



**Akoestisch onderzoek plan woon-
gebouw hoek Ritzema Bosweg
en Stadsbrink/Churchillweg.**

Adviseur : ing. Wim Buijvoets

Opdrachtgever : BJZ.nu
Twentepoort Oost 16A
7609 RG Almelo

Contactpersoon : dhr. Jochem Besten

Datum : 28 februari 2018

Werknummer : 18.015



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	I
1 INLEIDING	1
1.1 Wijzigen bestemmingsplan t.b.v. het bouwplan en de Wet geluidhinder	1
1.2 Grenswaarden en procedure	1
1.3 Berekening geluidbelasting	2
2 GELUIDBELASTING WEGVERKEERSLAWAAI	3
2.1 Verkeerscijfers	3
2.2 Beoordeling berekende geluidbelasting	3
2.3 Rekenmodel en resultaten	3
2.4 Maatregelen reductie geluidbelasting	4
2.5 Ontheffingscriteria procedure vaststelling hogere waarden	5
2.6 Indelingscriteria procedure vaststelling hogere waarden	6
BIJLAGEN	

bladzijde



1 INLEIDING

In opdracht van BJZ.nu is een akoestisch onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeerslawaai op de gevels van het woongebouw (7 bouwlagen), bestaande uit zelfstandige en onzelfstandige appartementen (128), op de hoek Ritzema Bosweg en Stadsbrink/Churchillweg. De situatie van het bouwvlak en omgeving is weergegeven op de tekening in bijlage I.

1.1 Wijzigen bestemmingsplan t.b.v. het bouwplan en de Wet geluidhinder

Op basis van artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) dient bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan of vaststelling van een projectafwijkingbesluit een akoestisch onderzoek te worden ingesteld.

Het akoestisch onderzoek bepaalt de geluidsbelasting aan de gevel van de geluidsgevoelige bestemming die vanwege de weg/spoorweg wordt ondervonden. Op basis van de Wet geluidhinder is het onderzoek alleen noodzakelijk als de geluidsgevoelige bestemming binnen de wettelijke geluidszone van de weg gelegen is.

Wegverkeer

In artikel 74.1 van de Wgh is aangegeven dat wegen aan weerszijden van de weg een wettelijke geluidszone hebben waarvan de grootte is opgenomen in onderstaande tabel. Wettelijke geluidszones van wegen:

Aantal rijstroken	stedelijk gebied	buitenstedelijk gebied
1 of 2 rijstroken	200 m	250 m
3 of 4 rijstroken	350 m	400 m
5 of meer rijstroken	350 m	600 m

De zone is gelegen aan weerszijden van de weg en begint naast de buitenste rijstrook. Eventuele parkeerstroken, voet- of fietspaden en vluchtstroken worden niet tot de weg gerekend en vallen binnen de zone. De zone langs een weg omvat het gebied waarbinnen extra aandacht moet worden geschonken aan het geluid afkomstig van de betrokken weg. Binnen een zone moet worden gestreefd naar een akoestisch optimale situatie. Dit betekent dat er bij nieuwe ontwikkelingen, zoals het opstellen van bestemmingsplannen, het verlenen van (individuele) omgevingsvergunningen voor het bouwen en het aanleggen van infrastructurele werken, het akoestische aspect van de plannen direct in kaart moet worden gebracht. Zodoende kan in een vroeg stadium worden onderkend of plannen doorgang kunnen vinden danwel of maatregelen nodig zijn om een akoestisch gunstig klimaat te creëren.

De hiervoor genoemde zones gelden niet voor:

- wegen die zijn aangeduid als woonerf (art 74.2);
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt (art 74.2).

Het gebouw ligt binnen de zone van de Churchillweg en de N225.

1.2 Grenswaarden en procedure

De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting L_{DEN} op de gevels van een geluidsgevoelige bestemming (appartementen) t.g.v. een weg bedraagt 48 dB.



Onder bepaalde voorwaarden kan, indien voor de geplande bouw een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is, door B & W een ontheffing worden verleend tot een hogere grenswaarde van maximaal 63 dB in “stedelijk” gebied voor een nieuwe woning. Om een hogere grenswaarde aan te kunnen vragen moet worden voldaan aan twee voorwaarden:

- de optredende geluidbelasting mag niet hoger zijn dan de maximaal toelaatbare gevelbelasting, in dit geval 63 dB (art 83 lid 2 van de Wgh) voor een nieuwe woning;
- de situatie moet passen binnen het gemeentelijk geluidsbeleid.

Geluidbeleid gemeente Wageningen

De gemeente Wageningen heeft haar geluidbeleid verankerd in de nota “Beleidsregels hogere waarde Wet geluidhinder 2008”, de nota is in bijlage I opgenomen. De gemeente heeft voor het vaststellen van een hogere waarde geen afwijkend beleid ten opzichte van de Wet geluidhinder. In de nota is de beleidsuitspraak opgenomen dat de gemeente Enschede voor het vaststellen van een hogere waarde de normering uit de Wet geluidhinder volgt. Daaruit volgt dat er bij de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde enkele criteria gelden om een hogere waarde te kunnen vaststellen :

- Er moet onderzoek gedaan zijn waar uit blijkt dat de hogere waarde noodzakelijk is om het plan mogelijk te maken;
- Uit het onderzoek moet blijken dat maatregelen (bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en/of maatregelen bij de ontvanger) om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde niet doeltreffend zijn (bezwaren van stedenbouwkundige-, verkeerskundige-, vervoerskundige-, landschappelijke – of financiële aard).

Voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde dient voor wegverkeerslawaaï de procedure gevolgd te worden. Daarbij hoort de ter visielegging van het akoestisch onderzoek.

30 km/uur-wegen

Volgens jurisprudentie blijkt een 30 km/uur weg in de beoordeling te moeten worden meegenomen, indien vooraf aangenomen had kunnen worden dat deze weg een geluidbelasting veroorzaakt die hoger ligt dan de voorkeursgrenswaarde (48 dB). De toetsing moet worden uitgevoerd in verband met een belangenafweging in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Deze belangenafweging moet worden gemaakt bij het wijzigen van een bestemmingsplan. Diverse 30 km/uur wegen liggen op korte afstand van het gebouw en worden daarom in het onderzoek meegenomen.

1.3 Berekening geluidbelasting

De op de gevels invallende geluidbelasting L_{DEN} kan worden bepaald met een rekenmodel, volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012, standaardmethode I of II. In deze situatie is binnen de randvoorwaarden gebruik gemaakt van de rekenmethode II.

Deze methoden zijn gebaseerd op het berekenen van de geluidemissie (afhankelijk van het aantal en type voertuigen/treinstellen, het soort wegdek, de rijnsnelheid en enkele correctiefactoren) en de geluidoverdracht tussen de weg en de immissiepunten (geplande gevels).



2 GELUIDBELASTING WEGVERKEERSLAWAAI

2.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt rekening gehouden met een prognose van de verkeersgegevens voor een weekdag in de toekomstige situatie over minimaal 10 jaar (2028).

De weg- en verkeersgegevens zijn afkomstig van de gemeente Wageningen voor het jaar 2030 zoals opgenomen in bijlage I. De autonome groei varieert van -1.5 tot 1% per jaar. In 2028 is de geluidemissie 0,04 tot 0,1 dB lager dan in 2030 wat verwaarloosbaar is. Als worst case scenario is gerekend met de opgegeven etmaalintensiteiten voor het prognosejaar 2030.

2.2 Beoordeling berekende geluidbelasting

Berekend is de invallende geluidbelasting L_{DEN} op de gevels van de verschillende bouwlagen, dat is de gemiddelde geluidbelasting van de dag-, avond- en nachtperiode.

Toetsing van de geluidbelasting aan de grenswaarden gebeurt volgens de Wgh per weg. Alvorens de geluidbelasting te toetsen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB mag de berekende waarde op grond van art. 110g van de Wet geluidhinder worden verminderd met 5 dB (i.v.m. het stiller worden van motorvoertuigen) voor wegen met een wettelijke maximum snelheid tot 70 km/uur.

2.3 Rekenmodel en resultaten

In het rekenmodel (DGMR - Geomilieu V4.30) zijn schematisch opgenomen :

- de wegen met intensiteiten;
- zachte bodemgebieden (de algemene bodemfactor = 0)
- objecten;
- waarneempunten op 7 bouwlagen in het midden van het bouwvlak met een waarneemhoogte van 1.5 meter boven de vloer, op 1.5, 4.5, 7.5, 10.5, 13.5, 15.5 en 18.5 m boven het lokale maaiveld.

In het rekenmodel zijn op de grens van het bouwvlak rekenpunten opgenomen. Omdat er nog geen ontwerp is en het plan bestaat uit meerdere zelfstandige en onzelfstandige appartementen per bouwlaag zijn verdeeld over de gevels meerdere waarneempunten gehanteerd zodat per weg de hoogste geluidbelasting kan worden getoetst.

Voor alle rekeninvoergegevens wordt verwezen naar de berekening in bijlage I.

Voor alle appartementen in een appartementengebouw is uitgegaan van de hoogst berekende geluidsbelasting op het bouwvlak, omdat nog niet duidelijk is hoe het appartementengebouw wordt ingedeeld en hoeveel appartementen per woonlaag worden gerealiseerd.

De geluidbelasting t.g.v. alle 30 km/uur wegen is gelijk of lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De vanwege het wegverkeer op de Churchillweg en N225 berekende hoogste belasting zijn in tabel I opgenomen.



