

Factsheet Omgevingslawaai

1. Inleiding

Bij omgevingslawaai gaat het om het beschermen van geluidsgevoelige objecten tegen ongewenst of schadelijk geluid van (in het kader van deze factsheet) wegverkeer, railverkeer en industrie. Op dit thema zijn diverse wettelijke kaders van toepassing die deze bescherming reeds waarborgen. Daarnaast is er aanvullend gemeentelijk beleid.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Omgevingslawaai:

ongewenst of schadelijk geluid buitenshuis dat door menselijke activiteiten wordt veroorzaakt, inclusief lawaai dat wordt voortgebracht door wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en locaties van industriële activiteiten.

Hogere waarde:

een maximale waarde voor de geluidsbelasting, die hoger is dan de voorkeurswaarde en die in een concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder, c.q. het Besluit geluidhinder.

Omgevingshinder:

hinder van bedrijven, waaronder onder meer geluid-, lucht- en geurhinder wordt begrepen.

Wetgeving

Wet geluidhinder (Wgh)

De Wet geluidhinder stelt eisen met betrekking tot de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten – bijvoorbeeld woningen – door drie verschillende geluidsbronnen: industrie, spoorwegverkeer en wegverkeer. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan (lees: omgevingsplan) moet op grond van de artikelen 48, 57 en 76 zeker worden gesteld dat aan de verschillende normwaarden uit de Wet geluidhinder wordt voldaan. De normwaarden gelden op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen binnen het plangebied.

Industrielawaai

De Wet geluidhinder kent voor woningen in de zone van een gezoneerd industrieterrein een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A)¹. Daarnaast kent de Wet geluidhinder in beginsel en na afweging de mogelijkheid om voor aanwezige woningen binnen de zone van het industrieterrein een

¹ Voor industrielawaai wordt in de vigerende wetgeving (Wet geluidhinder) uitgegaan van de dosismaat dB(A) als etmaalwaarde. 50 dB(A) etmaalwaarde betekent dan 50/45/40 dB(A) in respectievelijk de dag-/avond-/nachtperiode.

hogere waarde van maximaal 60 dB(A) vast te stellen. Voor geprojecteerde woningen binnen de zone kan een hogere waarde van maximaal 55 dB(A) worden vastgesteld. Een voorwaarde hiervoor is dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Op basis van de vigerende wetgeving kunnen op een gezoneerd industrieterrein geen geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) worden geprojecteerd.

Wegverkeer

De Wet geluidhinder kent voor woningen in de geluidzone van een weg een voorkeursgrenswaarde van 48 dB². Daarnaast kent de Wet geluidhinder de mogelijkheid om voor geprojecteerde woningen binnen de zone van de weg (niet zijnde een rijksweg) een hogere waarde van maximaal 63 dB vast te stellen (binnenstedelijk gebied). Ook hierbij geldt de voorwaarde dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Binnen de zone van een rijksweg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB maar is de maximale ontheffingswaarde gelimiteerd tot 53 dB.

Voor bestaande woningen binnen het plangebied langs bestaande wegen (zonder dat er sprake is van aanleg/reconstructie van een weg) gelden formeel geen grenswaarden. Maar als uitgangspunt kan worden gehanteerd dat een geluidsbelasting van meer dan 68 dB als gevolg van het wegverkeer als ontoelaatbaar kan worden geacht (een en ander ook te bezien in het kader van het gemeentelijk beleid en de geluidsanering in het kader van de Wet geluidhinder (geen rijkswegen) en de Wet milieubeheer (rijkswegen).

Binnen de Wet geluidhinder heeft een weg waarvoor een maximale rijsnelheid van 30 km/uur geldt geen geluidzone. Formeel is dan de Wet geluidhinder niet van toepassing. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het blijken jurisprudentie wel vereist deze wegen in het akoestisch onderzoek te betrekken.

Spoorwegverkeer

De Wet geluidhinder kent voor nieuwe woningen in de geluidzone van een spoorweg een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Daarnaast kent de Wet geluidhinder de mogelijkheid om voor geprojecteerde woningen binnen de zone van de spoorweg een hogere waarde van maximaal 68 dB vast te stellen. Ook hierbij geldt de voorwaarde dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de spoorweg onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

² De geluidsbelasting voor het weg- en railverkeer wordt uitgedrukt in de dosismaat dB Lden. De berekende geluidsbelasting in de dag-/avond-/nachtperiode wordt daarbij energetisch uitgemiddeld waarbij er voor de avond- en nachtperiode een toeslag van respectievelijk 5 en 10 dB is verwerkt in de uitmiddeling. De waarde Lden en etmaalwaarde zijn niet helemaal vergelijkbaar (wel bij benadering). Bij de berekening conform de Wet geluidhinder wegverkeer wordt in de normstelling rekening gehouden met het stiller worden van het verkeer in de toekomst (dit via een aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder).

