

Van:  
A.W. Groenewold  
Dokter Holtropstraat 97  
3851 JH Ermelo

Aan:  
Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Minister Ollongren en Staatssecretaris Van Veldhoven

**Betreft** : Reactie Internetconsultatie Aanvullingsbesluit geluid  
**Datum** : 6 april 2019

Geachte mevrouw Ollongren en mevrouw Van Veldhoven,

Hierbij een reactie op het Aanvullingsbesluit Geluid (Abg), waarbij is gekeken naar het Abg zelf, de algemene nota van toelichting (NvT) en de Nota van Toelichting – artikelsgewijs (NvT-a).

Succes met de verwerking en hopelijk dragen de inspraakreacties bij aan realisatie van goede wetgeving die gericht is op een gezonde en aangename leefomgeving.

### **Algemene indruk**

Bij het lezen van de teksten is de eerste indruk de vraag of het voor geluid nu eenvoudiger en beter wordt. De algemene toelichting is in elk geval helder geschreven. De tekst van het Abg zelf is dat zeker niet. Minder normen, dat misschien wel. Maar de indruk bestaat dat het met alle wijzigingen weer aardig richting de complexiteit van de oude Wet geluidhinder opschuift. Daarbij is er m.i. geen enkele sturing richting realisatie van een goede geluidskwaliteit en staat de tekst vol van de mogelijkheden om naar boven af te wijken. In de toelichting staat dat een goede geluidskwaliteit belangrijk is voor de gezondheid, maar in de regels en normen is dat eigenlijk niet of nauwelijks terug te vinden. De standaardwaarde wordt benoemd en vervolgens is elke wijziging naar boven zo ongeveer mogelijk. Dat lijkt mij een gemiste kans. Helaas is ook geen sprake van een gelijkwaardig beschermingsniveau zoals in diverse presentaties over het onderwerp werd gesuggereerd. Dat is verderop nader toegelicht.

Waarom niet simpelweg uitgaan van de standaardwaarde die uitgaat van een goede en gezonde omgevingskwaliteit. Boven de standaardwaarde is een geluidluwe gevel en een goede binnenwaarde het uitgangspunt en is een goede motivatie nodig. Hoe hoger de belasting des te sterker de motivatie.

Veertig jaar Wet geluidhinder heeft best wel goede zaken opgeleverd. Maar ook bleek heel vaak dat de maximale waarde als de echte grenswaarde werd gezien.

Het Abg geeft gelukkig ook zeker een aantal positieve en goede punten, zoals bijvoorbeeld:

- Rond kruispunten vindt in de nieuwe situatie een toets plaats op het geluid van beide wegen (zelfde bronbeheerder) en niet meer per wegvak.
- Ook 30km wegen vallen weer onder de Wet. Deze zijn ooit uit de wet geschrapt en nu weer terug ingevoerd. Deze wegen waren bij verreweg de meeste gemeenten overigens al wel opgenomen in het geluidbeleid.
- Voor transformatiepanelen geldt nu ook een maximale binnenwaarde.
- Voor de bepaling van de geluidwering moet het gezamenlijke geluidniveau op de gevel worden bepaald, dus de totale bijdrage van alle bronnen en bronsoorten (rekenregels Omgevingsregeling geluid).
- De maximale waarde spoorweggeluid gaat van 68 naar 65 dB

- Er komt een monitoring op de geluidemissie van de gemeentelijke wegen
- Een 'dove' gevel moet 5 dB extra isolatie hebben.
- Bij de geluidwering moet worden uitgegaan van de opgetelde waarde van diverse geluidbronnen

Op een aantal punten vindt een duidelijke verslechtering plaats:

- Zo wordt de aftrek voor het stiller worden van het verkeer in de toekomst afgeschaft en voor het gemak volledig toegekend aan de norm. Standaardwaarde gaat van 48 naar 53 dB op gemeentelijke wegen en van 48 naar 50 dB op provinciale en Rijkswegen. Dit geeft rechtsongelijkheid in blootstelling voor burgers en is ook niet gebaseerd op onderzoeksresultaten.
- Daar bovenop komt nog een extra ruimte van 2 dB op de grenswaarden. Dit heeft forse consequenties voor ernstige geluidhinder en ernstige slaapverstoring (zie Tabel bijlage).
- Bij 53 dB is er volgens de cijfers van de WHO al sprake van 10% ernstige hinder en 3% ernstige slaapverstoring. Boven de 53 dB neemt naast ernstige hinder en ernstige slaapverstoring ook het risico op hart- en vaatziekten door geluid significant toe.
- Voor woningen langs gemeentelijke wegen geldt straks 70 dB als grenswaarde, zowel binnen als buiten de kom. Voor woningen langs gemeentelijke wegen buiten de kom geeft dit een forse afname (17 dB) van het beschermingsniveau en de kwaliteit van de leefomgeving.

Het voorstel is daarmee bepaald niet normneutraal. Hierbij een oproep om dit aan te passen.

## Inhoudelijke suggesties

### **Abg Art. 3.19 lid 2 (pag.1), Art. 5.78a (p.12)**

*Deze afdeling is niet van toepassing op een geluidgevoelig gebouw dat in een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit is toegelaten voor een duur van niet meer dan tien jaar.*

Voorstel:

tijdelijkheid beperken tot 1-3 jaar

Toelichting:

In de andere stukken van de Omgevingswet is ook de 10 jaar genoemd als tijdelijke situatie en voortvloeiend uit de crisis- en herstelwet. Er is zelfs de mogelijkheid die 10 jaar nog eens te verlengen. In de huidige situatie is in een tijdelijke situatie de Wetgeluidhinder niet van toepassing. Dat is een slechte zaak, welke nu lijkt te worden voortgezet.

10 jaar in de herrie zitten zonder bescherming is niet tijdelijk en leidt tot gezondheidseffecten. Er is geen bewijs dat dit NIET schadelijk is voor de gezondheid. Er is vanuit onderzoek geen periode te noemen waarbinnen gezondheidseffecten door blootstelling aan te hoge geluidniveaus niet optreden, een 'veilige' blootstellingsduur is niet aan te geven.

Kinderen zijn kwetsbaar voor cognitieve effecten zoals begrijpend lezen, aandacht, lange termijn geheugen en probleemoplossend vermogen. Bovendien zijn kinderen meer kwetsbaar dan volwassenen voor fysiologische effecten tijdens de slaap. Een 'tijdelijke' blootstelling van 10 jaar betekent bijvoorbeeld dat kinderen hun hele basisschoolperiode aan te veel geluid worden blootgesteld.

### **Abg Art. 3.31 (p.4), Art. 5.78u (p.15), NvT (p16)**

Overzicht standaard en grenswaarden.

Voorstel:

Geluidnormen niet versoepelen, **maar één standaardwaarde** hanteren voor alle geluidsoorten van **50 dB L<sub>den</sub> en 40 dB L<sub>night</sub>**. Dit is voor de gezondheid een goede kwaliteit en duidelijk voor iedereen.

Toelichting:

- a) De voorgestelde standaardwaarde en maximale ontheffing voor wegverkeer zijn ruimer / soepeler dan de bestaande normen. De voorgestelde wijzigingen zijn daarmee voor het aspect geluid niet normneutraal en zullen leiden tot meer hinder en meer gezondheidseffecten. Voor details zie Tabel 1.
- b) De aftrek voor het stiller worden van het verkeer (ex art. 110g Wet geluidhinder) wordt in het wetsvoorstel geheel toegekend aan de norm en opgeteld bij de huidige voorkeursgrenswaarde van 48 dB L<sub>den</sub> (2 en 5 dB voor wegen met een snelheid vanaf 70 km/uur resp. een lagere snelheid). Daarmee ontstaan er ook 2 standaardwaarden, resp. 50 en 53 dB L<sub>den</sub>. Het is uitermate vreemd om er van uit te gaan dat mensen die wonen langs een gemeentelijke weg anders zijn dan mensen die wonen binnen een zone van een provinciale of een rijksweg. Daarmee is ook sprake van rechtsongelijkheid. Hiervoor is ook geen bewijs.
- c) Naast het toekennen van de aftrek aan de norm is er aan de bovenzijde sprake van een verruiming van de maximale waarde. Van buitenstedelijke wegen gaat dit van 53 dB (incl. aftrek) naar 60 dB voor provinciale en Rijkswegen en zelfs naar 70 dB voor gemeentelijke wegen. Ook binnen de kom gaat de maximale waarde van 68 (63+5) naar 70 dB. Met zowel een verhoging in de basisnorm als de maximale waarde is de omzetting zeker niet normneutraal.
- d) In het Aanvullingsbesluit geluid is een tabel opgenomen met een kwalificatie van de leefomgeving per geluidbelasting. De standaardwaarde 53 dB geeft dan een 'redelijke' geluidkwaliteit. Het is niet te onderbouwen om als standaardwaarde cq streefwaarde in de Wet niet uit te gaan van een goede omgevingskwaliteit.
- e) Er lijkt geen tekst aanwezig die richting geeft aan het bereiken van een goede geluidkwaliteit. Alle regels zijn er op gericht een (nog) hogere geluidbelasting mogelijk te maken.
- f) Woningen en wegen worden aangelegd om tientallen jaren te blijven bestaan. Met een hoge geluidbelasting is de kans op ernstige hinder ernstige slaapverstoring en andere gezondheidseffecten dan zeer reëel.
- g) Het verruimen met 2 en 5 dB komt overeen met ca. 1.6 resp. 3.2 keer zoveel verkeer op dezelfde weg. Met de werkruimte voor de geluidproductieplafonds (1.5 dB i.e. nog eens 40% meer verkeer) voor de provinciale wegen en de ruimte die gemeenten krijgen, komt dit neer op vrijwel geen beperkingen t.a.v. de verkeersgroei in de komende 10-20 jaar. Bij het onderdeel ruimtelijke ontwikkelingen (NvT p.47) is het in afwijking van het huidige reconstructiebeleid ook nog eens zo dat de prognose van een plan vergeleken wordt met de autonome ontwikkeling. Daarmee wordt nog meer ruimte ingebouwd voor verkeersgroei, zonder dat maatregelen nodig zijn. Vanuit oogpunt van gezondheid zijn dat zeer zorgelijke ontwikkelingen.
- h) Een doel van de Omgevingswet is om bij invoering van de wet vast te houden aan een gelijkwaardig beschermingsniveau (staat ook op pag. 13 van de toelichting). Met de beschreven standaardwaarden en grenswaarden in het aanvullingsbesluit krijgen burgers minder bescherming.
- i) In de bijlage zijn de gezondheidseffecten opgenomen bij de huidige geluidswaarden en bij de verhoogde geluidswaarden uit het aanvullingsbesluit.
- j) In de NvT pag. 12 onder 3.1 en onder aan p.14 staat terecht dat langdurige blootstelling aan te veel geluid kan leiden tot gezondheidseffecten. P.13 stelt dat een gelijkwaardig beschermingsniveau uitgangspunt is. In H3.3 p.15 staat dat de kans op gezondheidseffecten bij standaardwaarde zeer klein zijn. Dat klopt niet. Volgens de WHO is er bij 53 dB (= standaardwaarde gemeentelijke wegen) 10% ernstige hinder en 3% ernstige slaapverstoring. De WHO adviseert dit als advieswaarde waarboven onacceptabele gezondheidseffecten zullen optreden.

### **Abg Art. 3.31 (p.4), Art. 5.78u (p.15), NvT (p16)**

Overzicht standaard en grenswaarden.

