

Besluit

Hogere waarde Wet geluidhinder

Locatie: Leidsedreef 4-6 (ROC locatie)

Plaats: Leiderdorp

Datum besluit: 19-06-2017

Referentie: 2017075471

Besluit namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiderdorp

1. ONDERWERP

De gemeente Leiderdorp is bezig met de voorbereiding van een nieuwe ontwikkeling van de locatie Leidsedreef 4-6 te Leiderdorp. Ter plaatse van het voormalige ROC gebouw worden nieuwe woningen mogelijk gemaakt.

Het plangebied ligt binnen de wettelijke geluidzones van de Oude Spoorbaan, Willem de Zwijgerlaan, Engelendaal en de Rietschans. De bouwlocatie ligt binnen de bebouwde kom (en buiten de zone van een snelweg of autoweg), en wordt daarom beschouwd als stedelijk gebied, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (Wgh).

Ten behoeve van dit plan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd¹. Uit dit akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde voor het wegverkeerslawaaï, zoals bedoeld in artikel 82 van de Wgh, ten gevolge van het verkeer op de Oude Spoorbaan, de Engelendaal, de Willem de Zwijgerlaan en de Rietschans ter plaatse van het plangebied zal worden overschreden.

Hieronder is beoordeeld of voor de nieuwbouwwoningen een hogere waarde voor de geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaaï kan worden vastgesteld. Als blijkt dat een hogere waarde kan worden vastgesteld binnen het kader van de Wgh, dan volgt hieruit dat er voor wat betreft het aspect wegverkeerslawaaï een acceptabel woon- en leefklimaat gewaarborgd is.

2. BEOORDELINGSKADER

In de Wgh zijn normen opgenomen voor de toelaatbare geluidbelasting vanwege (toekomstig) wegverkeerslawaaï ter plaatse van gevels van geluidgevoelige bestemmingen. In de Wgh wordt daarbij uitgegaan van een voorkeurswaarde (hoogste toelaatbare geluidbelasting zoals bedoeld in artikel 82 van de Wgh) en een maximaal toelaatbare geluidbelasting (hogere geluidbelasting dan de genoemde voorkeurswaarde zoals bedoeld in artikel 83 van de Wgh).

Een geluidbelasting onder de voorkeurswaarde is zonder meer toelaatbaar. De effecten van geluid worden dan aanvaardbaar geacht.

Een geluidbelasting hoger dan de maximaal toelaatbare geluidbelasting is niet toelaatbaar.

In het gebied tussen de voorkeurswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting is de geluidbelasting alleen toelaatbaar na een afwegingsproces (procedure hogere waarde).

Als blijkt dat bij geluidgevoelige bestemmingen de geluidbelasting de voorkeurswaarde overschrijdt, moet overwogen worden of een hogere waarde kan worden vastgesteld. De voorkeurswaarde ter plaatse van de gevels van woningen voor het wegverkeerslawaaï bedraagt 48 dB. De maximaal toelaatbare geluidbelasting is 63 dB aangezien het nieuwbouw in binnenstedelijk gebied betreft.

Naast de eisen die de Wgh stelt aan de gevelbelasting, stelt het Bouwbesluit 2012 eisen aan het toelaatbare binnenniveau in een woning of een andere geluidgevoelige bestemming. In deze situatie bedraagt het maximale binnenniveau 33 dB.

¹ Akoestisch onderzoek 'Nieuwbouw woningen Leidsedreef 4-6 te Leiderdorp, Geluidbelasting Wet geluidhinder', opgesteld door Mobius consult, d.d. 18 april 2017, kenmerk 4960.01.rsn en Notitie "Nieuwbouw woningen Leidsedreef 4-6 te Leiderdorp, aanvulling akoestisch onderzoek" opgesteld door MoBius consult, d.d. 20 april 2017 kenmerk 4960.02.rsn

Artikel 110a, lid 5 van de Wgh bepaalt dat het vaststellen van een hogere waarde voor geluid slechts plaatsvindt, indien geluidreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Het Algemeen Bestuur van de Omgevingsdienst West-Holland heeft een hogere-waardenbeleid vastgelegd in de 'Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013'. In deze Richtlijnen is een aantal specifieke voorwaarden en criteria vastgelegd waaraan een hogere waarde wordt getoetst. De Richtlijnen zijn te downloaden via de website www.odwh.nl.

3. OVERWEGINGEN

3.1 Algemeen

Bij de keuze van maatregelen om de geluidbelasting te verminderen moet rekening worden gehouden met diverse aspecten. Verschillende opties worden beoordeeld op hun effect. De mogelijkheden om de geluidbelasting vanwege een weg te verminderen zijn onder te verdelen in:

1. bronmaatregelen, zoals beperking van (een deel van) het verkeer, het verlagen van de toegestane snelheid en het toepassen van stillere wegdekken;
2. overdrachtsmaatregelen, zoals geluidschermen of -wallen of afstandsvergroting;
3. ontvangermaatregelen (op woningniveau), zoals woningisolatie.

Om de leefomgevingskwaliteit zoveel mogelijk te behouden wordt eerst gekeken naar bron- en overdrachtsmaatregelen en daarna naar maatregelen op woningniveau. Maatregelen op woningniveau hebben uitsluitend betrekking op het geluidniveau binnen een woning en niet ter plaatse van de gevels. Deze maatregelen komen pas ter sprake nadat een hogere geluidbelasting dan 48 dB ter plaatse van de gevels van woningen is vastgesteld.

3.2 Beschrijving bouwplan

Op de locatie van het voormalige gebouw van een ROC-instelling is het voornemen om woningen te bouwen. Het nieuwbouwproject bestaat uit vier blokken, te weten:

Blok A, één woontoren met 104 appartementen en 23 bouwlagen

Blok B, één rij met 14 rijwoningen van elk 3 bouwlagen

Blok C, één appartementengebouw met 35 woningen en 5 bouwlagen

Blok D, vier rijen met in totaal 29 woningen van elk 3 bouwlagen.

Het bouwplan is gesitueerd ten zuiden van de Oude Spoorbaan, ten westen van de Engelendaal en ten noorden van de Rietschans. Mogelijk zal in de toekomst aan de noordelijke zijde van het project de Leidse Ring Noord worden gerealiseerd. Door deze ontwikkeling wijzigen verkeersstromen. Op dit moment heeft er nog geen definitieve besluitvorming plaats gevonden over de Leidse Ring Noord. In het akoestisch onderzoek zijn de effecten op de geluidbelasting ten gevolge van de Leidse Ring Noord wel inzichtelijk gemaakt

3.3 Toetsing

Geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï

In het akoestisch rapport is de geluidbelasting vanwege de Oude Spoorbaan, Willem de Zwijgerlaan, Engelendaal, de Rietschans, Van der Havelaan, Touwbaan en 30 km/uur wegen (Zijldijk en Leidsedreef) met aftrek van de wettelijke correctiefactor, ter plaatse van de gevels van de woningen inzichtelijk gemaakt.

Uit het akoestisch rapport blijkt dat, incl. aftrek ex art. 110g Wgh, de voorkeurswaarde van 48 dB ter plaatse van 155 woningen ten gevolge van het verkeer op de Oude Spoorlaan, 91 woningen ten

gevolge van het verkeer op de Engelendaal, 11 woningen ten gevolge van het verkeer op de Willem de Zwijgerlaan en 16 woningen ten gevolge van het verkeer over de Rietschans wordt overschreden. De maximale geluidbelasting, incl. aftrek ex art. 110g Wgh, ten gevolge van het wegverkeer op de Oude Spoorlaan bedraagt 61 dB, ten gevolge van het verkeer op de Engelendaal 56 dB, ten gevolge van het verkeer op de Willem de Zwijgerlaan 49 dB en ten gevolge van het verkeer op de Rietschans 56 dB. Deze geluidbelasting voldoet aan de maximale ontheffingswaarde van de Wet geluidhinder van 63 dB.

