

NOTITIE

Datum: 9 juni 2026
Betreft: Wijziging van geluid door gemeentewegen onder de Omgevingswet

Opgesteld door: Erik Willighagen

1 INLEIDING

Als een gemeenteweg wordt aangelegd of gewijzigd, kan dit geluidgevolgen hebben voor de omgeving. Ook als bijvoorbeeld een woningbouwplan wordt gerealiseerd kan dit gevolgen hebben voor de omgeving, bijvoorbeeld door extra verkeer.



De beoordeling van de wijziging van het geluid werkt anders dan we gewend waren onder het oude regime van de Wet geluidhinder. De regels zijn echter niet overal duidelijk en gedeeltelijk voor meerderlei uitleg vatbaar. Dit blijkt ook uit de jurisprudentie¹ die zich aan het ontwikkelen is. In dit stuk is aangegeven hoe de regels zouden kunnen worden geïnterpreteerd en in de praktijk kunnen worden gebruikt.

2 UITGANGSSITUATIES

De manier waarop een wijziging in de geluidssituatie moet worden beoordeeld, hangt vooral af of sprake is van een binnen- of buitenplanse wijziging en van de aanleiding voor die wijziging.

¹ Bijvoorbeeld ECLI:NL:RVS:2026:2092

1. Aanleg of wijziging weg die past binnen het omgevingsplan

Als een weg wordt aangelegd of gewijzigd binnen de mogelijkheden van het omgevingsplan, is artikel 22.272 van de Bruidsschat Omgevingsplan van toepassing (tenzij de gemeente hiervoor in het omgevingsplan andere regels heeft vastgesteld). Daarbij gelden ook de instructieregels uit de Vangnetregeling Omgevingswet van 1 oktober 2025.

2. Aanleg of wijziging weg die niet past binnen het omgevingsplan

Als voor de aanleg of wijziging van een weg een wijziging van het omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een Buitenplanse Omgevingsplanactiviteit (BOPA) nodig is, moet worden getoetst aan artikel 5.78 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). De inhoudelijke beoordeling vindt daarbij plaats op basis van artikel 5.78m Bkl. Het is mogelijk dat een gemeente in het omgevingsplan ook regels heeft opgesteld. Deze regels moeten echter altijd voldoen aan het Bkl en komen niet in de plaats van het Bkl.

3. Gedeeltelijk binnen- en gedeeltelijk buitenplans

Er zijn situaties denkbaar dat de aanleg of wijziging van de weg binnen het omgevingsplan valt, maar andere delen van het totale plan niet. In dat geval moet de hele aanvraag om een omgevingsvergunning als buitenplans worden beschouwd en moet worden getoetst aan artikel 5.78 Bkl.

4. Wijziging met alleen verkeersbesluit

Als voor een wijziging van een weg alleen een verkeersbesluit nodig is, zoals een snelheidsverhoging, moet een gemeente rekening houden met geluid volgens artikel 21a Babw (Besluit administratieve bepaling over het wegverkeer).

3 AANLEG OF WIJZIGING WEG VOLGENS BRUIDSSCHAT

3.1 Toepassingsbereik

Het toepassingsbereik van het geluid van aan te leggen of te wijzigen gemeentewegen is vastgelegd in Bruidsschat art. 22.271. Het moet gaan om een wijziging die nog niet eerder getoetst in het kader van de Wet geluidhinder. Dus als vóór 1 januari 2024 een besluit is genomen of een vergunning is verleend, mag de wijziging gewoon worden uitgevoerd.

In dit artikel is geen minimum verkeersintensiteit genoemd. Dat houdt in dat, in tegenstelling tot bij het Bkl, de ondergrens van 2.500 mvt/etm niet van toepassing is.

3.2 Wat is een wijziging?

In de Bruidsschat is niet omschreven wat wel of niet onder een wijziging valt. Uit de toelichting bij de Bruidsschat blijkt dat beoogd is artikel 99 van de Wet geluidhinder (reconstructie) om te zetten. Daarbij gaat het dus om een fysieke wijziging van een bestaande weg zoals:



- wijziging van profiel, wegbreedte, hoogteligging of wegdek;
- wijziging van het aantal rijstroken;
- aanleg van kruispunten;
- aanleg van aansluitingen, op- en afritten;
- verwijdering, plaatsing of wijziging van verkeerstekens waardoor de invoergegevens van een geluidsberekening wijzigen;
- aanleg VRI;
- verandering snelheidsregime.

Omdat het gaat om een fysieke wijziging aan of op de weg, is een wijziging van uitsluitend de verkeersintensiteit of de verkeerssamenstelling geen reconstructie.

3.3 Wanneer is een wijziging toegestaan?

Uit artikel 22.272 lid 2 (gewijzigd met de Vangnetregeling Omgevingswet op 1 oktober 2025) blijkt in welke gevallen – zonder vergunning – een wijziging van een weg (en spoorweg) zonder GPP's is toegestaan.

Voor een wijziging is geen vergunning nodig als sprake is van:

- een woonerf;
- een weg met een maximumsnelheid van 30 km/uur;
- een verlaging van de snelheid;
- een vervanging van de deklaag door een gelijke of stillere versie;
- het herstellen van de rijnsnelheid na een tijdelijke snelheidsverlaging.

Een wijziging is – zonder vergunning – toegestaan als:

1. het geluid in de toekomstige plansituatie maximaal 52 dB is.

Een wijziging is ook – zonder vergunning – toegestaan als:

1. het geluid niet meer dan 1 dB hoger is dan een eerder vastgestelde hogere waarde of, als de heersende waarde lager is, de heersende waarde, of;
2. het geluid niet meer dan 1 dB hoger is dan de heersende waarde als de heersende waarde hoger is dan 51 dB. Dit geldt alleen als de weg en het gebouw op 1 januari 2007 waren toegelaten en niet eerder een hogere waarde is vastgesteld.

Volgens artikel 2.4f van de vangnetregeling wordt bij een eerder vastgestelde hogere waarde:

1. de aftrek opgeteld die is toegepast volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder. Uit de toelichting bij de vangnetregeling blijkt dat niet alleen artikel 110g is bedoeld, maar ook de voorganger daarvan, artikel 103 Wgh.
2. een hogere waarde in dB(A) omgerekend tot een waarde in dB. De hogere waarde wordt verminderd met het verschil tussen de heersende waarde in dB(A) en de heersende waarde in dB. Het verschil wordt akoestisch afgerond naar een geheel getal.

Hierna is nader uitgewerkt hoe dit systeem in de praktijk kan worden toegepast.



Algemeen

Alle berekeningen worden uitgevoerd volgens het Meet- en Rekenmethode Geluid Wegen. De beoordeling vindt plaats op basis van het geluid per weg. Dus niet voor alle wegen gezamenlijk.

Situatie 1 (52 dB-toets)

Bepaal het geluid in de plansituatie per weg. Het geluid van de te wijzigen of de aan te leggen weg mag niet hoger zijn dan 52 dB. Daarbij wordt het geluid in twee decimalen berekend en vervolgens (akoestisch) afgerond naar een hele waarde. Als het geluid niet meer dan 52 dB bedraagt is de wijziging toegestaan.

Aan het einde van de regel artikel 22.272, tweede lid 1^o ontbreekt het woord 'of'. Dat houdt in dat, als aan deze regel (niet hoger dan 52 dB in de plansituatie) wordt voldaan, verdere toetsing niet meer aan de orde is, ongeacht de toename van het geluid.

Situatie 2 (vergelijking plansituatie met vastgestelde hogere waarde)

1. Algemeen

- a. Bereken het geluid van alleen de te wijzigen weg. De heersende waarde is het geluid in het jaar voorafgaand aan de wijziging met een nauwkeurigheid van 2 decimalen. Rond de heersende waarde akoestisch af op een geheel getal. Dit is de heersende toetswaarde. De toetswaarde is nooit lager dan 52 dB vanwege de 52 dB-regel volgens situatie 1.
- b. Bereken het geluid van alleen de gewijzigde weg. De te toetsen waarde is het geluid in de toekomstige plansituatie (in het maatgevende jaar – vaak minimaal 10 jaar na wijziging) met een nauwkeurigheid van 2 decimalen. Rond de waarde akoestisch af op een geheel getal. Dit is de te toetsen waarde in de plansituatie.

