

Besluit

Onderwerp

Beslissing van burgemeester en wethouders van Best op het verzoek van 2 december 2019. Dit verzoek betreft het opleggen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting als gevolg van wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï. Het verzoek heeft betrekking op 43 te bouwen appartementen in bestemmingsplan hoek Spoorweglaan-Hoofdstraat te Best.

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 17 december 2019 ter inzage gelegd. Gedurende zes weken konden zienswijzen tegen het ontwerp worden ingebracht. Er zijn geen zienswijzen ingekomen.

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, d.d. 2 december 2019
 - Akoestisch onderzoek, d.d. 30 sept 2019, opgesteld door Econsultancy, rapportnummer 5593.005-D4
 - Toelichting afwijken beleid hogere waarden, 5593.005 versie D1, d.d. 30 september 2019
 - Bijlage 1 Overzicht geluidbelastingen per gevel en per bron
 - Bijlage 2 Overzicht Dove gevels
 - Bijlage 3 Situatietekening rekenpunten
 - Bijlage 4 Afwegingen
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 (slaapruimten) van het Bouwbesluit 2012. De toets aan het binnenniveau moet plaatsvinden op basis van de cumulatieve geluidbelasting op de gevel. Daarbij mag de aftrek overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder niet worden toegepast;
 - dat uit een aanvullend akoestisch onderzoek en de omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen duidelijk moet blijken dat bij alle appartementen tenminste een geluidluwe zijde en een geluidluwe buitenruimte (aan voor en/of achterzijde) met een geluidbelasting van maximaal 48 dB aanwezig is ten gevolge van het wegverkeer(dit is inclusief een aftrek van 5 dB overeenkomstig artikel 110g Wet geluidhinder) en maximaal 55 dB ten gevolge van het railverkeer;
 - dat uit een aanvullend akoestisch onderzoek en de omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen(uit tekeningen) duidelijk moet blijken welke geveldelen van het bouwplan als dove gevel en als vliesgevel/loggia (afgeschermd buitenruimte) uitgevoerd worden;

- dat de verblijfsruimten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe of aan de minst geluidbelaste zijde gerealiseerd worden. Aan de meest belaste zijde worden geen verblijfsruimten gesitueerd. Alleen als overwegingen op basis van stedenbouw of volkshuisvesting zich hiertegen verzetten mag hiervan afgeweken worden;

Best, 22 september 2020
Namens burgemeester en wethouders



M. van Merriënboer
Medewerker Vergunningen

Beroep

Als u het niet eens bent met onze beslissing, kunt u hiertegen in beroep gaan. Dit kan alleen als u door dit besluit in uw belangen wordt geraakt. Soms kunt u alleen in beroep als u eerder tegen het (ontwerp)besluit een zienswijze of bezwaarschrift heeft ingediend.

U heeft zes weken de tijd om in beroep te gaan na de verzend- of publicatiedatum 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 <https://www.rechtspraak.nl/Uw-Situatie/Kosten-rechtszaak/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.

