

NOTA ZIENSWIJZE VASTSTELLING HOGERE GRENSWAARDE GELUID

Het ontwerpbesluit vaststelling hogere grenswaarde geluid Brede School Mesdaglaan heeft ter visie gelegen van 19 april tot en met 30 mei 2013.

De volgende reactie is ontvangen.

Stichting Planontwikkeling Mesdaglaan, Ferd. Bolstraat1, 2951 SB Alblasserdam, verzonden 30 mei 2013

1. De effecten van geluid tot 48 dB worden aanvaardbaar geacht en die norm is er niet voor niets. Het college past de norm aan om aan de Mesdag laan een brede school en dagactiviteitencentrum (DAC) te kunnen realiseren. Omwonenden stellen dat de effecten van geluid echter niet beperkt blijven tot de gevels van de brede school en het DAC. Omwonenden ervaren minimaal hetzelfde geluid, maar beschikken niet over een geluidluwe gevel / buitenruimte of over de mogelijkheid om hun woning daarop in te delen. De maatregel heeft een negatief effect op het woon- en leefklimaat; het raakt omwonenden dat de gemeente dat op geen enkele wijze in de besluitvorming betrokken heeft.

Reactie gemeente:

De Wet geluidhinder verplicht geen onderzoek naar de geluidbelasting van de bestaande woningen. Vanuit Wgh is akoestisch onderzoek t.g.v. wegverkeer aan de orde bij ruimtelijke plannen die voorzien in nieuwbouw van voor geluid gevoelige objecten danwel in de wijziging van de weg (reconstructie) van een weg.

Vanuit een goede ruimtelijke ordening kan er wel aanleiding zijn om na te gaan wat de extra geluidbelasting is op de bestaande woningen ten gevolge van een nieuwe ontwikkeling (in dit geval de nieuwe brede school). Hiervoor zijn geen normen beschikbaar. Als richtsnoer wordt er vanuit gegaan dat een verhoging van maximaal 2 dB op bestaande woningen over het algemeen als acceptabel wordt geacht en geen overmatig negatief effect heeft op het woon- en leefklimaat.

Gezien de verkeerstoename als gevolg van de school, ten opzichte van het bestaande verkeer op de relevante wegen, zal de toename van de geluidsbelasting op de bestaande woningen, ruim onder die 2 dB uitkomen.

2. Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (OZHZ) stelt dat: 'In het reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is aangegeven aan welke eisen de in een akoestisch onderzoek te gebruiken verkeersgegevens moeten voldoen. Bij verkeersgegevens wordt onderscheid gemaakt in de volgende parameters:

- De maatgevende verkeersintensiteit en de verkeerssamenstelling.
- De wegdekverharding.
- De verkeerssnelheid.

De gegevens met betrekking tot de maatgevende verkeersintensiteit, de representatieve snelheid en de wegdekverharding van de betrokken wegen voor het jaar 2023 zijn afkomstig van de Regionale VerkeersMilieuKaart Drechtsteden (RVMK), waarbij het peiljaar 2020 is gebruikt.

Ten aanzien van voornoemde parameters stelt OZHZ inzake de Rembrandtlaan:

- Verkeersintensiteit: in het jaar 2023 inclusief planontwikkeling 2483 mvt/etmaal
- De wegdekverharding: SMA 0/6 (=SMA-NL5)
- De verkeerssnelheid: 50 kilometer per uur

Uit de rekenresultaten blijkt dat geluidbelasting voor de Rembrandtlaan uitkomt op 54 dB.

Omwonenden stellen dat in mei 2007 de verkeersintensiteit op het traject Randweg / Rembrandtlaan feitelijk gemeten is. Daaruit blijkt dat op dit traject beduidend meer voertuigen passeren, namelijk 5100 mvt/etmaal (bijlage 1).

