



**Omgevingsdienst
West-Holland**

Datum:
20 december 2023

Ons kenmerk:
D2023-149939

Zaaknummer:
2023-015644

Bijlage(n):
3

Wet geluidhinder

Ontwerpbesluit hogere waarden

Locatie: Schipholweg 101 A t/m K te Leiden
Gemeente: Leiden

Besluit namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden

1. ONDERWERP

Aan de Schipholweg 101 zijn in de bestaande situatie kantoren gevestigd. Het voornemen bestaat om de huidige bebouwing te vervangen en hier nieuwbouw te realiseren bestaande uit woningen, kantoorruimte, commerciële voorzieningen en parkeergelegenheid. Het plangebied is op korte afstand van het treinstation 'Leiden Centraal' gelegen, en is weergegeven in afbeelding 1 in bijlage 1 van dit besluit.

Voor de ontwikkeling van het gebied is eerder de “Gebiedsvisie Schipholweg Leiden” (hierna: gebiedsvisie) opgesteld. Hierin zijn de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied ‘Schipholweg’ opgenomen. De gebiedsvisie geeft aan waar welke functies en bouwmassa’s wenselijk zijn en waar niet. Het projectgebied hiervan is opgenomen in afbeelding 2 in bijlage 1. De locatie Schipholweg 101 maakt hier onderdeel van uit.

De gebiedsvisie heeft geen juridisch bindende status voor burgers: deze gebiedsvisie is, na vaststelling door de gemeenteraad, echter wel bindend voor de gemeente. De gebiedsvisie heeft hiermee een juridische status die vergelijkbaar is met die van de structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

De beoogde ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Leiden Schuttersveld e.o.', dat op 30 mei 2013 is vastgesteld door de gemeenteraad van Leiden. Om de ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken zal een nieuw bestemmingsplan voor het gebied rondom de Schipholweg worden opgesteld. In het kader hiervan dient ingevolge de Wet geluidhinder (Wgh) voor het plan een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd.

De locatie ligt binnen de wettelijke zone van een aantal doorgaande wegen, waaronder de Schipholweg en de Willem de Zwijgerlaan, die beide onderdeel uitmaken van de hoofdinfrastructuur (Leidse Ring Noord), de Oegstgeesterweg, Dellaertweg, Parmentierweg (uitsluitend 50 km/uur gedeelte), Rijnsburgerweg en Schuttersveld. Ook ligt het plan binnen de zone van het doorgaande spoor Den Haag/Leiden/Amsterdam v.v.

De locatie ligt binnen de bebouwde kom (en buiten de zone van een snelweg of autoweg), en wordt daarom beschouwd als stedelijk gebied, zoals bedoeld in de Wgh.

Ten behoeve van het plan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd¹.

Uit dit akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde voor het verkeerslawaaai, zoals bedoeld in artikel 82 van de Wgh, ten gevolge van het verkeer op de Schipholweg,

¹ Akoestisch onderzoek “Woningbouw Schipholweg 101 te Leiden. Onderzoek weg- en railverkeerslawaaai in het kader van een wijziging van het bestemmingsplan”, onder rapportnummer HA 8568-5-RA-003, d.d. 20 oktober 2023, opgesteld door adviesbureau Peutz.

en de Oegstgeesterweg ter plaatse van het plangebied zal worden overschreden. Vanwege de andere gezoneerde wegen: Dellaertweg, Parmentierweg, Rijnburgerweg, Schuttersveld en Willem de Zwijgerlaan, wordt de voorkeurswaarde Wgh niet overschreden. Vanwege de spoorbaan Den Haag/Leiden/Amsterdam v.v. wordt de voorkeurswaarde ook overschreden.

Hierna is beoordeeld of voor het plan een hogere waarde voor de geluidbelasting vanwege het verkeerslawaaï kan worden vastgesteld. Als blijkt dat een hogere waarde kan worden vastgesteld binnen het kader van de Wgh, dan volgt hieruit dat er voor wat betreft het aspect verkeerslawaaï een acceptabel woon- en leefklimaat gewaarborgd is.

2. BEOORDELINGSKADER

In de Wgh zijn normen opgenomen voor de toelaatbare geluidbelasting vanwege (toekomstig) wegverkeerslawaaï ter plaatse van gevels van geluidgevoelige bestemmingen. In de Wgh wordt daarbij uitgegaan van een voorkeurswaarde (hoogste toelaatbare geluidbelasting, zoals bedoeld in artikel 82 van de Wgh) en een maximaal toelaatbare geluidbelasting (hogere geluidbelasting dan de genoemde voorkeurswaarde, zoals bedoeld in artikel 83 van de Wgh).

Een geluidbelasting onder de voorkeurswaarde is zonder meer toelaatbaar. De effecten van geluid worden dan aanvaardbaar geacht. Een geluidbelasting hoger dan de maximaal toelaatbare geluidbelasting is niet toelaatbaar. In het gebied tussen de voorkeurswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting is de geluidbelasting alleen toelaatbaar na een afwegingsproces (procedure hogere waarde).

Als blijkt dat bij geluidgevoelige bestemmingen de geluidbelasting de voorkeurswaarde overschrijdt, moet overwogen worden of een hogere waarde kan worden vastgesteld. De voorkeurswaarde ter plaatse van de gevels van woningen voor het wegverkeerslawaaï bedraagt 48 dB en voor het spoorweglawaaï 55 dB. De maximaal toelaatbare geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaaï bedraagt 63 dB en vanwege het spoorweglawaaï 68 dB.

Naast de eisen die de Wgh stelt aan de gevelbelasting, stelt het Bouwbesluit 2012 eisen aan het toelaatbare binnenniveau in een woning of een andere geluidgevoelige bestemming. In deze situatie bedraagt het maximaal toelaatbare binnenniveau 33 dB.

Artikel 110a, lid 5 van de Wgh bepaalt dat het vaststellen van een hogere waarde voor geluid slechts plaatsvindt, indien geluidreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Het Algemeen Bestuur van de Omgevingsdienst West-Holland heeft een hogerewaardenbeleid vastgelegd in de 'Richtlijnen voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder, 4 maart 2013'. In deze Richtlijnen is een aantal specifieke voorwaarden en criteria vastgelegd waaraan een hogere waarde wordt getoetst. De Richtlijnen zijn te downloaden via de website www.odwh.nl.

3. OVERWEGINGEN

3.1 Algemeen

Bij de keuze van maatregelen om de geluidbelasting te verminderen moet rekening worden gehouden met diverse aspecten. Verschillende opties worden beoordeeld op hun effect. De mogelijkheden om de geluidbelasting vanwege een weg te verminderen zijn onder te verdelen in:

1. bronmaatregelen, zoals beperking van (een deel van) het verkeer, het verlagen van de toegestane snelheid en het toepassen van stillere wegdekken;
2. overdrachtsmaatregelen, zoals geluidschermen of -wallen of afstandsvergroting;
3. ontvangermaatregelen (op woningniveau), zoals woningisolatie.

Om de leefomgevingskwaliteit zoveel mogelijk te behouden wordt eerst gekeken naar bron- en overdrachtsmaatregelen en daarna naar maatregelen op woningniveau. Maatregelen op woningniveau hebben uitsluitend betrekking op het geluidniveau binnen een woning en niet ter plaatse van de gevels. Deze maatregelen komen pas ter sprake nadat een hogere geluidbelasting dan 48 dB ter plaatse van de gevels van woningen is vastgesteld.

3.2 Beschrijving bouwplan

Het voornemen bestaat om het gebied rondom de Schipholweg te Leiden te herontwikkelen. Daarnaast levert de ontwikkeling een bijdrage aan het versterken van de huidige monofunctionele Schipholweg met woon- en commerciële voorzieningen waardoor een levendig zakendistrict kan ontstaan.

Ten behoeve van deze herontwikkeling is de "Gebiedsvisie Schipholweg Leiden" door de gemeenteraad Leiden opgesteld (vastgesteld oktober 2020). Deze gebiedsvisie geeft weer wat de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen aan de Schipholweg zijn. Een van deze ruimtelijke ontwikkelingen betreft het ontwikkelen van de Schipholweg 101 te Leiden, waar gestreefd wordt naar een levendige mix van functies en een actieve plint. Daarnaast is de locatie op korte afstand van het treinstation 'Leiden Centraal' gelegen en wordt met de beoogde ontwikkeling onder meer een bijdrage geleverd aan de grote vraag naar woningen in de gemeente Leiden.

De beoogde ontwikkeling behelst de realisatie van een woontoren (zie afbeelding 3 in bijlage 1 van dit besluit). In totaal wordt voorzien in maximaal 215 woningen. Aanvullend wordt voorzien in maximaal 5.830 m² kantoor, waarvan maximaal 400 m²

aan ondersteunende horeca, maximaal 250 m² voor een detailhandel en maximaal 1.250 m² voor commerciële en maatschappelijke functies. Aan de achterzijde van het pand zijn groen- en parkeervoorzieningen gesitueerd.

Het plan biedt ruimte aan een gevarieerd woningaanbod. In totaal worden maximaal 215 woningen gerealiseerd. De verdeling van de woningen voldoet aan de gebiedsvisie. Zo worden naast middeldure en vrijesectorwoningen ook sociale woningen gerealiseerd.

De plint in het plangebied dient primair te bestaan uit een kantoorfunctie. De voorgenomen ontwikkeling voorziet hierin. Daarnaast worden in de plint grondgebonden woningen gerealiseerd. Conform de spelregels uit de gebiedsvisie dienen dit speciale woningtypen te zijn. De voorgenomen ontwikkeling voorziet hierin door zogeheten atelierwoningen te realiseren.

3.3 Toetsing

Geluidbelasting ten gevolge van verkeerslawaaï

In het akoestisch rapport is de geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaaï, met aftrek van de wettelijke correctiefactor, en vanwege het spoorweglawaaï ter plaatse van de gevels van het bouwplan inzichtelijk gemaakt.

Tevens is een kaart bijgevoegd, die duidelijk inzicht geeft in de lokale situatie, conform de voorschriften van artikel 3.8 lid 4 en artikel 5.4 lid 2 Besluit geluidhinder.

Uit het akoestisch rapport blijkt dat de voorkeurswaarde van 48 dB, incl. aftrek ex artikel 110g Wgh, vanwege de Schipholweg en de Oegstgeesterweg wordt overschreden. Ook vanwege het spoorweglawaaï wordt de voorkeurswaarde van 55 dB overschreden.

Bij de woningen wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van de Wgh van 63 dB voor het wegverkeerslawaaï, en van 68 dB voor het spoorweglawaaï.

3.4 Beoordeling

A. Toetsing Wet geluidhinder

Bronmaatregelen wegverkeer

Ten aanzien van wegverkeerslawaaï kunnen bronmaatregelen bestaan uit het toepassen van geluidreducerend asfalt of snelheidsverlaging. Snelheidsverlaging heeft een direct effect op de geluidemissie van wegverkeer. Het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar bijvoorbeeld 30 km/u op de Schipholweg wordt in voorliggende situatie vanuit verkeerskundig oogpunt niet realistisch geacht, onder andere omdat dan de capaciteit van de weg vermindert zal worden hetgeen voor deze belangrijke verbindingroute binnen de stad Leiden niet wenselijk is.

In verband met de recente fysieke aanpassing van de Schipholweg komt op de deze weg een stil wegdek in de vorm van een SMA-NL8G+ te liggen.

Bronmaatregelen spoorwegverkeer

Het aanbrengen van wijzigingen in het ballastbed en/of de bovenbouw van een railverbinding is een zeer ingrijpende maatregel aangezien hier werkzaamheden voor nodig zijn die het treinverkeer onderbreken.

Tevens is het toepassen van raildempers, indien deze nog niet aanwezig zijn, in voorliggende situatie niet voldoende effectief. Raildempers kennen een geluidreductie van circa 3 dB (A). Raildempers kunnen niet worden aangebracht op en rond wissels en bij overwegen. In voorliggende situatie is sprake van meerdere wissels op korte afstand van de beoogde ontwikkeling, waarmee raildempers aldus niet overal kunnen worden aangebracht op deze spoordelen.

De conclusie is dat het treffen van (verdere) bronmaatregelen geen reële optie is.

Overdrachtsmaatregelen

Overdrachtsmaatregelen kunnen bestaan uit het plaatsen van schermen of geluidwallen. Gezien de ligging en hoogte van de voorgenomen ontwikkeling is het treffen van een maatregel in het overdrachtsgebied eveneens niet effectief. De geluidsreductie op hogere verdiepingen zal maar heel beperkt zijn, waarbij dan ook nog relatief hoge geluidsschermen (> 3 meter) moeten worden geplaatst. Het plaatsen van hoge geluidsschermen in stedelijk gebied stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard

De conclusie is dat het treffen van overdrachtsmaatregelen geen reële optie is.

Ontvangermaatregelen

Bij het ontwerp van de nieuwbouwwoningen zal rekening worden gehouden met de geluidbelasting ten gevolge van het weg- en spoorweglawaai. De woningen moeten voldoen aan het Bouwbesluit 2012. Het hoogst toelaatbare binnenniveau van 33 dB wordt gegarandeerd. Er zullen zodanige maatregelen aan het bouwwerk getroffen worden dat deze aan een binnenniveau van ten hoogste 33 dB voldoen.

Cumulatie

Bij het vaststellen of aan een maximaal binnenniveau van 33 dB wordt voldaan, is de gecumuleerde gevelbelasting bepalend.

De maximale gecumuleerde geluidsbelasting $L_{vl,cum}$ (dosismaat verkeerslawaai) bedraagt 69 dB (zonder correctie ex artikel 110g van de Wgh) en past daarmee nagenoeg binnen de wettelijk toelaatbare waarden. De cumulatieve geluidsbelasting wordt voor deze uitzonderlijke situatie daarmee aanvaardbaar geacht.

B. Toetsing beleid van de Omgevingsdienst West-Holland (de 'Richtlijnen', zie ook Beoordelingskader, Hoofdstuk 2)

In de Richtlijnen is een aantal criteria opgenomen. Indien het verzoek aan een van deze criteria voldoet, is er geen bezwaar tegen het verlenen van de hogere waarde.

Daarnaast is in de Richtlijnen een aantal voorwaarden opgenomen waaraan het plan moet voldoen.

