

**Notitie P2016.264.04-01:
Beoordeling scheepvaartlawaaï ten
behoef van het ontwikkelingsplan
Brokking te Wormerveer in de gemeente
Zaanstad**

Berg en Terblijt, 19 juli 2016

1. Inleiding

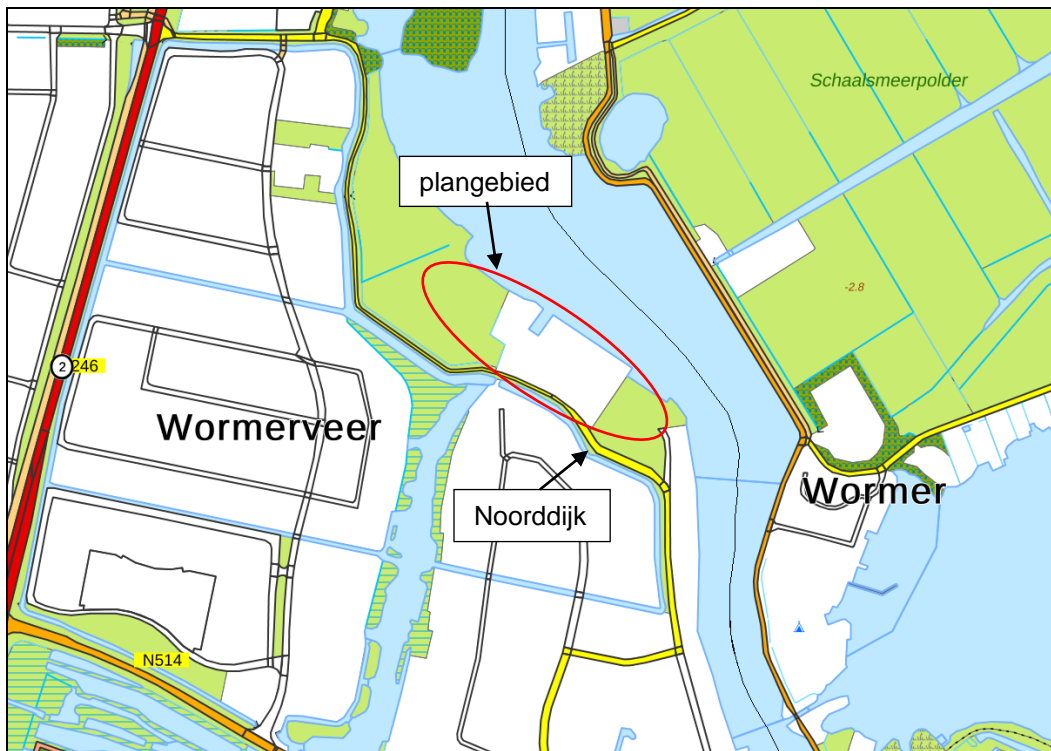
In opdracht van Buro SRO is door Windmill Milieu en Management een beoordeling ten gevolge van scheepvaartlawaaï uitgevoerd ten behoeve van het ontwikkelingsplan Brokking te Wormerveer in de gemeente Zaanstad.

Aanleiding tot de beoordeling is de herontwikkeling van het industrieel fabriekscomplex Brokking gelegen aan de Noorddijk te Wormerveer tot 105 eengezinswoningen en 70 appartementen. In verband met de realisatie van de beoogde wooneenheden wordt een ruimtelijke procedure doorlopen.

Middels voorliggende rapportage wordt verslag gedaan van de wet- en regelgeving, uitgangspunten en beoordeling in het kader van scheepvaartlawaaï.

2. Onderzoeksgebied

Het plan betreft de realisatie van 105 eengezinswoningen en 70 appartementen gelegen aan de Noorddijk te Wormerveer. De planlocatie is gelegen in de directe nabijheid van "De Zaan", opgenomen als vaarweg in het 'Nationaal Wegenbestand Vaarwegen'. Figuur 2.1 geeft een geografisch overzicht van de ligging van het plangebied en de omgeving.



Figuur 2.1: Plangebied (rood)

3. Wet- en regelgeving

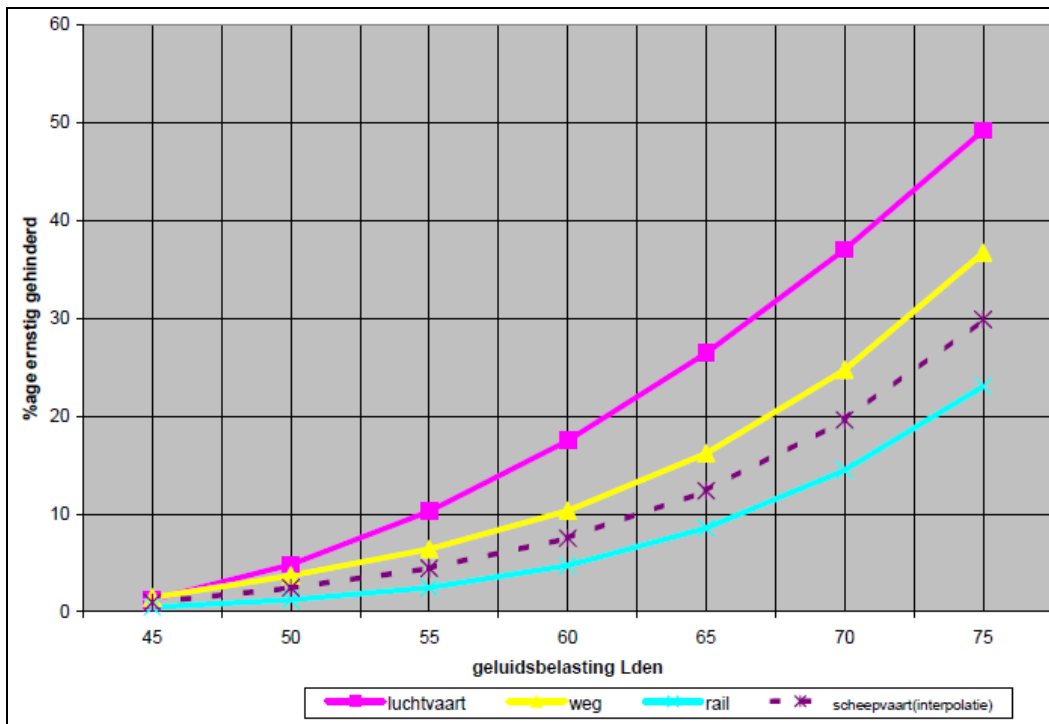
De beoordeling van milieugeluid is in de Nederlandse wetgeving vastgelegd in de Wet geluidhinder, de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit milieubeheer. Hierbij is voor verschillende geluidbronnen, zoals wegverkeer, railverkeer en industrie, een verschillend toetsingskader voorhanden. Voor het beoordelen van de geluidbelasting ten gevolge van scheepvaartverkeer is echter geen wettelijk kader van toepassing.

Om in het kader van een goede ruimtelijke ordening het geluidniveau ten gevolge van scheepvaart te beoordelen, is aansluiting gezocht bij het rapport PV.W3629R01: "Geluideffecten scheepvaartlawaaï"¹ dat in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is opgesteld. In het rapport is een dosis-effectrelatie geïnterpoleerd ten behoeve van de geluidbelasting ten gevolge van scheepvaartverkeer en de hinderbeleving. De interpolatie heeft plaatsgevonden op basis van wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï (zie figuur 3.1). In de rapportage is, overeenkomstig de Europese Richtlijn omgevingsgeluid² het L_{den} (day-evening-night level) beschouwd.

De stippellijn geeft de hinder weer in relatie tot de geluidbelasting L_{den} vanwege het scheepvaartverkeer. De dosis-effectrelatie kan worden gehanteerd voor de individuele beoordeling van de geluidbelasting ten gevolge van het scheepvaartverkeer.

¹ DHV Ruimte en Mobiliteit BV, d.d. 6 december 2004

² Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad, d.d. 25 juni 2002



Figuur 3.1: Dosis-effect relaties

Ten aanzien van de interpretatie van de geluidbelasting ten behoeve van het akoestisch woon- en leefklimaat ten gevolge van de geluidbelasting afkomstig van alle omgevingseigengeluidbronnen kan aangesloten worden bij de in navolgende tabel 3.1 opgenomen classificering (NIPG-TNO en "methode Miedema").

Tabel 3.1: Classificering milieukwaliteit

Geluidsbelastingklasse	Classificering milieukwaliteit
< 50 dB	goed
50 - 55 dB	redelijk
55 - 60 dB	matig
60 - 65 dB	tamelijk slecht
65 - 70 dB	slecht
> 70 dB	zeer slecht

Cumulatie

De planlocatie is gelegen binnen de wettelijk vastgestelde geluidzones van de Noorddijk, Samsonweg, Bonte Kraaiweg, Soldaatweg, Rosbayerweg, en de Witte Vlinderweg. Het plan is niet gelegen binnen de zone van andere wegen, industrieterreinen of spoorwegen.

Indien ten gevolge van het aspect wegverkeerslawaai een hogere waarde procedure dient te worden gevolgd, zou feitelijk in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing ook rekening gehouden moeten worden met scheepvaartlawaai. Voor scheepvaartlawaai bestaan in Nederland geen grenswaarden voor geluidgevoelige bestemmingen. De mate van geluidhinder die veroorzaakt wordt door de binnenvaart en zeevaart is namelijk niet zodanig dat de wetgever daarvoor grenzen heeft gesteld. Zulke grenswaarden zijn er wel voor het wegverkeer, het spoorwegverkeer, het luchtverkeer en industrieterreinen. Uit een uitspraak van de Raad van State van mei 2006 (nr. 200602487/1) blijkt dat het bevoegd gezag de geluidbelasting van de scheepvaart wel moet meewegen in de beoordeling van de aanvraag voor hogere waarden ten gevolge van (spoor)wegverkeer- en industrielawaai. Het feit dat voor scheepvaart bij de wet geen grenswaarden zijn gesteld doet daar niets aan af. Deze uitspraak, die ook in september

2007 in hoger beroep (nr. 200700575/1) stand hield, heeft tot gevolg dat in elk infraproject of nieuwbouwproject waarbij hogere waarden voor geluidgevoelige bestemmingen moeten worden aangevraagd, in een dergelijk geval aandacht aan het lawaai van eventuele scheepvaart moet worden geschonken. Indien verondersteld kan worden dat scheepvaartlawaai een factor van betekenis is, moet vervolgens de geluidbelasting van de scheepvaart ter hoogte van geluidgevoelige bestemmingen worden berekend en gecumuleerd met het lawaai van de andere geluidbronnen. Alleen dan kan het bevoegd gezag een zorgvuldige afweging maken bij de toekenning van hogere waarden. Indien voor spoor(weg)verkeer of industrielawaai geen hogere waarden noodzakelijk zijn, bestaat er geen noodzaak om scheepvaartlawaai kwantitatief te beschouwen.

4. Beoordeling

De planlocatie is gelegen binnen de wettelijk vastgestelde geluidzones van de Noorddijk, Samsonweg, Bonte Kraaiweg, Soldaatweg, Rosbayerweg, en de Witte Vlinderweg te Wormerveer. De geluidbelasting ten gevolge van de voorgaande wegen is reeds onderzocht in het door Windmill uitgevoerde onderzoek wegverkeerslawaai³. De berekende geluidbelasting in genoemde rapportage leidt tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de Noorddijk, de berekende geluidbelasting bedraagt ten hoogste 52 dB inclusief aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder. Ten gevolge van de overige wegen wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Overschrijding van de voorkeursgrenswaarde vindt plaats ter plaatse van de eerstelijns bebouwing ten opzichte van de wegrand. In verband met de geconstateerde overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde zijn geluidbeperkende maatregelen onderzocht. Afhankelijk van de toe te passen geluidbeperkende maatregelen wordt ter plaatse van drie woningen niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, ofwel wordt er voldaan aan de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van het gehele plan.

Conform de uitspraak van de Raad van State van mei 2006 (nr. 200602487/1) dient scheepvaartlawaai meegewogen te worden in de aanvraag van hogere waarden ten gevolge van (spoor)wegverkeer- en industrielawaai. Conform het uitgevoerde onderzoek wegverkeerslawaai blijkt dat geluidbeperkende maatregelen wellicht doelmatig zijn en voldaan zal worden aan de voorkeursgrenswaarde. Indien de feitelijke planindeling geen aanleiding geeft tot de aanvraag van hogere waarden in het kader van de Wet geluidhinder is er geen aanleiding tot het nader inzichtelijk maken en meewegen van scheepvaartlawaai.

Indien scheepvaartlawaai beschouwt dient te worden in het kader van een aanvraag van hogere waarden ten gevolge van wegverkeerslawaai ter plaatse van de eerstelijns bebouwing, zal de overige bebouwing een afschermdende functie vervullen voor het scheepvaartlawaai. Tevens zal de verblijfsduur van schepen ten opzichte van de toetspunten door deze afscherming gering zijn. Derhalve zal ten gevolge van de afschermdende functie van bebouwing en de geringe verblijfsduur van schepen, de bijdrage van scheepvaartlawaai nihil zijn.

³ Akoestisch onderzoek wegverkeer ten behoeve van het ontwikkelingsplan Brokking te Wormerveer in de gemeente Zaanstad, 2016.264.02-01, d.d. 19-07-2016

5. Conclusie

In opdracht van Buro SRO is door Windmill Milieu en Management een beoordeling ten gevolge van scheepvaartlawaai uitgevoerd ten behoeve van het ontwikkelingsplan Brokking te Wormerveer in de gemeente Zaanstad.

Aanleiding tot de beoordeling is de herontwikkeling van het industrieel fabriekscomplex Brokking gelegen aan de Noorddijk te Wormerveer tot 105 eengezinswoningen en 70 appartementen. In verband met de realisatie van de beoogde wooneenheden wordt een ruimtelijke procedure doorlopen.

Conform de uitspraak van de Raad van State van mei 2006 (nr. 200602487/1) dient scheepvaartlawaai meegewogen te worden in de aanvraag van hogere waarden ten gevolge van (spoor)wegverkeer- en industrielawaai. Conform het door Windmill uitgevoerde onderzoek wegverkeerslawaai blijkt dat geluidbeperkende maatregelen wellicht doelmatig zijn en voldaan zal worden aan de voorkeursgrenswaarde. Indien de feitelijke planindeling geen aanleiding geeft tot de aanvraag van hogere waarden in het kader van de Wet geluidhinder is er geen aanleiding tot het nader inzichtelijk maken en meewegen van scheepvaartlawaai.

Indien scheepvaartlawaai beschouwt dient te worden in het kader van een aanvraag van hogere waarden ten gevolge van wegverkeerslawaai ter plaatse van de eerstelijns bebouwing, zal ten gevolge van de afschermende functie van bebouwing en de geringe verblijfsduur van schepen de bijdrage van scheepvaartlawaai nihil zijn.

WINDMILL
MILIEU | MANAGEMENT | ADVIES



ing. J.M.W. Geurts