



Diemen, 20 juni 2019

Burgemeester en wethouders
van de Gemeente Diemen

GEMEENTE DIEMEN	
Ing.	21 JUNI 2019
Ztype:	Informatieverzoek beleid Ruimtelijk.
Zknr:	

Betreft: Notitie Nationale Stichting Geluidshinder

Wij hebben als buurtgroep VerkeerD door Diemen-zuid (VDDZ) - omdat wij inhoudelijk ernstige twijfels hadden op het akoestische onderzoek van RHDHV - er voor gekozen op eigen kosten een onafhankelijk bureau dit rapport te toetsen.
De Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG) hebben wij gevraagd op basis van de laatst gepubliceerde Gemeentelijke stukken het RHDHV rapport te beoordelen.

In het gesprek dat wij onlangs hebben gehad met de burgemeester waarin wij melding hebben gedaan over de conclusie van het NSG-rapport en de onjuiste conclusie die de Gemeente op basis van het RHDHV-rapport ten gevolge hiervan aan de Raad heeft gedaan. Na intern overleg en op instigatie van de burgemeester hebben wij besloten dit rapport u toe te sturen. Bijgaand treft U de notitie van het NSG aan.

Wij verzoeken u deze notitie in behandeling te nemen. Desgewenst kunnen wij de NSG een nadere toelichting laten geven. Wij zien graag uw reactie. De NSG-notitie zullen wij ook toesturen aan de fractievoorzitters zodat zij geïnformeerd zijn over deze - naar onze mening - ernstige conclusie.

Wij willen u vriendelijk verzoeken alle correspondentie via ons e-mailadres verkeerddoordiemenzuid@gmail.com te leiden.

Met dank en groet,

Voorzitter **Buurtgroep VerkeerD door Diemen-zuid**

NEDERLANDSE
STICHTING
GELUIDSHINDER



Notitie

Geluidgevolgen openstelling Busbaan
afwijkend van het bestemmingsplan Zuid
te Diemen

1. Samenvatting

Vanwege het voornemen de Busbaan te Diemen-Zuid open te stellen voor ander verkeer dan voor autobusverkeer en calamiteitenverkeer is in opdracht van Gemeente Diemen een akoestisch onderzoek verricht. Dit onderzoek geeft een beeld en oordeel over een aanvaardbaar woon – en leefklimaat van woningen binnen de invloedssfeer van de Busbaan.

Goudappel & Coffeng heeft in opdracht van Gemeente Diemen de geluidgevolgen getoetst aan de Wet geluidhinder en komt tot de conclusie dat bij een verkeerssnelheid van 50 km/h op de Busbaan de geluidbelasting een ontoelaatbare omvang heeft op grond waarvan openstelling voor ander verkeer dan autobussen en calamiteitenverkeer ontoelaatbaar is. De NSG heeft voor een verkeerssnelheid van 30 km/h geluidbelastingen berekend welke lager zijn dan de geluidbelasting bij een snelheid van 50 km/h en heeft het verschil in mindering gebracht op de door Goudappel & Coffeng berekende toenames. Dat leidt voor een 30 km/h-weg niet tot een andere Goudappel & Coffeng-conclusie.

Royal Haskoning DHV komt op basis van haar bevindingen, getoetst aan de Wet geluidhinder, tot de conclusie dat voor een 30 km/h-Busbaan de toename van de geluidbelasting van dien aard is dat er wel ruimte is voor ander autoverkeer dan autobusverkeer. De NSG heeft deze bevindingen geanalyseerd en komt tot de conclusie dat de door Royal Haskoning DHV berekende toenames in strijd met de Wet geluidhinder zijn vastgesteld. De bevindingen van Royal Haskoning DHV zijn niet bepaald door de toekomstige te verwachten geluidbelasting te vergelijken met de heersende geluidbelasting zoals dat gebruikelijk is bij een reconstructiebeoordeling als bedoeld in de Wet geluidhinder. Ze heeft onrecht de toekomstige geluidbelasting na aftrek van 5 dB(A) vergeleken met de voorkeursgrenswaarde Wet geluidhinder.

