht.

Speciale aandacht wordt gevraagd voor uitbreidingssituaties aan de randen van de bebouwde kommen van steden en dorpen. Ons beleid is om in die uitbreidingsgebieden in principe geen ontheffing toe te staan. Immers, het gaat om de planning van nieuwe woningen in een nieuw te ontwikkelen gebied. Daar zijn in beginsel alle mogelijkheden aanwezig om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

Uitzonderingssituaties kunnen zich met name voordoen als er sprake is van een duidelijke relatie tussen de weg en de ontheffingswoningen, of een gat tussen aanwezige bebouwing wordt opgevuld, en tevens in alle redelijkheid niet kan worden gevergd dat er bron- of overdrachtmaatregelen getroffen worden.

Is er geen feitelijke binding met de woonomgeving (bijvoorbeeld wijkverbindingswegen, stadsautowegen, snelwegen) dan is ontheffing in uitleggebieden niet aan de orde. De inwerkingtreding van de wijziging van het begrip stedelijk gebied per 1 maart 1993, waardoor ook een deel van de hoofdwegen met een toegelaten snelheid van meer dan 50 km/uur horen tot stedelijk gebied, heeft geen wijziging gebracht in ons beleid. Rekening houdend met de stedenbouwkundige uitgangspunten dient naar een juiste integratie van het akoestisch aspect gezocht te worden. In de oplossingen dienen lokatiespecifieke kenmerken nadrukkelijk tot uiting te komen. Dit betekent dat er niet of nauwelijks sprake kan zijn van universele oplossingen. De beoordeling van dit aspect dient per situatie te geschieden.

2.1.5 Landschappelijke Overwegende Bezwaren

Landschappelijke bezwaren bij het treffen van geluidafschermdende voorzieningen zijn denkbaar wanneer de voorzieningen een doorsnijding van een open landschap veroorzaken. Evenals bij het aspect stedenbouwkundige overwegingen spelen hier de lokatiespecifieke omstandigheden een belangrijke rol. Beoordeling dient per situatie te geschieden.

2 2 Toepassing Subcriteria

2 2 1 Algemeen

De mogelijkheid om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde is beperkt omdat, behoudens in geval van algemene ontheffingen, het aantal situaties waarin ontheffing verleend mag worden, in het Bgw limitatief is opgesomd

In de praktijk bestaat soms onduidelijkheid over de toepasbaarheid van navolgende subcriteria

- het door de gekozen situering of bouwvorm doelmatig afschermen van andere woningen,
- het opvullen van een open plaats tussen aanwezige bebouwing,
- een vervanging van bestaande bebouwing

Omwille van de volledigheid worden alle subcriteria conform artikel 2, lid 2 van het Bgw nader toegelicht

2 2 2 Dorps- En Stadsvernieuwing

Hiertoe worden woningen gerekend die

- onder een stadsvernieuwingssubsidieregeling vallen en/of
- in een door de overheid expliciet aangewezen stads- en/of dorpsvernieuwingsgebied geprojecteerd worden

2 2 3 Doelmatige Afscherming

De ontheffingswoningen kunnen door hun situering of bouwvorm een akoestisch afschermende functie voor andere woningen vervullen. De afschermende functie dient expliciet te worden aangegeven. Dit betekent dat de behoefte tot afscherming, alsmede het effect van de afscherming, aangetoond dient te worden, c.q. aannemelijk moet zijn. De behoefte tot afscherming is in principe niet aanwezig wanneer de af te schermen woningen, indien ze niet afgeschermd worden, een geluidbelasting van 50 dB(A) of minder zullen ondervinden.

Er kunnen echter zwaarwegende argumenten zijn, die het projecteren van een woonbestemming met een geringe overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) noodzakelijk maken. In deze situatie kunnen wij dan op basis van een overtuigende motivering van verzoeker toch overwegen om het subcriterium "doelmatige akoestische afscherming" van toepassing te verklaren op situaties waarin de afgeschermd woningen in een vrije veld situatie reeds een geluidbelasting van 50 dB(A) of minder ondervinden. Wij zullen slechts in bijzondere omstandigheden gebruik maken van de mogelijkheid die het Bgw in deze biedt.

Het effect van afscherming is aannemelijk wanneer de woningen, die voor de afscherming moeten zorgen, in een (nagenoeg) aaneengesloten bouwvorm en voldoende hoog worden gerealiseerd. Dit criterium is bovendien alleen van toepassing, indien voldaan wordt aan de eis dat het aantal ontheffingswoningen in redelijke verhouding staat tot het aantal af te schermen woningen. Aan deze eis van proportionaliteit wordt volgens artikel 2, lid 1, onder b2, van het Bgw voldaan indien het aantal afgeschermd woningen minstens de helft bedraagt van het aantal ontheffingswoningen. Wij zijn van oordeel dat

de geluidreductie bij elk van de afgeschermd woningen 5 dB(A) of meer dient te bedragen

2 2 4 Grond- En/of Bedrijfsgebondenheid

Hieronder worden woningen verstaan die een directe relatie hebben met het op hetzelfde perceel gelegen bedrijf, danwel een andere onlosmakelijke relatie hebben met op hetzelfde perceel plaatshebbende activiteiten c q aanwezig zijnde elementen
Ten aanzien van laatstvernoemde groep valt te denken aan woningen van een woonzorg-complex en aanleunwoningen of studentenwooneenheden bij een internaat

2 2 5 Opvullen Open Plaats

Dit subcriterium kan zowel van toepassing zijn bij het sluitend maken van een gevelrij als bij het planmatig verdichten van de (woon)bebouwing ter verbetering van de bestaande stedenbouwkundige structuur Met name laatstgenoemde uitleg biedt ruimte voor verschillende interpretaties van het begrip "opvullen"

Om te kunnen praten over "opvullen" is het in principe noodzakelijk dat aan weerszijden van de bouwplaats reeds bebouwing aanwezig is Bij uitzondering kan dit subcriterium ook van toepassing zijn wanneer het bouwperceel aan één zijde wordt begrensd door bebouwing en aan de andere zijde door een ander ruimtelijk beeldbepalend element, bijvoorbeeld een bosperceel of park

Het is onduidelijk of bij het opvullen van een open plaats sprake moet zijn van een geheel of gedeeltelijk opvullen van de bouwplaats Wij zijn van mening dat alleen het geheel opvullen van de open plaats bedoeld kan zijn

Probleem daarbij kan echter wel zijn wat onder geheel opvullen verstaan moet worden Voor de afweging hierover zal voor ons de evenredigheid qua bebouwd en onbebouwd oppervlak een maatstaf kunnen zijn Daarnaast kan ook de mate van bebouwingsdichtheid van de open plaats in verhouding tot de mate van dichtheid van de reeds aanwezige bebouwing voor ons bepalend zijn

Aangezien voor deze afwegingen eveneens op voorhand geen eenduidige maatstaven te geven zijn, is het goed om bij dergelijke gevallen van te voren met ons overleg te plegen

2 2 6 Vervanging Bestaande Bebouwing

Hiervan kan sprake zijn wanneer een wijziging mogelijk wordt in het gebruik of de bestemming van een gebouw Dit kan geschieden door zowel een verbouwing als door volledige nieuwbouw In het laatste geval dient het gebouw op (nagenoeg) dezelfde locatie te worden teruggebouwd

2 2 7 Noodzakelijke Verkeers- En Vervoersfunctie

Dit criterium is van toepassing wanneer het gaat om te projecteren, in aanbouw zijnde of aanwezige woningen en een nog niet geprojecteerde weg

De noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie moet worden aangetoond met recente gegevens, bij voorbeeld aan de hand van het Structuurschema Verkeer en Vervoer, het Meerjarenplan Personenvervoer, een streek- of structuurplan, (de toelichting bij) een bestemmingsplan, een tracénota van een rijks-, provinciale of gemeentelijke weg een

verkeers- en vervoersplan of een verkeerscirculatieplan, danwel een gmk, een gnk of een vmk

Bij de projectie van een hoofdweg met een overwegende stroomfunctie aan de rand van de bebouwde kom met aaneengesloten woonbebouwing verlenen wij in principe geen ontheffing Dit geldt eveneens bij de projectie van een uitleggegebied bij een bestaande hoofdweg

2 2 8 Verkeersverzamelfunctie

Dit criterium is van toepassing voor de situaties die zijn vermeld onder II 2 7 De weg zal een zodanige verkeerverzamelfunctie moeten vervullen, dat de aanleg van de weg zal leiden tot aanmerkelijk lagere geluidbelastingen van woningen binnen de zone van een andere weg Ook hier geldt dat dit moet worden aangetoond met recente cijfers

2 3 Bijzondere Aspecten

2 3 1 Algemene Ontheffing

Artikel 82a van de Wgh biedt aan de provincie de mogelijkheid tot het verlenen van een algemene ontheffing tot 55 dB(A) voor het stedelijk gebied van de betrokken gemeente of voor een gedeelte daarvan