Toetsing criteria

Een van de criteria (nr. 2) voor het verlenen van een hogere waarde is dat de ontwikkeling van dit gebied is opgenomen in een structuurvisie. De opgestelde gebiedsvisie uit 2020 is zo'n structuurvisie. Een ander criterium (nr. 3) is dat de woningen dienen ter vervanging van bestaande bebouwing. De woningen worden gebouwd ter vervanging van bestaande bebouwing (transformatie). Daarnaast vullen de woningen een open plaats op tussen aanwezige bebouwing (criterium 4) van de Richtlijnen. Er wordt aan deze drie criteria voldaan.

Toetsing voorwaarden

Omdat vanwege de hoge geluidbelasting niet aan alle voorwaarden van de Richtlijnen kan worden voldaan is het van belang dat er voldoende maatregelen worden toegepast om een acceptabel woon- en leefklimaat te realiseren.

Omdat de geluidbelasting van de woningen meer bedraagt dan 58 dB vanwege het wegverkeerslawaai is op grond van de Richtlijnen een nadere motivatie nodig waarom het toch noodzakelijk is om op deze locatie woningen te realiseren.

Nadere motivatie:

Zowel door het Rijk, de Provincie Zuid-Holland als de gemeente Leiden wordt ingezet op verstedelijking in de onmiddellijke nabijheid van openbaar vervoerknooppunten. Het idee hierachter is dat wonen in hoge dichtheid nabij een openbaar vervoerknooppunt leidt tot minder autobewegingen en meer verplaatsingen met het openbaar vervoer. Bij een knooppunt is sprake van diverse soorten openbaar vervoer (trein en bus) die bij elkaar komen en waartussen gemakkelijk overstapt kan worden. Leiden Centraal is aangewezen als belangrijk openbaar vervoerknooppunt. Leiden Centraal is, wat op-, uit- en overstappers betreft, het 6^{de} treinstation van Nederland en kent een flink aantal (directe) spoorverbindingen naar onder andere Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Schiphol, Utrecht en Haarlem. Ook doet een groot aantal buslijnen, waaronder veel regionale buslijnen naar onder andere Katwijk, Noordwijk, Lisse, Zoeterwoude en Zoetermeer, Leiden Centraal aan.

In de door de gemeenteraad vastgestelde omgevingsvisie (versie 1.1) is de spoorzone de belangrijke verstedelijkingsas waar ruimte is voor veel extra woningen, deels in hoogbouw. In deze visie is ook aangegeven dat Leiden een grote behoefte aan nieuwe, extra woningen heeft. Volgens het collegeakkoord 2022-2026 dienen er van die extra woningen minimaal 35% in de sociale huursector gebouwd te worden.

De Schipholweg ligt in de directe nabijheid en dus op loopafstand van Leiden Centraal en ligt in de spoorzone. Daarnaast ligt de Schipholweg ook op loop- en fietsafstand van de Leidse binnenstad. Deze ligging maakt dat verdichting op de Schipholweg van grote waarde wordt geacht.

Om deze verdichting in goede banen te leiden is door de gemeenteraad op 8 oktober 2020 de gebiedsvisie vastgesteld. Deze visie geeft de kaders weer waarbinnen de huidige kantoorgebouwen aan de Schipholweg ontwikkeld kunnen worden tot hoogwaardige, multifunctionele gebouwen in hoge dichtheid. De gemeenteraad heeft vastgesteld dat een maximale hoogte van 90 meter mogelijk is.

De gebiedsvisie beschrijft onder andere dat er sprake kan zijn van nieuwbouw waarbij behoud van kantoorruimte en toevoeging van (veel) woningen en stedelijke functies uitgangspunt is. Op basis van deze gebiedsvisie is een plan gemaakt voor nieuwbouw.

In deze nieuwbouw is plaats voor kantoren, stedelijke functies en maximaal 215 woningen, waarvan minimaal 35% in de sociale huursector. Programmatisch sluit dit plan aan bij de ambities van Leiden voor de spoorzone en de Schipholweg. Ook stedenbouwkundig past het plan in de gewenste ontwikkeling van de Schipholweg.

De locatie Schipholweg 101 kent wel als groot aandachtspunt dat er sprake is van een hoog geluidsbelaste locatie: deze locatie ligt direct aan de Leidse Ring Noord (Schipholweg). Er dient dus een gebouw te worden ontworpen dat past binnen de gebiedsvisie voor de Schipholweg, maar ook voldoende kwaliteit voor de toekomstige bewoners biedt.

Het gebouw is zodanig ontworpen dat de woningen een geluidluwe afsluitbare buitenruimte krijgen, waarmee een daarachter gelegen geluidluwe gevel wordt gerealiseerd. Ondanks deze bouwkundige maatregel is er nog steeds sprake van een gebouw waar er veel geluid op de gevel komt. Zoveel, dat niet voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde Wgh en ook zoveel dat niet voldaan wordt aan alle voorwaarden van de Richtlijnen.

Ondanks dat niet aan alle voorwaarden van de Richtlijnen kan worden voldaan wordt er toch een zwaar gewicht toegekend aan de realisatie van dit bouwplan: het biedt een groot aantal woningen in de directe nabijheid van Leiden Centraal en binnenstad en zorgt voor een grote verbetering van de Schipholweg. Dit wordt als doorslaggevend gezien. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de maatregelen die aan het gebouw worden getroffen om wel te zorgen voor een acceptabel woon- en leefklimaat in de woningen. Deze maatregelen zullen worden uitgevoerd bij de bouw van het gebouw: dit is vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan.

Geconcludeerd kan worden dat er uiteindelijk sprake zal zijn van woningen met een acceptabel woon- en leefklimaat als onderdeel van een bouwplan dat als gewenste ontwikkeling voor de stad wordt gezien.

Bij woningen met een geluidsbelasting hoger dan 53 dB aan wegverkeerslawaai en 58 dB aan railverkeerslawaai zal akoestische compensatie worden toegepast.

Om een acceptabel woon- en leefklimaat in akoestische zin te realiseren worden o.a., de volgende compenserende gebouwgebonden maatregelen getroffen:

- alle loggia's met een geluidsbelasting hoger dan 53 dB aan wegverkeerslawaaï en 58 dB aan railverkeerslawaaï zullen worden voorzien van een Metaglas schuifraam, met een gesloten borstwering. Voor de bewoners is het derhalve mogelijk om, indien gewenst, het balkon (volledig) af te sluiten;
- alle woningen krijgen hierdoor een geluidluwe gevel;
- het plafond van de loggia's wordt voorzien van een geluidabsorberend materiaal met een absorptiewaarde $\alpha_w \geq 0,90$;
- bij de woningen die zijn gelegen op de hoek zijn, voor zover mogelijk, de loggia's aan de minder geluidsbelaste zijgevels gelegen;
- slaapkamers van eenzijdig georiënteerde woningen worden voorzien van een geluidluwe spuivoorziening. Bij deze woningen zal de spuivoorziening van de slaapkamer laag in de achterwand van de loggia worden geplaatst;
- daarnaast zullen ook betere maatregelen getroffen moeten worden, dan vereist volgens de minimale normen van het Bouwbesluit 2012, t.a.v. gevelwering, lucht- en contactgeluidisolatie.

Geconcludeerd kan worden dat op ontvangerniveau weliswaar niet volledig aan de Richtlijnen wordt voldaan, maar dat door het toepassen van akoestische compensatie een acceptabel woon- en leefklimaat in de woningen wordt gerealiseerd.

