

ROM INTEGRAAL ADVIES

Aan Gemeente Stichtse Vecht
T.a.v.
Onderwerp ROM integraal advies Bisonspoor P2 en P3
Maarssen; Integraal adviesverzoek bestemmingsplan
Adviseur ROM Nicolien Wolf
Telefoon 088 - 022 50 00
Datum 7 juni 2018
Kenmerk Z-2017-51910 / 67031
Aantal pag. 5 (inclusief bijlage)

Inleiding

De gemeente heeft ons gevraagd de volgende documenten te beoordelen:

- Akoestisch onderzoek bestemmingsplan woningbouw Bisonspoor Maarssen (concept, Antea group, 31 mei 2018, definitief revisie 3, kenmerk 417703).
- Bestemmingsplan P2 en P3 Bisonspoor, (Antea group, 1 juni 2018, kenmerk 417703).
- Planregels bij Bestemmingsplan P2 en P3 Bisonspoor (Antea group, 1 juni 2018 kenmerk 417703).
- Plankaart bij Bestemmingsplan P2 en P3 Bisonspoor (Antea group, 15 mei 2018, tekeningnummer 07-417703-BP-VO-BS-180424).

Korte conclusie

Thema	Blz.	Beoordeling	Opmerkingen en/of belemmeringen
Geluid		Akkoord onder voorwaarden	Aanvullen zie opmerkingen

Geluid

Advies:

- 1 Akkoord te gaan met het akoestisch onderzoek
- 2 Onder voorwaarden akkoord te gaan met de ruimtelijke onderbouwing.
- 3 Akkoord te gaan met de plankaart en -regels.
- 4 Voor het plan een procedure hogere waarden te volgen.

Inhoudelijke onderbouwing

- 1.1 *De rapportage geeft een volledig beeld van de akoestische situatie.*
In de rapportage wordt uitgebreid ingegaan op alle relevante geluidbronnen en de geluidbelasting die deze veroorzaken. Ook worden de gevolgen hiervan geschetst. Alhoewel niet alle opmerkingen volledig zijn verwerkt, kunnen we instemmen met de rapportage. De opmerkingen hebben geen invloed op de uitkomsten van het onderzoek. In de bijlage wordt dit toegelicht.
- 2.1 *De ruimtelijke onderbouwing bevat nog niet alle relevante informatie.*
In de ruimtelijke onderbouwing wordt ingegaan op het weg- en railverkeerslawaaï. Er is echter nog niet benoemd dat het plan deels in de geluidzone van de Safariweg ligt. Als hierover een passage wordt opgenomen, is de ruimtelijke onderbouwing akkoord. In de bijlage wordt hiervoor een tekstvoorstel gedaan.
- 3.1 *Er is voldoende geborgd dat het plan aan de Wet geluidhinder en het gemeentelijk beleid zal gaan voldoen.*
Om te kunnen voldoen aan de Wet geluidhinder zijn dove gevels noodzakelijk. Om de dove gevels en geluidluwe gevels te borgen, moeten in de planregels hiervoor definities worden opgenomen. Om te kunnen voldoen aan het gemeentelijk beleid zijn per woning een geluidluwe gevel en buitenruimte noodzakelijk. Hiervoor zijn in de planregels dwingende voorwaarden opgenomen.
4. *De geluidbelasting is hoger dan de voorkeurswaarde.*
Ten gevolge van het spoor Utrecht-Amsterdam is de geluidbelasting hoger dan de voorkeurswaarde. Om te kunnen voldoen aan de Wet geluidhinder moeten daarom hogere waarden worden verleend. De procedure hiervoor loopt gelijktijdig met de planprocedure. De Omgevingsdienst is gemandateerd om de hogere waarden te verlenen.

Kanttelingen

- Geen.

Wat is getoetst?

- Akoestisch onderzoek bestemmingsplan woningbouw Bisonspoor Maarssen (concept, Antea group, 31 mei 2018, definitief revisie 3, kenmerk 417703).
- Bestemmingsplan P2 en P3 Bisonspoor, (Antea group, 1 juni 2018, kenmerk 417703).
- Planregels bij Bestemmingsplan P2 en P3 Bisonspoor (Antea group, 1 juni 2018 kenmerk 417703).
- Plankaart bij Bestemmingsplan P2 en P3 Bisonspoor (Antea group, 15 mei 2018, tekeningnummer 07-417703-BP-VO-BS-180424).

