

MEMO

Aan De heer J. Wierda, Buro Stedenbouw
Van Ing. B. Mengers
CC aan

Datum 4-8-2017
Onderwerp Nadere beschouwing BBT-voorzieningen en toets gemeentelijk geluidsbeleid i.v.m. aanvragen hogere grenswaarden, voor locatie aan de Kraaienstraat te Angeren.

1 Aanleiding

Het geprojecteerde woonperceel aan de Kraaienstraat te Angeren, is gelegen binnen de invloedssfeer van de Betuweroute. De berekende geluidbelasting ten gevolge van het railverkeerslawaaï betreft maximaal 56 dB(A). De voorkeursgrenswaarde voor deze locatie is 55 dB(A). De maximale grenswaarde is voor railverkeerslawaaï 68 dB(A). Er is sprake van een overschrijding van de gestelde voorkeursgrenswaarde met 1 dB(A). Dit betekent dat er dan wel bronmaatregelen of voorzieningen in de overdracht dienen te worden aangebracht, dan wel een hogere grenswaarde dient te worden aangevraagd en vergund. Alvorens dit te kunnen bepalen dient het aan dit plan ten grondslag gelegen akoestisch onderzoek (ANCOOR, kenmerk 16268 d.d. 21-07-2017) te worden aangevuld met een beschouwing betreffende het BBT-principe (Best Beschikbare Technieken) en de toets aan het gemeentelijk geluidsbeleid (gemeente Lingewaard). In de bijgaande MEMO is dit nader uitgewerkt.

2 Maatregelen

Uit de rekenresultaten blijkt dat de optredende geluidbelastingen ten gevolge van het railverkeer over de Betuweroute zorgt voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarden van 55 dB(A). Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dient onderzocht te worden of de geluidbelasting door middel van maatregelen aan de bron en/of de overdracht kan worden verlaagd.

2.1 bronmaatregelen railverkeer

Als bronmaatregelen voor het railverkeerslawaaï, kan gedacht worden aan b.v. het verminderen van het aantal treinbewegingen op het tracé, het verlagen van de rijnsnelheid, het stiller maken van de treinstellen of de toepassing van raildempers. Met deze laatst genoemde maatregel is het mogelijk om de geluidbelasting met 2 tot 3 dB(A) te verminderen. Vanwege de beperkte omvang van het bouwplan zal dit echter financieel niet haalbaar zijn. Verder zal de verlaging van de intensiteit en snelheid leiden tot onnodige vertragingen en derhalve ook niet als haalbaar kunnen worden aangemerkt. Het vervangen van het materieel door stillere treinstellen, is gezien de geringe omvang van het bouwproject eveneens geen optie.

Op basis van het bovenstaande overwegingen kan ons inziens worden gesteld dat het toepassen van bronmaatregelen ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling, niet realiseerbaar dan wel niet doeltreffend is of stuit op financiële bezwaren.

2.2 overdrachtsmaatregelen railverkeer

Als overdrachtsmaatregel kan tussen het spoor en de voorgenomen ontwikkelingslocatie een geluidsscherm of -wal worden toegepast. Een geluidsscherm of -wal is het meest effectief, indien deze zo dicht mogelijk langs de betreffende bron wordt geplaatst. Opgemerkt dient te worden dat, wil op de verdiepingshoogte bij de geluidsgevoelige bestemming ook een geluidsafschermende werking optreden, de afschermende maatregelen een behoorlijke hoogte dienen te hebben.

Buiten het feit dat er in de directe nabijheid van de spoorlijn fysiek relatief weinig ruimte is om overdrachtsmaatregelen in de vorm van schermen of wallen toe te passen, is dit ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt gezien een niet gewenste situatie. Hierdoor zou het aanwezige open karakter van het gebied, geweld worden aangedaan. Daarnaast is het aanbrengen van een geluidsscherm voor de afscherming van slechts enkele geluidsgevoelige bestemmingen financieel niet haalbaar.

2.3 maatregelen bij de ontvanger

Voorgaand is reeds aangegeven dat ter plaatse van de onderhavige geluidsgevoelige bestemming de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het spoorweglawaai wordt overschreden. Omdat het hierbij slechts gaat over één geluidsgevoelige bestemming, kunnen om financiële en stedenbouwkundige redenen geen bron- of overdrachtsmaatregelen worden getroffen. Derhalve dient bij de gemeente voor de betreffende geluidsgevoelige bestemming een hogere waarden te worden aangevraagd.

Opgemerkt dient te worden dat voor het geluid ten gevolge van het spoorweglawaai op geluidsgevoelige bestemmingen boven de maximale ontheffingswaarde van 68 dB(A) niet mogelijk is. Hiervan is in het onderhavige geval geen sprake. Daarnaast dient een geluidsgevoelige ruimte en geluidluwe zijde te bezitten waar geen hogere geluidbelasting optreedt dan 50 dB(A). Hiervan is in de huidige situatie sprake. Dit houdt in dat hiervoor ontheffing kan worden verleend.

