

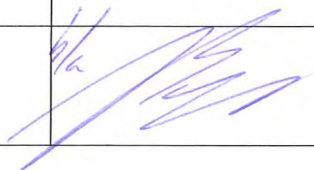
**Rapport M.2013.0333.00.R001v1**

Bestemmingsplan "Havermansstraat-Oranjeboomstraat"  
te Breda

Akoestisch onderzoek wegverkeer

Status: DEFINITIEF (versie 1)

## Colofon

|                               |                                                                                   |                                                                                       |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Rapportnummer:</b>         | M.2013.0333.00.R001v1                                                             |                                                                                       |
| Plaats en datum:              | Arnhem, 16 april 2013                                                             |                                                                                       |
| Versie:                       | 001                                                                               | Status: DEFINITIEF                                                                    |
| <b>Opdrachtgever:</b>         | Gemeente Breda<br>Afdeling Mobiliteit en Milieu<br>Postbus 90156<br>4800 RH BREDA |                                                                                       |
| <b>Opdrachtnummer:</b>        | -                                                                                 |                                                                                       |
| <b>Contactpersoon:</b>        | mevrouw S.B. Schripsema                                                           |                                                                                       |
| Telefoon:                     | +31 (0)76 529 45 21                                                               |                                                                                       |
| Fax:                          | --                                                                                |                                                                                       |
| E-mail:                       | <a href="mailto:sb.schripsema@breda.nl">sb.schripsema@breda.nl</a>                |                                                                                       |
| <b>Uitgevoerd door:</b>       | DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.                                            |                                                                                       |
| Informatie:                   | A.M.A. (Adriënne) Maassen-van 't Hullenaar                                        |                                                                                       |
| E-mail:                       | <a href="mailto:hl@dgmr.nl">hl@dgmr.nl</a>                                        |                                                                                       |
| Telefoon:                     | 026 351 21 41                                                                     |                                                                                       |
| Fax:                          | 026 443 58 36                                                                     |                                                                                       |
| <b>Auteur(s):</b>             | A.M.A. (Adriënne) Maassen-van 't Hullenaar                                        |                                                                                       |
| <b>Eindverantwoordelijke:</b> | ing. M.H.M. (Michel) van Kesteren                                                 |  |
| <b>Verwerkt door:</b>         | EBA BR                                                                            |                                                                                       |

## Inhoudsopgave

## Pagina

|     |                                     |    |
|-----|-------------------------------------|----|
| 1.  | INLEIDING.....                      | 4  |
| 2.  | SITUATIE .....                      | 5  |
| 3.  | WETTELIJK KADER.....                | 6  |
| 3.1 | Algemeen.....                       | 6  |
| 3.2 | Geluidsgevoelige bestemmingen ..... | 6  |
| 3.3 | Geluidsbelasting .....              | 6  |
| 3.4 | Wegverkeerslawai .....              | 7  |
| 4.  | UITGANGSPUNTEN.....                 | 9  |
| 4.1 | Algemeen.....                       | 9  |
| 4.2 | Verkeersgegevens.....               | 9  |
| 4.3 | Reken- en meetvoorschrift .....     | 9  |
| 5.  | GELUIDSBELASTINGEN .....            | 11 |
| 5.1 | Geluidsmaatregelen .....            | 13 |
| 5.2 | Hogere waarden .....                | 13 |
| 6.  | CONCLUSIE .....                     | 15 |

Bijlage 1 : Verkeersgegevens

Bijlage 2 : Rekenresultaten

## 1. Inleiding

In opdracht van de Gemeente Breda heeft DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. een akoestisch onderzoek wegverkeer uitgevoerd voor de voormalige school op de hoek van de Havermansstraat en de Oranjeboomstraat.

De school is begin jaren '90 verbouwd tot woon-werk complex: er bevinden zich ateliers met en zonder woning. In het vigerende bestemmingsplan hebben de ateliers zonder woning geen mogelijkheid tot het realiseren van een woning. Om dit wel mogelijk te maken, wordt voor het complex een nieuw bestemmingsplan gemaakt. Daarin worden geen plekken aangewezen waar de woningen komen. De ateliers (waar gewerkt wordt, geen onderwijs) zijn er namelijk al. Per atelier mag 1 woning worden gerealiseerd.

Om inzicht te krijgen in de geluidssituatie ter plaatse van het bestaande complex, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is de geluidsbelasting in de toekomstige situatie 2023 afkomstig van de verschillende wegen nabij dit complex onderzocht. De berekende waarden zijn vergeleken met de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder van 48 dB en de maximaal toelaatbare hogere waarde van 63 dB in stedelijk gebied. Bij overschrijding van de voorkeurswaarde, zijn geluidsbeperkende maatregelen in ogenschouw genomen.

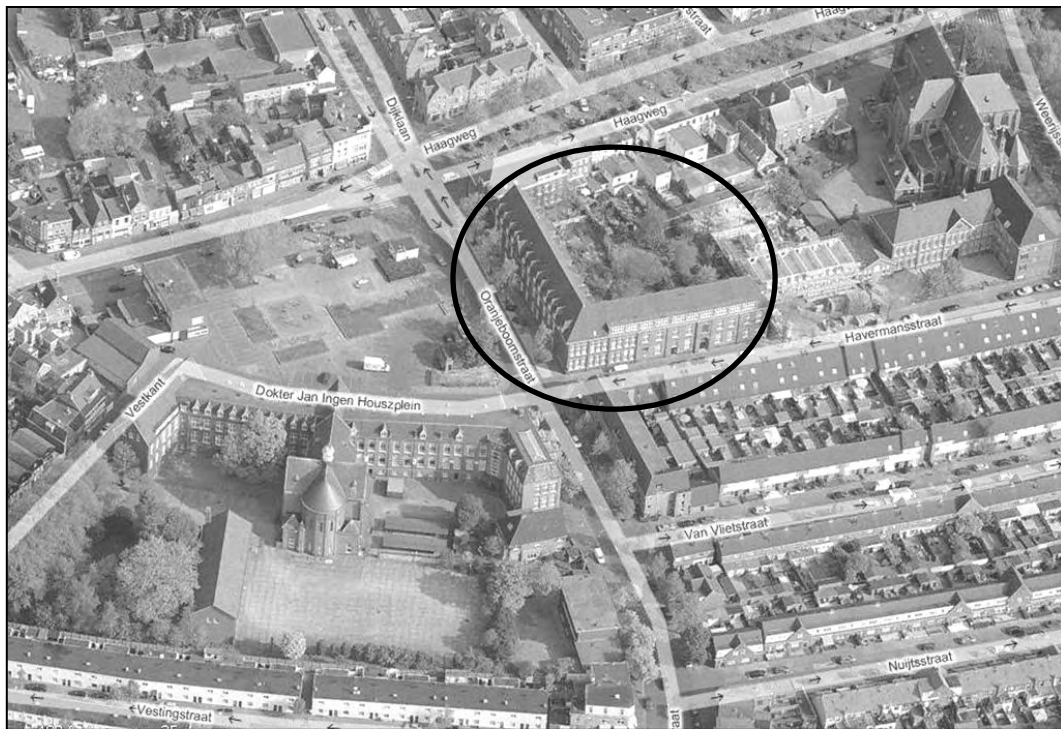
### *Leeswijzer*

In deze rapportage wordt in hoofdstuk 2 de situatie beschreven, in hoofdstuk 3 is het wettelijk kader opgenomen. Hoofdstuk 4 vermeldt de uitgangspunten. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de geluidsbelastingen. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 de conclusie verwoord.

