



IBAN NL15 RABO 0307 33 99 20

KvK Gouda 29037057

Lid INCE • NAG • ABAV • Ti-Kviv

www.av-consulting.nl

NL - 8033.00.591.B.01

RAPPORT AV.0782

AKOESTISCH ONDERZOEK
WEGVERKEER

Bouwplan Hoeveneind 103
te Teteringen

21 oktober 2010

AKOESTIEK

TRILLINGEN

MILIEU-
VERGUNNINGEN

LUCHTONDERZOEK



BEZWAAR
EN BEROEP

OPDRACHTGEVER
Architecten Buro Schoenmakers
Minnelingsebrugstraat 4a
4885 KP Achtmaal

ADVISEUR
ir. H.J.M. Schipperen

Opdrachten worden aanvaard en uitgevoerd volgens onze voorwaarden zoals op de achterzijde afgedrukt, alsmede de "regeling van de verhouding tussen opdrachtgever en adviserend ingenieur" (R.V.O.I., 2001) gedeponeerd ter griffie van de arrondissementsrechtbank te Den Haag. Orders are accepted and carried out according to our regulations as printed on the backside and the "regulation of the relation between principal and consultant-engineer" (R.V.O.I., 2001) filed at the office of the district-court of The Hague (the Netherlands).

Zuid - Holland

Postbus 705
2800 AS Gouda
T 0182 352311
F 0182 354711

Noord - Brabant

Postbus 120
4930 AC Geertruidenberg
T 0162 522980
F 0162 570959

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk		Pagina
1.	Samenvatting en Inleiding	1
2.	Geluidbelasting wegverkeer	2
2.1.	Wettelijk kader	2
2.2.	Situatie	3
2.3.	Geluidbelasting ten gevolge van de Meerberg, de Bergsebaan en het Hoeveneind.	3
2.4.	Berekende geluidbelastingen	4
2.5.	Toetsing	5
2.6.	Procedure	5
3.	Toetsingskader voor hogere grenswaarde	6
3.1.	Ontheffingscriteria	6
3.2.	Overwegingen	7
3.3.	Onderbouwing	7
3.3.1.	Bronmaatregelen	8
3.3.2.	Overdrachtmaatregelen	9
3.4.	Resumé	10
4.	Conclusie	11
Figuur 1	Huidige situatie aan het Hoeveneind te Teteringen	
Figuur 2	Toekomstige situatie aan het Hoeveneind te Teteringen	
Bijlage 1	Akoestisch rekenmodel conform SRM II volgens RMW 2006 (weg)	
Bijlage 2	Rekenresultaten wegverkeer	

1. Samenvatting en Inleiding

In opdracht van Architecten Buro Schoenmakers is door AV-Consulting een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting op de geveldelen van een nieuw te bouwen woning aan het Hoeveneind te Teteringen (gemeente Breda).

Ten behoeve van het bouwplan is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk.

In figuur 1 is een luchtfoto van de huidige situatie aan het Hoeveneind te Teteringen weergegeven. In figuur 2 is een situatieschets van de toekomstige situatie weergegeven met daarop de locatie van de nieuw te bouwen woning.

De geluidbelasting is berekend ten gevolge van het wegverkeer op de Meerberg, de Bergsebaan en het Hoeveneind.

De berekende geluidbelasting ten gevolge van de Bergsebaan en Meerberg zal de voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 48$ dB niet overschrijden.

De berekende geluidbelasting ten gevolge van de Hoeveneind zal de voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 48$ dB overschrijden.

Het wegverkeerslawaaï zal de maximale grenswaarde voor vervangende nieuwbouw in buitenstedelijk gebied van $L_{den} = 58$ dB niet overschrijden. Vanuit de Wet geluidhinder bestaat bezwaar tegen de realisatie van het bouwplan. Echter kan de gemeente Breda een hogere waarde verlenen waardoor het bouwplan onder voorwaarden kan worden gerealiseerd. Een hogere waarde procedure is noodzakelijk.

De achtergevel van de nieuw te bouwen woning is geluidluw.

Een financiële onderbouwing is in het kader van de hogere waarde procedure opgesteld conform het ontheffingenbeleid van de gemeente Breda.

De geluidwering van de gevels dient middels een nader akoestisch onderzoek te worden beoordeeld, rekening houdend met de Wet geluidhinder en het Bouwbesluit. De berekende gecumuleerde geluidbelasting ten behoeve van de gevelweringberekeningen dient exclusief aftrek artikel 110G van de Wet geluidhinder te worden gehanteerd.

2. Geluidbelasting wegverkeer

2.1. Wettelijk kader

De Wet geluidhinder (Wgh) is alleen van toepassing binnen de wettelijke vastgestelde zone van een weg. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De betreffende zonebreedtes zijn in tabel 1 weergegeven.

Aantal rijstroken	Zonebreedte [m]	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
5 of meer	-	600
3 of meer	350	-
3 of 4	-	400
2	200	250

Tabel 1: Zonebreedte wegverkeer

Het stedelijk gebied wordt in de Wgh gedefinieerd als ‘het gebied binnen de bebouwde kom doch voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone van een autoweg of autosnelweg’. Dit laatste gebied valt onder het buitenstedelijk gebied.

Binnen de zone van een weg dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt de L_{den} bepaald. De berekende geluidbelasting dient getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. In artikel 82 en volgende worden de grenswaarden vermeld met betrekking tot nieuwe situaties bij zones. In tabel 2 zijn deze waarden opgenomen.

Status van de woning	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximale ontheffing [dB]	
		Stedelijk	Buitenstedelijk
Nieuw te bouwen woning	48	63	53
Vervangende nieuwbouw	48	68	58 ¹
Nieuw te bouwen agrarische bedrijfswoning	48	58	58

Tabel 2: Grenswaarden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen langs een bestaande weg

Artikel 110G van de Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid het resultaat van berekening en meting van de geluidbelasting vanwege wegverkeer met maximaal 5 dB te verlagen alvorens de waarden te toetsen aan de (voorkeurs) grenswaarden.

¹ vervangende nieuwbouw langs (auto)snelweg binnen bebouwde kom 63 dB met dien verstande dat de vervanging niet zal leiden tot:

a. een ingrijpende wijziging van de bestaande stedenbouwkundige functie of structuur;
b. een wezenlijke toename van het aantal geluidgehinderden bij toetsing op bouwplanniveau voor ten hoogste 100 woningen.

De hoogte van de aftrek is opgenomen in artikel 3.6 van het 'Reken en meetvoorschrift geluidhinder 2006'. Op basis van dit voorschrift mag voor wegen met een representatieve snelheid (van lichte voertuigen) van 70 km/uur of meer, een aftrek van 2 dB worden toegepast en voor wegen met een snelheid (van lichte motorvoertuigen) lager dan 70 km/uur 5 dB.

2.2. Situatie

Het nieuwbouwplan betreft een nieuw te bouwen vrijstaande woning aan het Hoeveneind te Teteringen (gemeente Breda). De nieuw te bouwen woning vervangt een bestaande woning (vervangende nieuwbouw). In figuur 1 is de huidige situatie van het Hoeveneind te Teteringen weergegeven middels een luchtfoto. Het nieuwbouwplan is (buiten de bebouwde kom van Teteringen) in de gemeente Breda gelegen. In figuur 2 is een situatieschets van de locatie van het bouwplan weergegeven.

2.3. Geluidbelasting ten gevolge van de Meerberg, de Bergsebaan en het Hoeveneind.

Het bouwplan valt binnen de geluidzones van de Meerberg, Bergsebaan en het Hoeveneind. Een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting op de gevels ten gevolge van deze wegen is derhalve noodzakelijk.

De berekening van de geluidbelasting vanwege het wegverkeer dient te worden gebaseerd op de etmaalintensiteit die binnen 10 jaar wordt verwacht. De gevolgde rekenmethode is conform de Standaard Rekenmethode II van het "Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2006".

Door de gemeente Breda zijn voor alle wegen de etmaalintensiteiten voor het jaar 2020 gegeven. De toegestane snelheid voor motorvoertuigen bedraagt conform opgave gemeente Breda in het jaar 2020 voor de Meerberg en Bergsebaan maximaal 60 km/uur. Momenteel is de snelheid op het Hoeveneind nog 80 km/h. De snelheid wordt voor 2020 omgezet naar 60 km/h, maar hiervoor is momenteel nog geen verkeersbesluit genomen. Op basis hiervan moet toetsing plaatsvinden aan 80 km/h (zie ook zeer actuele jurisprudentie) of in ieder geval inzichtelijk gemaakt worden en overwogen op basis waarvan de conclusie getrokken kan worden dat de snelheid lager wordt. Het wegdek bestaat uit dicht asfalt beton (dab/referentieasfalt).

Voor de Bergsebaan en Meerberg is voor het jaar 2020 uitgegaan van 1741 mvt/etmaal. Voor het Hoeveneind is voor het jaar 2020 uitgegaan van 2535 mvt/etmaal.

In bijlage 1 zijn de gehanteerde verkeersintensiteiten en het akoestisch rekenmodel gegeven. De in deze paragraaf genoemde afwijkingen ten opzichte van deze eerder verkregen verkeersgegevens zijn uit nader contact met de gemeente Breda verkregen.

2.4. Berekende geluidbelastingen

In tabel 3 t/m 5 is de berekende geluidbelasting, L_{den} in dB, per immissiepositie gegeven (inclusief aftrek conform artikel 110G Wgh). De immissieposities zijn aangegeven met nr. 501 t/m 504; voor een overzicht van de ontvangers wordt verwezen naar bijlage 1. In bijlage 2 zijn de resultaten van de berekeningen gegeven. De rekenhoogte bedraagt 1,5 meter en 5,0 meter boven maaiveld op de gevels van de nieuw te bouwen woning (exclusief gevelreflectie).

ID	Omschrijving	Hoogte [m]	L_{den} [dB]
501_A	Ontvanger voorgevel	1,5	52
501_B	Ontvanger voorgevel	5,0	54
502_A	Ontvanger zijgevel	1,5	50
502_B	Ontvanger zijgevel	5,0	51
503_A	Ontvanger achtergevel	1,5	38
503_B	Ontvanger achtergevel	5,0	39
504_A	Ontvanger zijgevel	1,5	48
504_B	Ontvanger zijgevel	5,0	50

Tabel 3: L_{den} ten gevolge van de Hoeveneind

ID	Omschrijving	Hoogte [m]	L_{den} [dB]
501_A	Ontvanger voorgevel	1,5	37
501_B	Ontvanger voorgevel	5,0	38
502_A	Ontvanger zijgevel	1,5	22
502_B	Ontvanger zijgevel	5,0	23
503_A	Ontvanger achtergevel	1,5	24
503_B	Ontvanger achtergevel	5,0	24
504_A	Ontvanger zijgevel	1,5	40
504_B	Ontvanger zijgevel	5,0	41

Tabel 4: L_{den} ten gevolge van de Bergsebaan

ID	Omschrijving	Hoogte [m]	L_{den} [dB]
501_A	Ontvanger voorgevel	1,5	37
501_B	Ontvanger voorgevel	5,0	38
502_A	Ontvanger zijgevel	1,5	24
502_B	Ontvanger zijgevel	5,0	24
503_A	Ontvanger achtergevel	1,5	25
503_B	Ontvanger achtergevel	5,0	25
504_A	Ontvanger zijgevel	1,5	39
504_B	Ontvanger zijgevel	5,0	41

Tabel 5: L_{den} ten gevolge van het Meerberg

2.5. Toetsing

Conform artikel 110G Wgh mag alvorens wordt getoetst aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, 2 dB worden afgetrokken van de berekende geluidbelasting voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen meer dan 70 km/uur bedraagt en 5 dB indien de snelheid minder dan 70 km/u bedraagt. In tabel 3 t/m 5 is hier reeds rekening mee gehouden.

In tabel 6 is de maximale geluidbelasting gegeven van de te toetsen wegen, inclusief aftrek conform artikel 110G Wgh.

Weg	Geluidbelasting incl. aftrek art. 110G [dB]
Meerberg	41
Bergsebaan	41
Hoeveneind	54

Tabel 6: Geluidbelasting en toetsing.

Binnen zones langs wegen is de wettelijke voorkeursgrenswaarde op woningen 48 dB (L_{den}). De voorkeursgrenswaarde wordt overschreden ten gevolge van het wegverkeer op het Hoeveneind. De maximale grenswaarde van 58 dB voor vervangende nieuwbouw in buitenstedelijk gebied wordt niet overschreden.

De achtergevel van de woning (ter hoogte van positie 503) is geluidluw.

2.6. Procedure

Vanuit de Wet geluidhinder bestaat bezwaar tegen de realisatie van het bouwplan vanwege het wegverkeerlawaaï. Dit omdat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden wordt. Echter kan door de gemeente Breda een hogere grenswaarde toegekend worden waardoor het bouwplan toch onder voorwaarden gerealiseerd kan worden.

Deze voorwaarden zijn opgenomen in het ontheffingsbeleid van de gemeente Breda. In hoofdstuk 3 wordt hierop ingegaan.

3. Toetsingskader voor hogere grenswaarde

3.1. Ontheffingscriteria

Hogere waarden worden verleend bij ruimtelijke ontwikkelingen die voldoen aan de zogenaamde ontheffingscriteria. Ontheffingen van de voorkeursgrenswaarde worden verleend als de ruimtelijke ontwikkelingen een positieve betekenis hebben voor de binnenstedelijke structuur of een gunstig effect hebben op de akoestische kwaliteit van bestaande woningen.

Binnen de gemeente Breda zijn de volgende ontheffingscriteria voor de hogere waarde procedure van toepassing:

1. Er is sprake van grond- of bedrijfsgebondenheid van woningen;
2. De woningen vullen een open plaats tussen aanwezige bebouwing op;
3. De woningen vervangen bestaande bebouwing;
4. De woningen vervullen door de gekozen situering of bouwvorm een doeltreffende akoestisch 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 geluidgevoelige objecten;
5. De woning heeft ten minste één gevel met een lagere geluidbelasting (geluidluwe gevel). De geluidbelasting op deze gevel is niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidbronnen. In het geval van vervangende nieuwbouw mag de geluidbelasting niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde + 5 dB;
6. De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidluwe gevel. Dit geldt voor tenminste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
7. Voor woonruimte in woongebouwen (appartementen, bejaardencentra, studenten eenheden) worden op individueel woningniveau geen voorwaarden gesteld. Op gebouwniveau dient ten minste 50% van de wooneenheden te zijn gesitueerd aan een gevel met een geluidbelasting van maximaal 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde;
8. Er is sprake van een nog niet geprojecteerde, geprojecteerde of te wijzigen weg, die een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zal vervullen;
9. Wanneer een woning in een herstructureringsgebied deze herstructurering bemoeilijkt of onmogelijk maakt dan kan deze woning naar maatstaven van artikel 83.7 Wgh in lintbebouwing teruggebouwd worden;
10. Er is sprake van een direct milieuvoordeel elders door het toestaan van de ontheffing.

Het bouwplan voldoet aan criteria 3 en 5 van het toetsingskader voor een hogere grenswaarde.

3.2. Overwegingen

In de nieuwe Wgh wordt aangegeven dat een hogere waarde kan worden verleend als 'de toepassing van maatregelen overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard'.

- Gebiedsgericht beleid: in het kader van gebiedsgericht beleid is het van belang te toetsen aan het daarin opgestelde beleidskader;
- Stedenbouwkundige overwegingen: De aanvrager kan aantonen dat de woningbouw ter plaatse noodzakelijk is en dat de bebouwing niet anders gesitueerd kan worden;
- Landschappelijke overwegingen: te denken valt aan het verlenen van een hogere waarde, om te voorkomen dat een open landschap door geluidafschermende voorzieningen worden doorsneden;
- Verkeerskundige overwegingen: soms laat een ontsluiting van percelen, toe- en afritten een dergelijke situatie niet toe dat er geluidschermen langs een weg worden gerealiseerd. Ook kunnen er vanuit verkeersveiligheid nadere eisen worden gesteld aan de afstand van de schermen ten opzichte van de weg. Inzake de Hoeveneind zal in de toekomst de maximaal toegestane snelheid worden teruggebracht van 80 km/u tot 60 km/uur, hiervoor is overigens momenteel nog geen verkeersbesluit genomen;
- Civieltechnische overweging; de aanleg van een geluidreducerend wegdek is vanuit civieltechnisch oogpunt (beheer, onderhoud en duurzaamheid) niet altijd realistisch;
- Financiële overwegingen: in het kader van de aanvraag is het van belang dat de meerkosten (getalsmatig) worden aangetoond. Daarnaast moet in de bestemmingsplanexploitatie rekening worden gehouden met de kosten van geluidafschermende voorzieningen (daardoor wordt voorkomen dat in een latere planfase deze kosten onvoorzien, dan wel onredelijk worden beschouwd).

3.3. Onderbouwing

Om ter plaatse van de woning te voldoen, zijn in het onderstaande mogelijk te treffen maatregelen opgenomen. Deze maatregelen kunnen worden getroffen aan de bron, in de overdracht of op de ontvangerlocaties. In de onderstaande tabellen 'maximale kosten bronmaatregelen, maximale schermkosten en maximale kosten gevelmaatregelen' is bepaald welke maximale kosten in overweging genomen kunnen worden in situaties waarbij een afweging mogelijk is tussen afschermende maatregelen en andere geluidreducerende maatregelen. De doeltreffendheid van de maatregelen wordt bepaald door de maximale kosten in relatie tot de werkelijke kosten.

3.3.1. Bronmaatregelen

Geluidbelasting voor maatregelen in dB (incl. aftrek art. 110g Wgh).		Aantal woningen x factor bij afname van:						Totaal
Weg	Rail	1 dB	2 dB	3dB	4dB	5dB	>5 dB	
≤ 53	≤ 55	.. x 0	.. x 0	.. x 0	.. x 0	.. x 0	.. x 0	
54	56	1 x 1	.. x 3	.. x 4	.. x 5	.. x 7	.. x 8	1
55	57	.. x 1	.. x 3	.. x 4	.. x 5	.. x 7	.. x 8	
56	58	.. x 1	.. x 3	.. x 4	.. x 5	.. x 8	.. x 9	
57	59	.. x 2	.. x 4	.. x 5	.. x 6	.. x 8	.. x 10	
58	60	.. x 2	.. x 4	.. x 5	.. x 7	.. x 9	.. x 11	
59	61	.. x 2	.. x 4	.. x 6	.. x 8	.. x 9	.. x 12	
60	62	.. x 3	.. x 5	.. x 7	.. x 9	.. x 10	.. x 13	
61	63	.. x 3	.. x 6	.. x 8	.. x 10	.. x 11	.. x 14	
62	64	.. x 4	.. x 7	.. x 9	.. x 11	.. x 12	.. x 15	
63	65	.. x 4	.. x 8	.. x 10	.. x 12	.. x 13	.. x 17	
64	66	.. x 8	.. x 10	.. x 11	.. x 13	.. x 14	.. x 19	
65	67	.. x 8	.. x 13	.. x 13	.. x 14	.. x 16	.. x 20	
66	68	.. x 8	.. x 13	.. x 16	.. x 16	.. x 20	.. x 23	
67	69	.. x 8	.. x 13	.. x 16	.. x 20	.. x 20	.. x 24	
68	70	.. x 8	.. x 13	.. x 16	.. x 20	.. x 24	.. x 24	
	71	.. x 8	.. x 13	.. x 16	.. x 20	.. x 24	.. x 28	
Totaal								1
Totaal x € 550,00								€ 550,00

Tabel 7: Maximaal rekenbedrag bronmaatregelen

De kosten voor het vervangen van het bestaande asfalt bedragen ca. € 50,- per m². Indien hypothetisch (doch met een reële inschatting) de Hoeveneind met geluidreducerend asfalt uitgevoerd zou worden met een oppervlakte van ca. 5 x 120 meter ter hoogte van het bouwplan betekent dit ca. € 50,- x 600 m² = € 30.000,-. Deze geschatte werkelijke kosten in relatie tot de maximale kosten zijn ca. 5.000 % hoger en genoemde optie is derhalve niet sober. Tevens dient in overweging genomen te worden of het vervangen van het bestaande asfalt door geluidreducerend asfalt op deze schaal wenselijk is. Eventueel nader gedetailleerd onderzoek dient uitsluitsel te geven over de te behalen geluidreductie in combinatie met de oppervlakte van het te vervangen wegdek; hoogstwaarschijnlijk zal echter het bovenstaande vigeren. Evenals het stedenbouwkundige aspect; is het wenselijk om verschillende soorten wegdek in een straat te plaatsen?

3.3.2. Overdrachtmaatregelen

Geluidbelas- tingklasse dB (incl. aftrek art. 110g Wgh).	Woningen				
	Meergezinswoningen met balkon < 4 m2		Overige woningen		
	Totaal aan- tal per klasse	Aantal met aan- vul- lende gevelmaat- regelen	Totaal aan- tal per klasse	Aantal met aan- vullende gevel- maatregelen	
49 t/m 58	.. x 1 =	.. x 1 =..	1 x 2 = 2	.. x 2 = ..	
59 t/m 63	.. x 3 =	.. x 1 = ..	.. x 10 = ..	.. x 3 = ..	
64 t/m 68	.. x 5 = ..	.. x 2 =..	.. x 12 = ..	.. x 4 = ..	
Boven 68	.. x 13 = ..	.. x 2 =..	.. x 18 = ..	.. x 4 = ..	
Subtotalen een- heden	A:	B:	C : 2	D:	
Totaal aantal eenheden				A-B+C-D	E: 2
Maximale schermkosten				E: € 4.150,00	F: € 8.300,-
Maximum bijzondere situaties				F: + 30%	

Tabel 8: Maximale schermkosten wegverkeer

De kale bouw prijs van een geluidscherm bedraagt minimaal tussen de € 222,00 en € 300,00 per m². Dit zijn de kosten exclusief het omleggen van kabels, afwatering, funderingen e.d. Indien hypothetisch (doch met een reële inschatting) een scherm geplaatst zou worden met een oppervlakte van ca. 3 x 120 meter ter hoogte van het bouwplan betekent dit ca. € 260,- x 360 m² = € 93.600,-. Deze geschatte werkelijke kosten in relatie tot de maximale kosten zijn ca. 1128 % hoger en genoemde optie is derhalve niet sober. Tevens dient in overweging genomen te worden of de realisatie van een scherm in een natuurrijk buitenstedelijk gebied wenselijk is. Nader onderzoek dient uitsluitsel te geven over de te behalen geluidreductie in combinatie met de hoogte en lengte van een scherm; hoogstwaarschijnlijk zal echter het bovenstaande vigeren.

Ontvangersmaatregelen

Geluidbelasting in dB (excl. afr. art. 110g Wgh)		Aantal eenheden en normbedragen		
Weg	Rail	Nieuwbouw	Bestaand	Totaal
≤ 53	≤ 55	.. x € 0,-	.. x € 0,-	€
54	56	1 x € 1000,-	.. x € 1500,-	€ 1.000,-
55	57	.. x € 1000,-	.. x € 1500,-	€
56	58	.. x € 1000,-	.. x € 1500,-	€
57	59	.. x € 1000,-	.. x € 1500,-	€
58	60	.. x € 1000,-	.. x € 1500,-	€
59	61	.. x € 1000,-	.. x € 2000,-	€
60	62	.. x € 1000,-	.. x € 2000,-	€
61	63	.. x € 1500,-	.. x € 3000,-	€
62	64	.. x € 1500,-	.. x € 3000,-	€
63	65	.. x € 1500,-	.. x € 3000,-	€
64	66	.. x € 2000,-	.. x € 3500,-	€
65	67	.. x € 2000,-	.. x € 3500,-	€
66	68	.. x € 2000,-	.. x € 3500,-	€
67	69	.. x € 2000,-	.. x € 3500,-	€
68	70	.. x € 2000,-	.. x € 3500,-	€
	71	.. x € 7000,-	.. x € 12000,-	€
Totaal				€ 1.000,-

Tabel 9: Maximale kosten gevelmaatregelen

Voor het toepassen van geluidwerende voorzieningen is uitgegaan van een sobere uitvoering. Deze kosten vallen veel lager uit dan de kosten voor bronmaatregelen en overdrachtmaatregelen.