Voorstel:

Bij aanleg van nieuwe (spoor)wegen of industrieterreinen uitgaan van dezelfde waarden als genoemd in tabel 5.78u (toelaten geluidgevoelig gebouw)

Toelichting:

Op pag. 16 NvT staat een tabel met de toegelaten grenswaarden bij aanleg van een bron. Het is logisch dat deze waarden bij aanpassing of bij de eerste vaststelling wat hoger zijn dan die voor gevoelige gebouwen. Maar waarom zou bij de aanleg van een weg al direct 5 dB meer ruimte worden 'weggegeven'?

### **Abg Art. 3.33 (p.4) GPP provinciale wegen in de kom max. 5 dB hoger**

Voorstel:

Toevoegen onder de voorwaarde dat er een geluidluwe gevel aanwezig is en een binnenniveau van maximaal 38 dB

Toelichting

Met de werkruimte voor de geluidproductieplafonds (1.5 dB is nog eens 40% meer verkeer) voor de provinciale wegen en de ruimte die gemeenten krijgen, komt dit neer op vrijwel geen beperkingen t.a.v. de verkeersgroei in de komende 10-20 jaar. Bij het onderdeel ruimtelijke ontwikkelingen is het in afwijking van het huidige reconstructiebeleid ook nog eens zo dat de prognose van een plan vergeleken wordt met de autonome ontwikkeling. Daarmee wordt nog meer ruimte ingebouwd voor verkeersgroei, zonder dat maatregelen nodig zijn. Vanuit oogpunt van gezondheid zijn dat zeer zorgelijke ontwikkelingen.

Er wordt niets gedaan aan (gegroeide) hoog belaste situaties, ook wel handhavingsgat genoemd. Het inbouwen van een prikkel om hoogbelaste situaties beter te maken ontbreekt.

### **Abg Art. 3.35 (p.5): Aanvaardbaarheid gecumuleerde geluid**

Voorstel:

Minimaal een regel toevoegen met kwalificatie 'Goed'

Toelichting:

Het is goed dat er een kwalificatie is opgenomen voor de omgevingskwaliteit. Zoals eerder opgemerkt lijkt er weinig sturing richting een goede omgevingskwaliteit te zijn. Dat het hier gaat om gecumuleerd geluid onderstreept dat nog eens. Prima om voor cumulatie een 'redelijk' als acceptabel te zien, maar geef toch ook vooral aan wat een goede kwaliteit is. Dat staat nu alleen in de toelichting.

### **Abg Art. 3.43 (p.7) Afwijkende termijn om te voldoen aan GPP**

Voorstel:

Termijn verlagen naar 3 jaar om minder

Toelichting:

Er is vanuit onderzoek geen periode te noemen waarbinnen gezondheidseffecten door blootstelling aan te hoge geluidniveaus NIET optreden, een 'veilige' blootstellingsduur is niet aan te geven.

### **Abg Art. 3.48 (p.9) Binnenwaarde, Art. III wijziging BBL (p.31) Art. 5.23 bescherming tegen geluid**

Voorstel:

Bij transformatieprojecten e.d. 33 dB als uitgangspunt nemen, indien dat niet mogelijk is 38 dB.

Toelichting:

Het is een goede ontwikkeling dat nu in alle gevallen een waarde is opgenomen voor het binnen-niveau. Dat geen maatregelen nodig zijn bij 1 of 2 dB te hoge waarden lijkt reëel. Vanuit gezondheidsbescherming is aan te bevelen te sturen op 33 dB of lager. Als 33 dB niet haalbaar is, dan is 38 Lden voor een binnenniveau vanuit oogpunt van gezondheid acceptabel. Ook bij transformatieprojecten (art. 5.23 BBL) in eerste instantie uitgaan van 33 dB indien haalbaar of max. 38 dB. Het niveau van 38 dB is ook het niveau waarop de woningen met Rijkssubsidie in de afgelopen jaren zijn gesaneerd (zgn. A-, B-, en Raillijsten). Het sluit daarmee ook aan bij de uitvoeringspraktijk. Door direct al uit te gaan van 41 dB is er ook geen rek meer bij eventuele verkeersgroei.

