

Op de woning in de onderstaande figuur geprojecteerde woning zijn de in tabel 1 opgenomen geluidbelastingen berekend.



Tabel 1

Weg	Geluidbelasting na aftrek cnf. art. 110g Wgh
A58	51 dB
N289	39 dB
Schapenweg	24 dB
Zanddijk	32 dB
Zandweg	47 dB

Uit tabel 1 blijkt dat alleen de geluidbelasting vanwege de A58 groter is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor de geluidbelasting van de A58 dient dus een hogere waarde, als bedoeld in de Wgh, vastgesteld te worden. De aftrek conform artikel 110g Wgh bedraagt voor de A58 2 dB. De geluidbelasting vanwege de A58 op de geprojecteerde woning bedraagt dus zonder aftrek 53 dB.

In artikel 3.2 van het Bouwbesluit 2012 is bepaald:

Een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied heeft een volgens [NEN 5077](#) bepaalde karakteristieke geluidwering met een minimum van 20 dB.

Artikel 3.2 bevat het basisvoorschrift dat een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied een karakteristieke geluidwering van ten minste 20 dB heeft. Dit basisvoorschrift geldt altijd voor de woonfunctie, de bijeenkomstfunctie voor kinderopvang, de gezondheidszorgfunctie en de onderwijsfunctie. Op grond van dit basisvoorschrift wordt in het verblijfsgebied bescherming geboden tegen normaal omgevingsgeluid.

In het eerste lid van artikel 3.3 van het Bouwbesluit 2012 is bepaald:

*Bij een krachtens de [Wet geluidhinder](#) of de [Tracéwet](#) vastgesteld hogere-waardenbesluit is de volgens [NEN 5077](#) bepaalde karakteristieke geluidwering van een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied niet kleiner dan het verschil tussen de in dat besluit opgenomen **hoogst toelaatbare geluidsbelasting** voor industrie-, weg- of spoorweglawaai en 35 dB(A) bij industrielawaai, of 33 dB bij weg- of spoorweglawaai.*

Bij industrie-, weg- en spoorweglawaai is een karakteristieke geluidwering van 20 dB niet voldoende. Gemeenten stellen op basis van de Wet geluidhinder een zogenoemd hogere-waardenbesluit vast waarin de zones zijn opgenomen waarin een hogere geluidsbelasting is toegestaan («hoogst toelaatbare geluidbelasting») en nemen deze op in het bestemmingsplan. In dergelijke zones mag alleen gebouwd worden wanneer de door de aanvrager van een omgevingvergunning te realiseren karakteristieke geluidwering hoger is dan de in artikel 3.2 gegeven waarde. Wanneer dergelijke zones niet zijn vastgesteld dan geldt alleen artikel 3.2. Is in een dergelijk geval de feitelijke geluidbelasting op de gevel toch groter dan 20 dB +35 dB (A) respectievelijk 20 dB +33 dB dan ligt de oplossing van het probleem niet bij de aanvrager om omgevingsvergunning maar bij de veroorzaker van het geluid.

Het **eerste lid** geeft voor verblijfsgebieden in het algemeen (met uitzondering van bedgebied) aan hoe gehandeld moet worden in die gevallen dat in het bestemmingsplan een hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor industrie-, weg- of spoorweglawaai is aangegeven. Bij de berekening van de karakteristieke geluidwering moet afhankelijk van het soort lawaai worden uitgegaan van dB(A) of dB. Dit verschil komt doordat in de Wet geluidhinder bij industrielawaai nog wordt uitgegaan van de oude op dB(A) gericht bepalingsmethode, terwijl bij weg- of spoorweglawaai al wordt gerekend met een Europees geharmoniseerde bepalingsmethode die uitgaat van dB.

