



**Omgevingsdienst
West-Holland**

Datum:
30 november 2023

Ons kenmerk:
D2023-139630

Zaaknummer:
2023-014548

Bijlage(n):
3

Wet geluidhinder

Ontwerpbesluit hogere waarden

Locatie: Schipholweg 66-128 te Leiden
Gemeente: Leiden

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

1. ONDERWERP

Aan de Schipholweg 66-128 zijn in de bestaande situatie kantoren gevestigd. Het voornemen bestaat om de huidige oude 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” (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 66-128 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, de Dellaertweg en de Oegstgeesterweg. 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 verkeerslawaaï, zoals bedoeld in artikel 82 van de Wgh, ten gevolge van het verkeer op de Schipholweg, de Dellaertweg en de Oegstgeesterweg ter plaatse van het plangebied zal worden overschreden. Vanwege de andere gezonde wegen: Parmentierweg, Rijnburgerweg, Schuttersveld en Willem de Zwijgerlaan, wordt de voorkeurswaarde Wgh niet

¹ Akoestisch onderzoek “Nieuwbouw Schipholweg te Leiden. Onderzoek weg- en railverkeerslawaaï”, onder rapportnummer O 16800-8-RA-004 d.d. 3 november 2023, opgesteld door adviesbureau Peutz.

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 66 - 128 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.

Hierbij zullen een drietal woontorens worden gerealiseerd, welke op een gezamenlijke plint worden gesitueerd. De voorgenomen ontwikkeling voorziet in een gevarieerd woningaanbod, waar mensen uit alle lagen van de samenleving een woning kunnen vinden. Het gaat in totaal om maximaal 627 woningen. Naast woningen wordt voorzien in kantoorruimte, commerciële voorzieningen en parkeergelegenheid. Deze functies

zullen met name in de plint van de bebouwing worden gesitueerd.
Voorafgaand aan de beoogde ontwikkeling zal de huidige bebouwing worden gesloopt.

De drie woontorens (zie afbeelding 3 in bijlage 1 van dit besluit), van links naar rechts (ofwel van zuid naar noord), hebben een hoogte van respectievelijk 68, 90 en 74 meter (toren 1, 2 en 3). In de plint worden kantoren, commerciële ruimten, afvalopslag en parkeerplaatsen gerealiseerd. In bijlage 1 van het akoestisch onderzoek is het volledig concept DO ontwerp opgenomen met plattegronden.

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.

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, de Dellaertweg en de Oegstgeesterweg wordt overschreden. Ook vanwege het spoorweglawaaï wordt de voorkeurswaarde van 55 dB overschreden. Dankzij de afschermende werking van het kantoor voldoen 194 woningen aan de voorkeursgrenswaarde voor het spoorweglawaaï.

De maximale geluidbelasting, incl. aftrek ex artikel 110g Wgh, ten gevolge van het wegverkeer op de Schipholweg wordt bij vier (hoek)woningen overschreden. De maximale geluidbelasting vanwege de spoorweg wordt bij 57 (hoek)woningen overschreden. Bij de woningen die het betreft is het noodzakelijk om 'dove gevels' toe te passen.

Bij de overige 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.

Met het aanbrengen van raildempers aan de spoorbaan kan de geluidsbelasting met enkele dB's worden verlaagd. Raildempers kunnen niet worden aangebracht op en rond wissels. Er liggen meerdere wissels op korte afstand van de beoogde ontwikkeling, waarmee raildempers dus niet overal kunnen worden aangebracht op deze spoordelen. Vanwege de hoge kosten stuit deze maatregel ook op overwegende bezwaren van financiële aard. Daarnaast is ook medewerking vereist van de spoorbeheerder (ProRail) voor het aanbrengen van de raildempers. Onduidelijk is of de spoorbeheerder hieraan medewerking zal verlenen.

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

Overdrachtsmaatregelen

Het plaatsen van geluidsschermen zal alleen een effectieve geluidsreductie opleveren voor lagergelegen verdiepingen. 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. Bovendien zijn aan de spoorzijde op de lagere verdiepingen geen woningen gelegen.

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 en 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 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 58/63 dB vanwege het wegverkeerslawaai/spoorweglawaai 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^e 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 Schipholweg” 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 raad heeft vastgesteld dat een maximale hoogte van 90 meter mogelijk is.

