

BESCHIKKING INGEVOLGE ARTIKEL 83 VAN DE WET GELUIDHINDER EN ARTIKEL 8 VAN HET  
BESLUIT GELUIDHINDER SPOORWEGEN TOT VASTSTELLING VAN HOGERE  
GRENSWAARDEN WEG- EN RAILVERKEER VOOR 4.000 GEPROJECTEERDE WONINGEN IN  
HET PLANGEBIED POORT TE ALMERE

GEDEPUTEERDE STATEN VAN FLEVOLAND;

De aanvraag

Op 16 juli 2003 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Almere (hierna te noemen de gemeente), op grond van artikel 83 van de Wet geluidhinder en artikel 8 van het Besluit geluidhinder spoorwegen een verzoek ingediend voor de vaststelling van hogere grenswaarden voor 4.000 geprojecteerde woningen in het plangebied Poort.

De procedure

Op het ontwerp-verzoek, dat vanaf 18 november 2002 gedurende vier weken ter inzage heeft gelegen, zijn twee reacties ingediend. De gemeente heeft naar aanleiding van de reacties, die afkomstig waren van Rijkswaterstaat directie IJsselmeergebied en de provincie, het ontwerp-verzoek gewijzigd vastgesteld. De reactie van de gemeente op beide inspraakreacties, die voornamelijk van toelichtende aard is, is in bijlage 1 van het verzoek opgenomen. De wijziging die de aanvraag heeft ondergaan betrof de opgave van het aantal woningen waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd per geluidsbelastingsklasse en per deelgebied.

De gemeente heeft bij de verzending van het verzoek op 14 juli 2003 tevens afschriften hiervan gezonden aan de adviseurs, te weten de VROM-inspectie, Pro-rail en Rijkswaterstaat directie IJsselmeergebied. De ontvangst van het verzoek is op 5 augustus namens ons college schriftelijk bevestigd.

De VROM-inspectie heeft naar aanleiding van de haar toegezonden aanvraag laten blijken af te zien van haar wettelijke adviesbevoegdheid.

De onderhavige beschikking tot vaststelling van de verlangde hogere grenswaarden wordt conform de bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht bekend gemaakt door toezending aan de verzoeker en aan de aangewezen adviseurs op grond van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en het Besluit geluidhinder spoorwegen.

Overwegingen aangaande het verzoek

Plangebied Poort

Almere Poort wordt de vierde kern van Almere. Volgens het Omgevingsplan Flevoland (en eerder ook volgens het Streekplan) moet bij de ontwikkeling van Poort met specifieke functies en verhoudingsgewijs hogere dichtheid, worden ingespeeld op de gunstige ligging ten opzichte van het kerngebied van de Randstad en het bovenlokaal openbaar vervoer zoals dat door de Flevolijn wordt gevormd. In 1999 heeft de gemeente een structuurplan voor Poort vastgesteld. In het MER dat voor dit structuurplan is opgesteld, werd voor de toekomstige situatie (inclusief gevolgen Hanzelijn op het gebruik van de Flevolijn) het grote milieubeslag van de in en langs het plangebied gelegen infrastructuur als belangrijk aandachtspunt genoemd. Met name nabij het station, waar in de omgeving ook aan de centrumontwikkeling wordt gedacht, moest worden geconcludeerd dat de gewenste woningbouw op gespannen voet staat met de voorkeurswaarden uit de Wet geluidhinder.

Gemeentelijk geluidbeleid voor Almere Poort

Aanleiding

Naar aanleiding van problemen met de inpassing van woningbouw elders in Almere en de nationale visie op de uitwerking van de MIG gedachte (MIG staat voor Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid) die zou moeten leiden tot wijziging (opheffing) van de Wet geluidhinder, is op 7 maart 2001 tijdens een ambtelijke miniconferentie geluid, tussen gemeente en provincie afgesproken om voor Poort te anticiperen op de uitwerking van MIG. Onder andere zou hierbij worden geëxperimenteerd met normdifferentiatie en zouden de beleidsuitgangspunten van het geluidbeleid de stedenbouwkundigen moeten prikkelen om binnen het plangebied en de ontwerpen van de te bouwen woningen, te zoeken naar compensatie. Afgesproken werd dat de uitkomst van het MIG-beleid voor Poort door de gemeenteraad diende te worden vastgesteld om vervolgens te kunnen worden gebruikt als belangenafweging voor de formele beoordeling van het geluid in het kader van de Wet geluidhinder.