TABEL I: overzicht berekende geluidbelasting L_{DEN}					
weg	aantal appartementen	punt	hogere waarde	L_{cum} excl. aftrek	eis $G_{A,k}$
Churchillweg	128 appartementen	9	60	66	33
N225	128 appartementen	1 t/m 5	63	68	35

1 voor punten zie plot in bijlage I

Voor de Churchillweg en de N225 is de hoogste berekende geluidbelasting L_{DEN} 60 respectievelijk 63 dB waarmee de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

2.4 Maatregelen reductie geluidbelasting

Slechts wanneer voldoende gemotiveerd wordt aangetoond dat toepassing van een maatregel niet doeltreffend is, kan een hogere grenswaarde worden toegekend. Er zal dus uitgezocht moeten worden welke maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting te reduceren.

Maatregelen om de geluidbelasting te reduceren worden onderzocht in de volgorde bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en maatregelen aan de gevel.

Het geluidbeleid geeft in artikel 2.5 het volgende aan :

Het onderzoek naar maatregelen, zoals bedoeld in artikel 2.2 kan achterwege blijven indien het onderzoek betreft naar :

- de aanleg van geluidsreducerend asfalt binnen 50 m vanaf het hart van een kruispunt;
- de aanleg van geluidsreducerend asfalt over een lengte korter dan 250 m;
- de bouw van geluidschermen of –wallen, anders dan langs de hoofdstructuur.

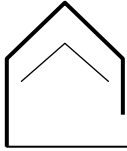
Bronmaatregelen

Het geluid door een voertuig wordt veroorzaakt door motor- en bandengeluid. In de loop der jaren zijn voertuigen, met name vrachtwagens, veel stiller geworden. Daar is in de rekenmethode al rekening mee gehouden. De verwachting is dat voertuigen in de toekomst nog stiller worden. Door toepassing van de zogenaamde tijdelijke aftrek wordt daar rekening mee gehouden. De initiatiefnemer heeft geen invloed op het reduceren van het motor- en bandengeluid aan het voertuig evenals op het verminderen van de verkeersintensiteit.

Wel is het mogelijk een reductie te krijgen op het bandengeluid door aanpassing van het wegdektype.

Wanneer het 19 m lange klinkerplateau op de Churchillweg wordt vervangen door DAB neemt de geluidbelasting met maximaal 1 dB af. Wanneer over een afstand van ca 100 m (vanaf de kruising met de N225) stil asfalt “dunne deklaag type B” wordt aangebracht neemt de geluidbelasting met maximaal 5 dB af tot 55 dB en is nog steeds sprake van een overschrijding.

Wanneer over een afstand van ca 130 m incl. de kruising met de N225 stil asfalt “dunne deklaag type B” wordt aangebracht neemt de geluidbelasting met maximaal 2 dB af tot 61 dB en is nog steeds sprake van een overschrijding. Stiller asfalt op een kruispunt op over een beperkte lengte kan uit civieltechnisch oogpunt niet worden verlangd, dit geeft het gemeentelijk beleid ook aan.



Overdrachtsmaatregelen

Het vergroten van de afstand is vanuit stedenbouwkundig/landschappelijk oogpunt niet wenselijk. Voor een significante reductie van 2 dB moet de afstand tot de wegas met $\pm 50\%$ (5 m) worden vergroot, daar is op de locatie geen ruimte voor en het plan blijft minimaal binnen de grenzen van het bestaande bouwvlak.

Bij overdrachtsmaatregelen kan gedacht worden aan het plaatsen van geluidsschermen of geluidswallen. Een scherm of geluidswal is vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk (zie punt c paragraaf 2.5 geluidbeleid).

Maatregelen aan de gevels

Voor het creëren van een zo gunstig mogelijk akoestisch klimaat zijn maatregelen aan de gevels noodzakelijk waarbij moet worden uitgegaan van de cumulatieve geluidbelasting excl aftrek. De vereiste geluidwering $G_{A,k}$ op de belaste gevels bedraagt maximaal dan maximaal $(66 - 33 =) 33$ dB. Tot een geluidwering van ca 28-29 dB kan met normale dubbele HR++ beglazing in de belaste gevels worden volstaan. In de hoog belaste zuidgevel moet rekening worden gehouden met akoestische beglazing en een dubbele kierdichting. Wanneer wordt gekozen voor een natuurlijke toevoer via roosters in de gevels zijn alleen in de geluidbelaste gevels suskasten noodzakelijk. De suskasten komen dan i.p.v. normale roosters.

De meerkosten zijn sterk afhankelijk van de oppervlakte van kozijnen en wijze van ventileren en bedraagt naar schatting ca € 100.000,- voor het hele project er van uitgaande dat zo veel mogelijk via de licht belaste noordgevel wordt geventileerd.

Conclusie maatregelen

De maatregelen die voor de woningen getroffen dienen te worden om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen, ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard. De maatregelen aan de gevels zijn het meest doelmatig.

Voor alle appartementen moet een hogere waarde worden aangevraagd zoals opgenomen in tabel I.

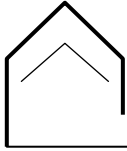
Aanvullend gelden de volgende voorwaarden uit het gemeentelijk akoestisch beleid :

2.5 Ontheffingscriteria procedure vaststelling hogere waarden

Artikel 3.1 van het beleid. Het college kan gebruikmaken van zijn bevoegdheid tot het verlenen van hogere waarden voor woningen die voldoen aan de indelingscriteria van de artikelen 4.1 tot en met 4.3 en als tenminste aan één van de volgende criteria wordt voldaan:

- a. de woningen buiten de bebouwde kom worden verspreid gesitueerd;
- b. de woningen zijn ter plaatse noodzakelijk om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid;
- c. de woningen vullen een open plaats tussen de aanwezige bebouwing op;
- d. de woningen worden gesitueerd ter vervanging van bestaande bebouwing;
- e. de woningen binnen de bebouwde kom vervullen door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestische afschermende functie voor andere woningen – in aantal tenminste de helft van het aantal woningen waaraan de afschermende functie wordt toegekend – of voor andere gebouwen of geluidsgevoelige objecten.

Hier is criterium c van toepassing.



2.6 Indelingscriteria procedure vaststelling hogere waarden

4.1 Een hogere waarde procedure kan alleen gestart worden indien de woning tenminste één geluidsluwe zijde heeft.

4.2 Indien de woning beschikt over een buitenruimte dan is deze buitenruimte gelegen aan de geluidsluwe zijde van de woning.

4.3 Bij een nieuw te bouwen woning met een geluidsbelasting groter dan 53 dB vanwege wegverkeer of 55 dB(A)-etmaalwaarde vanwege industrielawaai gelden de volgende indelingseisen:

a. Verblijfsruimten moeten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde liggen. Minimaal 30 % van het aantal verblijfsruimten of 30 % van de oppervlakte van het verblijfsgebied ligt aan de geluidsluwe zijde.

b. Tenminste één slaapkamer moet aan de geluidsluwe zijde liggen.

Aan deze criteria kan alleen worden voldaan door het ontwerp hierop aan te passen.

Voor appartementengebouwen, als het onderhavige, is deze eis niet altijd voor elk afzonderlijk appartement haalbaar. In meerdere gemeenten bestaat daarom de mogelijkheid gemotiveerd af te wijken met compenserende maatregelen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te creëren. Hiertoe kan het college van burgemeester en wethouders een motivering op nemen bij haar besluit tot het verlenen van een hogere waarde. De vraag is of Wageningen ook voor dit plan wil afwijken van het beleid omdat het anders niet haalbaar is.

Ing. Wim Buijvoets.