Waarom is getoetst?

- Wet geluidhinder;
- Beleidsregel hogere waarden uit 2014;
- Wet ruimtelijke ordening.

Bijlage onderdeel geluid

Verwerking van onze eerdere opmerkingen op akoestisch onderzoek

Onze eerdere opmerkingen (hieronder schuin weergegeven) zij in meer of mindere mate verwerkt. Dit wordt hieronder toegelicht.

Er wordt aangegeven dat het plan niet in de geluidzone van de Safariweg ligt.

In het akoestisch onderzoek is de geluidbelasting van het zoneplichtig deel van de Safariweg nu wel getoetst aan de Wet geluidhinder. Dit punt is hiermee voldoende verwerkt.

Een tabel met de gecumuleerde geluidbelasting van het spoorwegverkeer en het wegverkeer (inclusief 30 km/uur) is nu bijgevoegd, maar de eerste regel is weggefallen, dit dient nog te worden aangepast.

De weggefallen regel betreft de uitkomsten op de begane grondverdieping. Deze zijn wel weergegeven de bijlagen, maar worden niet in tabel 4.6 benoemd. Omdat op deze bouwlaag geen woningen zijn toegestaan, hoeft de rapportage hiervoor niet verder te worden aangepast.

Er moet inzicht worden gegeven in het aantal te verlenen hogere waarden.

In paragraaf 4.5 wordt inzichtelijk gemaakt voor welke gevels hogere waarden noodzakelijk zijn. Er wordt echter geen aantallen woningen genoemd waarvoor een hogere waarde verleend moet worden. Om de voortgang niet verder op te houden, zal de Omgevingsdienst daarom een inschatting maken van het aantal te verlenen hogere waarden. Dit zal betekenen dat voor alle woningen een hogere waarde van 68 dB (ten gevolge van het spoor) zal worden verleend.

Het effect van akoestisch maatregelen is nog niet aangetoond.

Nu in de planregels dwingende regels zijn opgenomen om te kunnen voldoen aan de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid, is voldoende geborgd dat er sprake zal zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat.

Voorstel tekst ruimtelijke onderbouwing

Wij adviseren in de tekst in paragraaf 5.7 de hieronder geel gemarkeerde passages over te nemen.

Kader

Wet geluidhinder

Op basis van de Wet geluidhinder dient bij het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te worden besteed aan het aspect geluid. In de Wet geluidhinder is een zonering van industrieterreinen, wegen en spoorwegen geregeld. Enerzijds betekent dit dat geluidseisen worden gesteld aan belastende functies, anderzijds betekent dit dat beperkingen worden opgelegd daar waar geluidgevoelige functies gerealiseerd worden. Daar mag de geluidbelasting niet hoger zijn dan de maximaal toelaatbare waarde, dan wel een nader bepaalde waarde (hogere waarde). **De locatie ligt in de geluidzone van het spoor Utrecht-Amsterdam, en voor een deel in een uitloper van de geluidzone het deel van de Safariweg waar de maximumsnelheid 50 km/uur is**

Geluidbeleid gemeente Stichtse Vecht

1. 30 km/uur wegen

De Safariweg is een 50 km/uur weg, maar het gedeelte dat grenst aan het plangebied is aangewezen als 30 km/uur weg. Voor 30 km/uur wegen geldt geen formeel toetsingskader. Ten aanzien van 30 km/uur wegen sluit het geluidbeleid aan bij de jurisprudentie. Omdat niet kan worden uitgesloten dat de 30 km/uur wegen geen geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde zullen bereiken, worden de wegen meegenomen in de beoordeling. Het geluidbeleid geeft tevens aan dat de toetsing moet worden uitgevoerd in verband met een belangenafweging in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

2. Cumulatie

Daar er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidsbronnen zal de gecumuleerde belasting worden bepaald. Allereerst dient vastgesteld te worden of van een relevante blootstelling door verschillende geluidsbronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden bronnen (industrielawaai, spoorweglawaai, wegverkeer en luchtverkeer) wordt overschreden.

Onderzoekresultaten

Er is 2018 een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de ontwikkeling. De rapportage hiervan is opgenomen in Bijlage 9. Het doel van het onderzoek is inzicht te geven in de geluidbelasting op de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (woningen), vanwege omliggende wegen en spoorwegen. Daarnaast wordt, aan de hand van de uitkomsten van dit onderzoek, bepaald of wordt voldaan aan de grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder en de kaders die volgen uit het gemeentelijke geluidbeleid.