Wij zijn van mening dat deze mogelijkheid een positieve bijdrage kan leveren aan ons terughoudend ontheffingenbeleid Gemeenten dienen aan te geven dat het redelijkerwijs niet mogelijk is om de geluidbelasting op betrokken woningen terug te brengen Dit kan leiden tot een meer integrale benadering van de problematiek, door middel van de oepassing van de GnK van de gemeente of delen daarvan

Deze kaart brengt zowel de verkeerskundige als de akoestische situatie in beeld Wij bevelen het gebruik van deze kaarten van harte aan Zij kan overigens ook dienen voor zonevrijstelling ex artikel 74 Wgh

Ter verduidelijking wordt in navolgende tekst aangegeven aan welke wettelijke bepalingen een aanvraag voor een algemene ontheffing dient te voldoen Daarnaast wordt aangegeven welke aspecten bij het opstellen van een GnK naar onze inzichten verwerkt danwel toegelicht dienen te worden

- A WETTELIJKE BEPALINGEN (artikel 82a Wgh, artikel 14a Bgw)
- maximale ontheffingswaarde bedraagt 55 dB(A),
 - alleen van toepassing voor stedelijk gebied,
 - van toepassing op zowel nieuw te bouwen woningen als op aanleg van nieuwe wegen en reconstructies van bestaande wegen,
 - wegen waarvoor een snelheid van maximaal 30 km/uur geldt hebben geen zone en vallen dus buiten het aandachtsgebied
 - verzoek tot verkrijgen van algemene ontheffing dient vergezeld te gaan van de resultaten van akoestisch en verkeerskundig onderzoek,
 - geldigheidsduur bedraagt 10 jaar,
 - aanvraag dient gebaseerd te zijn op een Geluidniveaukaart,
 - voor het overige dient een verzoek tot het verkrijgen van een algemene ontheffing te voldoen aan artikel 14a van het Bgw (inspraak- en aanvraagvereisten)

B AANDACHTSPUNTEN GELUIDNIVEAUKAART

- Voor lokale wegen die, gelet op hun lage verkeersintensiteit, geen onderdeel uitmaken van het verkeersmodel is het toegestaan dat de verkeersintensiteiten door tellingen danwel een andere betrouwbare inschatting (bv aan de hand van planologische kengetallen) worden bepaald
- aangetoond dient te zijn dat maatregelen aan de bron, danwel in de overdracht geen reële mogelijkheden bieden om de geluidbelasting te verlagen Alleen het melden hiervan is niet afdoende,
- voor uitleggebieden wordt geen algemene ontheffing verleend Gebieden die duidelijk als zodanig gekenmerkt kunnen worden moeten in de aanvraag buiten beschouwing worden gelaten Overigens wordt voor deze gebieden in principe ook anderszins geen ontheffing verleend,
- ontheffingsaanvraag kan gebaseerd zijn op contourberekeningen, danwel op berekeningen op de rooilijn Beide opties worden geaccepteerd,
- bij het bepalen van toekomstige verkeersintensiteiten mogen, naast autonome ontwikkelingen, alleen die ontwikkelingen worden meegenomen waarover gemeentelijke besluitvorming heeft plaatsgevonden
- voor de belangrijke wegen grenzende aan het gebied waarop de Gnk betrekking heeft inzicht in de consequenties van de Gnk voor de woningen langs deze wegen

C AANVULLENDE BEPALINGEN

- naast de geluidbelasting per weg verwachten wij dat ook aandacht wordt besteed aan gecumuleerde geluidbelastingen Indien de gecumuleerde geluidbelasting de waarde van 55 dB(A) overschrijdt, wordt voor het betreffende gebied geen algemene ontheffing verleend
- per weg(vak) dient zoveel mogelijk een indicatie van het aantal woningen waarvoor ontheffing wordt gevraagd te worden gegeven, dit dient ook te geschieden voor het totaal aantal te realiseren woningen langs die weg (volume-beleid) Dit in relatie tot het gebied waarop de Gnk betrekking heeft
- het gebied waarvoor algemene ontheffing wordt gevraagd dient per situatie te worden afgebakend

D TOELICHTING

- de zogeheten lagere-orde wegen geven onbetrouwbare resultaten wanneer deze in een verkeersmodel worden meegenomen Het handmatig bepalen van de intensiteiten en toekomstverwachtingen is hierom toegestaan Voor woonstraten waarvan op voorhand gesteld kan worden dat de intensiteiten in de toekomst (prognoseperiode van 10 jaar) niet wijzigen, is het toegestaan om aan de hand van omgevingskenmerken en planologische kengetallen een inschatting van de verkeersgegevens te doen
- een exacte omschrijving van dat deel van het stedelijk gebied van een gemeente dat in aanmerking kan komen voor een algemene ontheffing wordt niet gegeven Gelet op het feit dat iedere gemeente uniek is en haar eigen karakteristiek kent, zijn wij van mening dat dit per aanvraag bekeken dient te worden Aanbevolen wordt om hierover in een vroegtijdig stadium met ons vooroverleg te voeren
- de uitkomst van de cumulatieberekening moet aanvullend worden gezien op het normenstelsel van de Wet geluidhinder De formele toetsing geschiedt in eerste instantie per bron

2 3 2 Vervangende Nieuwbouw Van Woningen

De tekst van de Wet geluidhinder en het Bgw bieden naar onze mening voldoende duidelijkheid, voor zover het betreft vervangende nieuwbouw in stedelijk gebied. Vervangende nieuwbouw in buitenstedelijk gebied levert in de praktijk meer problemen op. Hier geldt immers in principe de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A). Voor agrarische bedrijfswoningen zijn wij van mening dat een maximale ontheffingswaarde van 60 dB(A) acceptabel is. Het betreft hier doorgaans woningen die om reden van bedrijfsgebondenheid op de betreffende locatie gerealiseerd moeten worden. Er is dan in ontheffingstermen geen sprake meer van vervangende nieuwbouw maar van het realiseren van een woning om reden van bedrijfsgebondenheid.

3 1 Algemeen

Doel van de reconstructiebepalingen is om te waarborgen dat een geluidhindersituatie, waarvoor eenmaal door uitvoering van een saneringsprogramma of toepassing van het onderdeel "Nieuwe situaties" de grenswaarde bepaald is, als gevolg van de reconstructie van een weg niet zal verslechteren. Hier wordt niet ingegaan op het begrip reconstructie. In de onderhavige tekst wordt er van uitgegaan dat er sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh. Onder reconstructie wordt, gelet op artikel 1 van de Wgh, verstaan dat er één of meer wijzigingen op of aan de weg plaatsvinden, ten gevolge waarvan de geluidbelasting vanwege de weg met (afgerond) 2 dB(A) of meer toeneemt.

3 2 Toepassing Hoofdcriterium

3 2 1 Algemeen

Voor de beoordeling van ontheffingsaanvragen die betrekking hebben op het onderdeel reconstructie is hetzelfde hoofdcriterium van toepassing als bij te projecteren woningen of wegen. Voor de uitleg hiervan wordt verwezen naar paragraaf 2.1. Daarnaast moet worden gezien of

- de weg een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zal vervullen of
- de weg een zodanige verkeersverzamel functie zal vervullen, dat de reconstructie van de weg zal leiden tot aanmerkelijk lagere geluidbelastingen van woningen binnen de zone van een andere weg (compensatieregeling).

Eerstgenoemd subcriterium wordt toegelicht onder 2.2.7. De compensatieregeling wordt hieronder nader toegelicht.

3 2 2 Compensatieregeling

De toename van de geluidbelasting ten gevolge van een reconstructie mag in principe niet meer bedragen dan 5 dB(A). Bij uitzondering is een grotere toename toegestaan (artikel 100a Wgh). Dit onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat de reconstructie zal moeten leiden tot aanmerkelijk lagere geluidbelastingen op woningen elders. Dit komt er op neer dat een toename van meer dan 5 dB(A) alleen is toegestaan in gevallen waarin ten gevolge van de reconstructie de geluidbelasting van de gevel van ten minste een gelijk aantal woningen elders met een ten minste gelijke waarde vrijwel gelijktijdig zal verminderen.

3 3 Bijzondere Aspecten

3 3 1 Gevolgen Andere Wegvakken

In geval van reconstructie dienen de consequenties van deze aanpassing op andere weg(vakk)en te worden gezien (artikel 99, lid 2 Wgh). Wanneer de reconstructie leidt tot verhoging van geluidbelastingen elders, dan is de wegaanlegger, c.q. wegbeheerder op basis van de Wgh niet verplicht om tot het treffen van maatregelen over te gaan. Desondanks willen wij er voor zorgdragen dat nieuwe knelpunten worden voorkomen. In de richting van de bewoners is het alleszins redelijk om ook daar waar de reconstructie indirect invloed uitoefent de gevolgen van de reconstructie zoveel als mogelijk teniet te doen. Uitgaande van de compensatieregeling zijn wij van mening dat indien de indirecte gevolgen van de reconstructie een verhoging van de geluidbelasting van meer dan 5 dB(A) bedragen, de gevolgen van de reconstructie teniet gedaan moeten worden.

