

Addendum bij ontwerp-bestemmingsplan Slachthuisterrein

1. INLEIDING

In het 2012 is het bestemmingsplan Slachthuisterrein in voorbereiding genomen. Daarbij is een akoestisch onderzoek opgesteld. Naar het zich laat aanzien wordt het bestemmingsplan definitief vastgesteld. Het in 2012 opgestelde akoestisch onderzoek is anno 2016 niet meer aktueel. De conclusies blijven echter van kracht. Onderstaand wordt beknopt ingegaan op het onderzoek uit 2012 en de geaktualiseerde data.

2. WETTELIJK KADER.

De te realiseren woningen zijn geluidgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Wanneer er nieuwe geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van een gezonde weg worden gerealiseerd dient een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd naar de geluidbelasting op de gevels van deze geluidgevoelige bestemmingen (artikel 77 Wet geluidhinder).

De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai bedraagt $L_{den}=48$ dB. De maximale ontheffingswaarde voor een nieuwe woning binnen de zone van een binnenstedelijke weg bedraagt $L_{den}=63$ dB. Boven deze waarde is de realisatie van een woning alleen mogelijk nadat alle overige maatregelen om de geluidbelasting te verlagen niet mogelijk blijken.

Op de berekende geluidbelasting wordt een aftrek toegepast die afhankelijk is van de snelheid van het wegverkeer op de weg. Tot 70 km/uur bedraagt de aftrek 5 dB, vanaf 70 km/uur 2 dB, de laatste wetswijziging buiten beschouwing latend omdat deze niet van toepassing is op deze situatie. De aftrek heeft betrekking op het stiller worden van het wegverkeer in de toekomst (artikel 110g Wet geluidhinder).

Voordat ontheffing wordt verleend zullen Burgemeester en Wethouders eerst moeten nagaan of er maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting te verlagen. Daarbij verdienen maatregelen aan de bron de voorkeur. Is dat niet mogelijk dan moet men overwegen of maatregelen in de overdrachtsweg van het geluid mogelijk zijn. Het bouwen van een geluidsscherm is een voorbeeld van een maatregel in de overdrachtsweg. Niet alleen technische, maar ook landschappelijke, financiële en stedenbouwkundige overwegingen voor het wel of niet bouwen van geluidsschermen spelen hierbij een belangrijke rol.

3. TOEPASSINGSVOLGORDE GELUIDREDUCERENDE MAATREGELLEN.

Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, ongeacht de bron van het geluid (weg-, rail- of industrielawaai) is de volgorde van toepassing van geluidreducerende maatregelen als volgt:

1. bronmaatregelen;
2. maatregelen in de overdrachtsweg;
3. geluidwerende maatregelen in of aan de gevel.

ad 1. Bronmaatregelen.

Een voorbeeld van een bronmaatregel bij wegverkeer, die binnen de competentie van de lokale overheid ligt is het aanbrengen van geluidreducerend asfalt. De praktische mogelijkheden en de te bereiken reducties zijn de laatste jaren verder ontwikkeld. Ook binnenstedelijk zijn er tegenwoordig reducties te behalen. De kosten van het aanbrengen van bijvoorbeeld Twinlay, en de kosten van extra onderhoud ten opzichte van het standaard dichte asfaltbeton moeten echter binnen het project worden gedekt. Alleen bij grootschalige (ver-)nieuwbouwprojecten kan dit toegepast worden.

Bij railverkeerslawaai moet te allen tijde contact worden gelegd met de spoorwegbeheerder (Prorail).

ad 2. Maatregelen in de overdrachtsweg.

Voorbeelden van maatregelen in de overdrachtsweg zijn geluidschermen of geluidwallen. In de Haarlemse praktijk worden deze weinig toegepast, vanwege stedenbouwkundige bezwaren en financiële drempels. De kans dat een geluidscherm wordt gebouwd is bij railverkeerslawaai groter dan bij wegverkeerslawaai.

ad 3. Geluidwerende maatregelen.

Geluidwerende maatregelen, ook wel gevelmaatregelen genoemd, worden veruit het meest toegepast bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De maatregelen hebben als doel het beperken van het geluidniveau in de woning tot een waarde (het “binnenniveau”) zoals die in het Bouwbesluit is vastgelegd. Een nadeel van deze maatregel is dat het geluidniveau buiten nog steeds te hoog is. Dit doet afbreuk aan de leefbaarheid van de omgeving, zowel de privé-terreinen (tuinen) als de openbare terreinen (park, plein, straat).

Voor nieuw te bouwen woningen bedraagt het binnenniveau maximaal 33 dB in geluidgevoelige ruimten.

Bij elk bestemmingsplan moet nagegaan worden of de bovengenoemde maatregelen kunnen worden toegepast.

4. UITGANGSPUNTEN

Algemeen

Het bestemmingsplan is niet gewijzigd; op het Slachthuisterrein worden woningen voorzien. Daarnaast krijgen een aantal percelen een gemengde bestemming, die deze percelen in de huidige situatie ook al hebben.

Wegverkeer

Ten opzichte van het onderzoek uit 2012 zijn de verkeersintensiteiten gewijzigd. Het nieuwe verkeersmodel laat zien dat de etmaalintensiteit op de Schipholweg circa 38000 motorvoertuigen bedraagt, in het voorlaatste onderzoek was dat nog ruim 32200. Dit leidt tot een stijging van 0,7 dB. Anderzijds is in het onderzoek uit 2012 uitgegaan van een wegdek van fijn asfalt. In 2008 is een geluidreducerend wegdek aangelegd op de Schipholweg door KWS. Het product heet ZSA-SD en heeft (opgave KWS) een geluidreductie van 5,1 dB voor lichte motorvoertuigen bij 50 km/uur. Begin 2009 is het wegdek gemeten door Van Keulen Advies. Uit deze meting bleek dat de feitelijke geluidreductie iets lager ligt; 4,5 dB. Dit betekent dat de destijds berekende geluidbelasting ter plaatse van de dichtstbijgelegen geprojecteerde bebouwing aan de Hannie Schaftstraat volgens de huidige berekeningen ongeveer 3,8 dB lager is. De berekende geluidbelasting zou dan globaal 49 dB bedragen zonder de bebouwing.

Bebouwing

In 2012 was er nog geen bebouwing gerealiseerd tussen de Schipholweg en de Oorkondelaan. Inmiddels is dat wel het geval. De gerealiseerde bebouwing is circa 18 meter hoog. De geluidbelasting op de gevels van de woningen op het Slachthuisterrein zal de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai niet overschreden.

5. CONCLUSIE

De berekende geluidbelasting ter plaatse van het zuidelijke deel van het Slachthuisterrein is 49 dB ten gevolge van het wegverkeer op de Schipholweg, maar dat is zonder de inmiddels gerealiseerde bebouwing. De geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen inclusief de gerealiseerde bebouwing langs de Schipholweg bedraagt niet meer dan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai