



NOTITIE ZIENSWIJZE

Milieueffectrapportage

Golfbaanvariant aansluiting A8-A9

te Heemskerk

Samenvatting

Langs de A9 bevindt zich een verzwakking in de geluidreducerende werking van de aanwezige geluidvoorziening door een toenemende grotere afstand van de geluidvoorziening met gelijkblijvende afschermhoogte ten opzichte van de rijksweg A9. Deze verzwakking is maximaal bij een aantal woningen aan de Stroomwaal in de 1^e bebouwingslijn langs de A9. Het effect van die verzwakking werkt op verschillende manieren nadelig door naar een groter woongebied in Broekpolder vooral op de hoogste woonverdiepingen met slaaplaag. In de bebouwingslijn van de Stroomwalwoningen bevinden zich onafgeschermd woningen waar de 2^e verdieping (slaaplaag; 3^e bouwlaag) een hoge geluidbelasting ondergaan van de A9 die wordt verhoogd wanneer de A8 op de A9 wordt aangesloten met een verbinding op korte afstand van deze woningen.

1. Geluidberekeningen voorgenomen Golfbaanvariant vertoont ernstige gebreken

-Stroomwalwoningen even huisnummers als 1^e lijnsbebouwing maximaal negatief effect

De door Antea in het kader van de Plan-MER uitgevoerde geluidberekeningen voor de Stroomwalwoningen als 1^e lijns-woonbebouwing langs de A9 te Heemkerk (rekenpunten 7,9, 10 en 2 keer rekenpunt 11, blad 5 Achtergrondrapport Geluid Verbinding A8-A9) gaan, gelet op een vergelijking tussen de gepresenteerde berekeningsresultaten, uit van een verkeerd maaiveld voor deze woningen ten opzichte van het wegdek A9. Dit maaiveld suggereert dat deze woningen met de woongevels en het dak effectief in de geluidluwte liggen van de aanwezige geluidvoorziening. In de werkelijkheid liggen deze woningen ongeveer 1 woonverdieping hoger dan het maaiveld van de verderop in de wijk gelegen woningen. De slaaplagen op de 3^e bouwlaag ondervinden hiervan het maximale nadeel en hebben een aanmerkelijk hogere geluidbelasting dan berekend voor de slaaplaag op de 3^e verdieping van de woningen aan Simonszand/Rottumeroog (meer dan ca. 61 dB berekend voor de 3^e bouwlaag).

-Stroomwalwoningen oneven huisnummers (gedeeltelijk) als 2^e lijnsbebouwing

De 2^e lijns-woonbebouwing aan de Stroomwal met oneven huisnummers ligt op grotere afstand van de aanwezige geluidvoorziening en zou met drie bouwlagen aanmerkelijk minder profiteren van een effectieve geluidluwte door een ligging op grotere afstand van de geluidvoorziening. Dat is niet zichtbaar gemaakt omdat deze woningen een maaiveldhoogte hebben die ongeveer vergelijkbaar is met het maaiveld van het wegdek A9 en bovendien is gerealiseerd met twee bouwlagen. Anders gezegd: het dak van deze woningen ligt ongeveer 2 woonverdiepingen lager dan het dak van de woningen in de 1^e lijns-woonbebouwing aan de Stroomwal met de even huisnummers.

-Woonbebouwing Schrijverkwartier, Weverskwartier en Simonszand als 3^e lijnsbebouwing met ontbrekende geluidbelasting op 3 bouwlagen

De eerste woonbebouwing met 3 bouwlagen als 3^e lijns-bebouwing met een maaiveldhoogte vergelijkbaar met het wegdek A9 wat het meest nadelig effect kan ondervinden van de verzwakking in de aanwezige geluidvoorziening ligt o.a. in het Weverskwartier. Er ontbreken in de presentatie vooral geluidberekeningsresultaten op de 3^e bouwlaag (slaaplaag). Bij de berekeningen zijn, zo wordt aangenomen, de rijlijnen van de A9-oostbaan geconcentreerd in het midden van deze baan. Voor de 3^e en uiteraard ook voor de 4^e bouwlaag is de aanwezigheid van een doeltreffende geluidvoorziening vooral bepalend voor de oostbaan bij 2*4 rijstroken, omdat het verkeer in de nachtperiode vooral gebruik maakt van de meest oostelijk gelegen rijbaan en daar kritisch is voor de bepaling van de mate van slaapstoornissen. Bij een ongewijzigd wegdektype en ongewijzigde geluidvoorziening vergroot

het gebruik van de meest oostelijke gelegen rijbaan bij 2*5 rijstroken de mate van slaapstoornissen in omvang en in ernst.

-Woonbebouwing Rottumeroog als 1^e lijnsbebouwing

De woonbebouwing aan de Rottumeroog bestaat uit 2 bouwlagen met de meest gevoelige gevels gericht op de A9. Geluidberekeningsresultaten worden gepresenteerd voor 3 bouwlagen. Het maaiveld van deze woningen ligt ongeveer 1 woonverdiepinghoogte lager dan het maaiveld van de Stroomwalwoningen even huisnummers. De woningen ondervinden nadeel van de verzwakking in de geluidvoorziening ondanks dat ze ook nog redelijk wat profijt trekken van de geluidluwte van de aanwezige geluidvoorziening vanwege de relatief korte afstand tot deze voorziening. De berekende resultaten op de aanwezig veronderstelde 3^e bouwlaag zijn een bruikbare aanwijzing dat de berekende resultaten bij de Stroomwalwoningen met de even huisnummers niet kloppen.

Daarnaast geldt ook hier, net als hiervoor genoemd, dat de mate van slaapstoornissen in omvang en hoogte wordt vergroot op basis van de berekende geluidbelastingen, wanneer de meest oostelijke in gebruik zijnde respectievelijk in gebruik te nemen rijbanen bij 2*4 en 2*5 als maatgevend gelden voor de beoordeling.

2. Geluidgevoeligheid slaaplagen woningen Broekpolder onvoldoende in beeld gebracht

In de geluidcontouren-presentatie in het Antea –rapport, bijlage 4, worden onterecht de geluidcontouren op de hoogte waar zich de slaaplagen bevinden niet gepresenteerd en betrokken bij de mer-beoordeling, waardoor de omvang van het gevolg van de verzwakking van de aanwezige geluidvoorziening en de gevolgen van de verbreding van de A9 in een groot woongebied Broekpolder buiten beeld worden gehouden. Daar komt nog bij dat het Referentiegebied ter hoogte van de aansluiting A22 onterecht te klein is gekozen. Des te meer is dat noodzakelijk wanneer geen rekening worden gehouden met de eisen die voortkomen uit de Wet milieubeheer, Hoofdstuk 11 Geluidproductieplafonds. Onterecht omdat deze slaaplagen het meest geluidgevoelig zijn voor rijkswegen en een negatief effect hebben op de gezondheid van mensen.

3. Uitgangspunten invoer verkeersgegevens A9 ter vaststelling geluidbelasting op basis van GPP- ‘verkeersbedrijfsvoering’ is onduidelijk

Onduidelijk is van welke verkeersgegevens Antea is uitgegaan voor haar geluidberekeningen. Deze zijn niet vermeld in de akoestische rapportage. Ze verwijst wel naar een verkeersmodel, maar onterecht niet naar het toegekende geluidproductieplafond (GPP) dat bepalend is voor de maximale toegestane ‘verkeersbedrijfsvoering’ (verkeersomvang, verkeerssamenstelling en verkeerssnelheden) op de 2*4 rijstroken van de A9. De NSG gaat bij het beoordelen van de geluidbelasting bij de woningen in Broekpolder uit van deze bij recht toegelaten ‘verkeersbedrijfsvoering’ op de A9, waarop omwonenden een beroep kunnen doen en vergelijkt deze met de geluidresultaten die Antea presenteert voor een DAB-wegdek (dichtasfaltbeton). De verkeersomvang in 2030 is ontleend aan het Achtergrondrapport Verkeer. Daarbij zij aangetekend dat de Antea-resultaten wellicht eerst moeten worden aangepast aan het geluidproductieplafond en de daarmee samenhangende eisen om een juiste vergelijking tot stand te brengen om vervolgens daaruit conclusies te trekken. De toekomstvarianten vergroten de geluidbelasting alleen al door meer verharding dan aanwezig in de berekende Referentiesituatie,

4. Indicatieve vaststelling hoogste geluidbelasting Stroomwalwoningen even huisnummers is bij A9-DAB-wegdek ca. 68 dB en geen 58 dB volgens het Antea-rapport.