Wegverkeer

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ten gevolge van het zoneplichtige deel van de Safariweg op de gevels van de nieuw te bouwen woningen de geluidbelasting ten hoogste 48 dB bedraagt. Hiermee wordt de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB niet overschreden. Ook blijkt dat op de gevels van de nieuw te bouwen appartementen de geluidbelasting ten hoogste 54 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt ten gevolge van Bisonspoor en 60 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh als gevolg van de gehele Safariweg. In analogie met de Wet geluidhinder wordt de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh overschreden, maar niet de maximaal toegestane geluidbelasting van 63 dB. Uit een overweging van mogelijke maatregelen volgt dat er redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn.

Railverkeer

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op de gevels van de nieuw te bouwen appartementen de geluidbelasting ten hoogste 73 dB bedraagt ten gevolge van het spoor. Op de meeste geveldelen wordt de (voorkeurs)grenswaarde van 55 dB overschreden. Ook de maximaal toegestane geluidbelasting van 68 dB wordt overschreden. Een mogelijke oplossing is om een deel van de gevel als 'dove' gevel of vliesgevel uit te voeren, zodoende de geluidbelasting op deze gevels niet beoordeeld hoeft te worden en/of kan worden gereduceerd. Aanvullende uitvoeringseis bij het toepassen van deze maatregel is dat er nog wel aan het gemeentelijk geluidbeleid moet worden voldaan.

Cumulatie

Het plangebied is gelegen binnen de zone van verschillende geluidsbronnen (wegverkeer en railverkeer). Aangezien er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, is de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk gemaakt. De cumulatieve geluidbelasting op de appartementen bedraagt ten hoogste 73 dB (LRL,CUM). Voor de cumulatieve geluidbelasting zijn geen wettelijke grenswaarden vastgelegd. Ingevolge artikel 110a lid 6 Wgh en het gemeentelijk geluidbeleid dient het bevoegd gezag te beoordelen of deze cumulatie leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. In analogie met de Wet geluidhinder overschrijden diverse geluidbelastingen de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Daarnaast voldoen meerdere geluidbelastingen niet aan de maximaal toegestane geluidbelasting van 68 dB. Voor de betreffende geluidbelastingen wordt verwezen naar bijlage 9. Voor deze belastingen dienen geluidbeperkende maatregelen worden getroffen en/of hogere waarden worden vastgesteld door B&W.

Geluidbeperkende maatregelen

Er kan uitsluitend een hogere waarde worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege een weg, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard. Voor weg- en railverkeer zijn zowel mogelijkheden voor het toepassen van bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen als ontvangersmaatregelen. Om de geluidbelasting vanwege een (spoor)weg te beperken, kunnen de volgende maatregelen worden getroffen:

- Maatregelen aan de bron door middel van het toepassen van een geluidarm wegdektype/raildempers;

- Maatregelen in het overdrachtsgebied door middel van het toepassen van een geluidscherm/grondwal;
- Maatregelen aan de ontvanger door middel van het toepassen van schermen aan of nabij de gevel, het toepassen van 'dove' gevels, en dergelijke.

Een voorbeeld van de ontvangersmaatregel is om een deel van de gevel als 'dove' gevel of vliesgevel uit te voeren. Een vliesgevel is een dichte glazen voorzetgevel die het feitelijke gebouw akoestisch afschermt. Het voordeel van deze constructie is dat de ramen aan de geluidbelaste zijde (anders dan die van de dove gevel) wel open kunnen. Een aanvullende uitvoeringseis bij het toepassen van de maatregelen is dat er nog wel aan het gemeentelijk geluidbeleid moet worden voldaan. Woningen zullen derhalve moeten beschikken over een geluidluwe zijde en buitenruimte en ten minste 30% van het vloeroppervlak van de gebruiksruidten, waaronder ten minste 1 slaapkamer, dient aan de geluidluwe zijde gelegen te zijn. **Hiervoor zijn dwingende planregels opgenomen.** In de verdere uitwerking van het ontwerp dient afstemming plaats te vinden met de gemeente Stichtse Vecht over de keuze aan maatregelen om de inpassing van het plan mogelijk maken.

(...)