

Notitie

Aan: ██████████ ██████████, PartnersRO
Betreft: geluidbelasting vanwege wegverkeer op het bouwplan naast Ruitershof 48 te Genderen
Datum: 16 mei 2022
Referte: 2022036/No.01

1. Inleiding

Het voornemen is om naast de woning Ruitershof 48 te Genderen een twee onder een kap woning te realiseren. Om dit plan ruimtelijk mogelijk te maken wenst de gemeente Altena inzicht in de geluidbelasting vanwege de omliggende wegverkeerswegen. In figuur A is een grafische weergave gegeven van het bouwvlak gegeven waar gewenst is de twee onder een kap woning te realiseren.



Figuur A

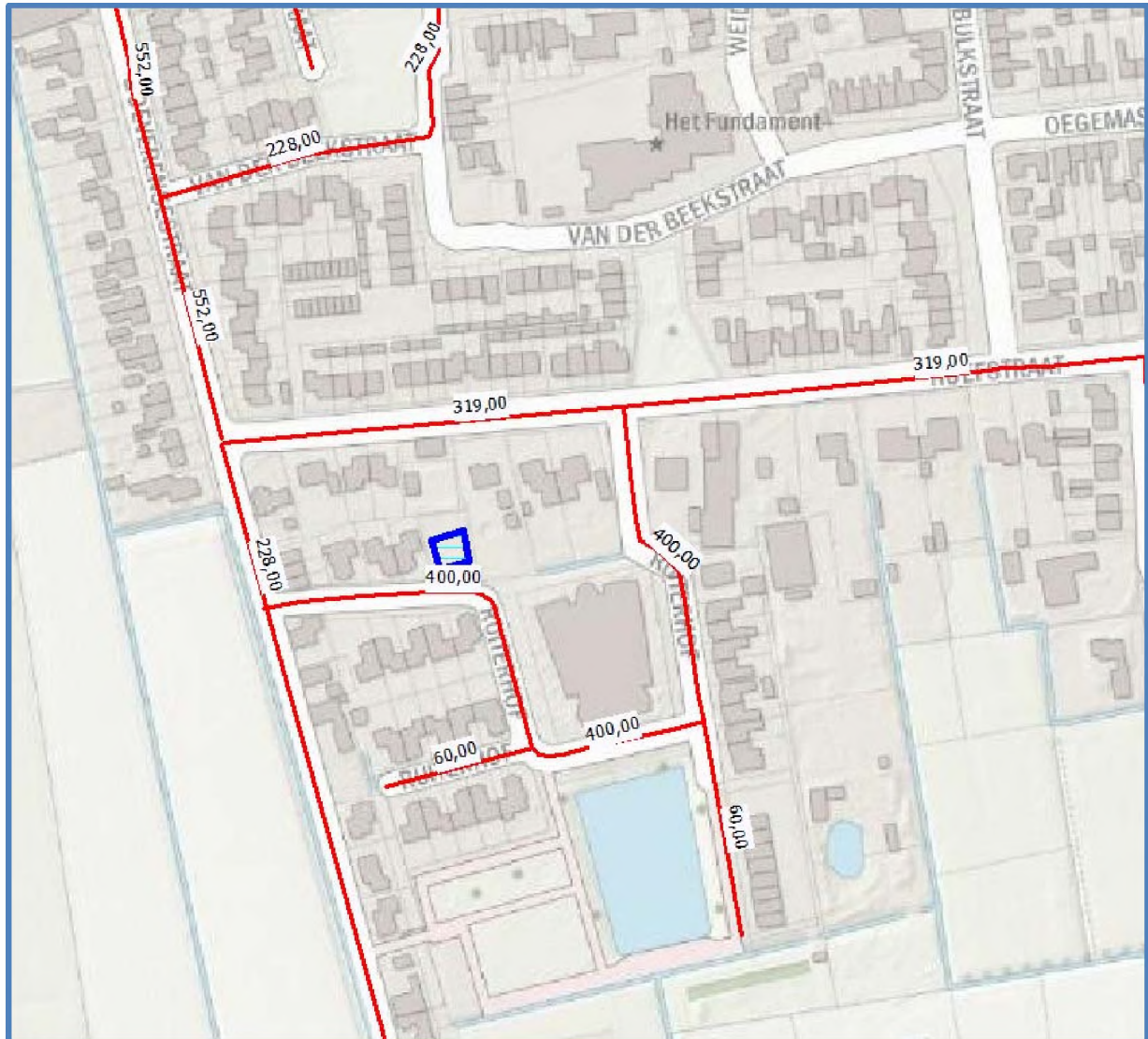
Om de geluidbelasting op het plan te berekenen is gebruik gemaakt van het geluidmodel, dat ten grondslag ligt aan het geluidrapport 'AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI DIVERSE LOCATIES TE GENDEREN EN DRONGELEN ADDENDUM'¹, opgesteld door Vliex Akoestiek en Lawaai beheersing d.d.20 februari 2018, met projectnummer 2017057.G2. Om de verkeersgeneratie