Op de 3^e bouwlaag van de Stroomwalwoningen (zichtbaar vanaf de A9 bij passage van deze woningen!) kan de geluidbelasting ca. 10 dB hoger zijn dan door Antea met de haar ingevoerde verkeersbedrijfsvoering in 2030 is berekend en op de 2^e daaronder gelegen bouwlaag (niet zichtbaar vanaf de A9 bij 2*4 rijstroken) zal de geluidbelasting ook aanmerkelijk hoger zijn dan is berekend. Deze tekortkoming in de berekeningen klemmt des te meer omdat deze 2^e en 3^e bouwlaag in gebruik zijn als slaapruidten, welke in het belang van de gezondheid van de gebruikers tenminste over een geluidniveau moeten beschikken dat wettelijk is toegestaan. Ook bij doorslapen hebben te hoge geluidsniveaus een negatieve invloed op hartkloppingen. De 2^e en 3^e bouwlaag dienen over voldoende geluidwering te beschikken om de grenswaarden in de slaapruidten te waarborgen. Hetzelfde geldt overigens in beginsel ook voor de woonruimte op de 1^e bouwlaag.

Het argument dat de 3^e bouwlaag bestaat uit een dakvlak, bij de woningen aan Stroomwal gelijk te stellen aan een dove gevel, geen geluidgevoelige gevel is waardoor geen rekening behoeft te worden gehouden met de toetsing van de buitengevelbelasting van tenminste 65 dB aan buiten-geluidgrenswaarden telt in zoverre dat dan wel de geluidwering van het dakvlak tezamen met de zijgevels gevel waarborgt dat de toelaatbare binnenniveaus niet worden overschreden. De 3^e bouwlaag bij deze woningen is het meest kwetsbaar omdat ze bestaat uit een dakvlak met ten opzichte van het volume van de binnenruimte een relatief groot geluidafstralend oppervlak, waarvan verwacht mag worden dat de geluidwering zonder maatregelen, die verder gaan dan de minimumeisen van het Bouwbesluit, onvoldoende geluidwering oplevert. De voorgenomen Golfbaanvariant levert naar verwachting een ontoelaatbare geluidbelasting op in deze geluidgevoelige binnenruimten van de woning.

5. Goede ruimtelijke ordening binnen wettelijke kaders Wet milieubeheer die locatie en noodzakelijke behuizing voor de vastgestelde maximaal toelaatbare verkeersbedrijfsvoering op de A9 waarborgen is onterecht achterwege gelaten

Goede ruimtelijke ordening van een Golfbaanvariant (overigens ook van een Heemskerkvariant), waarop nu nog de typering 'niet geprojecteerde weg' van toepassing is, gaat na onherroepelijke vaststelling van het bestemmingsplan of inpassingsplan, dat voorziet in de aanleg van deze weg, over in een 'geprojecteerde' weg. De dan aanwezige A9 en deze geprojecteerde wegen tezamen zijn daarna onderworpen aan de grenzen die de Wet milieubeheer, Hoofdstuk 11, via zgn. geluidproductieplafonds, daaraan sinds 2012 stelt voor wat betreft de noodzakelijke locatie en 'buhuizing' voor de maximaal toelaatbare 'verkeersbedrijfsvoering' op deze weg. Die locatie en behuizing voor de nog niet geprojecteerde wegen moeten waarborgen bieden dat de vastgestelde geluidplafonds niet worden overschreden. Ook aan de huidige A8 en de doorgetrokken A8 naar de A9 worden daaraan grenzen gesteld. Kenmerkend daarbij is dat de wijziging van de aanwezige A8 en A9 na planologische besluitvorming over beide 'aanwezige en geprojecteerde wegen' niet mag leiden tot overschrijding van de nu wettelijk geldende geluidproductieplafonds. In de milieueffectrapportage is onterecht daaraan geen aandacht besteed door op pagina 13 van het 'Achtergrondrapport Geluid' onder Beoordelingskader onterecht vast te stellen: "Er is geen harde wet- en regelgeving voor geluid in een milieu effectstudie. De beoordeling vindt kwantitatief plaats door het vergelijken van de cumulatieve geluidssituatie met en zonder voorgenomen ontwikkelingen". Zonder voorgenomen ontwikkelingen gelden wettelijk vastgestelde geluidproductieplafonds die in acht moeten worden genomen bij voorgenomen ontwikkeling.

6. Zonder een de te verwachten overschrijding van de Geluidproductieplafonds met tenminste ca. 7,3 -9,8 dB teniet te doen is onterecht sprake van een met de Wet milieubeheer strijdige milieueffectrapportage over de voorgenomen Golfbaanvariant. Voortzetting daarvan levert aanzienlijk meer gehinderden en slaapstoornissen op dan gepresenteerd.

In het uitgevoerde Antea-onderzoek ontbreekt onterecht elke verwijzing naar de toepassing van de Wet milieubeheer zodat de milieueffectrapportage niet goed is uitgevoerd. Redelijkerwijs mag verwacht worden dat sprake kan zijn van een overschrijding van de via deze plafonds wettelijk toegekende geluidgebruiksruimte aan de wegbeheerder Rijkswaterstaat voor zowel de huidige A8 en A9 zonder aanleg van de Golfbaanvariant en des te meer na aanleg van de voorgenomen Golfbaanvariant. Alleen al een wegverbreding van de A9 kan de overschrijdingsruimte in de situatie dat het verkeer nog geen gebruik maakt van de verbreedde weggedeelten vergroten. Uit een indicatief uitgevoerde rekenexercitie blijkt dat de te verwachten overschrijding in orde van grootte ca.7,3-9,8 dB kan bedragen zonder rekening te houden met nog onbekende mogelijke overschrijdingen, die naar verwachting niet zodanig groot zijn dat de '7,3-9,8 dB'-overschrijding wordt gereduceerd naar nihil.

Indicatief is berekend dat in de Referentiesituatie A9 met een daarbij veronderstelde maximale verkeersomvang 2030 van 92900 mvgt/etm op het GPP-referentiepunt 3205 bij wegdektype DAB geen sprake is meer van een nog vrij beschikbare geluidruimte. Een eenvoudige berekening leert dat bij de keuze voor de Golfbaanvariant alleen al door de verkeersomvang op de A9 van 105300 mvgt/etmaal (dus zonder de bijdrage van de 'Golfbaan' zelf en de verbreding van de A9 in rekening te brengen) ten opzichte van de Referentiesituatie toeneemt met 0.5 dB. De maximaal toelaatbare GPP-verkeersomvang van 80776 mvgt/etm zal moet worden bijgesteld naar een lagere verkeersomvang of er zal moeten worden gerekend met een ander geluidarmer wegdektype dan DAB waarvan in het Antea-rapport is uitgegaan. Dit leidt tot een andere milieueffectrapportage dan waarin nu is voorzien.

7. Goede ruimtelijke ordening vereist tenminste een verplichte geluidreductie van 7,3-9.8 dB naar nihil of minder

In het kader van goede ruimtelijke ordening (inpassingsplan) binnen de grenzen die de wet milieubeheer stelt en waarbij niet wordt uitgegaan van wat mag of moet (Wet milieubeheer), maar van wat kan biedt een verbeterde Golfbaanvariant met afscherming direct langs en ten westen van de A9 mogelijkheden de geluidkwaliteit van de woningen (vooral de slaapruimten) in Broekpolder te verbeteren en ook zodanige mogelijkheden dat de toegekende geluidgebruiksruimte via de vastgestelde GPP-waarden niet worden overschreden. Daarmee kan in het kader van de MER-beoordeling met grote waarschijnlijkheid de meest milieuvriendelijke variant met een verbeterde Golfbaanvariant tot stand komen zonder de gehinderdheid in de huidige situatie met toepassing van 'de wet tot behoud van ellende' te verplaatsen naar de woningen in Broekpolder.

