

Akoestisch Onderzoek

Dorpsstraat ong. (naast nr. 68)

Zieuwent



Colofon

Titel	Akoestisch Onderzoek Dorpsstraat ong. (naast nr. 68) Zieuwent
Projectnummer	2022-3019
Onderzoeksadres	Dorpsstraat ong., ten westen van nr. 68 ZIEUWENT (gemeente OOST GELRE)
Opdrachtgever	Locis adviseurs Borchgraven 2.5 7051 CW VARSSEVELD
Opgesteld door	Sain milieuvadvis Laarseweg 24-1 8171 PR VAASSEN 0578 - 76 90 60
Plaats en datum	Vaassen, 21 maart 2022

Sain milieuvadvis print op 100% gerecycled papier dat is voorzien van het EU Ecolabel.

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem gebruikt worden voor het doel waarvoor het is vervaardigd en met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Sain milieuvadvis.

Inhoudsopgave

Colofon

1	Inleiding	4
2	Wettelijk kader	5
3	Uitgangspunten	8
4	Modellering	9
5	Berekeningsresultaten en bespreking	10
6	Conclusies	12
Bijlage 1:	Ligging van het plangebied	
Bijlage 2:	Verkeersgegevens	
Bijlage 3:	Gegevens rekenmodel	
Bijlage 4:	Berekeningsresultaten	
Bijlage 5:	Deel uit HGW-beleid	

1 Inleiding

Aanleiding	Er zijn plannen om aan de Dorpsstraat in Zieuwent ten westen van huisnummer 68 een nieuwe woning te bouwen. De woning komt te liggen binnen de invloedssfeer van de Dorpsstraat (30 km/u-weg). In het kader van de bestemmingsplanprocedure is daarom om een akoestisch onderzoek gevraagd.
Doel van het onderzoek	Het doel van het akoestisch onderzoek is om te onderzoeken of het plan wat wegverkeerslawaaï betreft mogelijk is binnen de wettelijke eisen.
Gebruikte gegevens	Bij het uitvoeren van het onderzoek is gebruik gemaakt van: • Aangeleverde tekening '21-2122-Situatie_09-02-2022.dxf'; • Weg- en verkeersgegevens, afkomstig van de gemeente Oost Gelre en de Provincie Gelderland; • Divers kaartmateriaal (Kadastrale kaart, Basisregistraties Adressen en Gebouwen, etc.); • (Lucht-) foto's.
Bijlagen	Bijlage 1: Ligging van het plangebied

2 Wettelijk kader

In de Wet geluidhinder (Wgh) en eventueel gemeentelijk beleid zijn regels opgenomen voor de geluidsbelasting van geluidsgevoelige bestemmingen (zoals bijvoorbeeld woningen) door het weg- en spoorwegverkeer. Bij akoestisch onderzoek moet daarbij worden uitgegaan van het maatgevende toekomstige jaar. In het algemeen is dit 10 jaar na realisatie of na het akoestisch onderzoek. Dit hoofdstuk beschrijft de regels die van toepassing zijn op dit onderzoek.

Zone van de weg	Iedere weg heeft van rechtswege een zone¹, met uitzondering van wegen die liggen binnen een tot woonerf bestemd gebied en wegen waarop een wettelijke snelheid geldt van 30 km/u. Binnen de geluidszone is het verplicht een akoestisch onderzoek in te stellen naar de te verwachten geluidsbelasting op de gevel van toekomstige geluidsgevoelige bestemmingen. De zonebreedte van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken en of de weg in binnen- of buitenstedelijk gebied ligt.								
Grenswaarden ²	De Wet geluidhinder kent een voorkeursgrenswaarde. Als aan deze waarde wordt voldaan, is er voor de Wet geluidhinder geen belemmering voor het bouwplan. Als de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde overschrijdt, is onderzoek naar mogelijkheden om de geluidsbelasting te reduceren nodig. Als reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk is en de maximale grenswaarde niet wordt overschreden, kan een hogere grenswaarde worden aangevraagd bij het college van Burgemeester en Wethouders. Vervolgens stelt het Bouwbesluit eisen aan de geluidwering van de gevel. Het onderhavige plan ligt binnen de bebouwde kom en er is sprake van een nieuwe woning. In dit geval gelden de grenswaarden in tabel 1. <i>Tabel 1: Grenswaarden wegverkeer, in dB</i> <table><tr><th>Woonbestemming</th><th>Voorkeursgrenswaarde</th><th>Maximale grenswaarde</th><th>Wgh-artikel</th></tr><tr><td>nieuwe woning in stedelijk gebied</td><td>48</td><td>63</td><td>82, 83 lid 2</td></tr></table>	Woonbestemming	Voorkeursgrenswaarde	Maximale grenswaarde	Wgh-artikel	nieuwe woning in stedelijk gebied	48	63	82, 83 lid 2
Woonbestemming	Voorkeursgrenswaarde	Maximale grenswaarde	Wgh-artikel						
nieuwe woning in stedelijk gebied	48	63	82, 83 lid 2						
Correcties	De Wet geluidhinder gaat ervan uit dat het verkeer in de toekomst stiller wordt, onder andere door Europees bronbeleid. Daarom mogen op de berekende geluidsbelastingen enkele correcties worden toegepast. Er gelden generieke correcties van 5 dB als het gaat om wegverkeer met een								

¹ De breedte van de zone, gemeten vanaf de rand van de weg, is opgenomen in artikel 74 Wgh.

² De voorkeursgrenswaarde wordt in de Wet geluidhinder aangeduid als 'ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting'. De maximale grenswaarde wordt beschreven als een 'hogere dan de genoemde waarde'. In de praktijk wordt vaak over voorkeursgrenswaarde en maximale grenswaarde gesproken, zo ook in dit onderzoek.

	snelheid¹ van minder dan 70 km/u en van 2 dB, 3 dB of 4 dB (afhankelijk van de geluidsbelasting) als het gaat om wegverkeer met snelheid van 70 km/u of meer. Afhankelijk van het soort wegdek geldt er daarnaast een correctie van 1 dB of 2 dB voor wegverkeer met een snelheid van 70 km/u of meer.
30 km/u-wegen	De Wet geluidhinder heeft 30 km/u-wegen uitgezonderd van de verplichting om akoestisch onderzoek te doen. Bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kan ook geen HGW vastgesteld worden. Bij de motivering of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening, dienen 30 km/u-wegen echter wel beschouwd te worden. Uit jurisprudentie volgt dat de geluidsbelasting aanvaardbaar kan zijn, als de geluidsbelasting voldoet aan de maximale grenswaarde zoals die geldt voor gezoneerde wegen. Om te beoordelen of de geluidsbelasting inderdaad aanvaardbaar geacht kan worden, dient (net als bij gezoneerde wegen) een belangenafweging gemaakt te worden. In dit onderzoek is voor de beoordeling van het geluid door de 30 km/u-wegen aansluiting gezocht bij de Wet geluidhinder.
Cumulatie	Als er meerdere geluidsbronnen zijn waarvoor de voorkeursgrenswaarde overschreden wordt, moet (op grond van de Wgh) ook de gecumuleerde geluidsbelasting bepaald te worden. Hierbij hoeven alleen geluidsbronnen beschouwd te worden waarvoor de voorkeursgrenswaarde overschreden wordt². Om een goede afweging te maken in het kader van een goede ruimtelijke ordening moet echter aandacht besteed worden aan de gecumuleerde geluidsbelasting van alle geluidsbronnen. In de onderhavige situatie is de Dorpsstraat de enige relevante weg, zodat er geen sprake is van cumulatie.
Binnenniveau	Het Bouwbesluit 2012 stelt een verhoogde eis aan de geluidwering van de gevel indien een HGW is vastgesteld. Omdat 30 km/u-wegen geen zone hebben en er om deze reden geen HGW kan worden vastgesteld, zijn de regels uit het Bouwbesluit 2012 niet van toepassing op de geluidsbelasting van deze wegen. Uit jurisprudentie volgt dat een goed woon- en leefklimaat bij geluidsgevoelige bestemmingen aan een 30 km/u-weg moet worden gewaarborgd middels het bestemmingsplan. Om een acceptabel binnenniveau in de woning te garanderen, adviseren wij daarom om bij de bouwvraag het binnenniveau te toetsen aan de berekende geluidsbelasting exclusief aftrek.