De gebiedsvisie beschrijft onder andere voor de zone tussen spoor en Schipholweg, waar Schipholweg 66-128 is gelegen, 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 635 woningen, waarvan minimaal 70% in het betaalbare segment en daarvan 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 66-128 kent wel als groot aandachtspunt dat er sprake is van een hoog geluidsbelaste locatie: deze locatie ligt direct tussen de spoorlijn Leiden-Amsterdam en de Leidse Ring Noord (Schipholweg) in. 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 dat is ontworpen voor deze plek is zodanig ontworpen dat geluid zoveel mogelijk wordt afgeschermd: dit komt door de noord-zuidoriëntatie. Ondanks deze stedenbouwkundige 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.

Om een acceptabel woon- en leefklimaat in akoestische zin te realiseren worden de volgende compenserende gebouwgebonden maatregelen toegepast:

- de geluidwering van de gevel zal bij circa 70 % van de woningen +3 dB beter zijn dan het Bouwbesluit 2012 beoogt (in bijlage 6 van het rapport is een overzicht bijgevoegd waarin is weergegeven waar dit mogelijk is en wordt toegepast).
- alle woningen krijgen een goede zwevende dekvloer opdat de contact-geluidisolatie tussen woningen ten minste 10 dB beter is dan in het Bouwbesluit 2012 beoogd;
- alle woningen krijgen een luchtgeluidisolatie tussen woningen die ten minste +3 dB beter dan in het Bouwbesluit 2012 beoogd is. Overigens voldoet de in het rapport vermelde wand hier niet aan. Als mogelijke maatregel die wel voldoet valt hierbij te denken aan bijvoorbeeld een buigslappe voorzetwand;
- er worden zodanige voorzieningen getroffen dat het maximaal installatiegeluid vanwege de liftinstallatie 3 dB lager is dan in het Bouwbesluit 2012 wordt beoogd
- bij de woningen, die volgens het Bouwbesluit 2012 vereiste balkons krijgen, zal een vast glazen geluidscherm worden toegepast boven de gesloten balustrade van het balkon om een geluidreductie van ten minste 5 dB te realiseren. Deze balkons worden tevens voorzien van een geluidsabsorberend plafond en één geluidabsorberend privacyscherm. (Volledig afsluitbare balkons, zoals bedoeld in de Richtlijnen, zijn door Welstand niet als positief beoordeeld);
- kleinere woningen (met een oppervlakte kleiner dan 50 m²) krijgen als extra maatregel een balkon (dit is niet verplicht volgens het Bouwbesluit 2012)
- ook worden er gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimten gerealiseerd met een 1,2 meter hoge gesloten balustrade.

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 66-128 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 weg- en railverkeerslawaai zoals opgenomen in de Richtlijnen. Bij een aantal woningen kan ook niet worden voldaan aan de maximale ontheffingswaarden van de Wgh. Bij deze woningen zijn dove gevels noodzakelijk. 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 66-128. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op de gevels van de woningen bedraagt:

Wegverkeerslawaaï

Geluidbron	Aantal woningen	Waarde L_{den} in dB* (in klassen van 5 dB)
Dellaertweg	64	49-53
	12	54-58
Oegstgeesterweg	48	49-53
Schipholweg	58	49-53
	418	54-58
	151	59-63

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

Railverkeerslawaaï

Geluidbron	Aantal woningen	Waarde L_{den} in dB* (in klassen)
Spoorbaan Den Haag/Leiden/Amsterdam	34	56-58
	222	59-63
	277	64-68

Voor dit besluit gelden de volgende aandachtspunten:

- er worden zodanige bouwkundige maatregelen getroffen dat binnen de woningen een maximaal (cumulatief) geluidniveau vanwege verkeerslawaaï van ten hoogste 33 dB wordt bereikt
- om een acceptabel woon- en leefklimaat in akoestische zin te realiseren worden, als akoestische compensatie, de volgende aanvullende maatregelen toegepast (zie toetsing voorwaarden van dit besluit):
 - ten minste 70% van de woningen krijgen een extra gevelwering van ten minste +3 dB t.o.v. de eisen uit het Bouwbesluit 2012;

2. alle woningen in het plan krijgen een extra isolatie tussen woningen van ten minste +10 dB voor contactgeluid (zwevende dekvloer) t.o.v. de eisen uit het Bouwbesluit 2012;
3. alle woningen in het plan krijgen een extra isolatie tussen woningen van ten minste +3 dB voor luchtgeluid, (bijvoorbeeld met een buigslappe voorzetwand), t.o.v. de eisen uit het Bouwbesluit 2012;
4. bij de woningen, die volgens het Bouwbesluit 2012 (vereiste) balkons krijgen, zal een vast glazen geluidscherm worden toegepast boven de gesloten balustrade van het balkon om een geluidreductie van ten minste 5 dB te realiseren. Deze balkons worden tevens voorzien van een geluidsabsorberend plafond en één geluidsabsorberende privacyscherm;
5. kleinere woningen (met een oppervlakte kleiner dan 50 m²) krijgen als extra maatregel toch een (niet vereist) balkon;
6. er wordt een totaal van circa 440 m² gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimten gerealiseerd, met een 1,2 meter hoge gesloten balustrade.