Ter hoogte van het zogenaamde Kennedy-tracé (tussen Rembrandtlaan en Vondellaan) is in 2010 een asfaltverharding met klinkerpatroon toegepast. Automobilisten ervaren op voornoemd tracé meer geluid dan op het asfalt zonder patroon. Uit de legenda bij het DO concluderen omwonenden dat asfaltverharding kleur geel wordt toegepast op het verkeersplateau in de Rembrandtlaan; een wegdeel met direct aangrenzende woningen. SPM heeft op 19 december 2012 in een gesprek met de projectleider al eens benoemd dat omwonenden graag verduidelijkt

willen zien wat het effect van asfalt met of zonder patroon is op de geluidsbeleving. De vraag is door SPM in haar brief d.d. 25 februari jl. herhaald, maar nog niet beantwoord. In haar onderzoek geeft de OZHZ aan dat zij in de berekening is uitgegaan van steenmastiekasfalt (SMA). In welke mate SMA overeenkomt met gele asfaltverharding is niet duidelijk. Omwonenden menen dat niet helder is of en zo ja hoe de geluidseffecten van de materiaalkeuze in de afwegingen die ten grondslag liggen aan het collegebesluit dd. 29 april 2013 betrokken zijn.

Omwonenden concluderen ten aanzien van de Rembrandtlaan dat tenminste één parameter (verkeersintensiteit) en mogelijk een tweede parameter (wegdekverharding) onjuist is. Daaruit volgt dat de geluidsbelasting voor de Rembrandtlaan niet overeenkomstig de feitelijke situatie is berekend. temeer daar evenzo snelheidremmende maatregelen (verkeersplateaus) worden toegepast; voornoemde maatregelen zijn niet in het akoestisch onderzoek van de OZHZ. betrokken, maar hebben wel effect op de geluidsbeleving.

Reactie gemeente:

De meting heeft betrekking op het gedeelte van de Vondellaan ter hoogte van de Staringstraat. Dit is het gedeelte aan het begin van de wijk en om die reden ligt de intensiteit daar ook inderdaad hoger dan verderop de weg. Deze situatie is niet vergelijkbaar met de situatie ter hoogte van de brede school dat aan het eind van de wijk ligt.

De Wet geluidhinder treedt bij wijzigingen aan bestaande verkeerswegen onder twee voorwaarden in werking:

- het betreft een fysieke wijziging aan de weg;
- door de wijziging is er in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen een significante toename is van de geluidsbelasting (2 dB toename). Deze laatste voorwaarde geldt per geluidsgevoelige bestemming.

Wordt aan deze voorwaarden voldaan dan is er sprake reconstructie in het kader van de Wgh en zal de geluidsbelasting op de woningen getoetst moeten worden aan de grenswaarden uit de Wgh.

Alleen bij een geluidsgevoelige bestemming waar sprake is van "reconstructie" moet er toetsing plaatsvinden aan het geboden beschermingsniveau van de Wet geluidhinder. Het kan dus voorkomen dat bij een wijziging van weg sommige woningen langs die weg wel en sommige woningen niet getoetst. Woningen die op de saneringslijst staan én nog niet gesaneerd zijn vallen niet onder reconstructie ([art. 98 Wgh](#)). Zie voor verder informatie onder het kopje "[sanering](#)".

Fysieke wijzigingen aan een weg

In de Wgh is niet uitputtend beschreven wat fysieke wijzigingen van een weg zijn. Voorbeelden van een fysieke wijziging aan een weg zijn:

- wijziging van profiel, wegbreedte, hoogteligging of wegdek;
- wijziging van het aantal rijstroken;
- aanleg van kruispunten;
- aanleg van aansluitingen, op- en afritten;
- verwijdering, plaatsing of wijziging van verkeerstekens;
- verandering snelheidsregime.

In de Wgh is wel aangegeven welke fysieke wijzigingen aan een weg **niet** leiden tot een reconstructie op basis van de Wet geluidhinder ([art. 1b lid 5 Wgh](#)):

- een snelheidsverlaging ([art. 1b lid 5 onder a Wgh](#));
- **de vervanging van een wegdeklaag door een wegdeklaag met dezelfde of een grotere geluidsreducerende werking ([art. 1b lid 5 onder b Wgh](#));**
- een snelheidsverhoging tot ten hoogste de maximumsnelheid, zoals die gold vóór een tijdelijke snelheidsverlaging die als maatregel is opgenomen in een programma om te voldoen aan de grenswaarden van luchtkwaliteit ([art. 1b lid 5 onder c Wgh](#)).