Nagelaten is een toetsing uit te voeren naar de geluidgevolgen als gevolg van het afwijken van de planregel in het bestemmingsplan Zuid, waarin expliciet is bepaald dat de Busbaan uitsluitend in gebruik mag zijn voor autobusverkeer. Uitsluitend toetsen aan de milieuwetgeving houdt de strijdigheid met de bepaling in deze planregel in stand, hetgeen niet is toegestaan. De NSG heeft een indicatief akoestisch onderzoek uitgevoerd waarbij is uitgegaan van de door Royal Haskoning DHV als juist veronderstelde berekende, niet met 5 dB(A) gecorrigeerde, hoogste geluidbelasting bij woningen langs de Busbaan als 30 km/h-weg.

Het gebruik van de Busbaan conform de planregel van het geldende bestemmingsplan Diemen-Zuid waarborgt in de woning een binnenniveau van 33 dB(A). Hetzelfde binnenniveau moet bij de vaststelling van een bestemmingsplan, welke tot stand is gekomen met een ontheffingsbesluit ten hoogste toelaatbare grenswaarden Wet geluidhinder, gewaarborgd worden. Op dat binnenniveau is geen ontheffing mogelijk. De planregel van het bestemmingsplan functioneert hier op een vergelijkbare wijze.

Op vergelijkbare wijze met de Wet geluidhinder-reconstructie en de Wet milieubeheer- vaststelling geluidplafonds zou het toelaatbare binnenniveau nog mogen oplopen met maximaal 1,5 dB om in aanmerking te komen voor een blijvend aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Uit indicatieve berekeningen van de NSG blijkt dat dit met maximaal 1,5 dB verhoogde toelaatbare binnenniveau voor het openstellen van de Busbaan voor alle verkeer ook bij een verkeerssnelheid van 30 km/h een ontoelaatbare overschrijding oplevert met tenminste 4 dB. Kan de verkeerssnelheid van 30 km/h niet gewaarborgd worden dan zal de overschrijding oplopen naar tenminste 7,5 dB bij een verkeerssnelheid van 50 km/h.

Afwijken van de planregel door de Busbaan open te stellen voor alle verkeer is daarom zonder vergaande geluidreducerende maatregelen ontoelaatbaar. Het voorgenomen besluit van de Gemeente om voor geheel Diemen-Zuid een 30-km zone te introduceren en daarmee de geldende geluidswetgeving te negeren, is pertinent onacceptabel.

2. Inleiding

De Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG) is door mw. S. Mulders (namens Buurtgroep Verkeer Door Diemen Zuid), woonachtig op Speenkruid 68, 1112NB te Diemen geraadpleegd over de te verwachten geluidgevolgen van het voornemen van het gemeentebestuur de Busbaan, gelegen op ca. 15 m uit haar woning open te stellen voor meer autoverkeer dan alleen de autobussen en calamiteitenverkeer.

De NSG heeft het geldende bestemmingsplan, de beschikbare akoestische onderzoeken van de adviesbureaus Goudappel & Coffeng en Royal Haskoning DHV als ook de verkeersontwerpinformatie van Goudappel & Coffeng geraadpleegd om advies te kunnen uitbrengen op het voornemen van het gemeentebestuur de Busbaan open te stellen voor alle verkeer.

De bevindingen van de NSG zijn opgesteld in deze notitie welke kan worden gebruikt om een zienswijze, vooruitlopend op een te volgen planologische procedure, kenbaar te maken bij het gemeentebestuur of wanneer het gemeentebestuur formeel de gelegenheid biedt bezwaar aan te tekenen.

3. Voornemen nieuwe verkeersafwikkeling Busbaan afwijkend van het bestemmingsplan

Het gemeentebestuur heeft het voornemen afwijkend van de planregels van het bestemmingsplan de Busbaan open te stellen voor ander gebruik van de gronden met de bestemming “Verkeer” en nader aangeduid met “Busbaan”. De planregels laten uitsluitend het gebruik van de Busbaan voor autobussen toe.

Ander gebruik heeft in beginsel ruimtelijk relevante milieugevolgen. De NSG beperkt zich daarbij tot de geluidgevolgen voor het woon- en leefklimaat binnen de invloedssfeer van de Busbaan en laat in verband met de cumulatieve gevolgen de bijdrage van andere wegen vooralsnog buiten beschouwing. Dat punt is pas aan de orde wanneer kan worden afgeweken van de planregel van het bestemmingsplan zonder dat sprake is van een verslechterd woonklimaat als gevolg van de Busbaan.

