

Zaaknummer : 2021-018204
Documentnummer : D2021-04-013353
Kenmerk :
Bijlagen :
Beh. ambtenaar : A Warmenhoven
Telefoonnummer : +
E-mailadres : info@diemen.nl

Fractie GroenLinks
T.a.v. mw. H. van 't Riet

Onderwerp
Beantwoording vragen over Ontwerpverklaring van geen
bedenkingen Muiderstraatweg 61, omzetten bedrijfswoning

Datum
14 april 2021

Geachte mevrouw van 't Riet,

Op 13 april 2021 hebt u naar aanleiding van de behandeling van bovengenoemd onderwerp in de informatieve raadsvergadering van 15 april 2021 een aantal vragen gesteld. In deze brief treft u de beantwoording van uw vragen aan.

1. De informatie in het akoestisch onderzoek is voor ons enigszins verwarrend. Er wordt gesproken over geluidbelastingen voor wegverkeer en railverkeer en cumulatieve geluidbelasting:
 - (pdf pagina 2) onder het kopje *gecumuleerde geluidbelasting weg- en railverkeerslawaaï* wordt beweerd dat de gecumuleerde geluidbelasting van weg (59dB) en rail (62 dB) 59 dB bedraagt. Hoe kan dit cumulatieve cijfer lager zijn dan de 62 dB van het railverkeer?
 - (pdf pag. 3) onder het kopje *geluidsisolatie woning* wordt een cumulatieve geluidbelasting van 63 dB genoemd. Waarom wijkt deze af van de eerder genoemde 59 en 62?
 - vervolgens staat in onder het kopje *Samenvatting* opeens weer een geluidbelasting van 62 dB.
 - (pdf pag. 6) hier staat onderaan de pagina weer een gecumuleerde belasting van 59 dB. Dit komt overeen met de conclusie van pagina 2, maar niet met die uit de samenvatting op pagina 3.
 - Bovenaan de eerste pagina van het akoestisch onderzoek staat in rood de opmerking dat de cijfers m.b.t. Riwal zijn verbeterd (uit een andere bijlage blijkt dat dit is n.a.v. opmerkingen vanuit de ODNZKG).

Onze vragen hierbij:

- a. Graag zouden wij weten wat nu de feitelijke geluidbelasting is waar rekening mee moet worden gehouden.
- b. Dit rapport lijkt nogal wat onnauwkeurigheden te bevatten. Is het mogelijk dit rapport nogmaals door een expert te laten beoordelen of een nieuw rapport m.b.t. geluidbelasting te eisen?

Antwoord:

De geluidwaarden uit het rapport zijn gebaseerd op de meetgegevens die uit de bijlage bij het rapport komen. De berekeningen in het akoestisch rapport zijn door de Omgevingsdienst gecontroleerd en akkoord bevonden.

De geluidsbelasting in de conclusie van het geluidsrapport is correct. Deze conclusie is representatief voor de feitelijke situatie. De verschillende geluidsniveaus hebben te maken met de manier waarop deze gemeten moeten worden. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen een ruimtelijke afweging en een bouwtechnische afweging. Bij de ruimtelijke afweging wordt er wettelijk van uitgegaan dat de wegen en voertuigen stiller worden. Dit heeft ten gevolge dat er een bepaald aantal dB van de werkelijke waarden mag worden afgetrokken, vooruitlopend op de verbetering van de techniek. Voor de bouwtechnische afweging wordt wel uitgegaan van de werkelijke situatie. Dit is de waarde die staat vermeld voor de geluidsisolatie van de woning. De redenering hierachter is dat het wooncomfort in een woning moet zijn gewaarborgd, vanaf het eerste moment dat de vergunning is verleend. Dit verklaart waarom verschillende waarden zijn aangegeven.

Deze waarden zijn allemaal getoetst en voldoen aan de wettelijke manier van meten. Doordat de wettelijke manier van meten in ruimtelijk opzicht afwijkt van de wettelijke manier van meten in bouwtechnisch opzicht, verschillen de waarden in de conclusies van elkaar. Deze verschillende waarden kloppen wel en voldoen aan de wettelijke kaders. Het uitvoeren van een nieuw onderzoek is daarom niet nodig.

c. Is het juist om de hoogste geluidbelasting als cumulatieve belasting te nemen? Moet er niet iets opgeteld worden, voor de momenten dat deze geluiden zich tegelijkertijd voordoen? Oftewel, kunt u aangeven hoe de cumulatieve geluidbelasting moet worden bepaald en hoe die hier is bepaald?

