Besluit vaststelling hogere waarden Wet geluidhinder Tranendallaan Westerlee, betreffende kadastraal perceel gemeente Scheemda K 42.

Wet geluidhinder

Beslissing van het college van burgemeester en wethouders van Oldambt, gelet op artikel 110a van de Wetgeluidhinder en artikel 4.10 van het Besluit geluidhinder, beschouwende de noodzaak tot het vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting als gevolg van spoorweglawaai en wegverkeerslawaai in het kader van het wijzigingsplan “Westerlee Tranendallaan” (plangebied kadastraal perceel gemeente Scheemda sectie K nummer 42) van de gemeente Oldambt.

Het plan

Aan de Tranendallaan te Westerlee - ten noorden van de huisnummers 2a en 2c - is een braakliggend perceel aanwezig, die voor woningbouw in aanmerking komt. In het ter plaatse geldende bestemmingsplan “Heiligerlee-Westerlee” is een 'wijzigingsbevoegdheid' opgenomen. Daarmee kan het college van burgemeester en wethouders de huidige bestemming zodanig wijzigen dat de bouw van een woning is toegestaan. Om dat mogelijk te maken zal een 'wijzigingsprocedure' doorlopen moeten worden, waarvoor een wijzigingsplan is opgesteld. Het plangebied is onderdeel van het stedelijk gebied.

Situatie (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl, afbeelding uit wijzigingsplan)

De Wet geluidhinder

De nieuw te bouwen woning is gelegen binnen de geluidzone van de spoorlijn Groningen- Bad Nieuweschans, de Halteweg/Hoofdweg en de Tranendallaan.
In de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder (Bgh) zijn normen opgenomen voor de toelaatbare geluidsbelasting op de gevels van woningen c.q. appartementen vanwege wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. De Wet en het Besluit gaan daarbij uit van voorkeursgrenswaarden en de ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen. Een geluidsbelasting

onder de voorkeurgrenswaarde is in het algemeen zonder meer toelaatbaar. De effecten van geluid worden dan aanvaardbaar geacht.

Een geluidsbelasting hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting is niet toelaatbaar. Een geluidsbelasting binnen de bandbreedte tussen de voorkeursgrenswaarde en de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting is alleen toelaatbaar na een afwegingsproces.

Op grond van artikel 110a, lid 1 van de Wet geluidhinder zijn wij bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de toelaatbare geluidbelasting. Artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder bepaalt dat het vaststellen van een hogere grenswaarde voor geluid slechts plaatsvindt indien geluid-reducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Wegverkeerslawaai
De voorkeursgrenswaarde van wegverkeerslawaai voor woningen volgt uit artikel 82 Wgh en bedraagt 48 dB. Artikel 83, lid 2 Wgh biedt de mogelijkheid om in stedelijk gebied een hogere grenswaarde vast te stellen van maximaal 63 dB voor woningen.

Spoorweglawaai
De voorkeursgrenswaarde voor de geluidsbelasting vanwege de spoorwegen volgt uit artikel 4.9 Bgh en bedraagt 55 dB voor woningen. De maximaal toelaatbare grenswaarde bedraagt voor woningen 68 dB en volgt uit artikel 4.10 Bgh.

Cumulatie
In artikel 110a, lid 6 Wgh is aangegeven dat bij het vaststellen van hogere grenswaarden moet worden afgewogen of de cumulatie van geluid mogelijk leidt tot een onaanvaardbaar akoestisch klimaat. Het gaat hierbij zowel om bronnen van dezelfde soort (bijvoorbeeld verschillende wegen) als om bronnen van verschillende soorten (bijv. weg- en spoorweglawaai) zoals in onderhavig geval. Tevens dient er sprake te zijn dat de voorkeurgrenswaarde van die afzonderlijke bronnen wordt overschreden.

Akoestisch onderzoek

Voor het wijzigingsplan is een akoestisch onderzoek verricht, om de geluidbelasting als gevolg van spoorweglawaai en wegverkeerslawaai te berekenen. Het onderzoeksrapport is opgesteld door Adviesbureau WMA uit Groningen, de resultaten zijn verwoord in ‘Akoestisch onderzoek Spoor en Wegverkeer Tranendallaan Westerlee’, d.d. 14 augustus 2020. Voor het onderzoek is een model opgesteld waarbij uitgegaan is van een grondgebonden woning met drie bouwlagen, met een verdiepingshoogte van 3 meter. De beoordelingspunten zijn per verdieping op 2/3 van de hoogte gemodelleerd, in het onderzoek zijn de geluidzones inzichtelijk gemaakt binnen het plangebied, omdat de exacte locatie van de woning nog bepaald moet worden. De volgende afbeelding uit het akoestisch onderzoek toont waar de voor en achtergevel tenminste binnen blijven (blauwe lijnen).