Legenda	
Spoorweg	
Hoofdstraat	
Oirschotseweg	
Spoorweglaan	



entree commerciële ruimte

GEVEL AAN DE HOOFDSTRAAT

OVERZICHT DOVE GEVELS/VLIESGEVELS/TE OPENEN DELEN

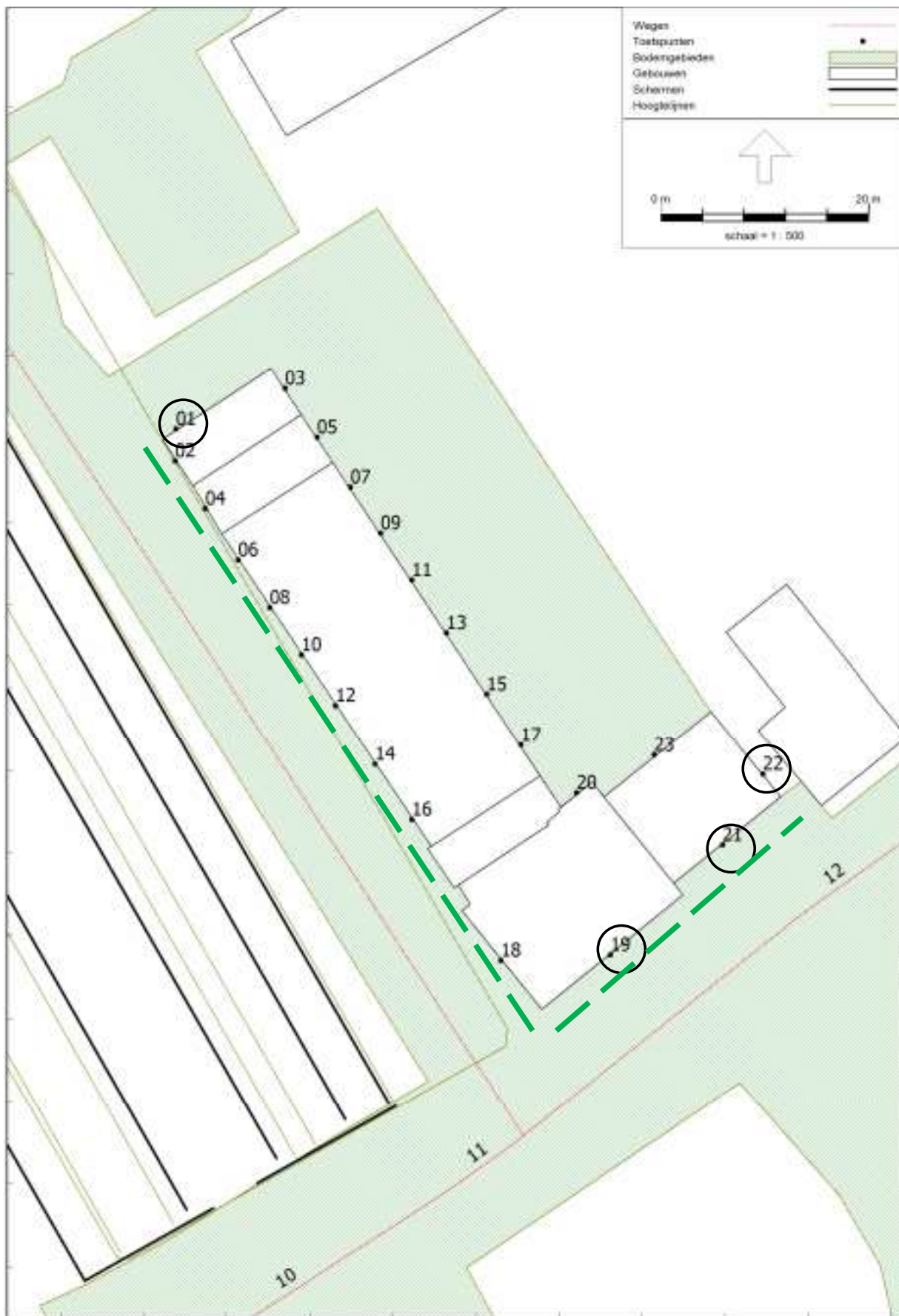


Figuur 5.1 Maatregelen in relatie tot het spoor



Figuur 5.2 Maatregelen in relatie met wegverkeer

SITUATIETEKENING REKENPUNTEN



Toetspunten waar een hogere waarde verleend



Dove gevel in combinatie met vliesgevel en loggias

Opm: aan de zijde van de Hoofdstraat is een combinatie van dove gevel en en hogere waarde op de 3^e en 4^e verdieping aan de orde.

AFWEGINGEN

Inleiding

Burgemeester en wethouders van Best zijn voornemens om voor de locatie hoek Hoofdstraat/Spoorweglaan in Best, het bestemmingsplan te wijzigen.

De huidige bestemming van het gebied is vastgelegd in het bestemmingsplan Centrum, stationsgebied e.o., vastgesteld op 24 juni 2013. Het gebied is braakliggend en voor het plangebied geldt op dit moment nog de bestemming: Dienstverlening-Wonen.

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 nieuw bestemmingsplan opgesteld.

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

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.

Beoordelingskader

In de Wet geluidhinder zijn grenswaarden opgenomen voor de geluidsbelasting van wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai. 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).

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.

Beoordeling

Uit het akoestisch onderzoek opgesteld door Econsultancy, rapportnummer 5593.005-D4, d.d. 30 sept 2019, blijkt dat de geluidsbelasting op de te toetsen gevels van de woningen na het treffen van maatregelen ten hoogste 63 dB bedraagt ten gevolge van het verkeer op de Hoofdstraat- Spoorweglaan en

Oirschotseweg en ten hoogste 68 dB ten gevolge van het railverkeerslawaaï. Ook voor het railverkeerslawaaï zijn maatregelen noodzakelijk.

De overige wegen (Acacia, Trekzaag Spoorstraat, Uitkanter) in de omgeving zijn 30 km/u en hebben daarmee 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 Hoofdstraat, Spoorweglaan en Oirschotseweg en het railverkeer over de spoorlijn Eindhoven-Best.