3.4. Resumé

(Alle bovengenoemde kosten zijn op basis van het toetsingskader voor hogere geluid-grenswaarde besluiten van de gemeente Breda en kunnen niet als bindend worden gezien.)

Het aanvragen van een hogere waarde van $L_{den} = 54$ dB ten gevolge van de Hoeveneind is het meest sober en doelmatig.

De achtergevel van de nieuw te bouwen woning is geluidluw.

De geluidwering van de gevels dient middels een nader akoestisch onderzoek te worden beoordeeld, rekening houdend met de Wet geluidhinder en het Bouwbesluit. De berekende gecumuleerde geluidbelasting ten behoeve van de gevelweringberekeningen dient exclusief aftrek artikel 110G van de Wet geluidhinder te worden gehanteerd.

4. Conclusie

De berekende geluidbelasting ten gevolge van de Bergsebaan en Meerberg zal de voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 48$ dB niet overschrijden.

De berekende geluidbelasting ten gevolge van de Hoeveneind zal de voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 48$ dB overschrijden.

Het wegverkeerslawaaï zal de maximale grenswaarde voor vervangende nieuwbouw in buitenstedelijk gebied van $L_{den} = 58$ dB niet overschrijden. Vanuit de Wet geluidhinder bestaat bezwaar tegen de realisatie van het bouwplan. Echter kan de gemeente Breda een hogere waarde verlenen waardoor het bouwplan onder voorwaarden kan worden gerealiseerd. Een hogere waarde procedure is noodzakelijk.

De achtergevel van de nieuw te bouwen woning is geluidluw.

Een financiële onderbouwing is in het kader van de hogere waarde procedure opgesteld conform het ontheffingenbeleid van de gemeente Breda.

De geluidwering van de gevels dient middels een nader akoestisch onderzoek te worden beoordeeld, rekening houdend met de Wet geluidhinder en het Bouwbesluit. De berekende gecumuleerde geluidbelasting ten behoeve van de gevelweringberekeningen dient exclusief aftrek artikel 110G van de Wet geluidhinder te worden gehanteerd.

FIGUUR 1

Huidige situatie aan het Hoeveneind te Teteringen

FIGUUR 1

Huidige situatie aan het Hoeveneind te Teteringen



FIGUUR 2

Toekomstige situatie aan de Hoeveneind te Teteringen

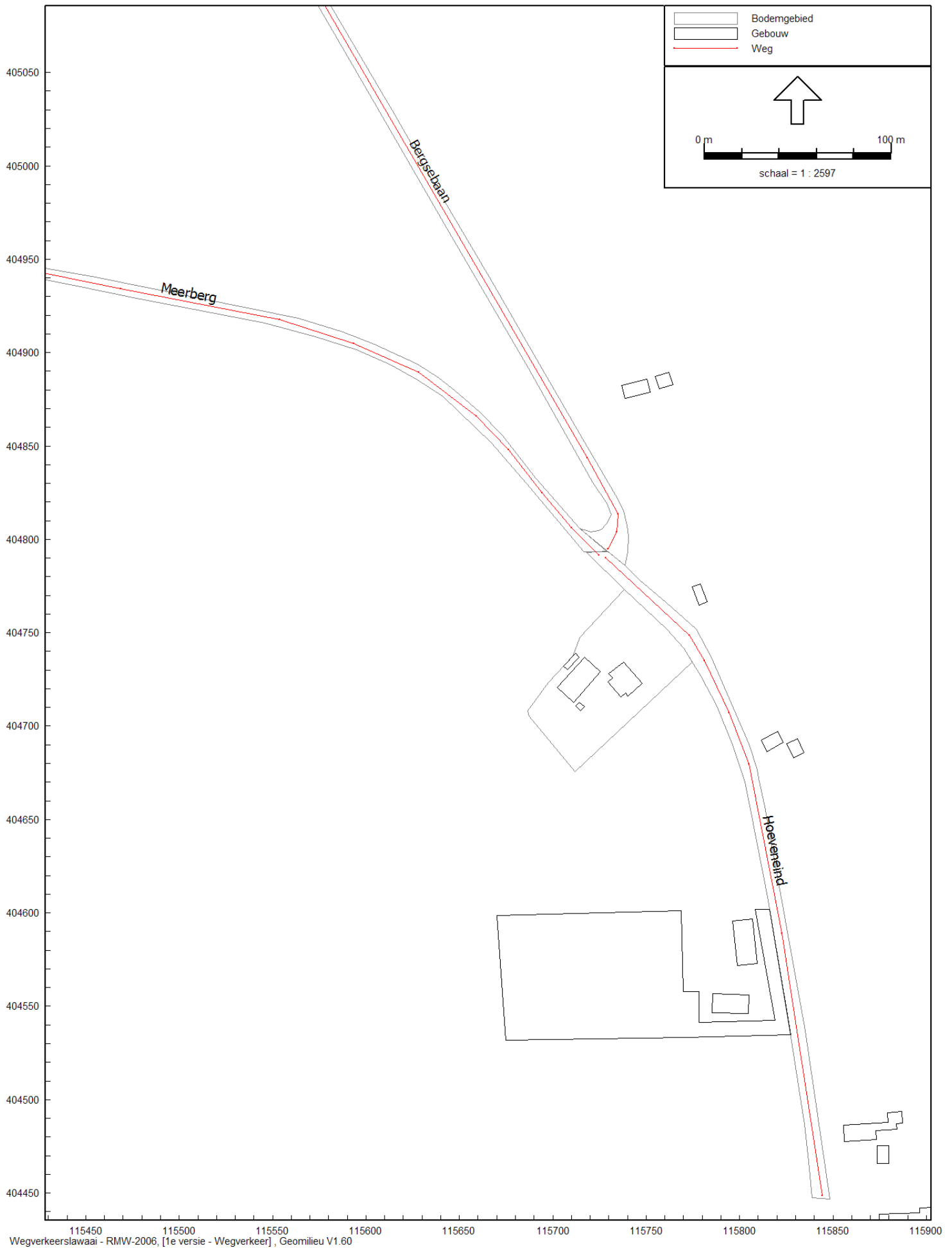
FIGUUR 2

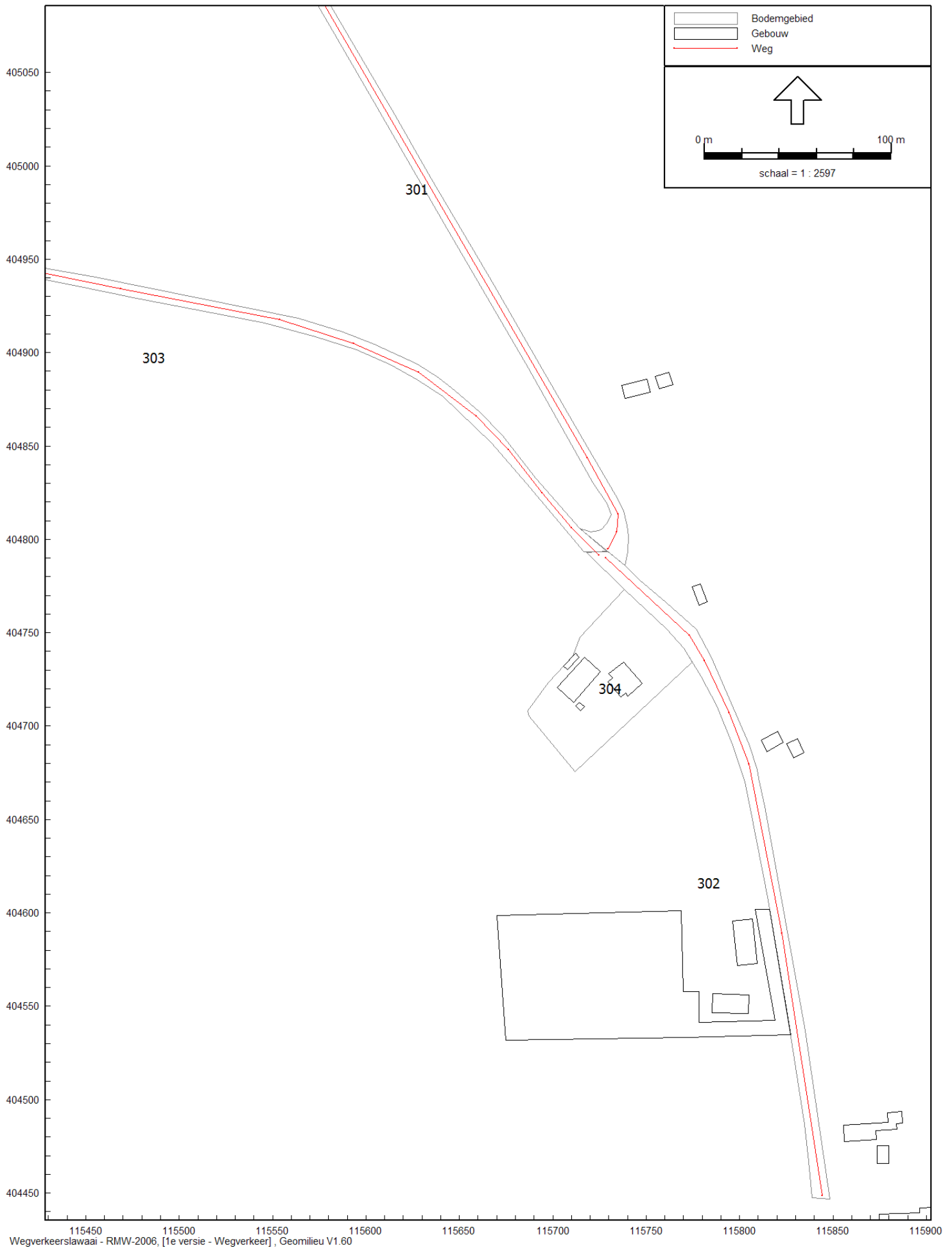
Toekomstige situatie aan de Hoeveneind te Teteringen

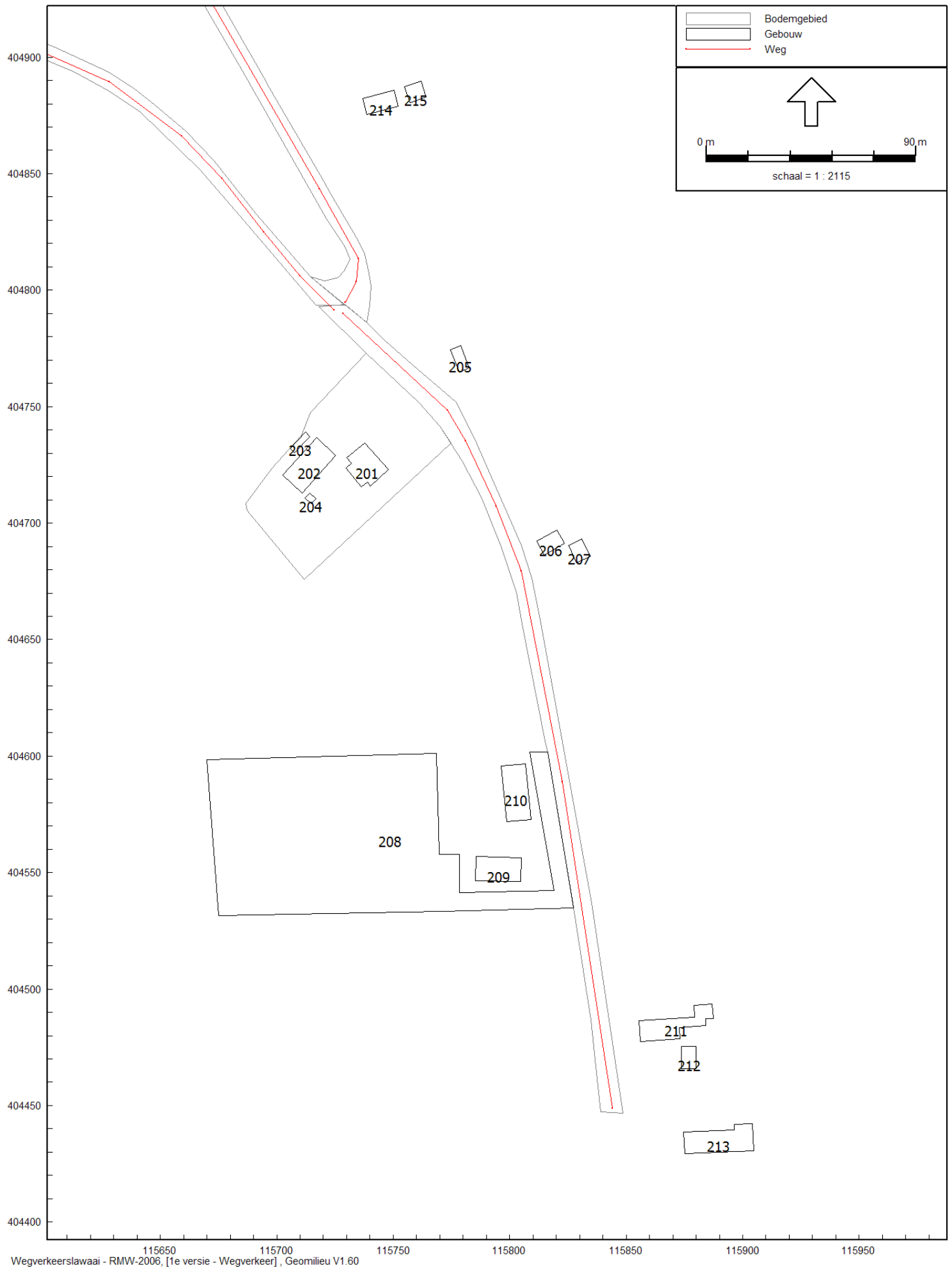


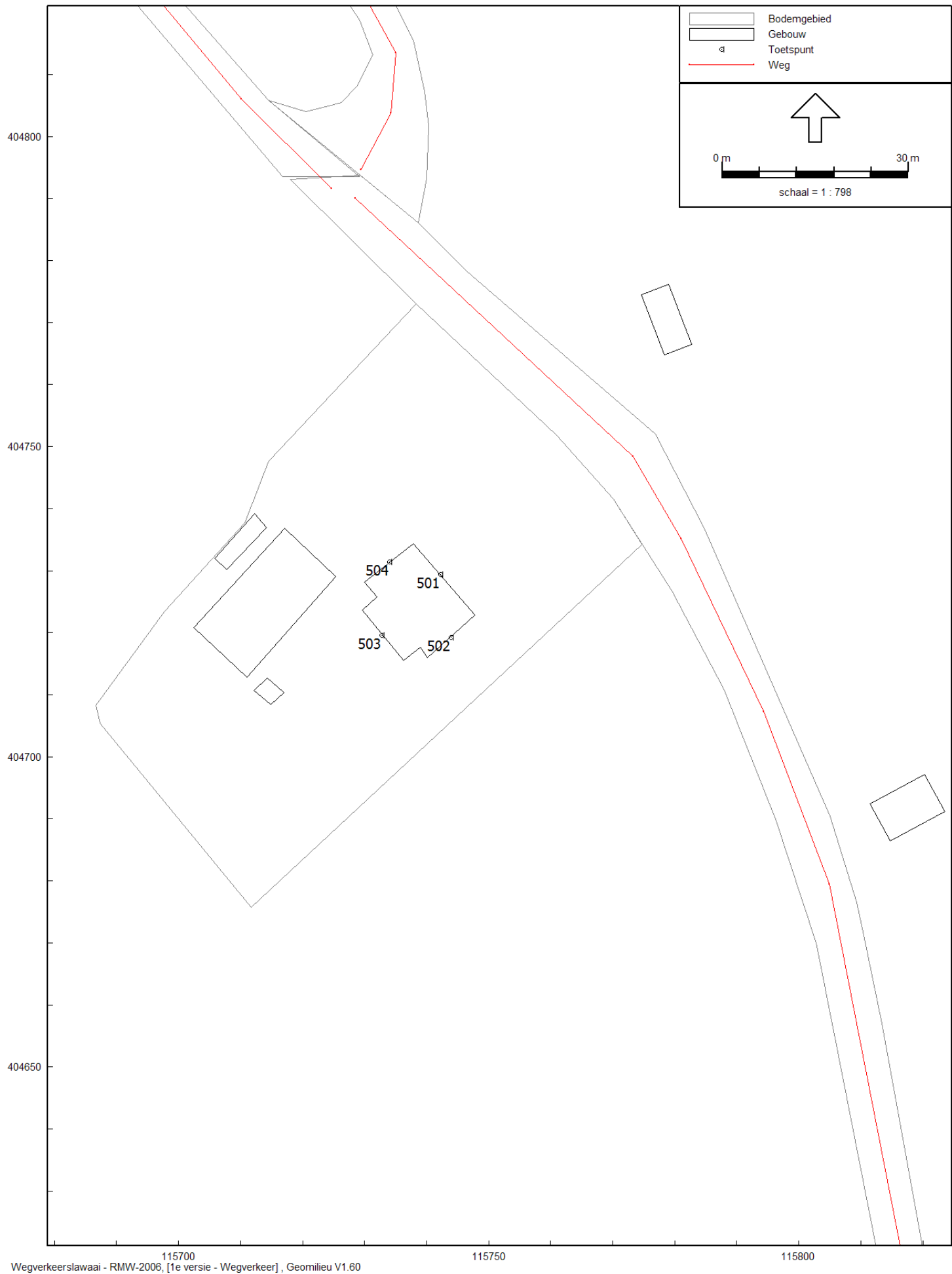
BIJLAGE 1

Wegverkeersintensiteiten en het akoestisch rekenmodel









Wegverkeerslawaii - RMW-2006, [1e versie - Wegverkeer] , Geomilieu V1.60

Verkeersgegevens Hoeveneind, Meerberg en Bergsebaan (buitengebied Teteringen)

Tabel 1: Telgegevens

Straat	Tussen	Data	Jaar	Intensiteit	Bron
				Weekdaggemiddelde	
Hoeveneind	Bolderstraat en Mortelweg	14 t/m 27 april	2006	2.058	Telling gem. Breda
Bergsebaan	Meerberg en Pannenhuisstraat	18 nov t/m 1 dec.	2003	1.112	Telling gem. Oosterhout

Tabel 2: Gegevens 2010 en 2020

tabel 2: Opgave 2010 en 2020						
Straat	Tussen	Intensiteit 2010		Intensiteit 2020		Bron
		Weekdaggemiddelde		Weekdaggemiddelde		
Hoeveneind	Vragselsebaan en Bergsebaan	2.184		2.535		Tel + ophoging ¹
Bergsebaan	Meerberg en Pannenhuisstraat	1.234		1.432		Tel + ophoging ²
Meerberg	Bergsebaan en Bergse Pad	1.500		1.741		Aanname + ophoging ³

Aanname Hoeveneind, Meerberg en Bergsebaan

De twee beschikbare tellingen stammen uit 2003 en 2006. Sindsdien is/wordt er op de Bredaseweg/Oosterhoutseweg veelvuldig gewerkt aan de infrastructuur. Dit o.a. om de geplande grootschalige woningbouw in en rondom Teteringen mogelijk te maken. Momenteel wordt er gewerkt aan een ongelijkvloerse kruising op kruispunt Nieuwe Kadijk – Oosterhoutseweg. Door de hinder die deze werkzaamheden (periodiek) veroorzaken/ hebben veroorzaakt zal de intensiteit op Hoeveneind, Meerberg en Bergsebaan mogelijk hoger zijn (geweest) dan de tellingen die voor deze periode zijn gehouden. Echter, omdat deze periode als 'niet representatief' mag worden gezien kan uitgegaan worden van de beschikbare telcijfers (die dus van voor de periode met werkzaamheden zijn) en worden deze opgehoogd met 1,5% autonome groei per jaar.

Hoeveneind

De telling is gehouden op Hoeveneind tussen Bolderstraat en Mortelweg. Dit ligt een stuk zuidelijker dan het deel van Hoeveneind waarover in dit document wordt gesproken. Er wordt echter aangenomen dat deze telling representatief is voor het hele stuk Hoeveneind tussen Meerberg en Mortelweg.

Bergsebaan

De cijfers zijn gebaseerd op een telling van de gemeente Oosterhout. Aangezien deze weg op grondgebied van de gemeente Oosterhout ligt is het niet aan de gemeente Breda om hier uitspraken over te doen. De hierboven gepresenteerde cijfers zijn echter besproken met de gemeente Oosterhout.

Meerberg

Van Meerberg is geen telling beschikbaar. Gezien de ligging van de wegen wordt aangenomen dat 'de hoofdstroom' vanuit Meerberg en Bergsebaan richting Hoeveneind is (en vise versa) en dat de intensiteit van Bergsebaan en Meerberg tezamen dus ongeveer de intensiteit van Hoeveneind vormt. Deze aanname (wat ongeveer neer zou komen om 1.000 mvt/weekdag op Meerberg) is met 500 mvt opgehoogd zodat de geschatte intensiteit neerkomt op 1.500 mvt/weekdag (ruime aanname).

¹ Uitgaande van 1,5% autonome groei per jaar.

² Uitgaande van 1,5% autonome groei per jaar.

³ Uitgaande van 1,5% autonome groei per jaar.

Tabel 3: Verdeling van het verkeer over de gemiddelde weekdag en over de verschillende typen motorvoertuigen⁴.

Straat	Dagperiode (07:00 h-19:00 h)				Avondperiode (19:00 h-23:00 h)				Nachtperiode (23:00 h – 07:00 h)			
	% van etmaal	% LV	% MZ	% ZW	% van etmaal	% LV	% MZ	% ZW	% van etmaal	% LV	% MZ	% ZW
Hoeveneind	81.0	92.1	4.7	3.2	13.5	95.0	3.3	1.8	5.4	92.8	4.5	2.7

Tabel 4: Wettelijke maximumsnelheid

Straat	Tussen	Snelheid 2010 (km/h)		Snelheid 2020 (km/h)	
Hoeveneind	Vruggelsebaan en Bergsebaan		80		60
Bergsebaan	Meerberg en Pannenhuisstraat		80		60
Meerberg	Bergsebaan en Bergse Pad		60		60

Tabel 5: Overige opvallende wegkenmerken (drempels, rotondes, VRI e.d.)

Straat	Tussen	Overige wegkenmerken	
		2010	2020
Hoeveneind	Vruggelsebaan en Bergsebaan	-	-
Bergsebaan	Meerberg en Pannenhuisstraat	-	-
Meerberg	Bergsebaan en Bergse Pad	-	-

⁴ Aangezien van Bergsebaan en Meerberg geen voertuigverdeling bekend is kan voor deze wegen de voertuigverdeling van Hoeveneind worden gebruikt.

Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	HDef.	Invoertype	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR)	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	MR(D)	MR(A)	MR(N)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)
101	Hoeveneind	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	--	80	80	80	2535,00	--	--	--	157,59	81,40	16,00	8,04
102	Meerberg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	--	60	60	60	1741,00	--	--	--	108,23	55,90	10,99	5,52
103	Bergsebaan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	--	60	60	60	1741,00	--	--	--	108,23	55,90	10,99	5,52

Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	Wegdek	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)
101	2,83	0,78	5,48	1,54	0,47	referentiewegdek	6,75	3,38	0,68	--	--	--	92,10	95,00	92,80	4,70	3,30	4,50	3,20	1,80
102	1,94	0,53	3,76	1,06	0,32	referentiewegdek	6,75	3,38	0,68	--	--	--	92,10	95,00	92,80	4,70	3,30	4,50	3,20	1,80
103	1,94	0,53	3,76	1,06	0,32	referentiewegdek	6,75	3,38	0,68	--	--	--	92,10	95,00	92,80	4,70	3,30	4,50	3,20	1,80

Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	%ZV(N)	Lengte
101	2,70	371,27
102	2,70	536,35
103	2,70	458,60

Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Bf	X-1	Y-1	Omtrek	Oppervlak
301	Weg	0,20	115514,09	405189,94	966,99	3091,21
302	Weg	0,20	115729,30	404793,76	777,57	3166,14
303	Weg	0,20	115716,80	404793,50	1093,00	3684,80
304	Terrein	0,50	115738,31	404773,06	264,19	4096,71

Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Zwevend	Ref. 500	X-1	Y-1	Omtrek	Oppervlak
201	Hoeveneind 103	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	115737,88	404734,32	57,72	190,85
202	Hoeveneind 103 (schuur)	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	115717,09	404736,84	66,45	250,12
203	Hoeveneind 103 (schuur)	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	115712,29	404739,20	24,64	26,31
204	Hoeveneind 103 (schuur)	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	115712,13	404710,70	13,07	10,49
205	bestaande bebouwing	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	115774,64	404774,50	30,06	48,38
206	bestaande bebouwing	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	115820,30	404697,16	33,59	67,90
207	bestaande bebouwing	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	115825,23	404690,59	29,16	52,22
208	bestaande bebouwing	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	115808,45	404601,81	563,42	7556,82
209	bestaande bebouwing	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	115785,52	404556,78	59,14	197,24
210	bestaande bebouwing	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	115798,75	404571,72	69,43	255,60
211	bestaande bebouwing	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	115856,12	404477,56	91,53	238,87
212	bestaande bebouwing	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	115873,80	404475,41	31,46	58,95
213	bestaande bebouwing	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	115874,72	404438,59	82,38	289,71
214	bestaande bebouwing	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	115738,70	404875,41	42,33	100,35
215	bestaande bebouwing	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	115757,12	404880,53	29,11	52,93

Model: Wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2006

Naam	Omschr.	Maaiveld	HDef.	Hoogte A	Hoogte B	Gevel	X	Y
501	Ontvanger voorgevel	0,00	Relatief	1,50	5,00	Ja	115742,26	404729,43
502	Ontvanger zijgevel	0,00	Relatief	1,50	5,00	Ja	115743,94	404719,30
503	Ontvanger achtergevel	0,00	Relatief	1,50	5,00	Ja	115732,83	404719,59
504	Ontvanger zijgevel	0,00	Relatief	1,50	5,00	Ja	115733,99	404731,41

Rapport: Controleer koppelingen
Model: Wegverkeer

Itemtype	Naam - Omschrijving	Bericht	Afstand	Max. afstand	Koppelnaam - Omschrijving
Toetspunt	501 - Ontvanger voorgevel		0,10		201 - Hoefeneind 103
Toetspunt	502 - Ontvanger zijgevel		0,10		201 - Hoefeneind 103
Toetspunt	503 - Ontvanger achtergevel		0,10		201 - Hoefeneind 103
Toetspunt	504 - Ontvanger zijgevel		0,10		201 - Hoefeneind 103

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Wegverkeer

Model eigenschap

Omschrijving	Wegverkeer
Verantwoordelijke	jelle
Rekenmethode	RMW-2006
Modelgrenzen	(112222,50, 401478,72) - (117481,80, 406250,00)
Aangemaakt door	jelle op 30-6-2010
Laatst ingezien door	eric op 18-10-2010
Model aangemaakt met	Geomilieu V1.51
Origineel project	Niet van toepassing
Originele omschrijving	Niet van toepassing
Geïmporteerd door	Niet van toepassing
Definitief	Niet van toepassing
Definitief verklaard door	Niet van toepassing
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Bronresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	0,50
Zichthoek [grd]	2
Meteorologische correctie	Standaard RMW-2006, SRM II
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Standaard RMW-2006, SRM II
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

BIJLAGE 2

Rekenresultaten wegverkeer

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Hoeveneind
Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
501_A	Ontvanger voorgevel	1,50	52,1	48,8	42,0	52,4
501_B	Ontvanger voorgevel	5,00	53,8	50,6	43,8	54,2
502_A	Ontvanger zijgevel	1,50	49,2	45,9	39,1	49,5
502_B	Ontvanger zijgevel	5,00	51,0	47,7	41,0	51,3
503_A	Ontvanger achtergevel	1,50	38,1	34,8	28,1	38,4
503_B	Ontvanger achtergevel	5,00	38,6	35,4	28,6	39,0
504_A	Ontvanger zijgevel	1,50	48,0	44,8	38,0	48,4
504_B	Ontvanger zijgevel	5,00	49,9	46,6	39,8	50,2

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Meerberg
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
501_A	Ontvanger voorgevel	1,50	36,3	33,0	26,2	36,6
501_B	Ontvanger voorgevel	5,00	37,7	34,4	27,7	38,0
502_A	Ontvanger zijgevel	1,50	23,8	20,5	13,8	24,2
502_B	Ontvanger zijgevel	5,00	24,2	20,9	14,2	24,5
503_A	Ontvanger achtergevel	1,50	24,3	21,0	14,2	24,6
503_B	Ontvanger achtergevel	5,00	24,8	21,5	14,8	25,1
504_A	Ontvanger zijgevel	1,50	38,9	35,6	28,9	39,2
504_B	Ontvanger zijgevel	5,00	40,2	36,9	30,2	40,6

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Bergsebaan
Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
501_A	Ontvanger voorgevel	1,50	36,9	33,6	26,8	37,2
501_B	Ontvanger voorgevel	5,00	38,1	34,7	28,0	38,4
502_A	Ontvanger zijgevel	1,50	22,1	18,7	12,0	22,4
502_B	Ontvanger zijgevel	5,00	22,7	19,3	12,6	23,0
503_A	Ontvanger achtergevel	1,50	23,4	20,0	13,3	23,7
503_B	Ontvanger achtergevel	5,00	23,9	20,5	13,8	24,2
504_A	Ontvanger zijgevel	1,50	39,6	36,3	29,5	39,9
504_B	Ontvanger zijgevel	5,00	40,8	37,4	30,7	41,1

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Hoeveneind
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
501_A	Ontvanger voorgevel	1,50	54,1	50,8	44,0	54,4
501_B	Ontvanger voorgevel	5,00	55,8	52,6	45,8	56,2
502_A	Ontvanger zijgevel	1,50	51,2	47,9	41,1	51,5
502_B	Ontvanger zijgevel	5,00	53,0	49,7	43,0	53,3
503_A	Ontvanger achtergevel	1,50	40,1	36,8	30,1	40,4
503_B	Ontvanger achtergevel	5,00	40,6	37,4	30,6	41,0
504_A	Ontvanger zijgevel	1,50	50,0	46,8	40,0	50,4
504_B	Ontvanger zijgevel	5,00	51,9	48,6	41,8	52,2

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Meerberg
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
501_A	Ontvanger voorgevel	1,50	41,3	38,0	31,2	41,6
501_B	Ontvanger voorgevel	5,00	42,7	39,4	32,7	43,0
502_A	Ontvanger zijgevel	1,50	28,8	25,5	18,8	29,2
502_B	Ontvanger zijgevel	5,00	29,2	25,9	19,2	29,5
503_A	Ontvanger achtergevel	1,50	29,3	26,0	19,2	29,6
503_B	Ontvanger achtergevel	5,00	29,8	26,5	19,8	30,1
504_A	Ontvanger zijgevel	1,50	43,9	40,6	33,9	44,2
504_B	Ontvanger zijgevel	5,00	45,2	41,9	35,2	45,6

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Bergsebaan
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
501_A	Ontvanger voorgevel	1,50	41,9	38,6	31,8	42,2
501_B	Ontvanger voorgevel	5,00	43,1	39,7	33,0	43,4
502_A	Ontvanger zijgevel	1,50	27,1	23,7	17,0	27,4
502_B	Ontvanger zijgevel	5,00	27,7	24,3	17,6	28,0
503_A	Ontvanger achtergevel	1,50	28,4	25,0	18,3	28,7
503_B	Ontvanger achtergevel	5,00	28,9	25,5	18,8	29,2
504_A	Ontvanger zijgevel	1,50	44,6	41,3	34,5	44,9
504_B	Ontvanger zijgevel	5,00	45,8	42,4	35,7	46,1

Rapport: Resultatentabel
Model: Wegverkeer
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
501_A	Ontvanger voorgevel	1,50	54,6	51,3	44,5	54,9
501_B	Ontvanger voorgevel	5,00	56,2	53,0	46,2	56,6
502_A	Ontvanger zijgevel	1,50	51,2	48,0	41,2	51,6
502_B	Ontvanger zijgevel	5,00	53,0	49,8	43,0	53,4
503_A	Ontvanger achtergevel	1,50	40,7	37,4	30,7	41,0
503_B	Ontvanger achtergevel	5,00	41,2	38,0	31,2	41,6
504_A	Ontvanger zijgevel	1,50	51,9	48,6	41,8	52,2
504_B	Ontvanger zijgevel	5,00	53,5	50,2	43,5	53,9

WET GELUIDHINDER

Ontwerpbesluit
Hoeveneind 103

Het voornemen van het college van burgemeester en wethouders van Breda om, gelet op art. 110a van de Wet geluidhinder, te besluiten hogere waarden vast te stellen voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting in het kader van art. 3.1 Wet ruimtelijke ordening.

Het voornemen betreft ontwikkelingen op het perceel gelegen aan het Hoeveneind te Teteringen (gemeente Breda), kadastraal bekend als TTR00, sectie A, nummer 792.

Datum:

1. Het plan

De ontwikkeling betreft een nieuw te bouwen vrijstaande woning, ter vervanging van een bestaande woning, aan het Hoeveneind 103. Om de geplande ontwikkeling mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

In opdracht van Architecten Buro Schoenmakers is door AV-Consulting een akoestisch onderzoek verricht. Dit onderzoek bevat voldoende gegevens voor een goede beoordeling en voldoet aan de wettelijke vereisten op basis van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder (hierna Bgh). Het akoestisch onderzoek heeft het rapportnummer AV.0782, d.d. 21 oktober 2010 en maakt deel uit van dit besluit.

2. De geluidsbronnen

De woning ligt in de geluidzone van de volgende wegen:

- Meerberg
- Bergsebaan
- Hoeveneind

3. De Wet geluidhinder (Wgh)

Wanneer een bestemmingsplan wordt herzien of vastgesteld, dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden die behoren tot een zone als bedoeld in artikel 74 Wgh, worden als geluidbelasting afkomstig van de weg op de gevel van de woningen (of andere geluidgevoelige gebouwen of terreinen) de waarden in acht genomen die op grond van artikel 82 Wgh als ten hoogste toelaatbaar worden aangemerkt (artikel 76 Wgh).

4. De wettelijke basis van het besluit

Het bouwplan ligt binnen de geluidzone van wegverkeerslawaaï. Op bouwvlakniveau worden de geluidbelasting afkomstig van de wegen de waarden in acht genomen die op grond van artikel 82 Wgh als ten hoogste toelaatbaar worden aangemerkt (48 dB voor de geluidbelasting van de woningen in de zone langs de weg; dit is de zogenaamde voorkeursgrenswaarde).

In afwijking hiervan kan het College van burgemeester en wethouders met toepassing van artikel 83 en 110a Wgh, een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarde vaststellen.

Let hierbij op het verschil tussen binnenstedelijk en buitenstedelijk. Gebieden binnen de bebouwde kom, m.u.v. de gebieden binnen de bebouwde kom gelegen binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, worden als stedelijk aangemerkt. Als buitenstedelijke gebieden worden gebieden buiten de bebouwde kom, alsmede de bovengenoemde uitgezonderde gebieden binnen de bebouwde kom aangemerkt.

Dit leidt tot een maximale ontheffingswaarde van 58 dB voor de buitenstedelijke gelegen wegen Meerberg, Bergsebaan en Hoeveneind, op grond van artikel 83 lid 7 Wgh.

De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn, behoudens de cumulatieve geluidsbelasting, inclusief de aftrek conform artikel 110g Wgh jo artikel 3.6 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder

2006. Voor wegen met een snelheid van 70 km/h of meer bedraagt de wettelijke aftrek 2 dB.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting van de Bergsebaan en de Meerberg de voorkeursgrenswaarde niet overschrijdt. De geluidbelasting als gevolg van het Hoeveneind bedraagt maximaal 54 dB, daarmee wordt de maximale ontheffingswaarde van 58 dB nergens overschreden.

5. De voorbereiding

Artikel 110c Wgh bepaalt dat op de voorbereiding van het besluit hetgeen bepaald in de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en het Besluit geluidhinder van toepassing is.

6. 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 hogere waarde 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 hogere waarde verlening.

Hoofdcriteria

Vervolgens is gezien of deze 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.

Het vervangen van het bestaande asfalt door geluidreducerend asfalt en/of het toepassen van een geluidscherm zijn financieel en landschappelijk niet doelmatig of wenselijk.

Subcriteria

Naast de hoofdcriteria, is het bestemmingsplan getoetst aan aanvullende toetsingsgronden. Het Ontheffingenbeleid formuleert de subcriteria als volgt:

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

Het bouwplan betreft vervangende nieuwbouw. Op basis hiervan is voldaan aan het subcriterium 'vervanging bestaande bebouwing'.

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 geluidgevoelige object minimaal één geluidluwe gevel aanwezig moet zijn (uitvoeringseis). Het college kan in zeer uitzonderlijke gevallen van het beleid afwijken.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de achtergevel van het plan kan worden aangemerkt als geluidluwe gevel, waarmee voldaan wordt aan de uitvoeringseis.

Cumulatie

In het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' en op basis van artikel 110f Wgh is inzicht vereist in de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woningen 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 eerder genoemde correctie van artikel 110g Wgh wordt niet toegepast op het wegverkeerslawaai in de cumulatieve geluidbelasting.

Het College acht een cumulatieve geluidbelasting van 57 dB voor wegverkeerslawaai aanvaardbaar gelet op de ligging van de woning nabij wegen, de belangen die de aanvrager heeft bij de ontwikkelingen en het feit dat de woning waarbij deze geluidbelasting speelt beschikt over een geluidluwe gevel. Hierbij dient de vereiste binnenwaarde conform het Bouwbesluit niet te worden overschreden.

7. Motivering en Conclusies

Het projectgebied bevindt zich in de bebouwde kom van Teteringen, gemeente Breda. Om deze ruimtelijke ordeningsprocedure 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 voor de woning die een hogere geluidbelasting ondervindt.

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, Bouwverordening, 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, de Algemene Wet bestuursrecht en het Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder gemeente Breda, is het college van burgemeester en wethouders voornemens te besluiten:

- een hogere waarde van 54 dB vast te stellen voor de bouw van vervangende nieuwbouw welke een te zware geluidbelasting ondervindt als gevolg van het Hoeveneind;
- dat het akoestisch rapport, uitgevoerd door AV-Consulting, rapportnummer AV.0782, d.d. 21 oktober 2010, tekening en bescheiden deel uit maakt van dit besluit.

Breda,
Burgemeester en wethouders van Breda,
Namens dezen,

A.H.J. van den Hurk
De directeur Ruimtelijke Ontwikkeling