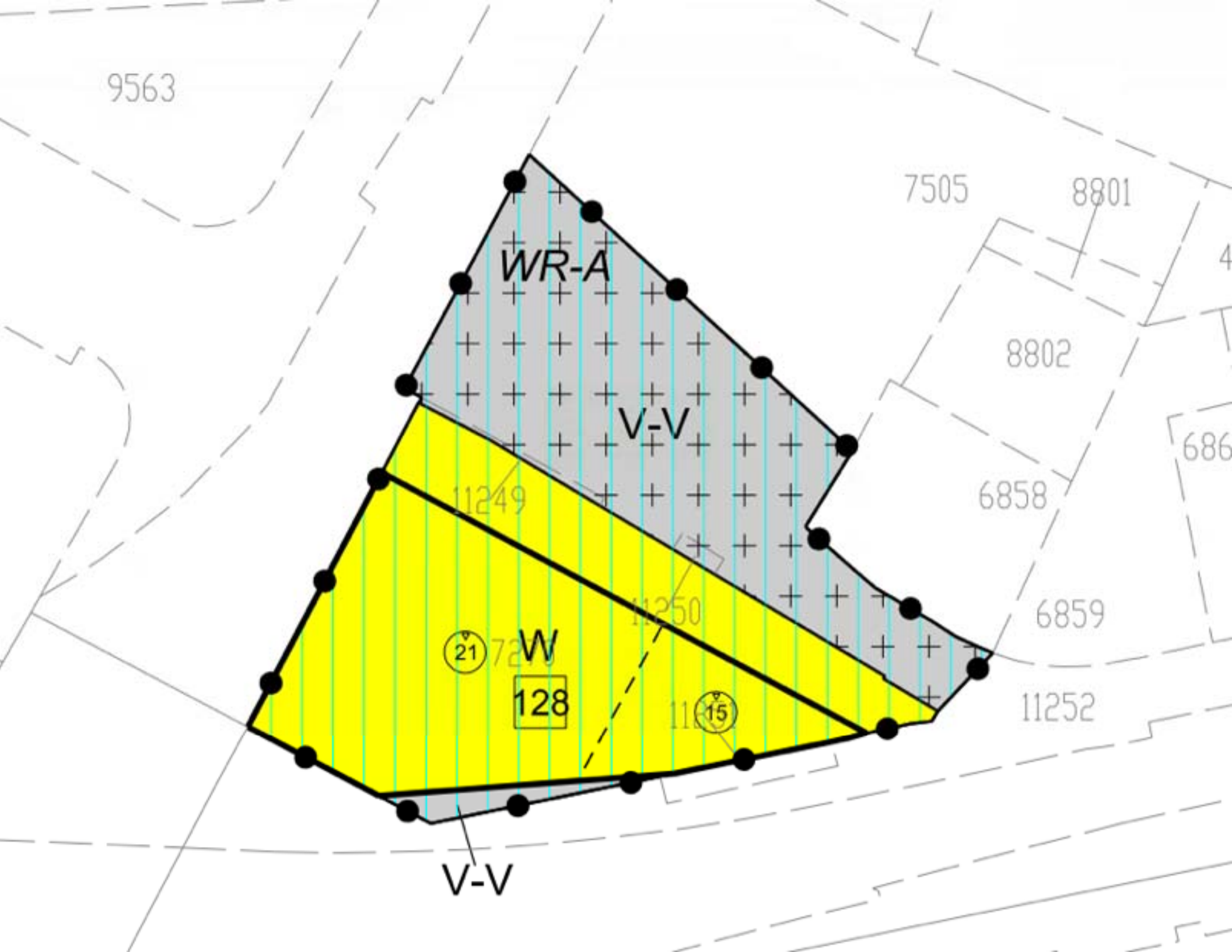


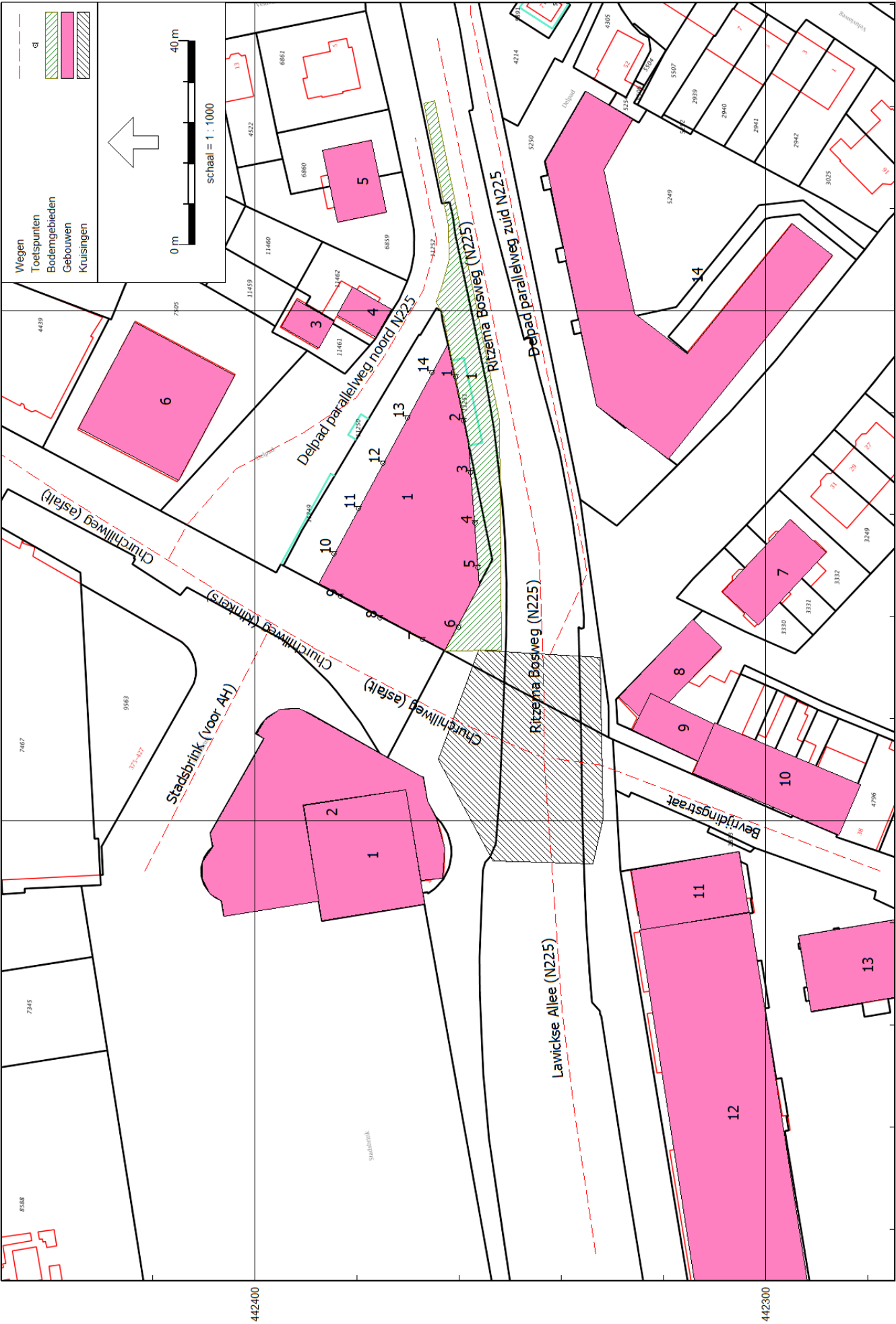
Bijlage I

Situatieschets met bouwvlak, verkeersgegevens

Modelgegevens wegverkeer en resultaten

Geluidbeleid Wageningen





rekenparameters

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: model met bouwvlak '18 meerdere rekenpunten over de gevel

Model eigenschap

Omschrijving	model met bouwvlak '18 meerdere rekenpunten over de gevel
Verantwoordelijke	Wim
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	Wim op 24-1-2018
Laatst ingezien door	Wim op 28-2-2018
Model aangemaakt met	Geomilieu V4.30
Dagperiode	07:00 - 19:00
Avondperiode	19:00 - 23:00
Nachtperiode	23:00 - 07:00
Samengestelde periode	Lden
Waarde	Gem(Dag, Avond + 5, Nacht + 10)
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Berekening volgens rekenmethode	RMG-2012
Zoekafstand [m]	--
Max. reflectie afstand tot bron [m]	--
Max. reflectie afstand tot ontvanger [m]	--
Standaard bodemfactor	0,00
Zichthoek [grd]	2
Maximum reflectiediepte	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00
Meteorologische correctie	Conform standaard
Waarde voor C0	3,50

modelgegevens

Model: model met bouwvlak '18 meerdere rekenpunten over de gevel
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))
1	Ritzema Bosweg (N225)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
2	Lawickse Allee (N225)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
9	Ritzema Bosweg (N225)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
3	Churchillweg (asfalt)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
7	Churchillweg (asfalt)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W0	--	--	--	--	50	50
8	Churchillweg (klinkers)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	50	50
4	Bevrijdingstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30
5	Delpad parallelweg noord N225	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30
6	Delpad parallelweg zuid N225	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30
10	Stadsbrink (voor AH)	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	W9a	--	--	--	--	30	30

modelgegevens

Model: model met bouwvlak '18 meerdere rekenpunten over de gevel
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)
1	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	11729,00	6,60	3,60	0,80	--	--	--
2	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	16258,00	6,60	3,60	0,80	--	--	--
9	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	12776,00	6,60	3,60	0,80	--	--	--
3	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4775,00	6,60	3,80	0,70	--	--	--
7	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4775,00	6,60	3,80	0,70	--	--	--
8	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	4775,00	6,60	3,80	0,70	--	--	--
4	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	1241,00	6,60	3,80	0,70	--	--	--
5	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	263,00	6,60	3,80	0,70	--	--	--
6	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	254,00	6,60	3,80	0,70	--	--	--
10	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	801,00	6,60	3,80	0,70	--	--	--

modelgegevens

Model: model met bouwvlak '18 meerdere rekenpunten over de gevel
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)
1	--	--	85,60	93,40	81,50	--	6,60	3,10	8,50	--	7,80	3,50	10,00	--	--	--	--	--	662,64	394,38
2	--	--	85,60	93,40	81,50	--	6,60	3,10	8,50	--	7,80	3,50	10,00	--	--	--	--	--	918,51	546,66
9	--	--	85,60	93,40	81,50	--	6,60	3,10	8,50	--	7,80	3,50	10,00	--	--	--	--	--	721,79	429,58
3	--	--	97,00	96,50	96,50	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,50	1,50	--	--	--	--	--	305,70	175,10
7	--	--	97,00	96,50	96,50	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,50	1,50	--	--	--	--	--	305,70	175,10
8	--	--	97,00	96,50	96,50	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,50	1,50	--	--	--	--	--	305,70	175,10
4	--	--	97,00	96,50	96,50	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,50	1,50	--	--	--	--	--	79,45	45,51
5	--	--	97,00	96,50	96,50	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,50	1,50	--	--	--	--	--	16,84	9,64
6	--	--	97,00	96,50	96,50	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,50	1,50	--	--	--	--	--	16,26	9,31
10	--	--	97,00	96,50	96,50	--	2,00	2,00	2,00	--	1,00	1,50	1,50	--	--	--	--	--	51,28	29,37

