



Zaaknummer : 01045521
Ons Kenmerk : ODH566073
Datum : -

Ontwerpbesikking

Wet geluidhinder - hogere waarde(n) geluid

Onderwerp

In verband met de vaststelling van het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 (SoZa) dienen hogere waarden voor de hoogst toelaatbare geluidsbelasting van maximaal 64 dB te worden vastgesteld voor 1200 woningen op de locatie Anna van Hannoverstraat 4 te 's-Gravenhage vanwege wegverkeerslawaai en spoorwegverkeerslawaai.

Besluit

Wij besluiten:

- I. de volgende hogere grenswaarden voor geluid vast te stellen voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai en spoorwegverkeerslawaai:

Geluidsgevoelig object: Project AnnA		Geluidsbron**	Vastgestelde hogere waarde in dB t/m maximaal*
Gesitueerd aan:	Aantal		
Anna van Hannoverstraat 4	1200	Rijksweg A12	52
		Laan van NOI	57
		Schenkkade	58
		Wilhelmina van Pruisenweg	55
		Spoorlijn AmsterdamRotterdam	64
		Lightrail RandstadRail/HTM	51

*De hogere grenswaarde is inclusief de aftrek op grond van artikel 110 g van de Wet geluidhinder

**De hogere waarde is inclusief de bijdrage van de spoorweg vallend onder de definitie weg (in de zin van de Wet geluidhinder).

- II. voor te schrijven dat bij de invulling van het bestemmingsplan op bouwplanniveau - naast de hogere waarden die dit in dit besluit zijn vastgesteld - de ontheffingscriteria uit het vigerende ontheffingsbeleid zoals vastgelegd in de nota "Beleid hogere grenswaarden Wet geluidhinder" (RIS 179918) van de gemeente Den Haag in acht moet worden genomen.

Ondertekening

Burgemeester en wethouders van Den Haag,
namens dezen,

ing. L. Hopman
Hoofd Toetsing & Vergunningverlening Milieu
van de Omgevingsdienst Haaglanden



Rechtsmiddelen

Voor de mogelijkheid rechtsmiddelen aan te wenden tegen deze ontwerpbeschikking wijzen wij op de desbetreffende tekst in het begeleidende schrijven.



OVERWEGINGEN

Aanleiding

In verband met de vaststelling van het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 (SoZa) dienen hogere waarden voor de hoogst toelaatbare geluidsbelasting van maximaal 64 dB te worden vastgesteld voor 1200 woningen op de locatie Anna van Hannoverstraat 4 te 's-Gravenhage vanwege wegverkeerslawaai en spoorwegverkeerslawaai.

Het plangebied ligt in stedelijk gebied.

Deze woningen komen te liggen op de volgende grondpercelen of grondperceelgedeelten:

kadastrale gemeente	:	Den Haag
sectie	:	AP
grondperceel	:	1694

Bij de aanvraag zijn de volgende stukken gevoegd:

- Akoestisch onderzoek 'De AnnA te Den Haag' d.d. 7 december 2022 van Peutz, OD 16109-5-RA-003 2, (ODH544960);
- Formulier hogere grenswaarden en kadastrale kaart (ODH480382).

Procedure

De uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht is toegepast op deze beschikking.

Toetsingskader en grondslag beschikking

Bij vaststelling van het bestemmingsplan dienen (op grond van artikel 76, lid 2 van de Wgh) de in dit besluit vastgestelde hogere waarden in acht genomen te worden.

Artikel 110a van de Wet geluidhinder (Wgh) vormt de grondslag van deze beschikking.

Het vaststellen van een hogere waarde wordt getoetst aan de Wgh en het Besluit geluidhinder.

Beoordeling

In de Wgh zijn normen opgenomen voor de toelaatbare geluidsbelasting van wegverkeerslawaai en spoorwegverkeerslawaai. De Wgh gaat daarbij uit van voorkeursgrenswaarden en maximale grenswaarden. De voorkeursgrenswaarde ter plaatse van gevels van woningen bedraagt 48 dB voor wegverkeerslawaai en 55 dB voor spoorwegverkeerslawaai.

Een geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde is zonder meer toelaatbaar. De effecten van geluid worden dan aanvaardbaar geacht. Een geluidsbelasting hoger dan de maximale grenswaarde is niet toelaatbaar. Een geluidsbelasting in het gebied tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale grenswaarde is alleen toelaatbaar na een afwegingsproces. Het afwegingsproces heeft vorm gekregen in de procedure vaststelling hogere waarde voor geluid.

Indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen, onvoldoende doeltreffend zal zijn, of stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeers- of vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, is een hogere waarde mogelijk.

Gelet op artikel 82 van de Wgh is voor woningen de hoogst toelaatbare geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaai vastgesteld op 48 dB. Gelet op artikel 4.9 van het Besluit geluidhinder is voor woningen de hoogst toelaatbare geluidsbelasting vanwege spoorwegverkeerslawaai vastgesteld op 55 dB.



Ten behoeve van het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het akoestisch onderzoek toont aan dat op locatie de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai wordt overschreden met 10 dB en voor spoorwegverkeerslawaai met 9 dB.

Wij zijn – gelet op artikel 83 van de Wgh - bevoegd hogere waarden vast te stellen tot maximaal 63 dB voor wegverkeerslawaai en - gelet op artikel 4.10 van het Besluit geluidhinder - bevoegd hogere waarden vast te stellen tot maximaal 68 dB voor spoorwegverkeerslawaai, mits aan de daartoe gestelde voorwaarde is voldaan. Deze voorwaarde is dat aangetoond moet worden dat geluidwerende voorzieningen:

- onvoldoende doeltreffend zijn; of
- overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

In het akoestisch onderzoek zijn de volgende maatregelen overwogen:

Snelheidsverlaging (wegverkeerslawaai)

Het terugbrengen van de maximumsnelheid op Laan van NOI en de Schenkkade wordt in voorliggende situatie niet realistisch geacht, aangezien dit de capaciteit van deze wegen zal verlagen.

Geluidreducerend asfalt (wegverkeerslawaai)

Zoals omschreven in de gemeentelijke richtlijn "stille wegdekken", is toepassing van geluidreducerende dekklagen in stedelijke situaties om technische redenen niet mogelijk of wenselijk. De meest gebruikte wegdektypes in stedelijke omgeving zijn SMA-06 en dunne geluidreducerende dekklagen (DGD). SMA-06 kent een geringe geluidreductie van circa 1 dB, maar kan vrijwel overal worden toegepast. Dit heeft echter in voorliggende situatie niet voldoende effect om ter plaatse van de beoogde woningen aan de voorkeursgrenswaarde dan wel maximale ontheffingswaarde te voldoen. DGD heeft een grotere geluidreductie tot gevolg, maar wordt op plaatsen met veel wringend verkeer (nabij kruisingen/rotondes) afgeraden. De aanwezigheid van zwaar en wringend verkeer ter hoogte van bushaltes, kruisingen en opstelvakken zal namelijk leiden tot een verkorte levensduur van de wegdekken. Dit heeft vervolgens hoge kosten en overlast voor de bewoners tot gevolg. Gezien diverse verkeerskundige en financiële overwegingen kunnen deze wegdektypes als niet effectief worden beschouwd. Conform de 'Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder' is het toepassen van het wegdek steenmastiekasfalt (SMA) zoals SMA-NL8 G+, die ongevoelig is voor wringend verkeer en ook op kruisingen toepasbaar is alleen van toepassing bij saneringen. Daarnaast zal ook toepassing van een dergelijk wegdektype er niet toe leiden dat de geluidbelasting tot de voorkeurswaarde wordt gereduceerd.

Bronmaatregelen ten aanzien van spoorwegverkeerslawaai

Het aanbrengen van wijzigingen in het ballastbed en/of de bovenbouw van een railverbinding is een zeer ingrijpende maatregel aangezien hier werkzaamheden voor nodig zijn die het treinverkeer onderbreken. Tevens is het toepassen van raildempers, indien deze nog niet aanwezig zijn, in voorliggende situatie niet voldoende effectief. Raildempers kennen een geluidreductie van circa 3 dB (A). Hiermee zou de geluidbelasting alsnog niet tot maximaal de voorkeursgrenswaarde worden gereduceerd. Het toepassen van raildempers is daarnaast niet in alle situaties toepasbaar, het is met name zinvol op (delen van) trajecten waar met een constante snelheid gereden kan worden. Raildempers kunnen niet worden aangebracht op en rond wissels en bij overwegen. In voorliggende situatie is sprake van een station en meerdere wissels op relatief korte afstand van de beoogde ontwikkeling, waarmee raildempers aldus niet kunnen worden aangebracht op deze spoordelen. Gezien het feit dat naar verwachting slechts een zeer beperkt deel van het spoor kan worden uitgerust met raildempers, en dit alsmede een relatief beperkt effect heeft op de optredende geluidbelasting, wordt deze maatregel niet nader beschouwd. Bronmaatregelen worden derhalve als niet realistisch beoordeeld.



Overdrachtsmaatregelen (schermen of geluidwallen spoorweg- en wegverkeerslawaai)

Gezien de ligging van de voorgenomen ontwikkeling is het treffen van een maatregel in het overdrachtsgebied eveneens niet effectief. Aangezien de afscherming tussen een woning of ander geluidgevoelig gebouw voor een goede effectiviteit een behoorlijke lengte en hoogte dient te hebben, nemen de kosten voor een geluidsscherm al snel toe. Bovendien geldt als vuistregel bij het plaatsen van schermen tussen de bron en het plangebied dat het scherm, om effectief te zijn, ten minste de zichtlijn tussen bron en ontvanger moet onderbreken. De beoogde woningen zijn op grote hoogte gelegen. Tevens zijn de woningen zeer dicht op de weg en het spoor gelegen, waardoor er slechts een zeer beperkte hoeveelheid ruimte beschikbaar is voor dergelijke maatregelen. Daarnaast lijken geluidschermen langs de relevante wegen Laan van NOI en Schenkkade bezwaarlijk vanwege stedenbouwkundige overwegingen. In eerste aanleg kan aldus worden gesteld dat het plaatsen van geluidschermen voor het bewerkstelligen van een geluidreductie vanwege het wegverkeer geen geschikte maatregel is.

Ten aanzien van het spoorwegverkeerslawaai is een analyse gemaakt van het effect van het plaatsen van een geluidsscherm op het talud langs het spoort van Station NOI. De hoogte van het gemodelleerde scherm is 2 m boven perronniveau. Hogere geluidschermen worden voornamelijk op basis van stedenbouwkundige overwegingen als onrealistisch beschouwd. Voor zowel het hoofdspoor als de lightrail kan sprake zijn van een maximale geluidreductie van 7 dB voor de eerste drie bouwlagen. Voor de lightrail is voor deze bouwlagen echter voor alle woningen sprake van een geluidbelasting ten hoogste gelijk aan of lager dan de voorkeurswaarde. Uitsluitend op een hoogte van 13,5 m is sprake van 1 dB overschrijding van de voorkeurswaarde. Op deze hoogte bewerkstelligt het geluidsscherm slechts een rekenkundige geluidreductie van 2 dB. Bij het hoofdspoor is voor de woningen op 4,5 m sprake van een geluidreductie door het geluidsscherm van ten hoogste 7 dB. Hiermee kan voor een aantal woningen waarvan de voorkeurswaarde wordt overschreden de geluidbelasting worden gereduceerd tot de voorkeurswaarde. Dit betreft echter een beperkt aantal woningen. Op een bouwhoogte van 7,5 m is het geluidreducerende effect van het geluidsscherm nog slechts ten hoogste 3 dB voor een aantal woningen. Bij alle hogere bouwhoogten is het effect verwaarloosbaar. Het gebruik van een geluidsscherm op het talud lijkt derhalve niet realistisch.

Het bouwplan voldoet aan het hogere waarden beleid. Alle woningen dienen te beschikken over een geluidluwe gevel. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning tot bouwen voor de te realiseren woningen moet de ontwikkelaar aantonen dat aan deze eis wordt voldaan.

Cumulatie

Ten aanzien van de geluidsgevoelige objecten waar deze beschikking betrekking op heeft, is er sprake van samenloop van verschillende bronnen (Rijksweg A12, Laan van NOI, Schenkkade, Wilhelmina van Pruisenweg, Anna van Hannoverstraat, Spoorlijn Amsterdam-Rotterdam, Lightrail RandstadRail/HTM). De cumulatie ter plekke van de woningen bedraagt maximaal 64 dB (exclusief de aftrek als bedoeld in artikel 110g van de Wgh).

Wij zijn van oordeel dat de gecumuleerde geluidbelasting leidt tot een onaanvaardbare situatie, wanneer het niveau van 69,5 dB (exclusief de aftrek als bedoeld in artikel 110g van de Wgh) wordt overschreden. Omdat dit niveau van 69,5 dB hier niet overschreden wordt, achten wij de gecumuleerde geluidbelasting die optreedt bij het vaststellen van hogere waarden aanvaardbaar.

Kadastrale registratie

De in het besluit opgenomen grondpercelen komen voor registratie bij het Kadaster in aanmerking.

Conclusie

Uit de overwegingen volgt dat hogere waarden als gevolg van wegverkeerslawaai en spoorwegverkeerslawaai kunnen worden vastgesteld.