Voor bestaande woningen binnen het plangebied langs bestaande spoorwegen (zonder dat er sprake is van aanleg/reconstructie van een spoorweg) gelden formeel geen grenswaarden. Maar als uitgangspunt kan worden gehanteerd dat een geluidsbelasting van meer dan 68 dB als gevolg van het spoorwegverkeer als ontoelaatbaar kan worden geacht (een en ander ook te bezien in het kader van het gemeentelijk beleid en de geluidsanering in het kader van de Wet milieubeheer).

Crisis- en herstelwet

In de zevende tranche van de Crisis- en herstelwet is de Binckhorst opgenomen als pilot voor het vaststellen van een bestemmingsplan met verruimde reikwijdte³. In artikel 7d is gesteld dat (tijdelijk) ontheffing kan worden verleend tot 65 dB(A), 63 dB en 68 dB voor respectievelijk industrielawaai, wegverkeerslawaaï en spoorwegverkeerslawaaï. Artikel 7c, lid 9 bepaalt dat de (tijdelijke) ontheffing voor de maximaal vast te stellen hogere waarde deel moet uitmaken van het bestemmingsplan (lees: omgevingsplan). Hierbij is tevens de bepaling in artikel 7c, lid 9, c, 2^o van belang waarin is bepaald dat het ten aanzien van het detailniveau van het onderzoek dat ten grondslag ligt aan de ontheffing kan worden aangesloten bij het detailniveau van het bestemmingsplan met verruimde reikwijdte (lees: omgevingsplan).

De opname van de Binckhorst in de Crisis- en herstelwet betekent niet dat de totale regels van de Wet geluidhinder buiten werking zijn gesteld⁴. De gangbare procedures (dus ook de hogere waardeprocedure indien aan de orde) moeten worden doorlopen zolang de Wet geluidhinder van toepassing is. Het akoestisch onderzoek kan zich dan richten op de vast te stellen hogere waarde per deelgebied (en niet op een hogere waarde op een hoog detailniveau).

Activiteitenbesluit milieubeheer

Op grond van artikel 8.40 Wet milieubeheer zijn in het Activiteitenbesluit milieubeheer (verder: Activiteitenbesluit) zijn voor bepaalde typen inrichtingen rechtstreeks geldende geluidgrenswaarden opgenomen. Voor de inrichtingen en activiteiten die onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit vallen, gelden in zijn algemeenheid de volgende grenswaarden:

³ In eerste instantie was hiervoor de gelijktijdige ontwikkeling van de infrastructuur (de aanleg van de Rotterdamsebaan) en de verwachte (gelijktijdige) planologische ontwikkeling binnen het bestemmingsplan De Binckhorst de aanleiding. De Rotterdamsebaan is inmiddels een autonome ontwikkeling. In deze situatie kan de Crisis- en herstelwet vooral worden ingezet om de tijdelijke overschrijdingen van de maximale ontheffingswaarde voor de geluidsbelasting als gevolg van het gezoneerde industrieterrein te onderbouwen.

⁴ Zodra de Omgevingswet van kracht wordt, zal de Wet geluidhinder worden ontmanteld (zie ook paragraaf 9.2.4.). Afhankelijk van het overgangrecht zullen voor recentelijk vastgestelde omgevingsplannen afzonderlijke regels (nu nog niet bekend) kunnen gaan gelden.

	Dagperiode [dB(A)]	Avondperiode [dB(A)]	Nachtperiode [dB(A)]
$L_{A_{r,LT}}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50	45	40
$L_{A_{r,LT}}$ in geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten van in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35	30	25
$L_{A_{max}}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	70	65	60
$L_{A_{max}}$ in geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten van in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55	50	45

Voor tankstations gelden aangepaste grenswaarden. Deze zijn weergegeven in de volgende tabel:

	Dagperiode (07:00 – 21:00 uur)	Nachtperiode (21:00 – 07:00 uur)
$L_{A_{r,LT}}$ op de gevel van gevoelige gebouwen [dB(A)]	50	40
$L_{A_{max}}$ op de gevel van gevoelige gebouwen [dB(A)]	70	60

