

## **Besluit**

### **Onderwerp**

Beslissing van burgemeester en wethouders van Best op het verzoek van 5 oktober 2018. Dit verzoek betreft het opleggen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting als gevolg van wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai. Het verzoek heeft betrekking op een aantal te bouwen woningen in bestemmingsplan Aarlesche Erven.

### **Procedure**

Voor de totstandkoming van dit besluit is de procedure toegepast die is beschreven in afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht overeenkomstig het bepaalde in artikel 110c van de Wet geluidhinder.

### **Ontwerpbesluit**

Het ontwerpbesluit is op 19 december 2018 ter inzage gelegd. Gedurende zes weken konden zienswijzen tegen het ontwerp worden ingebracht. Op 14 januari 2019 is een zienswijze ingekomen. Naar aanleiding van deze zienswijze is de rapportage aangepast (akoestisch onderzoek, d.d. 3 mei 2019, opgesteld door de Omgevingsdienst Zuid-Oost-Brabant, rapportnummer 250886). Deze aanpassing leidt niet tot andere rekenresultaten. Het besluit is niet gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbesluit.

### **Beslissing**

Burgemeester en wethouders van Best besluiten, gelet op het bovenstaande, op hetgeen in bijgevoegde afweging staat vermeld en op het bepaalde in de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder en de Algemene wet bestuursrecht

1. dat de volgende gewaarmerkte stukken deel uitmaken van het besluit:
  - Verzoek hogere waarde, d.d. 5 oktober 2018
  - Akoestisch onderzoek, d.d. 24 september 2018, opgesteld door de Omgevingsdienst Zuid-Oost-Brabant, rapportnummer 250886
  - Akoestisch onderzoek, d.d. 3 mei 2019, opgesteld door de Omgevingsdienst Zuid-Oost-Brabant, rapportnummer 250886 (aangepast onderzoek)
  - Bijlage 1, Situatietekening
  - Bijlage 2, Afwegingen
  - Bijlage 3, Uitleggebied
  - Bijlage 4, Overzicht situering reconstructie en aanleg nieuwe weg
  - Bijlage 5, situering reconstructie
  - Bijlage 6, 55 dB contouren railverkeer
  
2. aan dit besluit de volgende voorwaarden te verbinden:
  - dat voor voldoende gevelisolatie zal worden gezorgd zodat een binnenniveau van 33 dB gerealiseerd wordt conform NEN 5077. Dit staat in artikel 3.3, lid 1 (verblijfsruimten) en lid 2 (slaapruidten) van het Bouwbesluit 2012. Hierbij wordt opgemerkt dat de toets aan het binnenniveau moet plaatsvinden zonder het toepassen van de aftrek overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder;
  - dat voor alle woningen ten minste een geluidluwe zijde met een geluidbelasting van maximaal 48 dB (inclusief een aftrek van 5 dB overeenkomstig artikel 110g Wet geluidhinder) aanwezig is;

- dat de verblijfsruimten zoveel mogelijk (doch minimaal 1 ruimte) aan de geluidsluwe dan wel aan de minst geluidbelaste zijde worden gesitueerd. Ter plaatse van de meest belaste zijde worden geen verblijfsruimten gesitueerd, tenzij overwegingen van stedenbouw of volkshuisvesting zich daartegen verzetten.
- dat de woningen gesitueerd in het uitleggebiet en binnen de 55 dB-contouren van railverkeerslawaaï zoals opgenomen in bijlage 6 dienen op een hoogte van 4,5 en 7,5 meter uitgevoerd moeten worden als dove gevel/kap (als bedoeld in de Wgh), tenzij uit akoestisch onderzoek blijkt dat dat de geluidbelasting vanwege railverkeerslawaaï op het dak/gevelvlak niet meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde.
- dat op de Sint Antoniusweg ter hoogte van gedeelte aanleg nieuwe weg (tussen de rotonde Ringweg en de nieuwe weg Aarle tot aan de 30 km/uur zone), tenminste het wegdektype SMA NL8G+ (danwel een akoestisch gelijkwaardig wegdektype) toegepast dient te worden (zie bijlage 4 en 5).
- dat op de hoofdontsluitingsweg (de centrale ring in het gebied) binnen het plangebied tenminste het wegdektype SMA NL8G+ (danwel een akoestisch gelijkwaardig wegdektype) toegepast dient te worden.
- dat de woningen in het uitleggebiet en langs de wijkontsluitingsweg zodanig gesitueerd moeten worden dat deze een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte hebben.

Best, 17 mei 2019

Namens burgemeester en wethouders



P. van Boxtel

Manager Uitvoering

## **Beroep**

Als u het niet eens bent met onze beslissing, kunt u hiertegen in beroep gaan. Dit doet u binnen zes weken na de verzenddatum van dit besluit. In een beroepschrift moet de volgende informatie staan:

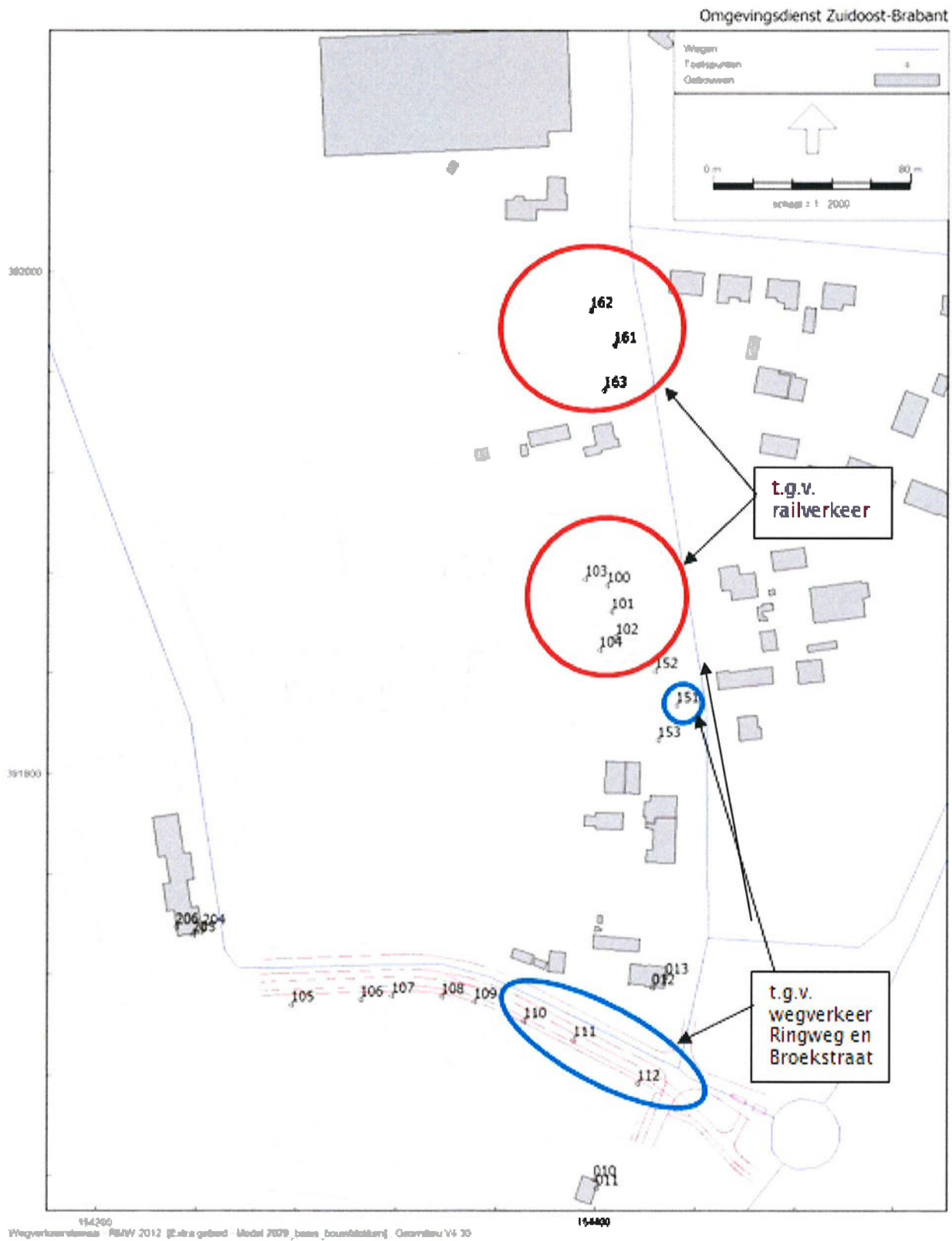
- de datum
- een omschrijving van het besluit waartegen u in beroep gaat
- de reden waarom u in beroep gaat
- uw naam, (e-mail)adres en handtekening

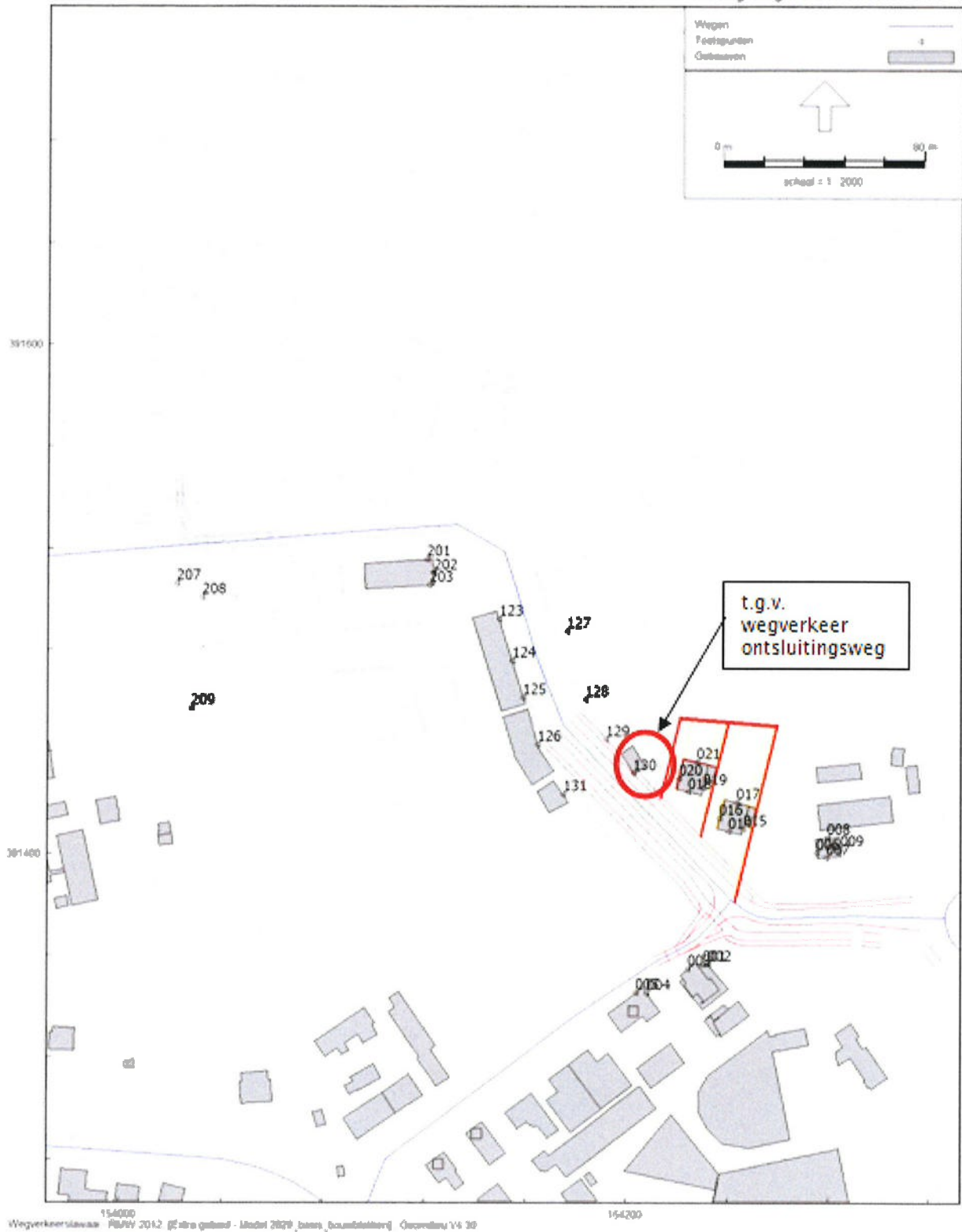
Het beroepschrift stuurt u in tweevoud naar de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. Het besluit waar u het niet mee eens bent stuurt u als bijlage mee.

U kunt een beroepschrift ook digitaal indienen via <https://digitaaloket.raadvanstate.nl>. Daarvoor heeft u een elektronische handtekening (DigiD) nodig. Voor het behandelen van een beroepschrift betaalt u griffierecht. De tarieven kunt u vinden op <http://www.rechtspraak.nl/Procedures/Tarieven-griffierecht>. U kunt de rechter vragen om de gemeente te veroordelen tot het betalen van uw proceskosten en griffierecht. Dit zal de rechter normaal gesproken alleen doen als u gelijk krijgt.

Soms heeft een besluit onherstelbare gevolgen. Dan kunt u niet wachten tot de rechter een beslissing neemt op uw beroepschrift. In zo'n geval kunt u aan de rechter vragen om snel een voorlopige uitspraak te doen. Dit noemen we een "voorlopige voorziening". Een verzoek om een voorlopige voorziening stuurt u naar de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. U stuurt het verzoek in tweevoud, samen met een kopie van uw beroepschrift. U kunt het verzoek ook digitaal indienen via <https://digitaaloket.raadvanstate.nl> met uw DigiD.

SITUERING PUNTEN WAARVOOR HOGERE WAARDE VERLEEND WORDT





Ligging Toetspunten (zuidelijke inrijkeerAarle en kavels St. Franciscusweg)

## AFWEGINGEN

### Inleiding

Burgemeester en wethouders van Best zijn voornemens om voor plangebied Aarle het bestemmingsplan te wijzigen. Dit gebied wordt globaal omsloten door de achterzijde van de percelen van de woningen aan de Aarleseweg, Broekstraat, Kapelweg, Mosselaarweg, Ringweg en Sint Antoniusweg in Best.

Deze ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan. Om het initiatief juridisch en planologisch mogelijk te maken wordt voor de locatie een bestemmingsplan opgesteld.

De huidige bestemming van het gebied is vastgelegd in het bestemmingsplan Buitengebied Best 2002 en is bestemd als agrarisch. Vastgesteld op 21 januari 2002 door de gemeenteraad.

Onderzocht is of voor deze locatie een hogere geluidswaarde als gevolg van wegverkeerslawaaï op grond van artikel 83 lid 1 van de Wet geluidhinder juncto artikel 110a lid 1 en 3 van de Wet geluidhinder en voor railverkeerslawaaï op grond van artikel 8 Besluit geluidhinder kan worden vastgesteld.

Tevens is onderzocht of er sprake is van een reconstructie als bedoeld in artikel 100a, eerste lid van de Wet geluidhinder.

### Procedure

De voorbereiding van de beschikking heeft plaatsgevonden overeenkomstig het bepaalde in paragraaf 3.2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, artikel 110c van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder. Het besluit tot het vaststellen van een hogere waarde wordt gecombineerd met de procedure voor het bestemmingsplan.

### Coördinatie met de Wet ruimtelijke ordening

Deze (ontwerp)beschikking op basis van de Wet geluidhinder en het bestemmingsplan worden gelijktijdig ter inzage gelegd.

### Ingediende zienswijze

Het ontwerpbesluit is op 19 december 2018 ter inzage gelegd. Gedurende zes weken konden zienswijzen tegen het ontwerp worden ingebracht. Op 14 januari 2019 is een zienswijze ingekomen.

De indiener van de zienswijze is eigenaar van de een woning in de zone van de weg waarvoor een onderzoek is uitgevoerd. De ingediende zienswijze is daarmee ontvankelijk.

Naar aanleiding van deze zienswijze is de rapportage aangepast (akoestisch onderzoek, d.d. 3 mei 2019, opgesteld door de Omgevingsdienst Zuid-Oost-Brabant, rapportnummer 250886). De wijziging in het onderzoek heeft betrekking op een gewijzigde situering van de zuidelijke ontsluiting. In de akoestische rapportage van september 2018 was deze niet in overeenstemming met de ontsluiting zoals opgenomen in het bestemmingsplan. In de aangepaste rapportage (mei 2019) is deze zuidelijke ontsluiting alsnog nog in overeenstemming met het bestemmingsplan gebracht. Deze aanpassing leidt echter niet tot andere rekenresultaten en andere hogere waarde dan opgenomen in het ontwerpbesluit. Het definitieve besluit wordt dan ook ongewijzigd vastgesteld.

Omdat in de periode tussen het ontwerp hogere waarde besluit en het definitief hogere waarde besluit nog een tweetal bouwkavels aan het bestemmingsplan toegevoegd zijn is in dit aangepaste onderzoek tevens al rekening gehouden met een toevoeging van de extra bouwblokken nabij de zuidelijke ontsluiting waarbij tot op de perceelgrens gebouwd mag worden. Omdat hiermee in het ontwerp hogere waarde besluit nog geen rekening gehouden is, wordt voor deze extra kavels separaat een nieuw hogere waarde besluit genomen.

### Beoordelingskader

In de Wet geluidhinder zijn grenswaarden opgenomen voor de geluidsbelasting van wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï. De Wet geluidhinder maakt daarbij onderscheid in een voorkeurswaarde en een maximale waarde. Een geluidsbelasting lager dan of gelijk aan de voorkeurswaarde is zonder meer toelaatbaar. De effecten van geluid worden dan aanvaardbaar geacht. Een geluidsbelasting hoger dan de

maximale waarde is ontoelaatbaar. De maximale ontheffingswaarde voor woningbouwlocatie binnen de bebouwde kom bedraagt 63 dB voor wegverkeer en 68 dB voor railverkeer. Een geluidsbelasting lager dan of gelijk aan de maximale waarde, maar hoger dan de voorkeurswaarde is alleen toelaatbaar na een afwegingsproces.

Het afwegingsproces heeft vorm gekregen in de procedure "Vaststelling hogere waarde voor geluid". Het vaststellen van een hogere waarde wordt getoetst aan de Wet geluidhinder en het op 4 maart 2008 vastgestelde Gemeentelijke ontheffingenbeleid hogere waardeprocedure ingevolge de Wet geluidhinder (hierna: de beleidsregel).

Deze beleidsregel is gebaseerd op het beleid dat voorheen door de provincie Noord Brabant opgesteld is en geïnterpreteerd is. Dat wil zeggen dat in een uitleggebied de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer en 55 dB voor railverkeer niet overschreden mag worden.

Een uitleggebied heeft de volgende kenmerken:

- Het betreft veelal uitbreidingsgebieden aan de randen van de bebouwde kom van steden en dorpen.
- Het betreft veelal voornamelijk braakliggende gebieden van een zekere omvang waar nagenoeg geen bebouwing aanwezig is.

In de fase van planvorming van nieuwe woningen in een nieuw te ontwikkelen gebied, zijn in het beginsel alle mogelijkheden aanwezig om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. In uitleggebieden is ontheffing van de voorkeursgrenswaarde niet aan de orde.

Uitzondering hierop zijn de woningen (de eerste woningen) langs de toegangsweg in de wijk, indien wordt aangetoond dat geluidreducerende maatregelen om de voorkeursgrenswaarde te bereiken redelijkerwijs niet te verlangen zijn. 'Redelijkerwijs' betreft bezwaren van financiële, stedenbouwkundige, verkeerskundige of technische aard. Voor die woningen is de maximum te verlenen waarde 53 dB, indien ze een afschermende functie hebben voor de achterliggende geluidgevoelige bebouwing.

Om de locatie te kwalificeren als niet-uitleggebied, gelden een aantal criteria:

- Door een akoestisch onderzoek moet worden aangetoond dat niet in alle redelijkheid kan worden gevergd dat er dusdanige bron- of overdrachtsmaatregelen getroffen worden om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.
- Er dient onderzocht te worden hoe een zo gunstig mogelijk woon- en leefklimaat gecreëerd kan worden.
- Er moet sprake zijn van bijvoorbeeld opvulling van een open plaats tussen aanwezige bebouwing of sprake van vervangende nieuwbouw.
- Er moet sprake zijn van kleinschaligheid.
- Het plan moet passen binnen de bestaande stedenbouwkundige structuur.

In het geval van Aarle betekent dit dus dat het braakliggend gebied met weinig bebouwing (hoofdzakelijk het binnengebied) als uitleggebied wordt gezien.

De eerste woningen langs de zuidelijke en noordelijke toegangsweg van het plangebied en de wegen aan randen van het plangebied vallen onder de uitzondering van uitleggebied.

De gebieden langs de noordelijke en zuidelijk ontsluitingsweg en de Aarleseweg, Kapelweg en de Broekstraat worden gedefinieerd als niet-uitleggebied met het subcriterium "opvullen van een open plaats". Daarmee is het dan ook mogelijk om voor de 1<sup>e</sup> woning aan de toegangsweg een 'hogere waarde' aan te vragen.

In bijlage 3 bij dit besluit is een overzicht van bovengenoemde gebiedsindeling opgenomen.

Indien het uitvoeren van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting op de gevel van de betrokken woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeers- of vervoerskundige,

landschappelijke of financiële aard, is een hogere waarde mogelijk. Daarnaast moet de geluidsbelasting op de gevels van de verblijfsruimten en de eventuele gecumuleerde geluidsbelasting worden beoordeeld.

#### *Akoestiek in het kader van de aanpassing van de zuidelijke ontsluiting (Sint Antoniusweg)*

Verder wordt met de aanpassing van het bestemmingsplan voorzien in de realisatie van twee toegangswegen naar het plangebied. Deze wegen ontsluiten via de reeds bestaande rotondes op de Ringweg. De noordelijk ontsluiting takt aan op de bestaande weg van de rotonde. Aan deze bestaande weg zullen geen aanpassingen plaatsvinden.

Voor de zuidelijke ontsluitingsweg is het voornemen om de bestaande rijlijn van de Sint Antoniusweg iets te verleggen waardoor aanpassing van deze bestaande weg, die aansluit op de nieuw aan te leggen zuidelijk ontsluiting, noodzakelijk is.

#### *Wettelijk kader reconstructie*

Op grond van afdeling 4 van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (Wgh) is daarom onderzoek verricht naar de te wijzigen weg(vakken) aan de Sint Antoniusweg.

Om te kunnen vaststellen of sprake is van een 'reconstructie effect' dient altijd een onderzoek plaats te vinden. Pas wanneer uit dit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting met 2 dB of meer wordt verhoogd, geldt de grenswaardenregeling (traject van hogere grenswaarde) voor dit wegdeel.

Voor de beoordeling of er sprake is van een toename van de geluidbelasting wordt de huidige geluidbelasting vergeleken met de toekomstige geluidbelasting. Hiervoor wordt als huidige geluidbelasting, de laagste waarde van de geluidbelasting in het jaar vóór de fysieke ingreep (huidige situatie) of een eventueel eerder verleende hogere aangehouden.

Als toekomstige geluidbelasting dient te worden aangehouden de geluidbelasting in het akoestisch maatgevende jaar na openstelling van de weg, zonder eventueel te treffen overdrachtsmaatregelen. Hiervoor wordt het tiende jaar na gereedkomen van de reconstructie gehanteerd. Indien dit verschil meer of gelijk aan 1,5 dB is (afgerond 2 dB) dan is er sprake van een reconstructie effect. Vervolgens kan beoordeeld worden of een hogere waarde procedure noodzakelijk is.

De onderzoekszone heeft voor zuidelijke ontsluitingsweg een breedte van 200 meter. De lengte van de zone is het einde van het werk, verlengd met 67 meter, zijnde 1/3 deel van de zonebreedte van de weg.

In de onderzoekszone van de Sint Antoniusweg zijn enkele bestaande woningen gelegen. Deze woningen zijn in het reconstructie onderzoek opgenomen.

Het wettelijke Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (Rmg2006) stelt de regels voor het bepalen van de geluidbelastingen. Uitgangspunt voor het bepalen van de toekomstige geluidbelasting is volgens het Rmg2006 het zogenoemde maatgevende jaar. In beginsel is dit 10 jaar na realisatie van de wijziging aan de weg. De toekomstige geluidbelastingen zijn bepalend voor het treffen van eventuele geluidmaatregelen. Ten aanzien van de wijzigingen aan de bestaande wegen dient ook de heersende geluidbelasting te worden bepaald. Dit is één jaar vóór de wijziging aan de weg plaatsvindt.

Indien er sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh moet worden onderzocht of er maatregelen kunnen worden getroffen om de overschrijding van de grenswaarde ongedaan te maken (bijvoorbeeld door het plaatsen van een geluidscherm of het aanbrengen van geluidarm asfalt).

Als het niet mogelijk is of wanneer de maatregelen stuiten op financiële bezwaren, moet een hogere grenswaarde voor de ten hoogste toelaatbare toekomstige geluidbelasting worden vastgesteld.

Wanneer een hogere waarde wordt vastgesteld dient krachtens artikel 112 van de Wet geluidhinder burgemeester en wethouders er op toe te zien dat de geluidbelasting in de geluidgevoelige ruimten van de geluidgevoelige gebouwen niet hoger is dan de in artikel 112 Wgh en artikel 3.10 Bgh genoemde grenswaarden. Deze grenswaarde bedraagt 33 dB voor woningen.

Burgemeester en wethouders zijn verantwoordelijk voor het uitvoeren van een gevelisolatie onderzoek en voor het eventueel (laten) treffen van gevelmaatregelen. Indien uit dit onderzoek blijkt dat



gevelmaatregelen noodzakelijk zijn, worden deze bouwkundige maatregelen getroffen binnen een jaar na het afronden van de reconstructie van de St. Antoniusweg. Hiervoor zal dan een nader gevelisolatie onderzoek uitgevoerd worden.

De financiële middelen voor de uitvoering van de maatregelen worden dan direct toegekend aan het plan. Dit is tevens het geval voor de kosten voor de uitvoering van geluidsreducerende maatregelen aan de gevels van bestaande woningen (indien uit nader onderzoek de noodzaak daartoe blijkt).

### **Beoordeling**

Uit het akoestisch onderzoek opgesteld door Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant, nr. 250886, d.d. 24 september 2018 blijkt dat de geluidsbelasting op de te toetsen gevels van de woningen maximaal ten hoogste 63 dB bedraagt ten gevolge van het verkeer op de Ringweg, Broekstraat en van de nog te projecteren nieuwe weg binnen het plangebied en ten hoogste 68 dB ten gevolge van de spoorlijn Eindhoven-Boxtel.

De overige wegen in de omgeving hebben geen zone en kunnen in het kader van de Wet geluidhinder buiten beschouwing gelaten worden. Nader onderzoek en een afweging van maatregelen zijn daarom alleen noodzakelijk vanwege het wegverkeer over de Ringweg, Broekstraat en van de nog te projecteren nieuwe weg binnen het plangebied en het railverkeer over de spoorlijn Eindhoven-Boxtel.

#### *Geluidbelasting in uitleggebied*

##### Toets Wet geluidhinder

De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer (op de gezoneerde wegen), is op de gevels van de woning in het uitleggebied niet meer dan 48 dB.

Ten gevolge van het railverkeer wordt de geluidbelasting van 55 dB op de gevels van meerdere woningen overschreden op een hoogte van 4,5 en 7,5 meter. Voor deze woningen wordt een geveldeel of kapdeel van de woning als dove gevel uitgevoerd. In bijlage 5 bij dit besluit zijn deze opgenomen. In de voorwaarde van dit besluit is deze maatregel vastgelegd.

Hierdoor is in het uitleg gebied vanwege het weg- en railverkeer geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

##### Toets goed woon- en leefklimaat

De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de gebiedsontsluitingsweg (de centrale ring in het gebied) zijnde een niet gezoneerde weg (30 km/u wegen in het plangebied), is op de voorgevels van de woningen in het uitleggebied (met name op het eerste deel) van deze weg meer dan 48 dB. Na het toepassen van een stiller wegdek (SMA NL8G+ i.p.v. klinkers in keperverband) is de geluidbelasting ter hoogte van de voorgevel van deze woningen 3 tot 4 dB lager en is ten hoogste 51 dB (incl. aftrek artikel 110). Hiermee is er sprake van een goed woon- en leefklimaat ter hoogte van de woningen in het uitleggebied. Het toepassen van een stiller wegdektype op deze weg samen met het realiseren van een geluidluwe gevel met ene geluidluwe buitenruimte wordt daarom als voorwaarde verbonden aan dit besluit.

#### *De geluidbelasting in niet uitleggebied*

De geluidsbelasting ten gevolge van het weg- en railverkeer op de gevels van de woningen buiten het uitleggebied is hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Deze is niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde (63 en 68 dB).

#### *Geluidsbelasting bestaande woningen vanwege reconstructie*

In het rekenmodel is uitgegaan van het wegdektype 'referentiewegdek' op de Sint Antoniusweg voor het gedeelte aanleg nieuwe weg Aarle en rotonde Ringweg. Het treffen van bronmaatregelen zoals het toepassen van een stiller wegdek, biedt reële mogelijkheden om de geluidbelasting te reduceren. Indien het wegdektype SMA NL8G+ wordt toegepast op de Sint Antoniusweg (gedeelte aanleg nieuwe weg-rotonde Ringweg) en de nieuwe weg Aarle tot aan de 30 km/uur zone dan treedt er geen reconstructie meer op in het kader van de Wet geluidhinder. In bijlage 4 en 6 is de situering van dit wegdeel opgenomen. In de voorwaarden in dit besluit is deze maatregel vastgelegd waardoor er geen sprake is van reconstructie.

## Onderzoek naar de maatregelen

### 1. Hoofdcriteria

#### *Stedenbouwkundige overwegingen*

Een ontheffing kan worden verleend, wanneer wordt aangetoond dat woningbouw ter plaatse dringend noodzakelijk is én dat de bebouwing niet anders gesitueerd kan worden. Het gaat dus om locatiespecifieke kenmerken.

#### *Landschappelijke overwegingen*

Een ontheffing kan worden verleend, wanneer geluidreducerende voorzieningen bijvoorbeeld een doorsnijding van een waardevol open landschap zouden veroorzaken, grondwaterstromen zouden beïnvloeden of flora en fauna zouden belemmeren. In voorliggende situatie is dit niet aan de orde.

#### *Verkeerskundige overwegingen*

Het verlagen van de intensiteiten en het aanpassen van de maximale snelheid zijn te beschouwen als verkeers- en vervoerskundige activiteiten. Het verlagen van de intensiteiten en/of het verder aanpassen van de snelheid is voor de Ringweg, Broekstraat en van de nog te projecteren nieuwe weg binnen het plangebied niet mogelijk vanwege de functie van deze weg. Een maatregel zoals het verminderen van de verkeersintensiteit op een weg kan tevens in een ander deel van de gemeente voor een verslechtering zorgen.

#### *Financiële overwegingen*

Bron- en overdrachtsmaatregelen brengen extra kosten met zich mee. Dit is niet altijd een argument om af te wijken van de voorkeursgrenswaarde. Wel moet er een afweging gemaakt worden tussen de kosten van de maatregelen en het effect van de maatregelen.

Zo zal een geluidsscherm eerder financieel haalbaar zijn als er veel geluidsgevoelige gebouwen bij het plan betrokken zijn. Hetzelfde geldt ook voor geluidreducerende maatregelen bij de bron. Bij slechts weinig geluidsgevoelige gebouwen zal de maatregel minder snel doelmatig zijn en zullen de kosten van de gevelisolatie lager zijn dan de bron- en overdrachtsmaatregelen.

#### *Bronmaatregelen*

##### Wegverkeer

Op de Aarleseweg, Broekstraat, Kapelweg, Mosselaarweg, Ringweg en Sint Antoniusweg ligt een referentiewegdek als verharding.

Ook na het toepassen van een stiller wegdektype op bovenstaande wegen (SMA-NL8G+) is er nog steeds sprake van een overschrijding. Deze maatregel is voor deze bestaande wegen in combinatie met de hoge kosten van de toepassing op deze wegen, geen doelmatige oplossing.

Op de nog aan te leggen toegangs-gebiedsontsluitingsweg (ring in het gebied) blijkt met het toepassen van een stiller wegdek een geluidreductie van 3 tot 4 dB mogelijk. Deze maatregel is nog eenvoudig toe te passen zonder veel extra kosten. Door het toepassen van deze akoestisch stillere deklagen kan tevens worden bespaard op het treffen van gevelmaatregelen. Deze is daarom wel doelmatig.

##### Railverkeer

Het toepassen van raildempers zal er voor zorgen dat de geluidbelasting met circa 2 dB zal afnemen. Dit is onvoldoende om de geluidbelasting op de gevels te reduceren tot beneden de voorkeursgrenswaarde. Daarnaast betreft het slechts een beperkt aantal woningen waarvoor deze maatregelen getroffen zou moeten worden.

#### *Overdrachtsmaatregelen*

##### Wegverkeer

Overdrachtsmaatregelen zijn bijvoorbeeld geluidsschermen of geluidswallen. Geluidsschermen en -wallen ter hoogte van de nieuwe weg zijn zowel vanuit landschappelijk oogpunt als vanuit financieel oogpunt niet

gewenst. Het plaatsen van schermen is, gezien de korte afstand van de rijbaan tot aan de bebouwing, niet wenselijk vanuit stedenbouwkundig oogpunt. Daarnaast zijn de kosten van een dergelijk scherm niet in verhouding met het aantal woningen waarvoor het scherm bedoeld is en het effect van het scherm.

#### Railverkeer

Om de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer op de gevels van het bouwplan te reduceren, is gezocht naar een overdrachtsmaatregel welke past binnen het perceel en zowel stedenbouwkundig als architectonisch akkoord is.

Hiervoor, heeft er een nader beschouwing van mogelijke maatregelen in de vorm van afscherming plaatsgevonden. Dit betreft de aanpassing van het bestaande scherm gelegen op gronden in eigendom van ProRail of het realiseren van een aanvullend scherm op gronden in eigendom van de gemeente Best. Uit deze nadere beschouwing blijkt dat op eigendom van ProRail een verlenging van het scherm van circa 400 meter met een hoogte van 3,25 c.q. 2,5 meter ten opzichte van plaatselijk maaiveld nodig is voor respectievelijk 7,5 c.q. 4,5 meter waarneemhoogte.

Indien het scherm op grond in eigendom van de gemeente wordt geplaatst, heeft het scherm een hoogte van 3,5 en 2,75 meter en een lengte van circa 400 meter.

De kosten voor het realiseren van een scherm met een hoogte van 3 meter en een lengte van 400 meter bedragen circa € 420.000,= voor een beperkt aantal woningen binnen het plangebied.

Maatregelen voor zowel weg- als railverkeer in het overdrachtsgebied in de vorm van schermen zijn door de gemeente vanuit kostenoverweging voor railverkeer als niet doelmatig beschouwd en voor wegverkeer uit stedenbouwkundige niet mogelijk waardoor maatregelen bij de ontvanger aan de orde zijn in de vorm van het bewerkstelligen van een goed woon- en leefklimaat via de regels van het bestemmingsplan.

#### 2. Subcriteria ontheffingscriterium

Naast de beschouwde hoofdcriteria die als doel hebben de overschrijdingen zo klein mogelijk te houden, gelden er ook subcriteria waaraan het bouwplan dient te voldoen om voor ontheffing in aanmerking te komen. Voor wegverkeerslawaai in een binnenstedelijke situatie zijn deze als volgt:

- a. opname in een stads- of dorpsvernieuwingsplan;
  - b. het door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige akoestische afscherming gaan vervullen voor andere woningen of voor andere geluidgevoelige gebouwen of geluidgevoelige objecten;
  - c. ter plaatse noodzakelijk zijn om reden van grond- of bedrijfsgebondenheid;
  - d. het ter plaatse situeren als vervanging van bestaande bebouwing;
  - e. het door de gekozen situering opvullen van een open plaats tussen aanwezige bebouwing;
- In de onderhavige situatie wordt voldaan aan de subcriteria onder e.

#### 3. Aanvullende criteria

In het geluidbeleid van de Gemeente Best is opgenomen dat bij een ontheffing één van de gevels geluidsluwig moet zijn en dat bij ontheffing van meer dan  $L_{den}$  53 dB wegverkeerslawaai (incl. aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder) het volgende een vereiste is:

- *Geluidsluwe buitenruimte/geluidsluwe gevel*

De woningen waarvoor ontheffing wordt verleend, dienen een geluidluwe gevel te hebben. In het geluidbeleid van de gemeente Best is verder opgenomen dat voor het opleggen van een hogere waarde hoger dan 53 dB (inclusief aftrek) tenminste één van de tot de woning behorende buitenruimten een gecumuleerde geluidsbelasting moet hebben die niet hoger is dan  $L_{den}$  48 dB (inclusief aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder).

- *Indelingsvereisten verblijfsruimten*

In het geluidbeleid van de gemeente Best is opgenomen dat een hogere waarde hoger dan 53 dB (inclusief aftrek) veroorzaakt door wegverkeerslawaai; railverkeerslawaai alleen wordt vastgesteld

indien voldoende verzekerd is dat de verblijfsruimten niet aan de uitwendige scheidingsconstructie worden gesitueerd waar de hoogste geluidsbelasting optreedt, tenzij overwegingen van stedenbouw of volkshuisvesting zich daartegen verzetten.

Hiermee wordt bedoeld dat de verblijfsruimten zoveel mogelijk (doch minimaal 1 ruimte) aan de geluidsluwe dan wel aan de minst geluidbelaste zijde gesitueerd zijn. Ter plaatse van de meest belaste zijde dienen geen verblijfsruimten te worden gesitueerd, tenzij overwegingen van stedenbouw of volkshuisvesting zich daartegen verzetten.

De geluidsbelasting op de gevels van een woning bedraagt meer dan 53 dB voor wegverkeer (inclusief aftrek) en voor meerdere woningen 55 dB voor railverkeer. Daarmee dient voor deze woningen aan deze voorwaarde te worden voldaan. Deze indelingsvereiste zal bij de aanvraag voor een bouwvergunning door gemeente Best worden verlangd.

Uit de tekeningen blijkt dat kan worden voldaan aan de indelingsvereisten.

De ontwikkellocatie biedt derhalve voldoende mogelijkheden om aan de aanvullende voorwaarden in de beleidsregel te kunnen voldoen.

Voor de betreffende woonlocaties dient te worden voldaan aan de volgens het Bouwbesluit geldende minimale geluidweringseis voor de uitwendige scheidingsconstructies van verblijfsgebieden c.q. - ruimten in woningen zodat een binnenniveau in de woning van ten hoogste 33 dB (als bedoeld in het bouwbesluit) in de verblijfsruimten van deze woningen gerealiseerd wordt. In dat kader dient nader onderzoek plaats te vinden naar de toe te passen gevelmaterialen. Een dergelijk onderzoek wordt bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning door de Gemeente Best verlangd.

### **Conclusie**

Uit bovenstaande beoordeling van de hoofd- en subcriteria en de overige uitgangspunten zoals geformuleerd in de beleidsregel van de gemeente Best kan geconcludeerd worden dat behalve het toepassen van SMA NL8G+ op een gedeelte van de St. Antoniusweg – zuidelijke ontsluiting (zie bijlage 5), het toepassen van dove gevels voor woningen in het uitleggebied die zijn gelegen binnen de 55 dB contour van het railverkeer en het toepassen van een stil asfalt op de binnering in het plangebied er geen verdere aanvullende bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn en dat aan de subcriteria wordt voldaan.

Omdat voldaan wordt aan de criteria van het ontheffingenbeleid verlenen burgemeester en wethouders van de gemeente Best op basis van de onderzoeksresultaten voor de ontwikkellocatie een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde.

Omdat verder aanvullende maatregelen niet mogelijk zijn en een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde noodzakelijk is, is het vereist dat de karakteristieke geluidwering van de gevel zodanig is dat een binnenniveau van 33 dB gerealiseerd wordt als bedoeld in het bouwbesluit.

### **Overige wetten en regels**

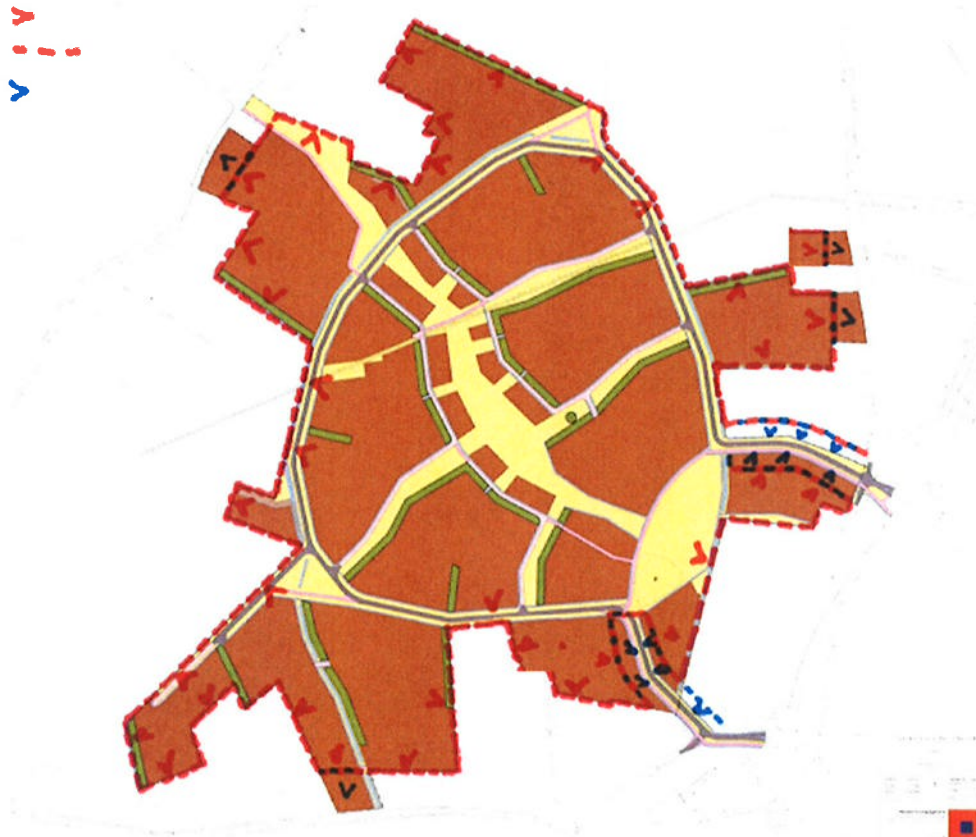
Het vaststellen van deze hogere grenswaarden houdt niet in dat hiermee is voldaan aan de bepalingen die in andere regelgeving, zoals bijvoorbeeld de Woningwet, de Bouwverordening en het bestemmingsplan, zijn gesteld dan wel op grond hiervan worden voorgeschreven.

Hogere waarden als gevolg van weg- en railverkeerslawaai						
Waarneempunt (wnp)	Rijksdriehoekskoördinaten		Aantal woningen waarop wnp betrekking heeft	Waarneemhoogte in m	Geluidbelasting in dB inclusief aftrek art. 110g Wgh	
	X	Y			Vóór maatregelen	Na maatregelen evt. (=verzochte hogere waarde)
<b>Hogere waarden als gevolg van wegverkeerslawaai afkomstig van Broekstraat</b>						
112	154415	391678		4,5	49	49
				7,5	49	49
151	154433	391827		1,5	49	49
				4,5	49	49
				7,5	49	49
<b>Hogere waarden als gevolg van wegverkeerslawaai afkomstig van Ringweg</b>						
110	154369	391696		4,5	49	49
				7,5	50	50
111	154388	391688		1,5	49	49
				4,5	51	51
				7,5	52	52
112	154415	391678		1,5	52	52
				4,5	54	54
				7,5	55	55
<b>Hogere waarden voor de nog te projecteren woningen vanwege aanleg nieuwe weg met toepassing SMA NL8G+</b>						
130	154203	391432		1,5	51/50*	50
				4,5	51/50*	50
				7,5	50/49*	49
<b>Vanwege spoorweglawaai t.g.v. traject Boxtel - Eindhoven</b>						
100	154422	391900		7,5	56	56
101	154423	391890		7,5	56	56
102	154426	391878		7,5	56	56
103	154428	391865		7,5	56	56
161	154407	391970		4,5	57	57
161				7,5	58	58
162	154398	391984		4,5	58	58
162				7,5	59	59
163	154403	391953		7,5	58	58
binnen 55 dB contour				4,5	Dove gevel /kap	Dove gevel /kap
binnen 55 dB contour				7,5	Dove gevel /kap	Dove gevel /kap

UITLEGGEBIED



- Uitleggegebied
- Grens uitleggegebied en niet uitleggegebied
- Niet uitleggegebied
- 1. wordt niet voorzien zijn van
- 2. er kan een sub-structuur worden toegepast
- 3. het betreft de 14-ijzerebouw
- \* Zoals ook in de plan\*
- Uitvoerende nieuwbouw

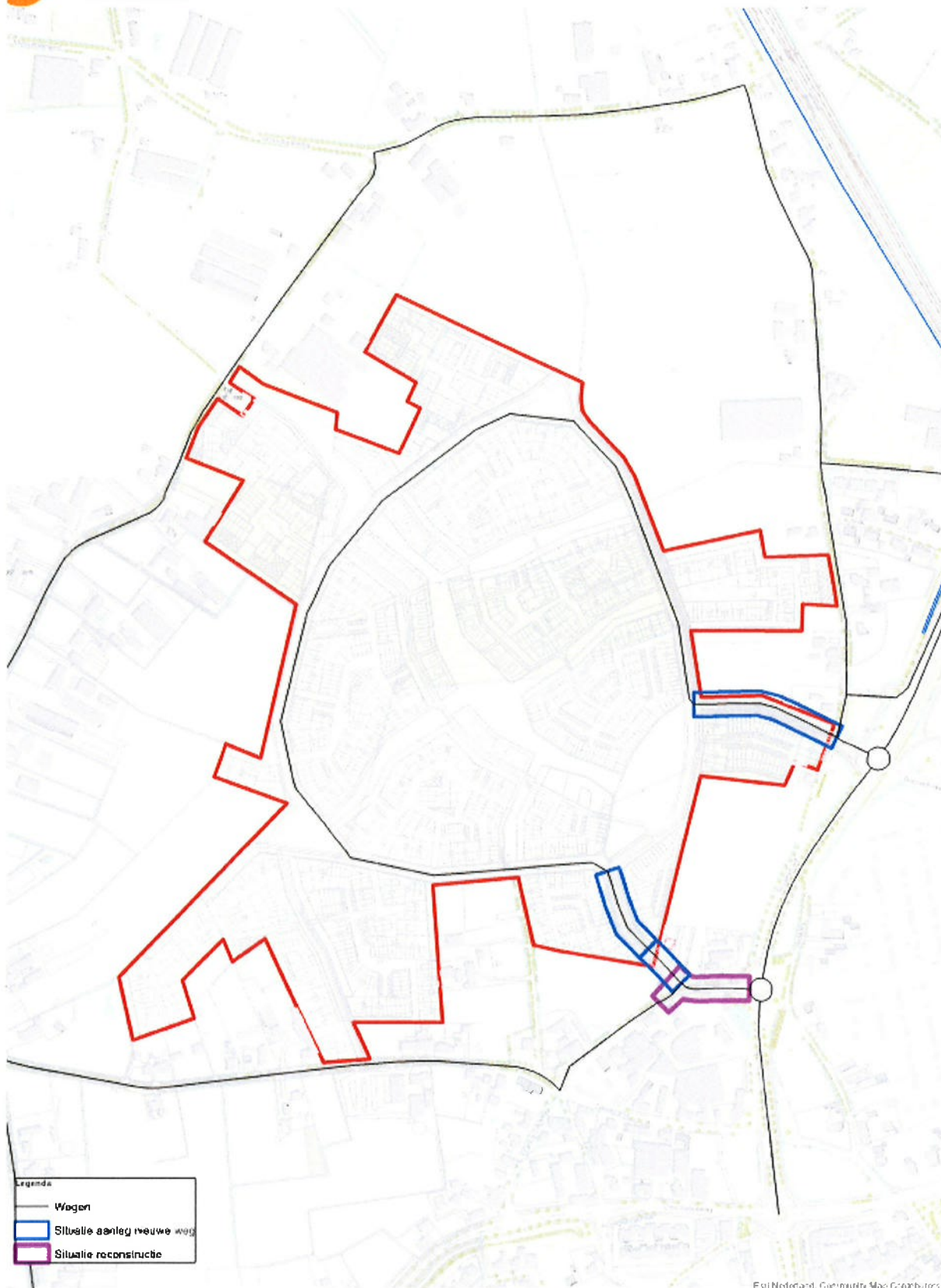


OVERZICHT RECONSTRUCTIE EN AANLEG NIEUWE WEG



**Situatie aanleg nieuwe weg en reconstructie**

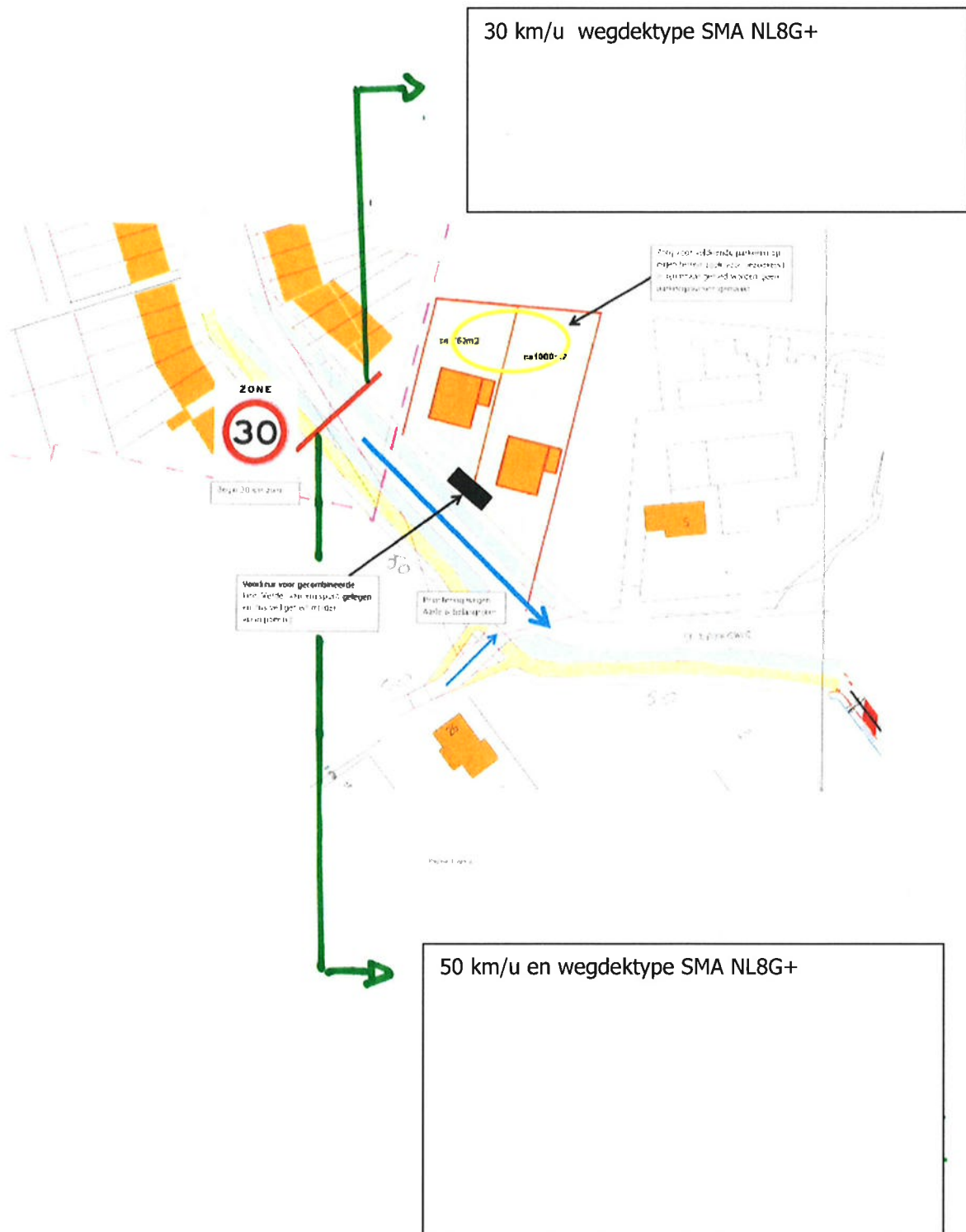
Gemeente Best



Esri Nederland, Community Map Contributors



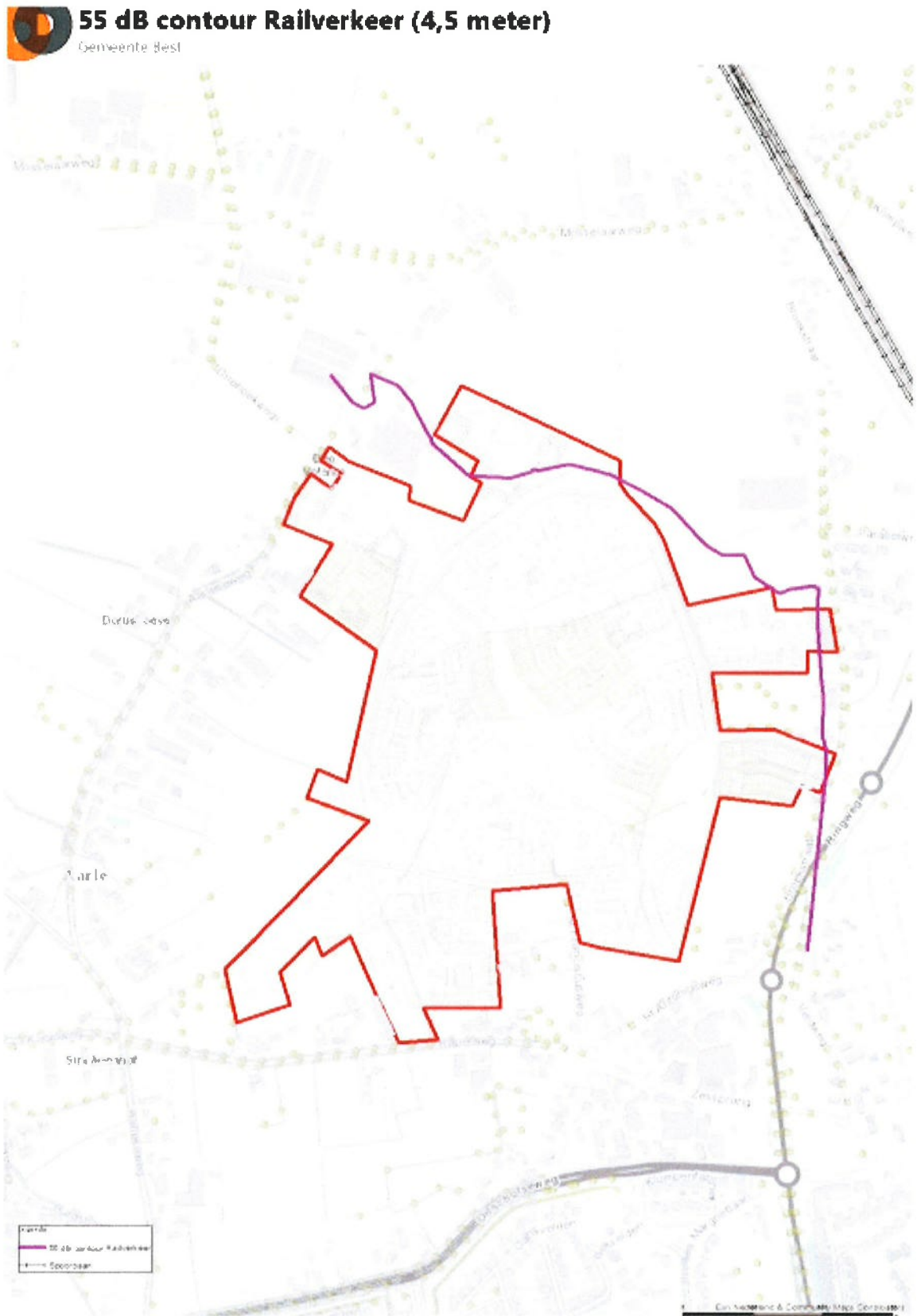
SITUERING WEDEKTYPE





55 dB CONTOUR RAILVERKEER 4,5 EN 7,5 METER

Figuur 15: Contour railverkeer (4,5 meter)



Figuur 16: Contour railverkeer (7,5 meter)

**55 dB contour Railverkeer (7,5 meter)**  
Gemeente IJssel

