



# **Wet geluidhinder**

## **Ontwerpbesluit hogere waarden**

**Locatie:**           Reconstructie Leidse Ring Noord, tracédeel  
                          Schipholweg-Oost te Leiden  
**Gemeente:**       Leiden

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

### **1. ONDERWERP**

Het project Leidse Ring Noord (LRN) is een gezamenlijk project van de gemeenten Leiden en Leiderdorp. De LRN vormt samen met de A4, A44, N446 en de RijnlandRoute, die inmiddels wordt aangelegd, de Leidse Ring.

Het doel van de LRN is om de doorstroming en betrouwbaarheid van de Leidse ring te verbeteren, zodat er een robuust en toekomstbestendig ringstructuur ontstaat. Om dit te bereiken moeten de huidige knelpunten in de LRN worden opgelost. Het doorgaande autoverkeer wordt via de ringweg om de centra van Leiden en Leiderdorp geleid. Dit zorgt voor minder verkeer in de woonwijken en draagt bij aan een leefbare en toegankelijke binnenstad van Leiden en dorpskern van Leiderdorp. Daarnaast ontstaat er meer ruimte voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer, maar ook voor meer groen.

De gehele LRN is verdeeld in vijf tracédelen, te weten: Plesmanlaan, Schipholweg, Willem de Zwijgerlaan in Leiden, en Engelendaal, Oude Spoorbaan in Leiderdorp (zie afbeelding 1).

De belangrijkste aanpassingen van het tracédeel Schipholweg-Oost (zie afbeelding 3) zijn 'fysieke wijzigingen' aan de Schipholweg-Oost, de Dellaertweg en de Parmentierweg. Het betreft hier een verbreding of verlegging van de weg, en bij de Parmentierweg alléén een wijziging van de afslagrichting.

Vanwege de fysieke herinrichting van de weg is een akoestisch reconstructie onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) uitgevoerd <sup>1</sup>. Op basis van dit onderzoek wordt bepaald of er geluidmaatregelen noodzakelijk zijn en welke geluidmaatregelen hiervoor in aanmerking komen.

Hieronder is beoordeeld of vanwege deze reconstructie voor geluidgevoelige bestemmingen (o.a. woningen) een hogere waarde voor de geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaai 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 wegverkeerslawaai een acceptabel woon- en leefklimaat gewaarborgd is.

---

<sup>1</sup> "LRN Schipholweg Oost Akoestisch onderzoek Fysieke wijziging Leidse Ring Noord", onder projectnummer 0459323.600 revisie 01, d.d. 23 maart 2022 van adviesbureau AnteaGroup

## **2. BEOORDELINGSKADER**

### **2.1 Algemeen**

De regelgeving voor reconstructie voor wegverkeerslawaai is bepaald in de artikelen 98 tot en met 104 van de Wgh. Deze wet beoogt om te voorkomen dat bij wijzigingen op of aan een weg een aanmerkelijke toename van de geluidbelasting optreedt. Als er wel sprake is van een aanmerkelijke toename, dienen zo mogelijk maatregelen te worden getroffen. Als deze onvoldoende effect hebben of als er overwegende bezwaren tegen de maatregelen zijn, dan kan een hogere waarde worden aangevraagd.

Een reconstructie in de zin van de Wgh houdt in dat de geluidbelasting in het toekomstige maatgevende jaar tenminste 2 dB hoger is dan de in de wet bepaalde grenswaarde.

Als dat het geval is, moet worden onderzocht met welke maatregelen de geluidbelasting wordt teruggebracht naar de grenswaarde. Deze toets is gedaan voor iedere geluidgevoelige bestemming binnen de zone. De geluidbelasting wordt berekend op de gevel. De toekomstige geluidbelasting wordt berekend voor het jaar tien jaar na uitvoeren van de wijziging. Deze wordt vergeleken met de geluidbelasting in het jaar vóór de wijziging.

Om niet voor iedere wijziging aan een weg akoestisch onderzoek te hoeven doen, heeft deze wet hiervoor een aantal uitzonderingen gemaakt. Voor alleen een snelheidsverlaging of alleen de vervanging van het aanwezige wegdek door een wegdek dat even stil of stiller is, hoeft geen akoestisch onderzoek te worden ingesteld.

