

Besluit hogere waarden Wet geluidhinder

Behorende bij bestemmingsplan Spoorzone te Gouda C1 locatie, Burgemeester Jamessingel

1 Aanleiding

Op de C1 locatie aan de Burgemeester Jamessingel wordt binnen een bouwvlak totaal 154 appartementen mogelijk gemaakt (zie figuur 1 in bijlage 1 voor de ligging).

Wegverkeerslawaaï

Het bouwvlak ligt binnen de wettelijke geluidszone van de Burgemeester Jamessingel, het Albert Plesmanplein en de Spoorstraat. Gebleken is dat ter plaatse van de appartementen, ten gevolge van de Burgemeester Jamessingel, niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder (Wgh), maar wel aan de maximaal vast te stellen hogere waarde van 63 dB. Daarom worden hogere geluidswaarden vastgesteld op grond van artikel 83 van de Wet geluidhinder.

Ten gevolge van het Albert Plesmanplein en de Spoorstraat wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden.

Railverkeerslawaaï

Het bouwvlak ligt binnen de wettelijke geluidszone van de spoorbaan Utrecht – Gouda (Rotterdam/Den Haag). Gebleken is dat ter plaatse van de appartementen niet aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB en aan de maximale grenswaarde van 68 dB uit de Wet geluidhinder kan worden voldaan. Daarom worden, onder voorwaarden, hogere geluidswaarden vastgesteld op grond van artikel 4.10 van het Besluit geluidhinder.

2 Besluit

Wij besluiten, gelet op de in dit besluit genoemde overwegingen en Hoofdstuk VIIIa van de Wgh voor de locatie gelegen aan de Burgemeester Jamessingel de volgende hogere waarden vast te stellen:

Bestemming		Geluidsbron	Hogere waarden [dB]
Omschrijving	Aantal		
Appartementen	154	Burg. Jamessingel	60
Appartementen	154	Spoorbaan Utrecht - Gouda	68

De volgende voorwaarden worden verbonden aan dit besluit hogere waarden:

- Aan de woningen aangegeven in figuur 2 van bijlage 1 (met blauw aangegeven) dienen voorzieningen getroffen te worden waardoor er sprake is van een geluidsluwe gevel en buitenruimte (gevelbelasting ≤ 55 dB t.g.v. spoorweglawaai). Dit kan bijvoorbeeld door het realiseren van een afsluitbare buitenruimte.
- Aan de woningen aangegeven in figuur 2 (met groen aangegeven) dienen voorzieningen getroffen te worden waardoor er sprake is van een geluidsluwe gevel en buitenruimte (gevelbelasting ≤ 48 dB t.g.v. wegverkeerslawaai). Dit kan bijvoorbeeld door het realiseren van een afsluitbare buitenruimte.
- De gevels van de woningen aangegeven in figuur 2 van bijlage 1 (met rood aangegeven), dienen op de aangegeven locaties uitgevoerd te worden zonder te openen delen of voorzien te worden van voorzieningen waardoor de geluidsbelasting op de betreffende verdieping ter plaatse van de te openen delen niet hoger is dan 68 dB (spoorweglawaai). Dit kan bijvoorbeeld door het toepassen van vliesgevels of gevelschermen. In het geval van het toepassen van een dove gevel dient rekening gehouden te worden met de maximale binnenwaarde overeenkomstig de Wet geluidhinder (33 dB).
- Door middel van een akoestisch onderzoek dient aangetoond te worden of aan de bovenstaande voorwaarden kan worden voldaan. Dit akoestisch onderzoek dient samen met de bouwaanvraag ter toetsing aan het bevoegd gezag worden aangeboden.

Het volgende document maakt onderdeel uit van dit besluit:

- Akoestisch onderzoek wegverkeers- en spoorweglawaai t.b.v. C1 locatie Spoorzone te Gouda d.d. 12 december 2018 (ref. 2018177703) opgesteld door de Omgevingsdienst Midden-Holland.

3 Rechtsbeschermingsmiddelen

Tegen dit besluit kunnen de volgende rechtsmiddelen worden aangewend.

Beroep

Belanghebbenden die het niet eens zijn met het besluit kunnen binnen zes weken een beroepschrift indienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. U kunt alleen beroep instellen wanneer u gereageerd heeft op het ontwerpbesluit of als u dat buiten uw schuld niet heeft gedaan.

De termijn begint op de dag na het ter inzage leggen (14 oktober 2020) van het besluit. Het beroepschrift moet worden ondertekend en moet ten minste uw naam en adres, de dagtekening, een omschrijving van dit besluit en de motivering van het beroep bevatten. Verder verzoeken wij een kopie van het bestreden besluit mee te sturen en aan te geven op welk telefoonnummer en e-mailadres u bereikbaar bent.

U kunt ook digitaal beroep indienen. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de website <https://digitaaloket.raadvanstate.nl/> voor meer informatie over het digitaal indienen van beroep.

Aan de behandeling van een beroep zijn kosten verbonden.

Het indienen van beroep schort de werking van het besluit niet op.

Voorlopige voorziening

Hebt u een beroepschrift ingediend en meent u dat uw belangen zo zwaar wegen dat u de beslissing op uw beroep niet kunt afwachten? De Algemene wet bestuursrecht geeft u dan de mogelijkheid om een voorlopige voorziening te vragen bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Postbus 20019, 2500 EA Den Haag).

U kunt ook digitaal een verzoek om voorlopige voorziening indienen. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de website

<http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht> voor meer informatie over het digitaal indienen van een

verzoek om voorlopige voorziening.

Aan de behandeling van een verzoek om voorlopige voorziening zijn kosten verbonden.

4 Procedure

Het besluit tot het vaststellen van een hogere waarde wordt genomen ten behoeve van het bestemmingsplan C1 locatie Spoorzone te Gouda.

Voor de voorbereiding van het besluit tot het vaststellen van de hogere waarde is, op grond van artikel 110c lid 1 Wgh, de procedure gevolgd zoals bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Eerder heeft het ontwerpbesluit zes weken ter inzage gelegen. Naar aanleiding van de publicatie en de ter inzage legging zijn geen zienswijzen ingebracht. Wel zijn tegen het bestemmingsplan zienswijzen ingediend.

De termijnen voor het indienen van beroep op het bestemmingsplan en het definitieve besluit tot het vaststellen van hogere waarden lopen gelijk op grond van artikel 145 van de Wet geluidhinder.

5 Toetsingskader

Het vaststellen van een hogere waarde wordt getoetst aan de Wgh en de Beleidsregel Hogere waarden, 2018 regio Midden-Holland van 8 oktober 2018 (hierna: de beleidsregel), zoals vastgesteld door de gemeente Gouda op 21 mei 2019.

In de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder zijn normen opgenomen voor de toelaatbare geluidsbelasting van wegverkeerslawaai en spoorwegverkeerslawaai. Daarbij wordt uitgegaan van voorkeursgrenswaarden en een maximale grenswaarden. Een geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde is toelaatbaar, de effecten van geluid worden dan aanvaardbaar geacht. 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 waarden voor geluid.

Wegverkeerslawaai

De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai geldt op grond van artikel 82 van de Wet geluidhinder van de Wet geluidhinder en bedraagt 48 dB. De maximale grenswaarde geldt op grond van artikel 83 van de Wet geluidhinder en bedraagt 63 dB.

Railverkeerslawaai

De voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai geldt op grond van artikel 4.9 van het Besluit geluidhinder en bedraagt 55 dB. De maximale grenswaarde geldt op grond van artikel 4.10 van het Besluit geluidhinder en bedraagt 68 dB.

Afwegingsproces

De eerste stap bij het vaststellen van een hogere waarde is onderzoeken of met maatregelen de geluidsbelasting kan worden teruggebracht tot op de voorkeursgrenswaarde of lager. In dat geval is er geen hogere waarde nodig. Het onderzoek naar maatregelen geldt op grond van artikel 110a lid 5 van de Wet geluidhinder. Wanneer de maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeers- of vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard stuiten, wordt het vaststellen van een hogere waarde mogelijk. Dit geldt op grond van artikel 110a lid 1 en 3 van de Wet geluidhinder. Ook moet, op grond van artikel 110a, lid 6, van de Wet geluidhinder de gecumuleerde geluidsbelasting worden beoordeeld.