3 3 2 Reconstructie In Saneringssituatie

Voor de inhoudelijke beoordeling gelden dezelfde criteria als bij reconstructies in nieuwe situaties. Alvorens de reconstructieprocedure af te ronden dient de saneringsprocedure, inclusief de vaststelling van hogere waarden door de minister van VROM, doorlopen te zijn. Overige procedurele aspecten zijn hier niet aan de orde.

4 1 Toepassing Hoofdcriterium

Ook het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs) heeft als uitgangspunt, dat in nieuwe situaties zoveel mogelijk aan de voorkeursgrenswaarde (welke overigens per 01-01-2000 3 dB(A) strenger zal worden) voldaan moet worden

Ingevolge artikel 8 van het Bgs kunnen wij een hogere grenswaarde vaststellen in die gevallen waarin de toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting van de gevels van de betrokken woningen vanwege de spoorweg tot 60 dB(A) (per 01-01-2000 57 dB(A)) onvoldoende doeltreffend is, danwel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (hoofdcriterium) Er dient daarbij tevens sprake te zijn van nader in artikel 8 van het Bgs omschreven situaties (subcriteria)

De noodzaak om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde moet uiteraard ook hierbij steeds kunnen worden aangetoond Ons beleid met betrekking tot de toepasbaarheid van het in de vorige alinea genoemde hoofdcriterium is hetzelfde als hetgeen in paragraaf 2.1 van deze notitie ten aanzien van wegverkeerslawaai staat vermeld Alleen kan in tegenstelling tot bij wegverkeerslawaai bij spoorweglawaai niet gesproken worden van een duidelijke relatie tussen de spoorweg en de ontheffingswoningen (m u v stations-situaties)

Dit betekent dat er op grond van dit argument geen sprake is van een uitzonderings-situatie en dat de afgifte van een ontheffing spoorweglawaai met gebruik van dit argument onmogelijk is

4 1 1 Toepassing Subcriteria

Ten aanzien van de subcriteria kan worden geconstateerd dat het criterium "in de omgeving van een station of halte gesitueerd worden" alleen van toepassing is bij het onderdeel spoorweglawaai Dit criterium levert in de praktijk geen problemen op Voor de uitleg van de overige subcriteria verwijzen wij naar het onderdeel wegverkeerslawaai

4 1 2 Aanleg Van Spoorwegen

Zoals bij de aanleg van hoofdwegen verlenen wij bij de projectie van een nieuwe spoorweg aan de rand van de bebouwde kom bij aaneengesloten woonbebouwing in principe geen ontheffing

5 1 Algemeen

Evenals het Bgw en het Bgs kent ook het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen (Bgi) het uitgangspunt dat in nieuwe situaties zoveel mogelijk aan de voorkeursgrenswaarde moet worden voldaan. Ook voor Industrielawaai bestaat evenwel de mogelijkheid om van dit uitgangspunt af te wijken. De noodzaak om af te wijken zal echter aangetoond moeten worden. Daarbij zijn wij overigens van mening dat wij, omdat het bij Industrielawaai vrijwel altijd gaat om door derden te treffen maatregelen, pas een hogere grenswaarde kunnen vaststellen wanneer gegarandeerd wordt dat de te treffen geluidreducerende maatregelen daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden.

5 2 Ontheffingscriteria

5 2 1 Hoofdcriteria Algemeen

Het Bgi kent een viertal artikelen (namelijk 2,2a,3 en 3a) op grond waarvan wij een hogere grenswaarde kunnen vaststellen. Hierbij wordt in ieder artikel een andere situatie weergegeven. In hoofdzaak is onderscheid te maken in enerzijds bestaande industrieterreinen en anderzijds nieuw aan te leggen terreinen. Voor beide situaties geldt dat sprake kan zijn van aanwezige woningen danwel in aanbouw zijnde woningen of van nieuw te bouwen, nog niet in aanbouw zijnde woningen.

Opvallend in voornoemde artikelen is dat ons niet voor iedere situatie evenveel afgewingsruimte is gegeven. Zo kan bij een nieuw aan te leggen industrieterrein alleen afgewogen worden of het treffen van geluidreducerende maatregelen op het industrieterrein onvoldoende doeltreffend zal zijn. Bij een bestaand industrieterrein daarentegen kan, wanneer de maatregelen voldoende doeltreffend worden geoordeeld, daarnaast nog de afweging plaatsvinden of de maatregelen geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard oproepen (de hoofdcriteria).

5 2 2 Subcriteria Algemeen

Het aantonen dat aan het hoofdcriterium wordt voldaan is op zich niet voldoende om een hogere grenswaarde te kunnen vaststellen. Er zal tevens aangetoond moeten worden dat er van één van de nader in het Bgi omschreven situaties (de subcriteria) sprake is. Hierbij onderscheidt het Bgi bij aanwezige of in aanbouw zijnde woningen drie mogelijkheden, terwijl er bij nieuwe, nog niet in aanbouw zijnde woningen nog twee mogelijkheden meer zijn. De drie situaties die zowel bij nieuwe als bij bestaande woningen onderscheiden worden, zijn:

- het referentieniveau ter plaatse van de uitwendige scheidingsconstructie van de woningen waarvoor de hogere waarde is verzocht, is hoger dan of gelijk aan het equivalente geluidsniveau vanwege het betrokken industrieterrein,
- de woningen zijn ter plaatse noodzakelijk om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid,
- de ligging van de geluidsbronnen op het betrokken industrieterrein is zodanig dat de geluidbelasting, vanwege dit industrieterrein en vanwege andere geluidsbronnen, van ten minste één uitwendige scheidingsconstructie van elk van de woningen lager is dan of gelijk aan 50 dB(A)

De twee situaties die bovendien nog bij nieuw te bouwen, nog niet in aanbouw zijnde woningen onderscheiden worden, zijn

- de woningen worden in een dorps- of stadsvernieuwingsplan opgenomen danwel vullen door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing op
- de woningen worden ter plaatse gesitueerd als vervanging van bestaande bebouwing

5 3 Toepassing Hoofdcriteria

5 3 1 Nieuwe Industrieterreinen

Ingevolge het Bgi kunnen wij bij de aanleg van een nieuw industrieterrein (artikel 2, lid 1, en artikel 3, lid 1) alleen een hogere grenswaarde vaststellen (zowel voor nieuwe als voor bestaande woningen) wanneer is aangetoond dat het treffen van maatregelen op het terrein onvoldoende doeltreffend zal zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Kort samengevat komt deze voorwaarde er op neer dat de verzoeker van de hogere grenswaarde door middel van een akoestisch onderzoek zal moeten aantonen dat er bij een bepaald bedrijf/bepaalde bedrijven geen maatregelen meer mogelijk zijn om de geluidbelasting op de betreffende woning(en) terug te brengen tot 50 dB(A). Daarbij moet worden aangetekend dat het bij de vestiging van een nieuw industrieterrein vrijwel altijd gaat om een nieuw te ontwikkelen gebied, waarin in beginsel nog alle mogelijkheden aanwezig zijn om door het treffen van maatregelen danwel, indien het voorgaande niet mogelijk blijkt, door het kiezen van een betere locatie, alle woningen aan de voorkeursgrenswaarde te laten voldoen. Daarom zal bij een nieuw terrein vrijwel altijd aan de voorkeursgrenswaarde voldaan kunnen worden. Dit betekent dat met name voor nieuwe woningen, maar ook voor bestaande woningen, in het kader van de aanleg van een nieuw terrein vrijwel nooit een hogere waarde kan worden vastgesteld.

5 3 2 Bestaande Industrieterreinen

5 3 2 1 Akoestische situatie bestaand industrieterrein

Ook voor bestaande industrieterreinen zal de verzoeker van de hogere grenswaarde door middel van een akoestisch onderzoek moeten aantonen dat er bij een bepaald bedrijf/bepaalde bedrijven geen maatregelen meer mogelijk zijn om de geluidbelasting op de betreffende te projecteren woning(en) terug te brengen tot 50 dB(A). In de praktijk maakt het daarbij verschil uit of er sprake is van een nog te saneren industrieterrein of van een terrein dat niet (meer) gesaneerd behoeft te worden. Om bij nog te saneren industrieterreinen het indienen van een hogere-waarde-verzoek niet volledig onmogelijk te

maken, hanteren wij de volgende aanpak, waarbij een drietal situaties kunnen worden onderscheiden