## 2. Situatie

De voormalige school is gelegen op de hoek van de Oranjeboomstraat en de Havermansstraat. De hoogte van het gebouw betreft een drietal bouwlagen.

In de onderstaande figuur is de ligging van het gebouw weergegeven.



Figuur 1: Ligging woon-werk complex

De spoorweg Tilburg-Ettenleur is gelegen op ongeveer 830 meter van het spoor. Uit het geluidsregister van Prorail blijkt dat de hoogte van het geluidproductieplafond maximaal 73 dB bedraagt (daar waar de Lunetstraat het spoor kruist): dit spoor heeft derhalve een geluidszone van 900 meter volgens het Besluit geluidhinder, artikel 1.4a. Gezien de grote afstand tot het spoor en de tussenliggende bebouwing is deze bron buiten beschouwing gelaten.

Er zijn geen andere geluidsoorten aanwezig zoals een industrieterrein.

### **3. Wettelijk kader**

#### **3.1 Algemeen**

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting vanwege wegen en spoorwegen bij geluidsgevoelige bestemmingen, waaronder woningen.

Als een gemeente via een bestemmingsplan de bouw van geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk maakt, is er sprake van een 'nieuwe situatie' in de zin van de Wet geluidhinder. Indien een geluidsgevoelige bestemming (zoals een woning) binnen de geluidszone van een weg wordt geprojecteerd, moet een akoestisch onderzoek uitgevoerd worden naar de geluidsbelasting.

De Wet geluidhinder is slechts van toepassing voor zover het gaat om geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van een weg. Binnen deze zone wordt de geluidsbelasting berekend.

#### **3.2 Geluidsgevoelige bestemmingen**

Geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder zijn woningen, geluidgevoelige terreinen en geluidgevoelige gebouwen.

Binnen de zone van de te onderzoeken wegen moeten de geluidsbelastingen op deze bestemmingen worden berekend en moet worden beoordeeld of deze aan de wettelijke normen voldoen. Een atelier is niet geluidsgevoelig.

#### **3.3 Geluidsbelasting**

De geluidsbelasting ( $L_{den}$ -waarde) wordt bepaald door het gewogen gemiddelde van de volgende geluidsniveaus:

- het gemiddelde geluidsniveau ( $L_{eq}$ ) over de dagperiode (07.00 - 19.00 uur).
- het gemiddelde geluidsniveau ( $L_{eq}$ ) over de avondperiode (19.00 - 23.00 uur), verhoogd met 5 dB.
- het gemiddelde geluidsniveau ( $L_{eq}$ ) over de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur), verhoogd met 10 dB.

### 3.4 Wegverkeerslawaaï

#### Omvang geluidszones

In artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn de geluidszones gedefinieerd. Deze zones zijn te beschouwen als aandacht- of onderzoeksgebieden. Ze hebben niets te maken met de ligging van de voorkeurswaarde van contouren of iets dergelijks.

Tabel 1  
Zonebreedten

| Aantal rijstroken | Breedte van de geluidzone |                  |
|-------------------|---------------------------|------------------|
|                   | Buitenstedelijk gebied    | Stedelijk gebied |
| 5 of meer         | 600 meter                 | 350 meter        |
| 3 of 4            | 400 meter                 | 350 meter        |
| 1 of 2            | 250 meter                 | 200 meter        |

In artikel 1 van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn de definities opgenomen van stedelijk- en buitenstedelijk gebied: het complex is gelegen in stedelijk gebied.

Wegen die geen zone hebben, en waarop de Wet geluidhinder dus niet van toepassing is, zijn:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt.

Voor een goede ruimtelijke ordening zijn deze wegdelen wel in het akoestisch onderzoek betrokken.

#### Grenswaarden wegverkeerslawaaï

De voorkeurswaarde voor de geluidsbelasting afkomstig van wegverkeer voor een geluidsgevoelige bestemming (in dit project woningen) bedraagt 48 dB.

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting bedraagt 63 dB voor een nieuwe situatie in stedelijk gebied. Voor het gebruik van het bestaande complex wordt in het bestemmingsplan een wijziging mogelijk gemaakt: als hier sprake is van "vervangende nieuwbouw" zou zelfs tot 68 dB toegestaan kunnen worden.

In bepaalde gevallen kunnen door de gemeente Breda hogere waarden vastgesteld worden. Deze hogere waarden kunnen echter nooit meer zijn dan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. 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".

### **Aftrek op de berekende resultaten**

Voor zover geen sprake is van specifieke omstandigheden wordt de berekende geluidsbelasting verminderd met de aftrek volgens het artikel 110g van de Wet geluidhinder voordat toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt. De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en bedraagt:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt.
- 5 dB voor de overige wegen.
- 0 dB bij de bepaling van de geluidswering van de gevel.

Er is voor dit onderzoek geen sprake van specifieke omstandigheden die een afwijking van het bovenstaande vereisen (het betreft normale wegen met een bijbehorend verkeersbeeld). In het huidige onderzoek is daarom een aftrek van 5 dB toegepast.

## 4. Uitgangspunten

### 4.1 Algemeen

Voor het opstellen van het akoestische rekenmodel is door de gemeente een digitale ondergrond (DXF-bestand) aangeleverd met de ligging van de locatie en de omgeving ervan. De ligging van de bebouwing is aan de hand van de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) van de gemeente Breda ingevoerd, de hoogte ervan is ingeschat.

### 4.2 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens van de gemeentelijke wegen ten behoeve van het peiljaar 2023 zijn door de gemeente aangeleverd en betreffen weekdaggemiddelden. De etmaalintensiteiten zijn gebaseerd op tellingen. Voor de wegen waar geen telcijfers van beschikbaar zijn, is de intensiteit ingeschat.

In bijlage 1 zijn de gebruikte verkeersgegevens opgenomen, een samenvatting ervan is opgenomen in de volgende tabel.