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. In voorliggende situatie is middels het vigerende bestemmingsplan al Wonen in combinatie met Dienstverlening toegestaan is. Echter met een toegestane maximale goothoogte waardoor het voorgenomen plan niet mogelijk is. Ruimtelijk is het ook niet mogelijk om het plan verder van de bron te realiseren zodat er geen hogere waarde meer noodzakelijk is.

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 aanpassen van de snelheid is voor de bovengenoemde gezoneerde wegen is vooralsnog 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

De Spoorweglaan beschikt over een standaard asfaltverharding (dicht asfaltbeton, DAB). Met een stiller wegdektype (zoals SMA-NL5) kan een reductie van 1 dB behaald worden. Er dient over minstens 90 meter lengte van de Spoorweglaan vervangen te worden. De totale kosten voor het vervangen van het wegdek bedraagt circa € 22.000,-. De reductie van 1 dB is onvoldoende om tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting te komen.

De Hoofdstraat beschikt over elementenverharding in keperverband. Met een stiller wegdektype zoals een standaard asfaltverharding kan de benodigde reductie van 2 dB behaald worden om tot de maximaal te ontheffen waarde te komen. Voor een efficiënte bronmaatregel dient over minstens 60 meter lengte van de Hoofdstraat het wegdektype te worden vervangen. Bij een eenheidsprijs van € 35,- per m² bedragen de totale kosten voor het vervangen van het wegdek circa € 21.000,-.

De Oirschotseweg beschikt over een elementenverharding in keperverband en deels referentiewegdek. De vervanging van het wegdek over een beperkte lengte zal in verband met beheer en onderhoud op overwegende bezwaren stuiten vanwege het optrekkend en afremmend verkeer van en richting station Best.

Het vervangen van de bestaande verhardingen door stiller verharding voor de Spoorweglaan, Hoofdstraat en Oirschotseweg in relatie tot de behaalde geluidreductie en de nog resterende geluidbelasting wordt niet doelmatig geacht.

Railverkeer

De geluidsbelasting ten gevolge van de spoorweg kan met maximaal 3 dB worden gereduceerd door het toepassen van raildempers. De kosten van een raildemper bedragen voor een enkelspoor € 1.063,- per strekkende meter. Met het toepassen van een raildemper over circa 95 meter lengte bij 4 spoorbanen kan de geluidsbelasting niet worden gereduceerd tot de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB. De totale kosten voor deze maatregel bedragen circa € 400.000,-. Deze maatregel wordt in relatie tot de kleinschaligheid van het plan niet doelmatig geacht.

Overdrachtsmaatregelen

Om de geluidsbelasting ten gevolge van de relevante wegen en de spoorlijn op de gevels van het bouwplan te reduceren, zodat alle woningen ten minste één geluidluwe zijde hebben, is gezocht naar een overdrachtsmaatregel welke past binnen het perceel en zowel stedenbouwkundig als architectonisch akkoord is.

Wegverkeer

Voor maatregelen in het overdrachtsgebied (hiermee wordt niet bedoeld een vliesgevel/scherm tegen de gevel) vanwege het wegverkeer van de Hoofdstraat, Oirschotseweg en de Spoorweglaan geldt dat afscherpende maatregelen vanwege de ontsluiting van de woningen maar zeer beperkt mogelijk zijn en binnen stedelijk gebied niet wenselijk zijn. Derhalve zal het realiseren van overdrachtsmaatregelen voor het plan op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard stuiten.

Voor wat betreft de kosten vanwege het wegverkeer van de Hoofdstraat, Oirschotseweg en de Spoorweglaan geldt dat het realiseren van geluidswallen en/of schermen ook niet in verhouding staan met de kleinschaligheid van het geprojecteerde plan kan zijn.

Railverkeer

Het verhogen van het bestaande geluidsscherm langs de spoorlijn kan een effectief middel zijn om het geluid in de woonomgeving terug te dringen. Middels een verhoging van 4,5 meter van het bestaande geluidsscherm kan de benodigde reductie van 5 dB behaald worden om tot de maximaal te ontheffen waarde te komen. De totale lengte van het geluidsscherm dient minimaal 95 meter te bedragen. De totale kosten van het te realiseren geluidsscherm bedragen, uitgaande van een basis eenheidsprijs, tenminste € 214.000,-.

Het treffen van een overdrachtsmaatregel ten behoeve van het spoor zal op overwegende financiële bezwaren stuiten. De maatregelen voor wat betreft spoorweglawaai zijn daarmee niet doelmatig.

