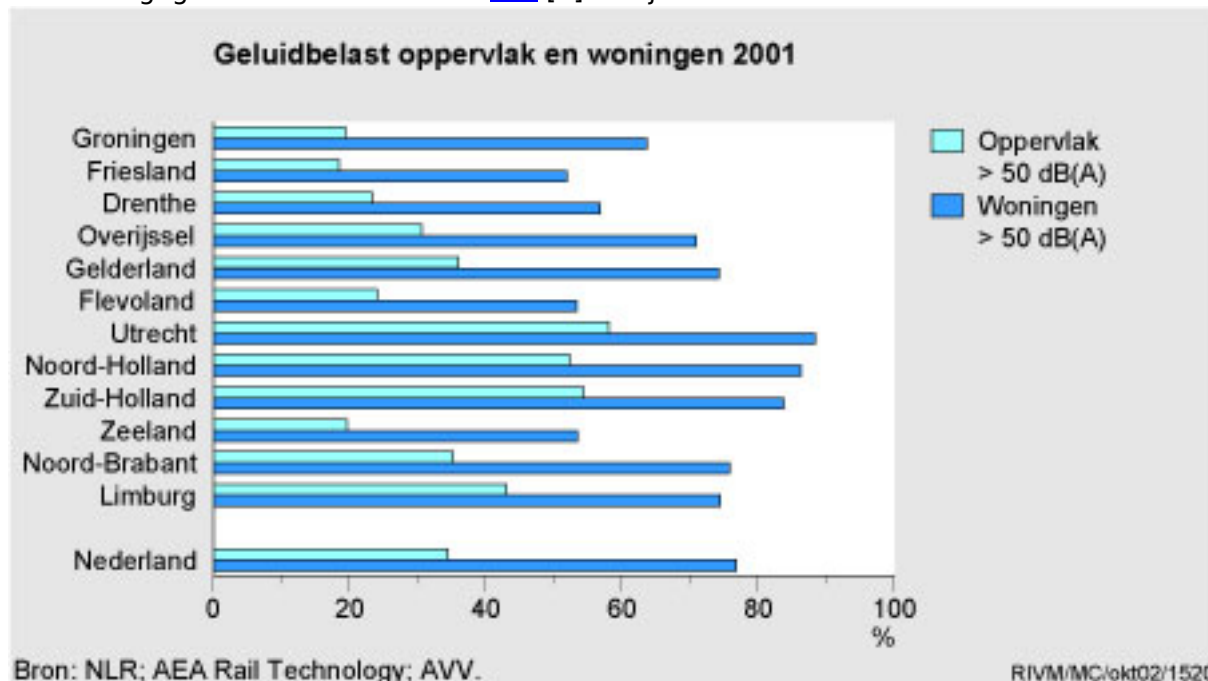


Geluidbelast oppervlak en geluidbelaste woningen, 2001

Indicator | 30 augustus 2002

U bekijkt op dit moment een archiefversie van deze indicator. De actuele indicatorversie met recentere gegevens kunt u via deze [link](#) [1] bekijken.



- [Download figuur](#) [2]
- [Download data \(xls\)](#) [3]

Ontwikkelingen

Ruim eenderde van het oppervlak en circa 75% van de woningen in Nederland ondervindt een gecumuleerde geluidbelasting door weg-, rail- en vliegverkeer van meer dan 50 dB(A). Het wegverkeer is hiervan de belangrijkste veroorzaker.