¹ Dit onderzoek maakt deel uit van de bijlagen van het bestemmingsplan 'Genderen', dat op 30 oktober 2018 door de raad vastgesteld is.

in het peiljaar 2032 van de relevante wegen te verkrijgen, zijn de jaargemiddelde etmaalintensiteiten van de relevante wegen uit het onderzoek van 2018 met 1% per kalenderjaar opgehoogd. Het plan is in het bestaande rekenmodel, met de aangepaste verkeersintensiteiten, ingevoerd.

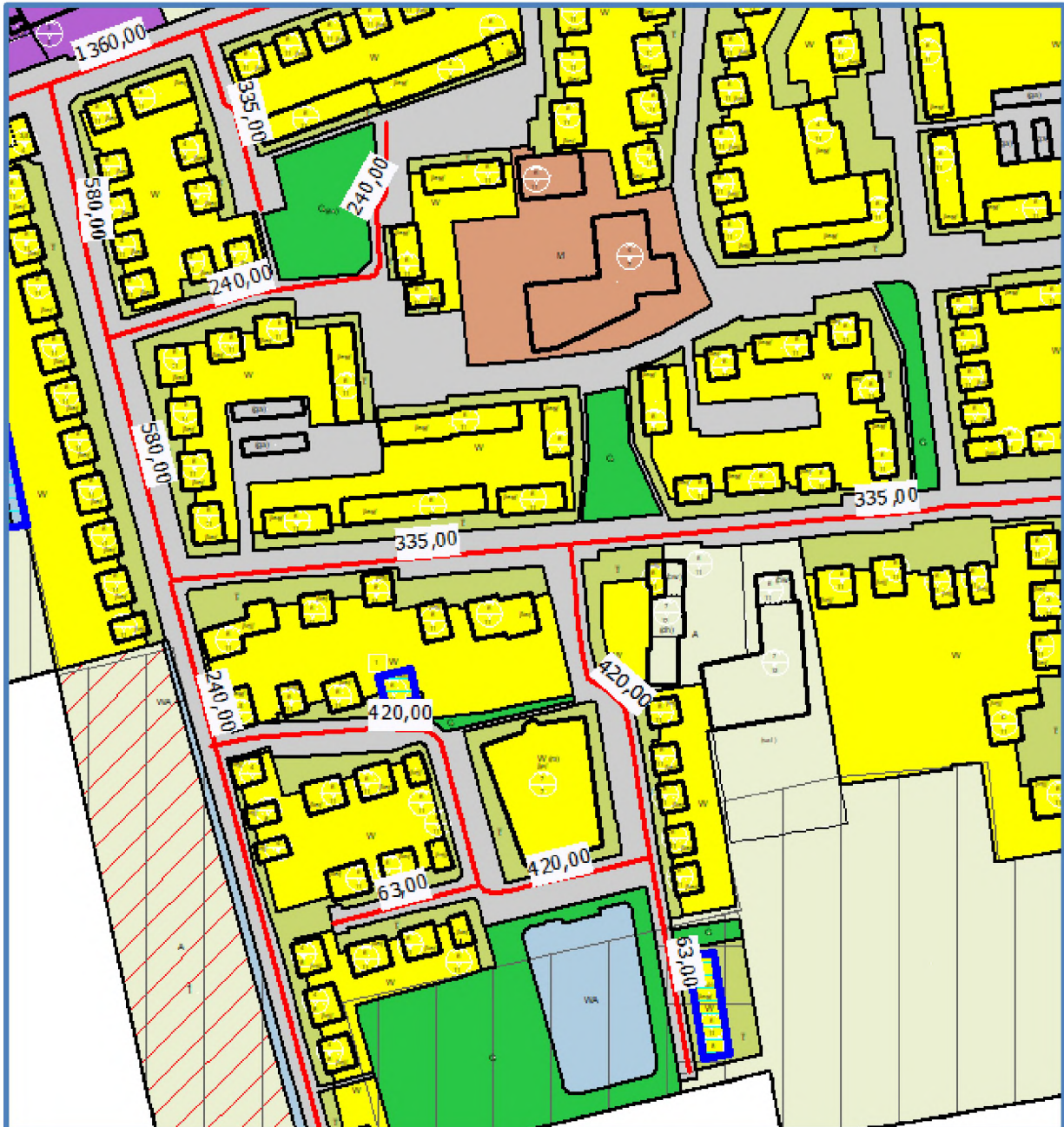
2. Onderzoek naar de geluidbelasting

In het onderzoek van 2018 is uitgegaan van het peiljaar 2027. In figuur B zijn de in het onderzoek van 2018 gehanteerde verkeersintensiteiten van de relevante wegen grafisch gepresenteerd.



