

Ontwerpbeschikking Hogere grenswaarde geluid

De Hoef 2^e fase te Rosmalen

Inleiding

Op de locatie De Hoef 2^e fase in Rosmalen is men voornemens om woningen te realiseren. Er zullen zowel grondgebonden woningen en appartementen worden gerealiseerd. Deze locatie ligt in de directe nabijheid van de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Nijmegen. Voor deze ontwikkeling is een wijziging van het bestemmingsplan nodig. De locatie ligt in de geluidzone van de spoorlijn en de voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaaï wordt overschreden. Hierdoor is een hogere grenswaarde geluid nodig. De locatie waar de hogere grenswaarde geluid voor wordt afgegeven, is kadastraal bekend als: Rosmalen, sectie G nummer 4324 (gedeeltelijk).



Beoordelingskader

In de Wet geluidhinder (hierna Wgh) en het gemeentelijke hogere waarde beleid zijn normen opgenomen voor de toelaatbare geluidbelasting door railverkeerslawaaï. De Wet geluidhinder gaat daarbij uit van een voorkeursgrenswaarde en een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting. De effecten van een geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde zijn zonder meer toelaatbaar. Een geluidbelasting hoger dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting is niet toelaatbaar op een geluidgevoelige gevel. In het gebied tussen de voorkeursgrenswaarde en de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting is de geluidbelasting alleen toelaatbaar na een afwegingsproces. Dit afwegingsproces krijgt vorm in deze procedure om een hogere grenswaarde geluid. In deze situatie bedraagt de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï 55 dB en de hoogst toelaatbare geluidbelasting bedraagt 68 dB.

In augustus 2010 is de 'Nota hogere grenswaarden geluid' van de gemeente 's-Hertogenbosch vastgesteld. Deze nota dient als basis voor de afwegingsprocedure voor een hogere grenswaarde voor geluid. Voor wat betreft de gebiedstypering en de bijbehorende ambitiewaarden en bovengrens is het gebiedsgericht geluidbeleid van 16 juni 2009 van toepassing.

Procedure

De Wet geluidhinder (op basis van hoofdstuk VI en VII) en het Besluit geluidhinder (hoofdstuk 4) vormen de basis voor het afgeven van een hogere waarde. De procedure voor het vaststellen van een hogere grenswaarde dient volgens afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht te verlopen.

Geluidsgevolgen

Resultaten

De geluidbelastingen zijn onderzocht door Cauberg-Huygen en de resultaten hiervan staan beschreven in het akoestisch onderzoek van 21 november 2018 met kenmerk 04718-45042-03. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde door het railverkeer op woningen binnen het plan De Hoef 2^e fase wordt overschreden.

Maatregelen

Op het spoortraject waar De Hoef 2^e fase aan gelegen is, zijn op het meest noordelijke spoor bronmaatregelen aanwezig in de vorm van raildempers. Ook is het zo dat spoor direct ten oosten van de locatie in beeld is bij Prorail voor het mogelijk treffen van verdergaande geluidreducerende maatregelen. Dit betreft het deel ter plaatse van de dikke rode streep op onderstaande figuur. Dit zou dan gebeuren in het kader van het Meerjarenprogramma geluidsanering (MJPG). Vanuit het MJPG worden door Prorail maatregelen overwogen aan de bron en in de overdracht in de vorm van raildempers op het zuidelijke spoor en het plaatsen van geluidschermen.

Op dit moment is nog niet duidelijk of deze maatregelen door Prorail daadwerkelijk genomen zullen worden of niet. Ten behoeve van het project De Hoef 2^e fase is met Prorail gesproken over het uitbreiden van de maatregelen ten gunste van de geluidbelasting op het project. Aanhaken bij het proces van MJPG zou echter voor dusdanige vertraging in de realisatie zorgen voor De Hoef dat besloten is om dit niet te doen.



Als uitgangspunt voor het verlenen van de hogere waarden is dan ook de situatie zonder MJPG maatregelen genomen. Het kan zijn dat in de toekomst deze maatregelen wel worden uitgevoerd. Daar wordt verderop in deze beschikking dieper op ingegaan.

Situatie zonder MJPG maatregelen

De geluidbelastingen in de situatie zonder de MJPG maatregelen zijn als volgt:

Grondgebonden woningen

De woningen hebben aan de spoorzijde een geluidbelasting op de voorgevel variërend van 67 tot 70 dB. De gevels aan de spoorzijde met een geluidbelasting hoger dan 68 dB (eerste en tweede verdieping) worden doof uitgevoerd of hier zijn geen geluidsgevoelige ruimten achter gelegen.

Appartementen

Voor de appartementen is het zo dat de gevels aan de spoorzijde een geluidbelasting hebben van 64 tot 69 dB. In de praktijk houdt dit in dat de slaapkamers van de appartementen aan de hoek op de westzijde een dove gevel moeten hebben. Het gaat dan in totaal om 4 appartementen die slaapkamers aan een dove gevel hebben liggen.



Weergave plan De Hoef 2^e fase (grijs) met links de grondgebonden woningen en rechts de appartementen

Deze variant is in het akoestisch rapport van 21 november 2018 met kenmerk 04718-45042-03 terug te vinden als variant I (hard).

Situatie met MJPG maatregelen

In het geval dat de MJPG maatregelen wel worden uitgevoerd, komen er raildempers op het meest zuidelijke spoor en een geluidscherm, zoals aangeven in de afbeelding (rode balk) hiernaast. Als er in aanvulling daarop geen maatregelen worden getroffen, ontstaat een zeer ongunstige situatie voor de Hoef 2^e fase. Het geplande geluidscherm zoals nu in het MJPG staat houdt namelijk op ter plaatse van het plangebied. Hierdoor krijg je het effect dat je ter plaatse de trein niet hoort aankomen en deze onverwacht achter het scherm vandaan komt (optredende schrik- en ontwaakreacties). Hierbij is sprake van een zogenaamde hoge stijgsnelheid van het geluid. Deze stijgsnelheid is berekend in het akoestisch onderzoek locatie de Hoef noord; stijgsnelheid spoorweg lawaai, Cauberg-Huygen, referentie 04718-45042-08, d.d. 11 maart 2019.



Uit de rekenresultaten volgt dat de stijgsnelheid het hoogst is op de onderste verdieping. Op een groot deel van de gevels is de berekende stijgsnelheid groter dan 15 dB(A)/s. Deze stijgsnelheden voldoen niet aan de normstelling uit de circulaire 'Beoordelingswijze piekgeluiden voor spoorwegemplacements'. Dergelijke hoge stijgsnelheden zijn zeer hinderlijk en hebben ook een zeer nadelig effect voor wat betreft slaapverstoring. Slaapverstoring is vervolgens van invloed op de gezondheid van mensen.

Om dit ongunstige effect weg te nemen, is het doortrekken van het geluidscherm op eigen terrein een te nemen maatregel. Hierbij dient over een lengte van 192 meter een geluidscherm te worden geplaatst met een hoogte variërend tussen de 1,5 en 3,0 meter. Deze maatregel is echter alleen noodzakelijk als het meerjarenprogramma geluidsanering (MJGP) wordt uitgevoerd en het scherm wordt aangebracht door ProRail.

Behalve het wegnemen van de effecten van de hoge stijgsnelheid van het geluid, zal het doortrekken van het geluidscherm een positief effect hebben op de geluidbelastingen in het gebied, hoofdzakelijk op onderste verdieping(en).

Nota Hogere grenswaarden geluid

Naast de toets aan de wettelijke grenswaarden is de Nota hogere grenswaarden geluid van de gemeente 's-Hertogenbosch, vastgesteld in augustus 2010, van toepassing evenals het gebiedsgericht geluidbeleid van 16 juni 2009. De omgeving waarin het plan is gelegen kan worden aangemerkt als gebiedstype stromingszone. Hiervoor geldt voor wat betreft railverkeerslawaai de ambitiewaarde 'onrustig' (55-58 dB) en de bovengrens 'lawaaig' (63-68 dB).

De Nota beschrijft onder welke voorwaarden afgeweken kan worden van de ambitiewaarde en hoe de bevoegdheid tot het vaststellen van hogere grenswaarden wordt ingevuld. Met de invulling van deze voorwaarden wordt een acceptabel woon- en leefklimaat verzekerd.

Deze hogere waarde beschikking is nodig voor geluidbelastingen door railverkeerslawaai van ten hoogste 67 dB op de woningen en 68 dB op de appartementen. Deze geluidbelastingen liggen in de klasse 'lawaaig' en binnen de bovengrens voor het betreffende gebiedstype.

In het gemeentelijk geluidbeleid staan voor het toekennen van hogere waarden voor geluidgevoelige bestemmingen tot en met de geluidklasse 'lawaaig' de volgende criteria die bij de afweging betrokken moeten worden:

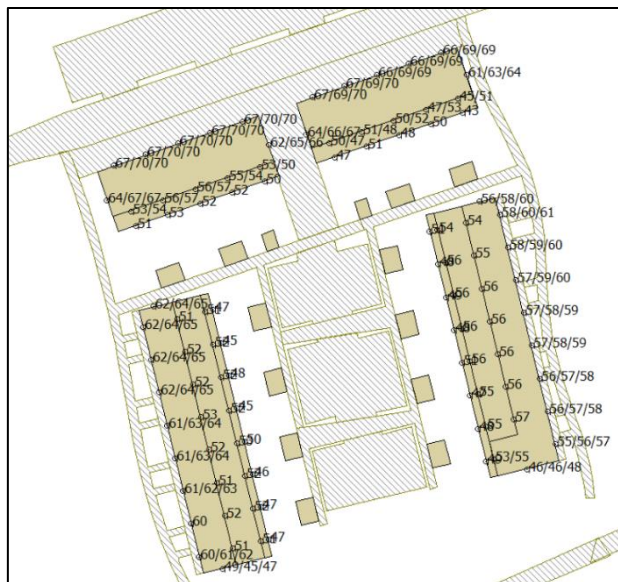
- indien mogelijk moet de afstand tussen de geluidsbron en de nieuwe geluidsgevoelige bestemming worden vergroot;
- indien mogelijk moeten bronmaatregelen (bijvoorbeeld stillere wegdektypen) getroffen worden;
- indien mogelijk moeten overdrachtsmaatregelen worden getroffen;
- het stedenbouwkundig ontwerp dient zodanig vorm te worden gegeven dat zoveel mogelijk afscherming voor het achterliggende gebied ontstaat;
- in ieder geval bij woningen/appartementen dient de buitenruimte (tuin/balkon) te voldoen aan de ambitiewaarde van het betreffende gebied;
- de woning dient tenminste één geluidsluwe gevel te bezitten;
- bij nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen in de geluidklasse "onrustig" dient bij een aanvraag om bouwvergunning een bouwakoestisch onderzoek te worden gevoegd en wordt getoetst of wordt voldaan aan de binnenwaarde van het Bouwbesluit waarbij voor de geluidsbelasting wordt uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting indien daar sprake van is.
- het geluidsaspect dient vanaf het eerste ontwerp-stadium te worden betrokken;
- bij appartementen dient minimaal 1 verblijfsruimte aan de geluidsluwe zijde te worden gesitueerd; bij éénsgezinswoningen minimaal 3 verblijfsruimten aan de geluidsluwe zijde of tenminste de woon- en hoofdslaapkamer aan de geluidsluwe zijde;
- al het mogelijke moet worden gedaan om de geluidsbron stiller te maken danwel de afstand te vergroten zodat slechts nieuwe gevoelige bestemmingen in de geluidsklasse "lawaaig" worden gebouwd wanneer:
 - er sprake is van het opvullen van een open plaats tussen bestaande bebouwing en/of
 - dit gebeurt ter plaatse van vervangende nieuwbouw en/of
 - de beoogde ontwikkeling een markant punt of een markante lijn vormt, dat dient ter versterking van de stedenbouwkundige structuur en /of
 - de bebouwing in de directe omgeving van een station of halte gesitueerd wordt.

Het vergroten van de afstand tot de geluidbron is, gezien de grootte van de locatie, niet mogelijk. Bron- en overdrachtsmaatregelen zijn hierboven al beschreven en hangen af van het MJPG traject van Prorail. In deze beschikking wordt uitgegaan van een 'worst case' situatie zonder deze maatregelen. De gevelbelastingen bedragen in dat geval ten hoogste 67 dB voor de grondgebonden woningen en 68 dB voor de appartementen.

Daar waar de geluidbelastingen de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB overschrijden zal sprake zijn van een dove gevel of zullen er geen geluidgevoelige ruimten achter deze gevel zijn gelegen. De uitwerking hiervan is weergegeven in de beschrijving geveloplossingen en plattegronden door architectenbureau Visser en Bouwman BV van 11 september 2018.