Tabel 2  
Verkeersgegevens (weekdaggemiddelde), peiljaar 2023

| weg                    | wegvak                  | Etmaal<br>Intensiteit 2023 | Wegdek*  | Rijsnelheid |
|------------------------|-------------------------|----------------------------|----------|-------------|
| Haagweg                | Tramsingel-Dijklaan     | 11.156                     | Klinkers | 50          |
| Haagweg                | Dijklaan-V.v.Goghstraat | 8.913                      | Asfalt   | 50          |
| Tramsingel             | Haagweg-Beekstraat      | 10.293                     | Asfalt   | 50          |
| Vincent van Goghstraat | Weerijssingel-Haagweg   | 9.458                      | Asfalt   | 50          |
| Dijklaan               | Haagweg-Dijkstraat      | 2.782                      | Klinkers | 30          |
| Dr. J. I. Houszplein   | --                      | 1.000                      | Klinkers | 30          |
| Havermansstraat        | --                      | 1.000                      | Klinkers | 30          |
| Oranjeboomstraat       | Haagweg-Havermansstraat | 2.463                      | Klinkers | 30          |
| Vestkant               | --                      | 1.000                      | Klinkers | 30          |
| Weerijssingel          | Haagweg-V.v.Goghstraat  | 3.285                      | Klinkers | 50/30       |

\*) klinkers in keperverband

### 4.3 Reken- en meetvoorschrift

De berekeningen van de geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeer zijn verricht met een door DGMR ontwikkeld computerprogramma Geomilieu (V2.1). Deze is gebaseerd op het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, standaardrekenmethode II.

In dit voorschrift is een aantal optrekcorrecties voor het wegverkeer opgenomen (bijlage III, hoofdstuk 1.6): dit is een correctieterm ten gevolge van het afremmen en optrekken van het verkeer door de aanwezigheid van een kruispunt of een situatie die de gemiddelde snelheid van het verkeer sterk beperkt. Voor het toepassen van een obstakelcorrectie (drempel) dient de gemiddelde rijsnelheid minimaal gehalveerd te worden.

Het kruispunt Haagweg-Tramsingel-Weerijssingel is geregeld door een verkeersregelinstallatie (VRI). Voor deze VRI is een toeslag opgenomen in het rekenmodel.

Nabij het complex is een aantal drempels aanwezig. Deze zijn ter handhaving van de wettelijke rijsnelheid en halveren de gemiddelde rijsnelheid niet. Voor deze drempels zijn daarom geen toeslagen in het rekenmodel opgenomen.

## 5. Geluidsbelastingen

De geluidsbelastingen ( $L_{den}$ -waarden) ten gevolge van het wegverkeer zijn berekend voor het toekomstige peiljaar 2023. Voor de berekening ervan zijn bij het complex rekenpunten gesitueerd op een hoogte van 1,5 meter (begane grond), 5 meter (1<sup>ste</sup> verdieping) en 8 meter (2<sup>de</sup> verdieping).

Volgens de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting per zoneplichtige weg getoetst: in bijlage 2 zijn daarom de rekenresultaten van de Haagweg, de Tramsingel inclusief een 60 meter van de Weerijssingel en de Vincent van Goghstraat apart opgenomen. Het geluid van de wegen met een 30 km/uur regime (Oranjeboomstraat, Dijklaan, deel Weerijssingel, Vestkant, Havermansstraat en Dr. J.I. Houszplein) is als totale geluidsbelasting weergegeven. In deze bijlage is ook de gecumuleerde geluidsbelasting gepresenteerd van alle wegen tezamen zonder de aftrek van 5 dB volgens artikel 110g uit de Wet geluidhinder.

In de volgende tabel zijn de resultaten samengevat.

Tabel 3  
Geluidsbelastingen complex ateliers/wonen  
waarden na aftrek conform artikel 110g Wgh

| Weg                               | Maximale geluidsbelasting |                           |                           | Overschrijding       |                         |
|-----------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------|-------------------------|
|                                   | Begane grond              | 1 <sup>e</sup> Verdieping | 2 <sup>e</sup> verdieping | Voorkeurs-<br>waarde | Maximaal<br>toelaatbaar |
| Haagweg                           | 55                        | 56                        | 56                        | <b>Ja</b>            | Neen                    |
| Tramsingel- deel<br>Weerijssingel | <48                       | <48                       | <48                       | Neen                 | Neen                    |
| V. van Goghstraat                 | <48                       | <48                       | <48                       | Neen                 | Neen                    |
| 30 km/uur wegen                   | 56                        | 56                        | 56                        | --                   | --                      |
| Cumulatie zonder aftrek           | 63                        | 64                        | 64                        | --                   | --                      |

Uit de bovenstaande figuur kan worden geconcludeerd, dat het geluid vanwege de Haagweg de voorkeurswaarde van 48 dB overschrijdt. Deze waarde wordt niet door de andere zoneplichtige wegen overschreden. Aan de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 63 dB wordt voldaan.

De overschrijding van de voorkeurswaarde vanwege de Haagweg vindt alleen plaats op de (noord)-westelijke gevel. In de figuur op de volgende bladzijde is dit weergegeven.



Figuur 2: Geluidsbelasting ten gevolge van Haagweg  
(oranje=overschrijding voorkeurswaarde, groen=voldoet aan voorkeurswaarde)

Ten gevolge van de wegen met een 30 km/uur regime (en daardoor niet zoneplichtig) zal een geluidsbelasting optreden van maximaal 56 dB. Deze waarde hoeft niet aan de Wet getoetst te worden. In de volgende figuur is aangegeven, op welke gevels het geluid door deze wegen meer dan 48 dB bedraagt.



Figuur 3 – geluidsbelasting ten gevolge van wegen met 30 km/uur regime  
(oranje= groter dan 48 dB, groen= kleiner of gelijk aan 48 dB)

## 5.1 Geluidsmaatregelen

Het geluid van de Haagweg kan niet voldoen aan de voorkeurswaarde van 48 dB. In de zin van de Wet geluidhinder moet dan naar de mogelijkheden en effectiviteit van maatregelen worden gekeken om de geluidhinder te beperken. Bij het treffen van maatregelen gaat de voorkeur uit naar bronmaatregelen (stillere wegdektypen, lagere rijsnelheid) gevolgd door maatregelen in de overdracht (schermen/wallen).

### *Bronmaatregelen*

- Verlaging van de rijsnelheid op de Haagweg is niet mogelijk, deze bedraagt reeds 50 km/uur.
- Het toepassen van asfalt op het wegvak vanaf de Dijklaan tot aan de Tramsingel zal het geluid ter plaatse van de westelijke gevel maximaal 1 dB laten verminderen. De voorkeurswaarde blijft daarmee overschreden.
- Het toepassen van een stil wegdektype (zoals bijvoorbeeld een dunne deklaag B) op het gehele wegvak van de Haagweg vanaf de Tramsingel tot aan de V. van Goghstraat, zal het geluid verminderen tot maximaal 52 dB. De voorkeurswaarde blijft daarmee overschreden.

### *Overdrachtsmaatregelen*

Het plaatsen van een geluidsscherm in deze stedelijke situatie is stedenbouwkundig niet gewenst.

## 5.2 Hogere waarden

Om in de voormalige school de bestemming "woon-werk" mogelijk te kunnen maken, zal door de gemeente Breda een hogere grenswaarde ten gevolge van de Haagweg moeten worden vastgesteld. Deze waarde is maximaal 56 dB (overschrijding van 8 dB ten opzichte van de voorkeurswaarde), afhankelijk of mogelijk een bronmaatregel toegepast zal worden.

In het kader van het hogere waarden beleid van de gemeente, wordt hiervoor het subcriterium "vervanging bestaande bebouwing" toegepast.

Ook is nagegaan of sprake is van een geluidluwe gevel: het geluid op de oostgevel van het complex van alle wegen tezamen is maximaal 48 dB zonder aftrek van 5 dB volgens artikel 110g uit de Wet geluidhinder en daarmee geluidluw (zie figuur op de volgende bladzijde).

In deze figuur is de gecumuleerde geluidsbelasting opgenomen, zoals beschreven in het RMG2012 (bijlage I, hoofdstuk 2). Deze bedraagt maximaal 64 dB.



Figuur 4: Geluidsbelasting van alle wegen tezamen, zonder aftrek van 5 dB

## 6. Conclusie

Ter plaatse van het complex op de hoek Havermansstraat-Oranjeboomstraat is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om de geluidssituatie in beeld te brengen. De gemeente wil voor dit complex de bestemming "woon-werk" mogelijk maken.

Geconcludeerd kan worden, dat het geluid ter plaatse van het gebouw vanwege de Tramsingel en de Vincent van Goghstraat voldoet aan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder. Voor het geluid vanwege de Haagweg zal door de gemeente een hogere waarde moeten worden afgegeven: deze bedraagt maximaal 56 dB na aftrek, waarmee wel kan worden voldaan aan de maximaal toelaatbare hogere geluidsbelasting.

In het kader van het hogere waarden beleid van de gemeente is bepaald:

- Dat de oostelijke gevel geluidluw is.
- Dat de gecumuleerde geluidsbelasting maximaal 64 dB zonder de aftrek van 5 dB conform artikel 110g uit de Wet geluidhinder is.
- Dat het geluid ten gevolge van de wegen met een 30 km/uur regime maximaal 56 dB na aftrek bedraagt.

Arnhem, 16 april 2013

DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.

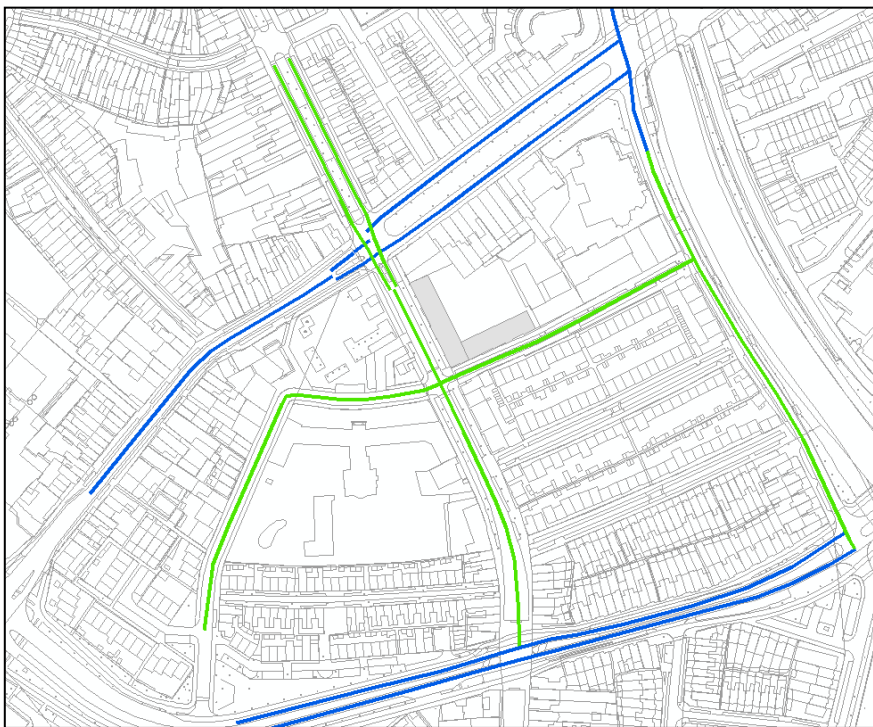
Bijlage 1

Verkeersgegevens

Bijlage 1  
Wegdekken en rijsnelheden



Wegdekken: blauw=asfalt, groen=klinkers in keperverband



Rijsnelheden: blauw= 50 km/uur, groen= 30 km/uur

## Verkeersgegevens omgeving Doctor Jan Ingen Houszplein, 26 maart 2013

Tabel 1: Telgegevens

| Straat                 | Tussen                                    | Data                | Jaar | Intensiteit       | Bron               |
|------------------------|-------------------------------------------|---------------------|------|-------------------|--------------------|
|                        |                                           |                     |      | Weekdaggemiddelde |                    |
| Oranjeboomstraat       | Haagweg en Havermansstraat                | 22 juni t/m 3 juli  | 2011 | 2.060             | Telling gem. Breda |
| Haagweg                | Tramsingel en Dijklaan                    | 24 nov. t/m 8 dec.  | 2011 | 9.331             | Telling gem. Breda |
| Haagweg                | Dijklaan en Kolfaanstraat                 | 21 juni t/m 11 juli | 2011 | 7.455             | Telling gem. Breda |
| Dijklaan               | Haagweg en Dijkstraat                     | 6 t/m 11 juli       | 2011 | 2.327             | Telling gem. Breda |
| Weerijssingel          | Haagweg en Vincent van Goghstraat         | 26 jan. t/m 18 feb. | 2010 | 2.707             | Telling gem. Breda |
| Vincent van Goghstraat | Oranjeboomstraat en Pieter Breughelstraat | 30 juni t/m 18 juli | 2011 | 7.911             | Telling gem. Breda |
| Tramsingel             | Haagweg en Beekstraat                     | 1 t/m 14 nov.       | 2011 | 8.609             | Telling gem. Breda |

### Aannames

Van de Havermansstraat, Van Vlietstraat, Nuijstraat en Vestkant zijn geen telcijfers beschikbaar. Gezien de ligging van de wegen hebben ze nauwelijks tot geen functie voor doorgaand verkeer en dienen deze wegen vrijwel uitsluitend voor de ontsluiting van de aanliggende woningen en de woningen in aanliggende straten. De intensiteit op deze wegen wordt geschat op 1.000 mvt/weekdag. Dit mag gezien worden als een ruime schatting.