Antwoord:

Voor het berekenen van de cumulatieve geluidbelasting is een wettelijke rekenmethode opgesteld "Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012". Deze methode is gebruikt bij het opstellen van het akoestische rapport. De berekening van de cumulatieve geluidbelasting is berekend door middel van de voorgeschreven rekenmethode in deze regeling. De rekenmethode maakt onderscheid in de manier waarop geluidhinder wordt ervaren. Weglawaai en spoorweglawaai zijn andere soorten geluid worden anders ervaren. Daarmee wordt rekening gehouden in de meetmethode, omdat weglawaai en spoorweglawaai feitelijk niet vergelijkbaar zijn. Het welbekende appels met peren vergelijken. Dat heeft tot gevolg dat het aantal dB op basis van de meetmethode wegverkeer lager ligt dan het aantal dB op basis van de meetmethode voor spoorwegverkeer. Bij cumulatie van het geluid is uitgegaan van de meetwaarde van het wegverkeer.

2. Is het mogelijk om eisen te stellen over het actief informeren van toekomstige huurders of kopers van de betreffende woning over zaken als de geluidsbelasting ter plekke en bijvoorbeeld de aanwezigheid van de gasleiding? Of geldt voor dit soort zaken een actieve informatieplicht?

Antwoord:

De aanwezigheid van de gasleiding staat vermeld op de plankaart van het vigerende bestemmingsplan, en is ook in de planregels opgenomen. Op grond van het bestemmingsplan mag er zonder voorafgaande toestemming door B&W, geen enkele bouw- of graafactiviteit worden verricht. Verder wordt in de ruimtelijke onderbouwing bij de voorliggende vergunningaanvraag uitvoerig over de aanwezigheid van de buisleiding en de gevolgen daarvan gesproken. Van kopers moet worden verondersteld dat zij kennis nemen van het bestemmingsplan en eventueel verleende vergunningen, omdat op hun een onderzoeksplicht rust. Uit openbare stukken blijkt voldoende duidelijk dat de buisleiding aanwezig is, en welke gevolgen daaraan verbonden zijn. Voor de geluidsbelasting als gevolg van de weg, het spoor en het bedrijf geldt dat deze, anders dan de gasleiding, duidelijk kenbaar is in de omgeving. Voor de geluidbelasting op de woning geldt echter hetzelfde als de gasleiding. Ook deze geluidbelasting is uitvoerig behandeld in de ruimtelijke onderbouwing. Bij de ruimtelijke onderbouwing zit ook een akoestisch rapport dat gedetailleerd dat nader ingaat op de geluidsbelasting ter plaatse. Aangezien kopers van de woning een onderzoeksplicht hebben, moet worden verondersteld dat zij kennis nemen van deze stukken voorafgaand aan de koop van de woning. Het verplichten van een aanvullende informatieplicht bij de verkoop van de woning is voor de genoemde aspecten dus ook niet nodig.

3. In de RV&B op pagina 4, keuzemogelijkheid 2 staat: '... dan kan alsnog gebruikt gemaakt worden van de wijzigingsbevoegdheid om binnen de voorwaarden de bedrijfsbestemming om te zetten naar twee burgerwoningen. Eén van de woningen is dan de nu reeds vergunde burgerwoning. In totaal blijft het maximaantal te realiseren woningen twee'

a. Het is ons niet geheel duidelijk wat hier mee wordt bedoeld. Is er nog een andere woning die van bedrijfswoning naar burgerwoning kan worden omgezet?

b. Het maximumaantal blijft twee: waar is dit op gebaseerd, het gaat toch maar over één woning? En wat heeft dit te maken met de twee woningen op de nummers 62 en 63?

Antwoord 3a en 3b

Deze situatie gaat uit van een algehele bedrijfsbeëindiging. Bij algehele bedrijfsbeëindiging van het bedrijf ter plaatse, mag de bedrijfswoning worden omgezet naar één burgerwoning en mag één nieuwe burgerwoning worden gebouwd. De voorwaarde daaraan is dat de bedrijfsbestemming vervalt en de bestaande bedrijfshal wordt gesloopt. Daardoor kunnen er per saldo twee burgerwoningen worden gerealiseerd bij bedrijfsbeëindiging. Daarvan is de bestaande bedrijfswoning (die wordt getransformeerd naar een burgerwoning) er één.

Bij de voorliggende vergunningaanvraag is ervoor gekozen om alleen de bedrijfswoning van het bedrijf af te splitsen, door de transformatie daarvan naar één burgerwoning. In de toekomst zou de tweede burgerwoning gerealiseerd kunnen worden als het bedrijf beëindigd wordt en de bedrijfshallen gesloopt worden.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

A.J.M. Scholten
Wethouder Ruimtelijke Ordening