### **Abg Art. 3.48 lid 4 (p.9) ...geldt niet als de eigenaar geen toestemming geeft...**

Voorstel:

Iets toevoegen om toekomstige huurders te beschermen

Toelichting:

Hoe te voorkomen dat een projectontwikkelaar/eigenaar bij bijv. een transformatie geen toestemming geeft voor geluidwerende maatregelen en de woningen daarna wel op de huurmarkt brengt?

### **Abg Art. 5.78n (p.14) Toepassingsbereik**

Voorstel:

Ondergrens ophogen naar 2.000 mvt/etmaal

Toelichting:

- a) De rekenmodellen zijn niet gemaakt en niet geschikt voor deze lage intensiteiten. Er is ook nauwelijks meer sprake van een lijnbron. Bij 1.000 mvt/etmaal varieert het aantal auto's van 1 per minuut in de dag tot 1 auto per 9 minuten in de nacht. Dit voorschrift lijkt daarmee onnodig belastend. Bovendien zal het bij verreweg de meeste van deze wegen gaan om personenauto's.
- b) Het is waar dat op sommige klinkerwegen met 1000 mvt/etmaal een overschrijding wordt berekend. Maar de vraag is wat de waarde is van die berekening (zie a)
- c) Verkeersmodellen hebben zeer grote moeite met deze lage aantallen en kunnen daar niet goed mee overweg. Dat zal resulteren in zeer grote wisselingen over de jaren, waardoor onnodige besluiten moeten worden genomen over maatregelen.

### **Abg Art. 5.78q (p.14) en art. 578v (p. 16) Overschrijding standaardwaarde**

Voorstel:

toevoegen lid d:

er een geluidluwe gevel aanwezig is

Toelichting:

- 1) Bij niveaus boven de standaardwaarde een geluidluwe gevel als uitgangspunt nemen tenzij er zwaarwegende redenen om hier vanaf te wijken
- 2) Geeft bewezen minder hinder
- 3) Draagt bij aan een aangenaam woon- en leefklimaat
- 4) Past binnen een goede ruimtelijke ordening

- 5) In het Aanvullingsbesluit is een geluidluwe gevel alleen opgenomen bij een geluidbelasting hoger dan de maximale waarde. Voorstel is een geluidluwe gevel als uitgangspunt te nemen voor alle situaties met een geluidbelasting boven de standaardwaarde (ongetwijfeld zijn er wel uitzonderingssituaties denkbaar). Bijvoorbeeld bij eenzijdig georiënteerde appartementen, waar dit op gebouwniveau is te regelen.
- 6) Veel gemeenten hebben een geluidluwe gevel als eis in het geluidbeleid. Dat blijft een optie na invoering van de Omgevingswet (gemeentelijke vrijheid), maar gezien het bewezen positieve effect op de hinderbeleving en omdat dit één van de weinige concrete sturende elementen kan zijn is het voorstel de geluidluwe gevel op te nemen in het Abg of in het BKL (dus een verplichting).
- 7) Een geluidluwe gevel als eis is duidelijk en stimuleert de creativiteit van ontwerpers om een kwalitatief goede woonomgeving te realiseren.
- 8) Een geluidluwe of nog beter een aangename gevel geeft ook mogelijkheden voor klimaatadaptatie in de bouw. Bij een aangename gevel is het mogelijk met het slaapkamerraam open te slapen. Met de huidige duurzaamheidseisen wordt vooral de warmte vastgehouden. De mogelijkheden om bij warme zomernachten de warmte kwijt te raken is heel beperkt. Ook daarvoor moet het slapen met open raam mogelijk zijn. Een geluidluwe of aangename gevel is daarbij essentieel.

### **Abg Art. 5.78 w – art. 5.78 aa (p.16-17) Overschrijding grenswaarde**

Voorstel:

Overschrijding grenswaarde schrappen.

Toelichting

Anders is het geen grenswaarde

Misschien is wonen bij dergelijke hoge geluidbelastingen geen goed idee?

Slechte ruimtelijke ordening?

Die suggestie staat nergens.

Voorstel 2 (er van uitgaande dat de artikelen toch gehandhaafd blijven):

Bij de voorwaarde dat er een geluidluwe gevel moet zijn, schrappen van de toevoeging: '...tenzij daartegen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige of technische aard bestaan'

Toelichting:

Overschrijding van de grenswaarde resulteert in toename van ernstig gehinderden (>28%), ernstige slaapverstoring (>8.5%) en toename van bloeddruk en hart- en vaatziekten. Het is onwenselijk voor de gezondheid om in een situatie van overschrijding van de grenswaarde geen garantie te bieden voor een geluidluwe gevel.

### **Abg Art. 5.78z1 Overschrijding grenswaarde maatregelen**

Voorstel:

Lid 2 schrappen

Toelichting:

Het is onwenselijk voor de gezondheid om in een situatie van overschrijding van de grenswaarde geen garantie te bieden voor voldoende geluidbeperkende maatregelen. Overschrijding van de grenswaarde resulteert in toename van ernstig gehinderden, slaapverstoring en toename van bloeddruk en hart- en vaatziekten. Het gaat wel om situaties waar het geluidniveau al boven de 70 dB  $L_{den}$  zit. Toch niet echt een goed woon- en leefmilieu.

### **Algemene vragen**

- Nederland wordt steeds drukker. Het aantal transportbewegingen neemt toe (weg, spoor, vliegtuigen). Hoe denkt het ministerie te regelen dat er ook in Nederland nog voldoende stille plekken over blijven dan wel bijkomen?
- De Omgevingswet beoogt een integrale afweging van belangen. Ook andere aspecten zijn van belang voor een gezonde leefomgeving zoals een groene uitstraling, goede luchtkwaliteit. Hoe verhoudt zich dat tot de verhoging van de standaard- en grenswaarden? Is er bij belastingen op en boven de grenswaarde nog sprake van een goede luchtkwaliteit en is er ruimte voor groen?
- Is er ook iets geregeld voor realisatie van een geluidluwe buitenruimte?

**Tabel 1:** Geluidnormen zoals gepubliceerd in de toelichting bij de Aanvullingswet geluid en het Aanvullingsbesluit geluid 2019 en de Gezondheidseffecten conform WHO Noise Guidelines 2018. Huidig is waarde Wet geluidhinder en nieuw is voorgestelde waarde Abg.

Bron	Standaardwaarde (Lden in dB) Huidig → nieuw	Grenswaarde (dB)	
		Nieuw volgens Abg (gevoelige gebouwen)	Aanleg/aanpassing bron of GPP
<b>Gem. wegen ≤30 km/u</b> Ernstige hinder Slaapverstoring Bloeddruk Hart-/vaatziekten	48 → 53 dB (goede RO) 8% → 10% 2% → 3%	Goede RO → 70 dB geen → 28% geen → 8% Toename Toename	Goede RO → 70 dB geen → 28% geen → 8% Toename Toename
<b>Gem. wegen ≤70 km/u (binnenstedelijk)</b> Ernstige hinder Slaapverstoring Bloeddruk Hart-/vaatziekten	48 → 53 dB 8% → 10% 2% → 3%	63 → 70 dB 18% → 28% 5% → ± 8% Toename Toename	70 dB 28% 8% Toename Toename
<b>Gem. wegen &lt; en &gt;70 km/u (buitenstedelijk)</b> Ernstige hinder Slaapverstoring Bloeddruk Hart-/vaatziekten	48 → 53 dB 8% → 10% 2% → 3% -	58 → 70 dB 13% → 28% 2.5% → ± 8% Toename Toename	70 dB 28% 8% Toename Toename
<b>Prov. wegen ≤70 km/u</b> Ernstige hinder Slaapverstoring Bloeddruk Hart-/vaatziekten	48 → 50 dB 8% → 9% 2% → 3%	63 → 60 dB 18 → 15% 5 → ± 4% Afname Afname	65 (70) dB 21% ± 6% Toename Toename
<b>Prov. &amp; Rijkswegen &gt;70 km/u</b> Ernstige hinder Slaapverstoring Bloeddruk Hart-/vaatziekten	48 → 50 dB 8% → 9% 2% → 3% - -	58 → 60 dB 13 → 15% 2.5 → ± 4% Toename Toename	65 dB 21% ± 6% Toename Toename
<b>Hoofdspoorwegen</b> Ernstige hinder Slaapverstoring Bloeddruk Hart-/vaatziekten	55 → 55 dB 11% → 11% 3%	68 → 65 dB 30% → 25% 8% → ± 5%	70 dB 34 % ± 8%
<b>Industrie / bedrijven</b> Ernstige hinder Slaapverstoring Bloeddruk Hart-/vaatziekten	50 dB	55 → 55 dB Gelijk Gelijk Gelijk Gelijk	60 dB Toename Toename Toename Toename
<b>Vliegverkeer</b> Ernstige hinder Slaapverstoring Bloeddruk Hart-/vaatziekten	48 dB / 20 KE >9% >11%	geen dB (Wet Luchtvaart)	
<b>Windturbines</b> Ernstige hinder Slaapverstoring Bloeddruk Hart-/vaatziekten	47 dB Lden 41 dB Lnight  10% 45 dB Geen relatie	geen (is opgenomen in BKL art. 5.74/5.75) 47 dB Lden 41 dB Lnight)	



Uit de tabel blijkt:

- Toename standaardwaarde en grenswaarden
- In sommige situaties een verdubbeling van de ernstige hinder met een daaraan gekoppelde toename van het verkeer (elke verdubbeling van de intensiteit betekent 3 dB toename)
- Alleen voor de maximale waarde van spoorwegen en bij provinciale wegen binnen de bebouwde kom is er een kleine verbetering.

*Rekenvoorbeeld:*

Stel een weg met 10.000 mvt/etmaal geeft een geluidbelasting van 65 dB  $L_{den}$  (in de kom). In de huidige situatie zou dan nog een groei mogelijk zijn tot 20.000 mvt/etmaal (68 dB). Volgens het nieuwe voorstel (70 dB) mag het verkeer dan groeien tot 31.600 mvt/etmaal

*Rekenvoorbeeld 2:*

Gemeentelijke 60km weg buiten de kom met 6.000 mvt/etmaal

Geluidbelasting op de woningen mag in de huidige situatie maximaal 53 dB zijn (bij uitzondering vervangende nieuwbouw 58 dB). Stel 58 dB  $L_{den}$

In de nieuwe situatie wordt dat maximaal 70 dB  $L_{den}$ . De bijbehorende intensiteit zou dan 96.000 mvt/etmaal zijn. Een beetje een bizar verschil.

Consequentie is daarmee dat feitelijk alle verkeersgroei en woningbouwplannen door het Abg mogelijk worden gemaakt.

Verder laten de recente cijfers van de WHO zien dat railverkeer toch tot veel meer hinder leidt dan waarvan tot op heden werd uitgegaan. Dat geldt vooral voor de hogere geluidniveaus. Bij spoorweglawaai was tot 2018 de idee dat dit minder hinderlijk zou zijn dan wegverkeer. Uit de WHO gegevens blijkt echter dat er nauwelijks verschil bestaat tussen weg- en railverkeer en dat geluid van spoorwegen bij hoge belastingen zelfs hinderlijker is. De afname in de tabel is dan ook alleen zo als beide getallen conform de nieuwe WHO scores worden beoordeeld. Ten opzichte van de oude wet geluidhinder is er een (forse) toename van hinder.