De geluidbelasting ten gevolge van 30 km/uur wegen hebben geen geluidzone en de geluidbelasting hoeft niet getoetst te worden aan de grenswaarden in de Wet geluidhinder. Uit het onderzoek volgt wel dat de geluidbelasting ten gevolge van de 30 km/uur wegen lager is dan de voorkeurswaarde voor gezoneerde wegen, uitgezonderd de Leidsedreef. De geluidbelasting ten gevolge van de Leidsedreef is maximaal 56 dB en is acceptabel. Er kunnen geen hogere waarden worden vastgesteld voor de Leidsedreef.

3.4 Beoordeling

A. Toetsing Wet geluidhinder.

Bronmaatregelen

Voor de bronmaatregelen is beoordeeld dat de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer over de Oude Spoorbaan en de Engelendaal maatgevend is. De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Willem de Zwijgerlaan en de Rietschans is ook hoger dan de voorkeurswaarde. Maatregelen voor de Willem de Zwijgerlaan en de Rietschans worden op voorhand als onhaalbaar beoordeeld in verband met de beperkte overschrijding van de voorkeurswaarde in relatie tot het beperkt aantal woningen.

Voor de Oude Spoorbaan en de Engelendaal geldt een snelheidsbeperking van 50 km/uur. De geluidbelasting kan door het verlagen van de toegestane snelheid op de betreffende weg worden verlaagd. De Spoorbaan en de Engelendaal zijn belangrijke stedelijke en regionale ontsluitingswegen. Het terugbrengen van de maximale rijsnelheid is daarom geen reële maatregel.

Door het vervangen van het huidige wegdek door een stiller type wegverharding, is een geluidreductie ter plaatse van de bouwlocatie mogelijk. Het vervangen van het wegdek door een geluidreducerend wegdek levert maximaal 3 dB op. Om met het vervangen van wegdekken tot een merkbare geluidreductie te komen, moeten deze dekken over lengtes van enkele honderden meters worden aangepast. De kosten van het wegdek in relatie tot het effect van maximaal 3 dB en het aantal woningen zijn beoordeeld als te hoog.

De financiële gevolgen van vervanging van wegdekken, de negatieve gevolgen van verdergaande snelheidsbeperking voor de doorstroomsnelheid van het verkeer en de verkeerscirculatie en de omvang van deze maatregelen, staan niet in verhouding tot de hoogte van de overschrijding van de voorkeurswaarde en tot het feit dat sprake is van de vervanging van bestaande woningen op de huidige locatie.

Bij de afweging is tevens meegewogen dat de gemeente Leiderdorp voornemens is om bij de reconstructie van de Oude Spoorbaan en de Engelendaal in het kader van de Leidse Ring Noord geluidreducerend asfalt toe te passen. Door dit voornemen is de verwachting dat de geluidbelasting in combinatie met het project Leidse Ring Noord niet verder zal toenemen en mogelijk zal afnemen.

De kosten voor het treffen van bronmaatregelen in de huidige profilering van de weg staan niet in verhouding tot de omvang van het bouwplan, waardoor dit geen reële optie is.

Overdrachtsmaatregelen

Geluidschermen of geluidwallen langs de Engelendaal stuiten op stedenbouwkundige bezwaren, omdat deze een stedenbouwkundige ongewenste barrière vormen.

Langs de Oude Spoorbaan zouden geluidschermen eventueel wel mogelijk zijn. Echter blijkt dat de hoogste geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Oude Spoorbaan optreedt op blok A. Blok A betreft een woontoren van 23 bouwlagen, waardoor het realiseren van een geluidscherm slechts beperkt invloed heeft op de lagere bouwlagen. Hierdoor is het treffen van schermmaatregelen niet doelmatig en gaat de voorkeur uit naar maatregelen ter plaatse van het gebouw.

De conclusie is dat het treffen van verdergaande overdrachtsmaatregelen geen reële optie is.

Ontvangermaatregelen

Bij het ontwerp van de nieuwbouwwoningen is reeds rekening gehouden met de hogere geluidbelastingen van de wegen in de omgeving. Bij de nieuwbouwwoningen zal rekening worden gehouden met de geluidbelasting ten gevolge van de Oude Spoorlaan, de Engelendaal, de Willem de Zwijgerlaan en de Rietschans. De woningen moeten voldoen aan het Bouwbesluit. Het hoogst toelaatbare binnenniveau van 33 dB wordt gegarandeerd. Er zullen zodanige maatregelen aan het bouwwerk getroffen worden dat deze aan een binnenniveau van 33 dB voldoen.