- uit het saneringsonderzoek blijkt dat de woning(en) in de feitelijke situatie (actualisatie en correctie D-huis als bedoeld in de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai IL-HR-13-01) reeds aan de voorkeursgrenswaarde voldoet/voldoen. De vaststelling van een hogere waarde voor deze woning(en) is dan weliswaar niet mogelijk maar de woningen kunnen alleen gerealiseerd worden wanneer gegarandeerd is dat de vigerende zone middels bestemmingsplanherziening wordt verkleind,
- uit het saneringsonderzoek blijkt dat de te projecteren woning(en) in de huidige situatie niet aan de voorkeursgrenswaarde voldoet/voldoen maar dat zulks na het treffen van saneringsmaatregelen wel het geval is. Het indienen van een hogere waarde verzoek kan dan achterwege blijven, mits de gemeente garandeert (middels schriftelijke afspraak met het bedrijf en/of de bedrijven) dat de nog te treffen saneringsmaatregelen inderdaad getroffen zullen worden. Is de gemeente hiertoe niet bereid, dan zal het bouwplan pas gerealiseerd kunnen worden op het moment dat deze garantie wel bestaat. Dit is meestal pas na de afronding van de gehele sanering (en dus na verkregen instemming van de bedrijven ten aanzien van de treffen maatregelen). Bij gebruikmaking van dit soort anticipaties gaan wij er wel van uit dat de vigerende zone door middel van een bestemmingsplanherziening in overeenstemming met het bouwplan wordt aangepast.
- uit het saneringsonderzoek blijkt dat de te projecteren woning(en) ook na het treffen van saneringsmaatregelen niet aan de voorkeursgrenswaarde kan/kunnen voldoen. Dit houdt niet zonder meer in dat de vaststelling van de hogere waarde noodzakelijk is. Een verzoek om hogere waarde kan, vooruitlopend op de afronding van de gehele sanering, reeds ingediend worden mits aanvullend onderzoek aantoont dat ter plaatse van de woningen onmogelijk aan de voorkeursgrenswaarde voldaan kan worden en mits de gemeente schriftelijk garandeert (door schriftelijke afspraak met het bedrijf en/of de bedrijven) dat de nog te treffen (sanerings)maatregelen inderdaad gerealiseerd zullen worden. Als de gemeente hiertoe niet bereid is dan geldt met betrekking tot de realisering van het bouwplan dezelfde procedure als in de voorgaande situatie.

5.3.2.2 Ligging bestaand industrieterrein

Ook de ligging van een bestaand industrieterrein, al dan niet in combinatie met de geplande ligging van nieuwe (nog te projecteren) woningen, kan voor de totstandkoming van een hogere-waarde-verzoek van belang zijn. Het reeds enige jaren in het PMP opgenomen restrictief ontheffingenbeleid heeft ertoe geleid dat wij in uitbreidingsgebieden aan de rand van de bebouwde kom van een stad of een dorp in principe geen ontheffingen toestaan. Het gaat in deze gebieden immers om de planning van nieuwe woningen in een nieuw te ontwikkelen gebied, waarin in beginsel nog alle mogelijkheden om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde aanwezig zijn. Voornoemd uitgangspunt, in combinatie met het zoveel mogelijk weren van woningbouw en/of woningbouwconcentraties binnen de geluidszones van industrieterreinen, heeft ertoe geleid dat wij ook binnen de bebouwde kom terughoudend zijn met het vaststellen van hogere waarden voor woningbouw. Wanneer echter voor het gebied binnen de bebouwde kom het akoestisch aspect op een juiste manier en duidelijk vanaf het begin van de planontwikkeling in de stedenbouwkundige uitgangspunten wordt geïntegreerd, dan zijn wij in voorkomende gevallen bereid te bezien of medewerking door de vaststelling van een hogere waarde kan worden verleend. Dit geldt in het bijzonder wanneer het gaat om inbreidingen die niet leiden tot

een situatie waarin de nieuwe woningen dicht bij het industrieterrein worden gesitueerd dan de bestaande woningen

Het is vaak zinvol om met name over de concrete akoestische invulling van te voren overleg te plegen

Ter toelichting

Basis voor de beoordeling van de ontheffingsaanvraag zijn de resultaten van het onderzoek naar de mogelijke maatregelen, alsmede naar de doeltreffendheid hiervan. Voor gezoneerde industrieterreinen kan, met name wanneer de inbreidingslokatie is gelegen tussen saneringswoningen, gebruik gemaakt worden van bestaand saneringsonderzoek. Er heeft dan immers recent onderzoek plaatsgevonden dat gericht is op de afname van de geluidbelasting bij de aanwezige woningen. Dit onderzoek kan de volgende constatering opleveren:

a er zijn redelijkerwijs geen verdergaande maatregelen te treffen om de geluidbelasting verder te reduceren of

b met relatief eenvoudige maatregelen kan de saneringswaarde worden bereikt.

In situatie a is ten behoeve van de ontheffingsaanvraag geen aanvullend onderzoek nodig, omdat dan het resultaat van het saneringsonderzoek voldoende motivering is voor de toets aan het hoofdcriterium.

Voor situatie b wordt dit wel verlangd. In het saneringsonderzoek is niet gekeken naar de maximaal haalbare maatregelen. De saneringswaarde is immers uitgangspunt geweest en niet de maximaal te behalen geluidreductie.

Wij verwachten in alle gevallen aandacht voor maatregelen bij en aan de woningen. Behalve aan afscherming door geluidongevoelige bestemmingen is ook aandacht te schenken aan voorhangschermen en extra gevelisolatie, dit ook mede ter voorkoming van klachten.

In de beoordeling van deze verzoeken zal voor ons ook het eventuele optreden van forsere geluidbelastingen door weg- of spoorweglawaai een rol spelen.

Wanneer in de richting van de bouwlokatie geen sanering aan de orde is, dan moet de gemeente steeds onderzoek verrichten. Wanneer wel sanering voor bestaande woningen elders binnen de zone aan de orde is geweest, dan kan het onderzoek mogelijk beperkt zijn.

De praktijk leert dat de toetsing van het hoofdcriterium veelal stuit op bezwaren van financiële aard. De beoordeling hiervan willen wij bij inbreidingslokaties niet alleen vergelijken met de kosten van de maatregelen aan/bij de ontheffingswoningen maar met de investeringskosten van het totaal aantal te realiseren woningen.

Overigens kan steeds gebruik gemaakt worden van het veelal per zone bestaande zone-beheerssysteem.

5.3.2.3 Stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële argumenten

Voor bestaande industrieterreinen bestaat bovendien nog de mogelijkheid om een hogere waarde vast te stellen wanneer het treffen van op zich doeltreffende maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard oproept. Bronmaatregelen genieten, zowel in het landelijk als in het provinciaal milieubeleid, de voorkeur. Gelet op het eigendom van industrielawaai zullen de geluidbeperkende maatregelen voor industrielawaai vrijwel altijd bronmaatregelen zijn. Dat deze (met uitzondering van geluidsschermen op het industrieterrein zelf) overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en/of landschappelijke aard zouden oproepen, achten wij

onwaarschijnlijk. Wij zijn dan ook van mening dat stedenbouwkundige en/of landschappelijke motieven vrijwel nooit een reden kunnen zijn om bepaalde bronmaatregelen niet toe te passen. Anders ligt dit met betrekking tot overdrachtsmaatregelen. Indien deze stedenbouwkundige en/of landschappelijke bezwaren oproepen, dan dient de aanvrager gemotiveerd aan te geven waarom deze maatregelen, wellicht in combinatie met de dringende noodzaak van het bouwplan, achterwege moeten blijven en dus de vaststelling van een hogere waarde noodzakelijk is.

Met betrekking tot de overwegende bezwaren van financiële aard geldt, evenals bij wegverkeers- en spoorweglawaaï, dat ook het integreren van industrielawaaï in de planvorming vaak extra kosten met zich mee brengt. Deze kosten op zich zijn echter nog geen reden om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde. Daarom zal in het verzoek om hogere waarde met name aangegeven moeten worden of het verschil in kosten bij het voldoen aan de voorkeursgrenswaarde enerzijds en bij de vaststelling van een hogere grenswaarde anderzijds getalsmatig zodanig bovenmatig is dat dit verschil absoluut niet acceptabel is. Vaak komt dit erop neer dat aangetoond moet worden dat een bedrijf/bedrijven bovennormale maatregelen zouden moeten treffen die absoluut niet tot de gebruikelijke ALARA-maatregelen gerekend kunnen worden. Wanneer het echter gaat om wel doeltreffende maatregelen die niet als bovennormaal aangemerkt kunnen worden en die desondanks bij het bedrijf, gelet op de naleving van zijn vigerende vergunning, niet afgedwongen kunnen worden, dan kunnen deze maatregelen niet aangemerkt worden als maatregelen die overwegende bezwaren van financiële aard oproepen. De aanvrager van de hogere waarde zal in een dergelijk geval moeten afwegen of de urgentie van het plan zodanig is dat deze extra kosten van de wel doeltreffende maatregelen wellicht in de bestemmingsplanexploitatie kunnen worden opgenomen. Indien overwegende bezwaren van financiële aard ontbreken en bezwaren van andere aard ook niet van toepassing zijn, dan is het indienen van een hogere waarde verzoek niet zinvol.

5.3.3 Veiligstelling Maatregelen Bij Ontheffing

In het akoestisch onderzoek dient te worden aangegeven of en zo ja, welke maatregelen zullen worden getroffen, opdat de verzochte hogere waarde niet zal worden overschreden. Gaat het daarbij bij wegverkeers- en spoorweglawaaï nagenoeg altijd om geluidreducerende maatregelen die door de aanvrager zelf gerealiseerd zullen worden, bij industrielawaaï is dit meestal juist niet het geval. Bij industrielawaaï gaat het namelijk vrijwel altijd om door derden te treffen maatregelen. Juist daarom zijn wij van mening dat het alleen aantonen dat maatregelen getroffen kunnen worden niet voldoende is. Het doel dat wij, zowel binnen de zones van nog te saneren industrieterreinen als binnen de zones van bestaande industrieterreinen, voor ogen hebben, is immers dat afgedwongen kan worden dat de maatregelen in kwestie ook daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden. Daartoe zullen voldoende garanties van de kant van de betrokken derde(n) aanwezig moeten zijn. Voordeel van deze handelwijze is dat een hogere-waarde-verzoek niet de volledige vergunningprocedure behoeft af te wachten alvorens het ingediend kan worden. Uiteraard is instemming met de nog te treffen maatregelen alleen noodzakelijk wanneer het om maatregelen gaat die niet middels de vigerende vergunning(en) afgedwongen kunnen worden.