3.5 Conclusie.

Na toetsing aan de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder en het beleid van de Omgevingsdienst West-Holland, zoals vastgelegd in de eerdergenoemde Richtlijnen, is gebleken dat een acceptabel leefklimaat in de woningen kan worden bereikt.

4. PROCEDURE

4.1 Algemeen

De gemeente is bevoegd gezag voor het vaststellen van voorliggend hogere waarde besluit. De Omgevingsdienst West-Holland voert de milieutaken (zoals het vaststellen van hogere waarde besluiten) uit namens de gemeente Leiden. De taken en bevoegdheden van de Omgevingsdienst zijn vastgelegd in de Regeling Omgevingsdienst West-Holland en het daarbij behorend mandaat. Deze regeling is op te vragen bij de Omgevingsdienst.

Rechtsbescherming

In artikel 110c lid 1 van de Wgh is bepaald dat bij de totstandkoming van deze beschikking afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (de uniforme openbare voorbereidingsprocedure) van toepassing is. Deze procedure bevat bepalingen over onder meer het bekend maken van het ontwerp van de beschikking, het ter inzage leggen en inzien van stukken, het naar voren brengen van zienswijzen en de beslistermijn.

Daarnaast bepaalt de Wgh dat de procedure voor een besluit hogere waarde gekoppeld is aan het bijbehorende ruimtelijk besluit.
Het ontwerpbesluit hogere waarde wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd.

4.2 Zienswijzen

Naar aanleiding van het ontwerpbesluit kunnen zienswijzen zowel mondeling als schriftelijk worden ingediend. Dat doet u schriftelijk of mondeling binnen zes weken na het ter inzage leggen van het ontwerpbesluit met bijbehorende stukken. U stuurt uw zienswijze naar: burgemeesters en wethouders van de gemeente Leiden, per adres Omgevingsdienst West-Holland, Postbus 1-59, 2300 AD Leiden.

5. CONCLUSIE

Voor de realisatie van de woningen binnen het bouwplan Schipholweg 101 is een hogere waarde noodzakelijk. Uit het akoestisch rapport blijkt dat de voorkeurswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai en van 55 dB voor spoorweglawaai wordt overschreden.

Er kan bij de woningen veelal niet worden voldaan aan de maximale waarde voor wegverkeerslawaai zoals opgenomen in de Richtlijnen. Er wordt voldoende akoestische compensatie toegepast. Er is sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat.

Maatregelen om de geluidbelasting tot de voorkeurswaarde terug te dringen zijn onvoldoende doeltreffend dan wel ontmoeten overwegende bezwaren van verkeerskundige, landschappelijke en/of financiële aard.
Het voorgaande geeft ons aanleiding om een hogere waarde vast te stellen.

BESLUIT

Gelet op de Algemene wet bestuursrecht, de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder, besluiten wij een hogere waarde vast te stellen voor de woningen in het bouwplan Schipholweg 101. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op de gevels van de woningen bedraagt:

Wegverkeerslawaaï

Geluidbron	Aantal Woningen (Circa)	Waarde L_{den} in dB* (in klassen van 5 dB)
Oegstgeesterweg	80	49-53
Schipholweg	9	49-53
	59	54-58
	112	59-63

* de geluidwaarde L_{den} is de geluidbelasting, incl. aftrek ex art. 110g Wgh.

Railverkeerslawaaï

Geluidbron	Aantal woningen (Circa)	Waarde L_{den} in dB* (in klassen)
Spoorbaan	-/-	56-58
Den Haag/Leiden/Amsterdam	116	59-63
	37	64-68

* de geluidwaarde L_{den} is de geluidbelasting, incl. aftrek ex art. 110g Wgh.

In de bovenstaande tabellen wordt het aantal woningen met te verlenen hogere waarden weergegeven in stappen van 5 dB per bron (bij railverkeerslawaaï is de eerste stap 3 dB). Voor alle aantallen geldt enige flexibiliteit (10%) omdat de indeling nog enigszins kan wijzigen.

De exact berekende geluidbelasting per rekenpositie vanwege het weg- en railverkeer is opgenomen in de bijlagen 4 en 5 van het akoestisch rapport, dat als bijlage 2 bij dit besluit is opgenomen. In bijlage 3 van dit besluit zijn de berekende (gegroepeerde)

geluidbelastingen gevisualiseerd in de figuren 4a t/m 6d. Voor alle aantallen geldt enige flexibiliteit (10%) omdat de indeling nog enigszins kan wijzigen.

Voor dit besluit gelden de volgende aandachtspunten:

1. er worden zodanige bouwkundige maatregelen getroffen dat binnen de woningen een maximaal (cumulatief) geluidniveau vanwege verkeerslawaaï van maximaal 33 dB wordt bereikt;
2. om een goed woon- en leefklimaat in akoestische zin te realiseren worden verder nog de volgende aanvullende maatregelen toegepast (zie toetsing voorwaarden van dit besluit):

2.1 geluidluwe gevels en - buitenruimten:

- a. woningen met een geluidbelasting van meer dan 58/53 dB (RL/VL) krijgen een geluidluwe afsluitbare buitenruimte, waarmee een daarachter gelegen geluidluwe gevel wordt gerealiseerd;
- b. de gevelwering van deze 'geluidluwe' gevel in de afsluitbare buitenruimte is gelijk aan het verschil tussen de geluidbelasting van deze gevel, met de afsluitbare buitenruimte in geopende stand, en een binnenwaarde van ten hoogste 33 dB;

2.2 akoestische compensatie t.o.v. de eisen van het Bouwbesluit 2012:

- a. de woningen met een geluidbelasting van meer dan 58/53 dB (RL/VL):
 - i. krijgen een karakteristieke geluidwering die ten minste 3 dB hoger ligt dan vereist volgens het Bouwbesluit 2012;
 - ii. de woningen onderling worden gerealiseerd met een contactgeluidisolatie die ten minste 5 dB en een luchtgeluidisolatie die ten minste 3 dB boven de eisen uit het Bouwbesluit 2012 ligt;
 - iii. het karakteristieke installatiegeluidniveau ten gevolge van de liften in de verblijfsruimten binnen de woningen is ten minste 3 dB minder dan vereist volgens het Bouwbesluit 2012;
- b. de woningen met een geluidbelasting van meer dan 58 dB (VL):
 - i. krijgen een karakteristieke geluidwering die ten minste 5 dB hoger ligt dan vereist volgens het Bouwbesluit 2012;
 - ii. de woningen onderling worden gerealiseerd met een contactgeluidisolatie die ten minste 5 dB en een luchtgeluidisolatie die ten minste 5 dB boven de eisen uit het bouwbesluit ligt;
 - iii. het karakteristieke installatiegeluidniveau ten gevolge van de liften in de verblijfsruimten binnen de woningen is ten minste 3 dB minder dan vereist volgens het Bouwbesluit.

De hierboven vermelde aandachtspunten dienen als voorwaarden in de Regels van het bestemmingsplan te worden opgenomen.