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

Deze brief is digitaal gegenereerd en daarom niet persoonlijk ondertekend.

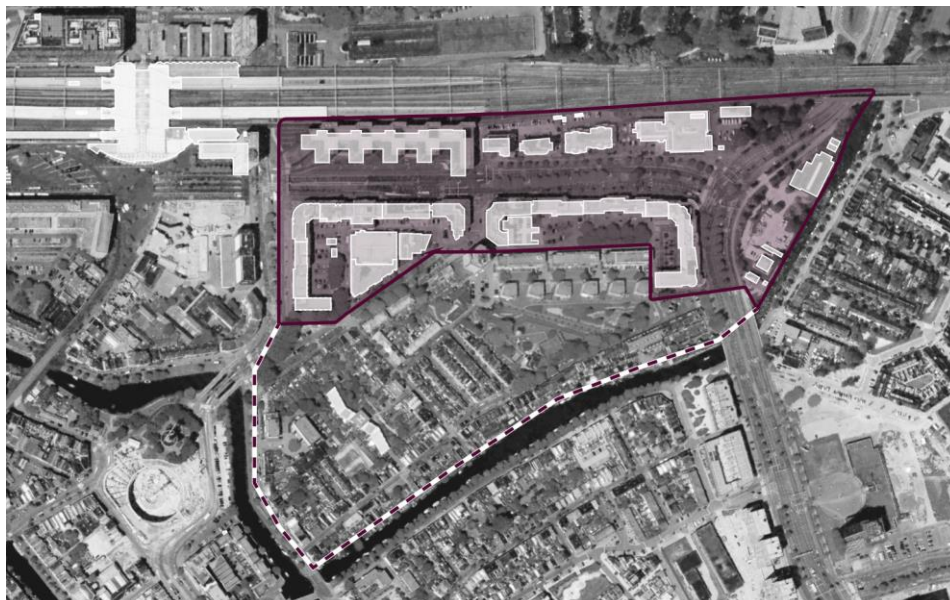
Bijlage:

1. Kaart met situatieschets
2. Akoestisch onderzoek "Nieuwbouw Schipholweg te Leiden. Onderzoek weg- en railverkeerslawaaï", onder rapportnummer O 16800-8-RA-004 d.d. 3 november 2023, opgesteld door adviesbureau Peutz.
3. Rekenresultaten verkeerslawaaï