Afbeelding: Geluidsbelasting Tranendallaan (bron: WMA),

Het gebouw wordt binnen de blauwe lijnen gesitueerd, met voorgevel aan de Tranendallaan (uit navraag d.d. 25-05-2021 Gorissen Ruimtelijk Advies). Dit is bepalend voor de vast te stellen hogere waarden voor de voor- en achtergevel (hoogst belaste gevels).

Het onderzoek is uitgevoerd conform het Reken en meetvoorschrift geluid 2012, de resultaten van het onderzoek maken onderdeel uit van dit besluit. Met het onderzoek is nagegaan of er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke normen binnen het plangebied waar de voor- en achtergevel van de te bouwen woning worden gesitueerd en of daar hogere geluidgrenswaarden op grond van artikel 110a lid 1 kunnen worden vastgesteld. Uit het akoestisch onderzoek blijkt het volgende:

Wegverkeerslawaai

- De geluidbelasting van de Halteweg/Hoofdweg blijft beneden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.
- De geluidbelasting van de Tranendallaan op het plangebied is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar blijft ruim beneden de maximale grenswaarde van 63 dB. Op de grens van het plangebied bedraagt de geluidbelasting 53 dB, ter plaatse van de georiënteerde rooilijn (aansluitend bij de voorgevels van de naastgelegen woningen) bedraagt 50 dB inclusief aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder.

Spoorweglawaai

- De geluidbelasting vanwege het treinverkeer komt in het plangebied boven de voorkeursgrenswaarde van 55 dB uit, de maximale geluidbelasting blijft ruim onder de maximale te ontheffen waarde van 68 dB. Ter plaatse van de georiënteerde achtergevel bedraagt de geluidbelasting 62 dB.

Cumulatie van geluid

- De voorkeursgrenswaarden voor zowel weg- en railverkeer wordt overschreden, de cumulatie van geluid moet daarom worden beschouwd. Het grootste aandeel van de hogere

geluidbelasting komt van het spoorwegverkeer, de maximale gecumuleerde geluidbelasting van weg- en spoorverkeer bedraagt 61 dB en blijft ruim beneden de maximale waarde van 63 dB. De gecumuleerde geluidbelasting leidt niet tot een onaanvaardbaar hoog geluidniveau.

Minimale geluidisolatie

- In het onderzoek is ten behoeve van een goed binnenklimaat een tabel opgenomen (bijlage 16) voor de benodigde isolatiewaarden van de schil van de woning (gevels, vensters, ventilatievoorzieningen, dak) om aan het binnen-niveau van 33 dB Lden van het Bouwbesluit 2012 te voldoen. De isolatiewaarde ($G_{A,k}$) is per meetpunt en meethoogte aangegeven, deze bedraagt maximaal 28 dB op de grens van het plangebied, ter plaatse van de gevels 26 dB.

Uitwerking en onderbouwing

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van de grenswaarde als maatregelen om de geluidbelasting te beperken niet mogelijk, wenselijk of doelmatig zijn. In die gevallen kunnen burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de toelaatbare geluidbelasting vaststellen. Deze mag echter niet hoger zijn dan de maximale ontheffingswaarde.
Het besluit tot het vaststellen van hogere waarden moet zijn gebaseerd op akoestisch onderzoek. Tevens moet worden gemotiveerd waarom de hogere waarde noodzakelijk is.
Het vaststellen van een hogere waarde voor de geluidbelasting op de gevel mag niet ten koste gaan van het leefklimaat in de woning. Zo zal ook bij een hogere gevelbelasting moeten worden gewaarborgd dat er geen overschrijding is van de wettelijk voorgeschreven norm van 33 dB (voor wegverkeerlawaai en spoorweglawaai) en 35 dB(A) voor industrielawaai, voor de geluidbelasting binnen de woning bij gesloten ramen (de zgn. binnenwaarde). Dit betekent, dat aan het hogere waarde besluit de voorwaarde wordt verbonden dat de gevels van de betrokken woningen zo nodig een extra geluidwerende werking moeten hebben. Deze voorwaarde moet in acht worden genomen bij de verlening van een omgevingsvergunning ‘bouwen’.

Dit besluit leidt niet tot een toename van de feitelijke geluidbelasting. Het besluit heeft enkel tot doel om in het wijzigingsplan Tranendallaan Westerlee vanwege wegverkeerslawaai en spoorweglawaai toch een woning te kunnen realiseren.

