

# Besluit hogere waarden Wet geluidhinder

Inzake het uitwerkings- en wijzigingsplan “Westpolder/Bolwerk 2012, deelplan 5, fase 4” in Berkel en Rodenrijs

Besluit van het college van burgemeester en wethouders van Lansingerland.

## Uitwerkings- en wijzigingsplan

Het uitwerkings- en wijzigingsplan voorziet in maximaal 85 grondgebonden woningen.

## Procedure

Op de voorbereiding van het hogere waardenbesluit is de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

## Algemeen toetsingskader

De Wet geluidhinder beoogt de burger te beschermen tegen een te hoge geluidbelasting. In de Wet geluidhinder en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen, zijn normen opgenomen voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van onder meer wegverkeer, spoorwegverkeer en industrieterreinen. De regelgeving gaat daarbij uit van een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting en hogere waarden dan de ten hoogste toelaatbare waarden. Een geluidbelasting onder de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting wordt zonder meer aanvaardbaar geacht. Een geluidbelasting boven de maximale hogere waarden is niet toegestaan. Indien de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting wordt overschreden, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting te verlagen tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. In bepaalde situaties kunnen er echter geen of onvoldoende maatregelen worden getroffen, omdat deze maatregelen stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. In die situaties kunnen er hogere waarden worden toegestaan tot aan de maximale hogere waarde. Daarbij moet in ieder geval worden voldaan aan de eisen die gelden ten aanzien van het binnen-niveau in verblijfsruimten van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen.

### *Wegverkeerslawaai*

Het plangebied ligt in de onderzoekszones van de N471 en de Klapwijkseweg (N472). Binnen zones langs wegen is de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting voor woningen 48 dB. Voor een nieuwe woning langs een bestaande weg bedraagt de maximale hogere waarde 63 dB. De maximaal toelaatbare binnenwaarde in een verblijfsruimte van een woning bedraagt 33 dB.

### *Railverkeerslawaai*

Het plangebied ligt in de zone van de Randstadrail. Binnen zones langs spoorwegen bedraagt de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting voor woningen 55 dB. Voor nieuwe woningen langs een bestaande spoorweg bedraagt de maximale hogere waarde 68 dB. De maximaal toelaatbare binnenwaarde in een verblijfsruimte van een woning bedraagt 33 dB.

### *Industrielawaai*

Het plangebied ligt niet in de zone van een industrieterrein.

### *Luchtvaartlawaaï*

Het plangebied bevindt zich buiten de geluidzone van Rotterdam The Hague Airport.

### *Cumulatie*

Indien woningen zich binnen de zones van meerdere geluidbronnen bevinden, moet onderzoek worden verricht naar de gecumuleerde geluidbelasting. Voor het bouwplan is sprake van cumulatie van geluid ten gevolge van verkeer op de N471, de Klapwijkseweg (N472) en de Randstadrail. De Wet geluidhinder stelt ten aanzien van de gecumuleerde geluidbelasting echter geen grenswaarden. Ons college toetst in de Beleidsnota Hogere Waarden (zie hierna) wel aan de gecumuleerde geluidbelasting.

## **Gemeentelijk toetsingskader**

Ons college heeft de Beleidsnota Hogere Waarden op 2 september 2009 vastgesteld. Dit hogere waardenbeleid geldt voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen zoals een school. Het beleid is ontwikkeld om enerzijds een optimale leefomgevingskwaliteit te waarborgen en anderzijds als onderbouwing voor de hogere waardenbesluiten.

## **Akoestisch onderzoek**

De resultaten van het onderzoek naar de geluidbelasting op de woningen zijn weergegeven in het rapport 'Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï, Uitwerkings- en wijzigingsplan "Westpolder/Bolwerk 2012, deelplan 5, fase 4" (werknummer: 618.112.50) van 23 maart 2020 van KuiperCompagnons. Het akoestisch onderzoek voldoet aan de bepalingen van de Wet geluidhinder en de Beleidsnota Hogere Waarden.