5 4 Toepassing Subcriteria

5 4 1 Algemeen

De in het Bgi in artikel 2, lid 2, onder b, c en e, en in artikel 3, lid 2, onder b en c, vermelde subcriteria zijn ook van toepassing bij het onderdeel wegverkeerslawaaï. Het betreft de criteria die betrekking hebben op respectievelijk bedrijfsgebondenheid, stadsvernieuwing en vervanging van bestaande bebouwing. Voor een nadere toelichting op de toepassing van deze criteria bij industrielawaai wordt verwezen naar het onderdeel wegverkeerslawaaï. De overige subcriteria zijn alleen van toepassing op het onderdeel industrielawaai en worden hieronder voor zover nodig nader toegelicht.

5 4 2 Referentieniveau

Artikel 2, lid 2, onder a, alsmede artikel 3, lid 2, onder a, geven aan dat, wanneer het referentieniveau ter plaatse van de uitwendige scheidingsconstructie van de woningen waarvoor de hogere waarde is verzocht, hoger is dan of gelijk is aan het equivalente geluidsniveau vanwege het betrokken industrieterrein, er sprake is van een situatie die voor vaststelling van een hogere waarde in aanmerking kan komen. In de praktijk betekent deze formulering dat aangetoond moet worden dat het referentieniveau¹ van het omgevingsgeluid tengevolge van alle geluidcomponenten exclusief industrielawaai, gelet op de minimum hogere waarde van 51 dB(A), meer dan 50 dB(A) bedraagt, wil er op dit subcriterium een beroep gedaan kunnen worden. Gelet op de formulering lijkt dit een subcriterium dat slechts eenduidig uitlegbaar is en waarover vermoedelijk weinig misverstanden zullen ontstaan.

5 4 3 Ligging Geluidsbronnen

Artikel 2, lid 2, onder d, van het Bgi geeft aan dat wanneer maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, er een hogere waarde vastgesteld kan worden wanneer de ligging van de geluidsbronnen op het betrokken industrieterrein zodanig is dat de geluidbelasting vanwege dit industrieterrein en vanwege andere geluidsbronnen, van tenminste één uitwendige scheidingsconstructie van elk van de woningen lager is dan of gelijk is aan 50 dB(A). De formulering van dit subcriterium is weliswaar niet exact gelijk aan de formulering van een van de aanvullende eisen die voor woningen bij wegverkeerslawaaï bij waarden boven de 55 dB(A) worden gesteld, maar komt daarmee wel in grote mate overeen. Het beleid dat wij met betrekking tot deze aanvullende eis bij wegverkeerslawaaï hanteren, zal dan ook voor de toepassing van dit subcriterium bij industrielawaai gehanteerd worden. Concreet betekent dit dat aangetoond moet worden dat er minimaal één geluidsluwe

¹ de hoogste waarde van de volgende geluidsniveaus

- a. het L₉₅ (bepaald conform IL-HR-15 01/02) van het omgevingsgeluid exclusief de bijdrage van de zogeheten "niet-omgevingseigen bronnen". Deze laatste zijn geluidsbronnen welke door de bevoegde (meestal gemeentelijke) overheid als zodanig zijn aangewezen. Het gaat daarbij om bronnen die naar de mening van die overheid niet in het betreffende gebied thuishoren, daar niet geaccepteerd worden of slechts tijdelijk aanwezig zijn. Die uitspraak kan zowel in de procedures van de ruimtelijke ordening als bij de vergunningverlening krachtens de milieuhygiënische wetgeving aan de orde komen.
- b. Het optredende equivalente geluidsniveau in dB(A) veroorzaakt door zoneringsplichtige wegverkeersbronnen (bepaald conform VL 22) minus 10 dB(A). Voor de nachtelijke periode worden vooralsnog alleen wegverkeersbronnen in rekening gebracht met een intensiteit van meer dan 500 motorvoertuigen gedurende de nachtperiode.

buitengevel zal zijn waaraan tenminste één verblijfsruimte gesitueerd is, wil er met succes een beroep op dit subcriterium gedaan worden. Dit houdt in dat de geluidbelasting ten gevolge van alle geluidsbronnen tezamen, per lawaaisoort bekeken, op deze gevel gelijk aan of lager dan de voorkeursgrenswaarde moet zijn.

✶

4

6 1 Aanbevelingen

Voor alle woningen waarop de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden bevelen wij een geluidluwe zijde aan, dat wil zeggen een zijde waarop de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden (per lawaaisoort bekeken)

Op basis van het Bgw stellen wij dit als eis voor woningen met een gevelbelasting van meer dan 55 dB(A). Uit oogpunt van volksgezondheid achten wij een geluidluwe buitengevel voor alle nog te projecteren woningen gewenst.

De intentie van deze voorwaarde voor woningen met een gevelbelasting van meer dan 55 dB(A) is dat er aan één zijde van de woning een raam open gezet moet kunnen worden, zonder dat daarbij sprake is van een hinderlijke situatie. De Wgh kent een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor wegverkeerslawaai en industrielawaai en van 60 dB(A) voor spoorweglawaai. Deze waarden worden omschreven als zijnde passend bij een aanvaardbaar woonklimaat. Gelet op het feit dat alle situaties met een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde in principe een te hoge geluidbelasting betekenen, zijn wij van mening dat voor alle woningen die een hogere geluidbelasting krijgen dient te worden nagestreefd dat op tenminste één gevel sprake moet zijn van een aanvaardbare geluidbelasting, zijnde 50 dB(A) of lager. Wij wijzen er op dat extra aandacht voor het voldoen aan deze aanbeveling vrijwel alleen nodig zal zijn wanneer een woning door meer dan één geluidsbron zal worden belast.

6 2 AANVULLENDE EISEN

Bij ontheffingswaarden boven de 55 dB(A) voor te projecteren woningen dient de indeling van de woningen kritisch te worden gezien. Wij zullen slechts een hogere waarde dan 55 dB(A) vaststellen, indien naar ons oordeel voldoende verzekerd is, dat de verblijfsruimten, alsmede de tot de woning behorende buitenruimten niet aan de uitwendige scheidingsconstructie worden gesitueerd waar de hoogste geluidbelasting optreedt. In concreto stellen wij de eis dat er een geluidluwe buitengevel dient te zijn en dat tenminste één verblijfsruimte aan deze gevel gesitueerd dient te worden. Van deze eis zullen wij alleen in uitzonderlijke gevallen afwijken, bijvoorbeeld wanneer sprake is van bejaardenwoningen die zijn gekoppeld aan een steunpunt, de zogeheten steunpuntwoningen. Bij tijdige aandacht voor dit aspect kan vrijwel steeds aan deze voorwaarden voldaan worden.

In geval van reconstructie en aanleg van (spoor)wegen vragen wij steeds een geluidluwe gevel of een geluidluwe plek bij de woning veilig te stellen.

6 3 Coördinerende Taak Provincie

De Wet geluidhinder verplicht ons thans rekening te houden met cumulatieve effecten. Over de wijze waarop dit dient te geschieden heeft de minister van VROM in de wet onvoldoende duidelijkheid geboden. Uitgangspunt blijft dat iedere lawaaibron steeds aan het daaraan gerelateerde stelsel van grenswaarden zal worden getoetst. De cumulatie wordt gezien als aanvullend op het normenstelsel van de Wet geluidhinder.

Daar waar sprake is van meerdere lawaaibronnen dient in een ontheffingsverzoek altijd aandacht hieraan te worden besteed. Ten behoeve van het berekenen van de cumulatieve waarde, met name voor die situaties waar sprake is van meerdere lawaaisoorten, bevelen wij voortsnog aan uit te gaan van het concept reken- en meetvoorschrift zoals gepubliceerd in het vakblad GELUID van maart 1993. Zolang er geen eenduidige landelijke methode is om het aspect luchtvaartlawaai hierbij te beoordelen, zullen wij, mede gelet op de andere hindermaten die gehanteerd worden (kosten eenheden respectievelijk b k l -eenheden) het luchtvaartlawaai bij cumulatie-toetsing buiten beschouwing laten.

Ten aanzien van de toetsing van het binnenniveau geldt binnen deze methode dat uitgegaan wordt van de heersende hoogste geluidbelasting. Hierbij sluiten wij aan op de eisen van het Bouwbesluit (artikel 22, lid 5).