Tabel 2: Gegevens 2013 en 2023

| Straat                 | Tussen                                     | Intensiteit 2013  | Intensiteit 2023  | Bron <sup>1</sup>  |
|------------------------|--------------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
|                        |                                            | Weekdaggemiddelde | Weekdaggemiddelde |                    |
| Oranjeboomstraat       | Haagweg en V. van Goghstraat               | 2.122             | 2.463             | Telling + ophoging |
| Haagweg                | Tramsingel en Dijklaan                     | 9.613             | 11.156            | Telling + ophoging |
| Haagweg                | Dijklaan en V. van Goghstraat              | 7.680             | 8.913             | Telling + ophoging |
| Dijklaan               | Haagweg en Dijkstraat                      | 2.397             | 2.782             | Telling + ophoging |
| Weerijssingel          | Haagweg en Vincent van Goghstraat          | 2.831             | 3.285             | Telling + ophoging |
| Vincent van Goghstraat | Weerijssingel en Haagweg                   | 8.150             | 9.458             | Telling + ophoging |
| Tramsingel             | Haagweg en Beekstraat                      | 8.869             | 10.293            | Telling + ophoging |
| Havermansstraat        | Oranjeboomstraat en Weerijssingel          | 1.000             | 1.000             | Aanname            |
| Van Vlietstraat        | Oranjeboomstraat en Weerijssingel          | 1.000             | 1.000             | Aanname            |
| Nuijstraat             | Oranjeboomstraat en Weerijssingel          | 1.000             | 1.000             | Aanname            |
| Vestkant               | Oranjeboomstraat en Vincent van Goghstraat | 1.000             | 1.000             | Aanname            |

<sup>1</sup> Bij ophoging wordt uitgegaan van 1,5% autonome groei per jaar.

**Tabel 3: Verdeling van het verkeer over de gemiddelde weekdag en over de verschillende typen motorvoertuigen<sup>2</sup>.**

| 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 |
| Oranjeboomstraat                       | 73.9                         | 93.7 | 3.2  | 3.0  | 19.1                           | 96.0 | 1.8  | 2.2  | 6.9                              | 96.3 | 2.6  | 1.1  |
| Haagweg (ri. Tramsingel)               | 75.4                         | 95.5 | 2.6  | 1.9  | 16.8                           | 98.4 | 0.6  | 1.0  | 7.8                              | 97.1 | 2.1  | 0.8  |
| Haagweg (ri. Kolfbaanstraat)           | 72.6                         | 89.9 | 4.7  | 5.4  | 18.5                           | 93.9 | 2.7  | 3.4  | 9.0                              | 94.9 | 3.4  | 1.7  |
| Dijklaan                               | 74.9                         | 96.3 | 2.4  | 1.4  | 18.1                           | 98.5 | 0.9  | 0.6  | 6.9                              | 98.0 | 1.3  | 0.6  |
| Weerijssingel                          | 80,0                         | 94,4 | 2,8  | 2,9  | 14,6                           | 97,5 | 1,5  | 1,3  | 5,4                              | 97,2 | 2,1  | 0,7  |
| Vincent van Goghstraat                 | 80,2                         | 95,7 | 3,8  | 0,5  | 14,1                           | 97,0 | 2,7  | 0,3  | 5,7                              | 95,2 | 4,4  | 0,4  |
| Tramsingel                             | 77,5                         | 95,7 | 4,1  | 0,2  | 15,5                           | 98,7 | 1,3  | 0,1  | 7,0                              | 95,4 | 4,0  | 0,5  |
| Gemiddelde wijkontsluitingswegen Breda | 78.6                         | 94.5 | 4.5  | 1.0  | 14.7                           | 97.3 | 2.0  | 0.7  | 6.7                              | 94.6 | 3.8  | 1.6  |

**Tabel 4: Wettelijke maximumsnelheid**

| Straat                 | Tussen                                     | Snelheid 2013 | Snelheid 2023 |
|------------------------|--------------------------------------------|---------------|---------------|
|                        |                                            | (km/h)        | (km/h)        |
| Oranjeboomstraat       | Haagweg en V. van Goghstraat               | 30            | 30            |
| Haagweg                | Tramsingel en Dijklaan                     | 50            | 50            |
| Haagweg                | Dijklaan en V. van Goghstraat              | 50            | 50            |
| Dijklaan               | Haagweg en Dijkstraat                      | 30            | 30            |
| Weerijssingel          | Haagweg en Vincent van Goghstraat          | 30            | 30            |
| Vincent van Goghstraat | Weerijssingel en Haagweg                   | 50            | 50            |
| Tramsingel             | Haagweg en Beekstraat                      | 50            | 50            |
| Havermansstraat        | Oranjeboomstraat en Weerijssingel          | 30            | 30            |
| Van Vlietstraat        | Oranjeboomstraat en Weerijssingel          | 30            | 30            |
| Nuijtsstraat           | Oranjeboomstraat en Weerijssingel          | 30            | 30            |
| Vestkant               | Oranjeboomstraat en Vincent van Goghstraat | 30            | 30            |

<sup>2</sup> Voor wegen die wel in tabel 2 maar niet in tabel 3 genoemd worden kan voor de voertuigverdeling gekeken worden naar het gemiddelde van de Bredase wijkontsluitingswegen.

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

| Straat                 | Tussen                                     | Overige wegkenmerken     | Overige wegkenmerken     |
|------------------------|--------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
|                        |                                            | 2013                     | 2023                     |
| Oranjeboomstraat       | Haagweg en V. van Goghstraat               | Drempel                  | Drempel                  |
| Haagweg                | Tramsingel en Dijklaan                     | VRI                      | VRI                      |
| Haagweg                | Dijklaan en V. van Goghstraat              | VRI                      | VRI                      |
| Dijklaan               | Haagweg en Dijkstraat                      | Drempel                  | Drempel                  |
| Weerijssingel          | Haagweg en Vincent van Goghstraat          | VRI                      | VRI                      |
| Vincent van Goghstraat | Weerijssingel en Haagweg                   | VRI                      | VRI                      |
| Tramsingel             | Haagweg en Beekstraat                      | VRI                      | VRI                      |
| Havermansstraat        | Oranjeboomstraat en Weerijssingel          | Eenrichtingsweg, drempel | Eenrichtingsweg, drempel |
| Van Vlietstraat        | Oranjeboomstraat en Weerijssingel          | Eenrichtingsweg, drempel | Eenrichtingsweg, drempel |
| Nuijstraat             | Oranjeboomstraat en Weerijssingel          | Eenrichtingsweg, drempel | Eenrichtingsweg, drempel |
| Vestkant               | Oranjeboomstraat en Vincent van Goghstraat | -                        | -                        |