modelgegevens

Model: model met bouwvlak '18 meerdere rekenpunten over de gevel
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k
1	76,47	--	51,09	13,09	7,98	--	60,38	14,78	9,38	--	86,61	93,94	101,16	105,23	109,96	106,66
2	106,00	--	70,82	18,14	11,06	--	83,70	20,49	13,01	--	88,03	95,36	102,58	106,64	111,37	108,08
9	83,30	--	55,65	14,26	8,69	--	65,77	16,10	10,22	--	86,98	94,32	101,53	105,60	110,33	107,03
3	32,26	--	6,30	3,63	0,67	--	3,15	2,72	0,50	--	79,35	86,28	92,38	98,42	104,94	101,47
7	32,26	--	6,30	3,63	0,67	--	3,15	2,72	0,50	--	79,35	86,28	92,38	98,42	104,94	101,47
8	32,26	--	6,30	3,63	0,67	--	3,15	2,72	0,50	--	87,18	94,53	99,75	102,94	107,45	100,28
4	8,38	--	1,64	0,94	0,17	--	0,82	0,71	0,13	--	81,19	85,75	93,28	93,35	96,63	89,95
5	1,78	--	0,35	0,20	0,04	--	0,17	0,15	0,03	--	74,46	79,01	86,54	86,61	89,90	83,22
6	1,72	--	0,34	0,19	0,04	--	0,17	0,14	0,03	--	74,30	78,86	86,39	86,46	89,74	83,06
10	5,41	--	1,06	0,61	0,11	--	0,53	0,46	0,08	--	79,29	83,85	91,38	91,45	94,73	88,05

modelgegevens

Model: model met bouwvlak '18 meerdere rekenpunten over de gevel
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k
1	100,01	91,84	82,05	89,15	95,86	100,93	106,63	103,22	96,49	87,32	78,19	85,59	92,93	96,72	101,11
2	101,43	93,26	83,47	90,57	97,28	102,35	108,05	104,64	97,91	88,74	79,61	87,01	94,35	98,14	102,53
9	100,38	92,21	82,42	89,52	96,23	101,30	107,00	103,59	96,86	87,69	78,56	85,96	93,30	97,10	101,48
3	94,70	84,72	77,22	84,17	90,38	96,27	102,62	99,16	92,39	82,55	69,87	76,82	83,03	88,92	95,28
7	94,70	84,72	77,22	84,17	90,38	96,27	102,62	99,16	92,39	82,55	69,87	76,82	83,03	88,92	95,28
8	95,00	86,05	85,06	92,41	97,76	100,80	105,13	97,97	92,70	83,89	77,71	85,07	90,41	93,45	97,78
4	84,85	78,91	79,05	83,81	91,48	91,22	94,37	87,74	82,67	77,08	71,70	76,47	84,13	83,88	87,03
5	78,12	72,18	72,31	77,07	84,74	84,49	87,64	81,00	75,93	70,34	64,97	69,73	77,39	77,14	80,29
6	77,96	72,03	72,16	76,92	84,59	84,34	87,48	80,85	75,78	70,19	64,81	69,58	77,24	76,99	80,14
10	82,95	77,01	77,15	81,91	89,58	89,32	92,47	85,83	80,77	75,18	69,80	74,56	82,23	81,98	85,13

modelgegevens

Model: model met bouwvlak '18 meerdere rekenpunten over de gevel
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
1	97,87	91,24	83,41	--	--	--	--	--	--	--	--
2	99,29	92,66	84,83	--	--	--	--	--	--	--	--
9	98,24	91,61	83,78	--	--	--	--	--	--	--	--
3	91,81	85,04	75,21	--	--	--	--	--	--	--	--
7	91,81	85,04	75,21	--	--	--	--	--	--	--	--
8	90,62	85,35	76,54	--	--	--	--	--	--	--	--
4	80,39	75,33	69,73	--	--	--	--	--	--	--	--
5	73,65	68,59	62,99	--	--	--	--	--	--	--	--
6	73,50	68,44	62,84	--	--	--	--	--	--	--	--
10	78,49	73,42	67,83	--	--	--	--	--	--	--	--

modelgegevens

Model: model met bouwvlak '18 meerdere rekenpunten over de gevel
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
1		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
2		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
3		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
4		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
5		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
6		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
7		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
8		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
9		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
10		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
11		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
12		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
13		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja
14		0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	10,50	13,50	16,50	Ja

modelgegevens

Model: model met bouwvlak '18 meerdere rekenpunten over de gevel
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
1	groenstrook	1,00

modelgegevens

Model: model met bouwvlak '18 meerdere rekenpunten over de gevel
 versie van Gebied - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

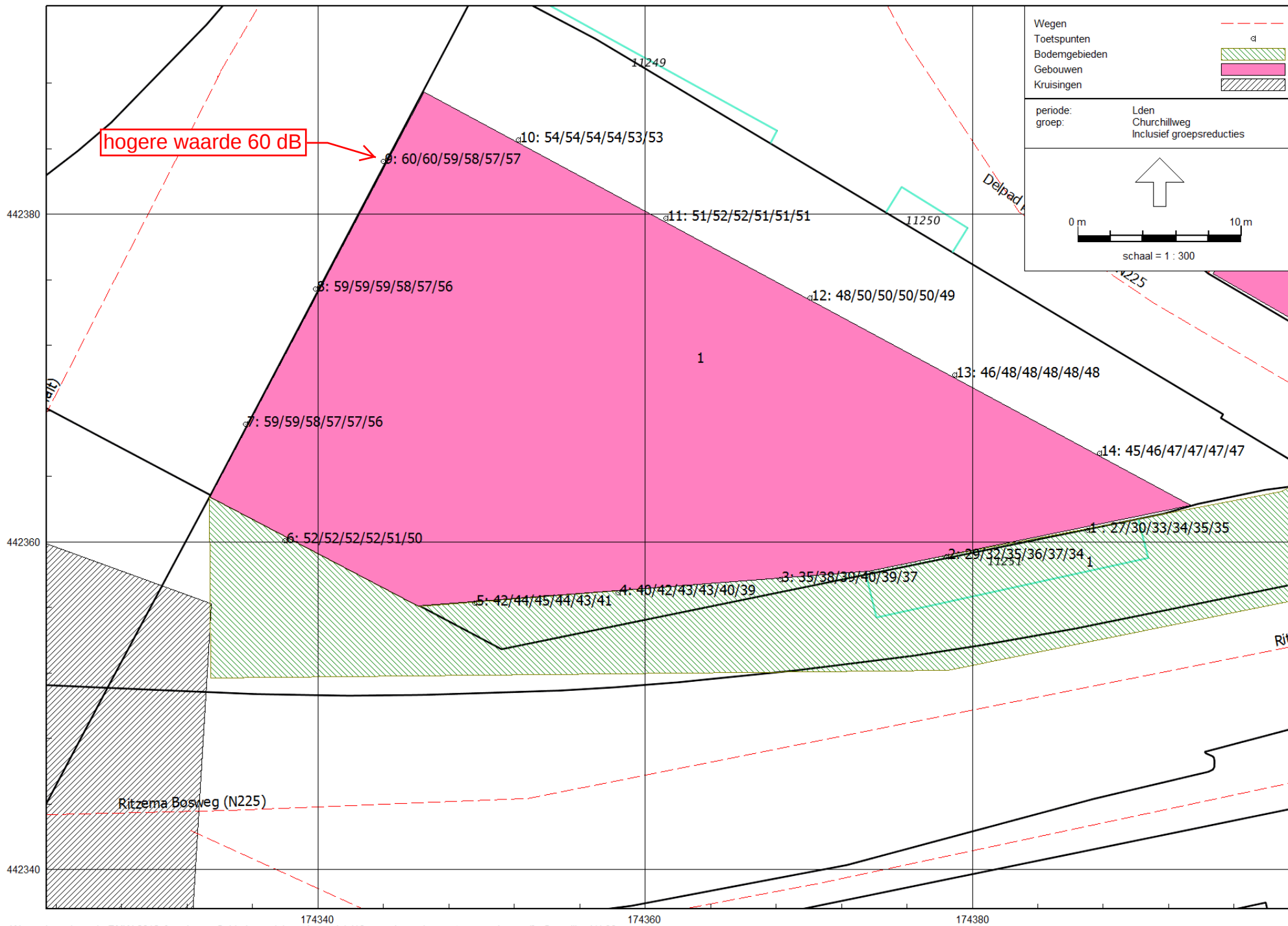
Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
1	hoogbouw	20,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	laagbouw	4,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	woning	5,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	woning	5,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	woning	5,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	gebouw	10,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	gebouw	6,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	gebouw	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	gebouw	6,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	gebouw	6,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	gebouw	6,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	gebouw	17,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
13	gebouw	7,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
14	gebouw	9,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1	bestaand bouwvlak	21,00	0,00	Relatief		0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