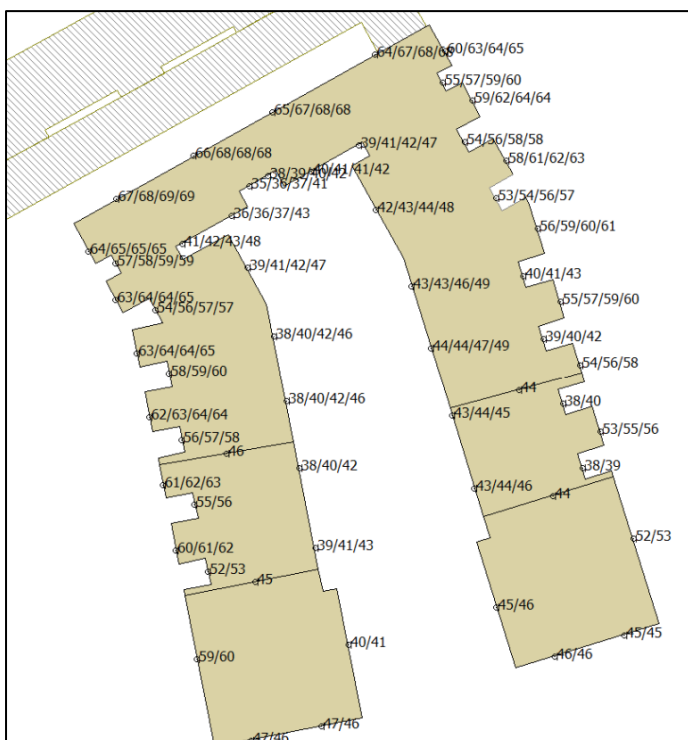
Grondgebonden woningen

De gevelbelastingen ter plaatse van de grondgebonden woningen zijn ten hoogste 67 dB. Het stedenbouwkundig ontwerp is zo uitgevoerd dat de bebouwing afscherming biedt voor het achterliggende gebied zodat er een rustige zone ontstaat aan de achterzijden. Vrijwel alle woningen voldoen aan de eis van een geluidluwe gevel. Bij alle woningen voldoet de buitenruimte aan de ambitie uit het geluidbeleid. De indeling van de woningen is zo dat er voldaan wordt aan de eis om minimaal 3 verblijfsruimten aan de geluidsluwe zijde te hebben liggen danwel tenminste de woon- en hoofdslaapkamer aan de geluidsluwe zijde ligt. De bebouwing ligt in de nabije omgeving van station Rosmalen en er is sprake van het opvullen van een open plaats tussen bestaande bebouwing. Daarom kan ondanks de verhoogde geluidbelastingen ermee ingestemd worden dat op deze locatie woningen gerealiseerd worden.



Appartementen

De gevelbelastingen ter plaatse van de appartementen zijn ten hoogste 67 dB. Het stedenbouwkundig ontwerp is zo uitgevoerd dat er sprake is van een U-vorm waardoor een geluidluwe 'binnenkant' ontstaat. Hierdoor voldoen alle appartementen aan de eis van een geluidluwe gevel. Ook de buitenruimten voldoet bij alle appartementen aan de ambitie uit het geluidbeleid. De indeling van de appartementen is zo dat er voldaan wordt aan de eis om 1 verblijfsruimte aan de geluidsluwe zijde te hebben liggen. De bebouwing ligt in de nabije omgeving van station Rosmalen en er is sprake van het opvullen van een open plaats tussen bestaande bebouwing. Daarom kan ondanks de verhoogde geluidbelastingen ermee ingestemd worden dat op deze locatie appartementen gerealiseerd worden.



Gezien bovenstaande overwegingen is het mogelijk om de hogere grenswaarden voor geluid te verlenen voor zowel de grondgebonden woningen als de appartementen. Er wordt voor wat betreft het aspect geluid een acceptabel woon- en leefklimaat bereikt. Bij de aanvraag om bouwvergunning

dient een bouwakoestisch onderzoek te worden gevoegd waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de binnenwaarde van het Bouwbesluit.

Conclusie

Op de locatie De Hoef 2^e fase in Rosmalen is men voornemens om grondgebonden woningen en appartementen te realiseren. Deze locatie ligt in de directe nabijheid van de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Nijmegen.

De voorkeursgrenswaarde voor railverkeer wordt hier overschreden tot aan de maximaal te ontheffen waarde van 68 dB. Er wordt, voor zover redelijkerwijs verlangd kan worden, voldaan aan het hogere grenswaarde beleid. Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek van 21 november 2018 met kenmerk 04718-45042-03 kan geconcludeerd worden dat er voor wat betreft geluid sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Daarom kunnen de benodigde hogere grenswaarden voor railverkeer voor de grondgebonden woningen en appartementen binnen het plan De Hoef 2^e fase worden verleend.

Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch;
gelet op de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder en de gemeentelijke Nota hogere
grenswaarden geluid

Voor de bouw van grondgebonden woningen en appartementen binnen het plan De Hoef 2^e fase te Rosmalen een hogere grenswaarde, veroorzaakt door railverkeer op de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Nijmegen, vast te stellen van:

-

Aan dit besluit worden de volgende voorwaarden verbonden:

- Bij een aanvraag om bouwvergunning wordt getoetst of de binnenwaarde voldoet aan de geluidsnormen uit het Bouwbesluit waarbij uitgegaan wordt van de gecumuleerde geluidbelasting op de gevels.

's-Hertogenbosch, 3 juni 2019

Hoogachtend,
Namens burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,
Het hoofd van de afdeling Leefomgeving,

B.J. Berendsen

Bijlagen:

- akoestisch onderzoek door Cauberg-Huygen van 21 november 2018 met kenmerk 04718-45042-03
- beschrijving geveloplossingen en plattegronden door architectenbureau Visser en Bouwman BV van 11 september 2018.