Cumulatie

Bij het vaststellen of aan een maximaal binnenniveau van 33 dB wordt voldaan, is de gecumuleerde gevelbelasting bepalend. De gecumuleerde geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de in de omgeving van de planlocatie aanwezige wegen bedraagt ten hoogste 67 dB, excl. correctie ex. art. 110g Wgh. Het gecumuleerde niveau wordt acceptabel geacht.

B. Toetsing beleid van de Omgevingsdienst West-Holland (de "Richtlijnen", zie ook Beoordelingskader, Hoofdstuk 2).

In de Richtlijnen is een aantal criteria opgenomen. Indien het verzoek aan een van deze criteria voldoet, is er geen bezwaar tegen het verlenen van de hogere waarde. Daarnaast is in de Richtlijnen een aantal voorwaarden opgenomen waaraan het plan moet voldoen.

Toetsing criteria

Een van de criteria voor het verlenen van een hogere waarde is dat de woning dient ter vervanging van een bestaande bebouwing. De woningen worden gebouwd ter vervanging van een bestaande bebouwing. Hiermee wordt voldaan aan dit criterium.

Toetsing voorwaarden

Bij alle woningen in het project is sprake van één of meerdere verblijfsruimte(n) die aan een geluidluwe gevel liggen en is sprake van een geluidluwe buitenruimte. Uit zondering hierop zijn drie woningen op de begane grond van blok C. Voor deze woningen zijn maatregelen ten einde een geluidluwe gevel te creëren redelijkerwijs niet mogelijk.

Er is sprake van een geluidbelasting van 53 dB of hoger en in het project worden geen dove gevels toegepast. Er wordt daarom akoestische compensatie toegepast door een hogere geluidisolatie tussen de woningen te realiseren dan de eisen in het Bouwbesluit. Hiermee wordt de geluidhinder tussen burens extra beperkt.

Geconcludeerd kan worden dat op ontvangerniveau voldaan wordt aan de Richtlijnen.

3.5 Conclusie.

Na toetsing aan de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder en het beleid van de Omgevingsdienst West-Holland, zoals vastgelegd in de eerder genoemde Richtlijnen, is gebleken dat een acceptabel leefklimaat in de woningen kan worden bereikt.

4. PROCEDURE

4.1 Algemeen

De gemeente is bevoegd gezag voor het vaststellen van voorliggend hogere waarde besluit. De Omgevingsdienst West-Holland voert de milieutaken (zoals het vaststellen van hogere waarde besluiten) uit namens de gemeente Leiderdorp. De taken en bevoegdheden van de Omgevingsdienst zijn vastgelegd in de Regeling Omgevingsdienst West-Holland en het daarbij behorend mandaat. Deze regeling is op te vragen bij de Omgevingsdienst.

In de Wgh is bepaald dat bij de totstandkoming van deze beschikking afdeling 3.4 van de Awb (de uniforme openbare voorbereidingsprocedure) van toepassing is. Deze procedure bevat bepalingen over onder meer het bekend maken van het ontwerp van de beschikking, het ter inzage leggen en inzien van stukken, het naar voren brengen van zienswijzen en de beslistermijn.

Daarnaast bepaalt de Wgh dat de procedure voor een besluit hogere waarde gekoppeld is aan het bijbehorende ruimtelijk besluit.

Het ontwerpbesluit hogere waarde wordt voorafgaand aan, of tegelijkertijd met, het bijbehorende ontwerp-ruimtelijk besluit gedurende zes weken ter inzage gelegd.

4.2 Zienswijzen

Naar aanleiding van het ontwerpbesluit kunnen zienswijzen worden ingebracht door belanghebbenden. Tegen het definitieve besluit kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Nadere informatie over dit onderwerp is opgenomen in de kennisgeving welke bij de ontwerpbeschikking of bij de definitieve beschikking is gevoegd.

Het ontwerpbesluit heeft van 28 april tot en met 8 juni 2017 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn wel zienswijzen ingebracht.

Naar aanleiding van het ontwerpbesluit zijn schriftelijk zienswijzen ingebracht door de volgende personen:

- Dhr. E.J. de Vreede, Zijlstroom 98, Leiderdorp (zienswijzen 1 tot en met 4);

De zienswijzen worden hieronder verkort cursief weergegeven met daaronder de reactie van de gemeente. De zienswijzen worden als volgt samengevat:

Zienswijze 1:

Wat betreft de bepaalde geluidhinder is niet (op juiste wijze) rekening gehouden met de effecten van de Leidse Ring Noord. Hiervoor geef ik de volgende redenen:

In de rapportage over het akoestisch onderzoek wordt gesteld dat door de Leidse Ring Noord een stijging van de geluidsbelasting te verwachten is van circa 2 dB. Niet aangegeven is van welke uitgangspunten is uitgegaan en op welke wijze deze inschatting is bepaald. Het effect is mogelijk niet juist gekwantificeerd. Hierdoor moet de geluidbelasting, die is bepaald op maximaal 61 dB (exclusief het effect van de verwachte stijging van de geluidsbelasting door de Leidse Ring Noord), mogelijk op een hogere waarde dan de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 63 dB worden vastgesteld. Dit impliceert dat het vaststellen van hogere waarden niet rechtmatig is.

Beantwoording zienswijze 1:

De gemeente Leiderdorp is bezig met de voorbereiding van een nieuwe ontwikkeling voor de locatie Leidsedreef 4-6 te Leiderdorp. Door het bevoegd gezag heeft er nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden ten aanzien van De Leidse Ring Noord. Hierdoor zijn uitgebreide berekeningen dan ook niet mogelijk, omdat uitgangspunten met betrekking tot de Leidse Ring Noord nog niet zijn vastgesteld. In het akoestisch onderzoek is een inschatting gemaakt naar het effect op de geluidbelasting ten gevolge van de Leidse Ring Noord, aan de hand van gegevens die door het project Leidse Ring Noord verstrekt zijn. Bij de besluitvorming van Leidse Ring Noord dient het plan voor Leidsedreef 4-6 meegenomen te worden in het reconstructie-onderzoek. Het bevoegd gezag houdt geen rekening met mogelijke ontwikkelingen. Een toekomstige ontwikkeling moet voldoende concreet zijn.

Zienswijze 2:

Met het verhogende effect van de Leidse Ring Noord is bij het bepalen van de geluidbelasting geen rekening gehouden. Aangegeven is dat de stijging van de geluidbelasting kan worden gecompenseerd door maatregelen. Dit staat haaks op de eerder genoemde conclusie van Omgevingsdienst West-Holland dat maatregelen om de geluidbelasting tot de voorkeurswaarde terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren van verkeerskundige, landschappelijke en/of financiële aard ontmoeten. Bovendien is nog niet besloten in hoeverre en welke eventuele compenserende maatregelen in het kader van de Leidse Ring Noord genomen zullen worden, mede als gevolg van bezwaren van verkeerskundige, landschappelijke en/of financiële aard. In welke mate eventuele compenserende maatregelen, zoals geluid reducerend asfalt, tot voldoende geluidsreductie kunnen leiden is onvoldoende duidelijk gemaakt en onderzocht.

Beantwoording zienswijze 2:

In het ontwerpbesluit is aangegeven dat maatregelen niet voldoende doeltreffend zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeurswaarde van 48 dB. Bij het reconstructie-onderzoek dat nog moet worden uitgevoerd dient geluidreducerend asfalt (en geluidschermen) onderzocht en afgewogen te worden, waarmee ter plaatse van Leidsedreef 4-6 mogelijk wel het reconstructie-effect kan worden weggenomen.

Zienswijze 3:

Maatregelen aan de zijde van de wijk Driegatenbrug in de vorm van bijvoorbeeld geluidsschermen hebben tevens een effect op de geluidbelasting bij de ROC-locatie door weerskaatsend geluid tegen deze schermen. Hiermee lijkt geen rekening te zijn gehouden.

Beantwoording zienswijze 3:

Zie voor beantwoording zienswijze 1.-Voor geluidschermen geldt dat voor de Leidse Ring Noord nog geen definitief onderzoek is vastgesteld, waardoor maatregelen als geluidschermen tevens nog niet zijn vastgesteld. Hierdoor kan nog niet worden uitgegaan van mogelijke geluidschermen. Daarbij zal bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van de ruimtelijke procedure voor de Leidse Ring Noord tevens worden beoordeeld of schermen als reflecterend of absorberend worden uitgevoerd.

Zienswijze 4:

Omgevingsdienst West-Holland gaat voorbij aan de verwachte verkeerstoename wanneer de Leidse Ring Noord gerealiseerd is. De verwachting dat een verkeerstoename van circa 20% slechts een effect van 2 dB heeft op de geluidbelasting is niet reëel. De toename van het gebruik van de weg, die ook dichterbij de ROC-locatie komt te liggen dan nu het geval is, zal leiden tot een hogere toename van het geluid waardoor de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 63 dB wordt overschreden.

Beantwoording zienswijze 4:

Bij een verkeerstoename van 20% is er sprake van een toename van ca. 0,8 dB. De toename van 2 dB komt dus tevens door een verkeerstoename en verschuiving van de weg.

Zienswijze 5:

Geen rekening is gehouden met de verwachte verkeerstoename over de Oude Spoorbaan door de komst van IKEA in Leiderdorp. Hierdoor zal sprake zijn van toename van de geluidsbelasting.

Beantwoording zienswijze 5:

Voor de verkeersgegevens is uitgegaan van de verkeersprognoses voor 2030 verstrekt door de gemeente Leiderdorp. In de verkeersprognoses wordt uitgegaan van vastgestelde plannen. De komst van Ikea is reeds vele jaren bekend. In alle Regionale Verkeersmilieukaart (RVMK) is rekening gehouden met de ontwikkeling van nieuwbouwplannen (zoals Ikea en ROC).

Zienswijze 6:

In het akoestisch onderzoek is niet betrokken dat ook andere vormen van geluid dan wegverkeerslawaai tot een verhoging van de geluidsbelasting kunnen leiden.

Beantwoording zienswijze 6:

In de situatie van Leidsedreef 4-6 en het akoestisch onderzoek ten behoeve van het hogere waarde besluit zijn alle relevante gezoneerde geluidbronnen en de 30 km/uur wegen meegenomen.

Zienswijze 7:

In het akoestisch onderzoek is niet betrokken dat eventuele geluidsschermen op de Oude Spoorbaan aan de kant van de Driegatenbrug een negatief effect kunnen hebben op de geluidsoverlast op de ROC-locatie.

Beantwoording zienswijze 7:

Bij de Leidse Ring Noord worden mogelijke schermmaatregelen getroffen. Zoals eerder aangegeven (zienswijze 3) zal bij het project een afweging worden gemaakt van mogelijk toe te passen schermen. De gemeente Leiderdorp heeft geen voornemens om afzonderlijk van de Leidse Ring Noord schermen te realiseren.

De zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het besluit.

Wijzigingen ten opzichte van de ontwerpbesluit

Het definitieve besluit hogere waarde is ten opzichte van het ontwerpbesluit niet gewijzigd.

5. CONCLUSIE

Voor de bouw van woningen ter plaatse van de locatie Leidsedreef 4-6 te Leiderdorp is een hogere waarde noodzakelijk. Uit het akoestisch rapport blijkt dat de voorkeurswaarde van 48 dB wordt overschreden. Wel wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare geluidbelasting van de Wgh van 63 dB. Ook wordt voldaan aan de criteria en specifieke voorwaarden in de Richtlijnen. Er is sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat.

Maatregelen om de geluidbelasting tot de voorkeurswaarde terug te dringen zijn onvoldoende doeltreffend dan wel ontmoeten overwegende bezwaren van verkeerskundige, landschappelijke en/of financiële aard.

Bij het project van de Leidse Ring Noord wordt geluidreducerend asfalt ter hoogte van het bouwplan toegepast ten einde de geluidbelasting ten gevolge van het project te beperken. Bij het akoestisch onderzoek is nog geen rekening gehouden met het geluidreducerend asfalt.

Het voorgaande geeft ons aanleiding om een hogere waarde vast te stellen.

BESLUIT

Gelet op de Algemene wet bestuursrecht, de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder, besluiten wij een hogere waarde vast te stellen voor de Oude Spoorbaan, de Engelendaal, de Willem de Zwijgerlaan en de Rietschans voor de nieuwbouwwoningen van blok A tot en met D op de locatie Leidsedreef 4-6 te Leiderdorp. De ten hoogste toelaatbare geluidbelastingen die verleend worden, zijn:

Bouwblok	Oude Spoorbaan		Engelendaal		Willem de Zwijgerlaan		Rietschans	
	Waarde L _{den} in dB*	Aantal woningen	Waarde L _{den} in dB*	Aantal woningen	Waarde L _{den} in dB*	Aantal woningen	Waarde L _{den} in dB*	Aantal woningen
A	49	1	52	1	49	11	n.v.t.	
	50	5	53	18				
	51	9	54	15				
	52	13	55	19				
	53	30	56	7				
	57	7						
	58	12						
	59	2						
	60	10						
	61	10						
Blok B	49	7	51	3	n.v.t.		n.v.t.	
	50	3	52	2				
	53	2	55	1				
	55	1						
Blok C	50	7	49	2	n.v.t.		n.v.t.	
	51	1	50	4				
	52	2						
	53	4						
	54	6						
	55	8						
	56	1						
	60	2						
	51	2						
Blok D	49	3	49	5	n.v.t.		49	2
	52	5	50	4			50	3
	53	2	51	3			52	3
			56	7			55	4
							56	4

* de geluidwaarde L_{den} is de geluidbelasting, incl. aftrek ex art. 110g Wgh.

Aan dit besluit worden de volgende voorwaarden verbonden:

1. Er worden zodanige bouwkundige maatregelen getroffen dat binnen de woning(en) een maximaal geluidniveau vanwege wegverkeerslawaaï van maximaal 33 dB wordt bereikt; Bij de te verlenen bouwvergunning worden maatregelen getroffen om te voldoen aan het Bouwbesluit. Hiervoor wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de te treffen maatregelen.
2. De beschreven bouwkundige maatregelen, zoals in het akoestisch rapport is aangegeven, worden getroffen ten einde geluidluwe gevels te creëren en het woon- en leefklimaat te verbeteren. Bij 3 woningen is geen sprake van een geluidluwe gevel.
3. Als de geluidbelasting van een buitenruimte niet tot 48 dB teruggebracht kan worden moet de buitenruimte afsluitbaar gemaakt worden.
4. Bij woningen met een hogere gevelbelasting dan 53 dB moet gestreefd worden naar het realiseren van ten minste een stille zijde.
5. Als akoestische compensatie wordt een hogere geluidisolatie tussen woningen gerealiseerd van minimaal 5 dB(A) ten opzichte van het Bouwbesluit voor de contactgeluiden.
6. De realisatie van bovengenoemde maatregelen dient geborgd te worden door opname in het bestemmingsplan/omgevingsvergunning.

Aandachtspunten overige regelgeving:

- De planregels en/of de planverbeelding van het eventueel hiermee samenhangende bestemmingsplan of de omgevingsvergunning dienen voldoende waarborgen te bevatten tegen het overschrijden van de (hogere) waarden en het voldoen aan de voorwaarden, behorende bij dit besluit;
- Wellicht ten overvloede merken wij op dat wij bij de behandeling van dit besluit alleen aspecten hebben mogen betrekken die rechtstreeks voortvloeien uit de toepassing van de Wet geluidhinder. Aan dit besluit kunnen dan ook geen rechten worden ontleend met betrekking tot eventuele andere door de gemeente te nemen besluiten over bijvoorbeeld bouw- en bestemmingsplannen.