- 1 Het gaat om de representatief te achten snelheid van licht verkeer. De representatief te achten snelheid komt overeen met de maximaal toelaatbare snelheid op een bepaald wegvak, tenzij er onderbouwd een andere snelheid aangehouden kan worden.
- 2 Artikel 110f lid 4 Wgh

Gemeentelijk beleid hogere waarden	De gemeente Oost Gelre heeft de 'Beleidsregel Hogere geluidgrenswaarden Afdeling Bouwen en Milieu, eenheid milieu' vastgesteld (verder: HGW-beleid). Hierin is het gemeentelijk beleid ten aanzien van het vaststellen van grenswaarden hoger dan de voorkeursgrenswaarde opgenomen. In hoofdstuk 5 wordt hierop ingegaan, voor zover relevant voor de onderhavige situatie. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening de aanvaardbaarheid van het akoestische klimaat bij onder andere 30 km/u-wegen te worden onderbouwd. Het HGW-beleid stelt hierover: <i>“Als in dergelijke gevallen verwacht mag worden dat er sprake kan zijn van overschrijding van de ten hoogste toelaatbare waarde dan moet dit worden meegewogen in de ruimtelijke onderbouwing. In deze gevallen kan deze beleidsregel als leidraad worden gebruikt voor de beoordeling of wordt voldaan aan het criterium “goede ruimtelijke ordening”.”</i> Daarom is in dit onderzoek is voor de beoordeling van het geluid door de Dorpsstraat aansluiting gezocht bij de eisen die het HGW-beleid aan gezoneerde wegen stelt.
Bijlagen	Bijlage 5: Deel uit HGW-beleid

3 Uitgangspunten

Planbeschrijving	Het plan omvat de bouw van een nieuwe woning, bestaande uit twee bouwlagen. De ligging van het plangebied blijkt uit bijlage 1. De nieuwe woning ligt binnen de invloedssfeer van de Dorpsstraat, die ter hoogte van het plangebied een 30 km/u-weg is.																		
Verkeersgegevens	De gemeente Oost Gelre heeft van de Dorpsstraat het wegdektype, de rijsnelheid en de etmaalintensiteit in het jaar 2030 aangeleverd, alsmede de te hanteren autonome groei (1% per jaar). De etmaalintensiteit in 2030 is met deze groei opgehoogd tot het jaar 2032. De gehanteerde periode- en voertuigverdeling zijn gebaseerd op tellingen van de Provincie Gelderland, van het jaar 2020. Deze zijn op 15 maart 2022 gedownload van de website van de provincie. In onderstaande tabel zijn de rijsnelheid, zonebreedte en gehanteerde aftrek (correctie 1) weergegeven. Deze aftrek is analoog aan de aftrek voor gezoneerde wegen. <i>Tabel 2: Verkeersgegevens</i> <table><tr><th rowspan="2">Weg</th><th rowspan="2">Rijsnelheid [km/u]</th><th rowspan="2">Zone- breedte [m]</th><th colspan="4">Correcties [dB]</th></tr><tr><th>1</th><th>2</th><th>3</th><th>totaal</th></tr><tr><td>Dorpsstraat t.h.v. plan</td><td>30</td><td>--</td><td>-5</td><td>0</td><td>0</td><td>-5</td></tr></table> De in tabel 2 genoemde correcties zijn achtereenvolgens: 1. Generieke correctie, afhankelijk van de rijsnelheid (artikel 3.4 van het RMG2012¹), conform de aftrek ex art. 110g Wgh; 2. Correctie afhankelijk van het soort wegdektype, bij een rijsnelheid van 70 km/u of meer (artikel 3.5 van het RMG2012); 3. Plafondcorrectiewaarde (alleen voor Rijkswegen); Een negatieve waarde is een reductie, een positieve waarde een ophoging.	Weg	Rijsnelheid [km/u]	Zone- breedte [m]	Correcties [dB]				1	2	3	totaal	Dorpsstraat t.h.v. plan	30	--	-5	0	0	-5
Weg	Rijsnelheid [km/u]				Zone- breedte [m]	Correcties [dB]													
		1	2	3		totaal													
Dorpsstraat t.h.v. plan	30	--	-5	0	0	-5													
Bijlage	Bijlage 1: Ligging van het plangebied Bijlage 2: Verkeersgegevens																		

¹ Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

4 Modelling

De berekening van de geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het gebruikte programma is Geomilieu V2020.2 van dgmr. Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de uitgangspunten bij de modellering.

Wegen	Op basis van de aangeleverde verkeersgegevens is een rijlijn gemodelleerd, in een groep. Vervolgens is aan deze groep een groepsreductie van 5 dB toegekend, overeenkomstig de correctiewaarde 'correctie 1' uit tabel 2. De berekeningsresultaten, inclusief groepsreductie, zijn nu direct te toetsen aan het wettelijke kader. De correcties 'correctie 2' en 'correctie 3' worden door Geomilieu automatisch berekend.
Bodemmodel	Er zijn geen relevante hoogtevariëaties van de bodem. Het rekenmodel rekent met een standaard absorptiefractie van 1,0. Akoestisch reflecterende gebieden zijn ingevoerd met een absorptiefractie van 0,0. Grindverhardingen zijn gemodelleerd met een absorptiefractie van 0,5. Voor de ligging is gebruik gemaakt van een luchtfoto's en visuele waarnemingen.
Gebouwen	Gebouwen die van mogelijk relevante invloed zijn op afscherming en reflectie van geluid zijn in het rekenmodel ingevoerd. Voor gebouwen die voor afscherming zorgen zijn de hoogtes conservatief ingevoerd; gebouwen die vooral van invloed zijn op reflecties zijn aan de hoge kant ingevoerd. De ligging van de nieuwe woning en bijgebouw volgt uit de aangeleverde plantekening. Voor de ligging van de overige bebouwing is gebruik gemaakt van een kadastrale kaart.
Rekenpunten	De geluidsbelasting is berekend op de bebouwingsgrenzen van de nieuwe woning. De invallende geluidsbelasting berekend op 1,5 m hoogte (begane grond) en 4,5 m hoogte (1e verdieping).
Bijlagen	Bijlage 3: Gegevens rekenmodel

5 Berekeningsresultaten en bespreking

Met behulp van het opgestelde rekenmodel zijn de geluidsniveaus berekend op de nieuwbouw. De geluidsbelasting L_{den} is berekend voor het jaar 2032.

Berekeningsresultaten	In tabel 3 zijn de geluidsbelastingen L_{den} op de nieuwe woning weergegeven. Overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde zijn vet gedrukt. <i>Tabel 3: Geluidsbelasting L_{den} in dB, incl. aftrek</i> <table><tr><th>Bouwlaag</th><th>NW-gevel</th><th>NO-gevel</th><th>ZO-gevel</th><th>ZW-gevel</th></tr><tr><td>Begane grond</td><td>48</td><td>< 33</td><td>48</td><td>53</td></tr><tr><td>1e verdieping</td><td>49</td><td>< 33</td><td>49</td><td>54</td></tr></table>	Bouwlaag	NW-gevel	NO-gevel	ZO-gevel	ZW-gevel	Begane grond	48	< 33	48	53	1e verdieping	49	< 33	49	54
Bouwlaag	NW-gevel	NO-gevel	ZO-gevel	ZW-gevel												
Begane grond	48	< 33	48	53												
1e verdieping	49	< 33	49	54												
Bespreking van de resultaten	De geluidsbelasting overschrijdt de voorkeursgrenswaarde, op de zijgevels op verdiepingshoogte en op de voorgevel. Wel wordt op alle gevels voldaan aan de maximale grenswaarde van 63 dB. <i>Maatregelafweging</i> - Door het huidige asfalt (klinkers in keperverband) te vervangen door een stiller wegdektype (Dunne Deklagen B of stiller) is de geluidsbelasting niet te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde. Deze maatregel is zodoende niet doeltreffend. Aangezien de maatregel voor slecht één nieuwe woning getroffen zou worden, is het bovendien financieel niet haalbaar om de maatregel te verlangen in het kader van de realisatie van het onderhavige plan. - Het is niet mogelijk om de geluidsbelasting op alle gevels te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde door de nieuwe woning op grotere afstand van de weg te realiseren. Deze maatregel is zodoende niet doeltreffend. Door de woning op minimaal 1 meter grotere afstand tot de weg te bouwen kan de geluidsbelasting op de zijgevels wel gereduceerd worden tot de voorkeursgrenswaarde. Dit lijkt een acceptabele maatregel. - Gezien de omvang van het perceel en de ligging van de woning ten opzichte van de weg is het niet mogelijk om de geluidsbelasting met schermen te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde. Deze maatregel is zodoende niet doeltreffend. Ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt zullen schermen ongewenst zijn. De Wet geluidhinder biedt in dit soort situaties voor gezoneerde wegen de mogelijkheid hogere waarden vast te stellen. Omdat de Dorpsstraat een 30 km/u-weg is, is het vaststellen van hogere waarden echter niet aan de orde.															
HGW-beleid	Er wordt ruim voldaan aan de maximale grenswaarde (geldend voor gezoneerde wegen). Bovendien wordt voldaan aan aanvullende voorwaarde b. 3^e uit § 6.4 van het HGW-beleid, dat het gaat om een nog niet geprojecteerde woning binnen de bebouwde kom, die door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvult.															