Bijlage 2

Rekenresultaten

| Berekende geluidsbelastingen (Lden-waarden)<br>voor het peiljaar 2023, met een ondergrens van 30 dB.                                        |               |                 |                                       |                        |                          |                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------|---------------------------------------|------------------------|--------------------------|----------------|
| Waarden zijn na aftrek van 5 dB volgens artikel 110g uit de Wet geluidhinder.<br>Alleen in de kolom "Totaal" is deze aftrek niet toegepast. |               |                 |                                       |                        |                          |                |
| puntnr.                                                                                                                                     | hoogte<br>[m] | Haagweg<br>[dB] | Tramsingel/deel Weerijssingel<br>[dB] | Van Goghstraat<br>[dB] | 30 km/uur<br>regime [dB] | Totaal<br>[dB] |
| 01_A                                                                                                                                        | 1.5           | 32              | 0                                     | 0                      | 49                       | 54             |
| 01_B                                                                                                                                        | 5.0           | 35              | 0                                     | 0                      | 49                       | 54             |
| 01_C                                                                                                                                        | 8.0           | 37              | 34                                    | 33                     | 49                       | 54             |
| 02_A                                                                                                                                        | 1.5           | 31              | 0                                     | 0                      | 54                       | 59             |
| 02_B                                                                                                                                        | 5.0           | 32              | 0                                     | 30                     | 54                       | 59             |
| 02_C                                                                                                                                        | 8.0           | 34              | 30                                    | 37                     | 53                       | 58             |
| 03_A                                                                                                                                        | 1.5           | 31              | 0                                     | 0                      | 54                       | 59             |
| 03_B                                                                                                                                        | 5.0           | 32              | 0                                     | 30                     | 54                       | 59             |
| 03_C                                                                                                                                        | 8.0           | 35              | 0                                     | 37                     | 53                       | 58             |
| 04_A                                                                                                                                        | 1.5           | 40              | 0                                     | 0                      | 55                       | 60             |
| 04_B                                                                                                                                        | 5.0           | 40              | 0                                     | 30                     | 54                       | 60             |
| 04_C                                                                                                                                        | 8.0           | 41              | 0                                     | 37                     | 54                       | 59             |
| 05_A                                                                                                                                        | 1.5           | 42              | 0                                     | 30                     | 56                       | 61             |
| 05_B                                                                                                                                        | 5.0           | 42              | 0                                     | 32                     | 55                       | 61             |
| 05_C                                                                                                                                        | 8.0           | 43              | 0                                     | 37                     | 55                       | 60             |
| 06_A                                                                                                                                        | 1.5           | 49              | 0                                     | 36                     | 56                       | 62             |
| 06_B                                                                                                                                        | 5.0           | 50              | 0                                     | 36                     | 56                       | 62             |
| 06_C                                                                                                                                        | 8.0           | 51              | 0                                     | 38                     | 56                       | 62             |
| 07_A                                                                                                                                        | 1.5           | 52              | 0                                     | 37                     | 56                       | 62             |
| 07_B                                                                                                                                        | 5.0           | 53              | 0                                     | 36                     | 56                       | 63             |
| 07_C                                                                                                                                        | 8.0           | 54              | 0                                     | 37                     | 55                       | 63             |
| 08_A                                                                                                                                        | 1.5           | 55              | 0                                     | 35                     | 56                       | 63             |
| 08_B                                                                                                                                        | 5.0           | 56              | 0                                     | 35                     | 56                       | 64             |
| 08_C                                                                                                                                        | 8.0           | 56              | 0                                     | 35                     | 55                       | 64             |
| 09_A                                                                                                                                        | 1.5           | 49              | 0                                     | 0                      | 48                       | 56             |
| 09_B                                                                                                                                        | 5.0           | 51              | 0                                     | 0                      | 48                       | 58             |
| 09_C                                                                                                                                        | 8.0           | 52              | 31                                    | 32                     | 47                       | 58             |
| 10_A                                                                                                                                        | 1.5           | 36              | 0                                     | 0                      | 31                       | 43             |
| 10_B                                                                                                                                        | 5.0           | 39              | 0                                     | 0                      | 32                       | 45             |
| 10_C                                                                                                                                        | 8.0           | 41              | 33                                    | 33                     | 33                       | 48             |
| 11_A                                                                                                                                        | 1.5           | 35              | 0                                     | 0                      | <30                      | 42             |
| 11_B                                                                                                                                        | 5.0           | 37              | 0                                     | 0                      | 30                       | 44             |
| 11_C                                                                                                                                        | 8.0           | 39              | 33                                    | 31                     | 32                       | 46             |
| 12_A                                                                                                                                        | 1.5           | 36              | 0                                     | 0                      | 30                       | 42             |
| 12_B                                                                                                                                        | 5.0           | 37              | 0                                     | 0                      | 32                       | 44             |
| 12_C                                                                                                                                        | 8.0           | 40              | 31                                    | 31                     | 34                       | 47             |
| 13_A                                                                                                                                        | 1.5           | 36              | 0                                     | 0                      | <30                      | 42             |
| 13_B                                                                                                                                        | 5.0           | 38              | 0                                     | 0                      | 31                       | 44             |
| 13_C                                                                                                                                        | 8.0           | 40              | 33                                    | 31                     | 33                       | 47             |



**Besluit tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (Wet geluidhinder)**

**Bestemmingsplan 'Tuinzigt-Westerpark, hoek Oranjeboomstraat Havermansstraat'**

---

Besluit tot het vaststellen van hogere waarde als bedoeld in artikel 110a van de Wet geluidhinder voor wegverkeerslawaaï behorende bij het bestemmingsplan 'Tuinzigt – Westerpark, hoek Oranjeboomstraat Havermansstraat' inzake de juridisch planologische mogelijkheid te bieden om woonruimte te realiseren bij een atelier ter plaatse van het complex aan de Oranjeboomstraat – Havermansstraat te Breda, kadastraal bekend als gemeente Breda, sectie A, nummer 8513.

---

Datum: **- 4 JULI 2013**



## 1. Aanleiding

Het complex op de hoek Havermansstraat/Oranjeboomstraat is een voormalige school die begin jaren '90 is verbouwd tot ateliers met woning en ateliers zonder woning. Op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Tuinzigt-Westerpark' is woningvermeerdering is uitgesloten.

Naar aanleiding van een reactie van de Vereniging van Eigenaren (VvE) en een aantal bewoners van het complex op de hoek Havermansstraat/Oranjeboomstraat is gebleken dat bij alle ateliers (met of zonder woning) tijdens de koop wordt uitgegaan van de mogelijkheid woonruimte te realiseren bij een atelier. Dit is verankerd in de koopovereenkomst. Ook is vastgelegd dat potentiële kopers voorgedragen dienen te worden aan het bestuur van de VvE. De potentiële koper dient een creatief beroep uit te oefenen en het appartement dat als werk/woonappartement gebruikt zal worden dient gerelateerd te zijn aan dit creatieve beroep.