Gemeentelijk beleid

Gebiedsgericht Milieubeleid (RIS 127626)

Het gebiedsgericht milieubeleid beschrijft welke milieukwaliteit op welke plek gewenst is. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen gebiedstypen. De Binckhorst is in zijn geheel aangewezen als gebiedstype werken. Deze indeling is – gelet op de transformatieopgave – niet meer actueel. Gelet op de uitgangspunten van de Gebiedsaanpak Binckhorst (zie verder onder confrontatie A) kan aansluiting worden gezocht bij een tweetal andere gebiedstypen. Voor de Trekvlietzone is het gebiedstype “Gemengd Wonen” het meest van toepassing. Dit gebiedstype kent een beperkte mate van functiemenging. De belangrijkste functie is wonen en de voorzieningen in het gebied staan in beginsel ten dienste van het gebied zelf. Daarnaast zijn er ook bedrijven aanwezig die zich met hun activiteiten op de rest van de stad richten. Van het beperkte verzorgingsgebied hebben zij echter een geringe verkeer aantrekkende werking en veroorzaken ze weinig overlast voor de omgeving.

Voor de overige deelgebieden is het gebiedstype “Gemengd Werken” het meest van toepassing. In deze gebieden zijn alle stedelijke functies gecombineerd: wonen, werken en recreëren. Het accent ligt op de economische en recreatieve functies, daarnaast wordt er gewoond.

Het gebiedsgericht milieubeleid maakt onderscheid tussen drie verschillende ambitieniveaus:

- Basis: ambities die aansluiten bij de bestaande wet- en regelgeving en het bestaande gemeentelijk beleid
- Extra: ambities die een stuk verder gaan dan het wettelijk minimum
- Maximaal: de maximaal haalbare ambitie voor een thema

Ten aanzien van het aspect omgevingslawaai (geluid) zijn de volgende ambitieniveaus van toepassing:

“Gemengd Wonen”: Extra

Binnenniveau: 35 dB(A), etmaalwaarde

Verkeerslawaaï: rumoerig tot rustig

Spoorweglawaaï: rumoerig tot rustig

Industrie (gezoned): 50 dB(A), etmaalwaarde

Industrie (incl. horeca, gecumuleerd, niet gezoned): rumoerig tot rustig

Geen verruimingsmogelijkheden

“Gemengd Werken”: Basis

Binnenniveau: 35 dB(A), etmaalwaarde

Verkeerslawaaï: voorgevel maximaal 65 dB (A), etmaalwaarde met ontheffing

Spoorweglawaaï: 70 dB(A), etmaalwaarde met ontheffing

Industrie (gezoned): in de zone maximaal 65 dB(A) etmaalwaarde op gevel, buiten zone maximaal 50 dB(A) etmaalwaarde op gevel

Industrie (incl. horeca, gecumuleerd, niet gezoned): op terreingrens maximaal 60 dB(A) etmaalwaarde, op gevel maximaal 50 dB(A), etmaalwaarde

Wel verruimingsmogelijkheden: “Stad en milieubenadering of Handreiking industrielawaaï en vergunningverlening”.

Haags beleid hogere waarden Wet geluidhinder (RIS 179917):

De Wet geluidhinder kent een stelsel van voorkeursgrenswaarden en maximale grenswaarden voor omgevingslawaaï. Overschrijding van de maximale grenswaarden is niet toegestaan, overschrijding van de voorkeursgrenswaarden kan onder voorwaarden wel worden toegestaan. Het college van burgemeester en wethouders kan hiervoor ontheffing verlenen en een hogere waarde vaststellen mits aan bepaalde voorwaarden (de criteria voor ontheffing) wordt voldaan. In zijn algemeenheid kan een hogere waarde alleen worden verleend als maatregelen om aan de voorkeursgrenswaarde te kunnen voldoen onvoldoende doeltreffend zijn, of als de maatregelen op stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële bezwaren stuiten. Om ervoor te zorgen dat ook in hoogbelaste woningen een leefbare woonsituatie blijft bestaan, worden in het Haags beleid hogere waarden aanvullende voorwaarden gesteld, zoals:

- een geluidsgevoelig object beschikt over tenminste 1 geluidsluwe gevel of een gelijkwaardige oplossing;
- een dove gevel betreft geen gevel in de zin van de Wet geluidhinder;
- de gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt maximaal $L_{cum} = 68$ dB.