Conform de gemaakte afspraken heeft de gemeente in juni 2002 door de gemeenteraad het geluidbeleid voor Poort vastgesteld. De provincie heeft vanuit de afdelingen ruimtelijke ordening en milieubeheer bijgedragen aan de ontwikkeling van dit beleid.

#### Beleidsuitgangspunt

Het geluidbeleid voorziet in gebiedsgedifferentieerde ambities waarbij de bandbreedte tussen voorkeurswaarden en grenswaarden uit de vigerende Wet geluidhinder in acht wordt genomen. De hoofdlijnen van het voorgestelde beleid zijn, dat bij het treffen van maatregelen consciëntieus de volgorde “bron, overdracht en ontvanger” wordt toegepast, hinderlijke situaties worden voorkomen en het beleidsveld geluid in zo'n vroeg mogelijk stadium in het werkproces wordt betrokken. Naast de op grond van de Wet geluidhinder verplichte onderwerpen zoals wegverkeer- en railverkeerslawaaï, vraagt het beleid ook aandacht voor andere hinderbronnen zoals busbanen, fietspaden en burenlawaai. Samengevat komt het beleid neer op het accepteren van hoge geluidsbelasting van gevels bij veel woningen maar waarbij geluidhinderlijke situaties zoveel mogelijk worden voorkomen.

#### Aantal belaste woningen

Met in acht name van de ligging van de geluidproducerende infrastructuur is bij de gebiedsgedifferentieerde ambities onderscheid gemaakt in gebieden waar het stil is en stil moet blijven en gebieden waar geluid is en daadwerkelijk ook past. Op basis van de stedenbouwkundige uitgangspunten uit het structuurplan en de prognoses van het gebruik van de omliggende infrastructuur is een studie gemaakt naar de te verwachte geluidbelasting van de geprojecteerde woningen in Poort. Op de uitkomsten van deze studie is de consciëntieuze afweging van geluidsbelastingverlagende maatregelen toegepast. Vervolgens is per gebied (totaal 18) de verhouding geluidsbelaste en geluidsonbelaste woningen bepaald.

In het totale plangebied zijn globaal 11.000 woningen gepland. De gemeente heeft een balans gevonden bij krap 40 % van de beoogde woningen die een geluidsbelasting gaat ondervinden die meer bedraagt dan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB(A) voor wegverkeer en 57 dB(A) voor railverkeer.

Door geluidhinder in een vroegtijdig stadium te betrekken in het planproces kon tot deze bewuste keuze van acceptatie van geluid in verschillende gebieden nog worden gemaakt.

#### Geluidreducerende en mitigerende maatregelen

De voorgestelde consciëntieuze afweging van geluidreducerende maatregelen heeft in algemene zin geleid tot het toepassen van geluidreducerend asfalt op doorgaande wegen en busbanen en een afscherpende voorziening van minimaal 1,5 meter langs de Flevolijn.

In aanvulling op de maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren heeft de gemeente de intentie om bij alle (niet vrijstaande) woningen de geluidsisolatie tussen woningen te verbeteren. Deze mitigerende maatregel meent de gemeente te realiseren door de extra kosten ervan (ca. € 2.000,-- per woning) mee te nemen in de stichtingskosten. Ook dwingt de gemeente zich zelf om nadrukkelijk de woningen waar de geluidsbelasting meer bedraagt dan de voorkeurswaarde, een geluidsluwe gevel te bieden, dit eventueel in samenhang met een gemeenschappelijke geluidsluwe buitenruimte. Een volledige opgave van mitigerende maatregelen staat opgenomen in bijlage 5 van de geluidbeleidsnota.

#### Casus uitwerking geluidbeleid

De genoemde aantallen woningen in de onderhavige aanvraag, die per geluidsbelastingsklasse een hogere geluidsbelasting zouden kunnen ondervinden dan de voorkeurswaarde, zijn als richtwaarde uitgangspunt van de nadere uitwerking per deelgebied. Naast genoemde aantallen per deelgebied voorziet het verzoek ook in een opgave van een maximaal aantal woningen dat in het totale plangebied per geluidsbelastingsklasse met een hogere waarde zou kunnen worden gebouwd. Beide aantallen (richtwaarden en grenswaarden) worden in die hoedanigheid onderdeel van het onderhavige besluit. Per deelgebied werkt de gemeente het beleid akoestisch uit. Ter voorbereiding op het verzoek heeft de gemeente het plangebied Europakwartier als pilot geheel uitgewerkt. Hierbij is voor iedere geprojecteerde woning (laag- en hoogbouw) de toekomstige geluidsbelasting bepaald. Bij deze pilot bleek dat het voldoen aan de genoemde richtwaarden van aantallen geluidbelaste woningen een aanzienlijke inspanning vroeg. Met name bij de tweede lijnsbebouwing deden zich niet voorziene overschrijdingen voor van de voorkeurswaarde. Om te voldoen aan de uitgangspunten van het beleid zag de gemeente zich gedwongen voor dit plangebied effectievere bron- en overdrachtsmaatregelen

toe te passen. In het definitieve uitwerkingsplan zullen de te treffen voorzieningen voor een ieder inzichtelijk worden gemaakt.

#### Inhoud van het verzoek

De gemeente verzoekt voor het plangebied Almere Poort voor maximaal 4.000 van de circa 11.000 geprojecteerde woningen een hogere grenswaarde vast te stellen. Het aantal woningen waarvoor een hogere waarde zou moeten gaan gelden heeft de gemeente verdeeld over verschillende geluidsbelastingsklassen. De gemeente heeft bij de toedeling van de woningen naar deze klassen het principe gehanteerd, hoe hoger de maximaal toelaatbare geluidsbelasting, hoe kleiner het aantal woningen dat daarmee zou kunnen worden gebouwd.

De genoemde aantallen woningen in de betreffende toedelingstabel (zie besluit) gelden als grenswaarden en mogen niet worden overschreden.

Omdat het plangebied feitelijk bestaat uit een groot aantal deelgebieden, heeft de gemeente als onderdeel van de aanvraag ook een tabel opgesteld waarin per deelgebied het aantal geprojecteerde woningen per geluidsbelastingsklasse staat genoemd. De aantallen in deze tabel (zie besluit) gelden als richtwaarden waardoor van de verdeling van de geluidsbelaste aantallen woningen per deelgebied gemotiveerd mag worden afgeweken.

#### Toetsing verzoek aan de wet

##### MIG

De gemeente heeft met het opgestelde geluidbeleid voor Poort geanticipeerd op de wijziging van de Wet geluidhinder zoals die in 2001 werd voorzien. Anno 2003 heeft de wijziging van de Wet geluidhinder conform de MIG-gedachten nog niet plaats gevonden. De toepassing van gebiedsgedifferentieerde normen zoals in de onderhavige aanvraag door de gemeente wordt voorgesteld is nog geen zelfstanding criterium om een hogere grenswaarde te kunnen verlenen.

#### Bandbreedte

Een verzoek om hogere grenswaarde dient conform de letter van de Wet ten eerste te voldoen aan de bandbreedte die bestaat tussen voorkeurswaarde en maximale grenswaarde. Als bandbreedte voor de vast te stellen hogere grenswaarden vanwege railverkeer geldt 57-70 dB(A), voor wegverkeer algemeen 50-60 dB(A) en voor wegverkeer op een autoweg of autosnelweg 50 – 55 dB(A). Het voorliggende verzoek voldoet aan deze voorwaarde. Wel wordt er belang aan gehecht dat vooruitlopend op het bestemmingsplan deze intentie vast te leggen in een voorwaarde waaronder deze hogere worden wordt verleend.

#### Bezwaren tegen geluidreducerende maatregelen

Ten tweede dienen er volgens de aanvrager bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard te bestaan tegen in aanmerking komende bron- en/of overdrachtsmaatregelen. Met het gekozen beleiduitgangspunt, dat er per uit te werken gebied een consciëntieuze afweging zal geschieden van bron-, overdrachts- en maatregelen aan de ontvanger voldoet het verzoek aan deze voorwaarde.

#### Situaties waarvoor hogere waarden kunnen worden verleend

Ten slotte moet de situatie waarvoor een hogere waarde wordt aangevraagd voldoen aan een der criteria zoals genoemd in artikel 2, lid 2 onder b van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en artikel 8, lid 3 onder a van het Besluit geluidhinder spoorwegen. Het gaat hierbij om de vraag of voor de woningen een situatie van toepassing is waarbij:

- de geprojecteerde woningen die met een hogere geluidsbelasting worden gewenst, ter plaatse noodzakelijk zijn vanwege grond- en of bedrijfsgebondenheid;
- door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen;
- ter plaatse worden gesitueerd als vervanging van bestaande bebouwing, in een stads- of dorpsvernieuwingsplan zijn opgenomen;
- gesitueerd zijn in de omgeving van een station (alleen bij spoorweglawaaai)
- voor de erachter gelegen woningen een doelmatige afschermdende functie vervullen.

Het voldoen aan een van de geldende criteria is in een nieuw uitleggegebied zoals Poort lastig. In de regel worden nieuwe woningen zodanig langs een weg of spoorlijn geprojecteerd dat zij een doelmatige afschermdende functie voor de er achter geprojecteerde woningen gaan vervullen. Om te kunnen spreken van doelmatig, dient minimaal het aantal af te schermden woningen de helft te bedragen van het aantal woningen waaraan de afschermdende functie wordt toegekend. Vanuit geluidhinder optiek kan van afschermding worden gesproken indien de geluidsreductie 3 dB of meer bedraagt (bijvoorkeur 5 dB). Bij verkavelingsvormen met (eventueel gekoppelde) bouwblokken van voldoende lengte (ca. 70 meter) en gelijke hoogte parallel aan de (spoor-)weg wordt vrijwel altijd een reductie van 5 dB gehaald.

#### Doelmatige afschermdende werking

Door de voorziene hoge woningdichtheid zal in geval van laagbouw langs wegen en spoorweg worden voldaan aan het criterium doelmatig afschermdende werking. Voor gestapelde woningen die ten gevolge van de Flevolijn een hoge geluidsbelasting ondervinden, kan het criterium "omgeving station" gelden. Echter het ontwikkelingsplan (lees: voor-ontwerp bestemmingsplan) voor Poort voorziet ook buiten de directe omgeving van het station in een groot percentage hoogbouw. Deze hoogbouw zal in een aantal gevallen bestaan uit zelfstandige torenflats. Doordat bij een dergelijke bouwvorm, die tevens is gewenst op relatief korte afstand van een (spoor-)weg, de woningen op hoog gelegen verdiepingen in de regel over geluidafschermende voorzieningen heen kijken en daardoor zonder afschermding vaak een hogere geluidsbelasting ondervinden, wordt gebruik van een hogere waarde gewenst. Geconstateerd moet worden dat achter de flats die in eerste lijn langs (spoor)wegen worden geprojecteerd geen flats zullen worden geprojecteerd die twee keer zo hoog zijn en waarvoor dus de eerste lijnsbebouwing in het zicht op de geluidsbron zou staan. Hierdoor zal er weinig tot geen afschermdende werking in het verticale vlak kunnen worden toegekend aan de woningen op hoger gelegen verdiepingen. Voor beoordeling van de afschermdende werking in het horizontale vlak moet worden geconstateerd dat de betreffende hoogbouw in de regel geen breedte bezit van 70 meter of meer is. Bij deze gewenste woningbouwvorm in verschillende deelgebieden van Poort, kan niet precies worden voldaan aan het criterium van doelmatige afschermdende functie.

Opgemerkt wordt dat het hier bedoelde criterium dient om op macroschaal geluidhinder te voorkomen. De bewoners van de woningen die de beoogde doelmatige afschermdende functie vervullen worden hiervoor niet gecompenseerd. Het gemeentelijke geluidbeleid voorziet in een aantal mitigerende maatregelen die als doel hebben dat de woningen in Poort weliswaar hoogbelast worden maar waarbij geluidhinder situaties worden voorkomen. Deze maatregelen, zoals oriëntatie van geluidgevoelige vertrekken, een geluidsluwe gevel, rekening houden met cumulatie met ook niet door de Wet geluidhinder gereguleerde bronnen en verbeterde geluidisolatie tussen woningen, komen het woongenot van de toekomstige burgers direct ten goede. Daarnaast is het uniek dat er een geheel nieuw stadsdeel met ruim 11.000 woningen planologisch mogelijk wordt gemaakt. Geconstateerd wordt dat de betreffende criteria voor het kunnen verlenen van een hogere grenswaarde op een dergelijke situatie niet geheel zijn toegesneden. Dit is ook een van de redenen waarom de wens bestaat om te komen tot modernisering van het instrumentarium geluidbeleid. Waarschijnlijk zal vanaf 2005 de gemeente bevoegd zijn over de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting van woningen te beslissen. Het door de gemeente vastgestelde MIG-beleid dat ten grondslag ligt aan het onderhavige verzoek, is de verlangde waarborging waaronder de aangekondigde decentralisatie zou kunnen geschieden. De gemeente maakt dan zelfstandig een afweging hoe geluid wordt ingepast; criteria waaronder hogere waarden dan zijn toegestaan zullen niet meer wettelijk worden bepaald. Dat de gemeente voor het onderhavige plangebied met de nodige zorgvuldigheid en waarborging heeft geanticipeerd op het nieuwe instrumentarium geluidbeleid, geeft aanleiding om geen doorslaggevende betekenis te geven aan het feit dat niet precies aan de criteria om een hogere waarde vast te stellen wordt voldaan.

#### Toetsing verzoek aan provinciaal beleid

##### Omgevingsplan Flevoland

Volgens het Omgevingsplan Flevoland is het uitgangspunt van het Flevolandse geluidbeleid het behouden van de huidige relatief gunstige situatie. In verhouding tot de nationale situatie ondervindt in Flevoland slechts een gering percentage woningen een hogere geluidsbelasting dan de wettelijke voorkeurswaarde. Het geluidhinderbeleid is daarom voornamelijk gericht op het voorkomen van geluidhinder. Gemeentes worden gevraagd geluidsaspecten vroegtijdig te betrekken bij nieuwe ontwikkelingen. Bij het instemmen met een hogere geluidsbelasting op de gevel van woningen wordt

een terughoudend beleid gevoerd. Bij vaststelling van hogere grenswaarden vraagt het omgevingsplan om hogere geluidsisolatie-eisen voor de woningscheidende constructies op te leggen aan bouwondernemers, om zodoende de verslechtering van de milieukwaliteit binnen dezelfde milieucomponent te compenseren.

Verleende hogere waarden tot op heden

Volgens recente cijfers is er in Flevoland vanaf de inwerkingtreding van de Wet geluidhinder in 1982 voor krap 3.000 geprojecteerde woningen formeel een hogere waarde vastgesteld. Dit is 2,3 % van het totaal aantal gebouwde woningen vanaf 1982. Voor Almere is voor ruim 2.000 woningen een hogere waarde verleend, dat 3,6 % is van het aantal gebouwde woningen. Bijvoorbeeld in Dronten ligt dit percentage op 0,4 %. In het onderhavige verzoek wordt voor 4.000 van de 11.000 geprojecteerde woningen een hogere waarde gevraagd.

Bijdrage onderhavig besluit

Met het onderhavig besluit voor 4.000 geprojecteerde woningen in Poort een hogere waarde wordt het totaal aantal woningen waarvoor in Flevoland een hogere grenswaarde is verleend (vanaf 1982) ruim verdubbelen. Gesteld moet worden dat onderhavig verzoek om voor 4.000 woningen in Poort een hogere waarde te verlenen een significant effect heeft op het aantal woningen dat met een hogere waarde mag worden gebouwd. Het effect op termijn (opgave van de geluidsbelasting geldt voor 2015) op de relatief gunstige situatie in Flevoland zal naar verwachting minder groot zijn. Bijvoorbeeld de gevolgen van de Hanzelijn op de geluidsbelasting vanwege de Flevolijn zijn reeds in de aanvraag voor Poort verdisconteerd. Tevens moet niet blind worden gestaard op de het zeer geringe percentage van nu 2,3%, want het betreft slechts de verhouding van de woningen die na 1982 ruimtelijk zijn ingepast. Grote delen van Flevoland ook in Lelystad en Almere, hadden toen al een woonbestemming zonder dat bij de totstandkoming hiervan formeel rekening was gehouden met de Wet geluidhinder. Het percentage woningen waarvan feitelijk de geluidsbelasting meer bedraagt dan de voorkeurswaarde wordt fors hoger geschat (15-30%). Door de toenemende mobiliteit stijgt dit percentage ook nog eens gestaag.

Qua omvang is een vergelijkbare aanvraag om een hogere grenswaarde is in 1997 behandeld. Dit betrof de uitbreiding van het centrum van Almere (Centrum Zuid). Voor 300 van de 900 geprojecteerde nieuwe woningen is voor dit gebied een hogere waarde verleend.

Bijzonderheden van Poort

Poort is uniek qua omvang en veelheid van te huisvesten functies. Ook is Poort uniek qua capaciteit van de omliggende en doorkruisende infrastructuur. Namelijk zowel de Flevolijn, als de A6 net voor de Hollandsebrug en de Hoge Ring kennen nabij Poort het meest intensieve gebruik. Uitgaande van een traditionele stedenbouwkundige invulling van de overige beschikbare uitleggebieden voor woningbouw in Flevoland en in het bijzonder in Almere, komt er een vergelijkbare situatie met Poort niet meer voor. De gemeente stelt zelf ook dat het grote aantal woningen met een hoge geluidsbelasting een uitzondering is. **Voor bijvoorbeeld het stadsdeel Almere Hout, stelt de gemeente in het structuurplan, dat in dit gebied de geluidsbelasting van alle woningen zal voldoen aan de voorkeurswaarde.**

Met verwijzing naar de wijze waarop de gemeente geluid vroegtijdig betreft bij de planontwikkeling en de extra mitigerende maatregelen die bij de uitwerking worden uitgevoerd, is de strijdigheid met het provinciaal geluidbeleid voor de onderhavige aanvraag een uitzondering en daarom niet onoverkomelijk.

Belangen van derden

Bronbeheerders

De geluidsbronnen die bij de geprojecteerde woningen een hoge geluidsbelasting veroorzaken zijn niet allemaal in het beheer van de gemeente. De aangenomen toekomstige verkeersgegevens zijn in samenspraak met de bronbeheerder gekozen. Rijkswaterstaat heeft in haar reactie naar aanleiding van het ontwerpverzoek de gemeente er op gewezen, dat volgens hen met de gehanteerde intensiteit voor 2015 het toekomstig gebruik van de A6 wordt overschat. De gemeente heeft aangegeven hierna bij de uitwerking van de plannen nader aandacht aan te schenken. Gelet op de bestemmingen die in de zone (600 meter aan weerszijde) van de A6 zijn geprojecteerd heeft deze overschatting geen significante invloed op de het aantal woningen waarvoor een hogere waarde is aangevraagd. Voor de modulering van de Flevolijn nabij het station heeft de gemeente een aantal aannames moeten doen omdat PRO-rail hierover nog geen gegevens kon verstrekken. Mede omdat de gevolgen van de opwaardering van de Flevolijn met Hanzelijn berust op tal van aannames en dit gebruik

maatschappelijk van groot belang is, moet worden voorkomen dat het beoogde gebruik onmogelijk wordt gemaakt. In een hypothetisch geval zou dit het geval kunnen zijn indien voor gerealiseerde woningen gebruik is gemaakt van de maximaal toegestane waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting, namelijk 70 dB(A), en achteraf blijkt dat de geluidsbelasting toch hoger uitkomt door dat er meer verkeer over de Flevolijn is komen te rijden. De huidige Wet biedt dan geen ruimte om een aanvullende hogere waarde te verlenen. Bij deze hypothese wordt aangenomen dat de geluidsbelasting wordt bepaald met behulp van de nu geldende rekenregels.

In het kader van het ontwerp Tracebesluit voor de Hanzelijn rekent Pro-rail met een toekomstige geluidsreductie van de invoering en erkenning van het bestaande bronbeleid van 2 dB. In het kader van de vast te stellen hogere grenswaarden voor bestaande woningbouw langs het tracé van de Hanzelijn, wordt 3 jaar voor in gebruik name van de Hanzelijn (2009) voorzien in een ijkmoment waarop met het dan actuele inzicht in de geluidemissie van de Hanzelijn, opnieuw de geluidsbelasting van de woningen en de noodzakelijk geachte geluidafschermdende voorzieningen worden bepaald. Op basis van voornoemde hypothese is overwogen om de gemeente te vragen terughoudend te zijn met het aanvaarden van geluidsbelasting van woningen langs de Flevolijn van 69 en 70 dB(A). Echter gezien het vertrouwen dat PRO-rail stelt in het in de toekomst stiller worden van het materieel dat over de Hanzelijn en dus ook over de Flevolijn zal rijden en waarmee een geluidswinst van 2 dB wordt beoogd, wordt afgezien van het stellen van een dergelijke voorwaarde.

#### Toekomstige bewoners

Het plan Poort biedt ruimte aan circa 11.000 woningen. Wie de toekomstige bewoners van deze woningen zijn is nu nog niet bekend. Wel wordt voor hen nu een beslissing genomen over de toelaatbare geluidsbelasting van de gevels van de woningen. Met de acceptatie cq beleving van de hoge niveaus van de geluidsbelasting die in het kader van dit besluit aan de orde zijn, hebben wij in Flevoland geen ervaring. Belangrijk gegeven is dat de gemeente in haar beleid stelt, dat ondanks de hoogte van de geluidsbelasting zij er veel aan doet om daarbij geluidhinder te voorkomen. Twee zaken dienen hiervoor naar onze mening te worden geregeld. Er wordt namelijk belang aan gehecht dat de potentiële bewoners er bewust van zijn dat ze in de toekomst aanzienlijk hoge geluidniveaus op de gevel kunnen verwachten. Hiervoor wordt het noodzakelijk geacht, dat aan het onderhavige besluit de voorwaarde wordt gesteld dat in de toelichting op het bestemmingsplan Indicatieve informatie wordt gegeven over de toekomstige geluidsbelasting per deelgebied. De sjablonen die per deelgebied in het geluidbeleid staan weergegeven worden hiervoor een aanvaardbaar voorbeeld geacht. Naast aandacht voor de informatie verstrekking aan de eerste bewoners is het van belang dat ook de tweede en daaropvolgende bewoners kunnen achterhalen wat de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting is van hun woning. Op korte termijn zal hiervoor wettelijk worden geregeld dat registratie van verleende hogere waarden bij het kadaster geschiedt. Vanwege deze aangekondigde wetswijziging wordt het formuleren van een voorwaarde met betrekking tot registratie niet noodzakelijk geacht.

Wel noodzakelijk wordt geacht, dat de essentie van het gemeentelijke geluidbeleid, namelijk wel hoge geluidniveaus maar geluidhinder voorkomen, achteraf wordt gecontroleerd. Aan het onderhavige besluit wordt om die reden de voorwaarde gesteld dat de gemeente binnen 10 jaar na oplevering van de eerste woning in Poort door middel van een belevingsonderzoek een beleidsevaluatie uitvoert. Aan de hand van de resultaten van deze evaluatie dienen eventueel aanvullende mitigerende maatregelen te worden getroffen. In ieder geval zullen de resultaten benut dienen te worden bij de verdere beleidsontwikkeling.

#### BESLUITEN:

gelet op de Wet geluidhinder, voor geprojecteerde woningen in het plangebied Almere Poort, onder voorwaarden voor de in onderstaande tabel genoemde aantallen woningen per geluidsbelastingsklasse voor weg- en railverkeer hogere grenswaarden vast te stellen.

	wegverkeer		railverkeer			Zowel weg als spoor		
wegverkeer	51-55 dB(A)	56-60 dB(A)	58-60 dB(A)	61-65 dB(A)	66-70 dB(A)	51-55 dB(A)	56-60 dB(A)	56-60 dB(A)
railverkeer						58-60	61-65	66-70

						dB(A)	dB(A)	dB(A)
Totaal aantal woningen	1426	691	769	550	335	116	73	40

Als voorwaarde aan de toepassing van de hierbij verleende hogere waarde wordt gesteld:

- dat bij de uitwerking van de deelgebieden als leidraad wordt gebruikt het geldende gemeentelijke geluidbeleid opgenomen in de Beleidsnota geluid in Almere Poort zoals dat in juni 2002 door de gemeenteraad is vastgesteld;
- dat in het bestemmingsplan voor het plangebied Poort als uitwerkingsregel wordt opgenomen, dat bij de projectie van woningen en wegen een consciëntieuze afweging moet worden gemaakt van de waarop door bron-, overdrachtmaatregelen of maatregelen bij de ontvanger de geluidsbelasting van woningen zo laag mogelijk kan worden gehouden;
- dat de toepassing van een hogere waarde bij verlening van een bouwvergunning wordt geregistreerd op een centrale plaats in de gemeentelijke organisatie;
- dat voor de woningen waarvan de geluidsbelasting meer dan 55 dB(A) ten gevolge van wegverkeer bedraagt en meer dan 65 dB(A) ten gevolge van railverkeer bedraagt voor isolatie van de woningscheidende constructie voor luchtgeluid 5 dB beter is dan de wettelijke minimumeis;
- dat per deelgebied als richtwaarde de onderstaande aantallen woningen per geluidsbelastingsklasse gelden;

Deelgebied	wegverkeer		railverkeer			Zowel weg als spoor		
	51-55 dB(A)	56-60 dB(A)	58-60 dB(A)	61-65 dB(A)	66-70 dB(A)	51-55 dB(A)	56-60 dB(A)	56-60 dB(A)
railverkeer						58-60 dB(A)	61-65 dB(A)	66-70 dB(A)
Europakwartier	248	321	355	130	38	10	10	--
Parklust	50	--	40	--	--	5	--	--
Waterrijk	32	--	22	--	--	5	--	--
Zakenpoort-West	83	--	67	--	--	28	--	--
Groenendaal-oost	84	81	69	66	--	2	2	--
Werkhoek (Middenkant)	12	26	48	104	--	5	5	--
Vlek D (Centrum)	31	72	35	78	116	42	42	20
Olympia-kwartier	34	76	49	112	145	6	6	15
Dijkzicht	462	--	--	--	--	--	--	--
Pampushout I	100	--	--	--	--	--	--	--
Pampushout II	15	--	--	--	--	--	--	--
Bergschekant (Lagekant)	80	40	--	--	--	--	--	--
Leisurezone	40	--	--	--	--	--	--	--
Sub Totaal	1271	616	685	490	299	103	65	35
Onvoorzien (ca 10%)	155	75	84	60	36	13	8	5
Totaal aantal woningen	1426	691	769	550	335	116	73	40

- dat in de toelichting van het bestemmingsplan door bijvoorbeeld toepassing van de sjabloons uit het geluidbeleid, indicatief wordt vermeld hoeveel de toekomstige geluidsbelasting per deelgebied bedraagt;

- dat de doelstelling van het vastgestelde geluidbeleid binnen 10 jaar na oplevering van de eerste woning en uiterlijk voor 2015 door middel van een belevingsonderzoek wordt geëvalueerd en de dat de resultaten worden gepresenteerd aan ons college.

#### Bezwaar

Op grond van het bepaalde in artikel 7.1 van de Algemene wet bestuursrecht kunnen belanghebbenden binnen zes weken na datum van verzending van ons besluit hiertegen bij ons schriftelijk bezwaar maken. Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en dient ten minste te bevatten:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- d. de gronden van het bezwaar.

Wanneer u van mening bent dat in afwachting van de behandeling van uw bezwaarschrift een voorlopige voorziening moet worden getroffen, kunt u zich met een verzoek daartoe wenden tot de voorzieningenrechter van de sector bestuursrecht van de arrondissementsrechtbank Zwolle, Postbus 10067, 8000 GB Zwolle. Voor het in behandeling nemen van een verzoek om voorlopige voorziening dient u een griffierecht te betalen. Voor de betaling van dit griffierecht ontvangt u bericht van de arrondissementsrechtbank. Tot slot wijzen wij u er op dat u op grond van het bepaalde in artikel 7:15, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht bij ons, voordat wij op het bezwaarschrift hebben beslist, een verzoek kunt indienen tot vergoeding van de kosten die u redelijkerwijs in verband met de behandeling van uw bezwaarschrift heeft moeten maken. Bij het door ons te nemen besluit op het bezwaarschrift zullen wij tevens besluiten over uw verzoek om vergoeding.

Lelystad, 14-10-'03



Gedeputeerde Staten van Flevoland,  
de secretaris,                      de voorzitter,