Figuur B

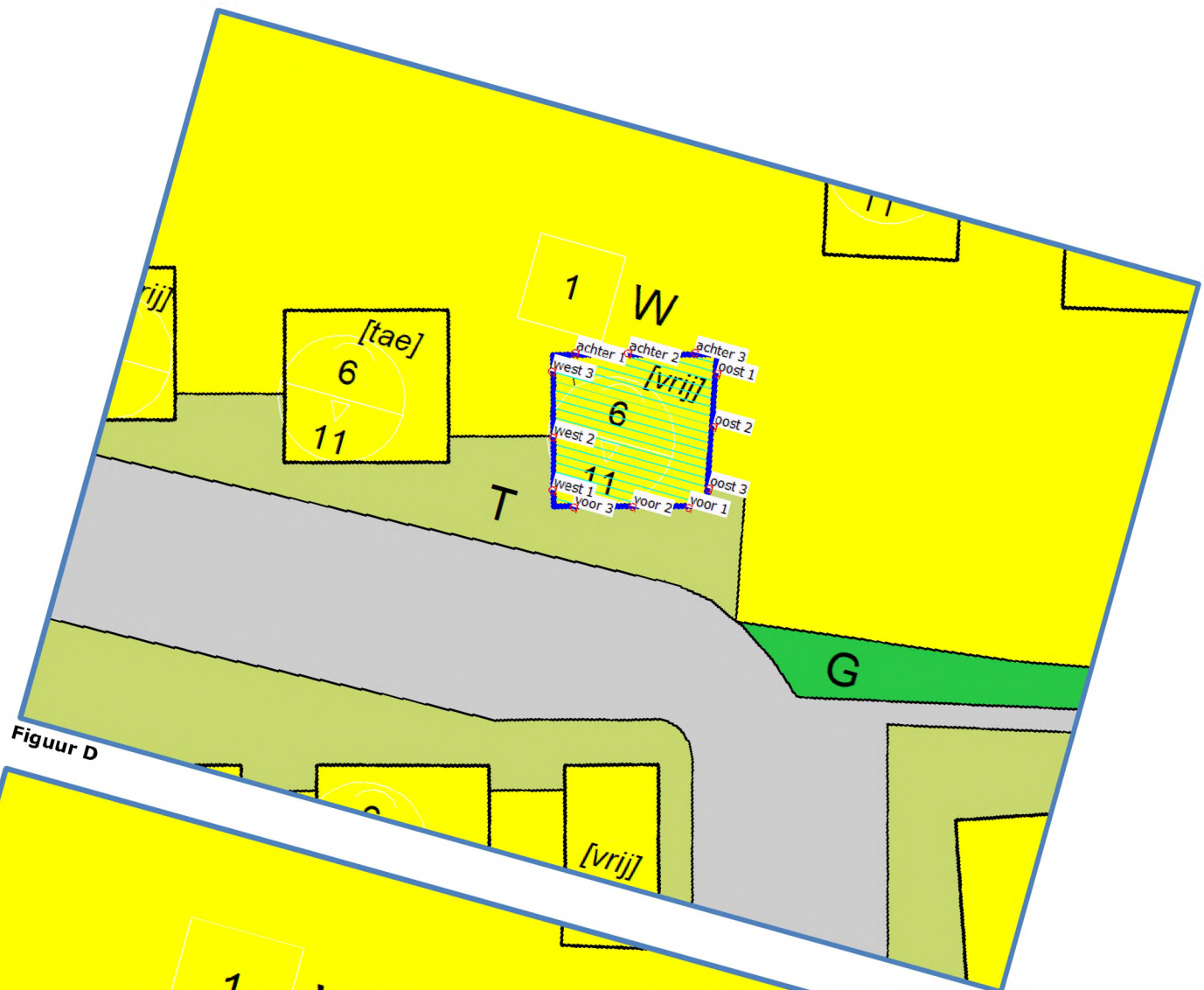
Om de verkeersintensiteiten voor het peiljaar 2032 te verkrijgen, zijn de verkeersintensiteiten met 1% per kalenderjaar verhoogd. Dit betekent concreet dat de verkeersintensiteiten voor het peiljaar 2027 met een factor 1,051 verhoogd zijn om de verkeersintensiteiten voor het peiljaar 2032 te verkrijgen. In figuur C zijn de gehanteerde verkeersintensiteiten van de relevante wegen grafisch gepresenteerd, die nu gebruikt zijn om de geluidbelasting op het plan te berekenen.