	De geluidsbelasting op de noordoostgevel is minder dan 48 dB. Hiermee wordt voldaan aan de eis van een geluidluwe gevel ¹ , zoals het HGW-beleid die stelt voor nieuwe woningen langs gezoneerde wegen.
Binnenniveau	Omdat voldaan wordt aan de voorwaarden uit het HGW-beleid zoals die gelden voor nieuwe woningen langs gezoneerde wegen, wordt de geluidsbelasting op de nieuwe woning aanvaardbaar geacht. De nieuwe woning wordt aan een 30 km/u-weg gerealiseerd, zodat er geen hogere waarden vastgesteld worden. Hierdoor stelt het Bouwbesluit geen hogere eis aan de geluidwering van de gevel dan de minimale eis van 20 dB. Om toch een goed woon- en leefklimaat in de nieuwe woning te realiseren wordt daarom geadviseerd om bij het onderzoek naar de geluidwering van de gevel ("Bouwbesluittoets") uit te gaan van de berekende geluidsbelasting exclusief aftrek, zoals weergegeven in bijlage 4. Er kan dan gesteld worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
Bijlagen	Bijlage 4: Berekeningsresultaten Bijlage 5: Deel uit HGW-beleid

1 Geluidluwe gevel: gevel of geveldeel die niet rechtstreeks wordt belast met een geluidniveau boven de voorkeursgrenswaarde.

6 Conclusies

De geluidsbelasting L_{den} op de nieuwe woning ten gevolge van omliggende wegen is berekend voor het jaar 2032. Hieruit volgt:

Resultaten geluidsbelasting	De geluidsbelasting vanwege de Dorpsstraat overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zoals die geldt voor gezoneerde wegen. Wel wordt voldaan aan de maximale grenswaarde van 63 dB.
Maatregelen en hogere waarden	Maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting door de Dorpsstraat tot de voorkeursgrenswaarde zijn niet doeltreffend, financieel niet haalbaar of vanuit stedenbouwkundig oogpunt ongewenst. Omdat de Dorpsstraat een 30 km/u-weg is, is het vaststellen van hogere waarden niet aan de orde. Door de woning minimaal 1 meter verder van de weg te bouwen kan de geluidsbelasting op de zijgevels wel gereduceerd worden tot de voorkeursgrenswaarde. Dit lijkt een acceptabele maatregel. Er wordt voldaan aan de voorwaarden uit het HGW-beleid zoals die gelden voor nieuwe woningen langs gezoneerde wegen.
Aanvaardbaarheid	De geluidsbelasting wordt aanvaardbaar geacht. Als gezorgd wordt voor een voldoende laag binnenniveau in de nieuwe woning, dan kan gesteld worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Bijlage 1

Ligging van het plangebied



448000

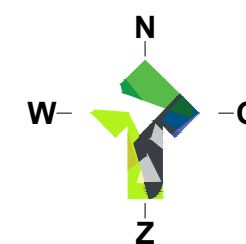
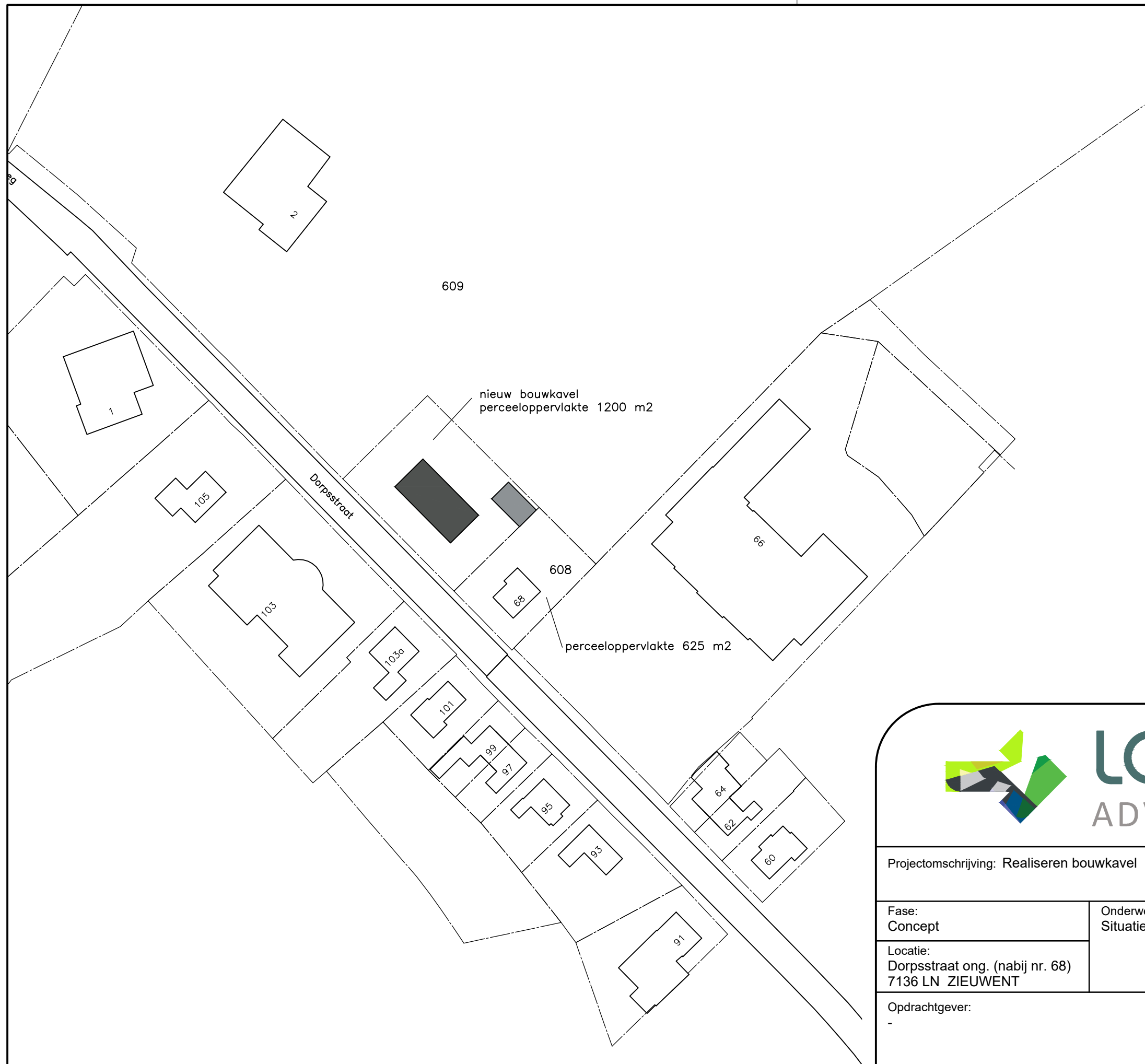
447000

Wegverkeerslawaa - RMW-2012, [Dorpsstraat ong. - VL toekomst] , Geomilieu V2020.2 Licentiehouder: Sain milieuadvies