## **Motivering besluit**

### *Wegverkeerslawaaï ten gevolge van de N471*

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ten gevolge van de N471 de geluidbelasting op de woningen de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 48 dB overschrijdt. De hoogste berekende geluidbelasting is 63 dB, gelijk aan de maximale hogere waarde van 63 dB.

Bronmaatregelen, zoals het weren van vrachtwagens of het verlagen van de maximumsnelheid, zijn vanwege de functie van de weg (gebiedsontsluitingsweg) niet mogelijk. Het toepassen van stiller wegdek is niet kosteneffectief. In het rekenmodel is uitgegaan van een nieuw scherm van circa 200 meter lang en 2 meter hoog ten oosten van de N471 aansluitend op het bestaande scherm tot voorbij het viaduct van de Randstadrail. Om de geluidsbelasting terug te brengen naar de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB bij vrijwel alle woningen is een scherm van 7 meter nodig. Het plaatsen van een 7 meter hoog scherm stuit op stedenbouwkundige bezwaren. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden, zodat een hogere waarde kan worden vastgesteld.

### *Wegverkeerslawaaï ten gevolge van de Klapwijkseweg*

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ten gevolge van de Klapwijkseweg de geluidbelasting op de woningen de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 48 dB overschrijdt. De hoogste berekende geluidbelasting is 51 dB.

Bronmaatregelen, zoals het weren van vrachtwagens of het verlagen van de maximumsnelheid, zijn vanwege de functie van de weg (gebiedsontsluitingsweg) niet mogelijk. Het toepassen van stiller wegdek is niet kosteneffectief. Het plaatsen van een scherm langs de Klapwijkseweg is niet doelmatig. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden, zodat een hogere waarde kan worden vastgesteld.

### *Railverkeerslawaai*

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ten gevolge van de Randstadrail de geluidbelasting op de woningen de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 55 dB overschrijdt. De hoogste berekende geluidbelasting is 61 dB. Bron- of overdrachtsmaatregelen zijn niet doelmatig. De maximale hogere waarde van 68 dB wordt niet overschreden, zodat een hogere waarde kan worden vastgesteld.

## **Beleidsnota Hogere Waarden**

De gemeenteraad van Lansingerland heeft de Beleidsnota Hogere Waarden vastgesteld. Daarin zijn de ontheffingsgronden van de oude Wet geluidhinder voortgezet en andere regels vastgelegd. Hieronder worden de verschillende onderwerpen uit het beleid behandeld en getoetst.

### *Compenserende factoren*

Met betrekking tot compenserende factoren wordt in paragraaf 3.3.3 van de Beleidsnota Hogere Waarden het volgende gesteld:

*De gemeente wil bij de beoordeling van een hogere waardenverzoek compenserende factoren - zowel akoestisch als niet-akoestisch - meewegen.*

Bij niet-akoestische compenserende factoren gaat het om positieve omgevingselementen. De nabijheid van Randstadrailhalte kan worden gezien als een positieve niet-akoestische factor.

### *Ontheffingsgronden*

In paragraaf 3.4.1 van de Beleidsnota Hogere Waarden zijn meerdere ontheffingsgronden geformuleerd, waarvan er één of meer van toepassing moeten zijn op de situatie waarvoor een hogere waardenbesluit wordt vastgesteld.

In dit geval is sprake van het opvullen van een open plaats tussen aanwezige bebouwing. Hierdoor wordt voldaan aan het gestelde in paragraaf 3.4.1 van de Beleidsnota Hogere Waarden.

### *Geluidluwe gevels en buitenverblijfsruimten*

Met betrekking tot geluidluwe gevels wordt in paragraaf 3.4.2 van de Beleidsnota Hogere Waarden het volgende gesteld:

*Indien het noodzakelijk is een hogere waarde vast te stellen, worden er eisen gesteld aan de aanwezigheid van geluidluwe gevels en buitenverblijfsruimten. Afhankelijk van de geluidbron moet daar aan de betreffende voorkeursgrenswaarde worden voldaan.*

Eén van de toetsingscriteria van het gemeentelijke hogere waardenbeleid is het creëren van minimaal één geluidluwe gevel. Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan moet deze bij voorkeur zijn gelegen aan de geluidluwe zijde.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt de meeste woningen op de eerste en tweede bouwlaag over een geluidluwe gevel beschikken. De drie meest westelijk gelegen rijwoningen haaks op de N471, in het uiterste zuidwesten van het plan, beschikken op de tweede bouwlaag (de eerste verdieping) niet over een geluidluwe gevel. Om ook deze gevel op de tweede bouwlaag geluidluw te maken, dient de garage van de meest zuidwestelijke woning vanaf de noordgevel van de woning te worden verlengd tot 7 meter en verhoogd tot 5 meter.

Uit het onderzoek blijkt dat 20 woningen op de derde bouwlaag (de tweede verdieping, de zolder-verdieping) niet over een geluidluwe gevel kunnen beschikken. De 20 woningen betreffen de 11 woningen parallel aan de Klapwijkseweg, de drie woningen daar tegenover en de zes rijwoningen haaks op de N471, in het uiterste zuidwesten van het plan. Het treffen van realistische maatregelen

is niet mogelijk. Hierdoor is ervoor gekozen deze woningen op de derde bouwlaag niet te voorzien van verblijfsruimten.

Uit het rapport blijkt dat de meeste woningen over een geluidluwe buitenruimte beschikken. De woningen parallel aan de Klapwijkseweg beschikken aan de noordzijde (tuinzijde) niet over een geluid-luwe buitenruimte. Indien er aan de zuidzijde van deze woningen een buitenruimte van minimaal 4 m van de woning tot de straat aanwezig is, wordt alsnog voldaan aan de eis van een geluidluwe buitenruimte. Voor de woningen waar de ruimte voor de tuin aan de zuidzijde beperkt is tot minder dan 4 m kunnen absorberende tuinschermen worden toegepast tussen de twee-onder-één-kapwoningen óf kan de garage worden verhoogd naar een nokhoogte van 4,5 m. De afmetingen van deze tuinschermen zijn 2 m hoog en een lengte van 5 m. Dit scherm moet gesloten zijn en worden uitgevoerd van een materiaal met een oppervlaktegewicht van minimaal 10 kg/m<sup>2</sup>. De diepte van de garage vanaf de noordgevel van de woning is in deze situatie 5,65 m. De tuinschermen kunnen ook reflecterend zijn (met eveneens een oppervlaktegewicht van minimaal 10 kg/m<sup>2</sup>) voor een aantal twee-onder-één-kapwoningen parallel aan de Klapwijkseweg (zie bijlage 5 van het akoestisch onderzoek).

#### *Cumulatie van geluid*

Met betrekking tot de cumulatie van geluid wordt in paragraaf 3.3.4 van de Beleidsnota Hogere Waarden het volgende gesteld:

*Bij het vaststellen van een hogere waarde moet rekening worden gehouden met eventuele cumulatie van geluidbelastingen (artikel 110a, zesde lid, Wgh). Dit kan het geval zijn, indien een geluidgevoelige bestemming is gesitueerd binnen meerdere geluidzones, zoals genoemd in artikel 110f van de Wgh.*

Vanwege het weg- en railverkeer bedraagt de hoogste gecumuleerde geluidbelasting op de woningen maximaal 64 dB (zonder toepassing van de aftrek uit artikel 110g van de Wet geluidhinder van 5 dB). Dit betekent dat er sprake is van een slechte omgevingskwaliteit. Een gecumuleerde geluidbelasting van 64 dB is lager dan de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 68 dB (zonder de aftrek uit artikel 110g van de Wet geluidhinder van 5 dB) voor een woning vanwege uitsluitend één bestaande weg. Hieruit kan worden geconcludeerd dat cumulatie van geluid niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Hierdoor wordt voldaan aan het gestelde in paragraaf 3.3.4 van de Beleidsnota Hogere Waarden.