In het algemeen vindt de uitwerking van het hogere waarden beleid plaats als er sprake is van een redelijk gedetailleerd stedenbouwkundig ontwerp. Een geluidsluwe gevel is niet in alle situaties zonder meer haalbaar. Per locatiespecifiek bouwplan dient naar een technisch haalbare en uitvoerbare uitwerking te worden gezocht. Dit onderzoek is een opgave die initiatiefnemers van een ontwikkeling in een vroegtijdig stadium moeten verrichten. De eis van de geluidsluwe gevel stelt in het algemeen bijzondere, concrete eisen aan de uitwerking van het stedenbouwkundig ontwerp.

In alle gevallen waarbij er voor een bouwplan een hogere waarde wordt vastgesteld dient het geluidsniveau binnen in geluidsgevoelige ruimten te voldoen aan de eisen die het Bouwbesluit 2012 daar aan stelt.

Voor transformatie van kantoren naar woonbestemmingen kunnen ten opzichte van de eisen van het

Bouwbesluit 2012 met betrekking tot de eisen van geluidwering en binnenniveau afwijkende eisen worden gesteld. Deze eisen kunnen in nader overleg met de gemeente op basis van het gemeentelijk beleid met betrekking tot transitie van kantoren naar woonfuncties nader worden ingevuld.

Beleid hogere grenswaarden Wet geluidshinder (RIS 179918)

Een directe doorwerking van de plandrempel van 68 dB als maximaal aanvaardbare gecumuleerde geluidbelasting leidt voor bouw- en bestemmingsplannen in hoogbelaste gebieden echter tot ongewenste knelpunten en een blokkade voor deze plannen. Om tegemoet te komen aan plannen in hoogbelaste gebieden wordt de maximaal aanvaardbare gecumuleerde geluidbelasting gesteld op 69,5 dB. Dit is in overeenstemming met de wettelijke lijn die onder andere ook bij wegreconstructies en industrielawaai wordt gehanteerd en waarbij de zogenaamde 'akoestische herkenbaarheid' een belangrijk criterium is. Een toename van de geluidsbelasting met 1,5 dB wordt vanuit de optiek van 'akoestische herkenbaarheid' als niet significant gezien, omdat dit net hoorbaar is. Een toename van meer dan 1,5 dB wordt als extra hinder ervaren

Actieplan omgevingslawaaï 2015-2018 (RIS 290689)

In de Wet geluidshinder is voorgeschreven dat er op basis van de geluidskaarten een actieplan geluid moet worden opgesteld. Deze verplichting komt voort uit de implementatie van Europese wetgeving nu in de Wet geluidshinder.

Het actieplan geluid heeft wettelijk de status van beleidsdocument en dient te gaan over prioritaire problemen en is met name gericht op de aanwezige wegen en planologische situatie op de peildatum voor de geluidkartering en het actieplan (dat 1 keer per 5 jaar wordt vastgesteld; de eerstvolgende herijking is in 2017/2018).

Van een prioritair probleem is sprake als er een relevante grenswaarde wordt overschreden. In de Wet geluidshinder is het begrip relevante grenswaarde vertaald als plandrempel. Voor het actieplan kiest Den Haag voor de aanpak van de meest urgente knelpunten. Urgente knelpunten zijn situaties waar een plandrempel van 68 dB wordt overschreden. Dit is de bovengrens uit de Wet geluidshinder (binnenstedelijk) waarbij woningbouw onder voorwaarden kan worden toegestaan. Deze waarde ligt boven de streefwaarde voor sanering (60 dB).

Doelstelling van het actieplan is dat het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden niet toeneemt en zo mogelijk afneemt. In de praktijk vertaalt zich dit in de verplichting om bij nieuwe ontwikkelingen ook het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden (evenals de wijzigingen daarin) in beeld te brengen. Hinder en ernstige hinder treedt op bij geluidsniveaus boven de 53 dB (wegverkeerslawaaï) en 55 dB(A) industrielawaai, als deze in overeenstemming met de ministeriële Regeling omgevingslawaaï wordt vastgesteld. De kans op slaapverstoring treedt op bij niveaus boven de 48 dB (wegverkeerslawaaï) en 50 dB(A) (industrielawaai) op de gevel. Door het toepassen van voldoende geluidwering (voldoen aan de eisen vanuit het Bouwbesluit 2012) zal voor nieuwe woningen de kans op slaapverstoring worden beperkt.