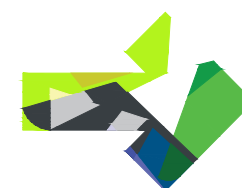
Bron: Publieke Dienstverlening Op de Kaart (PDOK)

232000

233000



Gemeente : Oost Gelre
Kadastrale gemeente : Lichtenvoorde
Sectie : K
Sectienummer : 609
Schaal : 1:1000



Borchgraven 2.5
7051 CW Varsseveld
Tel: 0315 - 82 01 00
Internet: www.locisadviseurs.nl

Projectomschrijving: Realiseren bouwkevel

Datum: 08/10/2021

Wijzigingsdatum 1: 09/02/2022

Wijzigingsdatum 2:

Wijzigingsdatum 3:

Wijzigingsdatum 4:

Schaal: 1:1000

Adviseur / tekenaar: RA/ RTP

Fase:
Concept

Onderwerp:
Situatieschets

Locatie:
Dorpsstraat ong. (nabij nr. 68)
7136 LN ZIEUWENT

Opdrachtgever:
-

Formaat:
A3

Tekeningnummer:
21-2122-S01-Dorpsstraat

Deze tekening mag alleen vermenigvuldigd en/of aan derden verstrekt worden met toestemming van Locis Adviseurs.

Bijlage 2

Verkeersgegevens

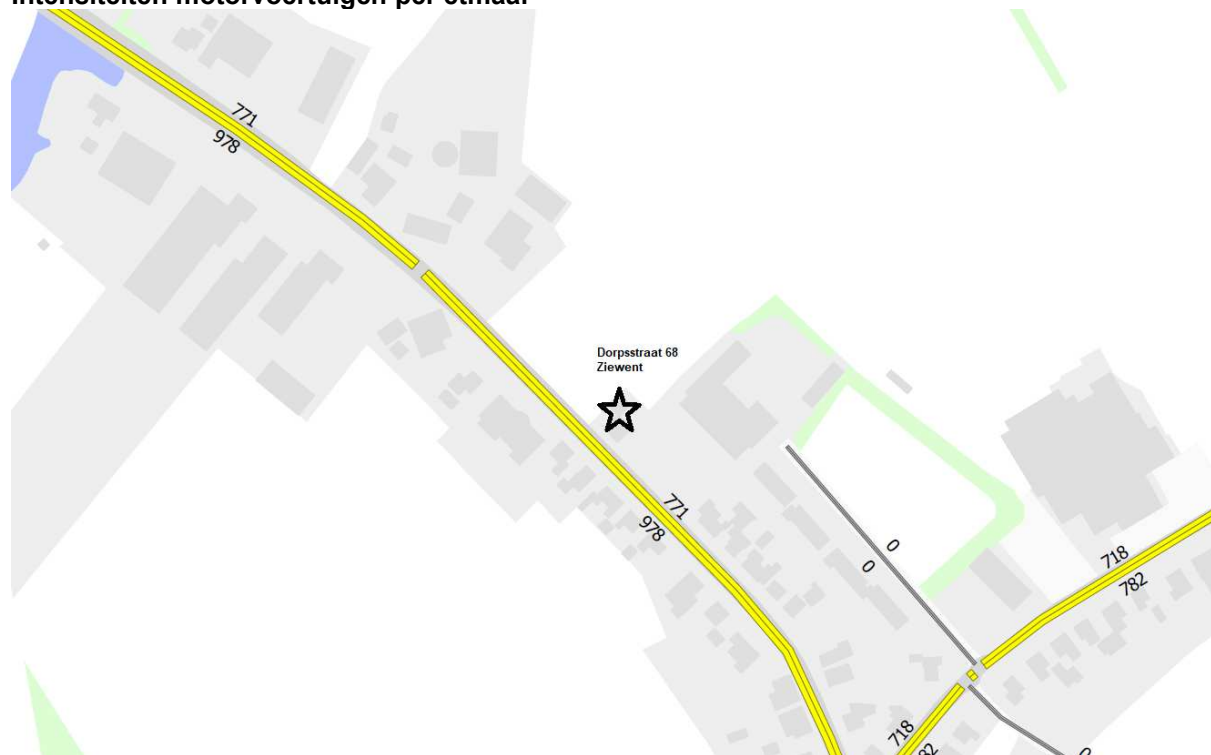
N312 (wegvak Tolhutterweg - Zieuwent)

Etmaalintensiteit (aangeleverd en toekomstig)				
Aangeleverd jaar:	2030	Gemiddelde groei per jaar:		1,00%
Intensiteit in aangeleverd jaar	1749	Totale groei over 2 jaar:		2,01%
Gewenst jaar:	2032			
Intensiteit in gewenst jaar	1790			
Verdelingen*	voertuigverdeling (% per periode)			periodeverdeling (% per uur)
<i>periode</i>	<i>lv</i>	<i>mv</i>	<i>zv</i>	
dag	83,26	14,59	2,15	6,77
avond	92,71	5,84	1,45	2,50
nacht	81,83	14,87	3,30	1,10
Overige gegevens				
Snelheid:	30 km/u			
Wegdektype:	klinkers			

* Berekend op basis van "GeldersVerkeer 2020", versie 1.0, datum 4-2-2021 (verkeerstellingen van de Provincie Gelderland in het jaar 2020).

Verkeersintensiteiten Dorpsstraat 68 Zieuwent

Intensiteiten motorvoertuigen per etmaal



Verkeersmodel 2030

Dorpsstraat 68 ligt binnen de bebouwde kom, is in beheer en onderhoud bij de gemeente. Kadastraal gezien ligt het nog bij de provincie. Na afronding werkzaamheden afsluiting Zieuwentseweg op de N18 zal de Dorpsstraat kadastraal bij gemeente Oost Gelre horen.

Verdeling over licht/middelzwaar en zwaar verkeer

We hebben hier geen gegevens van. Je gaf al aan hiervoor de verdeling van de Provincie Gelderland te gebruiken. Zijn de gegevens bij provincie niet bekend, dan kun je de standaardverdeling aanhouden. Zie onderstaande schema, Dorpsstraat heeft wegtype wijk ontsluitingsweg

wegtype	code	int [d]	int [e]	int [n]	lv [d]	lv [e]	lv [n]	mv [d]	mv [e]	mv [n]	zv [d]	zv [e]	zv [n]
autosnelweg	asw	6,70	2,70	1,10	82,0	85,7	70,0	9,3	7,5	16,5	8,6	6,8	13,5
provinciale		%	%	%	0%	0%	0%	6%	0%	0%	4%	0%	0%
weg	prw	6,70	2,70	1,10	86,0	93,5	86,0	9,1	4,5	9,10	4,9	2,0	4,90
stedelijke		%	%	%	0%	0%	0%	0%	0%	%	0%	0%	%
hoofdweg	shw	6,70	2,70	1,10	92,0	95,3	92,0	6,0	3,7	6,00	2,0	1,0	2,00
		%	%	%	0%	0%	0%	0%	0%	%	0%	0%	%
wijkontsluitingsweg	wow	7,00	2,60	0,70	94,0	97,2	96,0	5,1	2,5	3,40	0,9	0,3	0,60
		%	%	%	0%	0%	0%	0%	0%	%	0%	0%	%
buurtverzamel		7,00	2,60	0,70	94,0	98,0	96,0	5,7	1,9	3,80	0,3	0,1	0,20
straat	bvs	%	%	%	0%	0%	0%	0%	0%	%	0%	0%	%
ontsluitingsweg													
bedrijventerrein	owb	7,28	1,96	0,60	83,6	83,6	83,6	9,6	9,6	9,67	6,6	6,6	6,65
		%	%	%	8%	8%	8%	7%	7%	%	5%	5%	%
landelijke													
ontsluitingsweg	low	6,70	2,70	1,10	92,0	92,0	92,0	6,0	6,0	6,00	2,0	2,0	2,00
		%	%	%	0%	0%	0%	0%	0%	%	0%	0%	%
plattelandsweg	plw	7,00	2,60	0,70	95,0	95,0	95,0	3,0	3,0	3,00	2,0	2,0	2,00
		%	%	%	0%	0%	0%	0%	0%	%	0%	0%	%
opgave		6,00	3,50	1,00	97,5	98,5	99,0	1,5	1,2	0,90	1,0	0,2	0,10
beheerder	eig	%	%	%	0%	0%	0%	0%	5%	%	0%	5%	%