Aandachtspunten overige regelgeving:

- de planregels en/of de planverbeelding van het eventueel hiermee samenhangende bestemmingsplan of de omgevingsvergunning dienen voldoende waarborgen te bevatten tegen het overschrijden van de (hogere) waarden en het voldoen aan de aandachtspunten behorende bij dit besluit;

- wellicht ten overvloede merken wij op dat wij bij de behandeling van dit besluit alleen aspecten hebben mogen betrekken die rechtstreeks voortvloeien uit de toepassing van de Wet geluidhinder. Aan dit besluit kunnen dan ook geen rechten worden ontleend met betrekking tot eventuele andere door de gemeente te nemen besluiten over bijvoorbeeld bouw- en bestemmingsplannen.

Namens burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden,



M.R. Rietberg
Afdelingshoofd Omgevingstaken van de Omgevingsdienst West-Holland

Bijlage:

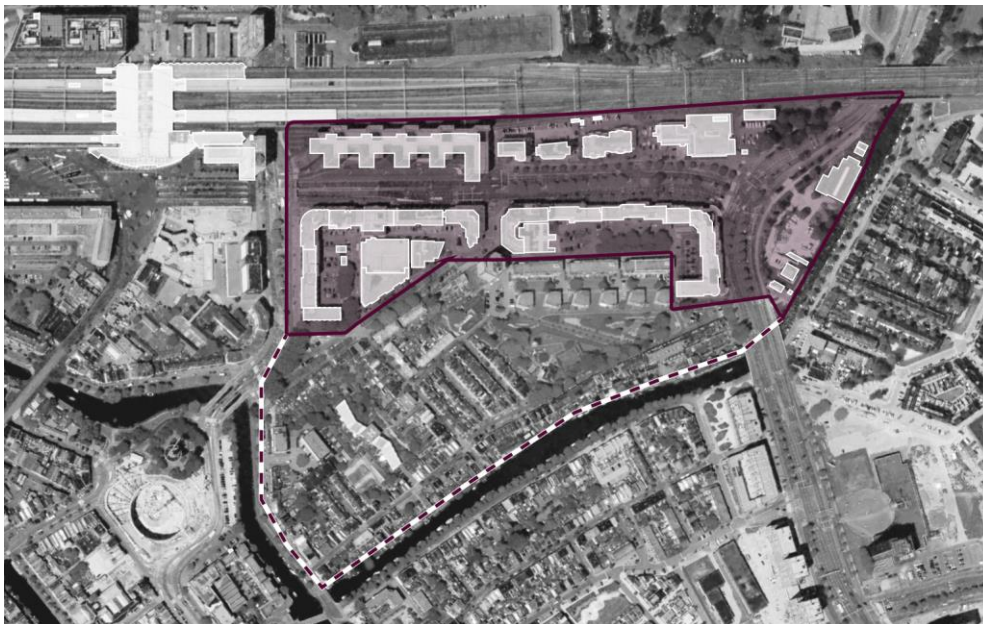
1. Kaart met situatieschets.
2. Akoestisch onderzoek "Woningbouw Schipholweg 101 te Leiden. Onderzoek weg- en railverkeerslawaaï in het kader van een wijziging van het bestemmingsplan", onder rapportnummer HA 8568-5-RA-003, d.d. 20 oktober 2023, opgesteld door adviesbureau Peutz.
3. Rekenresultaten verkeerslawaaï:
 - 3a wegverkeerslawaaï;
 - 3b railverkeerslawaaï;
 - 3c cumulatief.

Bijlage 1

Kaart met situatieschets



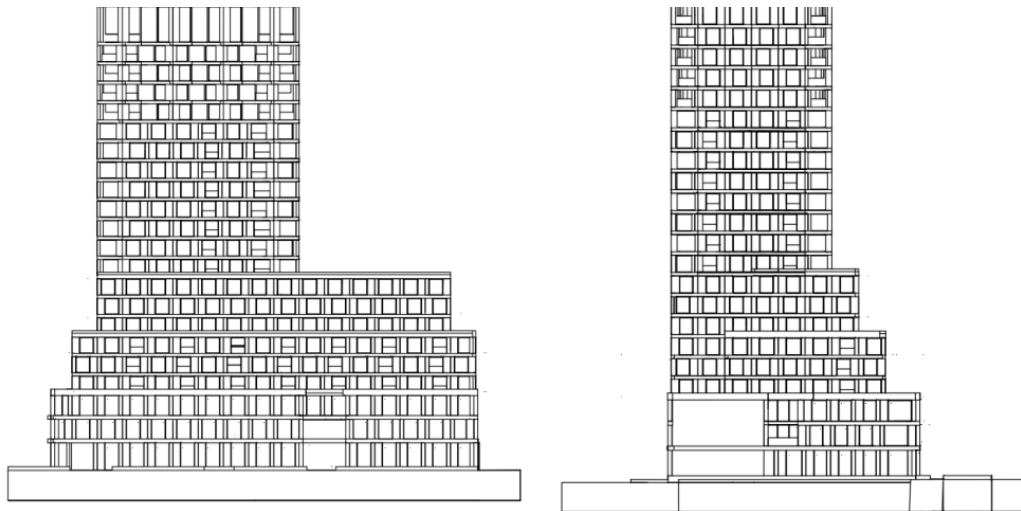
Afbeelding 1: *Ligging plangebied (bron luchtfoto: Google Earth)*



Afbeelding 2: Ligging projectgebied gebiedsvisie 



Afbeelding 3a: Gevelaanzicht Schipholweg.

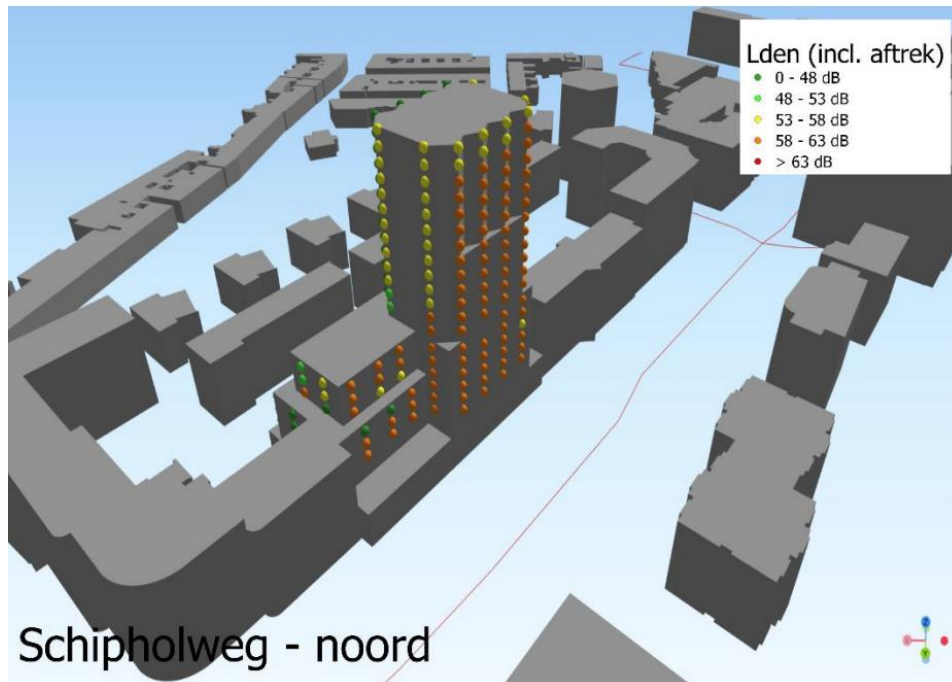


Figuur 3b: Zijaanzichten beoogde ontwikkeling

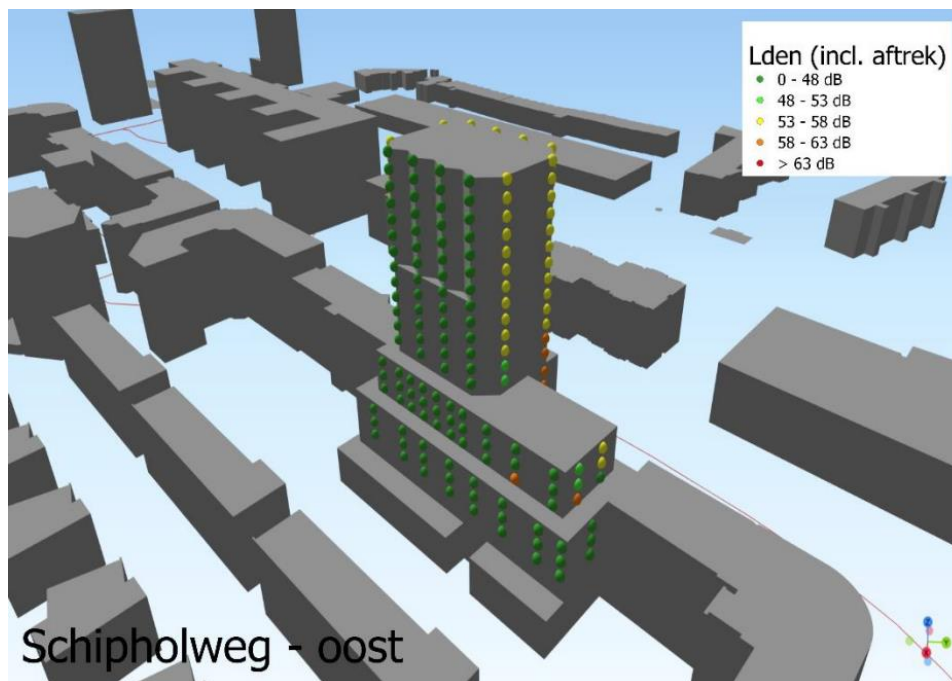
Bijlage 2

Akoestisch onderzoek “Woningbouw Schipholweg 101 te Leiden. Onderzoek weg- en railverkeerslawaai in het kader van een wijziging van het bestemmingsplan”, onder rapportnummer HA 8568-5-RA-003, d.d. 20 oktober 2023, opgesteld door adviesbureau Peutz.

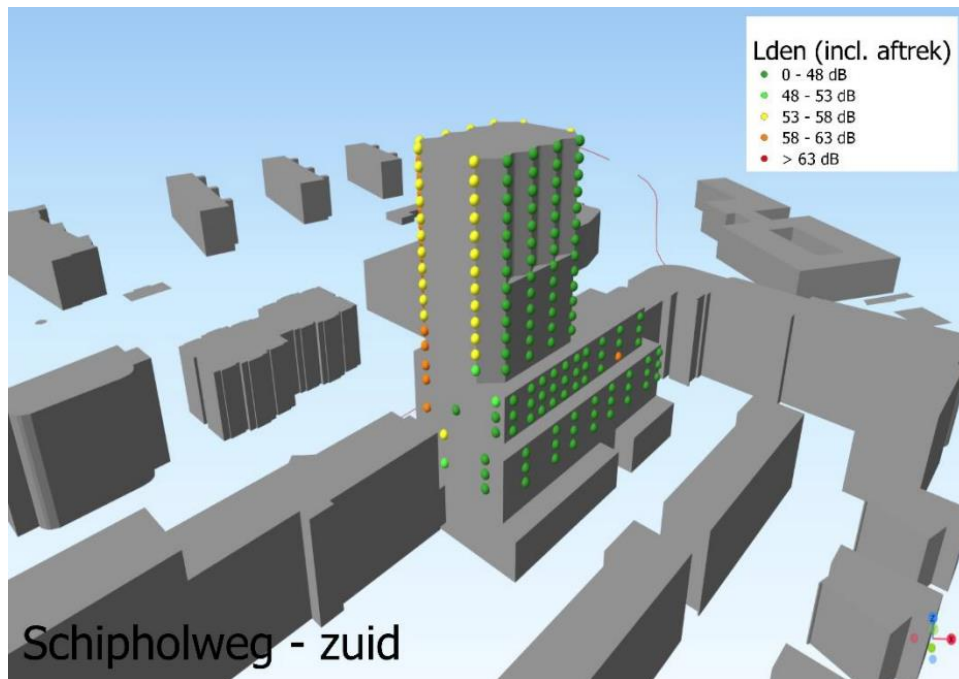
Bijlage 3a: Rekenresultaten wegverkeerslawai



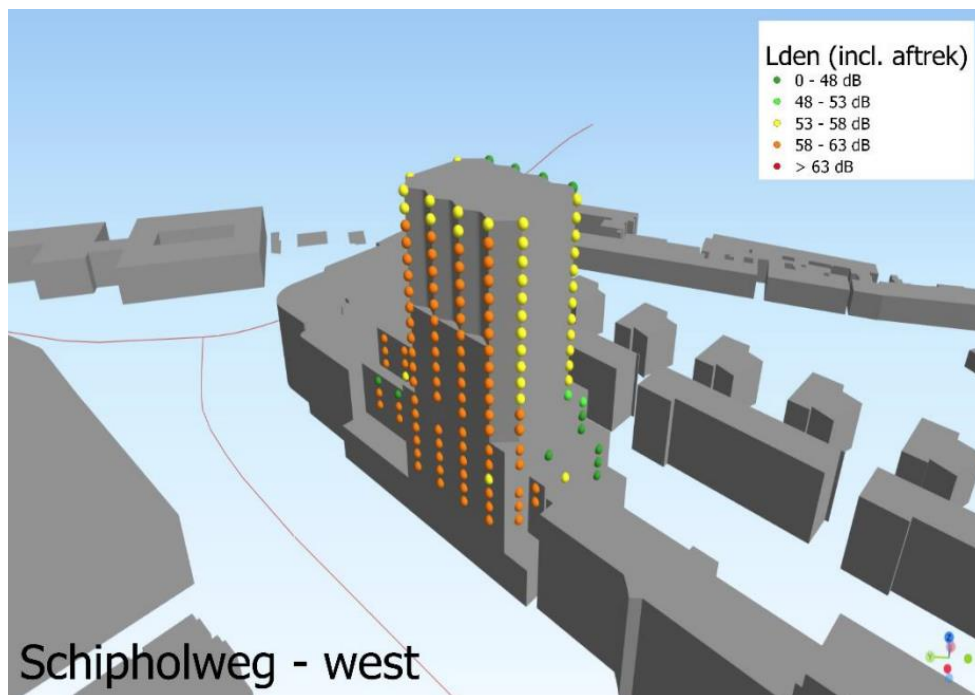
Afbeelding 4a: Geluidbelasting Schipholweg, Lden in dB (inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh)



Afbeelding 4b: Geluidbelasting Schipholweg, Lden in dB (inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh)

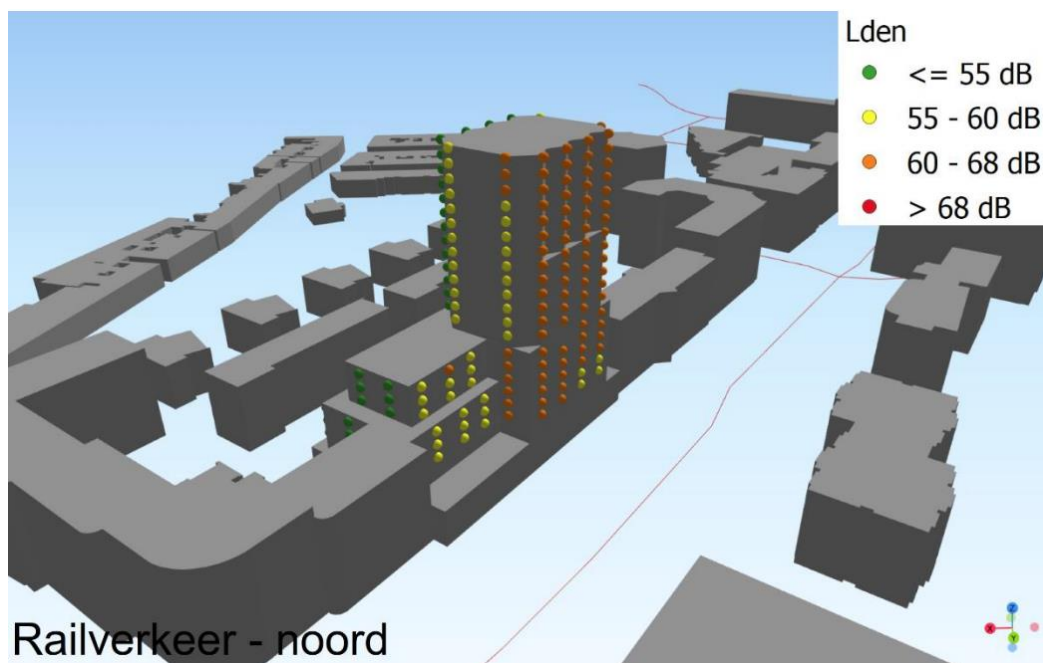


Afbeelding 4c: Geluidbelasting Schipholweg, Lden in dB (inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh)

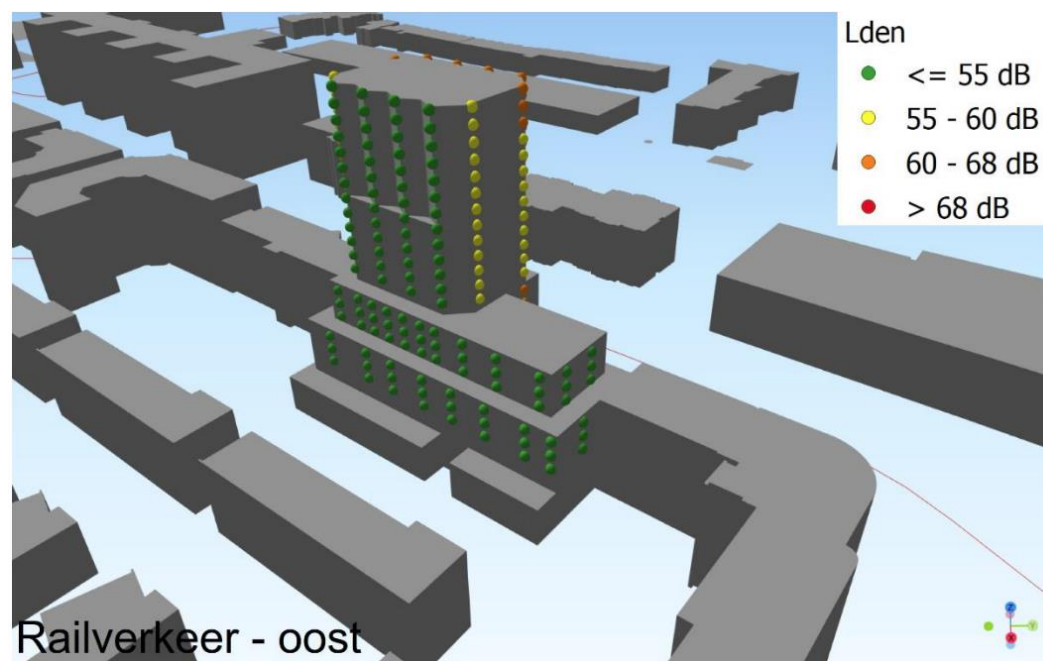


Afbeelding 4c: Geluidbelasting Schipholweg, Lden in dB (inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh)

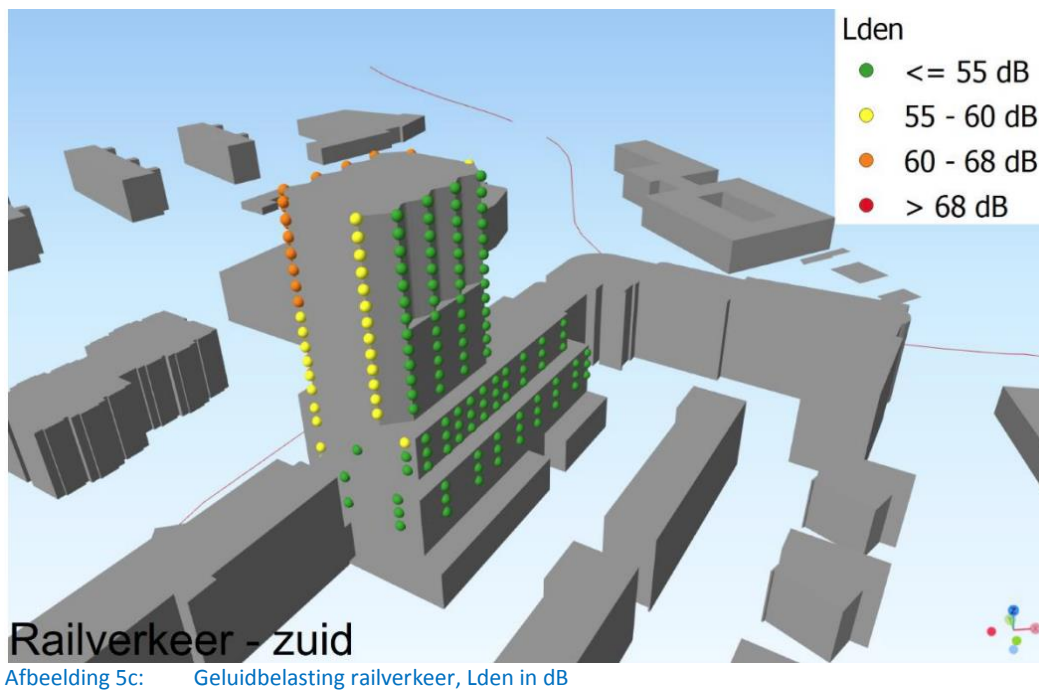
Bijlage 3b: Rekenresultaten railverkeerslawaai



