

6 Afweging maatregelen en aanvraag hogere waarden

6.1 Algemeen

Voor die onderdelen van het plan waarbij de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï boven de voorkeurgrenswaarde maar niet boven de maximale ontheffingswaarde ligt, kunnen hogere waarden worden aangevraagd.

De hogere waarden kunnen door het College van Burgemeester en Wethouders worden verleend wanneer is vastgesteld dat maatregelen onvoldoende doelmatig zijn. Daartoe eist de Wet geluidhinder de volgende onderzoeken:

1. Allereerst dient te worden nagegaan welke maatregelen noodzakelijk zijn om de geluidbelasting te reduceren tot maximaal de voorkeurgrenswaarde. Tevens dient beoordeeld te worden of deze maatregelen al dan niet doelmatig zijn.
2. Indien deze maatregelen niet doelmatig zijn, dient te worden nagegaan welke maatregelen wel doelmatig zijn om de geluidbelasting zo ver mogelijk te reduceren. Voor de geluidbelastingen boven de voorkeurgrenswaarden kunnen dan hogere waarden worden aangevraagd.
3. Indien er geen maatregelen denkbaar zijn die als doelmatig kunnen worden aangemerkt kunnen hogere waarden worden aangevraagd voor de geluidbelastingen zonder maatregelen.

6.2 Benodigde maatregelen ter reducering van de geluidbelasting

Bij het bepalen van benodigde maatregelen is onderscheid gemaakt tussen:

- maatregelen aan de bron;
- maatregelen in het overdrachtsgebied;
- maatregelen aan de ontvangzijde.

6.2.1 Maatregelen aan de bron

Geluidreducerend asfalt

Overschrijdingen van de voorkeurgrenswaarde tot circa 4 dB vanwege verkeerslawaaï kunnen worden weggenomen door het toepassen van een geluidreducerend asfalt, bijvoorbeeld dubbellaags ZOAB. De gemeente legt vanwege de te hoge onderhoudskosten geen dubbellaags ZOAB aan op het hoofdwegennet.

Snelheidsbeperking

Het beperken van de snelheid is een mogelijkheid om het verkeerslawaaï te beperken. Een dergelijke snelheidsverlaging is niet aan de orde.

Terugdringen verkeersintensiteiten

Het terugdringen van het verkeer leidt eveneens tot onvoldoende geluidreductie. Voor een geluidreductie van 3 dB bijvoorbeeld zou het verkeer moeten halveren van de oorspronkelijke verkeersintensiteiten. Verkeersplannen van de gemeente voorzien hier niet in.

6.2.2 Maatregelen in het overdrachtsgebied

Door het toepassen van geluidschermen kunnen hoge geluidreducties worden behaald. Om stedenbouwkundige redenen zijn geluidschermen niet wenselijk.

6.2.3 Maatregelen aan de ontvangzijde

Dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen

Bij geluidgevoelige functies waar de maximale ontheffingswaarde nog steeds wordt overschreden dienen dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen te worden toegepast. Vooruitlopend op de onderzoeksresultaten wordt opgemerkt dat dove gevels niet in het plan hoeven te worden toegepast.

Bij geluidgevoelige functies waar niet de maximale ontheffingswaarde maar wel de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden is het ook mogelijk om maatregelen te treffen in de vorm van dove gevels of in de vorm van gebouwgebonden geluidschermen waarmee aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Met een dove gevel zouden de gevels uitgesloten worden van toetsing aan de Wet geluidhinder. Het is echter reëler om de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde door middel van een hogere waarde vaststelling toe te staan.

6.3 Hogere waarden

Omdat in voorgaande paragrafen is omschreven dat verschillende geluidreducerende maatregelen aan de bron, in het geluidsoverdrachtsgebied en aan het gebouw bezwaren met zich meebrengen, is het realistisch om hogere waarden vast te stellen voor de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai afkomstig van de Kruisstraat (60 km/uur) (tabel 6.1). De woningen zijn in bijlage II te vinden.