In het bestemmingsplan 'Tuinzigt-Westerpark, hoek Oranjeboomstraat Havermansstraat' wordt de bestemming van de gronden zodanig aangepast dat het mogelijk wordt om een woonruimte bij een atelier te realiseren.

De locatie ligt binnen de invloedssfeer van de volgende gezonde wegen conform de Wet geluidhinder (Wgh):

- Haagweg;
- Weerijssingel;
- Tramsingel;
- Vincent van Goghstraat.

Tengevolge van deze bronnen kan niet altijd worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

## 2. Akoestisch onderzoek

In opdracht van de gemeente Breda is door DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd, projectgegevens Rapportnummer M.2013.0333.00.R001v1, d.d. 16 april 2013.

Dit onderzoek bevat voldoende gegevens voor een goede beoordeling en voldoet aan de wettelijke vereisten op basis van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) en het Besluit geluidhinder (hierna: Bgh). Het akoestisch onderzoek maakt deel uit van het besluit.

## 3. Beoordelingskader

In de Wgh en het Bgh zijn normen opgenomen voor de toelaatbare geluidsbelasting ter plaatse van de woning vanwege de naastgelegen geluidsbron.

### Wegverkeerslawaaai

Wanneer een bouwplan geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74 Wgh, worden de waarden in acht genomen die op grond van artikel 76 en 82 Wgh als ten hoogste toelaatbaar worden aangemerkt. De voorkeursgrenswaarde is vastgesteld op 48 dB voor de geluidsbelasting op de gevel van de woningen binnen de zone van de weg.



## *Hoogst toelaatbare geluidsbelasting*

Het college van burgemeester en wethouders is, op basis van artikel 110a Wgh, bevoegd een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde vaststellen.

De maximale geluidsbelasting voor een nieuwe woning langs een bestaande weg in stedelijk gebied mag 63 dB bedragen, artikel 83 lid 2 Wgh.

## *Binnenwaarde*

De Wgh stelt bij het vaststellen van een hogere waarde dat er tevens moet worden voldaan aan een goed binnenklimaat. De geluidsbelasting binnen de nieuwe woningen mag bij gesloten ramen de wettelijke waarde voor het binnenniveau niet overschrijden, zie het Bouwbesluit 2012.

## *Cumulatie*

In het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' en op basis van artikel 110f Wgh is inzicht vereist in de geluidsbelasting als gevolg van alle geluidbronnen samen. De cumulatieve geluidsbelasting is een indicator voor de te verwachten geluidhinder. De cumulatie wordt berekend met de rekenmethode van bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. De correctie van artikel 110g Wgh wordt niet toegepast op het wegverkeerslawaai in de cumulatieve geluidsbelasting.

## Ontheffingenbeleid

Het vaststellen van een hogere waarde is alleen toelaatbaar als voldaan wordt aan de vereiste uit de Wgh en het Bgh en na een afwegingsproces. Als basis voor het afwegingsproces dient het ontheffingenbeleid dat het college van burgemeester en wethouders heeft vastgesteld, "Ontheffingenbeleid geluidhinder, wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai", deze beleidsnotitie is te raadplegen via [www.Breda.nl](http://www.Breda.nl).

Conform het ontheffingenbeleid moet onderzoek gedaan worden naar de toepasbaarheid van geluidsbeperkende maatregelen. Daarbij geldt de volgende volgorde:

- Bron;
- Overdracht;
- Ontvanger (geluidsgevoelig object).

## *Hoofdcriteria*

Als blijkt dat toepassing van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend is of toepassing stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeers- of vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, is het vaststellen van een hogere waarde mogelijk. Bij het vaststellen van een hogere waarde wordt gemotiveerd waarom deze maatregelen redelijkerwijs niet of in onvoldoende mate realiseerbaar zijn.

## *Subcriteria*

- Indien er sprake is van nieuwe objecten 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.



## *Uitvoeringseis*

Als bij een woning de voorkeursgrenswaarde met meer dan 5 dB wordt overschreden of wanneer een woning moet worden voorzien van een dove gevel dan stel het ontheffingenbeleid de aanvullende eis dat de betreffende woning dient te beschikken over een geluidsluwe gevel.

## **4. Bevindingen akoestisch onderzoek**

### Wegverkeerslawaaai

Het complex Oranjeboomstraat/Havermansstraat ligt binnen de geluidzones van de Tramsingels, Weerijssingel (ten dele 50 km/uur), Vincent van Goghstraat en Haagweg.

### *30-km per uur wegen*

Voor de overige wegen in de omgeving, Oranjeboomstraat, Dijklaan, Weerijssingel (ten dele 30 km/uur), Vestkant, Havermansstraat en Dr. J.I. Houszplein is een maximum snelheid vastgesteld van 30 km per uur zodat de Wgh niet van toepassing is, artikel 74 lid 2 sub b Wgh. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet beoordeeld worden of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat, de geluidbijdrage van deze wegen dient daarom wel te worden geïnventariseerd en beoordeeld. De normstelling van de Wgh wordt daarbij als referentie aangehouden. Ook dient te worden aangetoond dat wordt voldaan aan de binnenwaarde conform het Bouwbesluit 2012. Daarnaast is de geluidbelasting van deze wegen van belang in verband met de cumulatie van de geluidbelastingen van alle wegen ten behoeve van de bepaling van de geluidwering van de gevel in het kader van het Bouwbesluit.

### *Resultaten*

De volgende geluidsbelastingen treden op ter plaatse van het complex Oranjeboomstraat/Havermansstraat:

- maximaal 56 dB vanwege de Haagweg;
- geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB vanwege de Tramsingel, Vincent van Goghstraat en de Weerijssingel (voor zover 50 km/uur).

De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn inclusief de aftrek conform artikel 110g Wgh jo artikel 3.6 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Voor wegen met een snelheid tot 70 km/uur bedraagt de aftrek 5 dB en voor wegen met een snelheid van 70 km/uur of meer is deze aftrek 2 dB.

## **5. Afwegingen**

### Maatregelen

#### *Bronmaatregelen*

Mogelijke maatregelen zijn:

- verlaging van de maximum snelheid:
  - o De maximumsnelheid op het van asfalt voorziene deel van de Haagweg is momenteel in overeenstemming met de functie van de weg. Het reduceren van deze snelheid is niet wenselijk.
  - o Op het deel van de Haagweg waar klinkerbestrating aanwezig is zal het snelheidsregiem in de toekomst worden aangepast naar 30 km/uur. Hoewel de procedure hiertoe reeds is opgestart is het daadwerkelijke verkeersbesluit nog niet vastgesteld.