modelgegevens

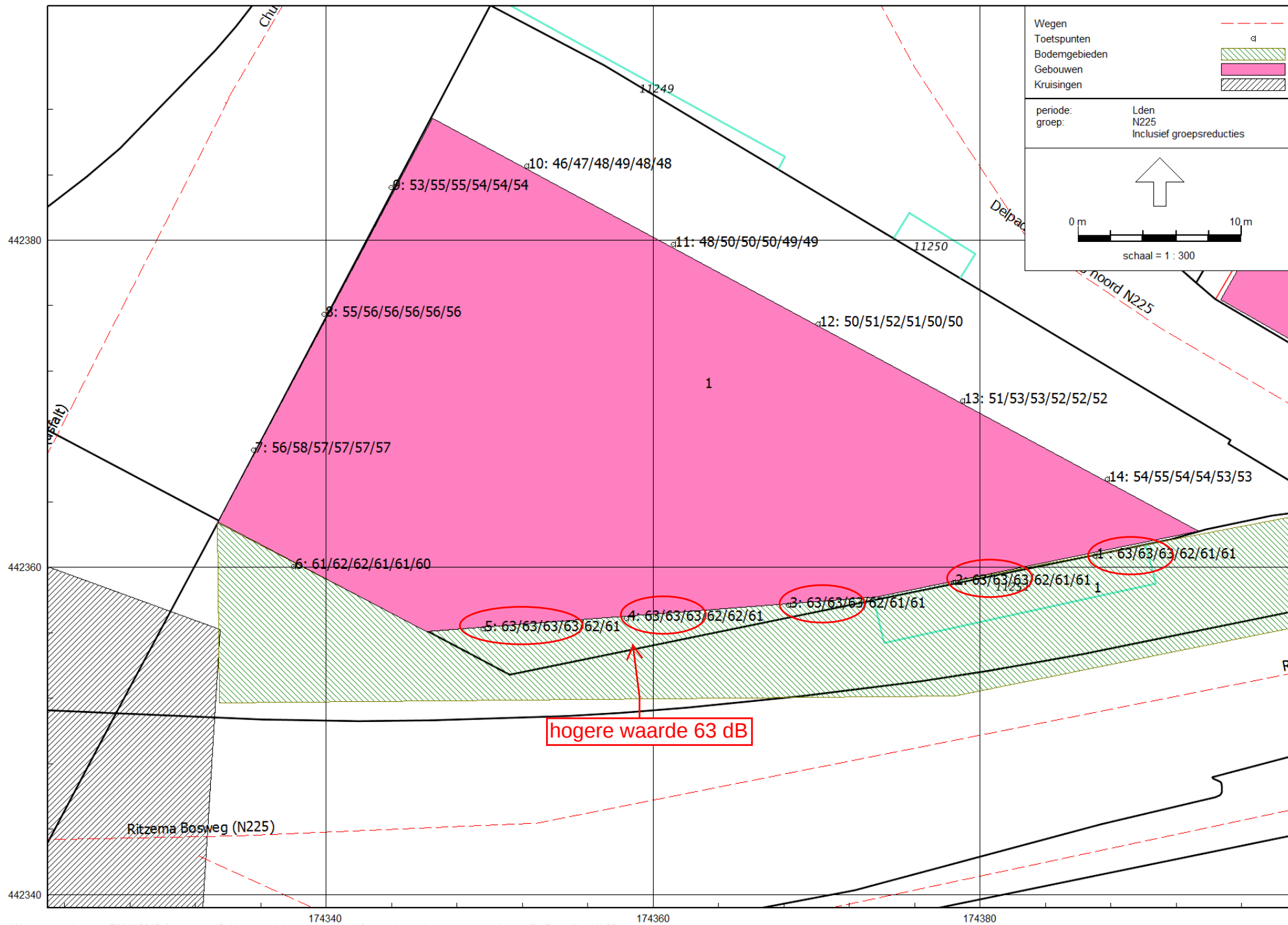
Model: model met bouwvlak '18 meerdere rekenpunten over de gevel
versie van Gebied - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Kruisingen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Corr.
1	kruising	1

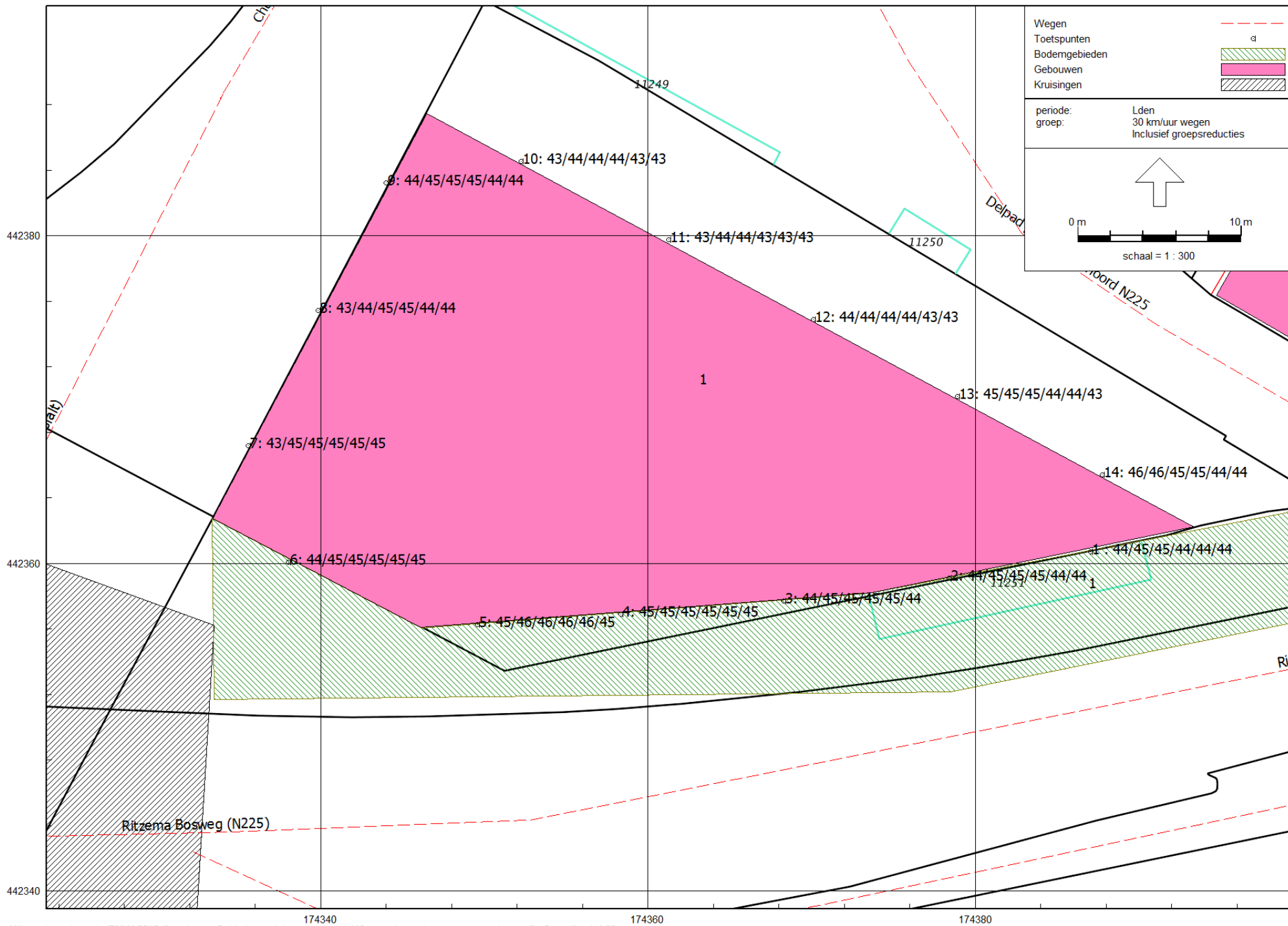
geluidbelasting Churchillweg incl aftrek op 1.5/4.5/7.5/10.5/13.5/16.5 m hoogte



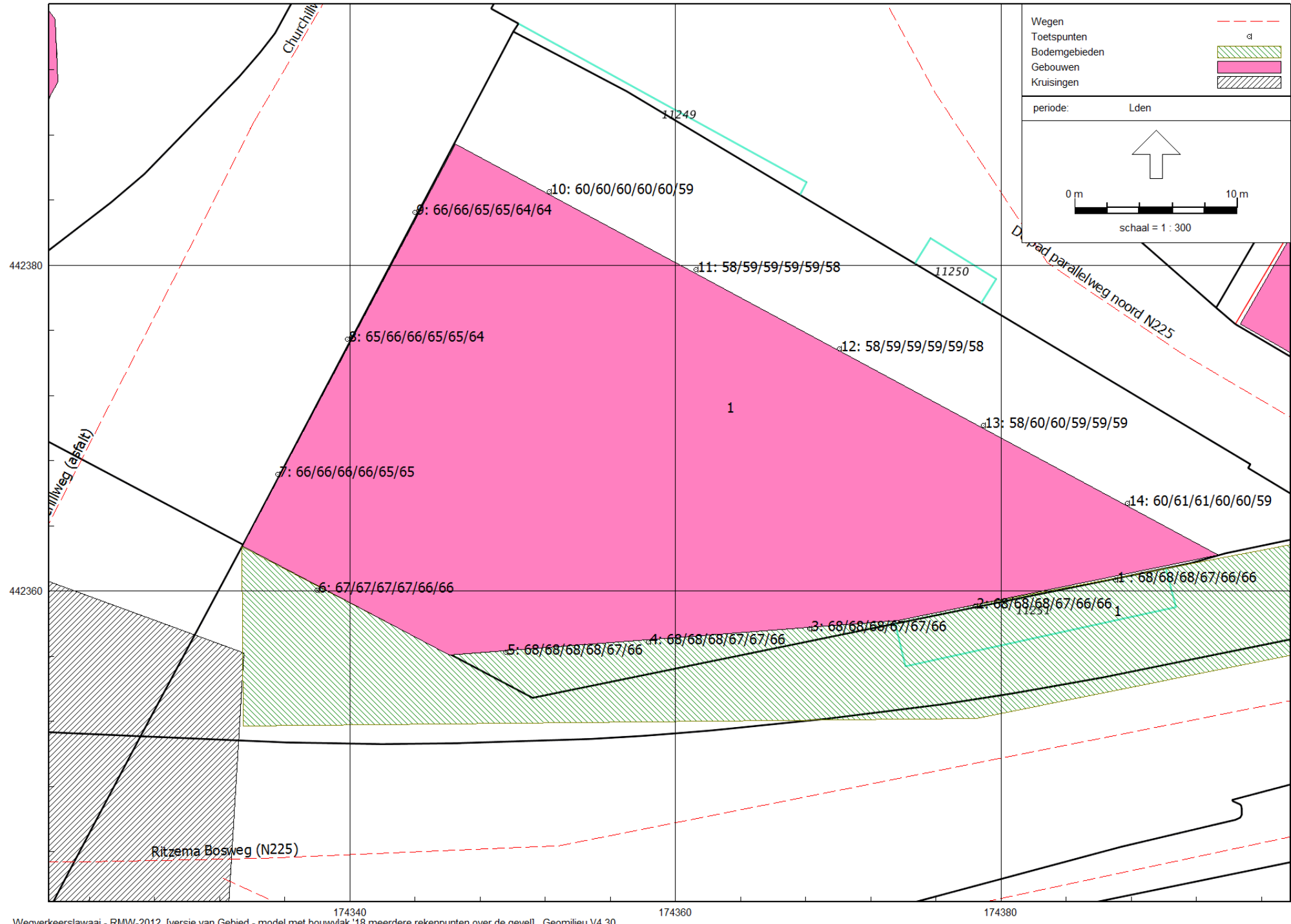
geluidbelasting N225 incl aftrek op 1.5/4.5/7.5/10.5/13.5/16.5 m hoogte



cumulatieve geluidbelasting alle 30 km/uur wegen incl aftrek



cumulatieve geluidbelasting excl atreuk op 1.5/4.5/7.5/10.5/13.5/16.5 m hoogte



Weg: Spelstraat

Intensiteit: 1710 in het jaar 2030 o.b.v. verkeersmodel
autonome 0,5%

dagperiode:

motoren: -
personenv 97,0
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,0
uurintensit 6,6
snelheid: 30,0
wegdek: Klinkers

avondperiode:

motoren: -
personenv 96,5
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,5
uurintensit 3,8
snelheid: 30,0

nachtperiode:

motoren: -
personenv 96,5
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,5
uurintensit 0,7
snelheid: 30,0

Weg: Olympiaplein (t.h.v. parkeerplaats)

Intensiteit: 849 in het jaar 2030 o.b.v. verkeersmodel
autonome 0,5%

dagperiode:

motoren: -
personenv 97,0
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,0
uurintensit 6,6
snelheid: 30,0
wegdek: Klinkers

avondperiode:

motoren: -
personenv 96,5
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,5
uurintensit 3,8
snelheid: 30,0

nachtperiode:

motoren: -
personenv 96,5
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,5
uurintensit 0,7
snelheid: 30,0

Weg: Stadsbrink (voor Albert Heijn)

Intensiteit: 801 in het jaar 2030 o.b.v. verkeersmodel
autonome 0,5%

dagperiode:

motoren: -
personenv 97,0
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,0
uurintensit 6,6
snelheid: 30,0
wegdek: Klinkers

avondperiode:

motoren: -
personenv 96,5
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,5
uurintensit 3,8
snelheid: 30,0

nachtperiode:

motoren: -
personenv 96,5
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,5
uurintensit 0,7
snelheid: 30,0

Weg: Churchillweg

Intensiteit: 4775 in het jaar 2030 o.b.v. verkeersmodel
autonome max 1%

dagperiode:

motoren: -
personenv 97,0
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,0
uurintensit 6,6
snelheid: 50,0
wegdek: Asfalt, met verhoging van klinkers

avondperiode:

motoren: -
personenv 96,5
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,5
uurintensit 3,8
snelheid: 50,0

nachtperiode:

motoren: -
personenv 96,5
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,5
uurintensit 0,7
snelheid: 50,0

Weg: N225 (Stadsbrink) - ten westen van de Churchillweg

Intensiteit: 16258 in het jaar 2030 o.b.v. verkeersmodel
autonome 0,5%

dagperiode:

motoren: -
personenv 85,6
middelzwa 6,6
zwaar verk 7,8
uurintensit 6,6
snelheid: 50,0
wegdek: Asfalt

avondperiode:

motoren: -
personenv 93,4
middelzwa 3,1
zwaar verk 3,5
uurintensit 3,6
snelheid: 50,0

nachtperiode:

motoren: -
personenv 81,5
middelzwa 8,5
zwaar verk 10,0
uurintensit 0,8
snelheid: 50,0

Weg: N225 (Ritzema Bosweg) - tussen Churchillweg en Otto van G

Intensiteit: 11729 in het jaar 2030 o.b.v. verkeersmodel
autonome 0,5%

dagperiode:

motoren: -
personenvw 85,6
middelzwa 6,6
zwaar verk 7,8
uurintensit 6,6
snelheid: 50,0
wegdek: Asfalt

avondperiode:

motoren: -
personenvw 93,4
middelzwa 3,1
zwaar verk 3,5
uurintensit 3,6
snelheid: 50,0

nachtperiode:

motoren: -
personenvw 81,5
middelzwa 8,5
zwaar verk 10,0
uurintensit 0,8
snelheid: 50,0

Weg: N225 (Ritzema Bosweg) - ten oosten van Otto van Gelreweg

Intensiteit: 12776 in het jaar 2030 o.b.v. verkeersmodel
autonome 0,5%

dagperiode:

motoren: -
personenvw 85,6
middelzwa 6,6
zwaar verk 7,8
uurintensit 6,6
snelheid: 50,0
wegdek: Asfalt

avondperiode:

motoren: -
personenvw 93,4
middelzwa 3,1
zwaar verk 3,5
uurintensit 3,6
snelheid: 50,0

nachtperiode:

motoren: -
personenvw 81,5
middelzwa 8,5
zwaar verk 10,0
uurintensit 0,8
snelheid: 50,0

Weg: Delpad (parallelweg noord van N225)

Intensiteit: 263 in het jaar 2030 o.b.v. verkeersonderz
autonome -1,5% (afname in toekomst)

dagperiode:

motoren: -
personenvw 97,0
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,0
uurintensit 6,6
snelheid: 30,0
wegdek: Klinkers

avondperiode:

motoren: -
personenvw 96,5
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,5
uurintensit 3,8
snelheid: 30,0

nachtperiode:

motoren: -
personenvw 96,5
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,5
uurintensit 0,7
snelheid: 30,0

Weg: Delpad (parallelweg zuid van N225)

Intensiteit: 254 in het jaar 2030 o.b.v. verkeersonderz
autonome -1,5% (afname in toekomst)

dagperiode:

motoren: -
personenvw 97,0
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,0
uurintensit 6,6
snelheid: 30,0
wegdek: Klinkers

avondperiode:

motoren: -
personenvw 96,5
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,5
uurintensit 3,8
snelheid: 30,0

nachtperiode:

motoren: -
personenvw 96,5
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,5
uurintensit 0,7
snelheid: 30,0

Weg: Bevrijdingstraat

Intensiteit: 1241 in het jaar 2030
autonome 1,5%

dagperiode:

motoren: -
personenvw 97,0
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,0
uurintensit 6,6
snelheid: 30,0
wegdek: Klinkers

avondperiode:

motoren: -
personenvw 96,5
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,5
uurintensit 3,8
snelheid: 30,0

nachtperiode:

motoren: -
personenvw 96,5
middelzwa 2,0
zwaar verk 1,5
uurintensit 0,7
snelheid: 30,0

Beleidsregels hogere waarde Wet geluidhinder 2008

Het college van burgemeester en wethouders,

Overwegende dat het noodzakelijk is aanvullende beleidsregels vast te stellen op het gebied van het vaststellen van hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder.

Gelet op artikel 110 a van de Wetgeluidhinder;

Mede gelet op titel 4.2 van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit vast te stellen de volgende beleidsregels:

“Beleidsregels hogere waarde Wet geluidhinder 2008”

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

1.1 Deze beleidsregels geven invulling aan de beleidsvrijheid van burgemeester en wethouders op grond van hun bevoegdheid tot het vaststellen van hogere grenswaarden voor geluid ten gevolge van wegverkeer en industrieterreinen op basis van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder.