2. Toetswaarde bij een eerder vastgestelde hogere waarde in L_{den} (dB):

- a. Tel de bij de hogere waarde gebruikte aftrek volgens artikel 110g Wgh bij de hogere waarde op. Daarmee resteert een L_{den} zonder aftrek. Dit is de toetswaarde op basis van de hogere waarde. De toetswaarde is nooit lager dan 52 dB vanwege de 52 dB-regel volgens situatie 1.

3. Toetswaarde bij een eerder vastgestelde hogere waarde in L_{etm} (dB(A)):

- a. Bereken het verschil tussen L_{den} en L_{etm} voor de heersende situatie. Rond dit verschil akoestisch af naar een geheel getal. Trek dit verschil af van de hogere waarde. Dit leidt tot een 'hogere waarde' in L_{den} . Tel vervolgens de gebruikte aftrek (art. 103 Wgh) daarbij op. Dit leidt tot de uiteindelijke toetswaarde op basis van de hogere waarde. Dit is een geheel getal. De toetswaarde is nooit lager dan 52 dB vanwege de 52 dB-regel volgens situatie 1.



4. Toetsing

- a. Bepaal het verschil tussen het geluid van de weg in de plansituatie met laagste van:
 - i. de heersende waarde met een minimum van 52 dB (geheel getal);
 - ii. de toetswaarde op basis van de hogere waarde met een minimum van 52 dB (geheel getal).

Als het verschil niet groter is dan 1 dB, is de wijziging toegestaan.

Situatie 3 (gebouw en weg op 1 januari 2007 toegestaan en niet eerder een hogere waarde vastgesteld en heersende waarde hoger dan 51 dB)

1. Algemeen

- b. Bereken het geluid van alleen de te wijzigen weg. De heersende waarde is het geluid in het jaar voorafgaand aan de wijziging met een nauwkeurigheid van 2 decimalen. Rond de heersende waarde akoestisch af op een geheel getal. Dit is de heersende toetswaarde. De toetswaarde is nooit lager dan 52 dB vanwege de 52 dB-regel volgens situatie 1.
- a. Bereken het geluid van alleen de gewijzigde weg. De te toetsen waarde is het geluid in de toekomstige plansituatie (in het maatgevende jaar – vaak minimaal 10 jaar na wijziging) met een nauwkeurigheid van 2 decimalen. Rond de waarde akoestisch af op een geheel getal. Dit is de te toetsen waarde in de plansituatie.

2. Toetsing

- a. Als de heersende waarde niet hoger is dan 51 dB:
 - i. Een toetsing is niet aan de orde en de wijziging is toegestaan.
- b. Als de heersende waarde hoger is dan 51 dB (dus 52 dB of hoger), is een toetsing wel aan de orde. Bepaal het verschil tussen het geluid van de weg in de plansituatie met:
 - i. de heersende waarde met een minimum van 52 dB (geheel getal);

Als het verschil niet groter is dan 1 dB, is de wijziging toegestaan.

Het lijkt de bedoeling dat situatie 3 van toepassing is als niet eerder een hogere waarde was vastgesteld en het geluid hoger is dan 51 dB. Maar de tekst van artikel 22.272, tweede lid 3^o (situatie 3) beperkt dit. Dit artikel heeft betrekking op situaties waar de weg en het gebouw al waren toegelaten op 1 januari 2007. Daarmee vallen situaties van na 1 januari 2007 buiten boord. Dit kan redelijkerwijs niet de bedoeling zijn.