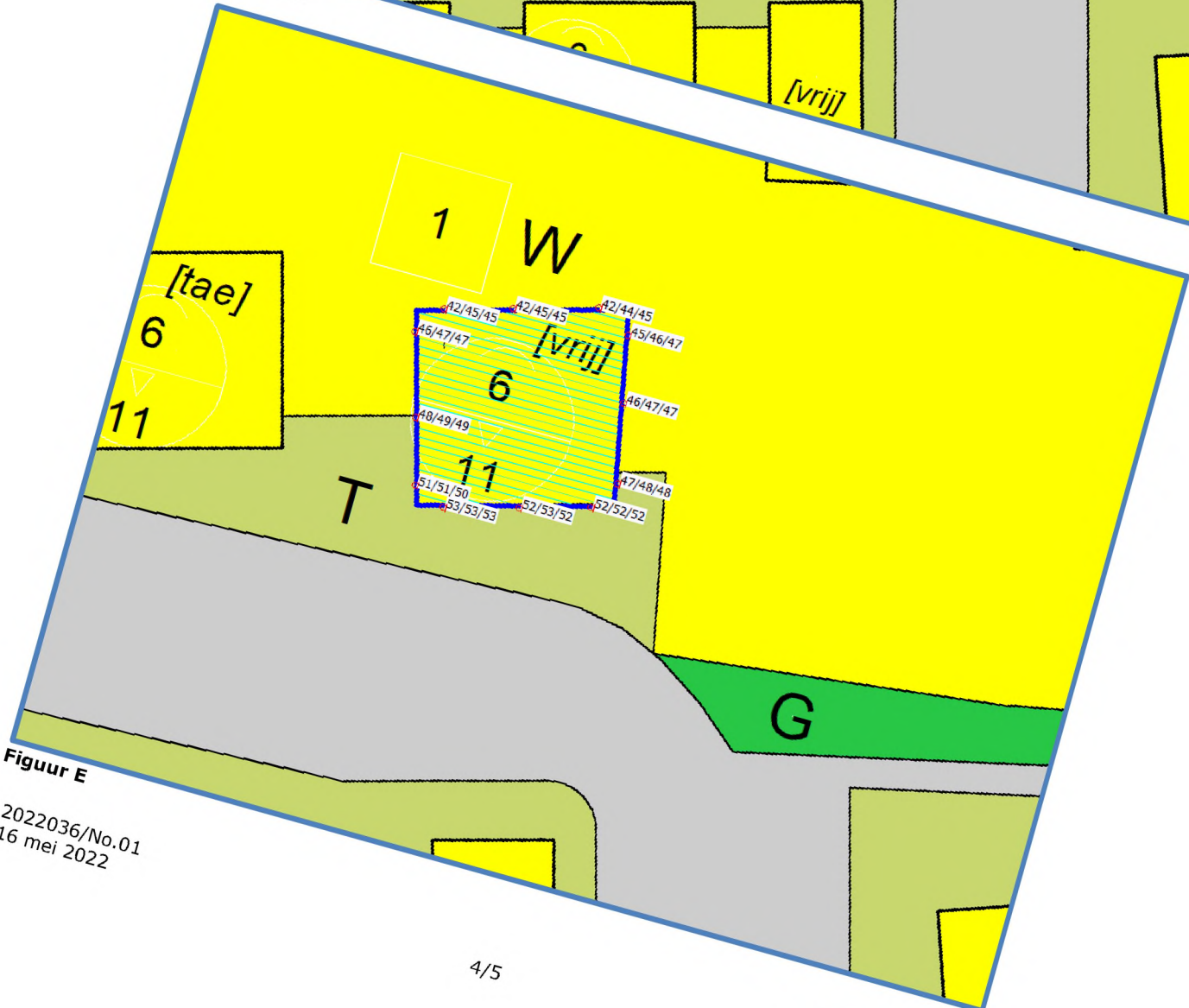
Figuur C

Ten behoeve van de berekening van de geluidbelasting zijn dezelfde verkeersverdelingen, wegdekverhardingen en maximale rijnsnelheden gehanteerd als in het onderzoek van 2018.

Ter plaatse van de grenzen van het bouwblok zijn rekenpunten gelegd op een immissiehoogte van 1,5 m, 4,5 m en 7,5 m hoogte. Deze immissiehoogten komen overeen met de menselijke waarneemhoogten op de verschillende bouwlagen. In figuur D is een grafisch overzicht van de ingevoerde immissiepunten weergegeven. In bijlage I zijn de gecumuleerde geluidbelastingen vanwege de omliggende wegen opgenomen. Figuur E geeft een grafisch overzicht van de gecumuleerde geluidbelasting op de verschillende geveldelen. De in bijlage I opgenomen en in figuur E gepresenteerde, gecumuleerde geluidbelastingen zijn exclusief de aftrek, als bedoeld in artikel 110g van de Wet geluidhinder.



Figuur D



Figuur E

2022036/No.01
16 mei 2022

3. Beoordeling geluidbelastingen

Volgens artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh), eerste lid, hebben alle wegen een geluidzone, met uitzondering van:

- 1^e wegen die binnen een als woonerf aangeduid gebied zijn gelegen;
- 2^e wegen waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur.