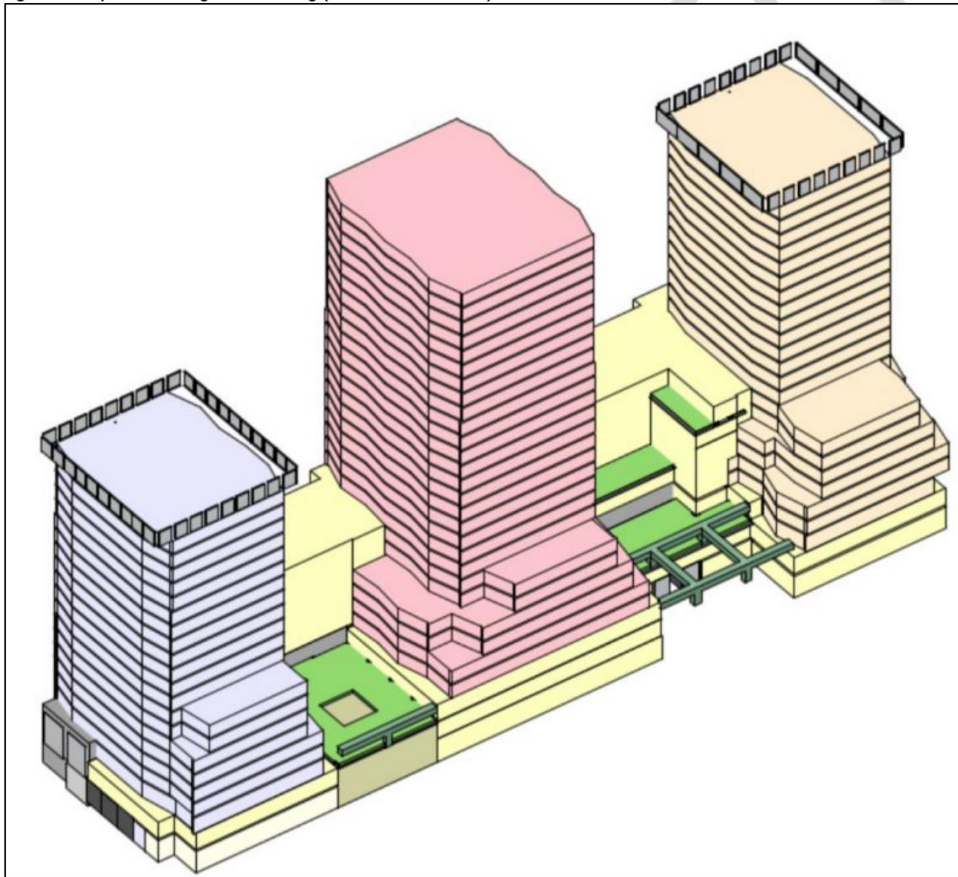
Bijlage 1
Kaart met situatieschets



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



Afbeelding 2: *Ligging projectgebied gebiedsvisie* 

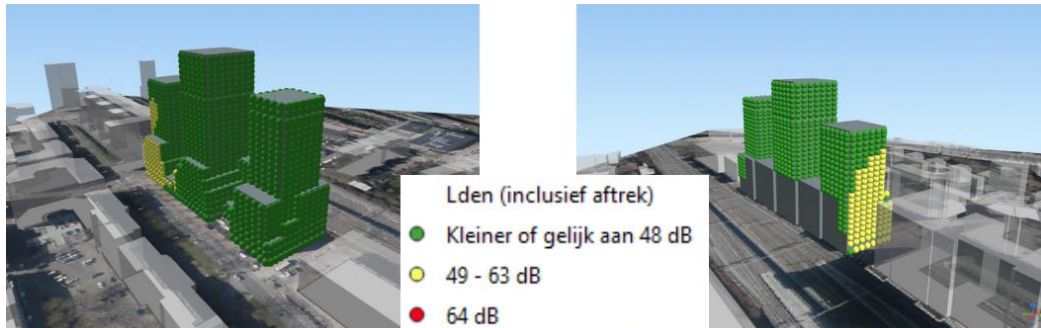


Afbeelding 3: Impressie beoogde bebouwing (bron: Studioninedots)

Bijlage 2

Akoestisch onderzoek “Nieuwbouw Schipholweg te Leiden. Onderzoek weg- en railverkeerslawaai”, onder rapportnummer O 16800-8-RA-004 d.d. 3 november 2023, opgesteld door adviesbureau Peutz.

Bijlage 3a: Rekenresultaten wegverkeerslawaa



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



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



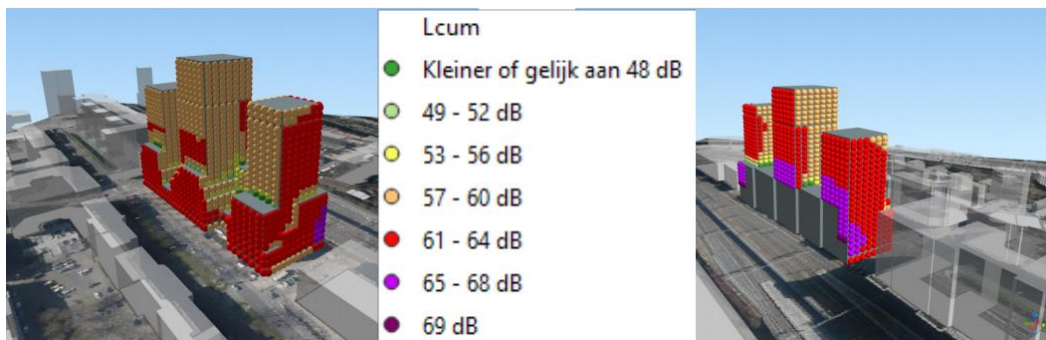
Afbeelding 4c: Geluidbelasting Schipholweg, Lden in dB (inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh)

Bijlage 3b: Rekenresultaten railverkeerslawai



Afbeelding 5: Geluidbelasting railverkeer, Lden in dB

Bijlage 3c: Rekenresultaten cumulatief



Afbeelding 6: Gecumuleerde geluidbelasting, Lden in dB