Wegdek/snelheid

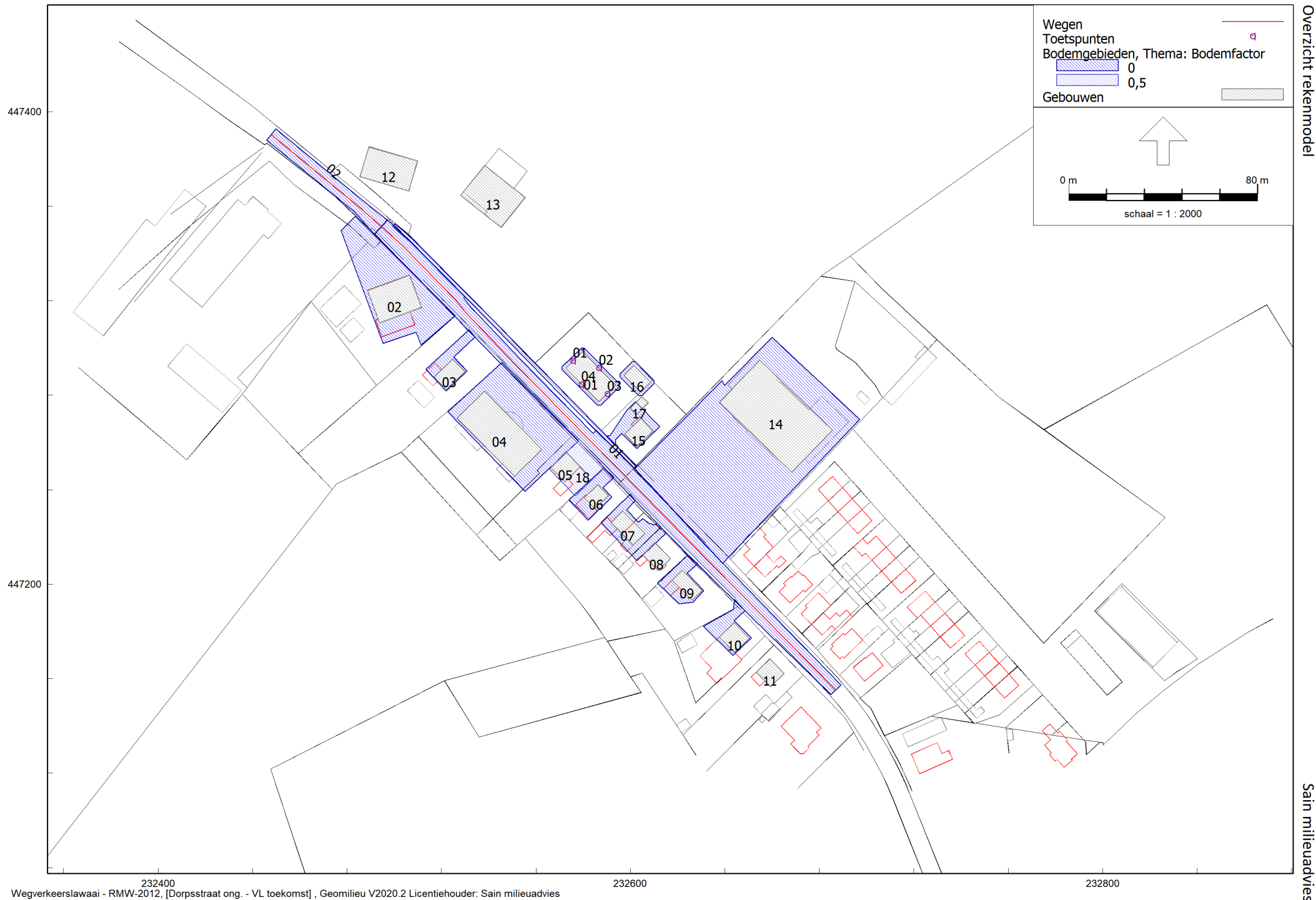
Straatnaam	Type wegdek	Wegdek soort	Snelheid
Dorpsstraat	Erftoegangsweg	klinkers	30 km/h

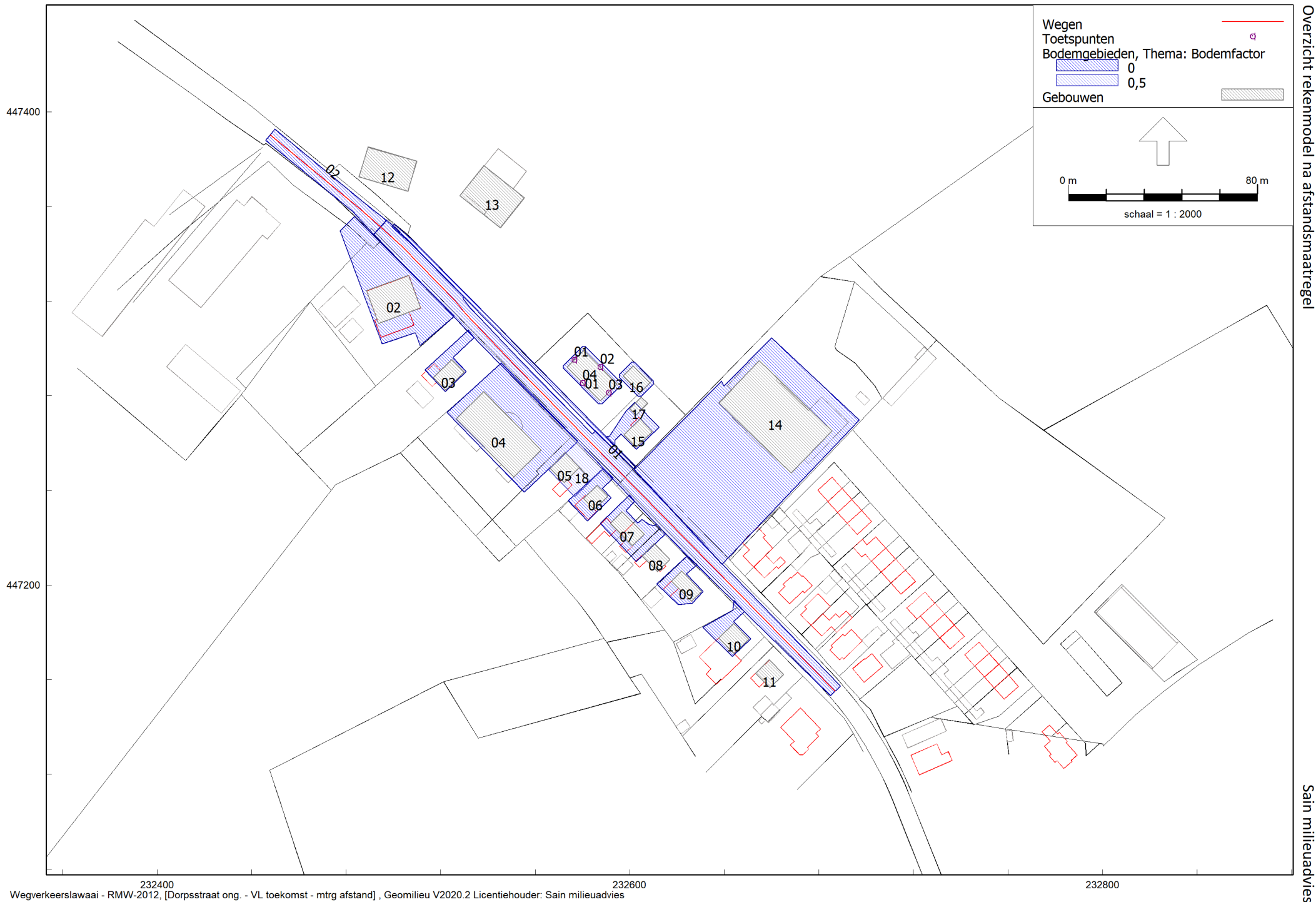
Toekomstige ontwikkelingen

Groeipercentage is 1% per jaar

Bijlage 3

Gegevens rekenmodel





Model: VL toekomst
Groep: Dorpsstraat ong. - Dorpsstraat ong. (naast nr. 68), Zieuwent
(hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Groep	ISO M.	ISO_H	Hdef.	Type	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Lengte
02	Dorpsstraat, bubeko	Dorpsstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60,86
01	Dorpsstraat	Dorpsstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	30	30	30	30	30	30	274,78

Model: VL toekomst
Groep: Dorpsstraat ong. - Dorpsstraat ong. (naast nr. 68), Zieuwent
(hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	X-1	Y-1
02	Dorpsstraat, bubeko	1790,00	6,77	2,50	1,10	83,26	92,71	81,83	14,59	5,84	14,87	2,15	1,45	3,30	232447,89	447390,30
01	Dorpsstraat	1790,00	6,77	2,50	1,10	83,26	92,71	81,83	14,59	5,84	14,87	2,15	1,45	3,30	232494,59	447351,28

Model: VL toekomst
Groep: Dorpsstraat ong. - Dorpsstraat ong. (naast nr. 68), Zieuwent
(hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Groep	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel	X	Y
01	NW	--	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	232575,67	447294,55
02	NO	--	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	232586,75	447291,53
03	ZO	--	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	232590,30	447280,61
04	ZW	--	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	232579,20	447284,65

Model: VL toekomst
 Dorpsstraat ong. - Dorpsstraat ong. (naast nr. 68), Zieuwent
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k	X-1	Y-1
01	nieuwe woning	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232572,65	447291,42
02	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232506,44	447330,84
03	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232524,67	447295,35
04	reflecterend	5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232538,23	447281,70
05	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232572,67	447255,94
06	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232586,07	447242,20
07	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232596,68	447230,98
08	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232610,35	447217,53
09	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232621,84	447205,85
10	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232643,88	447183,74
11	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232658,99	447168,41
12	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232485,44	447372,52
13	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232545,23	447350,95
14	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232637,66	447276,94
15	nr68	5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232602,60	447258,14
16	nieuw bijgebouw	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232597,15	447288,38
17	nr68, bijgebouw	2,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232599,85	447274,40
18	muur	2,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232578,63	447249,76

Model: VL toekomst
Groep: Dorpsstraat ong. - Dorpsstraat ong. (naast nr. 68), Zieuwent
(hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf	X-1	Y-1
02	Dorpsstraat	0,00	232449,80	447392,61
01	Dorpsstraat	0,00	232497,12	447354,25
03	fietspad	0,00	232500,26	447352,61
04	verhard	0,00	232525,71	447313,63
05	verhard	0,00	232578,07	447260,68
06	verhard	0,00	232588,66	447249,26
07	verhard	0,00	232593,57	447258,78
08	verhard	0,00	232639,06	447208,84
09	verhard	0,00	232531,71	447307,66
10	verhard	0,00	232598,41	447231,47
11	verhard	0,00	232624,19	447212,28
12	verhard	0,00	232644,13	447193,58
14	halfverhard	0,50	232588,92	447249,28
15	nieuwe woning	0,00	232579,14	447299,96
16	nieuw bijgebouw	0,00	232600,78	447294,11

Model: VL toekomst - mtrg afstand
Dorpsstraat ong. - Dorpsstraat ong. (naast nr. 68), Zieuwent
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Groep	ISO M.	ISO_H	Hdef.	Type	Hbron	Helling	Wegdek	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Lengte
02	Dorpsstraat, bubeko	Dorpsstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W0	Referentiewegdek	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60,86
01	Dorpsstraat	Dorpsstraat	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	0,75	0	W9a	Elementenverharding in keperverband	30	30	30	30	30	30	30	30	30	274,78

Model: VL toekomst - mtrg afstand
Groep: Dorpsstraat ong. - Dorpsstraat ong. (naast nr. 68), Zieuwent
(hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	X-1	Y-1
02	Dorpsstraat, bubeko	1790,00	6,77	2,50	1,10	83,26	92,71	81,83	14,59	5,84	14,87	2,15	1,45	3,30	232447,89	447390,30
01	Dorpsstraat	1790,00	6,77	2,50	1,10	83,26	92,71	81,83	14,59	5,84	14,87	2,15	1,45	3,30	232494,59	447351,28

Model: VL toekomst - mtrg afstand
Groep: Dorpsstraat ong. - Dorpsstraat ong. (naast nr. 68), Zieuwent
(hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Groep	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel	X	Y
01	NW	--	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	232576,48	447295,30
02	NO	--	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	232587,56	447292,27
03	ZO	--	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	232591,11	447281,36
04	ZW	--	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--	Ja	232580,01	447285,40

Model: VL toekomst - mtrg afstand
 Dorpsstraat ong. - Dorpsstraat ong. (naast nr. 68), Zieuwent
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

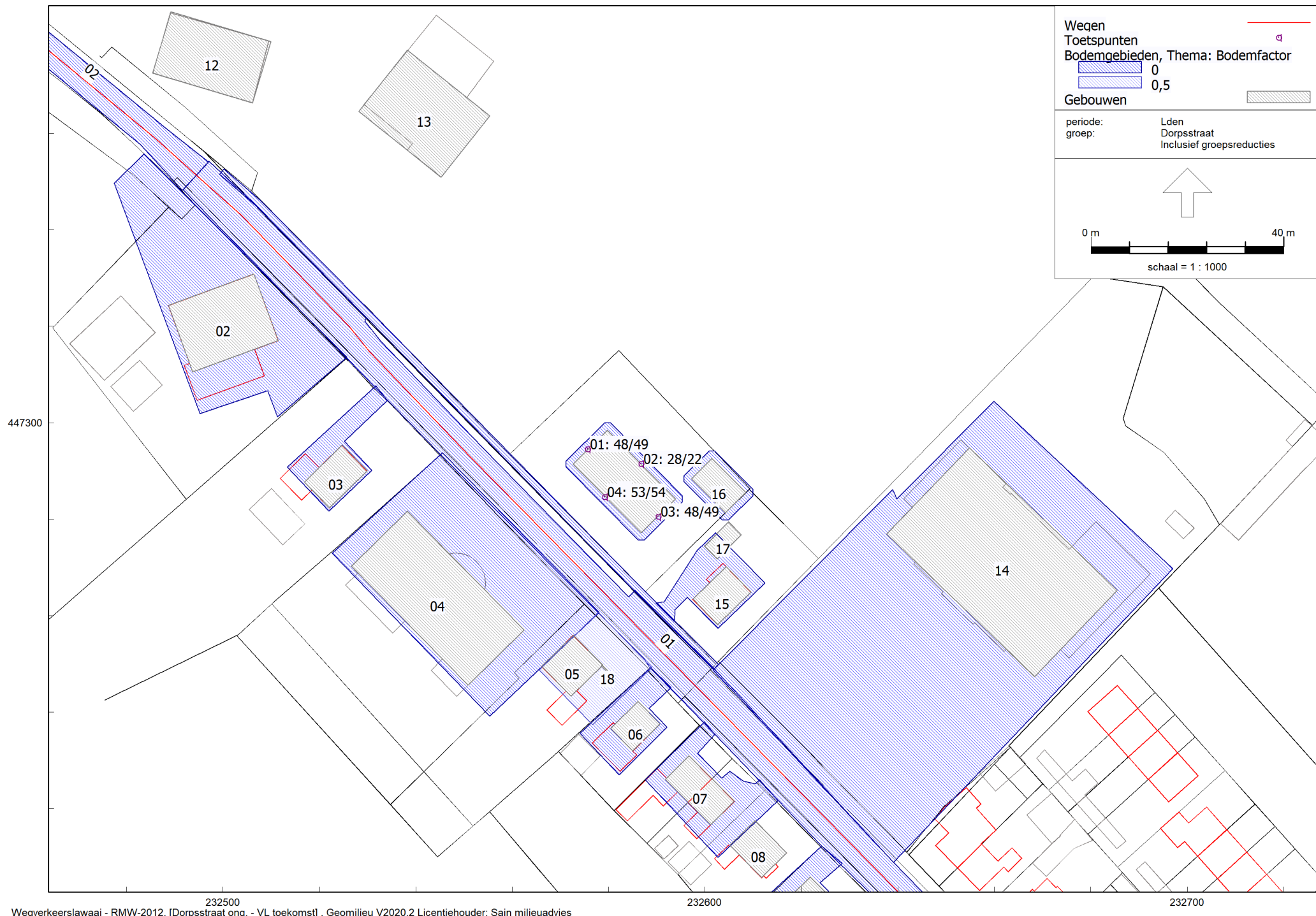
Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k	X-1	Y-1
01	nieuwe woning	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232573,46	447292,17
02	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232506,44	447330,84
03	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232524,67	447295,35
04	reflecterend	5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232538,23	447281,70
05	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232572,67	447255,94
06	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232586,07	447242,20
07	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232596,68	447230,98
08	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232610,35	447217,53
09	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232621,84	447205,85
10	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232643,88	447183,74
11	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232658,99	447168,41
12	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232485,44	447372,52
13	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232545,23	447350,95
14	reflecterend	7,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232637,66	447276,94
15	nr68	5,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232602,60	447258,14
16	nieuw bijgebouw	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232597,15	447288,38
17	nr68, bijgebouw	2,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232599,85	447274,40
18	muur	2,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	232578,63	447249,76

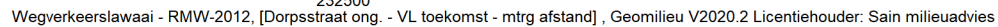
Model: VL toekomst - mtrg afstand
Groep: Dorpsstraat ong. - Dorpsstraat ong. (naast nr. 68), Zieuwent
(hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf	X-1	Y-1
02	Dorpsstraat	0,00	232449,80	447392,61
01	Dorpsstraat	0,00	232497,12	447354,25
03	fietspad	0,00	232500,26	447352,61
04	verhard	0,00	232525,71	447313,63
05	verhard	0,00	232578,07	447260,68
06	verhard	0,00	232588,66	447249,26
07	verhard	0,00	232593,57	447258,78
08	verhard	0,00	232639,06	447208,84
09	verhard	0,00	232531,71	447307,66
10	verhard	0,00	232598,41	447231,47
11	verhard	0,00	232624,19	447212,28
12	verhard	0,00	232644,13	447193,58
14	halfverhard	0,50	232588,92	447249,28
15	nieuwe woning	0,00	232579,96	447300,70
16	nieuw bijgebouw	0,00	232600,78	447294,11

Bijlage 4

Berekeningsresultaten





Bijlage 5

Deel uit HGW-beleid

6 BELEID VAN DE GEMEENTE OOST GELRE

6.1 Bron-overdracht-ontvanger

Bij het nemen van maatregelen ter beperking van geluidhinder legt de Wet geluidhinder prioriteit bij maatregelen aan de bron, zoals bijvoorbeeld toepassing van stille wegdekken en beperking van de rijsnelheid. Als daardoor onvoldoende effect wordt bereikt, komen maatregelen in de overdrachtssfeer (plaatsing wallen of schermen) in aanmerking. Als laatste worden maatregelen bij de ontvanger, zoals bijvoorbeeld gevelisolatie, overwogen. De achtergrondgedachte van deze volgorde is een zo klein mogelijk gebied aan een hoog geluidniveau bloot te stellen. Dit leidt tot een efficiënt gebruik van de ruimte.

6.2 Criteria voor hogere geluidwaarden

Doorgaans laat de initiatiefnemer van het bestemmingsplan, bouwplan, of de aanleg/reconstructie van een weg of spoorweg in de voorbereidende fase een akoestisch onderzoek uitvoeren. Uit dit akoestisch onderzoek zal blijken of de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Als dit het geval is, dan dient een procedure hogere grenswaarde doorlopen te worden. Het akoestisch onderzoek geeft inzicht in de geluidbelasting voor het maatgevende jaar (10 jaar na vaststelling bestemmingsplan). Ook geeft het onderzoek inzicht in of er bronmaatregelen en/of overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn om de toekomstige geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde te beperken. Als het geluidniveau niet tot de voorkeursgrenswaarde kan worden teruggebracht, dan dient dat voldoende gemotiveerd te worden.

De criteria als doelmatig, stedenbouwkundig, verkeers- of vervoerskundig, landschappelijk of financieel blijven ook nu van toepassing en zijn ter verduidelijking hieronder beschreven.

Doelmatig

Dit criterium wordt veel gebruikt bij geluidschermen. Het aantal gevoelige bestemmingen met de verminderde geluidniveaus wordt vergeleken met de kosten van de schermen. Als de kosten te hoog zijn in vergelijking met de geluidreductie bij de geluidgevoelige bestemmingen, dan is het niet doelmatig.

Stedenbouwkundige aspecten

De vraag wanneer sprake is van bezwaren van stedenbouwkundige aard, kan niet eenduidig worden beantwoord. Het realiseren van overdrachtsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld een geluidscherm langs een gemeentelijke weg in een stads- of dorpscentrum, zal al snel als bezwaarlijk worden gezien. Vaak is daar geen ruimte voor, past een dergelijk scherm niet in een stedelijke omgeving en/of willen bewoners dergelijke maatregelen niet in verband met de belemmering van het uitzicht.

Als de aanvrager kan aantonen dat woningbouw ter plaatse wenselijk is en dat de bebouwing niet anders gesitueerd kan worden, dan is het mogelijk op basis van stedenbouwkundige argumenten en locatiespecifieke kenmerken een hogere grenswaarde vast te stellen.

Landschappelijke aspecten

Overdrachtsmaatregelen buiten de bebouwde kom kunnen in verband met bijvoorbeeld doorsnijdingen in het landschap en esthetische aspecten bezwaarlijk zijn. Het kan bij deze gevallen relevant zijn dat een deskundige op de onderdelen landschap, flora en fauna de overdrachtsmaatregelen toetst.

Verkeers- of vervoerskundige aspecten

Overwegingen van verkeers- of vervoerskundige aard hebben onder meer betrekking op maatregelen die het aantal verkeersbewegingen op een weg beïnvloeden. Te denken valt bijvoorbeeld aan verkeersbesluiten die voor vermindering van de verkeersintensiteiten en daardoor ook de geluidbelasting zorgen. Dit is vaak niet eenvoudig omdat dit voor een ander deel van de gemeente voor een verslechtering kan zorgen. De consequenties van dergelijke besluiten dienen dan ook voor een groter gebied door een verkeersdeskundige en een geluiddeskundige onderzocht te worden. Daarbij moet ook het aspect veiligheid in acht worden genomen. Zo kunnen overdrachtsmaatregelen (geluidschermen binnen de bebouwde kom) bijvoorbeeld tot verkeersonveiligheid leiden.

Financiële aspecten

Overwegingen van financiële aard betreffen veelal de afweging tussen (de kosten van) het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen en het accepteren (aanvragen) van een hogere grenswaarde.

Het zal bijvoorbeeld, naarmate het om een groter aantal woningen gaat eerder financieel acceptabel zijn om schermen te realiseren dan ingeval slechts sprake is van een enkele woning. Ook bronmaatregelen als stilasfalt kunnen in verband met financiële aspecten niet opwegen tegen kosten van gevelisolatie als er slechts een gering aantal woningen geïsoleerd dient te worden.

Het zal duidelijk zijn dat hier geen eenduidig criterium voor te formuleren is. In elk geval zal een afweging gemaakt dienen te worden tussen de kosten van geluidmaatregelen en het verzoeken om hogere grenswaarden. Belangrijk is in ieder geval dat uit het akoestisch onderzoek naar voren komt wat de kosten van mogelijke geluidmaatregelen zijn en welke afweging er wordt gemaakt om deze wel of niet te (laten) treffen. Als het initiatief van het project bij de gemeente ligt en er zijn geluidmaatregelen noodzakelijk, dan dient hiermee in de bestemmingsplanexploitatie rekening te worden gehouden.

6.3 Overwegingen

Met de wijziging van de Wgh verkrijgen gemeenten meer beleidsvrijheid om binnen het grenswaardenregime van de Wgh (tussen voorkeursgrenswaarde en ten hoogste toelaatbare geluidbelasting) te opereren. In de gemeente Oost Gelre is tot op heden echter gebleken dat de uitvoeringspraktijk van de oude Wgh en bijbehorende algemene maatregelen van bestuur (toetsing van de criteria) niet tot problemen heeft geleid. Het is mogelijk gebleken zowel goede ruimtelijke ordening te bedrijven en tegelijkertijd aan de doelstellingen ten aanzien van het voorkomen en beperken van geluidhinder te voldoen. In de volgende paragraaf is dan ook een deel van de oude criteria, die volgens de nieuwe Wgh zouden vervallen, opnieuw opgenomen. De paragraaf beschrijft situaties die van toepassing moeten zijn om hogere geluidbelastingen toe te staan.

