

Akoestisch onderzoek ten behoeve van  
**Bestemmingsplan Buitengebied Teteringen**  
*Galgestraat 12*

Gemeente Breda

**Opgesteld door:**

Gemeente Breda  
RO / Wonen en Milieu  
Postbus 3920  
4800 DX Breda

Datum: 28-02-2011  
Rapportnummer 20112802-1



Gemeente Breda

---

## Inhoudsopgave

|      |                                           |   |
|------|-------------------------------------------|---|
| 1.   | Inleiding.....                            | 3 |
| 2.   | Situatie.....                             | 4 |
| 2.1. | Plangebied.....                           | 4 |
| 2.2. | Omgevingskenmerken .....                  | 4 |
| 2.3. | Normstelling railverkeerslawaaï .....     | 4 |
| 3.   | Berekeningen.....                         | 5 |
| 4.   | Rekenresultaten .....                     | 7 |
| 4.1. | Rekenresultaten.....                      | 7 |
| 4.2. | Bespreking resultaten.....                | 7 |
| 5.   | Conclusie en advies.....                  | 7 |
| 5.1. | Toetsingswaarde alsmede maatregelen ..... | 7 |
| 5.2. | Ontheffingenbeleid Gemeente Breda.....    | 7 |
| 5.3. | Hogere waarde procedure .....             | 8 |

|            |   |                                                      |
|------------|---|------------------------------------------------------|
| Figuur 1   | : | Situatieschets                                       |
| Figuur 2   | : | Rekenresultaten traject Breda –Tilburg [traject 650] |
| Bijlage I  | : | Verkeerscijfers                                      |
| Bijlage II | : | Relevante modelgegevens                              |

---

## 1. Inleiding

In het kader van het bestemmingsplan Buitengebied Teteringen, Galgestraat 12, is door de gemeente Breda een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De reden van het onderzoek is het feit dat de ontwikkellocatie zich binnen de geluidzone van conform de Wet geluidhinder gezoneerde spoorwegen bevindt. Het betreft hier de volgende bron:

- Spoortraject Breda-Tilburg [traject 650]

In het kader hiervan is een akoestisch onderzoek vereist. De volgende werkzaamheden zijn verricht:

- Inventarisatie van de gezoneerde spoorwegen door de afdeling Wonen en Milieu via het akoestisch spoorboekje (Aswin);
- het verzamelen van ruimtelijke kenmerken van het plangebied;
- het berekenen van de geluidcontouren in het plan met behulp van de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2006 vanwege railverkeerslawaai van de gezoneerde wegen;
- het toetsen van de berekende waarden aan de vigerende normstelling;
- advies omtrent bron-, overdrachts- en ontvangermaatregelen teneinde de geluidbelasting te reduceren;
- conclusies omtrent de berekende geluidbelastingen;
- duiden van de link met een eventuele hogere grenswaarde geluid.

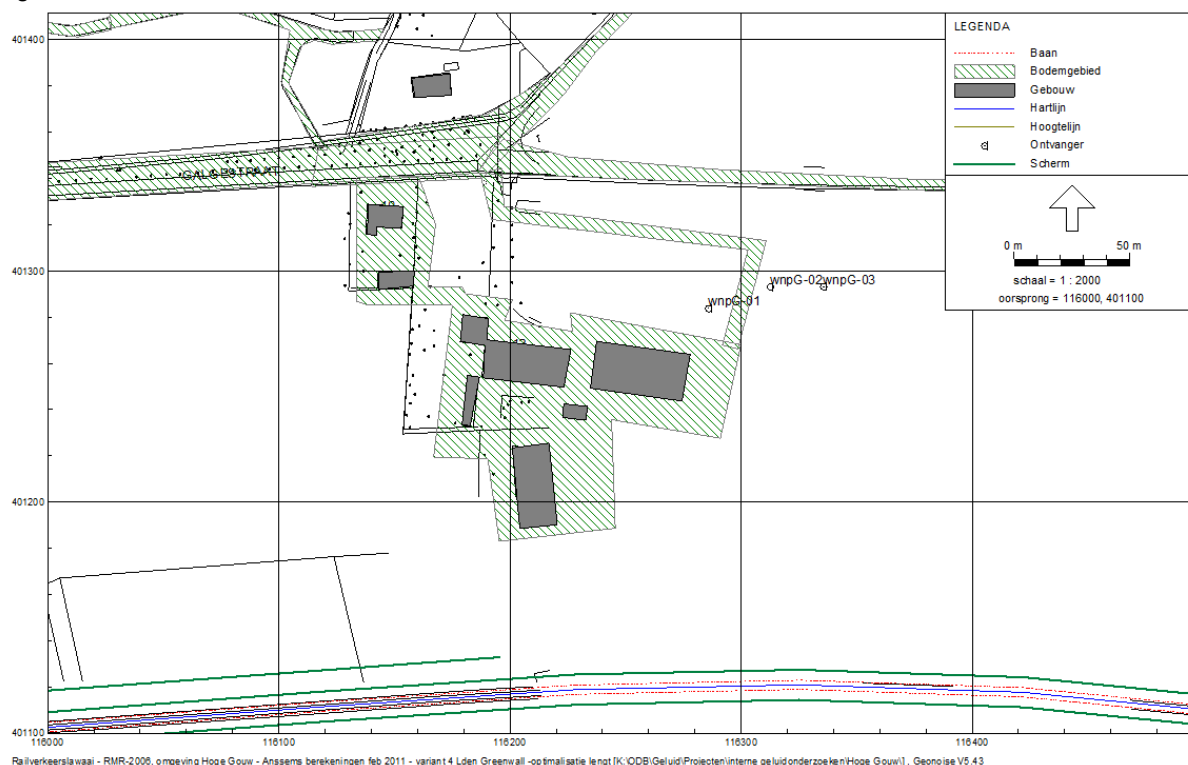
Het akoestisch onderzoek maakt deel uit van een ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van een bestemmingsplanprocedure.