## **Besluit**

Gelet op het rapport ‘Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaai, Uitwerkings- en wijzigingsplan “Westpolder/Bolwerk 2012, deelplan 5, fase 4” (werknummer: 618.112.50) van 23 maart 2020 van KuiperCompagnons, artikel 83, lid 2 en 110a van de Wet geluidhinder, artikel 4.10 van het Besluit geluidhinder en de Beleidsnota Hogere Waarden, besluiten burgemeester en wethouders van Lansingerland voor het uitwerkings- en wijzigingsplan “Westpolder/Bolwerk 2012, deelplan 5, fase 4” de hogere waarden voor weg- en railverkeerslawaai onder de volgende voorwaarden vast te stellen:

1.

| <b>Bestemming</b>   |               | <b>Geluidbron</b> | <b>Hogere waarde in dB</b> |
|---------------------|---------------|-------------------|----------------------------|
| <b>Omschrijving</b> | <b>Aantal</b> |                   |                            |
| Woning              | 20            | N471              | 63                         |
| Woning              | 15            | N471              | 58                         |
| Woning              | 50            | N471              | 53                         |
| Woning              | 15            | Klapwijkseweg     | 51                         |
| Woning              | 20            | Randstadrail      | 61                         |

De ligging van de aantallen woningen die in tabel zijn opgenomen zijn gepresenteerd op de afbeelding in bijlage 6 van het akoestisch onderzoek. In bijlage 6 zijn de aantallen opgenomen op grond van een indicatieve verkaveling. In verband met eventuele wijzigingen in deze verkaveling (de uiteindelijke situering en aantallen) zijn de bovenstaande aantallen woningen in de tabel naar boven afgerond ten opzichte van de aantallen woningen die in bijlage 6 zijn aangegeven.

2.

De garage van de meest zuidwestelijke woning van de rijwoningen haaks op de N471 vanaf de noordgevel van de woning dient te worden verlengd tot 7 meter en verhoogd tot 5 meter.

3.

De 11 woningen parallel aan de Klapwijkseweg, de drie woningen daar tegenover en de zes rijwoningen haaks op de N471, in het uiterste zuidwesten van het plan, hebben op de 3<sup>e</sup> bouwlaag (zolderverdieping) geen verblijfsruimten. Dit moet op de bouwtekeningen worden aangegeven.

4.

Indien de woningen parallel aan de Klapwijkseweg aan de zuidzijde niet over een buitenruimte van minimaal 4 m van de woning tot de straat beschikken, dienen absorberende tuinschermen worden toegepast tussen de twee-onder-één-kapwoningen of dient de garage te worden verhoogd naar een nokhoogte van 4,5 m. De afmeting van de tuinschermen is 2 m hoog en 5 m lang. Dit scherm moet gesloten zijn en worden uitgevoerd van een materiaal met een oppervlaktegewicht van minimaal 10 kg/m<sup>2</sup>. De diepte van de garage vanaf de noordgevel van de woning is in deze situatie 5,65 m. De tuinschermen kunnen ook reflecterend zijn (met eveneens een oppervlaktegewicht van minimaal 10 kg/m<sup>2</sup>) voor een aantal twee-onder-één-kapwoningen parallel aan de Klapwijkseweg (zie bijlage 5 van het akoestisch onderzoek).

5.

De geluidwering van de gevels van de woningen moet zijn afgestemd op de cumulatieve geluidbelasting vanwege het wegverkeer en de Randstadrail.

#### **Overige regels en wetten**

Het onderhavige besluit betreft een ontheffing op grond van de Wet geluidhinder. Dit besluit laat onverlet dat er voor realisering van het bouwplan mogelijk rekening gehouden dient te worden met andere wettelijke bepalingen.

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Lansingerland,  
24 november 2020,



Lucas Vokurka  
Secretaris



drs. Pieter van de Stadt  
Burgemeester