3 cumulatieve geluidbelasting

Om de werkelijke geluidbelasting op de uitwendige scheidingsconstructies te bepalen, dient als er sprake is van meer dan één relevante geluidbelasting (bijvoorbeeld van zowel het wegverkeer als van het railverkeer), conform de rekenregels uit bijlage I uit het 'Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012' gecumuleerd te worden.

Allereerst dient te worden vastgesteld of er sprake is van een relevante blootstelling door meer dan één geluidsbron. Indien hiervan geen sprake is, kan cumulatie namelijk achterwege blijven en kan worden volstaan met het vaststellen van de betreffende hogere grenswaarde. Gesteld kan worden dat er enkel sprake is van een relevante geluidbelasting afkomstig van de Betuweroute, zodat er geen sprake is van cumulatie.

4 aanvraag hogere grenswaarde

Op de begane grond en op de verdieping is sprake van een relevante blootstelling ten gevolge van het railverkeer van respectievelijk 56 en 58 dB(A). Voorgesteld wordt om voor deze geluidbelastingen bij de gemeente een hogere waarde aan te vragen.

5 Geluidbeleid gemeente

Binnen de gemeente Lingewaard zijn een tweetal beleidstukken van kracht ten aanzien van het woon- en leefklimaat voor het aspect geluid. Dit betreffen het 'gebiedsgericht geluidbeleid' en de 'nota hogere grenswaarden'.

6 Gebiedsgericht geluidbeleid

De gemeente Lingewaard heeft een gebiedsgericht geluidbeleid opgesteld waarin verschillende uitgangspunten en criteria zijn opgenomen waaraan voldaan dient te worden bij realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Het geluidsbeleid geeft per gebiedstypering de gebiedsgerichte ambities aan, die er toe moeten leiden dat geluid in een vroeg stadium bij een ruimtelijke ontwikkeling van nieuwe situaties wordt meegenomen.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende geluidklassen en gebiedstypen. De geluidklassen variëren van "zeer rustig" tot "zeer lawaaiig". Er zijn 7 verschillende gebiedstyperingen.

Zie voor de verdeling van de betreffende klassen het hier naast opgenomen overzicht. Hierin staat 'VL' voor verkeerslawaai, 'RL' voor railverkeerslawaai en 'IL' voor industriellawaai.

Indien de 'Ambitiewaarde' wordt overschreden, dient onderzoek te worden gedaan naar bron- en overdrachtsmaatregelen en/of maatregelen bij de ontvanger (gevelisolatie). Op basis van een goede

Geluidklasse	VL	RL	IL
2 zeer rustig			
1 rustig	38	45	40
0 redelijk rustig	43	50	45
-1 onrustig	48	55	50
-2 zeer onrustig	53	58	55
-3 lawaaiig	58	63	60
-4 zeer lawaaiig	63	68	65

onderbouwing en motivatie kunnen Burgemeester en Wethouders van de gemeente Lingewaard overwegen om een Hogere grenswaarden te verlenen.

7 Nota Hogere grenswaarden

7.1 algemeen

De gemeente Lingewaard heeft naast het gebiedsgericht geluidbeleid een nota voor het verlenen van hogere grenswaarden opgesteld. Hierin worden de voorwaarden en de bovengrens beschreven voor het verlenen van hogere waarden (geluidbelastingen hoger dan de voorkeursgrenswaarde conform de Wet geluidhinder).

In situaties waar nieuw te bouwen woningen een geluidbelasting ondervinden boven de voorkeursgrenswaarde en het niet mogelijk blijkt deze middels het treffen van bron- dan wel overdrachtsmaatregelen te verlagen, kan worden overwogen om een verzoek bij de gemeente in te dienen om medewerking te willen verlenen voor het vaststellen van een hogere grenswaarde.

7.2 Beoordeling railverkeerslawaai aan gebiedstyperingen en gebiedsgerichte ambities

Op basis van de berekende geluidbelastingen ten gevolge van het railverkeer, dient er een toetsing/beoordeling te worden gedaan naar de geluidskwaliteit per nieuwbouwlocatie zoals beschreven is in het gebiedsgericht geluidbeleid. In de opgenomen tabel in Hoofdstuk 6 zijn de maximaal optredende geluidbelastingen per weg en spoor weergegeven.

Conform het geluidbeleid van de gemeente Lingewaard ligt de te beoordelen locatie Kraaijenstraat te Angeren (zie bijlage I) in het "Buitengebied overig", waarbij het ambitieniveau "rustig" (voor railverkeer 45 t/m 50 dB) van toepassing is met een bovengrens van ambitieniveau "redelijk rustig" (voor railverkeer 50 t/m 55 dB). Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidsbelastingen 56-58 dB bedragen.

gebiedstyperingen	geluidsklassen		geluidsklassen	
	ambitie	bovengrens	ambitie	bovengrens
	weg- en railverkeer		bedrijven	
Uiterwaarden / natuurfuncties	rustig	rustig	rustig	rustig
Buitengebied	rustig	redelijk rustig	rustig	rustig
Buitengebied / glastuinbouw	rustig	redelijk rustig	rustig	redelijk rustig
Buitengebied / recreatieve functies	redelijk rustig	redelijk rustig	rustig	rustig
Woonwijken	redelijk rustig	zeer onrustig	rustig	redelijk rustig
		lawaaig	rustig	
Dorpscentrum	onrustig	lawaaig	redelijk rustig	onrustig
Bedrijventerrein	onrustig	lawaaig	onrustig	lawaaig
Industrieterrein	onrustig	lawaaig	(separaat toetsingskader)	

De geluidbelasting als gevolg van de spoorlijn Betuweroute is hoger dan de ambitiewaarde en de gestelde bovengrens en valt in de geluidsklasse "onrustig" (55 t/m 58 dB).

7.3 voorwaarden Hogere grenswaarden per geluidsklassen

Bij het toekennen van een verzoek om een hogere grenswaarde voor geluidgevoelige bestemmingen worden per geluidsklasse voorwaarden bij de afweging betrokken. Voor het onderhavig onderzoek zijn de volgende criteria voor het toekennen van een hogere waarde tot en met de geluidsklasse "onrustig" van toepassing. Onderstaand worden de voorwaarden, die van toepassing zijn voor de realisatie van één woning, kort behandeld en eventueel toegelicht.

- De toepassing van bron- en overdrachtsmaatregelen is in de voorgaande paragrafen beschreven voor het railverkeerslawaai. Op hoofdlijnen kan gesteld worden dat de investeringen voor het stiller maken van de treinstellen of de toepassing van raildempers en het aanbrengen van een geluidsscherm voor de afscherming

niet opwegen tegen het beoogde resultaat. De verlaging van de intensiteit en snelheid leiden tot onnodige vertragingen en zijn derhalve ook als niet haalbaar aangemerkt;

- Wil men ruimtelijk gebruik willen maken van het bestaande bouwblok dan kan de afstand, tussen de bron en de ontvanger, ten opzichte van de spoorlijn niet zover vergroot worden dat de geluidbelasting gereduceerd kan worden tot de voorkeursgrenswaarde;
- In verband met de onbekende indeling van de woningen kunnen geen uitspraken gedaan worden of er (voldoende) verblijfsruimten of buitenruimten aan de geluidluwe gevel zijn gesitueerd. De achtergevel betreft in ieder geval een geluidluwe gevel;
- Bij een aanvraag om bouwvergunning voor een woning dient een bouwakoestisch onderzoek te worden gevoegd en wordt getoetst of wordt voldaan aan de binnenwaarde van het Bouwbesluit.

Geconcludeerd kan worden dat de onderhavige planlocatie formeel niet binnen de ontheffingscriteria valt.

7.4 locatiespecifieke afwegingen

Naast de bovengenoemde ontheffingscriteria kan B&W aanvullend overwegen om onderstaande locatiespecifieke afweging mee te nemen. Deze kenmerken worden in de overwegingen als positief aspect dan wel als zwaarwegend argument meegenomen. Voor het onderhavig plangebied is het volgende aspect van toepassing:

- de geprojecteerde nieuwbouw dient ter vervanging van de bestaande bebouwing.

7.5 Verzoek hogere grenswaarden

Op basis van de bovenstaande aspecten wordt voorgesteld Burgermeester en Wethouders van de gemeente Lingewaard een hogere grenswaarde vast te laten stellen ten gevolge van de optredende geluidbelastingen door het railverkeer.

Uit de berekende geluidsbelastingen blijkt dat er maximaal 56 dB op de nieuw te bouwen woning aanwezig is, welke hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en waarvoor derhalve een hogere grenswaarde wordt verzocht.

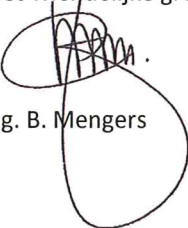
8 karakteristieke geluidswering gevels

Bij de aanvraag omgevingsvergunning dient, indien er een hogere grenswaarde wordt vergund, te worden aangetoond dat de karakteristieke geluidswering van de gevels van de nieuw te bouwen woning voldoen aan de eisen uit artikel 3.1 van Bouwbesluit. Met betrekking tot de minimale geluidswering zijn in dit artikel onder andere de volgende eisen opgenomen:

- het maximaal toegestane geluidsniveau in een verblijfsgebied van een geluidsgevoelige bestemming is ten gevolge van het railverkeer 35 dB(A);
- de minimaal vereiste geluidwerende kwaliteit van de gevels dient 20 dB(A) te bedragen.

Gesteld kan worden dat de vereiste aanvullende geluidwerende voorzieningen van 1 dB(A) aan de maatgevende gevel, met hiervoor in de regel toe te passen akoestische voorzieningen is te realiseren.

Met vriendelijke groeten,



Ing. B. Mengers