In het kader van grootschalige gebiedsontwikkelingen wordt de toe-/afname van het (potentieel) aantal gehinderden meestal in beeld gebracht via een (al dan niet verplichte) milieueffectrapportage (MER).

De verandering wordt daarbij afgezet tegen de situatie die optreedt bij autonome ontwikkeling (de referentiesituatie).

Tevens moet daarbij worden ingegaan op mogelijke maatregelen met als streven het niet laten toenemen en zo mogelijk afnemen van het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden, om zoveel mogelijk te voorkomen dat ongewenste nieuwe geluidhindersituaties ontstaan.

In het kader van de organische ontwikkelingen die binnen het omgevingsplan mogelijk worden gemaakt is het op voorhand niet mogelijk het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden te bepalen. Omdat de plan- en beleidsregels doelvoorschriften stellen met betrekking het toelaatbare binnenniveau in geluidsgevoelige vertrekken en daarnaast woningen een geluidsluwe gevel dienen te hebben, zal het aantal slaapverstoorden niet in een relevante mate toenemen. Een eventuele verandering in het aantal (ernstig) gehinderden laat zich op voorhand niet kwantificeren. Binnen de toetsing van vergunningaanvragen en de periodieke monitoring is dat wel mogelijk.

Sectorale ambitie

De kaders voor de ambitie voor de Binckhorst zijn gelegen in zowel wetgeving als gemeentelijk beleid. De akoestische ambities verschillen zo tussen de deelgebieden dat geen algemene ambitie voor de Binckhorst te formuleren is. Dit met uitzondering van de ambitie die voortvloeit uit het Actieplan omgevingslawaai dat het aantal (ernstig) gehinderden niet toeneemt en zo mogelijk afneemt.

Beleidsambitie deelgebieden:

Voor de Trekvlietzone ligt de ambitie op een rumoerig tot rustig woon-, werk- en leefklimaat, passend bij de gebiedsambitie om te komen tot een transformatie naar een gemengd woon-werkgebied.

Voor de overige deelgebieden gaat de gebiedsambitie eveneens uit van transformatie, maar ligt de nadruk meer op economische activiteiten dan op wonen. De geluidsambitie die hier bij aansluit is een rumoerig, levendig woon-, werk- en leefklimaat. Geluidgevoelige objecten mogen de economische activiteiten niet in de weg staan.

In zowel de uitwerking van het gebiedsgerichte milieubeleid, het ontheffingenbeleid als in het actieplan omgevingslawaai wordt de geluidsbelasting beoordeeld op basis van het equivalente geluidsniveau. Bij het beoordelen van het thema omgevingslawaai aan de ambitie, zal dan ook gebruik gemaakt worden van het equivalente geluidsniveau. Daarbij wordt aangesloten bij de zogenoemde Miedema-methode, die is beschreven in hoofdstuk 2 van bijlage 1 bij het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Deze methode wordt als volgt toegepast:

Trekvlizone:

Rustig tot levendig woon-, werk- en leefklimaat: gecumuleerde geluidsbelasting richtwaarde L_{cum} = 50 tot 55 dB. Relevante bronnen zijn hier het wegverkeer en de lokale bedrijven.

Overige deelgebieden:

Rumoerig tot levendig woon-, werk- en leefklimaat: gecumuleerde geluidsbelasting richtwaarde L_{cum} = 55 tot 70 dB. Gelet op de plandrempel in het actieplan Omgevingslawaai wordt dit laatste getal echter bijgesteld tot 68 dB. De bijdrage van de verschillende bronnen (wegverkeer, railverkeer, industrie, bedrijven) varieert binnen de overige deelgebieden.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

Voor de Trekvlietzone is in het gebiedsgericht milieubeleid als ambitie genoemd een rustig tot levendig woon-, werk- en leefklimaat. Voor de overige gebieden is in het gebiedsgericht milieubeleid als ambitie een rumoerig, levendig woon-, werk- en leefklimaat opgenomen, waarbij geluidsgevoelige objecten economische activiteiten niet in de weg mogen staan. In de gebiedsvisie (gebiedsaanpak) is ten aanzien van omgevingslawaaï (onderdeel industrielawaai) opgenomen dat er in de Binckhorst ruimte is voor bedrijven om zich te vernieuwen mits sprake is van een afname van de omgevingshinder. Ten behoeve van deze ambitie wordt voor de overige deelgebieden het volgende toegevoegd aan de ambitie: Bestaande bedrijven streven bij vernieuwing naar een afname van het omgevingslawaaï.

