

NOTITIE GELUID

Bezoekadres:
Spoorlaan 181
5038 CB Tilburg
tel. (013) 206 01 00

aan Gemeente Etten-Leur
T.a.v. Nelly Mourik

betreft Nieuwbouwproject Keenseweg

afzender Johan Hermus

telefoon 013-2060509

afdeling Milieumetingen en Onderzoek

datum 29 juni 2016

zaaknummer 16011649

Postadres:
Postbus 75
5000 AB Tilburg

email: info@omwb.nl
internet: www.omwb.nl

Aanleiding

De gemeente Etten-Leur is voornemens om medewerking te verlenen aan de bouw van 7 woningen aan Keenseweg tussen de reeds aanwezige woningen Keenseweg 5 en 37 te realiseren. Bij de planologische inpassingsprocedure dient de gemeente zich uit te spreken over de aanvaardbaarheid van de te verwachten geluidbelastingen vanwege het wegverkeer.

Wettelijk kader wegverkeerslawaai

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt het wettelijk kader voor de toegestane geluidbelasting van wegen bij woningen en andere geluidgevoelige gebouwen, die binnen de geluidzone van een weg zijn geprojecteerd. In zijn algemeenheid stelt de Wgh eisen aan de maximaal toegestane geluidbelasting ten gevolge van de aanleg of wijziging van een weg of de bouw van een geluidgevoelige bestemming.

Bij de bouw van woningen binnen een geluidzone moet een akoestisch onderzoek worden verricht om de geluidbelasting te bepalen. Het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 stelt regels aan het bepalen van de geluidbelasting. Uitgangspunt voor de toekomstige geluidbelasting is het zogenoemde maatgevend jaar. In beginsel is dit tien jaar na vaststelling of herziening van een bestemmingsplan.

Sinds 1 januari 2007 is de Europese dosismaat L day-evening-night (L_{den}) van toepassing. De geluidbelasting in L_{den} is het gemiddelde over de dag-, avond- en nachtperiode en wordt aangegeven in decibel (dB).

Bij de bepaling van de geluidbelasting vanwege een weg geldt een bijzondere regeling. Alvorens de berekende gevelbelasting wordt getoetst aan de in de Wet geluidhinder gestelde grenswaarden, mag, onder de aanname dat het verkeer in de toekomst stiller wordt, op de berekende waarde een correctie worden toegepast conform artikel 110g Wgh. Voor wegen met een toegestane rijsnelheid van minder dan 70 km/uur geldt een aftrek van 5 dB(A).

De voorkeursgrenswaarde van nieuw te bouwen woningen binnen de geluidzone van een weg bedraagt voor een gevel 48 dB (artikel 82 lid 1 Wgh). Ontheffing is mogelijk, afhankelijk van de situatie ter plaatse. Op grond van artikel 83 lid 2 Wgh geldt er voor nieuwbouw in binnenstedelijk gebied een hoogst toelaatbare geluidbelasting (ontheffingswaarde) van 63 dB.

In artikel 74 Wgh zijn geluidzones langs wegen gedefinieerd. Geluidzones zijn te beschouwen als aandachts- of onderzoeksgebieden waarbinnen akoestisch onderzoek verplicht is in het geval dat geluidgevoelige gebouwen hierbinnen worden geprojecteerd. Wegen waarop een maximum snelheid van 30 kilometer per uur geldt, evenals wegen binnen woonerven, zijn niet gezoneerd waardoor projectie van geluidgevoelige gebouwen langs deze wegen buiten de onderzoeksplicht van de Wgh valt. In onderhavig geval ligt de nieuwbouwlocatie niet binnen wettelijk gezoneerde wegen. De wettelijke geluidzone van binnenstedelijke wegen bedraagt 200 meter. De nieuwbouwlocatie ligt op circa 240 meter afstand van de wettelijk gezoneerde Rijdsdijk en daardoor buiten de geluidzone van de Rijdsdijk.

Bij wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur is de Wet geluidhinder niet van toepassing. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient echter wel een afweging gemaakt te worden in hoeverre de geluidsituatie van 30 kilometerwegen aanvaardbaar zijn. Daarom dient ook het akoestisch klimaat vanwege de direct aan de nieuwbouwlocatie gelegen 30 kilometerweg de Keenseweg te worden onderzocht. Ondanks het feit dat de nieuwbouwlocatie niet binnen de geluidzone van de Rijdsdijk ligt is in dit onderzoek ook de geluidbelasting vanwege de Rijdsdijk bepaald.

Voor de beoordeling van de geluidbelasting vanwege 30 kilometerwegen wordt gebruik gemaakt van de in tabel 1 aangegeven classificering van de kwaliteit van de akoestische omgeving in een milieukwaliteitsmaat volgens de 'methode Miedema'¹. Hierin wordt de geluidbelasting geassocieerd en beoordeeld op basis van klasse met een bandbreedte van 5 dB. Omdat de Wet geluidhinder niet van toepassing is, wordt bij de berekening van de geluidbelasting geen correctie conform artikel 110g Wgh toegepast.