1.2 In aanvulling op artikel 1 van de Wet geluidhinder en artikel 1.1 van het Besluitgeluidhinder wordt in deze beleidsregels verstaan onder:

<i>Bronmaatregel:</i>	Een maatregel aan de bron die een geluidsreductie oplevert.
<i>Cumulatie:</i>	Het optreden van geluid van meerdere bronnen waarbij de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden.
<i>(Geluids)bron:</i>	Een gezoneerde weg of industrieterrein.
<i>Geluidsluwe zijde:</i>	De zijde van een gebouw met de laagste geluidsbelasting. Deze geluidsbelasting mag per bron niet hoger zijn dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting.
<i>Hoofdstructuur:</i>	Ritzema Bosweg, Mansholtlaan, Nijenoord Allee, Kortenoord Allee en Lawickse Allee.
<i>Hogere waarde procedure:</i>	De procedure die kan leiden tot een hogere waarde besluit.
<i>Hogere waarde besluit:</i>	De door Burgemeester en Wethouders vastgestelde hogere waarde.
<i>Indelingseis:</i>	Eisen aan de indeling van een woning en de situering van de tot de woning behorende buitenruimte(n) voor zover bestemd is/zijn als verblijfsruimte(n).
<i>Ontvanger:</i>	De positie (in plaats en hoogte) waarvoor de geluidbelasting wordt bepaald of beoordeeld.
<i>Overdrachtsmaatregel:</i>	Een maatregel tussen de bron en de ontvanger die een geluidsreductie oplevert.
<i>Voorkeurswaarde:</i>	De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een gezoneerde weg, spoorweg of industrieterrein zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder.

HOOFDSTUK 2. AKOESTISCH ONDERZOEK

- 2.1 Een (ambtshalve) procedure voor toekenning van een hogere waarde kan alleen gestart worden als uit akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.
- 2.2 Op basis van het in artikel 2.1 bedoelde akoestisch onderzoek is afdoende aangetoond dat de geluidsbelasting niet verlaagd kan worden tot de voorkeursgrenswaarde door:
 - a. Het treffen van bronmaatregelen.
 - b. Het treffen van overdrachtsmaatregelen.
 - c. Het vergroten van de afstand tussen bron en ontvanger.
- 2.3 In het akoestisch onderzoek is tevens het resultaat opgenomen van het onderzoek naar het effect van maatregelen om aan de hogere grenswaarde te kunnen voldoen.
- 2.4 Een hogere waarde procedure wordt alleen gestart indien een ondertekende verklaring bij het akoestisch onderzoek is gevoegd, waaruit blijkt dat de voorgestelde maatregelen om de geluidsbelasting te verlagen worden uitgevoerd.
- 2.5 Het onderzoek naar maatregelen, zoals bedoeld in artikel 2.2 kan achterwege blijven indien het onderzoek betreft naar:
 - a. de aanleg van geluidsreducerend asfalt binnen 50 m vanaf het hart van een kruispunt;
 - b. de aanleg van geluidsreducerend asfalt over een lengte korter dan 250 m;
 - c. de bouw van geluidschermen of –wallen, anders dan langs de hoofdstructuur.

HOOFDSTUK 3. CRITERIA PROCEDURE VASTSTELLING HOGERE WAARDEN

- 3.1 Het college kan gebruikmaken van zijn bevoegdheid tot het verlenen van hogere waarden **voor woningen** die voldoen aan de indelingscriteria van de artikelen 4.1 tot en met 4.3 en als tenminste aan één van de volgende criteria wordt voldaan:
 - a. de woningen buiten de bebouwde kom worden verspreid gesitueerd;
 - b. de woningen zijn ter plaatse noodzakelijk om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid;
 - c. de woningen vullen een open plaats tussen de aanwezige bebouwing op;
 - d. de woningen worden gesitueerd ter vervanging van bestaande bebouwing;
 - e. de woningen binnen de bebouwde kom vervullen door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestische afschermende functie voor andere woningen – in aantal tenminste de helft van het aantal woningen waaraan de afschermende functie wordt toegekend – of voor andere gebouwen of geluidsgevoelige objecten.
- 3.2 Het college kan gebruikmaken van zijn bevoegdheid tot het verlenen van hogere waarden **bij de aanleg van een weg** als tenminste aan één van de volgende criteria wordt voldaan:
 - a. de weg moet een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie vervullen;
 - b. de weg moet een zodanige verkeersverzamel functie vervullen, zodat de geluidsbelasting bij geluidgevoelige bestemmingen langs een andere (bestaande) weg zal dalen.

HOOFDSTUK 4. INDELINGSCRITEIA BIJ NIEUW TE BOUWEN WONINGEN

- 4.1 Een hogere waarde procedure kan alleen gestart worden indien de woning tenminste één geluidsluwe zijde heeft.
- 4.2 Indien de woning beschikt over een buitenruimte dan is deze buitenruimte gelegen aan de geluidsluwe zijde van de woning.
- 4.3 Bij een nieuw te bouwen woning met een geluidsbelasting groter dan 53 dB vanwege wegverkeer of 55 dB(A)-etmaalwaarde vanwege industrielawaai gelden de volgende indelingseisen:
 - a. Verblijfsruimten moeten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe zijde liggen. Minimaal 30 % van het aantal verblijfsruimten of 30 % van de oppervlakte van het verblijfsgebied ligt aan de geluidsluwe zijde.
 - b. Tenminste één slaapkamer moet aan de geluidsluwe zijde liggen.

HOOFDSTUK 5. CUMULATIE

- 5.1 Bij cumulatie wordt het gecumuleerde geluidsniveau berekend volgens het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006, bijlage 1.
- 5.2 Bij cumulatie wordt de vereiste gevelisolatie (= karakteristieke geluidwering volgens het Bouwbesluit) berekend met gecumuleerde geluidsniveaus.

HOOFDSTUK 6. PROCEDURE

- 6.1 Het ontwerpbesluit Hogere Waarde dat betrekking heeft op een vrijstellingsbesluit (art. 19 WRO) wordt gelijktijdig met het ontwerp-vrijstellingsbesluit ter visie gelegd, gedurende de wettelijke termijn van 6 weken.

HOOFDSTUK 7. CITEERTITEL

Deze beleidsregels kunnen worden aangehaald als: Beleidsregels hogere waarde Wet geluidhinder 2008.

HOOFDSTUK 8. INWERKINGTREDING

Deze beleidsregels treden in werking met ingang van [datum]

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op [datum].

Toelichting.

Algemeen

Met ingang van 1 januari 2007 is de Wet geluidhinder gewijzigd. Een van de wijzigingen betreft het overgaan van de bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde van Gedeputeerde Staten naar het college van burgemeester en wethouders.

Door het opstellen van beleidsregels ten behoeve van de procedure hogere waarde wordt teruggevallen op het beleid van voor 1 januari 2007. Ten opzichte van de situatie van voor die datum worden de criteria zoals die in de toenmalige Wet geluidhinder golden, door middel van deze beleidsregels, weer van kracht. Voor de Wageningse situatie verandert er **op dit onderdeel** van de Wet geluidhinder niets ten opzichte van de situatie van voor 2007.

In de Wet geluidhinder en de daarbij behorende uitvoeringsbesluiten zijn normen en grenswaarden opgenomen voor de toelaatbare geluidbelasting van industrielawaai, wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï. De regelingen gaan daarbij uit van een voorkeursgrenswaarde en een waarde na ontheffing. Een geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde is in het algemeen zonder meer toelaatbaar. De effecten van geluid worden dan aanvaardbaar geacht. Een geluidbelasting hoger dan de grenswaarde is niet toelaatbaar. In het tussenliggende gebied is de geluidbelasting alleen toelaatbaar na een afwegingsproces. Dit afwegingsproces heeft vorm gekregen in de zogeheten procedure hogere waarde.

Een procedure hogere waarde kan aan de orde zijn bij het vaststellen of wijzigen van een bestemmingsplan waarbij een gedeelte van het bestemmingsplan ligt binnen de zone van een bestaand of geprojecteerd industrieterrein, een weg of een spoorlijn. Ook kan een dergelijke procedure aan de orde zijn bij de aanleg of wijziging van een weg, spoorweg of industrieterrein.

Tot 1 januari 2007 waren er in de Wet geluidhinder en bijbehorende uitvoeringsbesluiten diverse criteria opgenomen op grond waarvan van de voorkeursgrenswaarde kan worden afgeweken. Met de wijziging van de Wet geluidhinder per 1 januari 2007 zijn deze criteria uit de Wet geluidhinder en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten verdwenen. De lokale overheid is in de gelegenheid gesteld eigen beleid te ontwikkelen en vast te stellen. Bijgaande ontwerpbeleidsregel voorziet hierin. Het voorgestane beleid komt voor wat betreft de criteria waaronder een hogere waarde kan worden verleend overeen met het tot voor 1 januari 2007 geldende beleid. Dit omdat uit ervaring is gebleken dat het tot nu toe gevoerde beleid voor de Wageningse situatie goed bleek te voldoen.

Met name de criteria op grond waarvan van de voorkeursgrenswaarde kan worden afgeweken, zijn opnieuw vastgelegd (hoofdstuk 3 en 4 van de beleidsregels).

Daarnaast zijn in hoofdstuk 2 van de beleidsregels criteria voor het akoestisch onderzoek opgenomen. Met name artikel 2.5 is gestoeld op de Wageningse situatie. Naast het gegeven dat geluidsreducerend asfalt niet zinvol is op een kleine oppervlakte is ook de bouw van geluidsschermen anders dan langs de Wageningse hoofdstructuur niet realistisch. Derhalve wordt onderzoek naar dat type maatregelen niet nodig geacht.