## 2. Situatie

### 2.1. Plangebied

Ter plaatse van het plangebied is men voornemens twee nieuwe woningen te realiseren. De locatie bevindt zich binnen de geluidzone van het traject Breda-Tilburg. Het plangebied bevindt zich verder niet binnen de zone van wegverkeer, industrie- en/of vliegtuiglawaai. In onderstaand figuur is de situatie opgenomen zoals die in het rekenmodel is gemodelleerd.

Figuur 2.1 Situatieschets



### 2.2. Omgevingskenmerken

Het gebied is te kwantificeren als buitengebied met verspreid agrarische bestemmingen. In het overdrachtsgebied zijn hoogteverschillen aanwezig, o.a. taluds nabij de Nieuwe Kadijk en de Rijksweg A27. De bodem in het overdrachtsgebied bestaat deels uit verhard en deels uit onverhard terrein. In de modellering is met deze uitgangspunten rekening gehouden.

Verder is in het kader van bestemmingsplan Hoge Gouw een afschermende voorziening in voorbereiding teneinde spoorweglawaai te reduceren. Het betreft hier een 'scherp scherm' met een hoogte van 3,5 meter ten opzichte van het spoor. De lengte van het scherm is 375 meter en sluit aan vanaf de Nieuwe Kadijk verder oostelijk. In de figuur hierboven is de voorziening weergegeven.

### 2.3. Normstelling railverkeerslawaai

Voor railverkeerslawaai geldt volgens artikel 4.9 in het Besluit geluidhinder (hierna Bgh) een voorkeursgrenswaarde van 55 dB  $L_{den}$  voor nieuwbouwwoningen binnen de zone van een spoorweg. De maximale grenswaarde voor nieuwbouw bedraagt 68 dB conform artikel 4.10 Bgh.

Voor het traject Breda-Tilburg is uitgegaan van het akoestisch spoorboekje Aswin, peiljaar 2007 + 1,5 dB.

### 3. Berekeningen

#### Verkeersgegevens

In de tabel hieronder staan de intensiteiten van het traject 650 weergegeven. Zie ook bijlage I.

Tabel 3.1 Traject 650 (noord)