6 Overwegingen

De omgeving is te kenmerken als woonwijk binnenstedelijk. Een groot deel van het geluid in de omgeving is afkomstig van wegverkeer en de spoorbaan.

Maatregelen en toets aan hogere waarden beleid

Wegverkeerslawaai

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat als gevolg van de Burgemeester Jamessingel de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden met ten hoogste 12 dB. De maximale grenswaarde van 63 dB wordt echter niet overschreden. Maatregelen ter reductie van de geluidsniveaus stuiten op bezwaren van financiële aard aangezien de Burgemeester Jamessingel recent opnieuw is ingericht.

In het hogere waarden beleid van de gemeente Gouda zijn voorwaarden verbonden waaronder hogere waarden boven de 53 dB (wegverkeerslawaai) kunnen worden vastgesteld. Boven de 53 dB dient een woning te beschikken over een geluidsluwe gevel en buitenruimte. Dit is als voorwaarde opgenomen in dit besluit.

Spoorweglawaai

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat als gevolg van de spoorbaan Utrecht – Gouda (Rotterdam/Den Haag) de voorkeursgrenswaarde van 55 dB en de maximale grenswaarde van 68 dB worden overschreden. Bronmaatregelen in de vorm van raildempers zijn onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat de het effect slechts 1 dB bedraagt (kosten € 900.000,-). De reden waarom het effect tegen valt is gelegen in het feit dat ter plaatse van station Gouda veel wissels aanwezig zijn waar het toepassen van raildempers niet mogelijk is. Gesteld kan worden dat het toepassen van raildempers stuit op bezwaren van financiële aard.

In het hogere waarden beleid van de gemeente Gouda zijn voorwaarden verbonden waaronder hogere waarden boven de 60 dB (spoorweglawaai) kunnen worden vastgesteld. Boven de 60 dB dient een woning te beschikken over een geluidsluwe gevel en buitenruimte. In deze situatie is de geluidsbelasting hoger dan 60 dB. Vanuit het hogere waarden beleid van de gemeente dient een woning waarop de geluidsbelasting hoger is dan 60 dB te beschikken over een geluidsluwe gevel en buitenruimte. Dit is als voorwaarde opgenomen in dit besluit.

Dove gevels

Aan de zuid-, oost- en westzijde van het bouwvlak is de geluidsbelasting hoger dan 68 dB (spoorweglawaai). Dit is boven de maximale grenswaarde uit de Wet geluidhinder. Deze gevels dienen uitgevoerd te worden zonder te openen delen of voorzien te worden van voorzieningen waardoor de geluidsbelasting op de betreffende verdieping ter plaatse van de te openen delen niet hoger is dan 68 dB (spoorweglawaai). Dit kan bijvoorbeeld door het toepassen van vliesgevels of gevelschermen. In het geval van het toepassen van een dove gevel dient rekening gehouden te worden met de maximale binnenwaarde overeenkomstig de Wet geluidhinder (33 dB).

Cumulatie

De woningen worden door de volgende geluidsbronnen belast:

- De Burgemeester Jammersingel.
- Het Albert Plesmanplein.
- De Spoorstraat.
- Spoorbaan Utrecht – Gouda.

De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 72 dB. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt meer dan de hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor railverkeerslawaai van 68 dB. In dit besluit zijn voorwaarden opgenomen ten einde het woon- en leefklimaat acceptabel te krijgen ter plaatse van de woningen binnen het bestemmingsvlak.

7 Beantwoording zienswijzen

Naar aanleiding van de publicatie en de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan zijn twee zienswijzen ingediend die aspecten inzake geluidhinder.

Zienswijze 1

Geluidsoverlast: Door de gevels die er nu al zijn op de locatie ontstaat al een echoënd effect van het verkeersgeluid (met name motoren en sirenes).

Reactie op zienswijze 1

De Wet geluidhinder stelt specifieke eisen aan bestemmingsplannen. Op deze locatie is de regelgeving ten aanzien van wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai van toepassing. Op de betreffende locatie kan niet aan de voorkeurgrenswaarden worden voldaan. Hiervoor is een hogere grenswaarden procedure gevoerd. Bij de aanvraag om omgevingsvergunning zal moeten worden aangetoond dat met maatregelen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden bereikt.