Voorgestelde werkwijze:

- Situatie 3 is van toepassing in alle gevallen waar de heersende waarde hoger is dan 51 dB (dus 52 dB of hoger) en waar niet eerder hogere waarden zijn vastgesteld.
- Als de heersende waarde lager is dan 52 dB, wordt de waarde van 52 dB als heersende waarde gehanteerd.



De toetsing vindt dan als volgt plaats:

- a. Als de heersende waarde 52 dB of lager is:
 - i. Voor de heersende waarde wordt 52 dB gehanteerd.
 - b. Bepaal het verschil tussen het geluid van de weg in de plansituatie met laagste van:
 - ii. de heersende waarde (geheel getal);
 - iii. de toetswaarde op basis van de hogere waarde (geheel getal).
- Als het verschil niet groter is dan 1 dB, is de wijziging toegestaan.

Samengevat:

- Een waarde tot en met 52 dB in de plansituatie is altijd toegestaan.
- Bepaal geluid in heersende en plansituatie in hele waarden.
- Reken eerdere hogere waarden om naar L_{den} zonder aftrek.
- Bepaal het verschil tussen het geluid van de weg in de plansituatie met laagste van:
 - de heersende waarde met een minimum van 52 dB (geheel getal);
 - indien een hogere waarde is vastgesteld, de toetswaarde op basis van de hogere waarde met een minimum van 52 dB (geheel getal).
- Een verschil tot en met 1 dB is toegestaan.
- Een verschil van 2 dB of hoger is een overschrijding.

3.4 Indirecte effecten

Volgens artikel 22.274 onder 3^o moet het geluid door andere wegen of niet te wijzigen delen van de weg worden onderzocht als redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de wijziging zal leiden tot een toename van meer dan 1 dB. Dit is een afgeronde waarde.

Hierna is nader uitgewerkt hoe dit systeem in de praktijk kan worden toegepast.

1. Algemeen

- a. Alle berekeningen worden uitgevoerd volgens het Meet- en Rekenmethode Geluid Wegen. De beoordeling vindt plaats op basis van het geluid per weg. Dus niet voor alle wegen gezamenlijk.
- b. Bereken het geluid van de weg in de heersende situatie. De heersende waarde is het geluid in het jaar voorafgaand aan de wijziging. Het geluid wordt berekend met een nauwkeurigheid van 2 decimalen. Rond deze waarde akoestisch af op een geheel getal. Dit is de toetswaarde.
- c. Bereken het geluid van de weg in de plansituatie. De te toetsen waarde is het geluid in de toekomstige plansituatie (in het maatgevende jaar – vaak minimaal 10 jaar na wijziging) met een nauwkeurigheid van 2 decimalen. Rond de waarde akoestisch af op een geheel getal. Dit is de te toetsen waarde in de plansituatie.

2. Toetsing

- a. Bepaal het verschil tussen het geluid van de weg in de plansituatie met de heersende waarde (geheel getal).
- b. Als het verschil niet groter is dan 1 dB, is de wijziging toegestaan;



3. Opmerking

- a. Een verschil groter dan 1 dB kan pas ontstaan als het onafgeronde geluid met meer dan 1,00 dB toeneemt. Als de onafgeronde toename niet groter is dan 1,00 dB, is er dus nooit sprake van een overschrijding en hoeven geen maatregelen te worden onderzocht.
- b. Een groter dan 1,00 dB wordt bereikt bij een toename van de verkeersintensiteit van 26,0%. Zolang de toename lager is dan 26,0% is er dus geen overschrijding.

3.5 Maatregelen

Volgens artikel 22.274 onder 4^e moeten de doeltreffendheid van maatregelen worden onderzocht om te voorkomen dat het geluid toeneemt op geluidgevoelige gebouwen ten opzichte van de heersende situatie. Doel van de maatregelen is dus om de afgeronde waarde van het geluid terug te brengen tot ten hoogste de heersende waarde (afgerond getal). Het terugbrengen zodat de toename niet meer is dan de toegestane 1 dB is dus niet voldoende. Je moet terug naar de heersende waarde.

Als deze maatregelen niet voldoende zijn, moeten geluidwerende maatregelen aan de gevels van de gebouwen worden onderzocht. Deze binnenwaarde is volgens artikel 3.53 Bkl, afhankelijk van de situatie, 36 of 41 dB.

4 AANLEG OF WIJZIGING WEG VOLGENS BKL

4.1 Toepassingsbereik

Het toepassingsbereik van het geluid van aan te leggen of te wijzigen gemeentewegen is vermeld in Bkl 5.78 en 5.78i. De belangrijkste criteria zijn:

- Alle gemeente- en waterschapswegen zonder geluidproductieplafonds behalve een woonerf.
- Verkeersintensiteit meer dan 2.500 mvt/etmaal als jaargemiddelde.

Dit geldt alleen voor een omgevingsplan of omgevingsvergunning met een looptijd van meer dan 10 jaar. Bij een looptijd van minder dan 10 jaar moet wel rekening worden gehouden met geluid, maar geldt geen hard toetsingskader.

4.2 Wat is een wijziging?

In artikel 5.78j is aangegeven wat een wijziging is:

- Verplaatsen van één of meer rijstroken met meer dan 2 meter.
- Verhogen of verlagen van de rijstroken met meer dan 1 meter.
- Toename van het aantal rijstroken (uitgezonderd voorsorteer-, in- en uitvoegstroken).
- Vervangen van wegdek door minder stil wegdek.
- Verwijderen van geluidbeperkende maatregelen langs de weg.



4.3 Wanneer is een wijziging toegestaan?

In artikel 5.78m wordt aangegeven in welke gevallen een wijziging van een weg is toegestaan.

Een wijziging is toegestaan als het geluid:

1. Ingeval van aanleg van een weg:
 - a. niet hoger is dan de standaardwaarde van 53 dB voor gemeentewegen;
2. Ingeval van wijziging van een weg:
 - a. niet hoger is dan de standaardwaarde van 53 dB voor gemeentewegen;
 - b. niet hoger is dan het geluid op het tijdstip van de wijziging van het omgevingsplan (heersende waarde).

Er geldt dus een ondergrens van 53 dB. Tot aan deze standaardwaarde zijn wijzigingen in principe altijd toegestaan. Een gemeente kan er echter voor kiezen om het geluid toch niet aanvaardbaar te vinden, ook als het niet hoger is dan deze standaardwaarde. Dat kan op basis van artikel 5.78l of vanuit het principe van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL).

Bij een wijziging van een weg is het verschil tussen de heersende waarde en het geluid in de eindsituatie na de wijziging van belang. In de toelichting bij het Aanvullingsbesluit geluid (waarop de geluidregels in het Bkl zijn gebaseerd) is uitgelegd wat wordt bedoeld met het geluid na de wijziging, oftewel het geluid in de plansituatie. Voor deze plansituatie wordt meestal uitgegaan van de situatie 10 jaar na de geplande realisatie van het plan. Als dit echter leidt tot een te lage inschatting van het geluid, moet een ander jaar worden gekozen als maatgevend jaar.

Dit houdt dus in dat de heersende situatie niet wordt vergeleken met de situatie direct (bijvoorbeeld 1 jaar na) de wijziging, maar 10 jaar na de wijziging. Er wordt dus niet alleen rekening gehouden met het effect van de wijziging zelf, maar ook met de ontwikkeling van het verkeer gedurende 10 jaar.

Verschilbepaling

Het verschil tussen het heersende geluid en het geluid in de plansituatie moet volgens artikel 3.4 van de Omgevingsregeling worden gebaseerd op (akoestisch) afgeronde waarden. Dit is geïllustreerd in het volgende voorbeelden:

- Heersend: 56,78 – afgerond 57 dB
- Plan: 57,49 – afgerond 57 dB
- Verschil is $57 - 57 = 0$ dB dus geen toename, dus toegestaan

- Heersend: 56,50 – afgerond 56 dB
- Plan: 56,51 – afgerond 57 dB
- Verschil is $57 - 56 = 1$ dB dus een toename, dus een overschrijding

Er is niet aangegeven voor welk gebied het verschil moet worden bepaald (ook niet in de Omgevingsregeling). Voorgesteld wordt een praktische werkwijze te hanteren die uitgaat van een verlengd onderzoeksgebied. Het onderzoeksgebied zou zich dan uitstrekken tot het



wegvak waar de feitelijke wijziging plaatsvindt, verlengd met $1/3^e$ van de zonebreedte (zoals deze in de Wgh gold).

Bij een overschrijding

Als sprake is van een toename, kan dit alsnog worden toegestaan (art 5.78n) als:

- geen maatregelen kunnen worden getroffen om te kunnen voldoen om de toename terug te brengen tot 0 dB
- de overschrijding door maatregelen zoveel als mogelijk wordt beperkt, en
 - het geluid niet hoger is dan de grenswaarde

Maatregelen moeten financieel doelmatig zijn en geen overwegende bezwaren ontmoeten.

Volgens art. 5.78o kan een overschrijding tot boven de grenswaarde worden toegestaan als sprake is van zwaarwegende economische of andere maatschappelijke belangen (voortzetting van lsm).

Bij een toename van het geluid moet de aanvaardbaarheid van gecumuleerd geluid worden beoordeeld (art. 5.78p). De wijze waarop is niet gedefinieerd. De gemeente heeft daarvoor een eigen bestuurlijke afwegingsruimte. Eén van de mogelijkheden daarbij is bijvoorbeeld de methode Miedema. De berekening van het gecumuleerd geluid is opgenomen in artikel 3.25 van de Omgevingsregeling.

Bij een toename van het geluid moet ook het gezamenlijk geluid op de gevel van geluidgevoelige woningen bepaald (art. 5.78q). Deze waarde moet worden gebruikt voor het onderzoek naar en het besluit over geluidwerende gevelmaatregelen (Bkl 3.53). De daarbij te hanteren binnenwaarde is volgens artikel 3.53 Bkl, afhankelijk van de situatie, 36 of 41 dB.

Samengevat:

- Alleen bij wegen met meer dan 2.500 mvt/etm
- Een waarde tot en met 53 dB in de plansituatie is in beginsel altijd toegestaan
- Bepaal geluid in heersende en plansituatie in gehele getallen
- Bepaal het verschil in gehele getallen
- Een verschil van 0 dB is toegestaan
- Een verschil van 1 dB of hoger is een overschrijding
- Bij overschrijding maatregelen onderzoeken
- Als maatregelen niet voldoende zijn: ook beoordeling cumulatief en gezamenlijk geluid
- Aan de hand van gezamenlijk geluid ook geluidwerende gevelmaatregelen onderzoeken

4.4 Indirecte effecten van veranderend verkeer

Een aanleg of wijziging van een weg kan ook effect hebben in de bredere omgeving. Dat geldt ook bij de realisatie van bijvoorbeeld een nieuwe woonwijk. Volgens art 5.78af is een indirect akoestisch effect tot en met 1,5 dB toegestaan. Dit wordt bereikt bij een toename van de verkeersintensiteit van 41,2% ten opzichte van de autonome situatie. Bij een grotere groei is het effect dus ook groter dan 1,5 dB.



Qua afronding is hierop artikel 3.8 onder 2 van de Omgevingsregeling van toepassing. Daarin staat dat het geluid in dit geval niet mag worden afgerond.

Dit is geïllustreerd in het volgende voorbeelden:

- Autonom: 56,78
- Plan: 58,12
- Verschil is $58,12 - 56,78 = 1,34$ dB. Dit is niet hoger dan 1,5, dus toegestaan

- Autonom: 56,50
- Plan: 58,01
- Verschil is $58,01 - 56,50 = 1,51$ dB. Dit is groter dan 1,5 dus een toename, dus een overschrijding

Bij een overschrijding

Als sprake is van een toename, kan dit alsnog worden toegestaan (art 5.78af) als:

- geen maatregelen kunnen worden getroffen om de toename terug te brengen tot ten hoogste 1,5 dB
- de overschrijding door maatregelen zoveel als mogelijk wordt beperkt, en
 - het geluid niet hoger is dan de grenswaarde

Maatregelen moeten financieel doelmatig zijn en geen overwegende bezwaren ontmoeten.