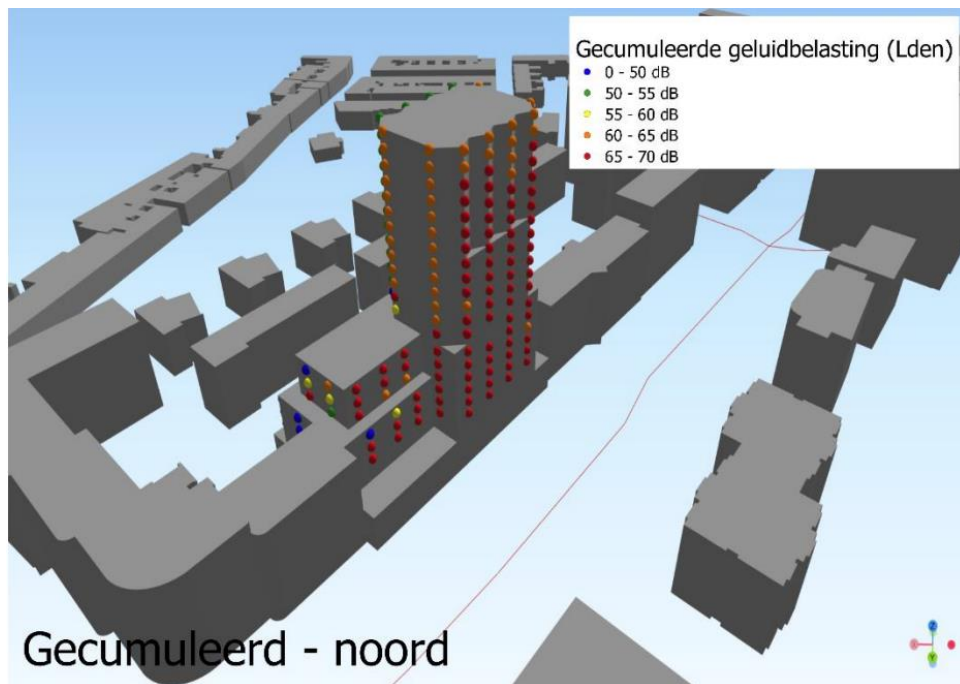
Afbeelding 5a: Geluidbelasting railverkeer, Lden in dB



Afbeelding 5b: Geluidbelasting railverkeer, Lden in dB



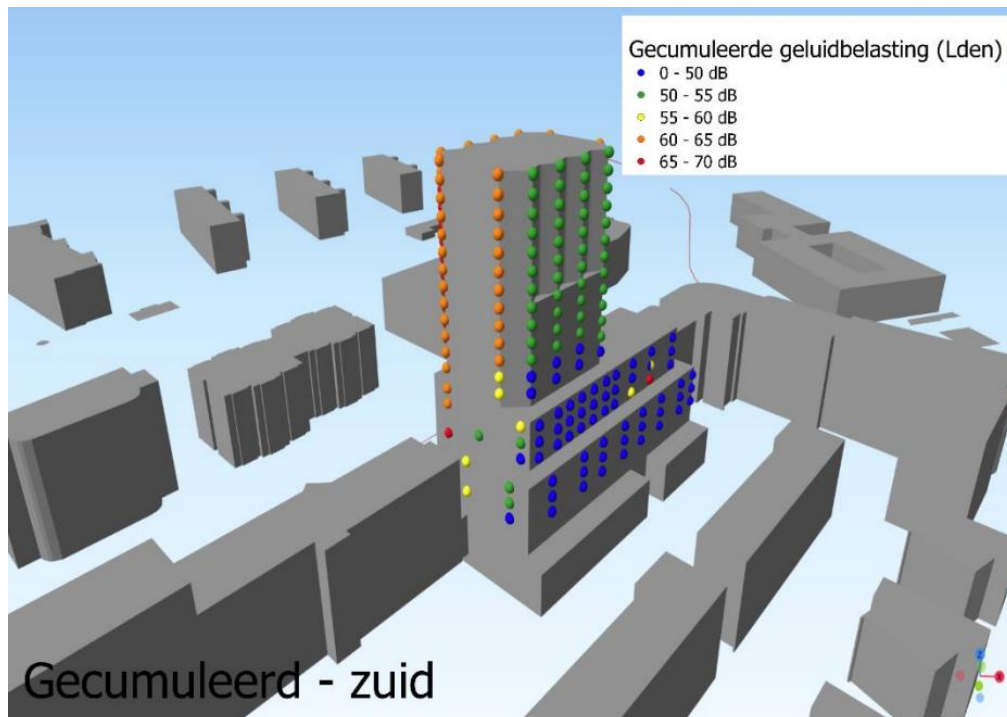
Bijlage 3c: Rekenresultaten cumulatief



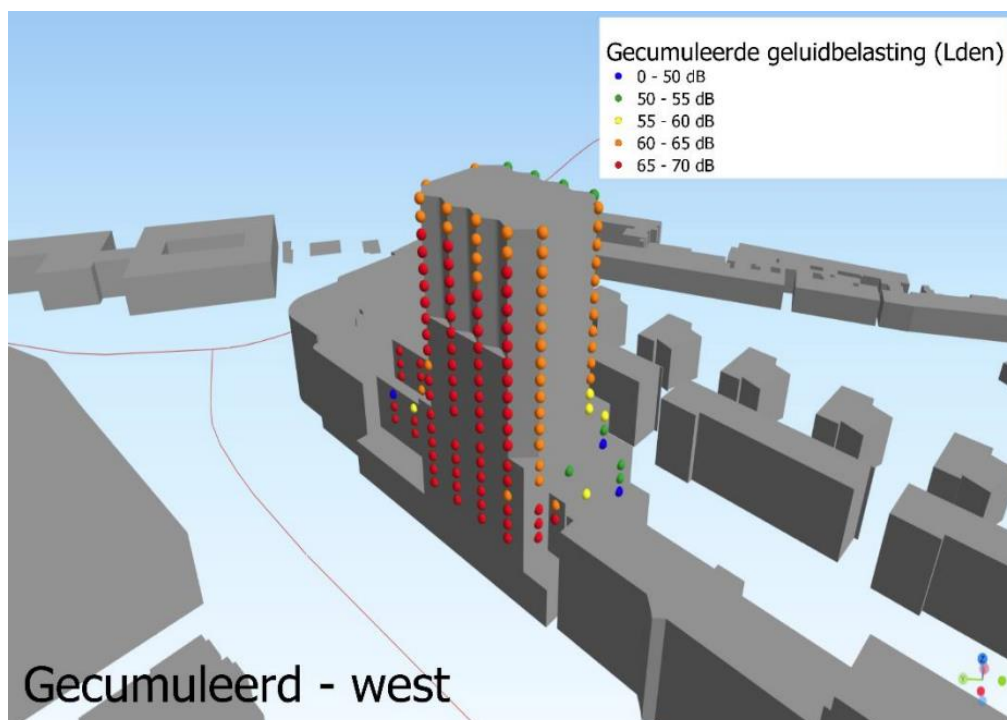
Afbeelding 6a: Gecumuleerde geluidbelasting (inclusief correctie railverkeer) in dB



Afbeelding 6b: Gecumuleerde geluidbelasting (inclusief correctie railverkeer) in dB



Afbeelding 6c: Gecumuleerde geluidbelasting (inclusief correctie railverkeer) in dB



Afbeelding 6d: Gecumuleerde geluidbelasting (inclusief correctie railverkeer) in dB