Ten aanzien van het geluid afkomstig van sirenes het volgende. Geluidsniveaus ten gevolge van hulpdiensten (sirenes e.d.) worden niet getoetst aan wet- en regelgeving geluid. Dit omdat er sprake is van algemeen belang.

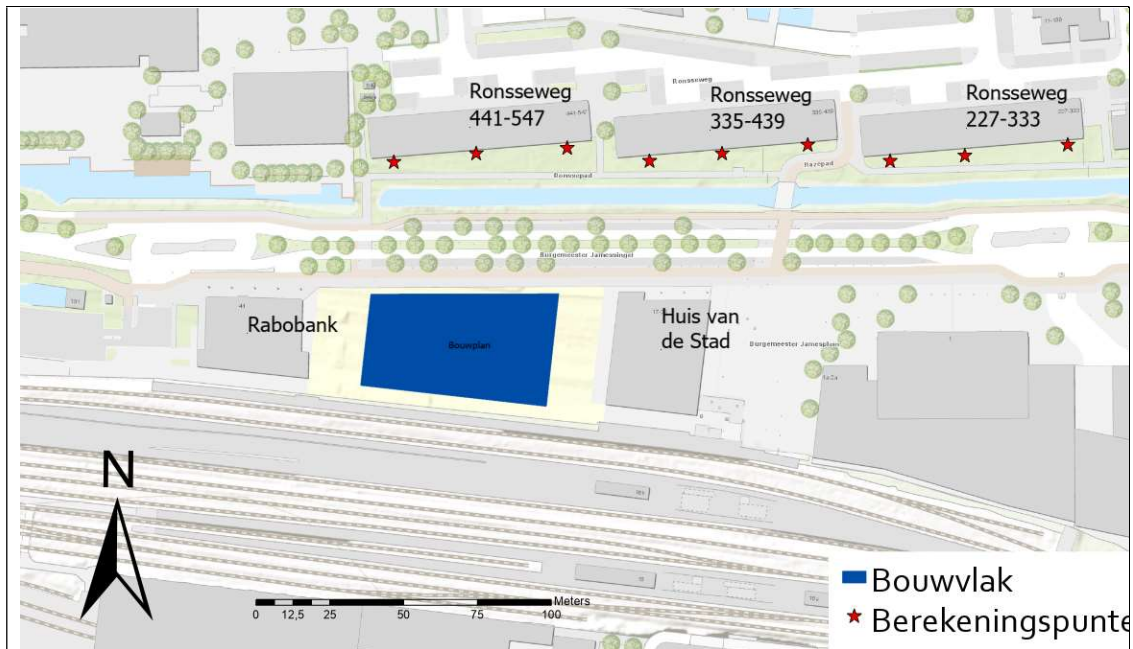
Ten aanzien van geluid afkomstig van motoren wordt opgemerkt dat dit een bekende klacht is. Het vermoeden is dat de klachten worden over het algemeen worden veroorzaakt door hard rijden en niet met de standaard uitlaatsystemen te rijden. In de Wet geluidhinder wordt hier geen rekening mee gehouden aangezien dit onderdeel handhaving door bijvoorbeeld Politie betreft.

Om het effect van de reflectie in de nieuwe panden te bepalen, is een aantal berekeningen uitgevoerd waarbij de resultaten onderling vergeleken kunnen worden. Tabel 1 geeft een overzicht waarin:

- Geen gebouwen = de situatie waarin aan de spoorzijde geen gebouwen staan.

- Bestaande gebouwen = de situatie waarin aan de spoorzijde alleen de reeds aanwezig gebouwen zijn meegenomen in de berekeningen.
- Toekomstige gebouwen = de situatie waarin ook de nieuwe ontwikkeling spoorzone is meegenomen in de berekeningen.

In de tabel is de hoogste en de laagste berekende geluidsbelasting (L_{den}) weergegeven op de berekeningspunten ter plaatse van de flats aan de Ronsseweg zoals aangegeven in de onderstaande figuur.



Ligging van de flats aan de Ronsseweg met de berekeningspunten

Tabel 1 geeft een overzicht van het effect op de geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai.