Bij de beoordeling van een (toekomstige) akoestische situatie, worden normen gehanteerd zoals vermeld in de Wgh. Deze normen hebben betrekking op *geluidgevoelige bestemmingen*, zoals woningen. Per type geluidgevoelige bestemming zijn er voor op de gevel, afhankelijk van de situatie, twee normen: een voorkeursgrenswaarde (streefwaarde bedraagt 48 dB, na aftrek conform artikel 110g Wgh) en een maximale ontheffingswaarde (norm die nimmer overschreden mag worden, waarvan de grootte afhankelijk is van de vraag of er sprake is van een stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied). Indien de voorkeursgrenswaarde wel maar de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden kan, mits voldaan wordt aan bepaalde criteria, ontheffing worden verleend tot ten hoogste de maximale ontheffingswaarde.

Al de in de Wgh genoemde grenswaarden voor de gevelbelasting vanwege wegverkeerslawaai betreffen waarden na de toegestane aftrek volgens artikel 110g van de Wgh. De numerieke invulling van deze aftrek is in artikel 3.4 van het *Reken- en meetvoorschrift geluid 2012* (Rmg2012) geregeld. Conform dit artikel bedraagt, afhankelijk van de berekende geluidbelasting, deze aftrek 2 dB, 3 dB of 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en 5 dB voor de wegen met een snelheid lager dan 70 km/uur.