De hogere waarden moeten zijn vastgesteld voordat de betrokken omgevingsvergunning ‘bouwen’ kan worden verleend. In dit besluit worden hogere waarden vastgesteld ter plaatse van het plangebied in het deel waar de voor en achtergevel worden gesitueerd. In het akoestisch onderzoek is een groter plangebied beoordeeld, het bouwvlak van de woning ligt zo gunstig mogelijk ten opzicht van het spoor. De woning komt niet ter plaatse van de hoogste geluidbelasting in het gemodelleerde plangebied. Ten aanzien van de Tranendallaan wordt de geluid-belaste voorgevel in lijn gesitueerd met de naastgelegen woningen, gunstig ten opzichte van de gezoneerde wegen. Een grotere afstand is niet gewenst, omdat de woning daarmee dichterbij het spoor komt te staan en dan tevens op stedenbouwkundige bezwaren stuit. De geluidbelasting van de Tranendallaan is marginaal verhoogd, de verkeersintensiteiten zijn laag. De maximale rijsnelheid is 50 km/uur. Op korte afstand (circa 75 meter) is de gelijkwaardige kruising met de Halteweg/ Hoofdweg wat leidt tot het afremmen van verkeer, of het inrijden vanaf de Hoofdweg/Halteweg. De doorstroming zal niet constant zijn, zoals bij een doorgaande weg. Het is met name bestemmingsverkeer. De nadruk ligt meer op spoorweglawaai en cumulatie van geluid. De geluidbelasting op het meetpunt ter plaatse van de grens van de achtergevel bedraagt 62 dB, de maximale gecumuleerde geluidbelasting 61 dB. Daarmee is gebleken dat het spoorweglawaai het grootste deel van de geluidbelasting vormt.

Het treffen van bronmaatregelen op of aan de spoorweg behoren niet tot de mogelijkheden van de initiatiefnemer van dit plan of het bevoegd gezag. Bronmaatregelen bij het spoor zijn doorgaans het

beperken van de intensiteit, plaatsen van raildempers, of veranderen van het snelheidsregime.
Het treffen van overdrachtsmaatregelen tussen het spoor en de woning behoren eveneens niet tot de mogelijkheden en stuiten op stedenbouwkundige bezwaren. Het belemmert het vrije uitzicht en past niet in het huidige beeld van deze omgeving. Het plaatsen van schermen of afscherming staat niet in verhouding tot dit plan en is niet passend in vergelijking met de overige reeds bestaande woningen waar dit plangebied tussenin ligt. De hogere geluidbelasting achten wij toelaatbaar om de realisatie van dit plan te bewerkstelligen. Gelet op de hedendaagse bouwwijze en daarvoor gebruikte materialen is een goede geluidisolatie redelijkerwijs technisch en financieel te verlangen en te realiseren.
De bouwmethoden en materialen beschikken nagenoeg in de standaard configuratie al over voldoende geluidsisolerende capaciteiten. Een berekening van de karakteristieke gevelwering geluid (conform NEN 5077) staat meer in verhouding tot dit plan om daarmee onderbouwd inzichtelijk te maken dat het woonklimaat ruim kan voldoen aan het bouwbesluit. Een berekening conform de NEN 5077 zal de initiatiefnemer bij de omgevingsvergunningaanvraag bouw moeten overleggen.

Het treffen van bronmaatregelen aan de Tranendallaan staan redelijkerwijs ook niet in verhouding tot dit plan. Het verlagen van de rijsnelheid op korte afstand tot een gelijkwaardige kruising wordt niet zinvol geacht. Het aanpassen van het wegdek of het terugbrengen van de intensiteiten staat niet in verhouding tot dit plan. Het betreft geen doorgaande weg zoals de Hoofdweg/ Halteweg tussen de kernen Westerlee/Heiligerlee/Scheemda. Het vervangen van het wegdek een stillere variant is financieel niet wenselijk en levert in verhouding tot het aandeel van het spoorweglawaai onvoldoende significant resultaat. Het verplaatsen van de woning is niet wenselijk omdat het daarmee dichterbij het spoor wordt gesitueerd. Het plaatsen van geluidschermen voor deze woning is geen reële optie.

In deze situatie zijn redelijkerwijs geen doeltreffende maatregelen mogelijk om de geluidbelasting te reduceren tot de afzonderlijke voorkeursgrenswaarden. Om dit plan mogelijk te maken wordt derhalve besloten om een hogere geluidbelasting toe te staan, die ruim binnen de maximale waarde blijft. Omdat plan binnen de geluidzones van de weg en het spoor ligt en de geluidbelasting meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarden maar minder dan de maximale ontheffingswaarden, moeten en kunnen er hogere waarden worden vastgesteld.

Aan deze beschikking voor het vaststellen van de hogere waarde wordt een voorschrift verbonden die bij de verlening van de omgevingsvergunning bouw in acht dient te worden genomen. Dit betreft een voorschrift dat de minimale karakteristieke gevelwering geluid wordt bepaald om aan de minimum eis voor de binnenwaarde van 33 dB Lden (met gesloten ramen en deuren) te voldoen. Een verdergaande geluidsisolatie is wenselijk, ten gunste van het woonklimaat. Deze binnenwaarde geldt voor elke ruimte in de woning waar mensen langdurig verblijven, waaronder in ieder geval de woon- en slaapkamers. De norm voor de binnenwaarde mag niet worden verhoogd. Eén en ander is een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. Wij zullen de aanvragen voor een omgevingsvergunning ‘bouwen’ hierop toetsen en hier zo nodig op handhaven.

Procedure

De procedure voor dit hogere waarde (HW-) besluit is als volgt:

a. Publicatie van het Ontwerp HW-besluit.
b. Het Ontwerp HW-besluit wordt tegelijkertijd met het ontwerp wijzigingsplan 'Westerlee Tranendallaan' ter inzage gelegd.
c. Gedurende zes weken kunnen belanghebbenden zienswijzen indienen met betrekking tot het Ontwerp HW-besluit (en het ontwerpbestemmingsplan).
d. Het indienen van zienswijzen kan schriftelijk of mondeling.
e. Vervolgens nemen B&W een definitief HW-besluit waarbij uiteraard de ontvangen zienswijzen worden betrokken.
f. Publicatie van het HW-besluit en toezending hiervan aan degenen die een zienswijze hebben ingediend.
g. Belanghebbenden kunnen beroep aantekenen bij de Raad van State tegen het HW-besluit mits zij eerder een zienswijze hebben ingediend.
h. Zo spoedig mogelijk nadat het HW-besluit onherroepelijk is geworden, moet dit worden ingeschreven in de openbare registers van het kadaster (Wgh, artikel 110i).

Deze procedure is conform de Wet geluidhinder artikel 110c en gebaseerd op de Algemene Wet Bestuursrecht, afdeling 3.4.

Overige wetten en regels

Het vaststellen van deze hogere grenswaarden houdt niet in dat hiermee is voldaan aan de bepalingen die in andere wetten, verordeningen, etc. (zoals bijvoorbeeld Woningwet, Bouwverordening en bestemmingsplan) zijn gesteld dan wel op grond hiervan worden voorgeschreven.

Zienswijzen/ Rechtsbescherming

Het ontwerpbesluit is via het gemeenteblad bekend gemaakt op 16 juni 2021 en heeft gedurende een termijn van 6 weken ter inzage gelegen. (https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2021-188496.html) Tegen het ontwerpbesluit zijn geen zienswijzen ingediend, het besluit wordt daarom ongewijzigd vastgesteld ten opzichte van het ontwerpbesluit.

Besluit

Gelet op het voorgaande en de bepalingen uit de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder en de Algemene wet bestuursrecht, besluiten wij hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting voor de te realiseren woning op het kavel Tranendallaan Westerlee Sectie K 42 als volgt vast te stellen:

Wegverkeerslawaai:	**53 dB**	Bron: Tranendallaan
Spoorverkeerslawaai:	**62 dB**	Bron: Spoorweg Groningen-Bad Nieuweschans

Let op:
de genoemde hogere waarden zijn inclusief 5 dB aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.
de hogere waarden zijn ter plaatse van de geprojecteerde voor- en achtergevel in lijn met de naastgelegen woningen.

Tevens hieraan de voorwaarde te verbinden, dat in de aanvragen van een omgevingsvergunning zal moeten worden aangetoond (conform NEN 5077, artikel 3.3 Bouwbesluit 2012) dat ten minste voldaan zal worden aan de binnenwaarde van 33 dB vanwege spoorverkeer- en wegverkeerslawaai.

Voor de beoordeling van de minimale karakteristieke gevelwering geluid (NEN 5077) moet uitgegaan worden van de gecumuleerde geluidbelasting zonder 5 dB aftrek op grond van artikel 110 g Wet geluidhinder.

Zaaknummer : 69043-2021

Winschoten, datum: 6 augustus 2021

Het college van burgemeester en wethouders van Oldambt,
namens deze,

Dhr. R. van Driesum
Coördinator Vergunningen
Cluster Ruimtelijke Zaken
Team Vergunningen, Toezicht en Handhaving

Bijlage:
Akoestisch onderzoek Spoor en wegverkeer Bouwplan Tranendallaan Westerlee, Adviesbureau WMA, 14 augustus 2020.