Namens het college van burgemeester en wethouders van Leiderdorp,



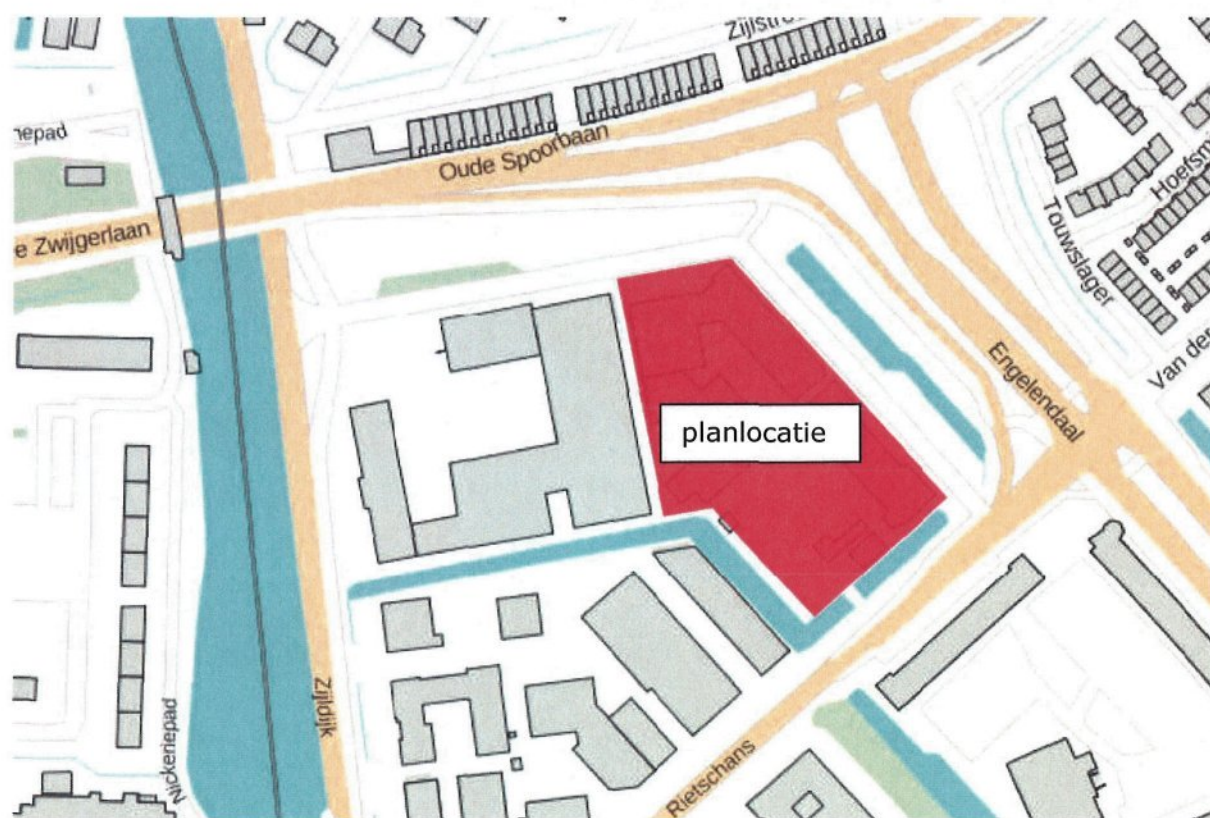
Dhr. J. Smits

Hoofd Afdeling Reguleren, Omgevingsdienst West-Holland

Bijlage:

1. Kaart met situatieschets en beoordelingspunten;
2. Akoestisch rapport "Nieuwbouw woningen Leidsedreef 4-6 te Leiderdorp" opgesteld door MoBius consult, d.d. 18 april 2017 kenmerk 4960.01.rsn
3. Notitie "Nieuwbouw woningen Leidsedreef 4-6 te Leiderdorp, aanvulling akoestisch onderzoek" opgesteld door MoBius consult, d.d. 20 april 2017 kenmerk 4960.02.rsn

Bijlage 1: Kaart en situatieschets



Figuur 1. Situatie planlocatie

Bijlage 2: Akoestisch rapport “Nieuwbouw woningen Leidsedreef 4-6 te Leiderdorp” opgesteld door MoBius consult, d.d. 18 april 2017 kenmerk 4960.01.rsn

Bijlage 3: Notitie "Nieuwbouw woningen Leidsedreef 4-6 te Leiderdorp, aanvulling akoestisch onderzoek" opgesteld door MoBius consult, d.d. 20 april 2017 kenmerk 4960.02.rsn