### **2.2 Reconstructie**

Soms is het nodig om een bestaande weg te wijzigen, zoals het geval is bij het tracédeel Schiphol Oost. Omdat deze wijziging mogelijk kan leiden tot een toename van het geluid, moet een akoestisch onderzoek uitgevoerd worden om de geluidsbelasting te bepalen (artikel 77 Wgh overeenkomstig artikel 80 Wgh).

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh wanneer naast een fysieke wijziging van de weg tevens de geluidsbelasting ter plaatse van geluidsgevoelige bestemmingen in het toekomstig maatgevende jaar met 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van de toetswaarde. De toetswaarde is de laagste waarde van:

- een reeds eerder verleende hogere waarde en;
- de geluidsbelasting één jaar voor wijziging. Als deze lager is dan 48 dB, dan is de toetswaarde 48 dB.

De toetswaarde wordt bepaald door de bijdrage van (delen van) de weg met een maximaal toegestane rijsnelheid van 50 km/uur. Hierbij wordt gekeken naar de verkeerssituatie over 10 jaar na realisatie van plannen, zijnde 2033.

Indien er sprake is van een reconstructie conform de Wgh dient de geluidbelasting te worden teruggebracht door de wegbeheerder. Indien het redelijkerwijs niet mogelijk is deze toename volledig terug te brengen, mag de geluidbelasting bij de geluidgevoelige bestemmingen in beginsel maximaal toenemen met 5 dB. De ten hoogste vast te

stellen hogere waarde (maximale ontheffingswaarde) bedraagt  $L_{den} = 58$  dB (in buitenstedelijk gebied) en  $L_{den} = 63$  dB (in stedelijk gebied).

### 2.3 Sanering

Als er vanwege de wijziging op of aan een weg sprake is van een reconstructie, moet ook worden nagegaan of er sprake is van 'sanering'. De relevante bepalingen hiervoor zijn bepaald in artikel 90 en artikel 98 van de Wgh.

Een woning is een saneringswoning, als deze als zodanig is aangemeld bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaai (BSV). Saneringswoningen worden niet in deze procedure maar in een andere (sanerings)procedure door BSV, namens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) behandeld.

Binnen het aandachtsgebied van dit tracédeel liggen géén saneringswoningen.

## 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 plangebied

De grenzen van de fysiek te wijzigen wegdelen zijn met rode stippellijnen weergegeven in afbeelding 4. Het plangebied voor de Wgh bestaat uit het gebied gelegen binnen de geluidzone (aandachtsgebied) van de wegen Schipholweg-Oost, de Dellaertweg en de Parmentierweg (zie afbeelding 5).

### 3.3 Toetsing

#### *Geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaai*

Binnen de geluidzone van de route is onderzocht of sprake is van een toename van 2 dB of meer ten opzichte van de toetswaarde (= laagste van huidige situatie en eerder verleende hogere waarde). In dat geval is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh en moeten maatregelen afgewogen worden om de geluidbelasting te reduceren.

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat er vanwege de Schipholweg Oost sprake is van reconstructie Wgh op 14 waarneempunten bij negen appartementen van het pand Schipholweg 130.

Vanwege de Dellaertweg en de Parmentierweg is er géén sprake van reconstructie in de zin van de Wgh.

#### Schipholweg Oost

De maximale geluidstoename bedraagt 4 dB op vier waarneempunten van het pand Schipholweg 130. In het akoestisch onderzoek worden daarom bronmaatregelen, in de vorm van geluidreducerend asfalt op de Schipholweg Oost en op een gedeelte van de Willem de Zwijgerlaan, geadviseerd om hiermee de toename te verlagen

De bronmaatregelen aan de Willem de Zwijgerlaan zullen echter pas worden uitgevoerd door beheer bij de eerstvolgende onderhoudsbeurt. De positieve geluidreducerende effecten hiervan kunnen in dit besluit voor de Schipholweg-Oost dus nog niet meegenomen worden.

Na toepassing van de voorgestelde bronmaatregel op de Schipholweg Oost worden niet alle reconstructies in de zin van de Wgh voorkomen. Op veertien waarneempunten bij negen appartementen, is een hogere waarde procedure noodzakelijk omdat de toetswaarde wordt overschreden.

Voor deze negen appartementen moet in een vervolgonderzoek worden nagegaan of de geluidwering van de gevel nog voldoet aan de eisen uit de Wet geluidhinder of dat aanvullende gevelmaatregelen nodig zijn.

Naast het nemen van de bronmaatregelen, in de vorm van geluidreducerend asfalt op de Schipholweg Oost, zijn mogelijk aanvullende gevelmaatregelen vanwege de LRN noodzakelijk. Dit is afhankelijk van de uitkomst van het vervolgonderzoek.

### **3.4 Beoordeling**

#### A. Toetsing Wet geluidhinder

##### *Bronmaatregelen*

Er zijn verschillende typen geluid reducerende wegdekverhardingen voor toepassing bij snelheden van 50 km/u beschikbaar. Niet al deze wegdekken zijn toepasbaar op kruisingen. SMA-NL 8G+ is dat wel, maar levert bijvoorbeeld minder geluidreductie op dan een dunne deklaag type B.

Het heeft daarom de voorkeur als bronmaatregel het wegdektype SMA-NL 8G+ toe te passen.

Met toepassing van deze bronmaatregelen wordt de reconstructie dus niet volledig weggenomen, zijn aanvullende maatregelen vanwege de LRN noodzakelijk, en dienen hogere waarden vastgesteld te worden.

De conclusie is dat het wegverhardingsadvies, zoals opgenomen in het akoestisch rapport, wordt opgevolgd omdat het treffen van bronmaatregelen redelijkerwijs mogelijk en goed onderbouwd is.

#### *Overdrachtsmaatregelen*

Overdrachtsmaatregelen zijn bijvoorbeeld het plaatsen van geluidschermen of het vergroten van de afstand van de weg tot een geluidgevoelige bestemming. Vanwege de binnenstedelijke ligging van het plangebied is een geluidscherm langs de weg of wegen vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst. Afstand vergroting is eveneens geen optie.

De conclusie is dat het treffen van overdrachtsmaatregelen redelijkerwijs niet mogelijk is.

#### *Ontvangermaatregelen*

Bij het verlenen van een hogere waarde gelden er aanvullende eisen voor het geluidniveau binnen de geluidgevoelige bestemmingen. Wanneer deze binnenniveaus met de bestaande geluidwering van de gevel niet gehaald worden, dient de gemeente aanvullende gevelmaatregelen te nemen. Het toepassen van een geluidarm wegdek op de Schipholweg Oost, heeft de geluidbelasting vanwege deze weg verlaagd, en is de geluidbelasting beperkt tot ten hoogste 59 dB, inclusief aftrek conform artikel 110g van de Wgh.

Voor de negen appartementen is een gevelonderzoek nodig om te bepalen of aan het vereiste binnen niveau van ten hoogste 33 dB wordt voldaan. Dit onderzoek naar de gevelwering van de appartementen is inmiddels uitgevoerd door Raadgevend ingenieursbureau [REDACTED] Adviesbureau voor bouwakoestiek (zie bijlage 4 van dit besluit).

Op grond van dit onderzoek blijkt dat met de bestaande geluidwering van de gevel van de appartementen, ook na reconstructie, aan het vereiste binnenniveau in de geluidgevoelige ruimten wordt voldaan. Er zijn geen verdere gevelmaatregelen noodzakelijk.

De conclusie is dat het treffen van aanvullende gevelmaatregelen niet nodig is.

### **3.5 Conclusie**

Na toetsing aan de Wgh en beoordeling van de onderzochte opties voor maatregelen is gebleken dat met de voorgestelde maatregelen een acceptabel woon- en leefklimaat in de woningen en de maatschappelijke bestemmingen 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**

Uit het akoestisch rapport van Anteagroup blijkt dat, ook na het nemen van de bronmaatregelen op de Schipholweg-Oost, er nog bij negen appartementen van het pand Schipholweg 130 (op veertien waarneempunten) sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh. De grenswaarde in de reconstructietoets neemt, ook na het nemen van bronmaatregelen, met (afgerond) 2 dB of meer toe. Voor deze veertien waarneempunten worden hogere waarden tot ten hoogste 59 dB vastgesteld.

Maatregelen om de geluidbelasting tot de voorkeurswaarde terug te dringen zijn onvoldoende doeltreffend dan wel zijn er overwegende bezwaren van verkeerskundige, landschappelijke en/of financiële aard.

Het voorgaande geeft ons aanleiding om hogere waarden vast te stellen.

### **BESLUIT**

Gelet op de Awb en de Wgh, besluiten wij hogere waarden vanwege de 'Schipholweg/Willem de Zwijgerlaan' (LRN) vast te stellen op veertien waarneempunten bij negen appartementen aan de Schipholweg 130, zoals opgenomen in het rapport van AnteaGroup.

De vastgestelde hogere waarden vanwege de reconstructie van de 'Schipholweg/Willem de Zwijgerlaan' zijn opgenomen in onderstaande tabel en betreffen de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op de appartementen, na het treffen van bronmaatregelen op de Schipholweg Oost.

Adres	Waarneem-Punt Nr. (zie bijlage 2)	Hoogte	Aantal Appartemen-ten	Geluidbron LRN	Hogere waarde $L_{den}$ in dB*
Schipholweg 130	01.1_A	1,5	1	Schipholweg/ Willem de Zwijgerlaan	59
	01.3_A	1,5	1		57
	01.3_C	7,8	1		59
	01.3_D	10,8	1		59
	01.3_E	13,8	1		59
	01.4_A	1,5	1		52
	01.4_B	4,8	1		53
	01.4_C	7,8	1		54
	01.4_D	10,8	1		54
	01.4_E	13,8	1		54
	02.1_C	7,8	1		50
	02.1_D	10,8	1		50
	02.1_E	13,8	1		50
	03.1_E	13,8	1		50
Totaal:			14		

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

Aan dit besluit worden de volgende aandachtspunten verbonden:

- overeenkomstig het rapport van AnteaGroup zal op de Schipholweg-Oost een akoestisch geoptimaliseerd SMA (zoals een SMA-NL 8G+ of akoestisch gelijkwaardig) worden aangebracht
- aanvullend hierop geldt dat een akoestisch onderzoek naar de geluidwering van negen appartementen aan de Schipholweg 130 wordt uitgevoerd.
  - wanneer uit dit onderzoek blijkt dat met de bestaande geluidwering van de gevel niet aan het vereiste binnenniveau in de geluidgevoelige ruimten wordt voldaan, dient de gemeente aanvullende gevelmaatregelen te nemen
  - dit onderzoek is inmiddels uitgevoerd (zie bijlage 4). Op grond van dit onderzoek blijkt dat met de bestaande geluidwering van de gevel aan het vereiste binnenniveau in de geluidgevoelige ruimten wordt voldaan. Er zijn geen verdere gevelmaatregelen noodzakelijk.
- bij de eerstvolgende onderhoudsbeurt door beheer zal, overeenkomstig het rapport van AnteaGroup, op de Willem de Zwijgerlaan een akoestisch geoptimaliseerd SMA (zoals een SMA-NL 8G+ of akoestisch gelijkwaardig) worden aangebracht over een lengte van circa 150 m, van de splitsing Oegstgeesterweg – Schipholweg Oost – Willem de Zwijgerlaan tot aan de brug over het kanaal.

Aandachtspunten overige regelgeving:

- 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 Wgh. 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,

[Redacted signature block]

Bijlagen:

1. Afbeeldingen
2. Negen appartementen Schipholweg 130 met waarneempunten.
3. "LRN Schipholweg Oost Akoestisch onderzoek Fysieke wijziging Leidse Ring Noord", onder projectnummer 0459323.600 revisie 01, d.d. 23 maart 2022 van adviesbureau AnteaGroup.
4. Memo betreffende "Beoordeling reconstructie woningencomplex Schipholweg 130 te Leiden", d.d. 23 februari 2023, onder referentie WM/22.0328, van Raadgevend ingenieursbureau [Redacted] Adviesbureau voor bouwakoestiek.

**Bijlage 1:**  
**Afbeeldingen**



*Afbeelding 1: Leidse Ring Noord*

De gehele Leidse Ring Noord is verdeeld  
in vijf tracédelen:

- Tracédeel Schipholweg;
- Tracédeel Engelendaal;
- Tracédeel Oude Spoorbaan;
- Tracédeel Plesmanlaan;
- Tracédeel Willem de Zwijgerlaan.