| Baan                                                                                                 |        |        |          |          |          |          |       |       |       |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|----------|----------|----------|----------|-------|-------|-------|--|
| Identificatie   Coördinaten   Eigenschappen   Intensiteit   Ruwheid   Brugcorrectie   Emissiewaarden |        |        |          |          |          |          |       |       |       |  |
| Intensiteiten per per categorie per periode                                                          |        |        |          |          |          |          |       |       |       |  |
| Cat.                                                                                                 | Q(Dag) | F(Dag) | Q(Avond) | F(Avond) | Q(Nacht) | F(Nacht) | Vdoor | Vstop | Corr. |  |
| 1                                                                                                    | 9,62   | 1,00   | 6,78     | 1,00     | 2,71     | 0,98     | 140   | 140   | 0,00  |  |
| 2                                                                                                    | 18,76  | 1,00   | 16,75    | 0,96     | 4,88     | 0,92     | 140   | 140   | 0,00  |  |
| 3                                                                                                    | 0,00   | 0,00   | 0,00     | 0,00     | 0,00     | 0,00     | 0     | 0     | 0,00  |  |
| 4                                                                                                    | 33,04  | 0,00   | 34,46    | 0,00     | 31,61    | 0,00     | 90    | 0     | 0,00  |  |
| 5                                                                                                    | 0,39   | 0,00   | 0,39     | 0,00     | 0,38     | 0,00     | 90    | 0     | 0,00  |  |
| 6                                                                                                    | 0,97   | 0,00   | 1,08     | 0,00     | 0,99     | 0,00     | 90    | 0     | 0,00  |  |
| 7                                                                                                    | 0,00   | 0,00   | 0,00     | 0,00     | 0,00     | 0,00     | 0     | 0     | 0,00  |  |
| 8                                                                                                    | 19,96  | 1,00   | 19,52    | 0,97     | 5,35     | 0,92     | 140   | 139   | 0,00  |  |
| 9/1                                                                                                  | 0,00   | 0,00   | 0,00     | 0,00     | 0,00     | 0,00     | 0     | 0     | 0,00  |  |
| 9/2                                                                                                  | 0,00   | 0,00   | 0,00     | 0,00     | 0,00     | 0,00     | 0     | 0     | 0,00  |  |

Tabel 3.2 Traject 650 (zuid)

| Baan                                                                                                 |        |        |          |          |          |          |       |       |       |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|----------|----------|----------|----------|-------|-------|-------|--|
| Identificatie   Coördinaten   Eigenschappen   Intensiteit   Ruwheid   Brugcorrectie   Emissiewaarden |        |        |          |          |          |          |       |       |       |  |
| Intensiteiten per per categorie per periode                                                          |        |        |          |          |          |          |       |       |       |  |
| Cat.                                                                                                 | Q(Dag) | F(Dag) | Q(Avond) | F(Avond) | Q(Nacht) | F(Nacht) | Vdoor | Vstop | Corr. |  |
| 1                                                                                                    | 9,62   | 1,00   | 6,78     | 1,00     | 2,71     | 0,98     | 128   | 129   | 0,00  |  |
| 2                                                                                                    | 18,76  | 1,00   | 16,75    | 0,96     | 4,88     | 0,92     | 136   | 135   | 0,00  |  |
| 3                                                                                                    | 0,00   | 0,00   | 0,00     | 0,00     | 0,00     | 0,00     | 0     | 0     | 0,00  |  |
| 4                                                                                                    | 33,04  | 0,00   | 34,46    | 0,00     | 31,61    | 0,00     | 90    | 0     | 0,00  |  |
| 5                                                                                                    | 0,39   | 0,00   | 0,39     | 0,00     | 0,38     | 0,00     | 90    | 0     | 0,00  |  |
| 6                                                                                                    | 0,97   | 0,00   | 1,08     | 0,00     | 0,99     | 0,00     | 90    | 0     | 0,00  |  |
| 7                                                                                                    | 0,00   | 0,00   | 0,00     | 0,00     | 0,00     | 0,00     | 0     | 0     | 0,00  |  |
| 8                                                                                                    | 19,96  | 1,00   | 19,52    | 0,97     | 5,35     | 0,92     | 117   | 119   | 0,00  |  |
| 9/1                                                                                                  | 0,00   | 0,00   | 0,00     | 0,00     | 0,00     | 0,00     | 0     | 0     | 0,00  |  |
| 9/2                                                                                                  | 0,00   | 0,00   | 0,00     | 0,00     | 0,00     | 0,00     | 0     | 0     | 0,00  |  |

#### Overige invoergegevens

Andere belangrijke invoergegevens zijn de toegestane maximum snelheden en de overige eigenschappen van het spoor.

Om het model in Geonose op te kunnen bouwen is gebruik gemaakt van een digitale ondergrond in dxf-formaat op basis van een kadastrale kaart van het plangebied. Voor de overige bebouwing is uitgegaan van een te verwachten type bebouwing (hoogte, breedte, schakeling).

---

#### *Gehanteerd rekenmodel*

De berekeningen van de gevelbelastingen zijn uitgevoerd met de standaard rekenmethode II (SRM II), conform het RMR-2006. Hiervoor is het programma Geonoise V5.43 van DGMR Raadgevende Ingenieurs BV gebruikt.

#### *Modelgegevens*

Bij de modellering zijn de intensiteiten van de rijlijnen, het wegtype en de snelheid ter plaatse ingevoerd. In bijlage II zijn alle gegevens (objecten, wegen, waarneempunten) in numerieke vorm opgenomen.

#### *Situaties*

De volgende situaties zijn doorgerekend:

1. geluidbelasting vanwege traject Breda-Tilburg;

#### *Bodemfactor / overdracht*

De bodem in het overdrachtsgebied is als akoestisch zacht beschouwd, behoudens de ingevoerd bodemgebieden.

#### *Rekenpunten*

De rekenpunten zijn gesitueerd in de vorm van contourpunten op een rekenhoogte van 5 meter. Daarnaast zijn waarneempunten op de bouwvlakken gepositioneerd.

## 4. Rekenresultaten

### 4.1. Rekenresultaten

In onderstaande tabel staan de rekenresultaten weergegeven.

**Tabel 4.1** Maximale geluidbelasting spoorweglawaaï.

| Waarneempunt | Lden in dB<br>1,5 meter | Lden in dB<br>5 meter | Lden in dB<br>7,5 meter |
|--------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------|
| Wnp-G01      | 63                      | 64                    | 65                      |
| Wnp-G01      | 63                      | 64                    | 65                      |
| Wnp-G01      | 63                      | 64                    | 65                      |

### 4.2. Bespreking resultaten

Uit bovenstaande rekenresultaten blijkt dat niet te allen tijde kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Er worden geluidbelastingen berekend die boven de voorkeursgrenswaarde uitkomen, maar niet hoger dan de maximale hogere grenswaarde van 68 dB.

## 5. Conclusie en advies

### 5.1. Toetsingswaarde alsmede maatregelen

Ter plaatse van de onderzoekslocaties wordt niet overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. De geluidbelasting op de onderzoekslocaties varieert van 63–65 dB voor railverkeerslawaaï, afhankelijk van de rekenhoogte.

Aangezien de ontwikkelingen een redelijk solitaire ontwikkeling betreft, zullen bronmaatregelen om de geluidbelasting naar beneden bij te stellen niet mogelijk zijn. Dergelijke maatregelen zijn financieel erg kostbaar.

Overdrachtsmaatregelen hebben betrekking op het gunstig positioneren op het bouwkegel. In de uitwerking van de stedenbouwkundige uitgangspunten dient hiermee rekening te worden gehouden.

### 5.2. Ontheffingenbeleid Gemeente Breda

Bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen zullen in de praktijk weinig rendement opleveren. Een hogere waarde is noodzakelijk om de situatie juridisch vast te leggen.

In het kader van de hogere waarde procedure worden enkele aanvullende eisen gesteld door het bevoegd gezag. De gemeente Breda heeft een ontheffingenbeleid opgesteld waarin deze eisen zijn vastgelegd. In onderstaande passage wordt hier op ingegaan.

#### *Hoofdcriteria*

Ten behoeve van de locaties zijn bron- alsmede overdrachtsmaatregelen niet financieel haalbaar (zie paragraaf 6.1). Stedenbouwkundige voorzieningen worden geoptimaliseerd in de uitwerking van de plannen. Op basis hiervan is voldaan aan het hoofdcriterium ‘stedenbouwkundige overweging’ en tevens ‘financiële overweging’.

#### *Subcriteria*

De ontwikkelingen voldoet aan een het subcriterium “opvullen open plaats”.

#### *Geluidluwe gevel*

Indien de situatie meer dan 5 dB hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, is er een geluidluwe gevel noodzakelijk per woning. Het stedenbouwkundig plan moet hier rekening mee houden. Gezien de ligging ten opzichte van het spoor, is de noordgevel hiervoor de aangewezen gevel.

---

### *Cumulatie*

In het kader van de ruimtelijke onderbouwing dient de cumulatieve geluidbelasting beschouwd te worden als randvoorwaarde voor een 'goede ruimtelijke ordening'. In dit geval betreft de enige andere geluidbron de Galgestraat. Dit is een weg met een zeer beperkte verkeersintensiteit. Op basis hiervan zijn geen cumulatie-effecten te verwachten.

## **5.3. Hogere waarde procedure**

Er wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. De navolgende hogere grenswaarde geluid is nodig voor twee woningen aan de Galgestraat 12. In de tabel is verder aangegeven wat de eventuele aanvullende beperkingen voor het kavel zijn.