Op het punt van geluid hebben Goudappel & Coffeng en Royal Haskoning DHV de geluidgevolgen beoordeeld en getoetst aan milieuwetgeving zonder een toetsing uit te voeren naar de geluidgevolgen afwijkend van het bestemmingsplan. Die gevolgen zijn indicatief in beeld gebracht door de NSG.

4. Toetsingskader

a. Milieuwetgeving

Goudappel & Coffeng (GC) heeft in haar rapport “Onderzoek Verkeersstructuur Diemen-Zuid”, gedateerd 26 juni 2017, op pagina 24 met betrekking tot de Busbaan als 50 km/h-weg geconstateerd dat variant 1 onhaalbaar is omdat niet wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Op pagina 17 wordt aangegeven waarom dat het geval is. Er is sprake van geluidtoenames van “10 tot en met 13 dB” en dat is meer dan 5 dB wat volgens de Wet geluidhinder maximaal toelaatbaar zou zijn. Het rapport geeft geen inzicht in de heersende geluidbelasting bij woningen binnen de invloedssfeer van de Busbaan. Dat is minimaal noodzakelijk om een toetsing Wet geluidhinder te kunnen uitvoeren over toelaatbare toenames.

Royal Haskoning DHV (RHDHV) heeft in een “Notitie / Memo” gedateerd 30 januari 2019 en genaamd “Akoestisch onderzoek Diemen-Zuid Reconstructie van de route Venserbrug Boven Rijkersloot Beukenhorst - Boven Rijkersloot Gevolgen openstelling busbanen voor alle verkeer” geconstateerd dat met de Busbaan als 30 km/h-weg geen sprake is van een toename meer dan 5 dB waardoor de Busbaan kan worden opengesteld voor een verkeersomvang van 3000 mvtg/etm.

Ook in de RHDHV-notitie ontbreekt de vaststelling van de heersende geluidbelasting bij de woningen. Zelfs de huidige verkeersomvang volgens de dienstregeling op de Busbaan wordt niet in de tabel vermeld. Een eenvoudige geluidberekening leert echter dat de door GC berekende toenames van “10 tot en met 13 dB” bij een 50 km/h-weg voor een 30 km/h - weg toenames opleveren van (10 minus 3,4) tot en met (13 minus 3,4) dB ofwel 6,6 tot en met 9,6 dB en dat is dan nog altijd steeds meer dan de toegestane 5 dB, waardoor nog steeds sprake is van een onhaalbare variant, omdat niet wordt voldaan aan de Wet geluidhinder.

Een nadere analyse leert dat RHDHV wel de te verwachten geluidbelasting heeft vastgesteld maar deze niet heeft vergeleken met de heersende geluidbelasting maar, na onterecht een bronbeheersingscorrectie van 5 dB op deze geluidbelasting te hebben toegepast, het resultaat van 52 dB(A) heeft vergeleken met de zgn. voorkeursgrenswaarde 48 dB(A). Vervolgens heeft ze geconstateerd dat de geluidbelasting niet meer is dan $48+5=53$ dB(A). Deze benadering deugt niet omdat in het kader van toetsing van toenames van de geluidbelasting aan de Wet geluidhinder altijd het verschil tussen de heersende niet met 5 dB(A) gecorrigeerde geluidbelasting en de toekomstige te verwachten ongecorrigeerde geluidbelasting moet worden vastgesteld.

Voor zover toetsing aan de milieuwetgeving relevant is, moet vooralsnog geconstateerd worden dat de conclusie van Goudappel & Coffeng dat openstelling van de Busbaan als te waarborgen 50 km/h-weg voor alle verkeer met een omvang van 3000 mvtg/etmaal onhaalbaar is, terecht is en ook in stand blijft bij een 30 km/h-weg.

Bij het toetsen aan de milieuwetgeving is onterecht voorbijgegaan aan de toetsing aan planregels van het geldende bestemmingsplan/beheersingsverordening Zuid.

b. Planologisch geluidbeschermingsrecht

- algemeen

In de zaaknummers 201608688/1/R3 (tussenuitspraak 27-12-2017 onder 13.2) en 201608688/2/R3 (einduitspraak 13 juni 2018) en de verwijzing naar deze tussenuitspraak in zaaknummers 201707660/1/R3 en 201710405/1/R3 op 7 november 2018 (Zie onder punt 20.2) wordt over het planologisch geluidbeschermingsrecht het volgende vermeld.