6 4 Gevelmaatregelen Voorzieningen En Kosten

Artikel 14, lid 1 onder e van het Bgw, artikel 16, lid 1 onder d van het Bgs en artikel 12, lid 1 onder e van het Bgi geven aan dat een ontheffingsverzoek onder meer dient te bevatten een beschrijving van de aard van de maatregelen om het vereiste binnenniveau te bereiken, alsmede een schatting van de hieraan verbonden kosten. Dit betreft met name situaties waarin sprake is van aanwezige woningen langs een te projecteren weg danwel situaties waarin sprake is van reconstructie van een weg. In de praktijk is dit tot voor kort een dode letter in de toepassing van de wet geweest. Onlangs zijn wij geconfronteerd met enkele uitspraken van de Raad van State. Hierin is duidelijk aangegeven dat het ontbreken van voornoemde informatie leidt tot vernietiging van een ontheffingsbeschikking.

Vanaf heden dienen alle ontheffingsverzoeken waarop bovenvermelde artikelen van het Bgw van toepassing is te worden voorzien van vooromschreven informatie. Het ontbreken van deze informatie kan voor ons aanleiding zijn om het ontheffingsverzoek niet te behandelen.

7 1 Ontheffingsprocedures

De ontheffingsprocedure wegverkeerslawaaï is omschreven in artikel 87 Wgh, juncto 13 t/m 16 a van het Bgw, de ontheffingsprocedure spoorweglawaaï in de artikelen 14 t/m 18 van het Bgs en de ontheffingsprocedure industrielawaaï in artikel 47 Wgh, juncto de artikelen 10 t/m 14 van het Bgi

Op 1 januari 1994 is de Algemene wet bestuursrecht in werking getreden. Dit heeft onder meer gevolgen voor de procedures voortvloeiende uit de Wet geluidhinder. Indien wij op grond van deze wet een beschikking afgeven, dan bestaat voor belanghebbenden de mogelijkheid tot het indienen van bezwaar. Bezwaarschriften dienen, binnen zes weken na openbare bekendmaking, aan ons te worden gericht. Wij dienen binnen 6 weken na ontvangst hier op te beschikken.

De ontheffingsprocedures wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï zijn schematisch weergegeven in bijlage 1.

Wij maken u er op attent dat de beschikking van GS pas van kracht wordt nadat de bezwaarschriftenprocedure is afgerond. Daarom bevelen u aan om het betrokken bestemmingsplan, gelet op het procesrisico, in principe niet eerder vast te stellen. Uitgangspunt is het onderdeel wegverkeerslawaaï. De aanvragen voor spoorweglawaaï en industrielawaaï zijn identiek.

7.2 Relatie Ontheffing Bestemmingsplan/art 19 W R O

De ontheffingsbeschikking heeft consequenties voor het bestemmingsplan. De ontheffingsprocedure moet zijn afgerond voordat het bestemmingsplan kan worden vastgesteld of herzien. In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening over bestemmingsplannen verwachten wij dat steeds het akoestisch rapport is bijgevoegd. De Provinciale Planologische Commissie zal dan ook adviseren over de (on)mogelijkheid tot ontheffing.

Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dient de gemeenteraad de beschikking op de verzochte hogere waarde inhoudelijk in acht te nemen door verwerking in het plan. Het bestemmingsplan is in feite een middel tot realisering van de doelstelling van de Wet geluidhinder. Wij bepleiten daarom de koppeling van de ontheffingsbeschikking aan de planvoorschriften. Dit leidt ook tot het voldoen aan de gebruikelijke ontheffingsvoorwaarden van de bouwvergunning, zodat qua geluidhinder aanvaardbare bouwplannen bevorderd worden.

Voor de art. 19 WRO-procedure geldt thans een formele koppeling met de Wgh. Voor de procedure heeft dit tot gevolg dat:

- in de art. 19-publicatie aangegeven wordt dat het tevens een ontheffing krachtens de Wgh betreft en dat
- binnen de twee weken waarin de stukken ter inzage liggen er een hoorzitting gehouden wordt, tenzij de gemeentelijke inspraakverordening (op basis van de gewijzigde gemeentewet) dat anders regelt,
- een ontheffingsprocedure Wgh niet afzonderlijk gevoerd hoeft te worden en

- wij in geval van koppeling een "dubbelbesluit" nemen, In één besluit nemen wij een beslissing over de verklaring(en) van geen bezwaar in de zin van de WRO en over het ontheffingsverzoek Wgh

TENSLOTTE

In deze notitie is aangegeven welke beleidslijnen door ons gehanteerd zullen worden bij de beoordeling van ontheffingsverzoeken wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en/of industrielawaaï. Wij zijn ervan overtuigd, dat de toepassing van de betreffende wetsonderdelen voor het bestemmingsplan geen onoverkomelijke moeilijkheden hoeft op te leveren, mits vroegtijdig het geluidaspect in de bestemmings- en bouwplanopstelling wordt geïntegreerd.

Wij verwachten dat deze notitie een positieve bijdrage zal kunnen leveren bij het voorkomen en oplossen van geluidhinderproblemen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

, voorzitter

, griffier

d d

BIJLAGEN

Cumulatie van geluid in de gewijzigde wet geluidhinder

Vroeg of laat komt een ieder die zich met geluidhinderbestrijding bezighoudt op de vraag hoe te handelen indien er meerdere geluidsbronnen op een plaats te bestrijden zijn. In de oorspronkelijke versie van de wgh werd nog volstaan met een afstandelijke coördinatie bevoegdheid van Gedeputeerde Staten indien meerdere saneringsprogramma's tegelijkertijd van toepassing zouden zijn. De achtergrond hiervan is gegeven in de Nota naar aanleiding van het Eindverslag van de Wet geluidhinder.

HET FORMULIEREN VAN WETTELIJKE RICHTLIJNEN TER ZAKE MOET GEZIEVEN HET SPORADISCH OPTREDEN VAN DERGELIJKE GEVALLEN EN DE STERK WISSELENDE OMSTANDIGHEDEN WAARIN DEZE ZICH AANNEEMEN VOORDOEN ALS WEINIG ZINVOEL ZO NIET ONMOGELIJK WORDEN BESCHOLWD.

De kennis schrijdt echter voort en inmiddels is vrij nauwkeurig bekend wat de omvang van de cumulatie is in Nederland en zijn er technieken beschikbaar gekomen om met de wisselende omstandigheden rekening te houden. In het volgende worden de achtergronden beschreven achter het herziene artikel 157 en van de rekenmethode voor cumulatie zoals die onlangs gepubliceerd¹.

Martin van den Berg

De omvang van de cumulatie in Nederland

De omvang van de cumulatie van geluidhinder kan worden afgeleid uit het in februari 1989 verschenen TNO-rapport 'Geluidhinder in Nederland tien jaar later'. Aan dit rapport zijn de volgende tabellen ontleend:

Tabel 1

PERCENTAGE GEHINDERDEN DAT IN ENIGE MATE HINDER HEEFT VAN				
1 bron	2 bronnen	3 bronnen	4 bronnen	
46 %	40 %	12 %	2 %	

Uit tabel 1 kan worden afgeleid dat cumulatie van geluid zich vaak voordoet. Immers bij 54% van de geluidgehinderden is sprake van meer dan één geluidsbron. De volgende tabel geeft de percentages aan waarin daarbij sprake is van ernstige hinder.

Tabel 2

PERCENTAGE GEHINDERDEN DAT ERNSTIGE HINDER HEEFT VAN				
1 bron	2 bronnen	3 bronnen	4 bronnen	
74 %	23 %	3 %	0 %	

Uit tabel 2 blijkt dat het percentage van de gehinderden dat ernstige hinder ondervindt van meer dan één geluidsbron 26% bedraagt. Omgerekend naar de totale steekproef is dit 8% van de Nederlandse bevolking.

Het geluidsbelasting verhogend effect ten gevolge van cumulatie

Naast de uitkomsten van genoemd TNO-rapport zijn ook geluidbelastingsgegevens beschikbaar.

Om een indruk te geven van de beleidsmatige gevolgen van cumulatie van geluid (in verband met mogelijke overschrijding van de normen door cumulatie) ten gevolge van de aanwezigheid van verschillende geluidsbronnen worden hierna twee overzichten gegeven van combinaties van geluidsbronnen die qua geluidsbelasting dicht tegen hun (maximale ontheffings)grenswaarde liggen.

Tabel 3 geeft de percentages woningen (in Nederland) die door de combinaties van geluidsbelastingen van wegverkeer en luchtvaart een vrij hoge tot hoge geluidsbelasting ondervinden.

Tabel 4 geeft de percentages bij een combinatie van wegverkeer en treinverkeer.

Er zijn geen gegevens bekend over combinaties van de geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaaï, luchtaantlawaaï of spoorweglawaaï met de geluidsbelasting van industrielawaaï. De cumulatie van luchtaantlawaaï (d.w.z. meer dan 35 Ke) met spoorweglawaaï (dicht tegen de maximale grenswaarde) doet zich in Nederland slechts in zeer geringe mate voor.

Uit de voorgaande overzichten kan worden afgeleid dat er bij circa 1% van het huidige woningbestand in Nederland sprake is van cumulatie van geluid waarbij zich betrekkelijk hoge geluidsbelastingen voordoen.