**Tabel 6.2 Noodzakelijke hogere waarde en bijbehorende aanvullende maatregelen**

| Bouwplan       | Hogere waarde<br>[dB] | Brontype<br>[weg/rail]              | Aanvullende<br>Maatregelen |
|----------------|-----------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| Galgestraat 12 | 65                    | Railverkeerslawaaï<br>[traject 650] | Geluidluwe gevel           |

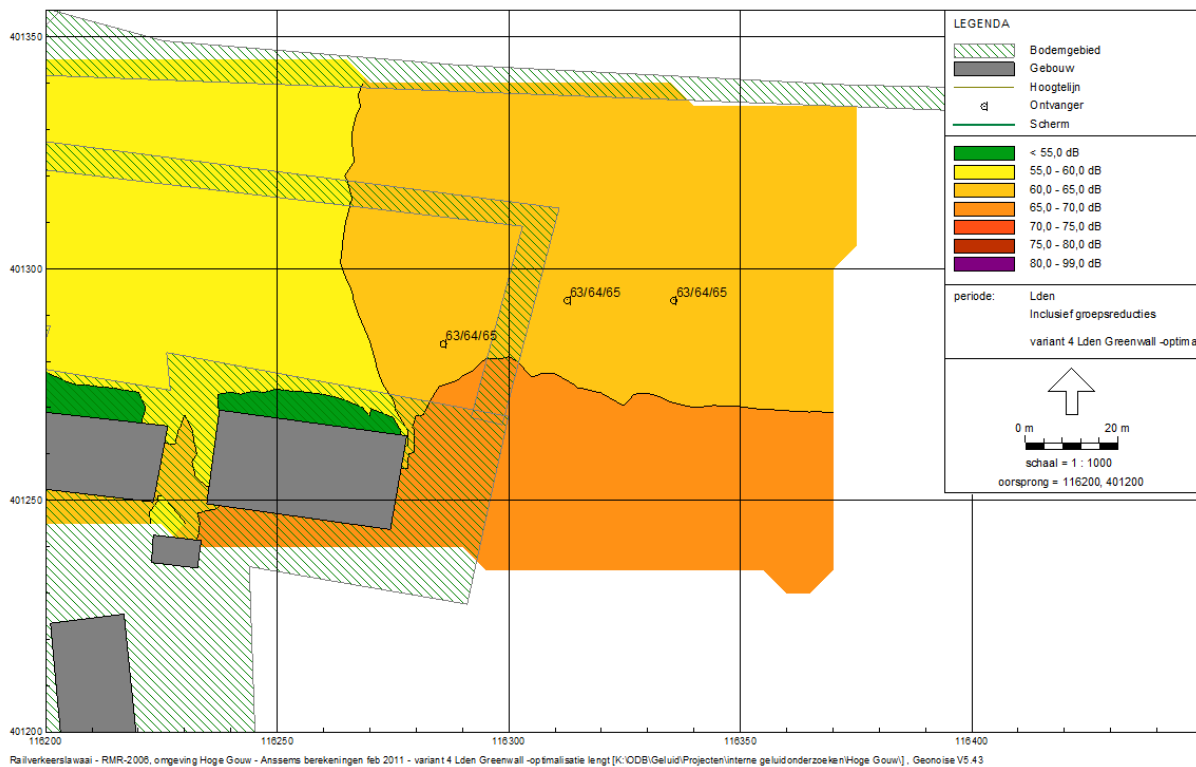


# Figuren

**Figuur 1** Situatieschets + waarneempunten



**Figuur 2** Geluidcontouren vanwege spoortraject Breda – Tilburg inclusief toeslag 1,5 dB op peiljaar 2007



# Bijlagen

## Bijlage I Spoorgegevens Aswin

| Weergave Spoorgegevens |         |                                        |       |       |       |       |       |
|------------------------|---------|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Traject: 650           |         | Peiljaar: R2007 (v 10/09)              |       |       |       |       |       |
| Begin: 700             |         |                                        |       |       |       |       |       |
| Einde: 19980           |         | Bestandstype: Intensiteiten (bakken/u) |       |       |       |       |       |
| Aantal Sporen: 2       |         | Spoor: S                               |       |       |       |       |       |
| Zone: 800              |         |                                        |       |       |       |       |       |
| KmTot                  | DagDeel | Cat_1                                  | Cat_2 | Cat_4 | Cat_5 | Cat_6 | Cat_8 |
| 10898                  | 1 Dag   | 19,23                                  | 37,52 | 66,08 | 0,78  | 1,93  | 39,91 |
| 10898                  | 2 Avond | 13,55                                  | 33,49 | 68,91 | 0,77  | 2,15  | 39,03 |
| 10898                  | 3 Nacht | 5,41                                   | 9,75  | 63,22 | 0,75  | 1,98  | 10,70 |
| 19980                  | 1 Dag   | 19,25                                  | 37,52 | 66,00 | 0,78  | 1,93  | 39,91 |
| 19980                  | 2 Avond | 14,28                                  | 33,49 | 68,73 | 0,77  | 2,15  | 39,03 |
| 19980                  | 3 Nacht | 5,01                                   | 9,75  | 63,35 | 0,75  | 1,98  | 10,70 |

