

Rapport

Betreft: Plan Boekweitkamp / Mariahoeve te Den Haag
Rapportnummer: HA 3285-1-RA-001
Datum: 9 november 2012
Ref.: TKe/MB/HT/HA 3285-1-RA-001

1. Inleiding

Op de Schenkstrook te Den Haag, naast het doorgaande spoor tussen station Den Haag Laan van Noordoost-Indië en station Den Haag Mariahoeve bevindt zich het terrein Boekweitkamp, zie figuur 1. Dit terrein is eigendom van NS Stations. De locatie ligt op dit moment deels braak en is deels in gebruik als volkstuintencomplex. Dit laatste gebruik wordt afgebouwd en beëindigd.



Figuur 1: Ligging plangebied (bron: Google Earth)

Lid NLingenieurs
ISO 9001 gecertificeerd

Peutz bv
Paletsingel 2, Postbus 696
2700 AR Zoetermeer
Tel. (079) 347 03 47
Fax (079) 361 49 85
info@zoetermeer.peutz.nl

Lindenlaan 41, Molenhoek
Postbus 66, 6585 ZH Mook
Tel. (024) 357 07 07
Fax (024) 358 51 50
info@mook.peutz.nl

L. Springerlaan 37
Postbus 7, 9700 AA Groningen
Tel. (050) 520 44 88
Fax (050) 526 31 78
info@ groningen.peutz.nl

Montageweg 5
6045 JA Roermond
Tel. (0475) 324 333
info@roermond.peutz.nl

www.peutz.nl

Peutz GmbH
Düsseldorf, Dortmund, Berlin
info@peutz.de
www.peutz.de

Peutz SARL
Paris, Lyon
Info@peutz.fr
www.peutz.fr

Peutz bv
London
info@peutz.co.uk
www.peutz.co.uk

Daidalos Peutz bvba
Leuven
Info@daidalospeutz.be
www.daidalospeutz.be

Peutz
Sevilla
info@peutz.es
www.peutz.es

Köhler Peutz Geveltechniek bv
Zoetermeer
Info@gevel.com
www.gevel.com

Oprachten worden aanvaard
en uitgevoerd volgens De
Nieuwe Regeling 2011

BTW identificatienummer
NL004933837B01
KvK: 12028033

NS Stations is voornemens de locatie te verkopen als woningbouwlocatie, waarbij een invulling met eengezinswoningen wordt voorzien. Eén van de relevante aspecten die de geschiktheid van de locatie voor dit gebruik bepaalt is geluid. Het terrein is (aan de zuidzijde) gelegen binnen de akoestische invloedssfeer van het doorgaande spoor tussen station Den Haag Laan van NOI en station Den Haag Mariahoeve (railverkeerslawaaï), en aan de noordzijde binnen de akoestische invloedssfeer van de Boekweitkamp (wegverkeerslawaaï). Tevens ligt op enige afstand brandweerkazerne Haagse Hout die mogelijk een relevante geluidbijdrage levert (industrielawaaï).

In voorliggend rapport wordt de geluiduitstraling van voornoemde aspecten op het plangebied beschouwd. In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de geluidbelasting vanwege weg- en railverkeer, waarbij tevens ingegaan wordt op mogelijke oplossingsrichtingen ten aanzien van knelpunten die geconstateerd worden. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de geluiduitstraling van brandweerkazerne Haagse Hout naar de omgeving. In hoofdstuk 4 ten slotte volgt een korte conclusie.

2. Weg- en railverkeerslawaaï

2.1. Juridisch kader

Normen met betrekking tot weg- en railverkeerslawaaï worden in Nederland gebaseerd op de Wet geluidhinder (Wgh) en het bijbehorende Besluit geluidhinder.

In de wet- en regelgeving worden regels gesteld ten aanzien van de geluidbelasting vanwege een weg of spoorweg op de gevels van woningen en, indien relevant, andere geluidgevoelige bestemmingen. De normstelling gaat er van uit dat de geluidbelasting een bepaalde voorkeursgrenswaarde niet mag overschrijden, waarbij iedere verkeersweg en railverbinding afzonderlijk wordt beschouwd.

In bepaalde gevallen kan door de Burgemeester en Wethouders ontheffing worden verleend tot een hogere geluidbelasting, zoals omschreven in het gemeentelijk geluidbeleid. De hogere geluidbelasting mag echter de in de Wet geluidhinder gestelde maximaal toelaatbare grenswaarde niet overschrijden.

De voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden ten aanzien van weg- en railverkeer die gelden voor het plan Boekweitkamp zijn weergegeven in tabel 1.

Tabel 1 Grenswaarden voor het plan Boekweitkamp

	Wegverkeer	Railverkeer
Voorkeursgrenswaarde	48 dB	55 dB
Maximale ontheffingswaarde	63 dB	68 dB

In het "Beleid hogere grenswaarden Wet Geluidhinder" d.d. februari 2011 (verder genoemd: het geluidbeleid) zijn de voorwaarden opgenomen die de gemeente Den Haag hanteert bij het verlenen van een ontheffing:

- Iedere woning dient te beschikken over een geluidluwe gevel;
- Op deze gevel mag de geluidbelasting niet hoger zijn dan 53 dB vanwege wegverkeer, 58 dB vanwege railverkeer en 50 dB vanwege industrielawaai;
- Een hogere waarde wordt alleen verleend indien de gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle gezoneerde bronnen tezamen op het betreffende rekenpunt niet hoger is dan 69,5 dB.

2.2. Uitgangspunten en rekenresultaten railverkeer

Berekeningen voor railverkeerslawaai worden uitgevoerd conform de "Standaard rekenmethode II" zoals beschreven in het 'Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006'.

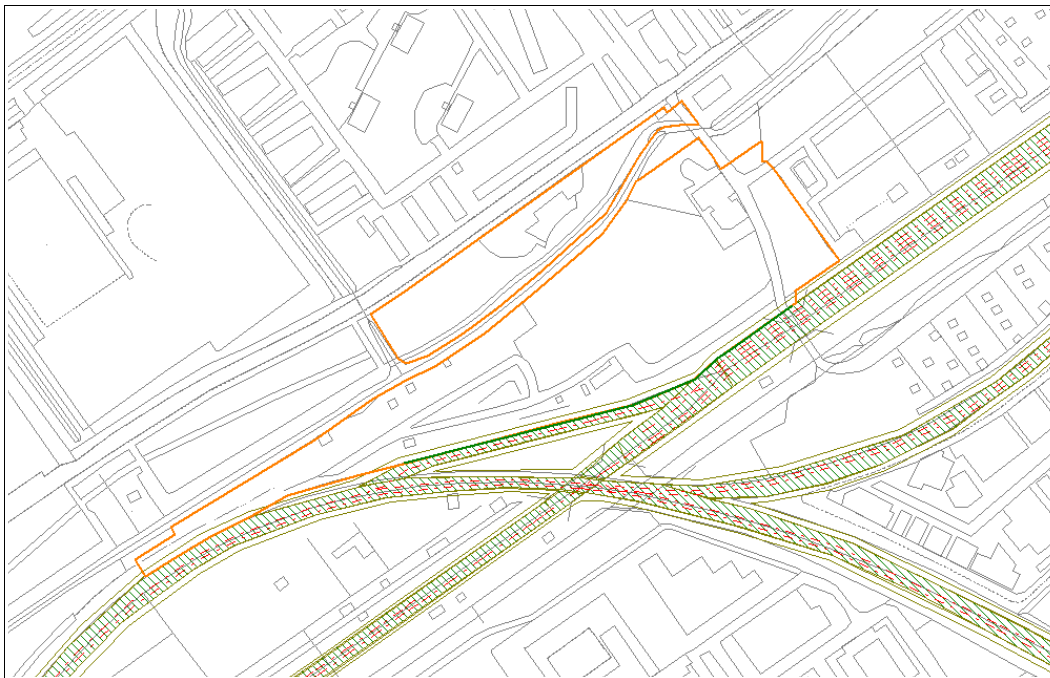
Ten aanzien van railverkeer is voor de voertuigintensiteiten op de relevante sporen uitgegaan van Aswin, peiljaar 2008. Het betreft de spoortrajecten 512, 539, 540, 545, 546, 547 en 548. Een deel van deze spoortrajecten wordt tevens gebruikt door Randstadrail. Op de betreffende trajecten zijn de Randstadrail-voertuigen toegevoegd aan categorie 7, zoals de werkinstructie akoestisch onderzoek van de gemeente Den Haag voorschrijft. Op de rekenresultaten is een toeslag van 1,5 dB toegepast teneinde rekening te houden met de groei van het railverkeer in de toekomst.

De rekenresultaten betreffende railverkeer worden gegeven in figuur 4 tot en met 8 aan het einde van dit rapport. In figuur 4 tot en met 6 zijn voor een hoogte van 1,5 m, 5 m en 8 m de geluidbelastingcontouren weergegeven. In figuur 7 en 8 is voor een tweetal mogelijke invullingen van het plan de berekende geluidbelasting op woningen weergegeven. In figuur 7 betreft het een voorbeeld van woningen die haaks op het spoor en de Boekweitkamp gesitueerd zijn, in figuur 8 betreft het een voorbeeld van woningen die parallel aan het spoor en de Boekweitkamp gesitueerd zijn.

Uit de figuren blijkt dat vanwege railverkeer de maximale ontheffingswaarde niet overschreden wordt. De voorkeursgrenswaarde vanwege railverkeer wordt echter wel in vrijwel het gehele plangebied overschreden. Het aanvragen van hogere waarden is derhalve noodzakelijk. Conform het geluidbeleid van de gemeente Den Haag geldt daarbij als voorwaarde dat iedere woning over een geluidluwe gevel dient te beschikken. Uit figuur 7 en 8 blijkt dat niet zonder meer op alle woningen een geluidluwe gevel aanwezig is. Dit geldt voor beide onderzochte invullingen van de woningen ten opzichte van het spoor.

NS Stations heeft aangegeven plaatsing van een geluidscherm langs het spoor als mogelijke oplossing te beschouwen. Derhalve zijn de akoestische gevolgen van een geluidscherm onderzocht. Uitgaande van een geluidscherm geplaatst aan de rand van

het spoortalud met een hoogte van 2 meter en een lengte van ca. 340 meter wordt bij de beschouwde voorbeeldinvullingen (zowel haaks op het spoor als parallel aan het spoor) bij alle woningen een geluidluwe gevel gerealiseerd. De ligging van het beschouwde scherm is weergegeven in figuur 2.



Figuur 2: ligging scherm zoals beschouwd in de berekeningen
(groen: scherm, rood: baanvakken spoor, oranje: plangebied)

2.3. Uitgangspunten en rekenresultaten wegverkeer

Berekeningen voor wegverkeerslawaaï worden uitgevoerd conform de "Standaard rekenmethode II" zoals beschreven in het 'Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006'.

Ten aanzien van wegverkeer ligt het plangebied in de zone van de Boekweitkamp, Reigersbergenweg, Gerstkamp, Tarwekamp en Het Kleine Loo. Vooralnog is alleen de Boekweitkamp nader beschouwd. De overige wegen zijn gezien de geringe verkeersintensiteit en ligging ten opzichte van het plangebied als niet-relevant aangemerkt.

Bij de berekeningen is uitgegaan van een intensiteit op de Boekweitkamp van 11.372 motorvoertuigen per etmaal, zoals opgegeven door de Dienst Stedelijk Ontwikkeling van de gemeente Den Haag. Een nadere toelichting op de modellering is opgenomen in bijlage I.

De rekenresultaten betreffende wegverkeer worden gegeven in figuur 9 tot en met 13. In figuur 9 tot en met 11 zijn voor een hoogte van 1,5 m, 5 m en 8 m de geluidbelastingcontouren weergegeven. In figuur 12 en 13 is voor een tweetal mogelijke

invullingen van het plan de berekende geluidbelasting op woningen weergegeven. In figuur 12 betreft het een voorbeeld van woningen die haaks op het spoor en de Boekweitkamp gesitueerd zijn, in figuur 13 betreft het een voorbeeld van woningen die parallel aan het spoor en de Boekweitkamp gesitueerd zijn.

Uit de figuren blijkt dat vanwege wegverkeer de maximale ontheffingswaarde niet overschreden wordt. De voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeer wordt overschreden in het deel van het plangebied nabij de Boekweitkamp. Het aanvragen van hogere waarden is derhalve noodzakelijk. Conform het geluidbeleid van de gemeente Den Haag geldt daarbij als voorwaarde dat iedere woning over een geluidluwe gevel dient te beschikken. Uit figuur 12 blijkt dat bij een invulling van de woningen haaks op de Boekweitkamp de woningen op de hoeken van het plangebied niet over een geluidluwe gevel beschikken. Bij een invulling van de woningen parallel aan de Boekweitkamp, zoals weergegeven in figuur 13, is dat echter wel het geval. Uit figuur 12 en 13 blijkt derhalve dat er weliswaar enige restricties gelden ten aanzien van de stedenbouwkundige invulling nabij de Boekweitkamp, maar dat het mogelijk is het plan zodanig te ontwerpen dat aan het geluidbeleid van de gemeente Den Haag voldaan wordt.

3. Brandweerkazerne Haagse Hout

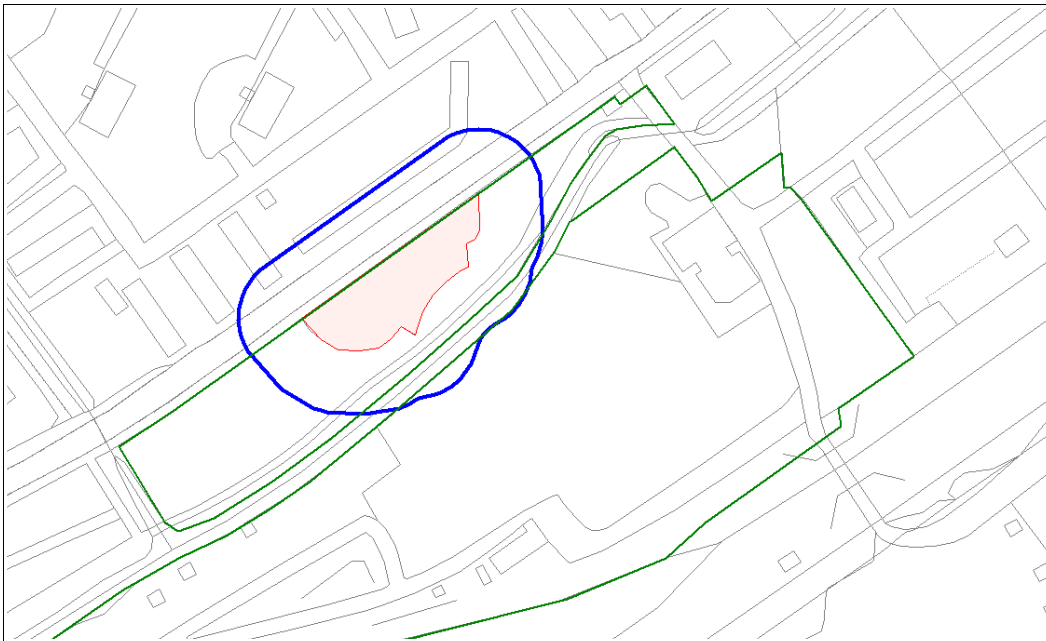
Brandweerkazerne Haagse Hout beschikt over een milieuvergunning welke sinds 1 januari 2011 mag worden opgevat als een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De gemeente Den Haag is vergunninghouder.

Aangezien in de vigerende omgevingsvergunning geen voorschriften zijn opgenomen ter plaatse van het plan zal het realiseren van het bouwplan niet direct in strijd zijn met de omgevingsvergunning van de kazerne. Wel dient uit het oogpunt van "goede ruimtelijke ordening" met de geluidbelasting van de brandweerkazerne rekening gehouden te worden, enerzijds in verband met het realiseren van een goed woon- en leefklimaat en anderzijds in verband met de ongestoorde bedrijfsvoering van de brandweerkazerne in de toekomst.

De gemeente Den Haag heeft aangegeven dat ten aanzien van kazerne Haagse Hout niet eerder akoestisch onderzoek is verricht en dat derhalve geen inzicht bestaat in de geluiduitstraling van de kazerne. Tevens heeft de gemeente aangegeven in dit stadium van de planvorming geen uitsluitsel te kunnen geven over toekomstige bedrijfssituaties van de kazerne. Ten tijde van het vaststellen van het ontwerpbestemmingsplan danwel de ontwerpomgevingsvergunning voor het plan Boekweitkamp zal de gemeente bezien of zij van mening is dat het plan de rechten van de brandweerkazerne schaadt, in welk geval de gemeente een zienswijze kan indienen.