De tussenuitspraak van de Afdeling onder punt 13.2 luidt:

“Hiervoor is onder 7.1 en 8.1 overwogen dat wat betreft respectievelijk geluid- en luchtkwaliteit wordt voldaan aan de onderscheidenlijk in de Wgh en Wet milieubeheer gestelde eisen. De raad heeft gesteld dat daarmee is gegeven dat wordt voldaan aan de eis van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De raad dient bij de beoordeling of een bestemmingsplan uit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening nodig is een afweging van de betrokken belangen, waaronder een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, te maken.

Het feit dat wordt voldaan aan de in de Wgh en de Wet milieubeheer gestelde eisen voor de aspecten waarop die wetten toezien indiceert dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Dit betekent echter, anders dan de raad kennelijk meent, niet zonder meer dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gegeven. *De raad dient bij die belangenafweging een oordeel te geven over de gestelde verslechtering van de lucht- en geluidssituatie van de woning van [appellant sub 1].*

Voor zover aan de orde dient die beoordeling tevens te zien op in de sectorale wetten niet betrokken aspecten, zoals in dit geval de door [appellant sub 1] op de voor de toepassing van de Wgh niet als geluidgevoelig aangemerkte objecten, de tuin en het boshuis.

Een en ander ook cumulatief en eveneens - voor zover aan de orde- samen met andere voor een aanvaardbaar woon- leefklimaat ter plaatse relevante aspecten. De raad heeft dit niet onderkend. Het bestreden besluit verdraagt zich daarom niet met art. 3:2 van de AwB” (einde citaat).

Allereerst is het goed om vast te stellen waarop de sectorale wetten Wgh en Wm niet zien. Dat zijn o.a. :

- a. de vereiste behuizing/inrichting voor een geluidmakende activiteit op te bestemmen/bestemde gronden,
- b. de vereiste afstand van die behuizing/inrichting op afstand van woningen
- c. het planologisch maximum,
- d. sommige van de beoordeling uitgesloten activiteiten, zoals op 30 km/h-wegen,
- e. cumulatie van activiteiten met uitzondering van geluidgezoneerde terreinen
- f. geluidwering ter waarborging van het binnenniveau in woningen
- g. de Wgh ziet niet op geluidgevoeligheid recreatiewoning/camping en ook niet op
- h. het toelaatbaar geluidbronvermogen van de verkeersinfrastructuur.

De Wgh richt zich op het beoordelen van de ruimtelijke inrichting van plannen door het stellen van geluidgrenswaarden in geluidontheftingsbesluiten, welke na besluitvorming over deze plannen, uitgangspunt zijn voor de uitwerking van die plannen, zolang deze besluiten niet expliciet deel uitmaken van de planregels van het bestemmingsplan. Deze grenswaarden worden altijd opgelegd aan de toelaatbare geluidmissieniveaus bij de te realiseren geluidgevoelige bestemmingen. Deze waarden zijn vervolgens het uitgangspunt voor het vaststellen van geluidwerende woongevelmaatregelen welke verder gaan dan het Bouwbesluit vereist, teneinde te waarborgen dat het toelaatbare geluidniveau in de geluidgevoelige vertrekken van een geluidgevoelig object niet wordt overschreden. Het is niet mogelijk ontheffing te verlenen op deze toelaatbare binnenwaarde. De Wgh stelt geen eisen aan het toelaatbare geluidbronvermogen van een verkeersactiviteit of een verkeersweg.

De Wet milieubeheer legt door het vaststellen van geluidmissieplafonds, ook wel geluidproductieplafonds genoemd, op een vastgestelde afstand van rijks- en spoorwegen en in de toekomst ook voor provinciale wegen, beperkingen op aan de beschikbare geluidgebruiksruimte voor een weg.

Dat heeft gevolgen voor de ‘verkeersbedrijfsvoering’ en de inrichting van en langs wegen.

De wet milieubeheer stelt eveneens geen eisen aan het toelaatbare geluidbronvermogen van een verkeersactiviteit of een verkeersweg

- het toelaatbaar geluidmissieplafond van de Busbaan

Het planologisch geluidbeschermingsrecht voor woningen gelegen binnen de invloedssfeer van de Busbaan moet worden ontleend aan het voorschrift, opgenomen in de planregel van het geldende bestemmingsplan Diemen-Zuid, onherroepelijk geldende beheersverordening vastgesteld 27-06-2013.

In artikel 11 van de planregels is voor de bestemming Verkeer bepaald dat:

“ De voor Verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

.....
d. ter plaatse van het besluitsubvlak “busbaan”, uitsluitend voor een doorgaande autobusroute;

.....;
met daarbij behorende “

...
n. voorzieningen ter bevordering van de milieukwaliteit, zoals geluid- en luchtkwaliteitsschermen.”

Het geluidbronvermogen van de weg bestaat uit verschillende parameters waaronder het type wegdek, de verkeerssnelheid, samenstelling van het verkeer etc. De planregel richt zich op de toelaatbare samenstelling van het verkeer op de Busbaan: *“uitsluitend voor een doorgaande autobusroute”*.

Op grond daarvan kan worden vastgesteld dat er wettelijk een planologisch geluidemissieplafond voor de verkeerssamenstelling op de Busbaan geldt, namelijk het geluidemissieniveau van de uitsluitend toegestane vervoersstroom autobussen.

Deze planregel maakt de toepassing van of vergelijking met de Wet geluidhinder op het punt van grenswaarden en de Wet milieubeheer op het punt van geluidplafonds geheel overbodig.

Daarvan afgeleid kunnen de onherroepelijk planologisch toegekende geluidgebruiksruimten of de geluidimmissieplafonds van de Busbaan worden bepaald.

Deze ruimte of dat plafond dient in stand te blijven of zou eventueel na een eenmalige afweging, analoog aan artikel 11 van de Wet milieubeheer met betrekking tot geluidplafonds van rijkswegen met 1,5 dB kunnen worden vergroot.

Om de Busbaan geschikt te maken voor andere gemotoriseerde vervoersmiddelen dan autobussen kan alleen worden afgeweken van het geldende bestemmingsplan wanneer het geldende geluidemissieplafond van de Busbaan resp. - de daarvan afgeleide immissieplafonds wordt/worden gerespecteerd. Vastgesteld kan worden dat het dan hier op grond van de Wet ruimtelijke ordening gaat om goede ruimtelijke ordening, waarbij de toelaatbaarheid van deze afwijkende verkeersstromen ter beoordeling staat voor zover afwijking van de planregel milieurelevante gevolgen heeft in de zin van wat is vermeld in voornoemde uitspraak van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State: *“De raad dient bij die belangenafweging een oordeel te geven over de gestelde verslechtering van de lucht- en geluidssituatie van de woning van [appellant sub 1].”*.

5. De verslechtering van de geluidssituatie van woningen langs de Busbaan

In onderstaande tabel is indicatief de verslechtering van de geluidssituatie in beeld gebracht wanneer wordt afgeweken van de geldende planregel artikel 11 van het bestemmingsplan.

Indicatieve Lden in dB(A) verschillende vervoersstromen op de Busbaan						
Afst. woning-wegas Busbaan	15 m		25 m		7,5 m	
Beoordelingspunt woning	1,5 m+mv	4,5+mv	1,5 m+mv	4,5+mv	1,5 m+mv	4,5+mv
Geluidwering woongevel	>=20 dB					
AO Busbaan 30km/h	50,7	51,0	48,0	48,6	54,2(51,2)	53,9(50,9)
	binnenniveau 33 dB					
AO Busbaan 50km/h	52,7	53,0	50,0	50,6	56,2(53,2)	55,9(52,9)
Toename Lden in dB	+2 : binnenniveau <= ca.35 dB(A)					
3000 mvtg/etm, 30 km/h	56,3	56,6	53,6	54,2	59,8(56,8)	59,5(56,6)
Toename Lden in dB	+5,6: binnenniveau <= ca. 39 dB(A)					
3000 mvtg/etm, 50 km/h	59,7	60,0	57,0	57,6	63,2(60,2)	62,9(59,9)
Toename Lden in dB	+9,0: binnenniveau <= ca. 42 dB(A)					
10000 mvtg/etm, 50 km/h	64,9	65,2	62,2	62,6	68,2(65,2)	68,1(65,1)
Toename Lden in dB	+14,2: binnenniveau <= ca.47 dB(A)					
Gemiddelde vervoersaantallen lichte (lv), middelzware (mv) en zware voertuigen (zv) per uur dag-, avond-, en nachtperiode						
Periode etmaal	dag 07.00-09.00 uur		avond 09.00-23.00 uur		nacht 09.00-23.00 uur	
AO Busbaan(dienstregeling)	lv-mv-zv : 0-12-0		lv-mv-zv : 0-6-0		lv-mv-zv : 0-2-0	
Busbaan 3000 mvtg/etm	lv-mv-zv :198-18-2		lv-mv-zv :84-9-1		lv-mv-zv : 28-2-0	
Busbaan 10000 mvtg/etm	lv-mv-zv :660-60-7		lv-mv-zv :280-30-3		lv-mv-zv : 93-7-0	