8. Zienswijze milieueffectrapportage

Onder verwijzing naar de bijgevoegde NSG-rapportage 'NOTITIE ZIENSWIJZE Milieueffectrapportage Golfbaanvariant aansluiting A8-A9 te Heemskerk' menen wij dat de milieueffectrapportage op het punt van geluid onterecht voorbijgaat aan de vastgestelde Geluidproductieplafonds die beperkingen stelt aan de toelaatbare geluidemissie van de A8 en A9 in het belang van de toelaatbare geluidbelasting op en in de woningen (geluidsgevoelige objecten) in Broekpolder, waarvoor een bouwvergunning is afgegeven na 1 januari 1982 (art. 11.2 lid 3b).

Rekening houdend met de wettelijke bepalingen ten aanzien van geluidplafonds voor rijkswegen, gericht op **geluidbeheersing, geluidreductie en geluidsanering**, is de meest milieuvriendelijke milieuvariant uit het oogpunt van geluid, ook gelet op de **doelmatigheidscriteria Wet milieubeheer**

met betrekking tot de geluidsplafonds, de variant die voorziet in een vast te stellen geluidplafond, waarbij overal ten westen van de A9 op elke afstand van 50 m uit de buitenste rijstrook om de 100 m op een hoogte van 4 m in een geluidwaarde van 55 dB geldt. De binnenwaarde van woningen als gevolg van de geluidbelasting van de nog niet geprojecteerde A8 en de nog niet geprojecteerde aansluitingen op de A9 dient tezamen met de bijdrage van geprojecteerde A9 en de nog niet geprojecteerde verbreding van de A9 niet meer te bedragen dan de 36 dB voor de 'na 1 januari 1982-woningen'. De nog vast te stellen geluidplafonds voor de A8 en de aansluitingen op de A9 dienen te worden afgestemd op deze wettelijk geldende binnenwaarde.

Deze zienswijze dient te worden uitgewerkt en te worden gepresenteerd voordat definitief kan worden besloten over het voorkeursalternatief.

1. Aanleiding geluidbelasting Golfbaanvariant woning Stroomwal 72

De Golfbaanvariant voor de aansluiting van de A8 op de A9 heeft gevolgen voor de leefomgevingskwaliteit van de woningen aan de Stroomwal als eerste lijnsbebouwing achter een matig geluidbeperkende geluidvoorziening langs de A9 en als gevolg van deze ‘verzwakking’ in de geluidvoorziening ook voor daarachter gelegen woningen bij een groot deel van de woningen in Broekpolder.

De woning Stroomwal 72 (postcode 1967 JK) maakt deel uit van die bebouwing. De bewoner van deze woning, dhr. A. Barnhoorn, heeft de Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG) om advies gevraagd met betrekking tot het indienen van een zienswijze op de gevolgen van deze Golfbaanvariant voor zijn woonomgeving gedurende de inspraakperiode Zienswijze Verbinding A8-A9 van 17 juli tot en met 1 oktober 2017.

Van belang daarbij is de optredende geluidbelasting voor en na aanleg van deze variant die ten gunste lijkt komen van de geluidskwaliteit van veel woningen langs de huidige N8/N203-verbinding tussen de A8 en A9, **maar zonder het opheffing van voornoemde verzwakking in de geluidvoorziening**. In beginsel is sprake van een toenemende of blijvende verslechtering van de geluidskwaliteit bij de woningen gelegen aan de Stroomwal en ook bij de binnen de invloedssfeer van deze verzwakking daarachter gelegen woningen in Broekpolder. In dat verband is met de heer A. Barnhoorn besproken dat deze NSG-notitie een breder publiek dient bij het indienen van een zienswijze tegen de aanleg van de voorgenomen Golfbaanvariant zonder diep in te gaan op elke wooncluster in Broekpolder. Dat is ook niet nodig omdat de te bereiken geluidskwaliteit van elke wooncluster in Broekpolder anders dan de Stroomwalwoningen met de even huisnummers, sterk afhankelijk is van de geluidreducerende maatregelen bij de A9 ter hoogte van de deze Stroomwalwoningen worden getroffen. De in eerste instantie relevante woonclusters worden in de Samenvatting genoemd zonder daarop, met uitzondering van de Stroomwalwoningen even huisnummers, verder in deze notitie veel extra aandacht te besteden.

Een eerste verkenning van de huidige geluidskwaliteit zonder aansluiting A8 op de A9 levert volgens de postcode-site rivm.nl (geluidbelasting per postcodegebied) sinds 2011 al de kwalificatie “slecht” op met een indicatieve geluidbelasting van 61-65 dB(A). Dit alleen al staat in schril contrast met de door Antea gepresenteerde fors lagere geluidresultaten voor de berekende Referentiesituatie.

Volgens het Antea-Achtergrondrapport Geluid Verbinding A8-A9 zou in de huidige situatie (de Referentiesituatie) al gauw op vergelijkbare afstand tot de A9 bij met de Stroomwalwoningen gelet op de resultaten bij de Rottumeroog –woningen (met een veronderstelde maar niet aanwezige 3^e bouwlaag) op de grootste waarneemhoogte sprake zijn van 61-63 dB(A) op posities waarbij het maaiveld van woningen met 3 bouwlagen nagenoeg overeenkomt met het maaiveld van het wegdek A9. Dat lijkt al overeen te komen met voornoemde klasse ‘slecht’ ontleend aan de rivm- site. Deze woningen liggen echter mogelijk iets minder in de geluidschaduw van de aanwezige geluidvoorziening dan de Stroomwalwoningen, hetgeen de lagere geluidwaarden waarden bij deze woningen kan **verklaren mits het maaiveld van de Stroomwalwoningen even nummers met 3 bouwlagen ook overeenkomt met het maaiveld van voornoemde woningen**. Maar dat is hier niet het geval. In de navolgende figuur is eea schematisch weergegeven.

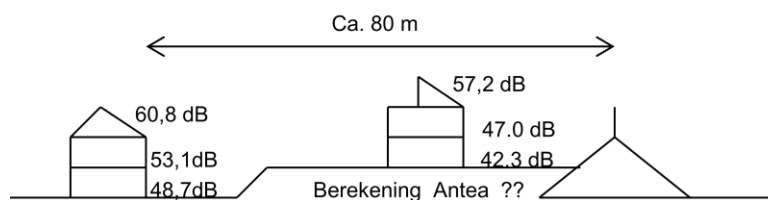
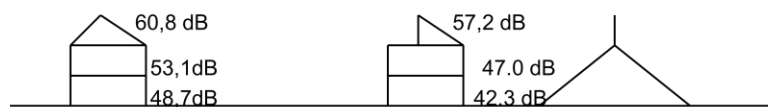


Fig a



Berekening Antea

Fig b

Berekening Antea Referentiesituatie
blad 5 van 16 Achtergrondrapport Geluid

Het maaiveld van de Stroomwalwoningen met 3 bouwlagen, ligt ongeveer 2,8 meter hoger dan het maaiveld van de overige woningen in Broekpolder (fig. a). Er is sprake van een 1 'woonverdieping' hoger liggend maaiveld voor 3 bouwlagen. Vanaf de rijksweg zijn alleen deze de 3^e bouwlagen van de Stroomwal-woningen volop te zien. Deze Stroomwalwoningen liggen niet in de geluidschaduw van de geluidvoorziening, op grond waarvan redelijkerwijs verondersteld mag worden dat de geluidbelasting meer dan 61-63 dB(A) bedraagt welke is berekend voor de verderop gelegen woningen welke wel in de geluidschaduw van de geluidafscherming liggen. Ook de geluidbelastingen van woningen langs Rottumeroog op gelijke afstand tot de A9 als de Stroomwalwoningen zijn berekend en kunnen ook als goede referentie genomen voor het gegeven dat Stroomwalwoningen onmogelijk een lagere geluidbelasting hebben, hetgeen ook doet veronderstellen dat Antea onterecht heeft gerekend met fig. b. Overigens hebben de Rottumeroog-woningen geen 3^e bouw- of woonlaag.