Voorspellen van hinder bij cumulatie

Hoewel de combinatie van extreme geluidsbelastingen gelukkig weinig voorkomt, is de mate van samenloop van hinder en ernstige hinder toch verontrustend hoog.

Omdat er al eerder aanwijzingen waren dat de mate van cumulatie toch meer dan sporadisch was, hebben er verschillende onderzoekers in binnen- en buitenland getracht

Over de auteur:

Ir. M. van den Berg
is deskundige geluidskwaliteit en gezondheid bij het ministerie van VROM.

Tabel 3

Geluidsbelasting wegverkeer*	Geluidsbelasting luchtvaart	
	minder dan 35 Ke	meer dan 35 Ke
61-65 dB(A)	15 %	0,2 %
meer dan 65 dB(A)	1 %	< 0,1 %

Tabel 4

Geluidsbelasting wegverkeer*	Geluidsbelasting treinverkeer		
	61-65 dB(A)	66-70 dB(A)	> 70 dB(A)
61-65 dB(A)	15 %	0,2 %	< 0,1 %
meer dan 65 dB(A)	0,2 %	0 %	< 0,1 %

* gecorrigeerd met 5 dB(A) conform artikel 103 van de Wet geluidhinder

een rekenmodel te ontwikkelen om de "totale" hinder in een samengestelde situatie te voorspellen²

Nu zijn er vanuit het gezonde verstand een aantal randvoorwaarden aan een dergelijk model te stellen. Een minimum eis aan een combinatiemodel is dat deze ook een correcte voorspelling geeft als een van de bronnen naar nul nadert. Een andere eis is dat de voorspelde totale hinder niet lager is dan die van een van de afzonderlijke bronnen. Een aantal van de gepostuleerde modellen valt dan af omdat aan een van deze eisen niet voldaan wordt.

De volgende stap is dit model in de praktijk toetsen. Dit lijkt eenvoudig: Men zoekt een aantal situaties die aan verschillende bronnen in variërende geluidsbelastingen zijn blootgesteld en men vraagt daar de blootgestelden naar hun hinderervaringen.

Dit soort onderzoek is op vrij ruime schaal uitgevoerd³. Het frustrerende aan deze onderzoeken was dat de resultaten met geen mogelijkheid in een model vielen te persen. Zij leden aan een onoverkomelijk euvel: De gevonden totale hinder was veelal lager dan de afzonderlijke hinderscores! Dit is natuurlijk moeilijk te geloven; het vermoeden rees gaandeweg dat dit waarschijnlijk te wijten zou zijn aan een artefact in de vraagstelling.

Omdat deze benaderingen geen bevredigend resultaat gaven werd een stap terug gedaan. Het probleem moest op een meer fundamentele manier aangepakt worden.

De eerste stap was in een klein dieptepsychologisch onderzoek na te gaan hoe mensen nu eigenlijk op de vraag naar "totale" hinder reageren in tegenstelling tot de vaak zeer specifieke vragen naar de afzonderlijke bronnen. Verder werd gekeken hoe mensen hinder van verschillende bronnen onderling vergeleken.

Het resultaat was achteraf gezien misschien niet verrassend maar in ieder geval zeer verhelderend. Ten eerste bleek dat bij het beantwoorden van de vraag naar de hinder van de totale situatie de ondervraagden iets heel anders deden dan de psychologen voor ogen hadden. De aandacht werd dan getoetsend op de directe omgeving waardoor allerlei recente gebeurtenissen in de buurt in de beantwoording werden betrokken waardoor onvoorspelbare scores geproduceerd werden. Wel bleek dat men een bepaalde mate van hinder van de ene bron even zwaar woog als dezelfde mate van een andere bron. In dit onderzoek⁴ werd op grond van deze gegevens en enkele theoretische overwegingen

een model voorgesteld om de totale situatie te beschrijven. Dit model gaat uit van de hinder relaties van de afzonderlijke bronnen. Het toeval wilde dat vrijwel tegelijkertijd eenzelfde model werd afgeleid uit laboratorium-onderzoek⁵ naar geluidhinder.

In een laboratorium-situatie kan men toevallige omgevingsfactoren (zoals blaffende honden en kraaiende hanen) geheel uitschakelen en de proefpersonen geheel concentreren op de aangeboden bronnen. In dit geval kan wel een indruk worden verkregen van de totale hinder. Omdat de onderzoekers dit inzicht al hadden kon het experiment zodanig worden opgezet dat dit probleem omzeild kon worden.

Hoewel men de absolute waarden van de gevonden hinder niet zomaar naar de werkelijkheid mag vertalen is zo'n laboratorium onderzoek zeer geschikt om onderliggende mechanismen op het spoor te komen. De conclusie van een is dat er weliswaar iets bestaat als totale hinder maar

dat dit niet met een eenvoudige vraag in een enquête bepaald kan worden.

Nadere toetsing

Hoewel in de hiervoor beschreven onderzoeken al een solide basis werd gelegd voor het combinatie-model leek het toch gewenst om dit aan een nadere toetsing te onderwerpen met name in de internationale wetenschappelijke wereld. Deze toetsing is vorig jaar afgerond met een samenvattend rapport van de bevindingen.

De eerste bevinding was dat specifieke kennis op dit gebied niet dik gezaaid is. Op het gebied van combinatieproblemen van geluid zijn er slechts enkelen die zich daarmee bezig houden. Daarnaast zijn er wetenschappers die zich in algemene zin met complexe problemen bezig houden.

De tweede bevinding was dat er steun bestaat voor de voorgestelde combinatieregels en dat deze bovendien een hechte theoretische fundering gegeven kan worden gebaseerd op de meettheorie.

Een verdere spin off van dit werk was dat de methode algemener toepasbaar is (of gemaakt kan worden) dan alleen voor combinaties van geluid. In het eerdergenoemde rapport "Geluid, geur en milieukwaliteit" wordt ook de combinatie geluid/geur beschreven.

De rekenmethode

Al dit werk leidde uiteindelijk tot een methode om de kwaliteit van een situatie met meerdere geluidsbelastingen te berekenen. Zoals hierboven aangegeven is de basis van de methode dat geluidsbelastingen naar rato van hun hinderbijdrage worden opgeteld. De volgende noodzakelijke stap was dus het vaststellen van de verschillende dosis-effectrelaties ten einde de coëfficiënten voor de methode in te kunnen schatten. Daartoe werden een groot aantal dosis-respons onderzoeken uit binnen- en buitenland onder de loupe genomen. Na een zeer tijdrovende voorbereiding om zowel de dosis als de response parameters onder één noemer te brengen werden uiteindelijk de gegevens van 13.000 respondenten gebruikt om de relaties met zeer grote betrouwbaarheid vast te stellen. Helaas is er geen ruimte om er hier over uit te wijden want de rapportage bevat tal van interessante wetenswaardigheden⁶.

Uiteindelijk ziet de rekenmethode er bedrieglijk eenvoudig uit:

1. Stel per bron de afzonderlijke geluidbelastingen vast.

2. Sommeer energetisch de bronnen van gelijke hinderlijkheid volgens onderstaande formules daarbij rekening houdend met de volgende weegfactoren.

Geluidbron	PL_i	a_i
1 buitenstedelijk wegverkeerslawaai	40	1.21
2 binnenstedelijk wegverkeerslawaai	40	1.00
3 railverkeerslawaai	40	0.82
4 civiel luchtvaartlawaai	40	1.31
5 niet-impulsachtig industrielawaai	40	1.21
6 impulsawaai	20	0.84

$$Y_{dag} = \sum [10(L_{eq,i(dag)} - PL_i) / 10] a_i$$

$$Y_{avond} = \sum [10(L_{eq,i(avond)} + 5 - PL_i) / 10] a_i$$

$$Y_{nacht} = \sum [10(L_{eq,i(nacht)} + 10 - PL_i) / 10] a_i$$

3. Bepaal de hoogte van de volgende waarden (dag, avond of nacht) zoals hieronder aangegeven.

$$Y_{max} = \text{Max}(Y_{dag}, Y_{avond}, Y_{nacht})$$

4. Bepaal de milieukwaliteitsmaat $L_{stm mkm}$ voor de gecombineerde situatie volgens onderstaande formule.

$$L_{stm mkm} = 10 \log Y_{max} + 40$$

5. De uit bovenstaande formule bepaalde waarde kan getoetst worden aan de volgende tabel om een indruk te krijgen van de akoestische kwaliteit van een bepaalde omgeving.

Etmaalwaarde milieukwaliteitsmaat	Beoordeling
< 50 dB(A)	goed
50 - 55 dB(A)	redelijk
55 - 60 dB(A)	matig
60 - 65 dB(A)	tamelijk slecht
65 - 70 dB(A)	slecht
> 70 dB(A)	zeer slecht

De exacte bewoording van deze indeling is tot op zekere hoogte arbitrair. Om tot een indeling te komen is de volgende systematiek gevolgd:

- Zolang er nog nauwelijks sprake is van ernstige hinder en niet meer dan 10% gehinderd is is de situatie "goed"
- Een situatie is "slecht" als meer dan 10% ernstig gehinderd is of meer dan een derde hinder ondervindt
- Buitengewoon slecht wordt de situatie als meer dan een kwart ernstig gehinderd is of meer dan de helft gehinderd

In figuur 1 is de akoestische kwaliteit van de combinatie van een binnenstedelijke weg en van een spoorweg afgebeeld. Uit dit diagram is tevens af te leiden met welke kwaliteit de afzonderlijke bronnen overeenkomen. In het centrum van het diagram (tussen 55-65 wegverkeer en 60-70 railverkeer) ligt het gebied waar door cumulatie van hinder de akoestische kwaliteit verslechtert.