Tabel 1
Lden classificering milieukwaliteit conform methode Miedema

Geluidklasse	Beoordeling
≤ 50 dB	Goed
50 – 55 dB	Redelijk
55 – 60 dB	Matig
60 – 65 dB	Tamelijk slecht
65 – 70 dB	Slecht
> 70 dB	Zeer slecht

Onderzoek

De voorbereiding voor de wijziging van bestemmingsplan "De Keen" is de aanleiding voor het uitvoeren van dit akoestisch onderzoek. Dit onderzoek richt zich op het berekenen van de te verwachten geluidbelastingen bij de nieuw te bouwen woningen aan de Keenseweg tussen de aanwezige woningen Keenseweg 5 en 37.

Voor de berekening is een computersimulatiemodel opgesteld. De bodemgebieden in het computersimulatiemodel is, met uitzondering van de verharde wegvlakken, als akoestisch zacht beschouwd. De modellering van de wegen en objecten is opgesteld op basis van digitale ondergronden van de huidige omgeving.

De geluidbelastingen zijn berekend op een hoogte van 1½ meter, 4½ meter en 7½ meter ten opzichte van het plaatselijke maaiveld. De gebruikte hoogtes zijn representatief voor de diverse woonlagen van een woning. Figuur 1 geeft een overzicht van het computersimulatiemodel met daarop de ligging van de berekeningspunten bij de woningen weer.

¹ De heer Miedema heeft hiervoor onderzoek verricht (Bron; H.M.E. Miedema, TNO-NIPG, september 1992, 'response functions for environmental noise in residential areas')

In september 2015 zijn op de Keenseweg verkeerstellingen uitgevoerd. Op basis van deze telgegevens en een autonoom groeipercentage van 1% is als uitgangspunt voor onderhavig onderzoek een etmaalintensiteit van 300 motorvoertuigen per dag voor het prognosejaar 2027 bepaald. Voor de Rijdsdijk is uitgegaan van een etmaalintensiteit van 7.790 motorvoertuigen per dag. De gehanteerde etmaalintensiteit is gebaseerd op het rapport "Actualisatie verkeerscijfers"² en de gemeentelijke verkeerskaart. Op basis van verkeerstellingen van 2011, alle vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen en een autonoom groeipercentage van 1%, is de etmaalintensiteit voor het prognosejaar 2027 bepaald. In bijlage 1 is van de bij dit onderzoek betrokken wegen de gehanteerde verdeling over de gehele dag weergegeven.

De berekeningen zijn uitgevoerd volgens Standaardrekenmethode II van bijlage III van het "Reken- en meetvoorschrift geluid 2012". Hierbij is gebruik gemaakt van het computerprogramma Geomilieu (V3.11, module RMW-2012, van DGMR Raadgevende Ingenieurs BV).

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege de Keenseweg bij de nieuw te realiseren woningen ten hoogste 50 dB bedraagt op de voorgevel en ten hoogste 20 dB op de achtergevel. De geluidbelasting vanwege de Rijdsdijk bedraagt ten hoogste 37 dB, exclusief aftrek. Op figuur 2 en 3 zijn de geluidbelastingen van respectievelijk de Keenseweg en de Rijdsdijk grafisch weergegeven.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de milieukwaliteit van de geluidbelasting vanwege de Keenseweg en de Rijdsdijk bij de nieuw te realiseren woningen als goed is te classificeren. In dit geval worden de geluidbelastingen vanwege de direct aan de planlocatie gelegen 30 kilometerweg de Keenseweg en de verder weg gelegen 50 kilometerweg de Rijdsdijk aanvaardbaar geacht.

Conclusie

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzocht in hoeverre de geluidsituatie vanwege de aan de nieuwbouwlocatie gelegen 30 kilometerweg de Keenseweg en de verder weg gelegen Rijdsdijk aanvaardbaar zijn. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de milieukwaliteit van beide wegen als goed is te beoordelen. Gesteld kan worden vanwege wegverkeerslawaai een goed leefklimaat is gegarandeerd.

Tilburg, 29 juni 2016

Met vriendelijke groet,

Johan Hermus
Adviseur geluid

Bijlagen

Figuur 1: overzicht computersimulatiemodel

Figuur 2: berekeningsresultaten vanwege de Keenseweg (exclusief aftrek)

Figuur 3: berekeningsresultaten vanwege de Rijdsdijk (exclusief aftrek)

Bijlage 1: verkeersgegevens

² Rapport van ARCADIS d.d. 17 april 2012, rapportnummer 076317029:D