## Bijlage II Relevante modelgegevens

### Bodemgebieden

|    | Id   | Omschr.          | Bf   |
|----|------|------------------|------|
| 1  | 13   | hard bodemgebied | 0,00 |
| 2  | 14   | hard bodemgebied | 0,00 |
| 3  | 15   | hard bodemgebied | 0,00 |
| 4  | 22   | hard bodemgebied | 0,00 |
| 5  | 12   | hard bodemgebied | 0,00 |
| 6  | 16   | hard bodemgebied | 0,00 |
| 7  | 20   | hard bodemgebied | 0,00 |
| 8  |      |                  | 0,00 |
| 9  | 1    |                  | 0,00 |
| 10 | 2    |                  | 0,00 |
| 11 | 3    |                  | 0,00 |
| 12 | 4    |                  | 0,00 |
| 13 | 5    |                  | 0,00 |
| 14 | 6    |                  | 0,00 |
| 15 | 7    |                  | 0,00 |
| 16 | 8    |                  | 0,00 |
| 17 | 9    |                  | 0,00 |
| 18 | 10   |                  | 0,00 |
| 19 | 11   |                  | 0,00 |
| 20 | 19   | hard bodemgebied | 0,00 |
| 21 | 21   | hard bodemgebied | 0,00 |
| 22 | hard | hard bodemgebied | 0,00 |
| 23 | hard | hard bodemgebied | 0,00 |

### Waarneempunten

|   | Id      | Omschr.                     | Maaiveld | HDef.    | Hoogte A | Hoogte B | Hoogte C |
|---|---------|-----------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 1 | wnpG-01 | waarneempunt Galgestraat 12 | 0,00     | Relatief | 1,50     | 5,00     | 7,50     |
| 2 | wnpG-02 | waarneempunt Galgestraat 12 | 0,00     | Relatief | 1,50     | 5,00     | 7,50     |
| 3 | wnpG-03 | waarneempunt Galgestraat 12 | 0,00     | Relatief | 1,50     | 5,00     | 7,50     |

### Scherfgegevens

|   | Id     | Omschr.              | ISO H | ISO maaiveldhoogte | HDef.    | Cp   |
|---|--------|----------------------|-------|--------------------|----------|------|
| 1 | 650_S  | 650_Breuklijn rechts | 0,00  | -0,50              | Relatief | 0 dB |
| 2 | 650_S  | 650_Breuklijn links  | 0,00  | -0,50              | Relatief | 0 dB |
| 3 | talud  | talud Rijksweg A27   | 5,00  | --                 | Relatief | 2 dB |
| 4 | talud  | talud Rijksweg A27   | --    | --                 | Relatief | 2 dB |
| 5 | talud  | talud Nwe Kadijk     | --    | --                 | Relatief | 2 dB |
| 6 | scherm | Greenwall 3,5 meter  | 3,50  | --                 | Relatief | 0 dB |

## WET GELUIDHINDER

Ontwerpbesluit  
Wabo projectbesluit Galgestraat 12

---

Besluit tot het vaststellen van hogere waarden als bedoeld in artikel 110a van de Wet geluidhinder voor wegverkeerslawaaï behorende bij de vaststelling van het Wabo projectbesluit, artikel 2.15 lid 1 sub a onder 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) voor de Galgestraat 12.

---

Datum:

CONCEPT

### 1. Het plan

Ter plaatse van de Galgestraat 12 is men voornemens een tweetal woningen te realiseren. Op basis van de Wet geluidhinder (hierna Wgh) is akoestisch onderzoek vereist nu er een woning wordt bestemd die zich bevindt binnen de geluidzone van een spoorweg.

Door gemeente Breda is een akoestisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de ontwikkeling. Het akoestisch onderzoek heeft het rapportnummer 20112802-1, d.d. 28 februari 2011. De rapportage bevat voldoende gegevens voor een goede beoordeling en voldoet aan de wettelijke vereisten op basis van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder. De rapportage maakt deel uit van het besluit.

### 2. De geluidsbronnen

Het plangebied ligt binnen de geluidzone van de volgende spoorweg:

- spoortraject 650.

### 3. De Wet geluidhinder (Wgh)

#### Railverkeerslawaaï

Wanneer de procedure geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone van een spoorlijn als bedoeld in artikel 1.4 Besluit geluidhinder (hierna Bgh), worden als geluidbelasting afkomstig van de spoorlijn op de gevels van de woningen de waarden in acht genomen zoals deze genoemd zijn in de artikelen 4.2 juncto 4.9 Bgh. De voorkeursgrenswaarde is vastgesteld op 55 dB voor de geluidbelasting van de woningen in de zone langs de spoorlijn.

In afwijking hiervan kan het college van burgemeester en wethouders op grond van art. 110a Wgh, met toepassing van artikel 4.10 van het Bgh, een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde vaststellen, mits deze waarde de 68 dB niet te boven gaat.

### 4. Overwegingen

Ter plaatse van de Galgestraat 12 is men voornemens twee woningen toe te voegen op het kavel. De locatie bevindt zich binnen de geluidzone van railverkeerslawaaï afkomstig van het traject 650.

#### Railverkeerslawaaï

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat door het railverkeer de maximale geluidbelasting 65 dB bedraagt. Hiermee voldoet de geluidbelasting niet aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

### 5. Beleidsuitgangspunten gemeente Breda

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Breda heeft op 28 augustus 2007 het Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder vastgesteld. In dit beleid is een aantal uitgangspunten geformuleerd.

- a. Voor de aanpak van geluidknelpunten geldt de volgende voorkeursvolgorde: eerst bronmaatregelen, vervolgens overdrachtsmaatregelen en, als het niet anders kan, maatregelen bij de ontvanger.
- b. Voordat een hogere waarde wordt verleend, moet onderzocht worden welke maatregelen nog kunnen en zullen worden getroffen om de geluidbelasting te beperken.
- c. In bepaalde gevallen wordt de aanwezigheid van minimaal één geluidluwe gevel geëist.

In het Ontheffingenbeleid zijn eveneens de criteria benoemd waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor een hogere waarde.

#### Hoofdcriteria

Er moet worden gezien of de maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting, niet stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze aspecten vormen tezamen de hoofdcriteria en zijn afkomstig uit artikel 110a lid 5 Wgh.

#### Subcriteria

Naast de hoofdcriteria uit de wet, wordt het ruimtelijke besluit getoetst aan de subcriteria. Dit zijn aanvullende toetsingsgronden, door het college van burgemeester en wethouders aangewezen. Het Ontheffingenbeleid formuleert de subcriteria als volgt:

- Indien er sprake is van nieuwe woningen of wijzigende bestemming: doelmatige afscherming, grond- en/of bedrijfsgebondenheid, opvullen open plaats en vervanging bestaande bebouwing;
- Indien er sprake is van een nieuwe of wijzigende weg: een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie.

#### Garantie woonklimaat

Wanneer de voorkeursgrenswaarde met meer dan 5 dB wordt overschreden en/of als maatregel een dove gevel wordt gecreëerd stelt het college van burgemeester en wethouders als voorwaarde bij ontheffingverlening dat er bij het geluidsgevoelige object minimaal één geluidluwe gevel aanwezig moet zijn (uitvoeringseis).

#### Redelijke Termijn

Voor het uitvoeren van maatregelen wordt een redelijke termijn van 2 jaar genoemd in het ontheffingenbeleid.

#### Cumulatie

In het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' en op basis van artikel 110f Wgh is inzicht vereist in de geluidbelasting op de grens van de geluidsgevoelige terreinen als gevolg van alle geluidbronnen samen. De cumulatieve geluidbelasting is een indicator voor de te verwachten geluidhinder en vormt verder de basis voor berekeningen in het kader van het Bouwbesluit. De cumulatie is berekend met de rekenmethode van bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Hierbij is de wijziging van 1 oktober 2010 meegenomen, de eerder genoemde correctie van artikel 110g Wgh wordt niet toegepast op het wegverkeerslawaaï in de cumulatieve geluidbelasting.

### **6. Wettelijke en beleidsmatige toetsing**

De Wgh geeft het college van burgemeester en wethouders beleidsvrijheid bij het verlenen van ontheffingen. Om een zo goed mogelijk leefklimaat te realiseren en daarnaast toch ontheffingen te kunnen verlenen, heeft de gemeente Breda haar eigen beleid voor het verlenen van ontheffingen vastgelegd in het Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder.