Tabel 1: Effect van de bebouwing langs het spoor op L_{den} wegverkeerslawaai

L_{den} in dB	Toename L_{den} in dB t.o.v. verschillende situaties		
	Geen gebouwen	Bestaande gebouwen	Toekomstige gebouwen
Hoogste	62	62	62
Laagste	60	61	61

Uit tabel 1 blijkt dat:

- De bestaande bebouwing een negatief effect heeft van circa 1 dB ten opzichte van de situatie zonder gebouwen langs het spoor.
- De toekomstige bebouwing een negatief effect heeft van circa 1 dB ten opzichte van de situatie zonder gebouwen langs het spoor.
- De toekomstige bebouwing geen effect heeft ten opzichte van de bestaande situatie.

Tabel 2 geeft een overzicht van het effect op de geluidsbelasting ten gevolge van het spoor.

Tabel 2: Effect van de bebouwing langs het spoor op L_{den} spoorweglawaai

L_{den} in dB	Toename L_{den} in dB t.o.v. verschillende situaties		
	Geen gebouwen	Bestaande gebouwen	Toekomstige gebouwen
Hoogste	65	64	60
Laagste	61	51	50

Uit tabel 2 blijkt dat:

- De bestaande bebouwing een positief effect heeft van circa 1 dB tot 10 dB ten opzichte van de situatie zonder gebouwen langs het spoor.
- De toekomstige bebouwing een positief effect heeft van circa 5 dB tot 11 dB ten opzichte van de situatie zonder gebouwen langs het spoor.
- De toekomstige bebouwing een positief effect van 1 dB tot 4 dB ten opzichte van de bestaande situatie.

Uit het bovenstaande blijkt dat het plan ten opzichte van de huidige situatie in algemene zin een positief effect heeft op de geluidsbelasting ter plaatse van de woningen aan de Ronsseweg.

Deze zienswijze geeft geen aanleiding het besluit aan te passen.

Zienswijze 2

Ten aanzien van geluidsbelasting: in de huidige situatie wordt de geluidsnorm (zuidzijde) al overschreden door het spoorverkeer. Wat betekent dit als er in de nabije toekomst een toename van goederenvervoer per spoor gaat plaatsvinden?

Reactie op zienswijze 2

In de berekening van de geluidsniveaus ten gevolge van spoorweglawaai is gebruik gemaakt van het zogenaamde geluidregister spoor. Dit register wordt beheerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W). In het register zijn alle treinbewegingen opgenomen voor nu en in de toekomst. Op basis van de totale treinbewegingen worden op een groot aantal zogenaamde referentiepunten de berekende geluidsniveaus vastgelegd als een zogenaamd geluidsproductieplafond. ProRail, de beheerder van het spoor, overlegt elk jaar een rapportage (nalevingsverslag) waarin de geluidsbelasting als gevolg van de werkelijk gereden treinen wordt getoetst aan de geluidsproductieplafonds. Het aanpassen van de geluidsproductieplafonds, bijvoorbeeld omdat het aantal treinen gaat toenemen, kan alleen door middel van het doorlopen van wettelijke procedures waarbij rekening gehouden moet worden met bestaande woningbouw.

De zienswijze geeft geen aanleiding het besluit aan te passen.

8 Kadastrale registratie

Op grond van het bepaalde in artikel 110i van de Wet geluidhinder zullen wij een afschrift van het definitieve besluit zenden aan het Kadaster voor aantekening in de kadastrale registratie.

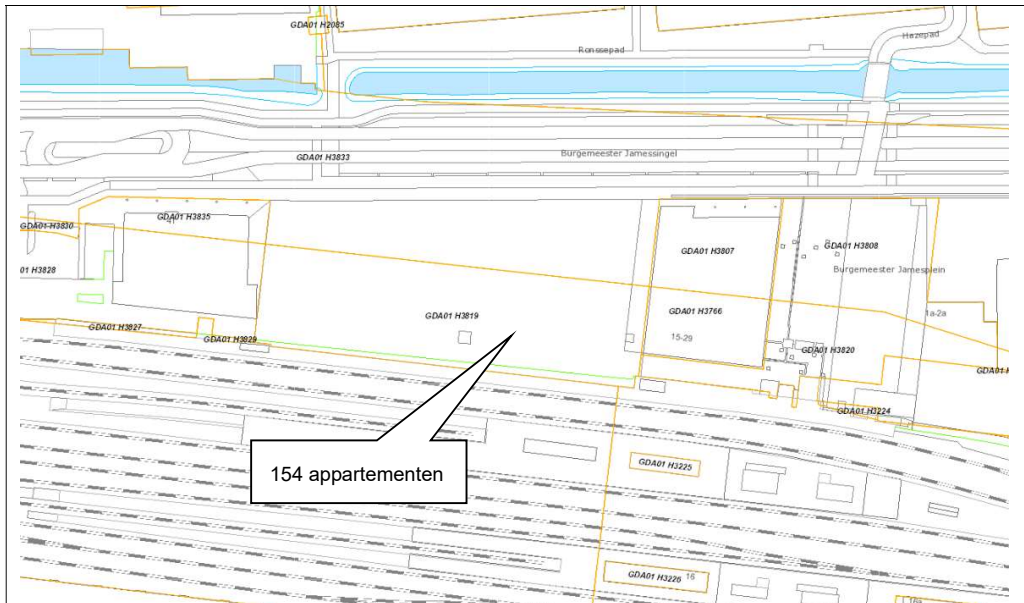
De locatie van de percelen is weergegeven in de figuur 1 in bijlage 1.

De te registreren kadastrale percelen zijn:

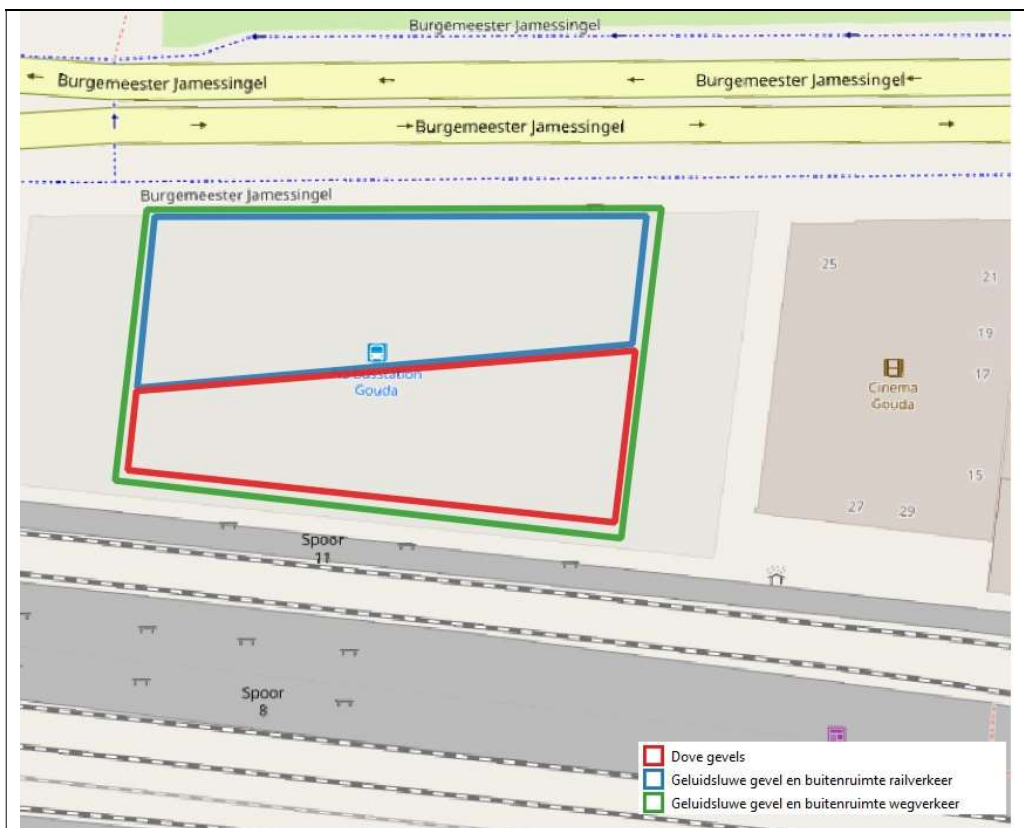
Gemeente	Sectie	Perceelnummer
Gouda	H	3819

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Gouda,

Dit document is digitaal vastgesteld.



Figuur1: Overzicht ligging van het kadastrale perceel en aantal appartementen



Figuur 2: Overzicht maatregelen en voorzieningen