In vornoemd Achtergrondrapport is deze 3^e bouwlaag onterecht niet juist beoordeeld. Onterecht omdat de geluidbelaste ruimten veelal slaapruidtes zijn en bij de Stroomwalwoningen met een relatief groot dakoppervlak in verhouding met het geringe volume van deze slaapruidte, zal vanwege de geringe geluidwering al gauw sprake zijn van overschrijding van de binnengrenswaarden geldend in de nachtperiode. Dat is niet in het belang van een na te streven gezondheid van de bewoners van deze woningen. Ook bij doorslapen leiden verhoogde geluidsniveaus immers tot toenemende hartkloppingen enz. Het argument dat deze slaapruidten zijn gelegen onder daken uitgevoerd als zgn. dove gevel is geen vrijbrief om het vereiste binnenniveau buiten beschouwing te laten. Bij een dove gevelconstructie geldt de verplichting dat het toelaatbare binnenniveau van de slaap- en woonruimten is gewaarborgd.

Voorts blijkt bij nadere bestudering dan het Antea- rapport niet alle geluidrelevante verkeersgegevens van de A9 vermeld. Sinds 1 juli 2012 bij de invoering van de zgn. Geluidproductieplafonds Wet milieubeheer voor rijkswegen zijn de aan deze vastgestelde plafonds ten grondslag liggende verkeersgegevens geluidrelevant. Het Antea- rapport bevat onterecht geen enkele verwijzing naar deze wettelijk geldende geluidproductieplafonds, waardoor een met de Wet milieubeheer strijdige Golfbaanvariant in de milieueffectrapportage worden vergeleken met andere varianten (zie onder Samenvatting punt 6).

Door middel van een aantal rekenexercities zal onderbouwd worden dat de indicatieve geluidbelasting hoger is dan in het Achtergrondrapport Geluid is aangegeven. Een bevestiging daarvan zal moeten

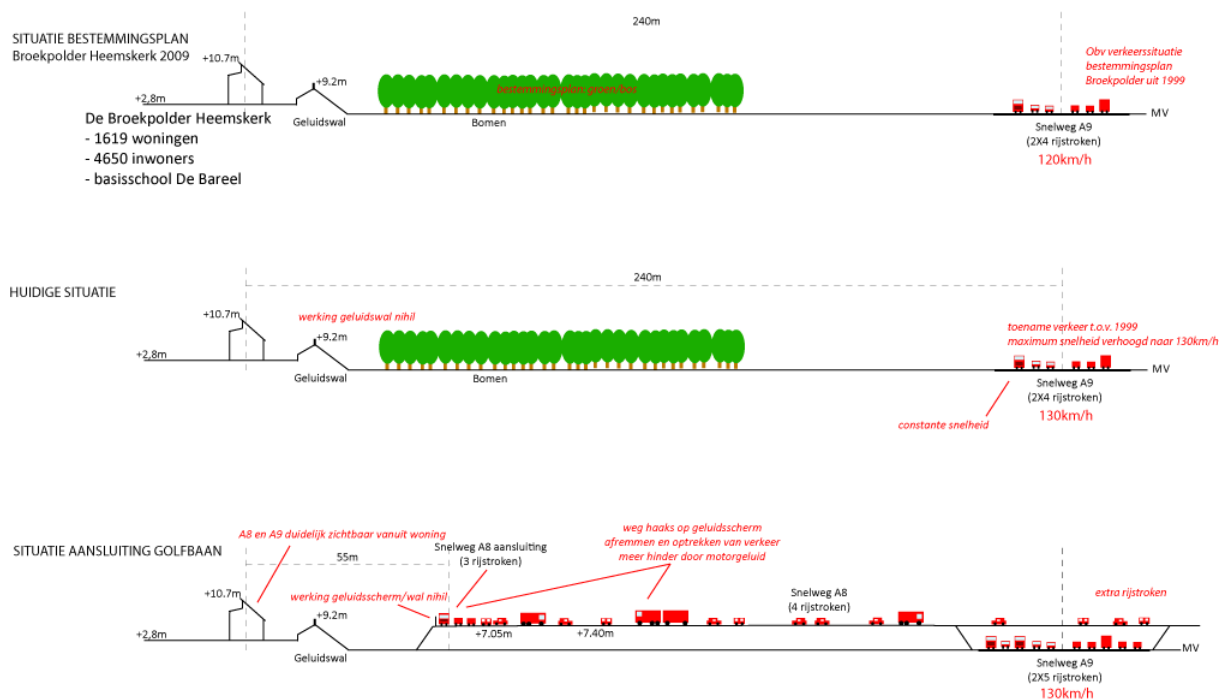
plaatsvinden met een controleberekening conform de wettelijk voorgeschreven zgn.

Standaardrekenmethode 2 door Antea in opdracht van de provincie en bij voorkeur ook door een akoestisch adviesbureau ter uitvoering van een second opinion. De belangrijkste verklaring daarvoor is in eerste aanleg dat in het Antea-rapport voor deze woningen met een verkeerde maaiveldhoogte is gerekend. De uitkomst van Antea-rapport veronderstelt het dakoppervlak van de Stroomwalwoningen even nummers met een 9,2 meter hoge geluidvoorziening ten opzichte van het wegdek niet zichtbaar zou moeten zijn en dat is niet het geval.

2. Wegprofielen en geluidreductie ter hoogte Stroomwalwoningen

De navolgende profielen, verkregen van de heer Barnhoorn, geven een akoesticus zonder nog een berekening uit te voeren een goed inzicht in hoe slecht het gesteld moet zijn met de te verwachten akoestische kwaliteit bij de Stroomwalwoningen. Vanuit de 3^e bouwlaag is de rijksweg A9 goed zichtbaar. Op de 3^e bouwlaag wordt geen geluidreductie ondervonden van het aanwezige geluidsschermb (combinatie wal+schermb) op korte afstand van de woningen. De 2^e niet direct zichtbare bouwlaag zal wel enig effect ondervinden, maar veel kan het ook niet zijn. Op beide bouwlagen bevinden zich geluidgevoelige slaapruidten.

De beide bouwlagen worden nog eens extra belast met de beoogde nieuwe verbinding **zonder dat de overheersende bijdrage van de A9 afneemt !!** De wegdekhoogte van de nieuwe verbinding bevindt zich ongeveer op de waarneemhoogte van deze tweede bouwlaag en belasten de geluidgevoelige slaapruidten op de twee bouwlagen nog eens extra. De noodzakelijke hoogte van het scherm langs de nieuwe verbinding zal opnieuw in beeld moeten worden gebracht om tenminste de totale geluidbelasting bij de woningen niet te laten toenemen. Akoestisch is geen sprake van het benutten van de 'goede ruimtelijke ordeningsmogelijkheden' die leiden tot een beter geluidresultaat dan waarin nu wordt voorzien. Dat is een tekortkoming bij het eventueel vaststellen van een inpassingsplan met onderstaand wegprofiel.



3. Zichtbaarheid van de daken en gevels van de Stroomwalwoningen

De kortste afstand van een rijstrook op de huidige A9 bedraagt ca. 225 m tov van de gevel van woning Stroomwal 72. De hoogte van de geluidproductie door de verkeersgeluidbron van de voertuigstromen ligt op 0,75 m boven wegdek. Dit wordt de zichthoogte boven het wegdek in een horizontaal vlak V. De geluidvoorziening is 9,2 m hoog ten opzichte van het wegdek A9 ofwel $9,2 - 0,75 = 8,45$ m boven vlak V, waarin zich de bronnen van de voertuigstromen zich bevinden. De top van de woning bevindt zich dan op $10,7 - 0,75 = 9,95$ boven het vlak V. De geluidbelaste gevel bevindt zich ongeveer 14 m uit het geluidsschermb op de wal. De top van de woning zal zich dan ongeveer 20 m uit dit scherm bevinden.