In het kader van de ontwikkeling is een akoestisch onderzoek verricht. Uit het onderzoek volgt dat voor railverkeerslawaaï niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh. Om de ontwikkeling mogelijk te maken dient er een hogere waarde procedure gevolgd te worden. Hiervoor is onderzoek verricht naar de mogelijkheden om bron- c.q. overdrachtsmaatregelen te treffen.

#### Hoofdcriteria

Aangezien de ontwikkeling een solitaire locatie is, zullen bronmaatregelen om de geluidbelasting naar beneden bij te stellen financieel niet mogelijk zijn. Overdrachtsmaatregelen zijn niet mogelijk. Op basis hiervan is voldaan aan het hoofdcriterium 'stedenbouwkundige overweging' en tevens 'financiële overweging'.

### Subcriteria

De nieuwe woningen worden gerealiseerd naast bestaande bebouwing op een braakliggend kavel. De ontwikkeling voldoet hiermee aan het subcriterium 'opvullen open plaats'.

### Geluidluwe gevel

In de rapportage wordt aangegeven op welke wijze een geluidluwe gevel gerealiseerd gaat worden. De mogelijkheden zijn hiervoor aanwezig op de noordelijk georiënteerde gevels. In het stedenbouwkundige plan zijn hiervoor afdoende handvatten aanwezig zodat kan worden voldaan aan deze eis. Bij voorkeur wordt aan de geluidluwe gevel in een slaapkamer voorzien.

### Cumulatie

Er is ter plaatse geen sprake van cumulatie-effecten. De Galgestraat is een erftoegangsweg met een zeer beperkte etmaalintensiteit en draagt niet bij aan cumulatie-effecten. Op basis hiervan is sprake van 'goede ruimtelijke ordening'.

## **7. Motivering en conclusie**

Om deze ruimtelijke orderingsprocedure toe te staan en de gemeente Breda in ontwikkeling te laten blijven is het college van Burgemeester en Wethouders voornemens om een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde te verlenen ten behoeve van de ontwikkeling aan de Galgestraat 12.

De plannen voor de nieuwbouw voor twee woningen in het plangebied maakt deel uit van een landgoedontwikkeling, er wordt naast woningbouw ook natuur gerealiseerd. De medewerking aan de woningbouw is dus direct gekoppeld aan een kwaliteitsimpuls voor het landelijk gebied.

De ontwikkeling betreft de realisatie van twee nieuwe woningen, nabij reeds aanwezige woningen. De toekomstige bewoners zijn dan ook op de hoogte van de bestaande geluidsbronnen. Zij kunnen zo een zorgvuldige afweging maken bij de keus voor het wonen op deze locatie.

Het college van Burgemeester en Wethouders meent dat de geluidbelasting ter plaatse geen afbreuk doet aan een aanvaardbaar leefklimaat. Het akoestisch onderzoek draagt middels een gedegen akoestische afweging bij aan een goede ruimtelijke orderingsprocedure.

Gelet op het voorgaande is het college van Burgemeester en Wethouders dan ook van mening dat er dusdanige belangen spelen dat een ontheffing verleend mag worden waarmee een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting worden toegestaan.

## **8. Overige wetten en regels**

Het vaststellen van deze hogere waarden betekent niet dat hiermee is voldaan aan de bepalingen die in andere wetten, verordeningen etc (zoals bijv. de Woningwet, het Bouwbesluit, Wet ruimtelijke ordening) zijn gesteld dan wel op grond hiervan worden voorgeschreven.

## **9. Rechtsbescherming**

Het ontwerpbesluit zal worden gepubliceerd en ter inzage worden gelegd. Belanghebbenden kunnen gedurende deze periode hun zienswijze naar keuze schriftelijk of mondeling indienen naar aanleiding van dit ontwerpbesluit. Uw schriftelijke zienswijze kunt u richten aan het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Breda, Postbus 3920, 4800 DX, Breda.

**10. BESLUIT**

Gelet op het voorgaande, de bepalingen uit de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder het Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder gemeente Breda, besluit het college van burgemeester en wethouders:

- 65 dB voor railverkeerslawaaï vanwege traject 650 als hogere grenswaarde voor 2 nieuw te realiseren woningen aan de Galgestraat 12 vast te stellen;
- dat het akoestisch onderzoek van Gemeente Breda, met rapportnummer 20112802-1, d.d. 28 februari 2011 inclusief bijlagen, deel uitmaakt van dit besluit.

Breda,  
Burgemeester en wethouders van Breda,  
Namens dezen,

G.J. van Herk  
Directeur Directie Ontwikkeling

CONCEPT