Het RHDHV- rapport bevat geen beschrijving van de huidige verkeersomvang, verkeerssamenstelling en de verdeling over de perioden van een etmaal op de Busbaan. Die verkeersomvang beperkt zich tot de omvang van autobusritten over de perioden van een etmaal. Deze zijn ontleend aan de dienstregeling van de GVB voor de halte Bovenrijkersloot gelegen aan de Busbaan en in de tabel weergegeven. Er wordt vanuit gegaan dat de huidige Busbaan niet is aangewezen als een 30 km/h - weg maar wel als zodanig in gebruik is gelet op de door GC uitgevoerde snelheidsmetingen waaruit zou blijken dat de gemiddelde snelheid tussen 25 en 35 km/h ligt van de toegestane voertuigstroom 'uitsluitend doorgaande autobusroute'. Zie daartoe de notitie "Onderzoek verkeersstructuur Diemen Zuid Afronding stap 2 : Verkeersontwerp", gedateerd 2 april 2019. Gemiddeld zou dan 30 km/h kunnen worden aangehouden voor deze voertuigstroom. Het toegevoegde verkeer zal een grotere gemiddelde snelheid van de nieuwe voertuigstroom veroorzaken omdat dat verkeer geen noodzakelijk oponthoud heeft op dit Busbaantraject.

Voor beide verkeerssnelheden is de geluidbelasting in beeld gebracht.

Van een woongevel mag verwacht worden dat deze minimaal beschikt over een geluidwering van 20 dB. De berekende geluidbelastingen hebben doorgaans betrekking op het zogeheten invallende geluid. Dat is het geluidniveau alsof de woongevel er niet staat. Staat de woongevel er wel dan dient vanwege gevelreflectie het berekende geluidniveau van 51,0 dB met 2 dB worden verhoogd naar 53,0 dB. Wordt de geluidwering van 20 dB in rekening gebracht dan bedraagt het binnenniveau in de woning dus 33 dB. Dit binnenniveau wordt dus gewaarborgd door planregel van het bestemmingsplan. Het daarbij behorende buitenniveau van 53 dB(A) of lager op een grotere afstand dan 15 m en bepaald bij de woongevel is daarmee eveneens acceptabel.

Bij toepassing van de Wet geluidhinder op woningen waarin het bestemmingsplan nog niet voorziet, geldt deze binnenvaarde als grenswaarde waarop geen ontheffing kan worden verkregen. Is de invallende geluidbelasting op de woongevel hoger dan de grenswaarde 48 dB(A) dan geldt als wettelijke verplichting dat voor deze woningen een ontheffingsbesluit moet worden genomen waarin opgenomen de ten hoogste toelaatbare waarde. Dat besluit is vervolgens uitgangspunt voor het vaststellen van de vereiste geluidwering die een binnenniveau van 33 dB(A) in de woning moet waarborgen. De Wet geluidhinder heeft hierin geen toegevoegde waarde meer omdat de planregel dit binnenniveau waarborgt.

De woningen op verschillende afstanden van de Busbaan, zo blijkt uit de tabel, bevinden zich nu in een geluidssituatie dat het binnenniveau in de woningen niet meer bedraagt dan $L_{den}=33$ dB(A), voorheen $L_{eqm}=35$ dB(A). Bij de woningen op een afstand van 7,5 m uit de Busbaan wordt er vanuit gegaan dat deze een zgn. dove kopgevel hebben als gevolg waarvan de haaks daarop staande woongevels een 3 dB(A) lagere geluidbelasting ondergaan dan de dove kopgevel ondergaat. Tussen de haakjes is deze geluidbelasting aangegeven en deze blijkt dan vrijwel geheel overeen te komen met de geluidbelasting bij de niet-dove woongevels op een afstand van 15 m.