Om deze top van het dak niet te zien kan de schermhoogte H als volgt worden berekend.

$$H: 9,95 = 225 : (225 + 6) = 0,9746 \text{ hetgeen } H_{\text{noodzakelijk}} = 9,70 \text{ m tov vlak V oplevert.}$$

Haanwezig = 8,45 m zodat het dakvlak zichtbaar is vanuit alle rijstroken A9

De lager gelegen verdiepingen zijn niet zichtbaar maar liggen veel minder in de schaduw van de geluidvoorziening dan waarvan in het Antea- geluidrapport is uitgegaan.

De grootste afstand van een rijstrook t.o.v. gevel van de woning bedraagt ca. 249 m bij 2*4 rijstroken en bij 2*5 rijstroken ca. 252 m.

$$H_{\text{noodzakelijk}} = 249 : (249 + 6) = 0,9765 * 9,95 = 9,72 \text{ en bij 5 rijstroken } H_{\text{noodzakelijk}} = 0,9882 * 9,95 = 9,83 \text{ m.}$$

4. Indicatieve berekening geluidbelasting woning 3^e bouwlaag Stroomwal 72 is ca. 67-68 dB op basis van de toegekende geluidgebruiksruimte A9 met DAB-wegdek en is in strijd met de Wet milieubeheer

De lokaal toegekende geluidgebruiksruimte volgens de registratie van de Geluidproductieplafonds (GPP) op registratiepunt 3205 bedraagt 70,3 dB op 4 meter hoogte en 50 m uit de rand van de rijksweg A9. In bijlage tabel 1 is een indicatieve berekening vermeld van de geluidbelasting

De geluidvoorziening ligt op een afstand van ca. 210 m uit de binnenste rand van de rijksweg A9. Ten noorden en ten zuiden van dit GPP- punt liggen GPP- punten achter de dichterbij de A9 gelegen geluidvoorziening met GPP-waarden van 55 en 56 dB.

Het GPP-punt met de waarde van 70,3 dB ligt op ca. 65 m uit de as van de A9 en levert met verwaarlozing van de beperkt aanwezige bodemdemping bij de woning Stroomwal 72 bij een niet of nauwelijks afgeschermd gevel of dak ter hoogte van Stroomwal 72 als gevolg van A9, akoestisch beoordeeld als een lijnbron, vanwege de afstand een geluidreductie op van ca. 5,6 dB(A).

Bij de woning mag dan op basis van een indicatieve berekening een geluidbelasting van maximaal ca. 67 dB(A) verwacht worden uitgaande van het GPP. Een en ander is in elk geval in lijn met de voornoemde indicatieve postcodewaarden van de rivm-site welke nog uitging van het beoordelingsjaar 2011..

Omdat bij de vaststelling van het GPP is uitgegaan van de maximale verkeersbedrijfsvoering op de A9 van 80776 mvtg /etm en het Achtergrondrapport Verkeer 105300 mvtg /etm prognosticeert in het jaar 2030 moet daarop een correctie worden uitgevoerd van +1,2 dB, waardoor indicatief bij handhaving van het DAB-wegdek de geluidbelasting 72 dB bedraagt op het GPP-referentiepunt en de beschikbare geluidruimte met een overschrijding van 1,7 ruimschoots is opgesoupeerd.

ZONDER verbreding van de A9 naar 2*5 rijstroken en ZONDER aansluiting van de A8 op de A9 is gebruikmaking van de A9 slechts mogelijk wanneer dit gepaard gaat met de aanleg van een ZOAB-wegdek op de A9 dan wel- al dan niet gecombineerd- met de aanleg van geluidafscherming direct langs de A9 in het ‘verzwakte geluidreducerende gebied’ van de huidige geluidvoorziening.

Met ZOAB bedraagt de geluidbelasting ca. 69,5 dB. Er is nog een beschikbare geluidgebruiksruimte van 0,8 dB (=70,3-69,5) of minder wanneer het geluidplafond op nabij gelegen referentiepunten minder bedraagt dan 70,3 dB. ***Er is sprake van een potentieel dreigende overschrijding van de***

geluidplafonds (minder dan 0,5 dB). Bij verbreding van de A9 naar 2*5 rijstroken ondergaan alle bestaande rijstroken (8 rijlijnen) een verminderde bodemdemping in het zgn. Bronbodemdempingsgebied van 70 m. De totale vermindering wordt geschat op 0,9 dB, zodat alleen al door verbreding van de A9 de plafondwaarde bij een ZOAB-wegdek met 0,1 dB wordt overschreden, wanneer geen afschermdende geluidmaatregelen direct langs de A9 worden gerealiseerd. **Er is geen zgn. werkruimte als bedoeld in de Wet Milieubeheer van een 0,5 dB meer beschikbaar.**

Verbreding van de A9 naar 2*5 rijstroken zonder dat gebruik gemaakt wordt van de extra rijstroken door het verkeer en ZONDER aansluiting van de A8 op de A9 is slechts mogelijk wanneer dit gepaard gaat met de aanleg een ZOAB-wegdek op de A9 en de aanleg van geluidafscherming direct langs de A9 in het ‘verzwakte geluidreducerende gebied’ van de huidige geluidvoorziening.

De vastgestelde geluidplafonds zijn voor woningen waarvoor een bouwvergunning is afgegeven na 1 januari 1982 (art. 11.2 lid 3b Wet milieubeheer) afgestemd op een toelaatbare binnenwaarde van 36 dB. Verhoging van de geluidbelasting door gebruikmaking van het verkeer van met name de aan te leggen buitenste en oostelijke rijstrook van de verbrede A9 verhoogt de geluidbelasting tenminste met 1 dB zonder compenserende maatregelen en verhoogt de druk op realisatie van geluidafscherming direct langs de A9 of in de middenberm om aan de geldende plafondwaarde van 70,3 , welke met 1,1 dB wordt overschreden, te kunnen voldoen en daarmee aan de vereiste binnenwaarde van 36 dB. De A9 met 2*4 rijstroken moeten in het kader van de Wet milieubeheer gezien worden als een ‘geprojecteerde weg’ waarvoor de plafondwaarde geldt. De extra rijstroken zijn ‘nog niet geprojecteerde wegen’ waarvoor de plafondwaarde pas gaat gelden, wanneer ze de status geprojecteerd krijgen en dat is na de vaststelling van het bestemmingsplan of het inpassingsplan dat voorziet in de aanleg van de extra rijstroken.

Gebruikmaking van de verbreding van de A9 naar 2*5 rijstroken door wegverkeer en ZONDER aansluiting van de A8 op de A9 is slechts mogelijk wanneer dit gepaard gaat met de aanleg een ZOAB-wegdek op de A9 en geluidafscherming met een geluidreductie van tenminste 1,1 dB direct langs en of in de middenberm van de A9 in het ‘verzwakte geluidreducerende gebied’ van de huidige geluidvoorziening in het belang van het vereiste binnenniveau van woningen waarvoor een bouwvergunning is afgegeven na 1 januari 1982.

De weggedeelten die de huidige A8 op de A9 moeten aansluiten hebben, net als de extra rijstroken van de A9, alle de status ‘nog niet geprojecteerd’ en verkrijgen eveneens de status ‘geprojecteerd’ na vaststelling van het bestemmingsplan of inpassingsplan dat voorziet in de aanleg van die weggedeelten. De toelaatbare binnenwaarde van 36 dB voor de woningen blijft na aanleg daarvan ongewijzigd. De consequentie daarvan is dat de geluidbijdrage van deze ‘nog niet geprojecteerde wegen’ tezamen niet meer mag zijn dan 26 dB om de binnenwaarde van 36 dB niet te verhogen tenzij de afscherming de geluidafscherming direct langs de A9 met een geluidreductie van aanzienlijk meer dan 1,1 dB verder wordt verhoogd. In dat geval is de bijdrage van de A9 aan het binnenniveau van de woningen minder dan 36 dB waardoor er ruimte komt voor de nog niet geprojecteerde weggedeelten om een hogere geluidbijdrage dan 26 dB toe te staan met minder grote afscherming dan zonder een verhoogde afscherming direct langs de A9.

De vereiste binnenwaarde van de woningen van 36 dB kan slechts worden gewaarborgd wanneer de te plaatsen geluidafscherming met afdoende afschermhoogte en afscherm lengte direct langs de A9 wordt gewaarborgd in samenhang met de noodzakelijke afscherming langs A8 en de aansluiting op de A9.

De afwezigheid van een voor Stroomwal 72 doeltreffende geluidvoorziening veroorzaakt bij ongewijzigd wegdek DAB, waarmee ook Antea heeft gerekend, op de 3^e bouwlaag een geluidbelasting van ca. 68 dB op het geluiddove dakvlak. Dit dakvlak moet dan al over een geluidwering beschikken van 32 dB (=68-36), hetgeen twijfelachtig is. Als op een slaapverdieping lager de geluidbelasting al 5 dB minder zou zijn (dit moet nader worden berekend) dan zou die verdieping over een geluidwering moeten beschikken van 27 dB. In dat geval moet deze gevel beschikken over een geluidgedempte ventilatievoorziening vanwege een tekort aan ca. 2 dB geluidwering. Deze voorziening (suskast) is niet aanwezig.

De hoogten van de geluidbelastingen op de 3^e en 2^e bouwlaag van de woning Stroomwal 72 zijn bij een DAB-wegdek van dien aard dat redelijkerwijs aangenomen mag worden dan niet wordt voldaan aan de vereiste binnenwaarden van 36 dB voor deze slaapverdiepingen.

5. Hanteren van een maximale waarde van 58 dB op rekenpunt 11 (Stroomwal 72) is onterecht bij Golfbaanvariant

a. rekening houden met de geluidplafonds Wet milieubeheer:

Lden max op geluidgevoelige gevels ≤ 65 dB

Lden max achter geluidgevoelige gevels ≤ 36 dB

In de geluidrapportage is onterecht een waarde berekend van 56,4 dB op rekenpunt 11 voor de 3^e bouwlaag (blad 5 Antea-rapport Golfbaanvariant). Ten opzichte van de referentiesituatie een toename van $56,4 - 53,5 = 2,9$ dB. Het maakt nogal wat uit in de beoordeling dat bij de indicatieve berekening van de geluidbelasting op deze laag ca. 12 dB(A) hoger ligt op 68 dB en dat de rivm-site voor het jaar 2011 uitkomt op 61-65 dB zonder Golfbaanvariant en met Golfbaanvariant dan ca. 3 dB hoger zou uitkomen op 64-68 dB. De beoordeling van de geluidwinst die de Golfbaanvariant volgens de milieueffectrapportage elders bij bestaande woningen oplevert ten opzichte van de huidige verkeersafwikkelingssituatie A8-A9 moet tenminste gecorrigeerd worden met een aanmerkelijk verlies bij de Stroomwal-woningen en wellicht ook bij de daarachter gelegen woningen in Broekpolder, vooral wanneer het gaat om de slaapruimten onder invloed van de rijksweg A9 die in de nachtperiode zo'n 75 % van de tijd behoorlijk in gebruik is. $L_{night-dab} = \text{ca. } 60 \text{ dB}$.

De milieueffectrapportage geeft in bijlage 4 van het Achtergrondrapport Geluideen een volstrekt vertekend van de te verwachten geluidgevolgen en dat beeld wordt versterkt door niet de bovenste slaaplagen van woningen in Broekpolder in de beoordeling te betrekken. Bijlage 4 is onbruikbaar voor een variantenvergelijking

Dat heeft gevolgen voor de beoordeling van de Referentiesituatie, de Nulplus- en de Heemskerkvariant-beoordeling op het punt van de hoogte van de geluidbelasting en de kwalificering met betrekking tot de gezondheid van de bewoners. Ook al verandert de Golfbaanvariant de hoogte van de geluidbelasting niet - de nieuwe hoogte met bijbehorende geluidmaatregelen zal uit een hernieuwde geluidberekening moeten blijken -, de kwalificering van de leefomgevingskwaliteit blijft "slecht tot zeer slecht".

Omdat de 3^e bouwlaag zich op een hoogte bevindt waarbij de voertuigstroom op de nieuwe aansluiting zichtbaar is zullen daarvoor andere geluidbeperkende maatregelen, waaronder een ander geluidarmer ontwerp, getroffen moeten worden dan waarin nu is voorzien.

b. niet rekening houden met de geluidplafonds Wet milieubeheer

Uit tabel 2 blijkt indicatief dat de overschrijding van de plafondwaarde, waarop onder punt 6 zal worden ingegaan ca. 7,3 dB of meer zal bedragen voor ZOAB en voor DAB ca. 9,8 dB, wanneer de geluidproductieplafonds Wet milieubeheer worden genegeerd. Dat heeft een grotere gevolg voor het aantal gehinderden en slaapgestoorden dan gepresenteerd in het Antea-rapport.

Geconcludeerd kan worden dat in de gepresenteerde milieueffectrapportage een met de Wet milieubeheer strijdige Golfbaanvariant is beoordeeld.

6. Goede ruimtelijke ordening binnen het wettelijke kader van de Wet milieubeheer, Hoofdstuk 11 Geluidproductieplafonds

In de akoestische rapportage van Antea wordt onterecht geen aandacht besteed aan de in het kader van de Wet milieubeheer(Wm) vastgestelde wettelijk geldende Geluidproductieplafonds (GPP) voor rijksweg A9.

Bij een algemene beoordeling van de akoestische rapportage bedraagt het verschil in geluidbelasting bij de woning Stroomwal 72 (rekenpunt 11) bij de Golfbaanvariant tenminste 2,9 dB meer dan beoordeeld bij de Referentiesituatie. In de Referentiesituatie (92.900 mvtg/etmaal in 2015 ten opzichte 80.776 mvtg/etm volgens het geluidregister) is sprake van een toename van 0,6 dB ten opzichte van de geldende plafondwaarde. Er is bij handhaving van het wegdektype DAB sprake van overschrijding van de plafondwaarde sinds 2015. Bij toepassing van ZOAB is sprake van een onderschrijding van 1,9 dB van de plafondwaarde. Bij de vaststelling van het GPP mag alleen in dat geval nog mag worden uitgegaan van een vrij beschikbare ruimte van maximaal 1,9 dB. De verkeerstoename is in 2030 (105300 mvtg /etm) zal de vrij beschikbare ruimte verkleinen naar ca. 1,4 dB (=1,9-0,5) bij een ZOAB-wegdek.

Een Golfbaanvariant beoordelen met een ongewijzigd A9-wegdek DAB en zonder rekening te houden met wegverbreding van 2*4 naar 2*5 rijbanen is al ontoelaatbaar.

De maatregel het aanleggen van een geluidarmer wegdek dan DAB dient te worden betrokken in de mer-geluidbeoordeling om niet in strijd te komen met de Wet milieubeheer .

De afwezigheid van nog vrij beschikbare geluidruimte en het niet verlagen van de maximaal toelaatbare GPP-verkeersomvang vergroot niet alleen de druk op een geluidarmer A9-wegdek dan DAB maar ook de druk op het zoveel mogelijk opheffen van de zwakke geluidreducerende werking van de huidige geluidvoorziening ter hoogte van de Stroomwalwoningen door een effectievere afscherming gelegen dicht bij de rijksweg A9, waarbij afscherming in de middenberm van de A9 niet moet worden uitgesloten.

6.1 De geldigheid van geluidproductieplafond GPP

1. Artikel 11. 1 Wet milieubeheer zegt over GPP's het volgende.

a. Met betrekking tot wegen.

“geluidplafondkaart:

kaart met daarop aangegeven de wegen en spoorwegen, alsmede de geprojecteerde wegen en spoorwegen, waarop titel 11.3 en de daarop berustende bepalingen van toepassing zijn;” .

Hierbij zij opgemerkt dat de geluidplafondkaart geen betrekking heeft op nog niet geprojecteerde of te reconstrueren wegen.

“geprojecteerde weg of spoorweg:

nog niet aangelegde weg of spoorweg, in de aanleg waarvan wordt voorzien door een geldend bestemmingsplan, traceebesluit, of wegaanpassingsbesluit als bedoeld in de Spoedwet wegverbreding, dan wel door een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van art.2.12, eerste lid, onder 3^e, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan wordt afgeweken”;

Van belang hier op te merken is dat de geluidplafondkaart betrekking heeft op de planologisch aanwezige(1) situatie conform het geldende bestemmingsplan en ook, voorzover daarvan sprake is, een geprojecteerde(2) weg of spoorweg conform bovengenoemde definitie. Ook de term ‘geprojecteerd’ is afkomstig uit de Wet geluidhinder.

“geluidproductieplafond:

toegestane geluidproductie;”

en tenslotte

” geluidproductie:

geluidwaarde vanwege een weg of spoorweg in Lden;”

Met betrekking tot het toepassen van de GPP-waarden als toetsingskader moet geconcludeerd worden dat deze zich beperken tot de verkeersbedrijfsvoering in een ‘planologisch vergunde’ geluidgebruiksruimte voor uitsluitend de aanwezige weg en, voorzover in het geldende bestemmingsplan daarvan sprake is, voor de ‘geprojecteerde’ weg. Volgens het geldende bestemmingsplan Heemskerk Buitengebied 2015 is van dit laatste geen sprake zodat het nu geldende GPP zich beperkt tot de bedrijfsvoering in de ‘aanwezige’ situatie(1).

Uitdrukkelijk wordt hier vermeld dat het gebruik van de GPP-waarden conform bovengenoemde begripsbepalingen uit artikel 11 van de Wet milieubeheer NIET dient als toetsingskader voor een nog niet geprojecteerde weg (3) of een te reconstrueren weg (4). Deze twee typeringen worden ook toegepast voor een te beoordelen situatie in het kader van de toepassing Wet geluidhinder. Het ontbreken van deze twee situaties in de Wm-Begripsbepalingen GPP bevestigt daarmee dat de Wm geen planologisch instrument is voor het beoordelen van de genoemde situaties 3 en 4.

b. Met betrekking tot aanwezige woningen.

“geluidsgevoelig object: bij algemene maatregel van bestuur als zodanig aangewezen gebouw of terrein dan vanwege de bestemming daarvan bijzondere bescherming tegen geluid behoeft , waarbij wat betreft de bestemming wordt uitgegaan van het gebruik dat is toegestaan op grond van het

bestemmingsplan bedoeld, bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening, een inpassingsplan.....(etc)”.

Voor de toepassing van hoofdstuk 11 is onder art. 11.2 een tabel met voorkeurswaarden, maximale waarden, binnenwaarde A en binnenwaarde B voor wegen en spoorwegen weergegeven. De voorkeurswaarden en de maximale waarden hebben betrekking op de geluidbelasting van geluidgevoelige objecten (art.11 lid 2 onder 2). De binnenwaarde A (36 dB) is van toepassing op geluidgevoelige ruimten van:

“b. geluidsgevoelige objecten langs overige wegen of spoorwegen, indien voor de bouw van die objecten een bouwvergunning is afgegeven na 1 januari 1982.”

Voor het overgrote merendeel van de woningen in Broekpolder – waaronder de Stroomwalwoningen- is een bouwvergunning afgegeven na 1 januari 1982 en daarmee is hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer van toepassing op deze woningen.

6.2 Het vast te stellen bestemmingsplan of inpassingsplan ten behoeve van wegverbreding A9 van 2*4 naar 2 *5 met bijbehorende nieuwe op - en afritten en de Golfbaan.

Het bestemmingsplan moet worden gewijzigd om planologisch te kunnen voorzien in wegverbreding naar 2*5 rijstroken en in de bijbehorende op - en afritten, waarin het geldende bestemmingsplan en de geluidplafonds niet in voorzien. Deze wegverbreding van de A9 en de aanleg van nieuwe op- en afritten alsmede de Golfbaan zelf moeten daarmee nu getypeerd worden als ***nog niet geprojecteerde onderdelen*** van de beoogde toekomstige wegaanpassing A9 (situatie 3).

Zodra de planologische procedure voor deze nog niet geprojecteerde onderdelen haar onherroepelijke status heeft bereikt krijgen de ***wegverbreding A9, de Golfbaan en de op- afritten de status ‘geprojecteerd’(situatie 2)*** en gaan dan deel uitmaken van de geldende GPP- beoordeling. Bij ongewijzigde GPP's zal de geluidbijdrage aan de toegekende GPP's gelijk moeten zijn aan 0 rekening houdend met het gegeven dat geen toename van de geluidbelasting plaatsvindt bij woningen, omdat de toegekende geluidruimte volledig is vergeven aan GPP-‘verkeersgeluid-bedrijfsvoering’ op de aanwezige 2*4 rijstroken en bijbehorende vluchtstroken.

6.3 Het bereik van GPP-waarden

Op grond van artikel 11 Wet milieubeheer gelden GPP - waarden voor aanwezige en geprojecteerde situaties conform het bestemmingsplan en dienen ze zodanig te worden vastgesteld dat de geluidbelasting bij geluidgevoelige woongevels Lden meer bedraagt dan 50 dB en niet meer bedraagt dan 65 dB.

Daarnaast dient bij woningen waarvoor een bouwvergunning is afgegeven na 1 januari 1982 in geluidgevoelige vertrekken van de woningen de geluidbelasting niet hoger te zijn dan 36 dB.

6.4 Bepalende factoren voor het compenseren van de overschrijdingruimte van vastgestelde GPP geluidgebruiksruimte.

Met de invoering van de Wet geluidhinder worden wegen als geluidbron in ruimtelijke plannen getypeerd als ‘nog niet geprojecteerde’, ‘geprojecteerde’, ‘aanwezige’ en ‘te reconstrueren’ wegen. Voor elk type weg gecombineerd met een nog ‘niet geprojecteerde’ woning of ‘geprojecteerde’ of ‘aanwezige’ woning geldt een geluidnormstelling. Er zijn daarmee 12 mogelijke geluidnormstellingen waarop de besluitvorming over ruimtelijke plannen tot stand komt.

Ter hoogte van de Stroomwalwoningen en ook bij de overige woningen in Broekpolder geldt inmiddels de combinatie ‘aanwezige A9’ versus ‘aanwezige woningen’ voor het merendeel bij de vaststelling van het globale bestemmingsplan tot stand gekomen via de na 1982 geldende normstelling voor de ‘aanwezige A9’ versus ‘nog niet geprojecteerde woningen’. Voordat de bouwvergunning werd afgegeven en nadat het bestemmingsplan onherroepelijk werd vastgesteld kwamen deze woningen terecht in de combinatie ‘geprojecteerde woningen’ versus ‘aanwezige weg A9’. Sinds de afgifte van de bouwvergunning verkeren de meeste woonsituaties voornamelijk in de combinatie ‘aanwezige woning’ versus ‘aanwezige weg A9’. In de loop der jaren kon de verkeersomvang op rijkswegen zodanig toenemen dat de grenswaarden op grond waarvan besluitvorming met betrekking tot de nog niet geprojecteerde woningen plaatsvond werden overschreden en er een zgn. handhavingsgat ontstond waarvoor de Wet geluidhinder geen mogelijkheden bood om dat gat te dichten. Met ingang van 2012 worden in het kader van de Wet milieubeheer wettelijke beperkingen opgelegd aan de toename van de geluidproductie van de aanwezige rijksweg door het instellen van zgn. geluidproductieplafonds. Indien sprake is van een geprojecteerd wegonderdeel (in de aanleg waarvan het bestemmingsplan voorziet) geldt dat plafond tezamen met de aanwezige weg ook daarvoor. In de huidige situatie heeft de weg A9 alleen de status ‘aanwezig’. De situatie ‘geprojecteerd’ wordt er aan toegevoegd zodra het bestemmingsplan onherroepelijk gaat voorzien in de voorgenomen Golfbaanvariant via de route van ‘nog niet geprojecteerd’ naar ‘geprojecteerd’. Omdat moet worden voldaan aan het geldende geluidproductieplafond kan de ‘nog niet geprojecteerde’ Golfbaanvariant met op- en afritten en wegverbreding A9 uitsluitend de status geprojecteerd krijgen **indien de toename van de geluidbelasting als gevolg daarvan gelijk is aan nul**. In bijlage tabel 2 is een overzicht van de mogelijke overschrijdingen weergegeven.

7. Conclusies

1. De in het Antea-rapport gepresenteerde geluidbelastingen van rijksweg A9 bij woningen met een dicht asfaltbeton-wegdek DAB is onterecht, omdat de beschikbare geluidgebruiksruimte op grond van de in het kader van de Wet milieubeheer vastgestelde geluidproductieplafonds dit niet toestaat.
2. In het Antea-rapport worden onterecht geluidbelastingen gepresenteerd bij de Stroomwalwoningen met de even huisnummers met een maaiveld dat onterecht gelijk of nagenoeg gelijk is gesteld aan het maaiveld van het wegdek A9 of het maaiveld van de woningen in het omliggende woningen met drie bouwlagen in Broekpolder.
3. In het Antea-rapport wordt onterecht bij een groot aantal woningen met 3 bouwlagen, met uitzondering van de woningen gelegen aan Rottumeroog, met een maaiveld gelijk of nagenoeg gelijk aan het maaiveld van de A9 niet gepresenteerd. Het belang daarvan is de presentatie van de geluidbelasting op de 3^e bouwlaag, welke functioneert als geluidgevoelige slaaplaag binnen de invloedssfeer van de A9 welke invloed wordt vergroot bij de verbreding van de A9. Dat belang wordt nog groter wanneer de in het kader van de Wet milieubeheer vastgestelde Geluidproductieplafonds voor de A9 worden genegeerd. Een presentatie daarvan in een geluidcontourenkaart maakt de kwetsbaarheid van deze slaaplaag bij veel woningen zichtbaar voor de zwakke schakel in de huidige geluidvoorziening langs de A9 ter hoogte van de Stroomwalwoningen en ook de noodzaak tot het nemen van maatregelen ter verbetering van deze zwakke schakel zonodig met een verbeterde versie van de voorgenomen Golfbaanvariant.
4. Het Antea-rapport richt zich onterecht niet op een beoordeling van de Golfbaan- en Heemskerk-variant in het kader van het respecteren van de vastgestelde geluidproductieplafonds Wet milieubeheer Hoofdstuk 11. Er is sprake van een ontoelaatbare overschrijding van de vastgestelde geluidproductieplafonds, welke overschrijding teniet moet worden gedaan met een geluidarmer

wegdektype op de A9 dan de huidige en door middel van een betere akoestische geluidafschermdende geluidvoorziening dan de huidige voordat de gevolgen van een Golfbaanvariant in het kader van een milieueffectrapportage kan worden betrokken.

5. De in te dienen zienswijze is verwoord onder punt 8 van de Samenvatting.

Ing. L. Visscher



Leusden, 11 september 2017

BIJLAGE

GPPzoab Referentiepunt 3205 A9 = 70.3 dB bestaande rijbanen 2*4 + vluchtstroken en na verbreding A9									
Toegekende GPP-‘verkeersbedrijfsvoering’ max.80.776 mvtg /etm bij wegdek ZOAB									
lichte mvtg 115 km/h			middelzw.mvtg 100km/h			zware mvtg 90 km/h			
dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
2365	1098	726	127	26	42	82	21	35	Links L
2363	1410	372	134	33	25	79	25	28	Rechts R
4728	2508	1098	261	59	67	161	46	63	Totaal L+R
567376	10032	8784	3132	236	536	1932	184	504	periode totaal L+R
Links 58 m;Bf=(0.86)²=0.74 : Lden-zoab= 65.876 ; Lden-dab=68.402; Lnight-zoab:58,4;Lnight-dab:60,9 dB Rechts 70 m;Bf=(0.71)²=0.51: Lden-zoab =64,613; Lden-dab=67.147; Lnight-zoab:55,6;Lnight-dab:58,5 dB L+R- 2 hoofdrijlijnen S1 berek.: Lden-zoab = 68.3 dB ; Lden-dab=70.8; Lnight-zoab:60,2 ; Lnight-dab:62,8 dB Huidige over- (+)/onder(-)schrijdingsruimte: zoab :68.3-70.3= -2.0 dB; dab:70.8-70.3=+0.5 dB Correctie Referentiesituatie 2030 op ref.punt 3205: 10log(105300/80.776)= +1,2 dB - Lden- zoab2030= 69.5 dB en Lden-dab2030 =72 dB op 50 m uit rand weg is ca.65 uit as A9 Op 240 m Stroomwalwoning : geluidreductie indicatief 10 log (240/65)= 5,6 verwaarlozing verminderde bodemdemping - Lden-zoab 2030>=63,9 en Lden-dab2030>=66,4 dB Inschatting geluidbelasting na toename verbreding rijksweg A9: +0,9 dB - Lden-zoab 2030>=64,8 en Lden-dab2030>=67,3 dB Inschatting vermindering geluidreducerende werking geluidwal/scherm na aanleg en verkeersgebruik meest oostelijke rijbaan : + 1 dB - Lden-zoab 2030>=65,8 en Lden-dab2030>=68,3 dB; Lnight-zoab:57,7 en Lnight-dab:60,3 dB									

Tabel 1: Indicaties geluidbelasting Stroomwalwoning 72 en geluidgevolgen omgeving

Te verwachten overschrijdingen in dB toegekende geluidgebruiksruimte bestaande situatie op GPPzoab Referentiepunt 3205 A9 ZOAB = 70.3 dB als gevolg van nog niet geprojecteerde wegen Golfbaanvariant nadat daaraan de status geprojecteerd is toegekend		
Over(+)/onder(-)schrijdingen in dB	bijdrage	subtotaal
1.Bestaande situatie zonder nog niet geprojecteerde wegen	-0,8	-0,8
2.Nog niet geprojecteerde wegverbreding van 2*4 naar 2*5-rijbanen : verminderde bodemdemping	+0,9	+0,1
3.Verschil berekening 2 hoofdrijbanen met 10 rijbanen	+0.5	+0,6
4.Verkeersgebruik van de nog niet geprojecteerde rijbanen : vermindering geluidafscherming niet geprojecteerde oostbaan	+1	+1,6
5.Hoogte geluidbelasting geluidgevoelige woongevels	>2	>+3,6
6.Nog niet geprojecteerde op- en afrit Golfbaanvariant	+3.7	>+7,3
Totaal te verwachten overschrijding GPP Referentiepunt 3205 A9 als gevolg van voorgenomen nog niet geprojecteerd Golfbaanvariant ZOAB wegdek		>+7,3
8.Geluidreducerende aanpassingen A9 en Golfbaanvariant ZOAB - wegdek		>7,3 dB
Overschrijding GPP Referentiepunt 3205 na onherroepelijke geprojecteerde Golfbaanvariant		0

Tabel 2. Te verwachten overschrijdingen GPP als gevolg van nog niet geprojecteerde wegen Golfbaanvariant en A9 en te reduceren geluidbelasting