In het eerste lid van artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is bepaald:

De ingevolge [artikel 110g van de Wet geluidhinder](#) toe te passen aftrek op de geluidsbelasting vanwege een weg, van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen bedraagt:

- a. 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van [artikel 110g van de Wet geluidhinder](#) 56 dB is;*
- b. 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van [artikel 110g van de Wet geluidhinder](#) 57 dB is;*
- c. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;*
- d. 5 dB voor de overige wegen;*
- e. 0 dB bij toepassing van de [artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012](#) en bij toepassing van de [artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wet geluidhinder](#).*

Voor de bepaling van de geluidwering van de geprojecteerde woning dient conform het gestelde in het eerste lid van art. 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en het gestelde in het eerste lid, aanhef en onder e, van artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, uitgegaan te worden van een geluidbelasting van 53 dB vanwege de A58.

Artikel 3.2 van het Bouwbesluit 2012 eist een standaard geluidwering van 20 dB. Om vanwege de A58 te voldoen aan een binnenwaarde van 33 dB, mag de geluidbelasting vanwege de A58 niet meer bedragen dan de grenswaarde binnen (= 33 dB) vermeerderd met de minimaal vereiste geluidwering (= 20 dB): $33 + 20 = 53$ dB. Nu de geluidbelasting vanwege de A58 ten hoogste 53 dB bedraagt (dus na aftrek conform artikel 110g Wgh 51 dB) is er geen enkele reden om door middel van een onderzoek aan te tonen dat voldaan wordt aan de vereiste geluidwering, die 20 dB dient te bedragen.

Toelichting op eerste lid art. 3.2 Bouwbesluit 2012

Het **eerste lid** geeft voor verblijfsgebieden in het algemeen (met uitzondering van bedgebied) aan hoe gehandeld moet worden in die gevallen dat in het bestemmingsplan een hoogst toelaatbare geluidbelasting voor industrie-, weg- of spoorweglawaai is aangegeven. Bij de berekening van de karakteristieke geluidwering moet afhankelijk van het soort lawaai worden uitgegaan van dB(A) of dB. Dit verschil komt doordat in de Wet geluidhinder bij industrielawaai nog wordt uitgegaan van de oude op dB(A) gericht bepalingsmethode, terwijl bij weg- of spoorweglawaai al wordt gerekend met een Europees geharmoniseerde bepalingsmethode die uitgaat van dB. In de praktijk gaat het om een verschil van ongeveer 2 dB.

Het Bouwbesluit 2012 heeft het in het geheel niet over een gecumuleerde geluidbelasting. In onderhavige situatie is zelfs het gestelde in artikel 110f Wgh niet van toepassing.

Op de site van Infomil is hieromtrent het volgende te vinden (<https://www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/regelgeving/wet-algemene/toestemming-bouwen/bescherming-geluid/>)

*Het eerste lid van artikel 3.3 geeft voor verblijfsgebieden in het algemeen (met uitzondering van bedgebied) aan hoe gehandeld moet worden in die gevallen waarbij een besluit hogere waarden is genomen (op basis van de Wet geluidhinder of de Tracéwet). Dan geldt de eis dat de geluidwering van deze **uitwendige scheidingsconstructie** het **verschil** is tussen de hoogst toelaatbare geluidbelasting (uit het besluit hogere waarden) en 35 dB(A) bij industrielawaai of 33 dB bij weg- of spoorweglawaai. Deze eis geldt (op basis van tabel 3.1) voor gebouwen met een woonfunctie (exclusief een woonwagen), kinderopvang, gezondheidszorgfunctie en een onderwijsfunctie.*

Uit het gestelde in het Bouwbesluit 2012 blijkt expliciet dat de geluidwering afgestemd dient te worden op het verschil tussen de hoogst toelaatbare geluidbelasting (uit het besluit hogere waarden) 33 dB bij wegverkeerslawaai. De hoogst toelaatbare geluidbelasting is de hoogste geluidbelasting, die in het hogere waarde besluit vastgesteld is. Het Bouwbesluit voorziet in het geheel niet in een gecumuleerde geluidbelasting. Is voor een bepaalde bron geen hogere waarde besluit genomen, is het Bouwbesluit niet van toepassing op die bron. In onderhavige situatie wordt alleen voor de A58 een hogere waarde vastgesteld.