Het voornemen is dat de Busbaan ook andere vervoersstromen dan uitsluitend autobussen gaat faciliteren welke geen oponthoud ondergaan bij een halte waardoor de gemiddelde snelheid hoger kan liggen dan 30 km/h tot maximaal 50 km/h. In het RHDHV-rapport is vermeld dat de maximale geluidbelasting bij woningen langs de Busbaan, na aftrek van 5 dB(A) van de berekende geluidbelasting, 52 dB(A) bedraagt bij een verkeerssnelheid van 30 km/h. De door RHDHV berekende geluidbelasting zonder deze aftrek bedraagt dus 57 dB(A).

Het rapport bevat geen informatie over de verkeerssamenstelling welke is gebruikt om tot deze berekende geluidbelasting te komen. Rekening houdend met de busvervoeraantallen als middelzwaar verkeer is een verkeerssamenstelling bij 3000 mvtg/etmaal gekozen welk als resultaat een hoogste geluidbelasting oplevert van, afgerond, 57 dB(A), welke daarmee overeenkomt met de door RHDHV berekende geluidbelasting. In de tabel is deze berekende waarde vetgedrukt weergegeven als **56,6** dB(A). Op de niet-geluiddove gevels van woningen op 7,5 m afstand uit de Busbaan bedraagt deze vrijwel even hoog.

Uit de tabel blijkt dat de heersende geluidbelasting bij 30 km/h tenminste toeneemt met 5,6 dB en tenminste met 9 dB indien de 30 km/h-snelheid van de vervoersstroom niet kan worden gewaarborgd. Wordt ook de verkeersomvang van 3000 mvtg/etm niet gewaarborgd en gaat deze oplopen naar 10.000 mvtg/etmaal dan kan sprake zijn van een toename tot maximaal 14,2 dB(A) en komen in de buurt van de voorspelling van GC : tussen "10 tot en met 13dB".

In de tabel zijn de toenames weergegeven die optreden bij van de planregel afwijkend vervoersgebruik. Deze bedragen meer dan 1,5 dB, een toename die nog zou kunnen worden geaccepteerd zonder dat extra geluidreducerende maatregelen behoeven te worden getroffen. Maar ook dan wordt het binnenniveau van $33+1,5=34,5$ dB niet gewaarborgd. Minimaal is dan sprake van een verslechtering van de geluidssituatie van 5,6 minus 1,5 dB ofwel 4,1 dB wanneer een 30 km/h - vervoerssnelheid van beoogde verkeersstroom overtuigend kan worden gewaarborgd. Bij een verkeerssnelheid van 50 km/h is de overschrijding 7,5 dB.

Zonder geluid geluidreducerende maatregelen langs de Busbaan is sprake een onacceptabele verslechtering van het woonklimaat en moet het gebruik van de Busbaan voor alle verkeer als onhaalbaar worden gezien.

6. Conclusies

- a. Goudappel & Coffeng constateert in haar akoestisch onderzoek terecht dat een 50 km/h- Busbaan in gebruik voor alle wegverkeer ontoelaatbare toenames van de geluidbelasting bij woningen veroorzaken. De NSG heeft berekend dat dan gelet op die toenames ook voor een 30 km/h -Busbaan sprake blijft van ontoelaatbare toenames.
- b. Bij het vaststellen van de toenames van de geluidbelasting bij woningen is RDHV onterecht niet uitgegaan van het vaststellen van het verschil tussen de ongecorrigeerde heersende geluidbelasting en de ongecorrigeerde toekomstige geluidbelasting van de Busbaan. Op basis van het RHDHV-onderzoek kan geen oordeel gegeven worden over de toelaatbaarheid van het openstellen van de Busbaan voor alle verkeer.
- c. Omdat Goudappel & Coffeng en RHDHV hebben nagelaten de heersende geluidbelasting vast te stellen op basis de bestemmingsplanregel, dat op de Busbaan slechts autobussen zijn toegestaan, heeft de NSG indicatief akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de toename van de geluidbelasting en is daarbij tot de conclusie gekomen dat openstelling van de Busbaan voor alle verkeer afwijkend van het geldende bestemmingsplan ter waarborging van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat binnen de invloedssfeer van de Busbaan zonder geluidreducerende maatregelen ontoelaatbaar is vanwege het overschrijden van de toelaatbare binnenniveaus in de woningen met tenminste 4 dB bij een verkeerssnelheid van 30 km/h en met tenminste 7,5 dB bij een verkeerssnelheid van 50 km/h.

ing. L. Visscher



Leusden, 23 mei 2019