Beleid

In de huidige Wet geluidhinder is 50 dB(A) een streefwaarde voor de geluidbelasting op (nieuwe) woningen langs wegen. In het voorstel voor nieuwe geluidwetgeving, het [Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid](#) [4] (MIG) is 50 dB(A) opnieuw opgenomen, nu als de richtwaarde voor de geluidkwaliteit in stedelijke gebieden. In het MIG zullen gemeenten per gebied gaan aangeven welke waarden voor de geluidbelasting zij nastreven. Indien deze liggen boven de richtwaarde van 50 dB(A) dan zal de gemeente dit moeten motiveren richting rijksoverheid. De verschillende grenswaarden die in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn opgenomen voor het geluid van het weg- en railverkeer respectievelijk het industrie geluid worden in het voorstel voor de nieuwe wetgeving vervangen door één grenswaarde. Deze grenswaarde wordt waarschijnlijk 70 dB(A) en gaat dan gelden voor het totale (gecumuleerde) geluid van de drie genoemde bronnen. Uit voorlopige inventarisaties blijkt dat op 40 000 tot 60 000 woningen in Nederland de geluidbelasting hoger is dan 70 dB(A).

Relevantie

Geluidhinder kan leiden tot hinder en gezondheidsklachten. Meer hierover is te vinden bij de [indicator=nl0433].

Methodiek

Geluidbelasting op woningen, als maat voor de blootstelling aan geluid in de woonomgeving en geluidhinder, kunnen niet zonder meer in elkaar worden vertaald. Uit hinderenquêtes blijkt dat bij gelijke (fysische) niveaus, vliegtuiggeluid als hinderlijker wordt ervaren dan het geluid van het wegverkeer. Het geluid van wegverkeer geldt weer als hinderlijker dan het geluid van het treinverkeer. De verklaring hiervoor is dat geluidhinder ook samenhangt met andere factoren dan het geluidsniveau waaraan mensen worden blootgesteld, zoals de houding tot bron, vertrouwen in de overheid en angst, is hiervoor de verklaring. Bovendien is geluidhinder sterk persoonsgebonden.

Referenties

- RIVM (2002). Milieubalans 2002. Kluwer, Alphen aan den Rijn.
- VROM (1997). Naar een landelijk beeld van verstoring. Publicatierreeks verstoring 1997-2. Ministerie van VROM, Den Haag.
- Dassen, A.G.M., J. Jabben en P.H.M. Jansen (2001). Uitbouw en optimalisatie van het Landelijk Beeld van Verstoring; Partiële validatie en gevoeligheidsanalyse. RIVM (rapportnr. 725 401 001), Bilthoven.

Relevante informatie

- Jong, R.G. de, J.H.M. Steenbekkers en H. Vos (2000). Hinder en andere zelfgerapporteerde effecten van milieuverontreiniging in Nederland, Inventarisatie Verstoringen 1998. TNO-PG, Delft.
- Flindell, H.J. en IJ. Wilter (1999). Non-acoustical factors in noise management at Heathrow Airport. *Noise & Health*, vol 3, 27-44.
- Guski, R. (1999). Personal and social variables as co-determinant of noise annoyance. *Noise & Health*, vol 3, 44-56.
- Job, Soames R.F. (1999). Noise sensitivity as a factor influencing human reactions to noise. *Noise & Health*, vol 3, 79-88.
- Stallen, P.J.M. (1999). A theoretical framework for environmental noise annoyance. *Noise & Health*, vol 3, 69-79.
- Woudenberg, F., R. Slob en M.G. Elsman (2001). Belasting en beleving -de rol van non-akoestische factoren. GGD Rotterdam, Rotterdam.
- Tweede Kamer (1998). Modernisering Instrumentarium Geleidbeleid (MIG), Tweede Kamer, 26057-1, vergaderjaar 1997-1998.

Referentie van deze webpagina

CBS, PBL, RIVM, WUR (2002). [Geluidbelast oppervlak en geluidbelaste woningen, 2001](#) [5] (indicator 0295, versie 03 , 30 augustus 2002). www.clo.nl. Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Den Haag; PBL Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag; RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Bilthoven; en Wageningen University and Research, Wageningen.

Bron-URL:<https://www.clo.nl/indicatoren/nl029503>

Links

[1] <https://www.clo.nl/indicatoren/nl0295> [2]

https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/0295_001g_clo_03_nl.jpg [3]

<https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-0295-001g-clo-03-nl.xls> [4] <http://www.rivm.nl/geluid>

[5] <https://www.clo.nl/indicatoren/nl029503>