Significante toename

Er moet bij een fysieke wijziging van de weg onderzocht worden of de berekende geluidsbelasting vanwege de weg 2 dB toeneemt. Vervolgens wordt verder ingegaan op welke waarden men moet vergelijken om te beoordelen of de geluidsbelasting toeneemt met 2 dB of meer

Wegdekverharding

De huidige wegdekverharding op de Rembrandtlaan / Mesdaglaan is asfalt van het type "SMA 08 type 2" ofwel conform de Standard RAW-bepalingen "SMA-NL-8B". Deze asfaltsoort heeft een theoretische geluidsreductie van -0,5 dB tegen - 1,3 dB van het aangegeven type SMA-NL-5

De gemeente erkent de effecten van de bouw van de school op de geluidsbelasting. De eerder aangeven variant met gebruik van zgn. Streetprint is om technische redenen niet aan de orde. Streetprint kan alleen op een standaard DAB-asfaltmengsel worden toegepast en deze asfaltsoort heeft geen geluidsreducerende werking.

Om een voldoende geluidsreducerend effect te bewerkstelligen is de gemeente voornemens de deklaag van het asfalt te vervangen door een stil-asfaltmengsel met een geluidsreductie die aanzienlijk hoger is dan nu in de berekening is aangehouden. Afhankelijk van het gekozen type kan de reductie maximaal oplopen tot ca. -5 dB. Door deze werkwijze behoeft er geen reconstructiebesluit genomen te worden. (Geluidreductie conform Tabel Wegdekcorrectiefactoren voor gebruik in het Reken en Meetvoorschrift Geluid 2012)

Om de verkeersveiligheid te vergroten zal verder gebruik worden gemaakt van aangepaste wegbelijning en bebording.

3. De hogere waarden worden vastgesteld voor de Plantageweg, Mesdaglaan en Rembrandtlaan. Daarbij maakt het college inzake de Mesdaglaan en Rembrandtlaan geen onderscheid tussen het deel van de laan dat als gebiedsontsluitingsweg kan worden aangemerkt en de woonstraat. Evenzo dient onder de gebiedsontsluitingswegen Plantageweg en Rembrandtlaan het gebied tussen de Randweg en het Van Goghplantsoen, respectievelijk het gebied tussen de Nicolaas Beetsstraat en Mesdaglaan te worden begrepen. Derhalve gaat de uitwerking van het collegebesluit het plangebied van de ontwikkeling Brede school en DAC Stichting Adullam ver te buiten; omwonenden menen dat in een disproportioneel groot gebied een hogere geluidsbelasting wordt toegestaan dan algemeen aanvaardbaar wordt geacht, terwijl dit niet noodzakelijk is voor de planontwikkeling.

Reactie gemeente:

De hogere waarden worden vastgesteld voor het gebouw van de brede school. Hierbij zijn de situaties van de drie genoemde wegen in de berekening opgenomen, waarbij het alleen gaat om de weggedeeltes dat tot de gebiedsontsluitingsweg behoren. Niet de woonstraten.

Resumerend concluderen omwonenden dat het besluit van het college het woon- en leefklimaat uiterst negatief beïnvloed, dat de maatregel dus strijdig is met het collegeprogramma en het coalitieakkoord, dat het onderzoek van OZHZ gebaseerd is op parameters die niet overeenkomen met de feitelijke situatie en dat de uitwerking van het besluit het plangebied ver te buiten gaat.

Omwonenden verzoeken het college primair af te zien van haar besluit een hogere grenswaarde . geluid toe te staan. Subsidiair verzoeken omwonenden het college meer in lijn met de feitelijke situatie onderzoek te doen naar de geluidsbelasting, hetgeen mogelijk tot een andere conclusie leidt. Meer subsidiair verzoeken omwonenden het college het gebied waarop het besluit van toepassing is drastisch te verkleinen door het nader te duiden.

Reactie gemeente/Conclusie:

De gemeente ziet met bovenstaande weerlegging van de zienswijze vaststelling hogere grenswaarde geluid geen reden om het ontwerpbesluit aan te passen.