Om al in een eerder stadium een inschatting te kunnen maken van de kans dat de belangen van de brandweerkazerne geschaad worden, is de systematiek van "bedrijven

en milieuzonering" gehanteerd conform de VNG-brochure. Deze systematiek gaat uit van richtafstanden tussen categorieën van inrichtingen en woonfuncties. Indien de daadwerkelijk in het plan opgenomen afstand tussen een bepaalde inrichting en woningen gelijk is aan of groter dan de richtafstand voor dat type inrichting, mag worden aangenomen dat het aspect geluid enerzijds niet voor overmatige hinder bij woningen zal zorgen en anderzijds de rechten van bedrijven niet zal schaden. Voor brandweerkazernes geldt een richtafstand van 50 meter. Deze geldt echter voor het omgevingstype rustige woonwijk. Gezien de ligging nabij de Boekweitkamp, welke tot de hoofdinfrastructuur van Den Haag behoort, kan het omgevingstype gemengd gebied gehanteerd worden. Hierbij hoort een afstand tussen de brandweerkazerne en de woningen van 30 meter. Geadviseerd wordt om bij de uitwerking van het plan minimaal deze afstand aan te houden tussen de woningen in het plan en de kazerne. In figuur 3 is middels een blauwe contour de 30-meter grens tot de brandweerkazerne aangegeven.



Figuur 3: geadviseerde afstand tussen brandweerkazerne Haagse Hout en woningen (groen: plangebied, rood: brandweerkazerne, blauw: 30-meter lijn tot de brandweerkazerne)

Daarbij wordt opgemerkt dat de VNG brochure in eerste aanleg bedoeld is voor situaties waarin de inrichting geprojecteerd is. Voor bestaande inrichtingen verdient het uitvoeren van een akoestisch onderzoek naar de werkelijk optredende geluidbelasting de voorkeur. Geadviseerd wordt in een later stadium van de planvorming een volledig akoestisch onderzoek uit te voeren naar de geluiduistraling vanwege de brandweerkazerne.

4. Conclusie

Het plan Boekweikamp is geprojecteerd binnen de akoestische invloedssfeer van spoortraject Den Haag Laan van NOI - Den Haag Mariahoeve, de Boekweikamp en brandweerkazerne Haagse Hout.

De geluidbelasting vanwege railverkeer ter plaatse van het plangebied is hoger dan de voorkeursgrenswaarde maar lager dan de maximale ontheffingswaarde. Om woningen te kunnen realiseren zullen derhalve hogere waarden benodigd zijn. Hiertoe dient op grond van het geluidbeleid van Den Haag iedere woning te beschikken over een geluidluwe gevel. In de huidige situatie is dat niet het geval. Op basis van berekeningen aan twee voorbeeldinvullingen van het plan wordt geconcludeerd dat plaatsing van een scherm aan de rand van het spoortalud met een hoogte van 2 meter en een lengte van ca. 340 meter een voldoende maatregel is om aan de voorwaarden van het geluidbeleid van Den Haag te kunnen voldoen.

Ten aanzien van wegverkeer wordt nabij de Boekweikamp een geluidbelasting berekend die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde maar niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde. Aan deze kant van het plangebied zullen derhalve eveneens hogere waarden benodigd zijn. Berekeningen met een tweetal voorbeeldinvullingen van het plan laten zien dat er weliswaar enige restricties gelden ten aanzien van de stedenbouwkundige invulling van het plangebied nabij de Boekweikamp, maar dat het mogelijk is het plan zodanig te ontwerpen dat aan het geluidbeleid van de gemeente Den Haag voldaan wordt.

Brandweerkazerne Haagse Hout tenslotte is op grond van de Wabo vergunningplichtig voor de activiteit milieu. Bij de gemeente Den Haag zijn geen gegevens bekend over de geluiduitstraling vanwege de brandweerkazerne naar de omgeving. Op basis van de systematiek van bedrijven en milieuzonering wordt geadviseerd in het stedenbouwkundig plan ten minste een afstand van 30 meter aan te houden tussen woningen en het terrein van de kazerne, teneinde overlast vanwege de kazerne bij woningen te voorkomen en de belangen van de kazerne niet te schaden.



Mook,

Dit rapport bestaat uit:

7 pagina's en

10 figuren achter het rapport.