4. Bestaande situatie

Trekvlizetzone

Wegverkeerslawaaï

Na de aanleg van de Rotterdamsebaan, zal van de Maanweg tot de tunnelmond langs de Binckhorstlaan een gebied van ongeveer 15 meter diep, gemeten van de rand van de weg een geluidsbelasting van maximaal 63 dB ontvangen (als gevolg van bovengronds verkeer). Ter hoogte van de gevelrooilijn van de eerstelijns bebouwing langs de Binckhorstlaan ligt deze geluidsbelasting dus lager dan de maximaal toelaatbare waarde van de geluidsbelasting. Door de afschermende werking van de eerstelijnsbebouwing zal de geluidsbelasting daarachter sterk afnemen, tot beneden de voorkeursgrenswaarde.

Tussen de tunnelmond en de noordelijke begrenzing van het plangebied zal een gebied van ongeveer 160 meter diep, gemeten van de rand van de weg, een geluidsbelasting tussen de 48 en 67 dB ontvangen. Een gebied van ongeveer 35 meter diep, gemeten van de rand van de weg, ontvangt een geluidsbelasting hoger dan de maximale ontheffingsniveau van 63 dB. Ter hoogte van de gevelrooilijn van de eerstelijns bebouwing zal dus nog juist aan het maximale ontheffingsniveau kunnen worden voldaan. Door deze eerstelijns bebouwing ontstaat een geluidschaduw, waardoor daarachter het geluidsniveau snel tot lager dan de voorkeursgrenswaarde zal afnemen.

Na de aanleg van de Rotterdamsebaan, zal van de Binckhorstlaan tot de westelijke begrenzing van het plangebied een gebied van ongeveer 130 meter diep, gemeten van de rand van de Mercuriusweg en Neherkade, een geluidsbelasting tussen de 48 en 68 dB ontvangen. Een gebied van ongeveer 30 meter diep, gemeten van de rand van de weg, zal daarbij een geluidsbelasting van meer dan 63 dB ontvangen. Ter hoogte van de eerstelijns bebouwing zal dus aan de maximaal toelaatbare waarde van de geluidsbelasting kunnen worden voldaan. Ook hierbij geldt dat de eerstelijns bebouwing voor een zodanige afscherming zal zorgen, dat daarachter het geluid snel tot onder de voorkeursgrenswaarde zal zakken.

De geluidsbelasting door het verkeer op de snelweg A12 ligt binnen de Trekvlietzone lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Railverkeerslawaaï

De geluidsbelasting door het railverkeer ligt binnen de trekvlietzone lager dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB op grond van de Wet geluidhinder.

Zoneringsplichtig Industrielawaai

De Trekvlietzone wordt beïnvloed door de geluidbronnen op het gezoneerde industrieterrein Binckhorst Zuid. Tussen de Junostraat en de Jupiterkade ligt aan de westzijde van de Binckhorstlaan een gebied van ongeveer 15 meter, gemeten van de rand van de weg, waar de geluidsbelasting door het gezoneerde industrieterrein hoger is dan de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A). Deze geluidsbelasting binnen de zone volgt uit het zonebeheersmodel (meest actuele versie), dat bij de Omgevingsdienst Haaglanden in beheer is. Voor het overige ligt de geluidsbelasting door de zoneringsplichtige industrielawaabronnen binnen de Trekvlietzone lager dan de voorkeursgrenswaarde, of de maximale ontheffingswaarde.

Gecumuleerde geluidsbelasting

De gecumuleerde geluidsbelasting door het zoneringsplichtige wegverkeer, railverkeer en industrielawaai ligt binnen de Trekvlietzone op geen enkele plek ter hoogte van de eerstelijns bebouwing hoger dan de plandremmel van $L_{cum}=68$ dB.

Niet zoneringsplichtig industrielawaai

In de Trekvlietzone zijn in de bestaande situatie verschillende bedrijven gesitueerd. Het merendeel van deze bedrijven heeft slechts een beperkt akoestisch invloedsgebied. Bij de projectie van geluidsgevoelige objecten binnen dit deelplangebied, zal aandacht besteed moeten worden aan de geluidsgebruikruimte die samenhangt met Banketbakkerij Maison Kelder in verband met de nachtelijke activiteiten, de constructiewerkzaamheden bij de bedrijven aan de Jupiterstraat en jachtwerf De Haas en evenementen in het Mooov-complex.