*Afbeelding 2: Huidige situatie en ligging van Schipholweg Oost, Dellaertweg, Parmentierweg en Willem de Zwijgerlaan (bron: Esri Nederland)*



Afbeelding 3: Wegontwerp rondom Schipholweg



Afbeelding 4: Wegdektypen in de toekomstige situatie met voorgestelde maatregelen. Grenzen van fysiek te wijzigen wegdelen zijn weergegeven met rode stippellijnen.



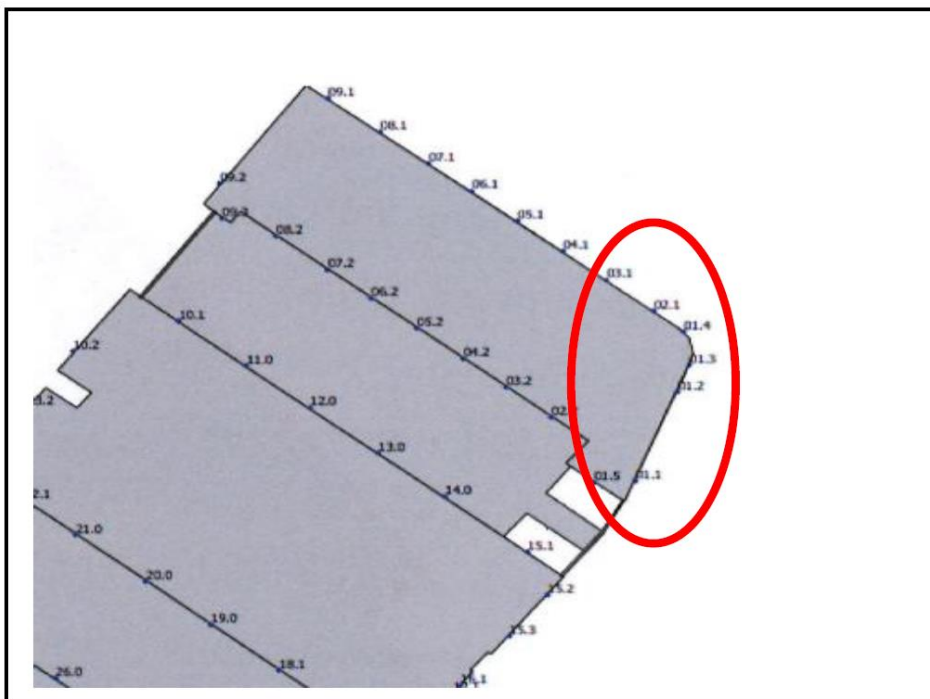
Afbeelding 5: Geluidzones Schipholweg-Oost, Dellaartweg en Parmentierweg

**Bijlage 2:**  
**Negen appartementen Schipholweg 130 met waarneempunten.**



*Figuur 6: appartementencomplex Schipholweg 130*

Uit de rapportage van de Anteagroup blijkt dat er op 14 waarneempunten, bij 9 appartementen, er ten gevolge van de fysieke wijziging van de Leidse Ring Noord sprake is van een zogenaamd reconstructie effect. Deze waarneempunten zijn aangegeven in de onderstaande figuur.



*Figuur 7: Situering waarneempunten met een reconstructie effect.*

Deze waarneempunten zijn gesitueerd op de gevels van 9 appartementen, te weten bij 1 appartement type P op de begane grond, 1 appartement type G op de 1e verdieping, 2 appartementen type G en H op de 2e en 3e verdieping en 3 appartementen 1x type G en 2x type H op de 4e verdieping.

**Bijlage 3:**

**“LRN Schipholweg Oost Akoestisch onderzoek Fysieke wijziging Leidse Ring Noord”,  
onder projectnummer 0459323.600 revisie 01, d.d. 23 maart 2022 van adviesbureau  
AnteaGroup.**

**Bijlage 4:**

**Memo betreffende “Beoordeling reconstructie woningencomplex Schipholweg 130 te Leiden”, d.d. 23 februari 2023, onder referentie WM/22.0328, van Raadgevend ingenieursbureau [REDACTED] Adviesbureau voor bouwakoestiek.**