Tabel 6.1: Aanvraag hogere waarden ten gevolge van wegverkeerslawaai Kruisstraat

Woning	Maatgevende bron	Geluidbelastingen
04	Kruisstraat (60 km/uur)	50 dB
03	Kruisstraat (60 km/uur)	50 dB
02	Kruisstraat (60 km/uur)	49 dB

Bij een krachtens de Wgh vastgestelde hogere waarde besluit is toetsing van de gevelwering benodigd in verband met het maximale binnenniveau. Het binnenniveau mag niet de maximale waarde van 33 dB overschrijden. Deze toetsing van het binnenniveau hoeft pas plaats te vinden bij de aanvraag van de bouwvergunning.

7 Samenvatting en conclusies

In opdracht van Kragten B.V. heeft Cauberg Huygen B.V. een akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de realisatie van 12 nieuwe grondgebonden woningen op een nieuwbouwlocatie aan de Kruisstraat te Drongelen.

Het plan is gelegen binnen de geluidzone van de Kruisstraat, Molenstraat, Achterstraat en Tol. Op de Kruisstraat in de nabijheid van het plan geldt deels een maximumsnelheid van 30 km/uur. Ten behoeve van de ontsluiting van de nieuwe bebouwing is een extra nieuwe weg ingevoerd, met een 30 km/uur regime. Deze wegen hebben conform de Wet geluidhinder geen zone. Vanuit een goede ruimtelijke ordening worden wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur nabij het project toch in het onderzoek meegenomen

De geplande geluidgevoelige bestemmingen betreffen een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder. Om die reden dienen de geluidbelastingen ter plaatse van de geluidgevoelige functies inzichtelijk te worden gemaakt. Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of bij uitwerking hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast.

Het plangebied is niet gelegen binnen de geluidzone van het spoorweglawaai. Spoorweglawaai hoeft dan ook niet te worden onderzocht. De woningen zijn evenmin gelegen binnen de invloedssfeer van bedrijven die zich in de omgeving bevinden. Het bepalen van de relevante immissieniveaus ten gevolge van de inrichtingen is om die reden buiten beschouwing gelaten in voorliggend onderzoek.

Ten behoeve van dit geluidonderzoek is gebruik gemaakt van de Wet geluidhinder, zoals deze geldt per 1 mei 2017. De geluidbelastingen vanwege wegverkeer zijn berekend conform de Standaard Rekenmethode II uit bijlage III van het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'.

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- Stedelijke wegen: voorkeursgrenswaarde 48 dB maximale ontheffingswaarde 53 dB.

Conclusies:

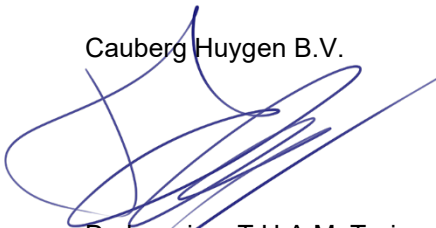
- De geluidbelastingen ten gevolge van de Molensteeg, Tol, Kruisstraat (30 km/uur) en Achterstraat worden na aftrek conform artikel 110g Wgh ten behoeve van de voorkeursgrenswaarde nergens overschreden.
- De geluidbelastingen ten gevolge van Kruisstraat (60 km/uur) bedragen ten hoogste 50 dB na aftrek conform artikel 110g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt ter plaatse van twee woningen overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt nergens overschreden.
- De gecumuleerde geluidbelastingen ten gevolge van genoemde wegen samen bedragen maximaal 55 dB zonder aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Omdat verschillende geluidreducerende maatregelen aan de bron, in het geluidsoverdrachtsgebied en aan het gebouw bezwaren met zich meebrengen, is het realistisch om hogere waarden vast te stellen voor de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai afkomstig van de Kruisstraat (60 km/uur) (tabel 7.1).

Tabel 7.1: Aanvraag hogere waarden ten gevolge van Kruisstraat

Woning	Maatgevende bron	Geluidbelastingen
04	Kruisstraat (60 km/uur)	50 dB
03	Kruisstraat (60 km/uur)	50 dB
02	Kruisstraat (60 km/uur)	49 dB

Cauberg Huygen B.V.


De heer ing. T.H.A.M. Taris
Senior adviseur