Bij een toename van het geluid moet de aanvaardbaarheid van gecumuleerd geluid worden beoordeeld (art. 5.78af). De berekening van het gecumuleerd geluid is opgenomen in artikel 3.25 van de Omgevingsregeling. De wijze waarop het gecumuleerd geluid moet worden beoordeeld is niet gedefinieerd. De gemeente heeft daarvoor een eigen bestuurlijke afwegingsruimte.

Volgens art. 5.78ag kan een overschrijding tot boven de grenswaarde worden toegestaan als sprake is van zwaarwegende economische of andere maatschappelijke belangen (voortzetting van lsm).

Er is géén verplichting om ook het gezamenlijk geluid te bepalen. Het is dus blijkbaar aan de gemeente om zelf een afweging te maken ten aanzien van de aanvaardbaarheid.

Samengevat:

- Bepaal geluid in autonome en plansituatie in twee decimalen
- Bepaal verschil in twee decimalen
- Een verschil tot en met 1,5 dB is toegestaan
- Een verschil van 1,51 dB of hoger is een overschrijding
- Bij overschrijding maatregelen onderzoeken
- Als maatregelen niet voldoende zijn: ook beoordeling cumulatief geluid

4.5 Indirect effect door wijziging in geluidoverdracht

Als een omgevingsplan een wijziging in de omgeving mogelijk gaat maken, kan dit gevolgen hebben voor het geluid in de omgeving. Als bijvoorbeeld gebouwen worden gesloopt, kan het



geluid bij achterliggende gebouwen toenemen. Dat kan ook aan de orde zijn bij reflectie tegen een nieuw gebouw. Volgens art. 5.78ai moet, als sprake is van een significante toename van het geluid:

- maatregelen worden getroffen om de toename te voorkomen of zoveel als mogelijk te beperken, of
- geluidwerende maatregelen worden getroffen om te voldoen aan 36 of 41 dB binnenwaarde (tabel 3.53)

Het is niet aangegeven wat wordt verstaan onder significant. Dit is aan de gemeente zelf om te beoordelen, bijvoorbeeld in het kader van ETFAL.

De vraag is welk criterium moet worden gehanteerd als sprake is van zowel veranderend verkeer als een wijziging in de geluidoverdracht. Het lijkt voor de hand te liggen om aan te sluiten bij het criterium voor veranderend verkeer. Dat leidt tot een toename van 1,5 dB.

5 WIJZIGING VAN EEN WEG MET ALLEEN VERKEERSBESLUIT

Soms worden wijzigingen doorgevoerd waar de Bruidsschat of Bkl geen voorwaarden aan stellen. Denk bijvoorbeeld aan het afsluiten van een weg of het verlagen van de rijsnelheid van 50 naar 30 km/uur. Dergelijke ingrepen kunnen zorgen voor een ander verkeersbeeld in de (soms wijde) omgeving.

In artikel 21a het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) staat dat een toename tot en met 1,5 dB is toegestaan. Dit is een toename ten opzichte van de autonome situatie.

In BABW wordt, als de toename groter is dan 1,5 dB verwezen naar de artikelen 5.78m, n en o van het Bkl. Dit zijn artikelen over de wijziging van een weg zoals beschreven in hoofdstuk 4 van deze notitie. In dat geval moet dus de heersende waarde worden vergeleken met de waarde in het maatgevende jaar (de eind- of plansituatie).

Samengevat:

- Bepaal geluid in autonome en plansituatie in twee decimalen
- Bepaal verschil in twee decimalen
- Een verschil tot en met 1,5 dB is toegestaan
- Een verschil van 1,51 dB of hoger is een overschrijding
- Als sprake is van een overschrijding moet een beoordeling worden gedaan als ware sprake van een wijziging van de weg zoals besproken in hoofdstuk 4 van deze notitie.