De nieuwbouw bestaande uit twee tot zes bouwlagen zorgen voor de geluidwering voor de rest van het achterliggende terrein. Doordat de nieuwe bebouwing aan de zijde van het spoor wordt geconcentreerd ontstaat een geluidluw gebied aan de achterzijde.

Maatregelen bij de ontvanger

In het geluidbeleid van de Gemeente Best is opgenomen dat bij een ontheffing één zijdes geluidluw moet zijn en aan de zijde een geluidluwe buitenruimte moet hebben. Hier mag vanwege overwegingen van stedenbouw of volkshuisvesting aard van afgeweken worden.

Wegverkeer

Zoals uit bijlage 1 blijkt wordt de maximale ontheffingswaarde ten gevolge van het werverkeer op de Hoofdstraat op een aantal punten overschreden. Na maatregelen in de vorm van een dove gevel¹/ vliesgevel bedraagt de geluidsbelasting op de nog te toetsen gevels maximaal 63 dB (inclusief aftrek) als gevolg van het wegverkeer.

Voor de balkons gelegen op de eerste tot en met de vierde verdieping (zie bijlage 1, aangegeven met geel) moet een geluidscherm voor de gevel c.q. vliesgevel toegepast worden. De gevels van de appartementen in bijlage 1 aangegeven binnen het rode kader moeten uitgevoerd worden als dove gevel. De overige appartementen zoals aangegeven binnen het groene kader mogen wel voorzien worden van te openen delen. Voor deze geveldelen is een hogere waarde aan de orde.

Het toepassen van een dove gevel in combinatie met een vliesgevel of loggia is als voorwaarde aan de besluit verbonden.

Railverkeer

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat met de stedenbouwkundig opzet van het bouwplan en de berekende geluidsbelastingen rekening gehouden dient te worden met de geluidbelasting zoals deze opgenomen zijn in bijlage 1 van dit besluit.

Zoals uit bijlage 1 blijkt wordt de maximale ontheffingswaarde aan de spoorzijde overschreden. De geluidbelasting bedraagt hier maximaal 73 dB. De maximale ontheffingswaarde wordt hiermee overschreden. Achter gevels met een geluidsbelasting van meer dan 68 dB mogen geen geluidgevoelige vertrekken worden geprojecteerd, tenzij deze gevel als 'dove gevel' wordt uitgevoerd.

Voor alle balkons aan de spoorzijde moet daarom een combinatie van een dove gevel, een geluidscherm c.q. schermgevel (vliesgevel) toegepast worden. Voor een mogelijke invulling hiervan wordt verwezen naar bijlage 2 bij dit besluit.

De geluidsbelasting als gevolg van het railverkeer op de daadwerkelijke gevel achter deze schermgevel dient lager te zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB voor railverkeer. Hiervoor is een reductie van 18 dB noodzakelijk. Een en ander dient in een latere fase nader uitgewerkt c.q. gedimensioneerd te worden.

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 a en b.

¹ De definitief van een dove gevel:

- een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede
- een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

3. Aanvullende criteria

In het geluidbeleid van de Gemeente Best is opgenomen dat bij een ontheffing één zijde per woning geluidsluw moet zijn en dat bij ontheffing van meer dan L_{den} 53 dB wegverkeerslawaai (incl. aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder) en 55 voor railverkeerslawaai het volgende een vereiste is:

- *Geluidsluwe buitenruimte/geluidsluwe zijde*

De woningen waarvoor ontheffing wordt verleend, dienen een geluidsluwe zijde 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) voor wegverkeer en 55 dB voor railverkeer tenminste één van de tot het appartement behorende buitenruimten een gecumuleerde geluidsbelasting moet hebben die niet hoger is dan L_{den} 48 dB (inclusief aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder). Deze buitenruimte dien gesitueerd te zijn aan de geluidsluwe gevel.

- *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 de appartementen bedraagt meer dan 53 dB ten gevolge van wegverkeer en 55 ten gevolge van railverkeer. Daarmee dient aan deze voorwaarde te worden voldaan. Middels voorliggend plan is inzichtelijk gemaakt dat alle appartementen een geluidsluwe zijde hebben maar zonder maatregelen de buitenruimte aan de geluidbelaste zijde is gesitueerd.

De realisatie van het bouwplan is zowel bestuurlijk als maatschappelijk relevant. De beschikbare bouwgrond in het stedelijk gebied is beperkt en met de nog beschikbare vrije, groene ruimte wordt gezien de stikstofproblematiek het liefst zo zuinig mogelijk mee omgegaan. Ook voor woningen met een te hoge geluidsbelasting op de gevel kan een goed leefklimaat gecreëerd worden met voldoende geluidsisolatie.

Verder zijn in verband met de bezonning in het gebouwoontwerp de buitenruimten aan de zijde van het spoor (geluidselaste zijde) gesitueerd. Door de initiatiefnemer is aangegeven dat met nog uit te werken maatregelen in de vorm van een vliesgevel en/of een loggia een geluidsluwe buitenruimte gecreëerd zal worden met een ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB voor wegverkeer en 55 dB voor railverkeer. Dit is daarom als voorwaarde aan dit besluit en als voorwaardelijk verplichting aan het bestemmingsplan verbonden.

Deze indelingsvereiste en geluidsluwe buitenruimte zullen bij de aanvraag voor een bouwvergunning door gemeente Best worden verlangd. Uit de huidige tekeningen ingediend bij de ruimtelijke onderbouwing blijkt dat voldaan kan worden aan de indelingsvereisten. Door de akoestisch adviseur is ook beschreven dat met maatregelen als bijvoorbeeld een loggia een buitenruimte met een geluidbelasting niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde gerealiseerd kan worden.

De ontwikkellocatie biedt derhalve voldoende mogelijkheden om aan het merendeel van de aanvullende voorwaarden in de beleidsregel te kunnen voldoen. Vanuit stedenbouwkundige overwegen wordt onder voorwaarde een geluidsluwe buitenruimte aan de geluidbelaste zijde toegestaan.

Voor de betreffende woonlocatie dient te worden voldaan aan de volgens het Bouwbesluit geldende minimale geluidweringseis voor de uitwendige scheidingsconstructies van verblijfsgebieden c.q. -ruimten in woningen. 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:

- aanvullende bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk zijn en dat aan de hoofdcriteria wordt voldaan.
- aan de subcriteria wordt voldaan voor wat betreft het aanwezig zijn van een geluidluwe zijde maar aanvullende maatregelen bij de ontvanger nodig zijn om een geluidluwe buitenruimte te realiseren.
- het beleid de mogelijkheid biedt om gemotiveerd af te wijken en met het opnemen van een aanvullende voorwaarde hiervoor een hogere waarde aan het beleid voldaan kan worden.

Omdat met aanvullende voorwaarde voldaan kan worden aan de criteria van het ontheffingenbeleid verlenen burgemeester en wethouders van de gemeente Best op basis van de onderzoeksresultaten voor de ontwikkelingslocatie een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde.

Een nadere uitwerking van een maatregelen in de vorm van een dove gevel, vliesgevel en geluidluwe buitenruimte en een onderzoek dat de karakteristieke geluidwering van de gevel zodanig is dat een binnenniveau van 33 dB gerealiseerd wordt, moeten in de uitwerkingsfase van het plan aangeleverd overlegd worden.

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 de Woningwet, de Bouwverordening en het bestemmingsplan, zijn gesteld dan wel op grond hiervan worden voorgeschreven.

Hogere waarden als gevolg van wegverkeerslawaai afkomstig van weg- en railverkeer						
Waarneem- punt (wnp)	Rijksdriehoekscoördinaten		Aantal woningen waarop wnp betrekking heeft	Waarneem- hoogte in m	Geluidbelasting in dB inclusief aftrek art. 110g Wgh	
	X	Y			Vóór maatregelen	Na maatregelen (=verzochte hogere waarde) evt.
wegverkeer van de Hoofstraat						
19	155109	391342,1	2	10,5	63	63
19	155109	391342,1	2	13,5	62	62
19	155109	391342,1	2	16,5	61	61
21	155119,8	391352,8	2	10,5	63	63
21	155119,8	391352,8	2	13,5	62	62
22	155123,7	391359,6	1	4,5	58	58
22	155123,7	391359,6	1	7,5	57	57
22	155123,7	391359,6	1	10,5	55	55
22	155123,7	391359,6	1	13,5	55	55
wegverkeer van de Oirschotseweg						
19	155109	391342,1	2	10,5	53	53
19	155109	391342,1	2	13,5	53	53
wegverkeer van de Spoorweglaan						
1	155067,1	391393	1	1,5	53	53
1	155067,1	391393	1	4,5	53	53
railverkeer van de spoorlijn Eindhoven-Best*						
1	155067,14	391392,95	1	1,5	57	57
1	155067,14	391392,95	1	4,5	66	66

* voor railverkeer is geen aftrek van toepassing