Toepassing in de praktijk

De milieukwaliteitsmaat die met de hier beschreven methode berekend wordt heeft een andere betekenis dan de gevelbelastingen die voor de afzonderlijke bronnen berekend worden. De beoordeling is gericht op lokatieniveau: niet op de afzonderlijke gevels.

Ter illustratie het volgende

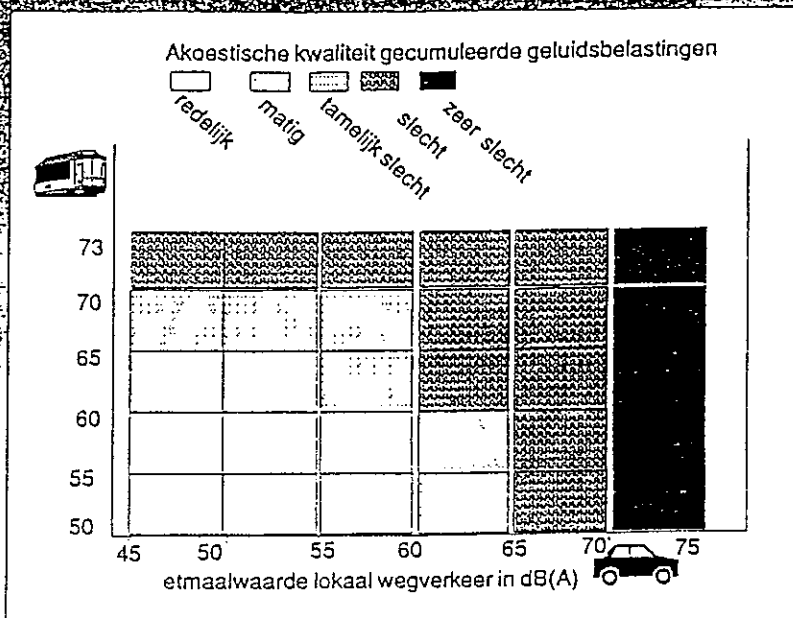
Men stelt zich een bouwlokatie voor tussen een weg en een spoorweg waar een rij woningen gebouwd moet worden. Bekijkt men nu (volgens de afzonderlijke hoofdstukken van de wet geluidhinder) de gevelbelastingen dan lijkt er niets aan de hand: de huizenrij schijnt de tegenoverliggende geluidbron af zodat op voor en achtergevel keurig aan de normen voldaan wordt. Qua akoestisch klimaat is dit toch duidelijk anders dan een woning waarvan één gevel belast wordt. De rekenmethode geeft in dit geval correct de kwaliteit weer van de omgeving. Indien de woningen er eenmaal staan geven de verschillende gevelbelastingen een onvolledig beeld van de situatie.

In figuur 2 wordt een spoorlijn aangelegd langs een snelweg. De spoorlijn wordt zo aangelegd dat deze aan het Be sluit Geluidhinder Spoorwegen voldoet (dwz 60 dB(A)) maar de snelweg dateert nog uit het pre-war tijdperk en veroorzaakt een gevelbelasting van 65 dB(A). Dit leidde in eerste instantie (het voorbeeld is niet helemaal theoretisch maar ik zal geen namen noemen) tot de eis de grenswaarde voor de spoorweg naar 55 dB(A) te brengen. Uit de volgende diagram is op te maken dat dit echter geen zin heeft.

Het is duidelijk dat onder deze omstandigheden verlaging van het railniveau geen zin heeft omdat de snelweg in alle omstandigheden maatgevend blijft. De uitkomst was dat be sloten is de snelweg met voorrang van afscherming te voorzien zodat het niveau op ca 55 dB(A) zou uitkomen. Ook in dit geval heeft verlaging van het railniveau onder de voorkeurswaarde van 60 dB(A) nog weinig zin.

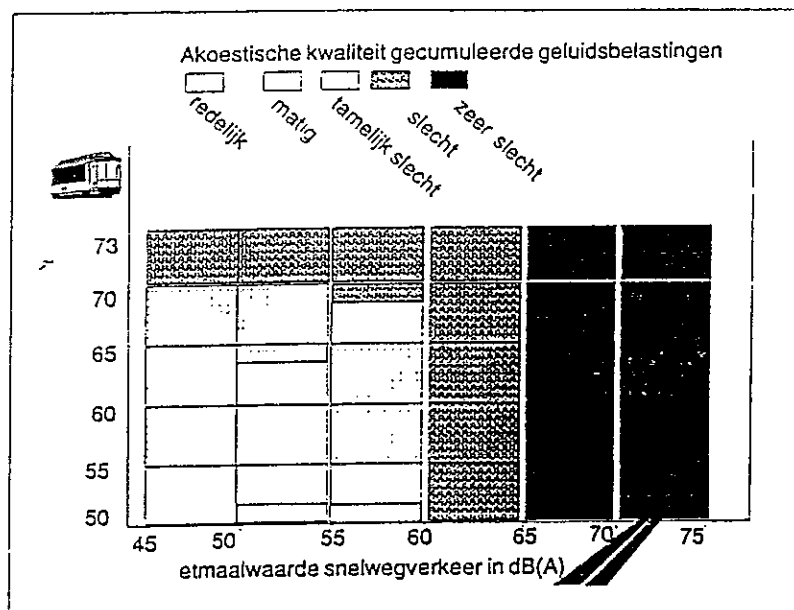
Tot Slot

De uitkomsten van de cumulatieve berekening moeten dus aanvullend gezien worden op het normenstelsel van de Wgh. Anders dan bij de berekeningen en normen per bron vindt de afweging eerder plaats op het niveau van lokaties dan van individuele gevels.



Figuur 1

Figuur 2



Noten

- 1 "Geluid, geur en milieukwaliteit" TNO/NIPG rapport C045 1993
- 2 Zie "Hinder in de woonomgeving door cumulatieve van omgevingsgeluid" een literatuurstudie Ministerie VROM onderzoeksprogramma geluidhinder GA HR 08 01
- 3 "Hinder door geluid van tram- en wegverkeer" Ministerie VROM Onderzoeksprogramma geluidhinder GA HR 08 02
- 4 Beoordelmethode voor hinder in de woonomgeving door cumulatieve van omgevingsgeluid Ministerie VROM onderzoeksprogramma geluidhinder GA HR 08 03
- 5 Total annoyance caused by simultaneous impulse road traffic and aircraft sounds J Vos TNO/IZF
- 6 Response functions for environmental noise in residential areas H M E Miedema TNO/NIPG 1992

- 7 Het idee voor de waardering is ontleend aan het eerdergenoemde rapport "Response functions for Environmental Noise in residential areas". De daarin gegeven kwalificatie kent een andere klasse indeling dan de hier gebruikte, die de Wet geluidhinder grenzen volgt. Verder is de daar gehanteerde beoordeling wat strenger. Dit komt voornamelijk omdat de grens tussen 'goed' en 'minder goed' op 40 dB(A) gelegd wordt. Mijn indruk is dat de meeste mensen dit niveau (een stiltegebiedseis) voor de woonomgeving als uitmuntend zullen kwalificeren.

PROCEDURESCHEMA

Actie	Termijn	Nevenacties	Grondslag wvl	grondslag spw.law	grondslag ind.lawaar
Concept-ontheffings aanvraag ter inzage	4 weken	openbare zitting indienen reacties	artikel 13.1 13.2 en 16.a.1 Bgw	artikel 15.1, 15.2 en 28.a.1 Bgs	artikel 11 1 11.2 en 14.a.1 Bgi
ontheffingsverzoek indienen bij GS	rapport betrokkenheid bevolking (artikel 16.a.2 Bgw)				
GS nemen een besluit	binnen 13 weken na ontvangst verzoek (tenzij aanvullende informatie is gevraagd --> opschorten met redelijke termijn)	ontvangstbevestiging (-evt. aanvullende informatie)	artikel 16 Bgw artikel 14, lid 4 Bgw	artikel 18.1 Bgs artikel 16.3 Bgs	artikel 14 Bgi artikel 12.3 Bgi
Indienen bezwaren bij GS	binnen 6 weken na verzenden beschikking		artikel 87 lid 2 Wgh artikel 4:15 AWB	idem	idem
Heroverweging	binnen 6 weken na bezwarentermijn		artikel 6.7 AWB	idem	idem
Beroep bij RvS	of ten hoogste binnen 10 weken na bezwarentermijn		artikel 7 10 lid 3 AWB	idem	idem
	binnen 6 weken na verzending heroverweging		artikel 6:7 AWB	idem	idem