Voor alle wegen rondom het plangebied geldt een snelheidsregime van 30 km/h. Dit betekent dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is. Uit de rekenresultaten blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting (dit is de som van de geluidbelasting van alle rondom het plan gelegen wegen) ten hoogste 53 dB bedraagt. Deze geluidbelasting is exclusief de aftrek als bedoeld in artikel 110g Wgh. Uit de vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat bij de beoordeling of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening bij 30 km/h wegen een aftrek van 5 dB op de geluidbelasting vanwege 30 km/h wegen toegepast mag worden. In onderhavige casus betekent dit dat de gecumuleerde geluidbelasting, na aftrek conform artikel 110g Wgh, niet meer dag de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bedraagt en derhalve sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Ingevolge het Bouwbesluit 2012 dient de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructies minimaal 20 dB te bedragen. In onderhavige situatie dient opgemerkt worden dat, nu er geen hogere gecumuleerde geluidbelasting optreedt dan 53 dB, de binnenwaarde vanwege het wegverkeer nimmer meer zal bedragen dan 33 dB (de eis uit het Bouwbesluit voor gezoneerde wegen).

Bijlage I: rekenresultaten gecumuleerde geluidbelasting exclusief aftrek art. 110g Wgh

Rapport: Resultatentabel
 Model: 2022 16 mei op bouwvlak naast Ruiterhof 48 Genderen
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	X	Y	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	achter 1_A		133966,62	416197,47	1,50	42	37	34	42
	achter 1_B		133966,62	416197,47	4,50	44	39	36	45
	achter 1_C		133966,62	416197,47	7,50	44	40	37	45
	achter 2_A		133970,68	416198,61	1,50	42	37	34	42
	achter 2_B		133970,68	416198,61	4,50	44	39	36	45
	achter 2_C		133970,68	416198,61	7,50	44	40	37	45
	achter 3_A		133975,72	416200,04	1,50	41	36	33	42
	achter 3_B		133975,72	416200,04	4,50	43	38	35	44
	achter 3_C		133975,72	416200,04	7,50	44	39	36	45
	oost 1_A		133977,91	416198,93	1,50	44	40	35	45
	oost 1_B		133977,91	416198,93	4,50	46	41	36	46
	oost 1_C		133977,91	416198,93	7,50	46	42	37	47
	oost 2_A		133978,74	416194,81	1,50	46	41	36	46
	oost 2_B		133978,74	416194,81	4,50	47	42	37	47
	oost 2_C		133978,74	416194,81	7,50	47	43	38	47
	oost 3_A		133979,73	416189,97	1,50	47	43	37	47
	oost 3_B		133979,73	416189,97	4,50	48	44	38	48
	oost 3_C		133979,73	416189,97	7,50	48	44	38	48
	voor 1_A		133978,55	416188,13	1,50	52	47	41	52
	voor 1_B		133978,55	416188,13	4,50	52	48	41	52
	voor 1_C		133978,55	416188,13	7,50	52	47	41	52
	voor 2_A		133974,32	416186,96	1,50	52	48	42	52
	voor 2_B		133974,32	416186,96	4,50	53	48	42	53
	voor 2_C		133974,32	416186,96	7,50	52	48	42	52
	voor 3_A		133969,80	416185,71	1,50	53	49	43	53
	voor 3_B		133969,80	416185,71	4,50	53	49	43	53
	voor 3_C		133969,80	416185,71	7,50	53	48	42	53
	west 1_A		133967,82	416186,55	1,50	51	47	40	51
	west 1_B		133967,82	416186,55	4,50	51	47	41	51
	west 1_C		133967,82	416186,55	7,50	50	46	40	50
	west 2_A		133966,69	416190,57	1,50	48	44	38	48
	west 2_B		133966,69	416190,57	4,50	49	45	39	49
	west 2_C		133966,69	416190,57	7,50	48	44	38	49
	west 3_A		133965,27	416195,62	1,50	46	42	36	46
	west 3_B		133965,27	416195,62	4,50	47	42	37	47
	west 3_C		133965,27	416195,62	7,50	47	43	37	47

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen