

Advies geluid i.h.k.v. project herontwikkeling voormalige V&D locatie te Sittard

Auteur: ing. Erik Roelofsen
Rapport: 2021019.N01
Datum: 16 juli 2021

Opdrachtgever

Gemeente Sittard-Geleen
De heer Erik Eussen

ER milieu & planologie BV
Eperweg 32
8181 EW Heerde

Telefoon: 06-22912117
E-mail: erik@ermilieu.nl
Internet: www.ermilieu.nl
Kvk: 08076225
BTW nummer: NL.8203.63.601.B01
Bankrekeningnummer: NL39 RABO 01278.51.755

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Uitgangspunten	3
2.1	Locatiegegevens	3
3.	Wet- en regelgeving	4
3.1	Wet geluidhinder	4
3.2	Wet ruimtelijke ordening	6
3.3	Wet milieubeheer	7
4.	Beschouwing en toetsing.....	7
4.1	Algemene beschouwing wegverkeer.....	7
4.2	Algemene beschouwing menselijk stemgeluid.....	7
4.3	Algemene beschouwing geluid van activiteiten	7
4.4	Situatie en beoordeling van het plan.....	7
5.	Ruimtelijke onderbouwing	8

1. Inleiding

De gemeente Sittard-Geleen wil in verband met de herontwikkeling van het leegstaande pand van het voormalige V&D-filiaal aan de Markt in Sittard advies over de geluidsaspecten. Dit betreffen de geluidsaspecten van de in de omgeving aanwezige geluidsbronnen zoals wegverkeer, menselijk stemgeluid en andere activiteiten in de directe omgeving.

Om te beoordelen wat dit betekent voor de geluidbelasting op de toekomstige woningen in het te ontwikkelen pand moet er kwantitatieve beschouwing plaatsvinden. De uitkomsten van deze beschouwing kan dan worden gebruikt bij de onderbouwing voor deze wijzigingen en een toetst aan de van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

2. Uitgangspunten

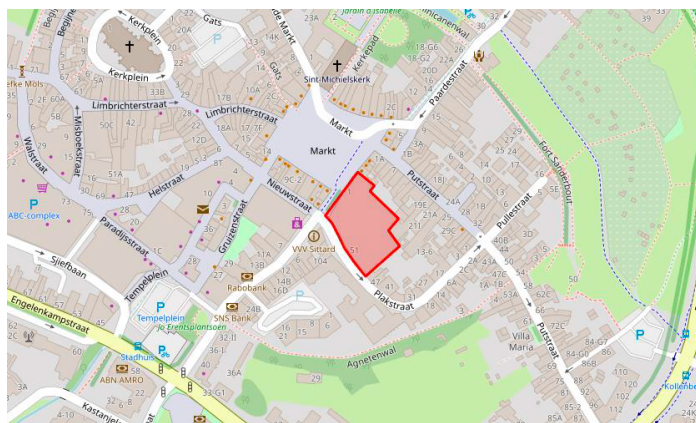
Bij het onderzoek is uitgegaan van de volgende gegevens:

- Situatietekening van het gebied
- Luchtfoto van het gebied
- Streetview van het gebied
- De verbeelding van het ruimtelijke plan
- Artist impressie van de ontwikkeling
- Concept toelichting bestemmingsplan

2.1 Locatiegegevens

Het te beschouwen gebied is gelegen in het centrum van Sittard aan de Markt. Het plangebied en de directe omgeving ligt voor een deel in een voor auto's niet toegankelijk gebied. De toegang naar het gebied gaat via de Rosmolenstraat (eenrichtingsstraat voor alleen bestemmingsverkeer) die daarna ten zuiden overgaat in de Plakstraat (eveneens een eenrichtingsstraat voor bestemmingsverkeer). De Markt is alleen toegankelijk voor langzaam verkeer.

Op het onderstaande kaartje is het plangebied opgenomen in de rode kleur:



3. Wet- en regelgeving

3.1 Wet geluidhinder

3.1.1 Inleiding

Met de geluidbelasting in dB van een weg wordt bedoeld de L_{den} -waarde van het geluidniveau in dB. L_{den} is de geluidbelasting in dB op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07.00 - 19.00 uur, van 19.00 - 23.00 uur en van 23.00 - 07.00 uur van een jaar als omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189).

3.1.2 Geluidzones

Volgens de Wet geluidhinder hebben wegen een zone die zich aan weerszijden van de weg uitstrekt vanaf de as van de weg (art. 74 Wgh). Binnen deze zones worden eisen gesteld aan de geluidbelasting. Buiten de zones worden geen eisen gesteld. Een weg is niet zone plichtig indien er sprake is van:

- Ligging binnen een woonerf;
- Een maximumsnelheid van 30 km/uur.

In tabel 3.1 is de breedte van de geluidzones weergegeven.

Tabel 3.1: breedte van de geluidzones langs wegen

Gebied	Aantal rijstroken	Breedte geluidszones (m)
Stedelijk	1 of 2	200
	3 of meer	350
Buiten stedelijk	1 of 2	250
	3 of 4	400
	5 of meer	600

3.1.3 Artikel 110g Wet geluidhinder

Onze Minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidbelasting van de gevel van woningen of van andere geluidgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidgevoelige terreinen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

Conform artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 bedraagt voornoemde aftrek:

- a) 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is;
- b) 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is;
- c) 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;
- d) 5 dB voor de overige wegen;
- e) 0 dB bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wet geluidhinder.

3.1.4 *Stedelijk en buitenstedelijk gebied*

Binnen de Wet geluidhinder is de toetsing van de geluidbelasting afhankelijk gesteld van de ligging van het bouwplan. Er wordt volgens artikel 1 van de Wet geluidhinder onderscheiden:

- **Stedelijk gebied:**
het gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII van de Wet geluidhinder, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
- **Buiten stedelijk gebied:**
het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor toepassing van de hoofdstukken VI en VII, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

3.1.5 *Artikel 3.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012*

Binnen het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is middels artikel 3.5 de mogelijkheid geboden om voor wegen met een snelheidsregime van 70 km/uur of meer rekening te houden met de toekomstige effecten van Europees bronbeleid. Artikel 3.5 schrijft hierover het volgende:

- Bij de berekening van het equivalent geluidniveau vanwege een weg wordt, voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, 2 dB in mindering gebracht op de wegdekcorrectie bepaald overeenkomstig bijlage III bij deze regeling of als het wegdek bestaat uit dicht asfaltbeton, in afwijking van het gestelde in paragraaf 1.5 en 2.4.2 van bijlage III een wegdekcorrectie van 2 dB in rekening gebracht;

- In afwijking van het eerste lid wordt 1 dB in mindering gebracht voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en het wegdek bestaat uit een elementenverharding of een van de volgende wegdektypen:
 - a) Zeer Open Asfalt Beton;
 - b) Tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, met uitzondering van tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn;
 - c) Uitgeborsteld beton;
 - d) Geoptimaliseerd uitgeborsteld beton;
 - e) Oppervlaktbewerking.

3.1.6 Normen

In artikel 1 van de Wet geluidhinder wordt de reconstructie van een weg gedefinieerd als: “een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar (tiende jaar na wijziging aan de weg) zonder het treffen van maatregelen met 2 dB of meer wordt verhoogd”.

De geluidbelasting die als startpunt voor de berekening van de reconstructie moet worden genomen, is de laagste waarde van:

- a) De heersende geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemming (in dit onderzoek woningen) in het jaar voorafgaand aan de reconstructie of
- b) De in het verleden vastgestelde hogere waarden.

Omdat er geen in het verleden vastgestelde hogere waarden beschikbaar zijn, is in overleg met de gemeente uitgegaan van een vergelijking op basis van de heersende geluidsbelasting t.o.v. de toekomstige geluidsbelasting.

3.2 Wet ruimtelijke ordening

In het kader van artikel 3.1. van de Wet ruimtelijke ordening moet het bevoegd gezag zorgen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit gebeurt in het kader van een zogeheten "goede ruimtelijke ordening". Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is van toepassing voor alle ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor het milieuaspect geluid houdt dit in dat moet worden beoordeeld of in gebieden waar de Wet geluidhinder of andere geluidwet- en regelgeving niet van toepassing is er toch sprake is van het eerdergenoemde ‘aanvaardbare woon- en leefklimaat’. Hiervoor moet o.a. beoordeeld worden of er wordt voldaan de beleidsuitgangspunten van de gemeente op het gebied van geluid voor o.a. wegverkeer, menselijk stemgeluid en andere activiteiten.

3.3 Wet milieubeheer

Vanuit de Wet milieubeheer gelden regels voor bedrijven. Dit is geregeld via het Activiteitenbesluit milieubeheer. In dit Activiteitenbesluit zijn o.a. regels opgenomen hoeveel geluid activiteiten van bedrijfsactiviteiten mogen maken.

Voor het milieuaspect geluid houdt dit in dat moet worden beoordeeld of door de beoogde ontwikkeling geen belemmeringen worden opgeworpen voor de in de omgeving aanwezige bedrijven.

4. Beschouwing en toetsing

4.1 Algemene beschouwing wegverkeer

Binnen de bebouwde kom is een elementenverharding, ook wel klinkerverharding, een veel voorkomend wegdektype. Stenen geven een straat een karakteristieke uitstraling, maar staan ook bekend als lawaaiig. De afzonderlijke stenen veroorzaken meer bandentrillingen dan een glad asfalt en ook het aanlegverband en de regelmaat waarin de stenen liggen, beïnvloeden de geluidemissie van het wegverkeer.

Om iets te zeggen over de relatie wegdek en verkeerslawaaï, biedt het Nederlandse Reken- en meetvoorschrift geluid een handvat. Zo kan bij geluidberekeningen aan wegverkeerslawaaï rekening worden gehouden met een lawaaiiger of stiller wegdektype.

De meeste elementenverhardingen in Nederland worden aangelegd in een zogeheten keperverband. Dat is een verband waarbij de stenen onder een hoek van 45 graden op de rijrichting liggen. Dit verband biedt de grootste stabiliteit, is geschikt voor grote verkeersbelastingen en zorgt ook voor het minste band/wegdekgeluid.

4.2 Algemene beschouwing menselijk stemgeluid

In de directe omgeving van de beoogde ontwikkeling zitten diverse horecabedrijven met terrassen. De beoordeling hiervan wordt nader beschreven in de Notitie advies bedrijven en milieuzonering, d.d. 16 juli 2021 met rapportnummer 2021019.N02.

4.3 Algemene beschouwing geluid van activiteiten

In de directe omgeving van de beoogde ontwikkeling zitten diverse bedrijven. De beoordeling hiervan wordt nader beschreven in de Notitie advies bedrijven en milieuzonering, d.d. 16 juli 2021 met rapportnummer 2021019.N02.

4.4 Situatie en beoordeling van het plan

De wegen in de onderhavige situatie zijn rondom het plangebied voorzien klinkers in keperverband. Daarnaast zijn de wegen geen wegen die vallen onder het regime van de Wet geluidhinder vanwege de aanduiding 30 km/uur zone. Daarnaast zijn de wegen enkel toegankelijk voor bestemmingsverkeer en/of langzaam verkeer. Hierdoor is het aantal voertuigen per dag beperkt en is het geluid van het wegverkeer aanvaardbaar.

Voor wat betreft het menselijk stemgeluid en activiteiten blijkt uit de beoordeling, zoals beschreven in de Notitie 2021011.N02 dat het geluid hiervan beoordeeld kan worden als hoorbaar, maar wel als aanvaardbaar kan worden beoordeeld.

5. Ruimtelijke onderbouwing

Bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder maar daarnaast ook in de Wet ruimtelijke ordening wanneer het gaat om de beoordeling of er sprake is van een goed en aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het aspect geluid kent voor een aantal bestemmingen (zoals wonen) in combinatie met een aantal typen geluidbronnen een wettelijk kader dat van belang is bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Wet geluidhinder (Wgh)

Het aspect geluid kent voor een aantal bestemmingen (zoals wonen) in combinatie met een aantal typen geluidbronnen een wettelijk kader dat van belang is bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Zo zijn in de Wet geluidhinder voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen grenswaarden opgenomen voor industrielawaai, wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï. Andere geluidbronnen kunnen noodzaken tot een aanvullende beoordeling van het aspect geluid in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'.

Plangebied

Spoorweglawaaï

In de directe omgeving van het onderhavige plangebied zijn geen spoorwegen aanwezig. Het aspect spoorweglawaaï vormt dan ook geen belemmering voor de realisering van het plan.

Industrielawaai

In de directe omgeving van het onderhavige plangebied zijn geen industrieterreinen met een wettelijke geluidzone gelegen die een belemmering vormen voor de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan.

Wegverkeerslawaaï

Het onderhavige plangebied is gelegen tussen de Markt, de Rosmolenstraat en de Plakstraat. Deze drie wegen kennen alle drie een snelheidsregime van 30 km/uur en zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer. Deze wegen kennen derhalve geen geluidzone in het kader van de Wgh. Ook is het plangebied niet gesitueerd binnen de geluidzone van andere wegen. Het aspect wegverkeerslawaaï vormt derhalve geen belemmering voor de realisering van het onderhavige bouwplan.

Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' (art. 3.1 Wro) dient het bevoegd gezag bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een goed en aanvaardbaar woon- en leefklimaat te kunnen garanderen. Dit heeft met name te maken met de uitstraling van eventuele

omliggende bedrijfsactiviteiten op de toekomstige woningen dan wel de omgekeerde werking, waarbij de toekomstige woningen een belemmering kunnen vormen bij de uitoefening van bestaande bedrijfsactiviteiten in de omgeving van het plangebied.

Conclusie

In het kader van de diverse geluidwet- en regelgeving is geen akoestisch onderzoek noodzakelijk. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de situatie wel akoestisch beschouwd in de Notitie 2021019.N01, d.d. 16 juli 2021. Er worden tenslotte woningen gerealiseerd. Dit zijn geluidgevoelige functies. Daarnaast worden functies mogelijk gemaakt die eventueel hinder naar de omgeving kunnen veroorzaken.

Op basis van deze akoestische beschouwing (ER milieu & planologie, Notitie 2021019.N01) kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling geen belemmeringen geeft voor de omgeving en andersom ook voldoet aan de uitgangspunten van een goed woon- en leefklimaat.

ER milieu & planologie BV
16 juli 2021

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'E. Roelofsen', with a stylized flourish at the end.

Ing. E. Roelofsen B.Sc.
Directeur