In onderhavige besluit is dan ook niet vooruitgelopen op het aankomende 30 km/uur regiem.

- geluidreducerend wegdek:
  - o het vervangen van de klinkerbestrating door asfalt vanaf de Dijklaan tot de Tramsingel levert een geluidsreducering van 1 dB op.
  - o toepassing van stil asfalt ter plaatse van de Haagweg leidt tot een reductie van geluidreductie tot 52 dB.

Maatregelen aan het wegdek leveren geen dusdanige reductie van het geluid op dat de voorkeursgrenswaarde wordt behaald, daarnaast is het niet financieel haalbaar om enkel ten behoeve van het complex Oranjeboomstraat/Havermansstraat het wegdek op diverse wegen te vervangen.

#### *Overdrachtsmaatregelen*

Mogelijke overdrachtsmaatregel is het toepassen van een geluidsscherm of een geluidswal. Door hoge kosten en de aantasting van de stedenbouwkundige structuur is het plaatsen van een scherm niet wenselijk voor deze locatie. Het realiseren van een dergelijke maatregel gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting tot de hoogst toelaatbare geluidsbelasting (voorkeursgrenswaarde) stuit op bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard.

#### *Gevelmaatregelen*

Conform het ontheffingenbeleid dient een woning waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld te beschikken over een geluidsluwe gevel indien de voorkeursgrenswaarde met meer dan 5 dB wordt overschreden en/of er als maatregel een dove gevel dient te worden gecreëerd. Aan het criterium van een geluidsluwe gevel wordt voldaan nu de geluidsbelasting op de gehele gevel aan de achterzijde (noordoostzijde) van het complex de 48 dB niet overschrijdt.

#### *Hoofd en subcriteria*

Maatregelen aan de weg en het overdrachtsgebied zijn niet (voldoende) doelmatig en stedenbouwkundig, verkeerstechnisch en financieel niet haalbaar. De situatie betreft het toestaan van woningen bij ateliers, waarbij binding tussen de uitoefening van het creatieve beroep en de bewoning is vereist. Het is dan ook sprake van woningen die een "onlosmakelijke relatie hebben met activiteiten die op hetzelfde perceel plaats hebben". Tevens wordt het door een bestemmingswijziging mogelijk om een woning te realiseren bij een atelier. Op basis hiervan wordt voldaan aan de subcriteria 'grond- en/of bedrijfsgebondenheid' en 'vervanging bestaande bebouwing'.

#### Cumulatie

De gecumuleerde geluidbelasting is in kaart gebracht en bedraagt maximaal 64 dB (excl. aftrek artikel 110g Wgh voor wegverkeer). Vanwege het feit dat de geluidbronnen de bebouwing niet onder dezelfde hoek aanstralen, zijn cumulatie-effecten beperkt.

De gecumuleerde geluidsbelasting is weliswaar fors maar een dergelijke geluidsbelasting is niet ongebruikelijk bij woningen in een binnenstedelijke omgeving. Op basis hiervan is sprake van 'goede ruimtelijke ordening'.

#### Garantie binnenklimaat

Voor nieuwbouw wordt het beschermingsniveau geregeld bij de bouwaanvraag, waarbij in de procedure omtrent de Omgevingsvergunning toetsing aan het Bouwbesluit 2012 plaatsvindt.



Middels een berekening 'geluidwering gevels' worden aangetoond dat voldaan wordt aan deze binnenwaarde. Het aantonen dat voldaan wordt aan de binnenwaarde is dan ook onderdeel van de afweging bij de procedure voor de omgevingsvergunning. Bij aanwezige woningen wordt het binnenniveau voorgeschreven in hoofdstuk VIIIb Wgh.

## Zienswijzen

Het ontwerpbesluit heeft van 2 mei tot en met 12 juni 2013 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn geen zienswijzen ingediend.

## **6. Conclusie**

Om de ruimtelijke ordeningsprocedure ten behoeve van de woningen bij ateliers ter plaatse van het complex aan de Oranjeboomstraat/Havermansstraat toe te staan is het college van burgemeester en wethouders voornemens om een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde te verlenen ter plaatse van de noordwestelijke gevel van het voornoemde complex.

Het college van burgemeester en wethouders meent dat de geluidsbelasting ten gevolge van de Haagweg geen afbreuk doet aan een aanvaardbaar leefklimaat. Het akoestisch onderzoek draagt middels een gedegen akoestische afweging bij aan een goede ruimtelijke ordeningsprocedure.

Tevens neemt het college hierbij in overweging dat de toekomstige bewoners op de hoogte zijn van de bestaande geluidbronnen. Zij kunnen zo een zorgvuldige afweging maken bij de keuze voor het bewonen van een woning op deze locatie.

## **7. 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 de Woningwet, het Bouwbesluit en de Wet ruimtelijke ordening) zijn gesteld dan wel op grond hiervan worden voorgeschreven.

## **8. Rechtsbescherming**

Het besluit hogere waarde zal worden gepubliceerd en ter inzage worden gelegd. Belanghebbenden kunnen, gedurende de termijn van ter inzage legging, beroep indienen bij de Raad van State Afdeling bestuursrechtspraak, postbus 20019, 2500 EA te Den Haag. Er kan geen beroep worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs verweten kan worden dat hij geen zienswijzen als bedoeld in art. 3:15 Algemene wet bestuursrecht naar voren heeft gebracht tegen de ontwerpbesluit.



## 9. 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, besluit het college van burgemeester en wethouders:

- dat de geluidsbelasting ter plaatse van de noordwestelijke gevel (meetpunten 06 tm 08) van het complex aan de Oranjeboomstraat/Havermansstraat, kadastraal bekend als gemeente Breda, sectie A, nummer 8513 als gevolg van wegverkeerslawaaï vanwege de Haagweg **56dB** mag bedragen;
- dat de geluidsbelasting ter plaatse van de noordelijk gevel (meetpunt 09) van het complex aan de Oranjeboomstraat/Havermansstraat, kadastraal bekend als gemeente Breda, sectie A, nummer 8513 als gevolg van wegverkeerslawaaï vanwege de Haagweg **51dB** mag bedragen;
- dat in de procedure voor de omgevingsvergunning aangetoond dient te worden dat voldaan wordt aan de vereiste binnenwaarde volgens het Bouwbesluit 2012;
- dat het akoestisch rapport, verricht door DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V., rapportnummer M.2013.0333.00.R001v1 van 16 april 2013 deel uit maakt van dit besluit.

- 4 JULI 2013

Breda,  
Burgemeester en wethouders van Breda,  
Namens dezen,

G.J. van Herk  
Directeur Directie Ontwikkeling