Het ontwikkelen van nieuw beleid is in deze geen verplichting. Echter, niets doen zou kunnen leiden tot een mogelijk inconsequente besluitvorming, tot een toename van de geluidbelasting

(aangezien zonder specifiek beleid altijd een geluidbelasting mag worden veroorzaakt tot de in de Wet geluidhinder vermelde maximaal toelaatbare geluidbelasting) en in het verlengde daarvan tot een achteruitgang van de kwaliteit van de leefomgeving. Het is in het belang van de bescherming van het milieu in dit geval derhalve noodzakelijk om beleidsregels op te stellen. Toepassing van de beleidsregels zal tot gevolg hebben dat de huidige kwaliteit van de leefomgeving voor wat betreft dit aspect blijft gewaarborgd.

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening van kracht geworden. In deze wet is de artikel 19-procedure komen te vervallen. Er is echter wel een overgangstermijn van toepassing: Alle aanvragen voor een dergelijke procedure die voor 1 juli 2008 zijn ingediend, vallen nog onder het regime van de Wet Ruimtelijke Ordening van voor 1 juli 2008. Dat wil zeggen dat we nog geruime tijd art. 19-procedures tegen kunnen komen, waarvoor een hogere waarde besluit genomen moet worden. De afstemming tussen deze twee procedures blijft dan ook gelden.

Wijzigingen/aanpassingen

- Criteria van de oude Wet geluidhinder worden door middel van deze beleidsregels opnieuw vastgesteld;
- Eisen waaraan het akoestisch onderzoek dient te voldoen, worden in de beleidsregels vastgelegd.

Artikelsgewijze toelichting.

Artikel 1.1.

In artikel 110a Wet Geluidhinder is de verdeling van de bevoegdheid voor het vaststellen van een hogere grenswaarde vastgelegd. In het eerste en tweede lid wordt aangegeven wanneer Burgemeester en wethouders bevoegd zijn. In het zevende lid is aangegeven wanneer Gedeputeerde Staten bevoegd zijn, te weten ingeval een hogere waarde nodig is in verband met de aanleg of reconstructie van een weg in beheer bij het Rijk of een provincie of de vaststelling of wijziging van een zone langs een industrieterrein dat als industrieterrein van regionaal belang is aangewezen per provinciale verordening.

Artikel 2.2.

Dit artikel verwijst naar de voorkeursvolgorde met betrekking tot maatregelen om geluidshinder te voorkomen: bron, overdrachtsgebied en ontvanger. Alvorens tot toekenning van een hogere waarde te kunnen overgaan, dient afdoende te zijn aangetoond dat maatregelen aan de bron en/of het overgangsgebied niet haalbaar zijn. Met een goede ruimtelijke ordening (het vergroten van de afstand tussen de weg en de woningen of het “slim” inrichten van het gebied) kunnen knelpunten op het gebied van geluid worden voorkomen. In bestaande situaties kan niet altijd de oplossing in de ruimtelijke ordening worden gevonden.

Artikel 2.4

In het akoestisch onderzoek worden maatregelen onderzocht die bijdragen aan een verlaging van de geluidsbelasting op de woningen. Om er zeker van te zijn dat deze maatregelen ook worden uitgevoerd verwachten wij een verklaring van de ontwikkelaar van het plan dat de maatregelen ook daadwerkelijk uitgevoerd zullen worden. Hierin voorziet de Wet geluidhinder niet.

Artikel 2.5

In de gewijzigde Wet geluidhinder is een verscherpte onderzoeksplicht opgenomen naar maatregelen die kunnen leiden tot een geluidniveau dat onder de voorkeursgrenswaarde blijft. Bovendien wordt scherp ingezet op de voorkeursvolgorde (bron-overdracht-ontvanger) in het beheersen van geluidhinder.

De wetswijziging resulteert in een verzwaarde onderzoeksinspanning voor initiatiefnemers van woningbouwplannen en voor beheerders bij onderhoud van het wegennet. De realiteit is dat in een aantal gevallen de voorkeursvolgorde niet realistisch is. Deze gevallen worden hieronder beschreven, zodat in deze specifieke gevallen onnodig onderzoek achterwege kan blijven.

Bronmaatregelen

Volgens de Wet geluidhinder dient de initiatiefnemer nadrukkelijk de mogelijkheden voor bronmaatregelen te onderzoeken en af te wegen. Tot de bronmaatregelen behoort ook de aanleg van geluidsreducerend wegdek (het zogenaamde stil asfalt).

De aanleg van geluidsreducerend wegdek is vanuit civieltechnisch oogpunt (beheer, onderhoud en duurzaamheid) niet haalbaar in de volgende situaties:

- Binnen 50 meter vanuit het hart van een kruispunt. Er treedt dan groot en snel kwaliteitsverlies op van het wegdek door afremmend en optrekkend verkeer.
- Bij een beperkte lengte van het geluidsreducerend asfalt (minder dan 250 meter). Aanleg is vanuit beheers- en onderhoudsoverwegingen niet wenselijk.

Overdrachtsmaatregelen

Het plaatsen van een geluidsscherm of –wal kan effectief zijn om het geluid in de woonomgeving terug te dringen. Geluidsschermen zijn echter alleen mogelijk als er voldoende ruimte tussen de bron en de geluidsgevoelige objecten is. Deze ruimte beperkt zich veelal tot de wegen behorende tot de hoofdstructuur. Daarnaast kunnen schermen en wallen een ongewenste verkeerskundige of stedenbouwkundige barrière vormen. In de gemeente Wageningen worden overdrachtsmaatregelen dan ook alleen onderzocht en afgewogen bij:

- De aanleg of reconstructie van wegen behorende tot de hoofdstructuur.
- De bouw van geluidsgevoelige bestemmingen langs wegen behorende tot de hoofdstructuur.

Artikel 3.1 en 3.2

In de Wet geluidhinder zijn criteria opgenomen voor het vaststellen van een hogere waarde. Het vaststellen van een hogere waarde kan alleen als:

1. (bron- of overdrachts)maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel
2. maatregelen ernstige bezwaren hebben van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Naast bovengenoemde criteria zijn in art. 3.1 en 3.2 aanvullende criteria opgenomen. Deze criteria sluiten aan bij de oude subcriteria die voor 1 januari 2007 waren vastgelegd in het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen en het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen. Deze criteria functioneerden in het verleden goed, zodat er geen reden is om ervan af te wijken.

Artikel 4.1

Hogere grenswaarden worden toegekend indien, ondanks de hogere geluidsbelasting, een aanvaardbaar akoestisch klimaat wordt gerealiseerd. Om dit te bereiken moet de

geluidsbelasting aan minimaal één zijde van de woning niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde.

Artikel 4.2

Om een aanvaardbaar akoestisch klimaat te realiseren wordt ook minimaal één buitenruimte aan de geluidsluwe zijde van de woning gesitueerd. Uiteraard geldt dit niet als de woning geen buitenruimte heeft.

Artikel 4.3

Elke woning bevat in beginsel één slaapkamer die niet aan de hoogst geluidsbelaste zijde is gesitueerd. Bij voorkeur wordt 30% van de geluidsgevoelige ruimtes of 30% van de oppervlakte van alle geluidsgevoelige ruimtes samen niet aan de hoogst geluidsbelaste zijde gesitueerd.

Artikel 5.1

In de Wet geluidhinder is in artikel 110f opgenomen dat indien het gebouw waarvoor een hogere grenswaarde wordt aangevraagd is gesitueerd in twee of meerdere zones, de geluidsbelasting als gevolg van de verschillende zones gecumuleerd moeten worden. In de Wet geluidhinder is alleen niet vastgelegd welke cumulatiemethode moet worden gehanteerd. Ook kent de wet geen maximale ontheffingswaarden voor de gecumuleerde geluidsbelasting.

Bij de hogere grenswaarde procedure hoeven de aangevraagde hogere geluidsniveaus niet gecumuleerd te worden. Bij het dimensioneren van gevelisolatie moet wel rekening gehouden worden met cumulatie.

Artikel 5.2

Ter bescherming van bewoners door een betere gevelisolatie wordt de hogere gecumuleerde geluidsbelasting (energetisch optellen) gebruikt bij het dimensioneren van de gevelisolatie. Dit speelt in Wageningen alleen indien woningen worden gebouwd binnen de zone van het industrieterrein Haven en gelijktijdig binnen de zone van wegen.

Artikel 6.1

Bij bestemmingsplannen is het wettelijk verplicht om het ontwerpbesluit hogere waarde gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter visie te leggen. Omwille van eenduidigheid verplichten wij ons tot dezelfde regeling als het gaat om een vrijstellingsbesluit (art. 19 WRO). Daarnaast zou de burger meerdere malen de gang naar het gemeentehuis moeten maken om alle relevante stukken in te zien. Door het ontwerpbesluit hogere waarde gelijktijdig met het ontwerp-vrijstellingsbesluit gedurende 6 weken ter visie te leggen, wordt dit voorkomen.

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening van kracht geworden. In deze wet is de artikel 19-procedure komen te vervallen. Er is echter wel een overgangstermijn van toepassing: Alle aanvragen voor een dergelijke procedure die voor 1 juli 2008 zijn ingediend, vallen nog onder het regime van de Wet Ruimtelijke Ordening van voor 1 juli 2008. Dat wil zeggen dat we nog geruime tijd art. 19-procedures tegen kunnen komen, waarvoor een hogere waarde besluit genomen moet worden. De afstemming tussen deze twee procedures blijft dan ook gelden.