Gasfabriekterrein en omgeving, Spoorboogzone, Begraafplaatszone, Binckhorst Haven & Maanplein

Wegverkeerslawaai

Na de aanleg van de Rotterdamsebaan, zal van de Maanweg tot de tunnelmond langs de Binckhorstlaan een gebied van ongeveer 15 meter diep in Binckhorsthaven en Maanplein, gemeten van de rand van de weg een geluidsbelasting van meer dan 63 dB ontvangen. Ter hoogte van de eerstelijns bebouwing langs de Binckhorstlaan in dit deelplangebied ligt deze geluidsbelasting dus lager dan de maximaal toelaatbare waarde van de geluidsbelasting. Door de eerstelijnsbebouwing zal de geluidsbelasting daarachter sterk afnemen, tot beneden de voorkeursgrenswaarde.

Tussen de tunnelmond en de noordelijke begrenzing van het plangebied zal een gebied van ongeveer 130 meter diep, gemeten van de rand van de weg, een geluidsbelasting tussen de 48 en 67 dB ontvangen. Een gebied van ongeveer 20 meter diep, gemeten van de rand van de weg, ontvangt een geluidsbelasting hoger dan de maximale ontheffingsniveau van 63 dB. Ter hoogte van de eerstelijns bebouwing zal dus nog juist aan het maximale ontheffingsniveau kunnen worden voldaan. Door deze eerstelijns bebouwing ontstaat een geluidschaduw, waardoor daarachter het geluidsniveau snel tot lager dan de voorkeursgrenswaarde zal afnemen.

De geluidsbelasting door het verkeer op de snelweg A12 ligt binnen de Spoorboogzone, Begraafplaatszone, Binckhorsthaven en Maanplein over een gebied van ongeveer 200 meter gemeten vanaf de westelijke rand van de snelweg boven de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Plaatselijk heeft de bestaande eerstelijnsbebouwing een afschermende werking waardoor in dat geval de afstand kleiner is. Binnen een gebied van maximaal 100 meter dieper het plangebied in ligt de geluidsbelasting tussen het niveau van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) en de maximale ontheffingswaarde (53 dB)

Gelet op het voorgaande is voor het deelgebied Gasfabriekterrein en omgeving, Spoorboogzone,

Begraafplaatszone, Binckhorsthaven en Maanplein voor de gronden direct grenzend aan de A12 een verruiming van de maximaal toegestane gecumuleerde geluidsbelasting zoals opgenomen in de sectorale ambitie.

Railverkeerslawaaï

De geluidsbelasting door het railverkeer ligt in een gebied van ongeveer 50 meter, gemeten vanaf de rand van de spoorweg, binnen het Maanplein, de Begraafplaatszone en de Spoorboogzone, hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Binnen een afstand van ongeveer 200 meter kan de geluidbelasting hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Plaatselijk heeft de bestaande eerstelijnsbebouwing een afscherpende werking waardoor in dat geval de afstand kleiner is.

Zoneringsplichtig Industrielawaai

De Begraafplaatszone en Binckhorsthaven en Maanplein worden beïnvloed door de geluidbronnen op het gezoneerde industrieterrein Binckhorst Zuid. Een gedeelte van Binckhorsthaven en Maanplein maakt onderdeel uit van het gezoneerde industrieterrein. Bovendien ligt een groot gedeelte van dit deelplangebied binnen de zone en is de geluidsbelasting daar hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A). BAM en Basal zijn gevestigd binnen het gezoneerde industrieterrein.

Gecumuleerde geluidsbelasting

De gecumuleerde geluidsbelasting door het zoneringsplichtige wegverkeer, railverkeer en het gezoneerde industrielawaai ligt op geen enkele plek ter hoogte van de eerstelijns bebouwing hoger dan de plandremmel van 68 dB binnen de Spoorboogzone, Begraafplaatszone, Binckhorsthaven en Maanplein.

Niet zoneringsplichtig industrielawaai

In de Spoorboogzone, Begraafplaatszone, Binckhorsthaven en Maanplein zijn in de bestaande situatie verschillende bedrijven gesitueerd. Het merendeel van deze bedrijven heeft slechts een beperkt akoestisch invloedsgebied. Bij de projectie van geluidsgevoelige objecten binnen deze deelplangebieden, zal aandacht besteed moeten worden aan de geluidsgebruikruimte die samenhangt met de afvaloverslagen in Binckhorst Haven en het Gasfabriekterrein, het rangeerterrein, de tankstations aan de Binckhorstlaan en de Maanweg en het afvalbrengstation van de HMS op het Gasfabriekterrein.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

In het voorgaande is de bestaande situatie binnen de deelplangebieden beschreven. Uit deze beschrijving kan worden opgemaakt dat de geluidsbelasting door de verschillende deelbronnen binnen de Trekvlietzone en de gecumuleerde geluidsbelasting lager ligt dan de maximale ontheffingswaarde en de plandremmel. Daarmee kan de akoestische kwaliteit van de leefomgeving in dit gebied gekenmerkt worden als rustig tot levendig.

De geluidsbelasting door de snelweg A12 ligt in een deel van de Spoorboogzone, het Begraafplaatsterrein en het Maanplein hoger dan de maximale ontheffingswaarde. Voor het overige ligt deze lager dan deze maximale ontheffingswaarde en de plandremmel. Het akoestische woon- en leefklimaat kan daarmee worden gekenmerkt als rumoerig en levendig.

Bij de realisatie van geluidsgevoelige objecten binnen het omgevingsplangebied zal in het merendeel van de gevallen een hogere waarde moeten worden verleend voor de geluidsbelasting door één of

meerdere zoneringsplichtige geluidbronnen. Bovendien moet in een aantal gevallen, bij de realisatie van geluidsgevoelige objecten in de omgeving van bestaande inrichtingen, aandacht worden besteed aan de geluidruimte die deze bedrijven toekomt. Dit geldt met name in de volgende gevallen:

- In de Trekvlietzone bij geluidsgevoelige objecten nabij:
 - o Maison Kelder;
 - o De constructiebedrijven aan de Jupiterweg;
 - o Jachtwerf De Haas;
 - o Het complex MOOOV;
- In de overige deelgebieden bij geluidsgevoelige objecten nabij:
 - o de afvaloverslagen op het Gasfabriekterrein en Binckhorst Haven;
 - o het afvalbrengstation op het Gasfabriekterrein;
 - o het rangeerterrein in de Spoorboogzone;
 - o de tankstations aan de Binckhorstlaan en de Maanweg.

6. Borging in omgevingsplan

In de regels van het omgevingsplan worden verschillende regels opgenomen om de randvoorwaarden die volgen vanuit wetgeving en gemeentelijk beleid goed te borgen. Het gaat om:

1. de maximale geluidsbelasting op enige gevel van een gebouw waarin een gevoelige activiteit is gevestigd vanwege het gezonde industrieterrein Binckhorst Zuid: deze bedraagt maximaal 55 dB(A);
2. de maximale gecumuleerde geluidsbelasting als gevolg van de exploitatie van bedrijven in het plangebied: deze bedraagt maximaal 55 dB(A) op de grens van het deelgebied Trekvlietzone;
3. de maximale gecumuleerde geluidsbelasting op de gevel van een gebouw waarin een gevoelige activiteit is gevestigd: deze bedraagt maximaal 55 dB in het deelgebied Trekvlietzone. Uitzondering vormt de eerste 15 meter zone gelegen langs de Binckhorstlaan en de Mercuriusweg, waar de gecumuleerde geluidsbelasting op de gevel van een gebouw waarin een gevoelige activiteit is gevestigd, maximaal 68 dB bedraagt;
4. situaties waar de gecumuleerde geluidsbelasting als gevolg van een bestaand bedrijf met een richtafstand groter dan 10 meter meer bedraagt dan 55 dB, maar niet meer dan 68 dB: in die gevallen mag worden afgeweken van het bepaalde onder 2 en 3;
5. de maximale gecumuleerde geluidsbelasting in deelgebieden Spoorboogzone, Begraafplaatszone, Gasfabriekterrein en Binckhorsthaven en Maanplein op de gevel van een gebouw waarin een gevoelige activiteit is gevestigd: deze bedraagt maximaal 68 dB.

7. Samenvatting

Ambitie Trekvlietzone

“Een rustig tot levendig woon-, werk- en leefklimaat, met uitzondering van een tweetal stroken direct grenzend aan de Binckhorstlaan en de Mercuriusweg”

Ambitie Gasfabriekterrein en omgeving, Spoorboogzone, Begraafplaatszone, Binckhorst Haven & Maanplein:

“Een levendig woon-, werk- en leefklimaat, waarbij geluidsgevoelige objecten economische activiteiten niet in de weg mogen staan. Bestaande bedrijven streven bij vernieuwing naar een afname van het omgevingslawaai”