6.4 Beleidsregel

Bij een ruimtelijke ordeningsprocedure (vaststelling of herziening bestemmingsplan of een projectbesluit) zullen burgemeester en wethouders akoestisch onderzoek uitvoeren dan wel de initiatiefnemer van een plan daartoe verplichten, gericht op het treffen van maatregelen ten behoeve van het realiseren van de in het vorige hoofdstuk genoemde voorkeursgrenswaarden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen

Daar waar toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidbelasting van de gevel van de betrokken woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen tot de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeers- of vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, zal een hogere geluidbelasting worden vastgesteld van maximaal de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen zoals in deze beleidsregel is vastgelegd.

Burgemeester en wethouders zullen van deze hogere geluidbelasting slechts onder voorwaarden gebruikmaken. De voorwaarden zijn, afhankelijk van de geluidbron, hieronder weergegeven (een toelichting van de voorwaarden is opgenomen in bijlage 2).

Wegverkeerslawaaï:

Als gevolg van een aanwezige weg:

a. voor nog niet geprojecteerde woningen buiten de bebouwde kom, die:

- 1^e verspreid gesitueerd worden; of
- 2^e ter plaatse noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid; of
- 3^e door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen; of
- 4^e ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing.

b. voor nog niet geprojecteerde woningen binnen de bebouwde kom, die:

- 1^e door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestisch afscherpende functie gaan vervullen voor andere woningen - in aantal ten minste de helft van het aantal woningen waaraan de afscherpende functie wordt toegekend-, of voor andere gebouwen of geluidgevoelige objecten; of
- 2^e ter plaatse noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid; of
- 3^e door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen; of
- 4^e ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing; of
- 5^e in een dorp- of stadsvernieuwingsplan opgenomen

Als gevolg van de aanleg of reconstructie van een weg:

c. voor geprojecteerde, in aanbouw zijnde of aanwezige woningen en een nog niet geprojecteerde weg, voor zover die weg:

- 1^e een noodzakelijke verkeers- en vervoersfunctie zal vervullen; of
- 2^e een zodanige verkeersverzamel functie zal vervullen, dat de aanleg of reconstructie van die weg zal leiden tot aanmerkelijke lagere geluidbelastingen van woningen binnen de zone van een andere weg.

Spoorweglawaai

Voor woningen, die:

- 1^e in de omgeving van een station of halte gesitueerd worden; of
- 2^e verspreid gesitueerd worden buiten de bebouwde kom; of
- 3^e ter plaatse noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid; of
- 4^e ter plaatse gesitueerd worden ter vervanging van bestaande bebouwing; of
- 5^e door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestisch afscherpende functie gaan vervullen voor andere woningen - in aantal ten minste de helft van het aantal woningen waaraan de afscherpende functie wordt toegekend of voor andere geluidgevoelige gebouwen of geluidgevoelige terreinen; of
- 6^e door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen.
- 7^e in een dorp- of stadsvernieuwingsplan opgenomen

Industrielawaai

Ingeval:

- 1^e de woningen ter plaatse noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid; of
- 2^e door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen; of
- 3^e de woningen ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing; of
- 4^e in een dorp- of stadsvernieuwingsplan opgenomen.

Aanvullend wordt bij het vaststellen van hogere grenswaarden voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industriellawaai als eis gesteld dat tenminste één geluidluwe gevel aanwezig moet zijn.

6.5 Dove gevel

De gemeente Oost Gelre wenst het gebruik van de zogenaamde “dove gevel” zoveel mogelijk te vermijden. Daar waar dit niet anders kan, zal voor de betreffende woning (en daarmee gelijk te stellen geluidgevoelige bestemmingen) ten minste altijd één geluidluwe gevel aanwezig moeten zijn, terwijl ernaar gestreefd wordt het aantal “dove gevels” per woning tot maximaal één te beperken.

6.6 Cumulatie

Bij de procedure hogere geluidwaarden hoeven de aangevraagde hogere geluidniveaus volgens de Wgh niet gecumuleerd te worden (het geluid van meerdere bronnen hoeft niet bij elkaar opgeteld te worden). De hoogste geluidmissiewaarde per bron (per gevel) geeft de waarde aan waarvoor een hogere grenswaarde gesteld moet worden.

Bij het dimensioneren van gevelisolatie moet bij bijvoorbeeld wegverkeerslawaai wel rekeninggehouden worden met cumulatie van de geluidbelasting als gevolg van meerdere wegen. De aangevraagde hogere geluidniveaus en de gecumuleerde geluidniveaus worden beide op het aanvraagformulier vermeld. Wegen die dicht bij elkaar liggen, worden indien akoestisch relevant (verschil minder dan 10 dB) en gelegen binnen de zone van de weg wel bij elkaar opgeteld en op basis van deze cumulatie wordt de gevelisolatie bepaald. Recente uitspraken van de Raad van State benadrukken echter dat de cumulatie van de geluidniveaus ook inzichtelijk gemaakt moet worden voor bijvoorbeeld wegverkeer, railverkeer en industrielawaai.

Daar waar sprake is van cumulatie, wordt de hinder bepaald en beoordeeld volgens de methode uit het Reken en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

7 PROCEDURES EN ADMINISTRatieve ORGANISATIE

7.1 Bevoegdheden

In de Wet geluidhinder is aangegeven wie bevoegd is tot het vaststellen van een hogere grenswaarde.

Gemeente

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd hogere grenswaarden vast te stellen ten behoeve van de realisatie van geluidgevoelige bebouwing in de geluidzones van wegen, spoorbanen en industrieterreinen. Dit geldt ook voor geluidgevoelige bebouwing in de geluidzones van regionale bedrijfsterreinen, rijkswegen en provinciale wegen.

Daarnaast zijn burgemeester en wethouders bevoegd voor de vaststelling van hogere grenswaarden voor de aanleg en reconstructies van gemeentelijke wegen.

Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten zijn bevoegd een hogere grenswaarde vast te stellen, indien deze betrekking heeft op de aanleg of de wijziging van een geluidzone van een regionaal bedrijfsterrein, zoals aangewezen in de provinciale milieuverordening, de aanleg of wijziging van een hoofdspoorweg (buiten de invloed van de Tracewet) en de aanleg of reconstructie van een weg in beheer bij de Provincie of het Rijk.

Minister

De Minister is bevoegd tot het vaststellen van een hogere grenswaarde in het geval van gekoppelde sanering en reconstructie van een weg of bij wijziging van een spoorweg. Bij de wijziging van een spoorweg is de Minister zelfs bevoegd tot het vaststellen van hogere grenswaarde voor alle woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen langs het betreffende baanvak, ook als het geen saneringssituatie betreft. Ook voor projecten die vallen binnen het regime van de Tracewet is de Minister het bevoegd gezag voor vaststelling van de hogere grenswaarde.

7.2 Procedurele aspecten hogere waarden versus bestemmingsplan

In artikel 110c Wgh is bepaald dat op de voorbereiding van een besluit tot vaststelling van een hogere waarde de in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde procedure van toepassing is, met dien verstande dat indien burgemeester en wethouders bevoegd zijn de hogere waarde vast te stellen en het besluit ten behoeve van de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan wordt genomen, het ontwerp van het besluit tegelijkertijd met het ontwerp van het bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage wordt gelegd.

Wanneer het besluit verband houdt met een projectbesluit, hoeft het ontwerpbesluit niet gelijktijdig met het ontwerpprojectbesluit ter inzage worden gelegd. Formeel is er dus geen koppeling maar het ligt voor de hand om beide ontwerpbesluiten tegelijk ter inzage te leggen.

bedrijven • bouw • verkeer • overheid • particulier



Laarseweg 24-1, 8171 PR Vaassen
(T) 0578 - 76 90 60 • KvK 082 04 400
www.sainadvies.nl • info@sainadvies.nl