

BESLUIT VASTSTELLING HOGERE GRENSWAARDEN

bestemmingsplan Bathmense Enk, fase 3

Nr. 2019-000874

Deventer, 6 juni 2019

Burgemeester en wethouders van Deventer,

gezien het mogelijk maken van nieuwe woningen in het bestemmingsplan "Bathmense Enk, fase 3";
gelet op artikelen 74, 82, 83, 107 en 110a van de Wet Geluidhinder en gelet op artikelen 4.9 en 4.10
van het Besluit geluidhinder;
overwegende dat

- het gaat om de bouw van woningen gelegen in het stedelijk gebied, die door middel van het vaststellen van het bestemmingsplan "Bathmense Enk, fase 3" mogelijk gemaakt worden;
- uit het akoestisch onderzoek "Bouwplan Bathmense Enk III in Bathmen" van SPA WNP ingenieurs blijkt dat de hoogste optredende geluidsbelasting op de gevels vanwege het wegverkeer op de Deventerweg te Bathmen ten hoogste 57 dB bedraagt en dat de hoogste optredende geluidsbelasting op de gevels vanwege de spoorlijn Deventer-Almelo 56 dB bedraagt (incl. correctie conform artikel 110g Wgh) en daarmee de voorkeurgrenswaarden van 48 dB respectievelijk 55 dB overschrijdt;
- overeenkomstig het gemeentelijk beleid is geconstateerd dat de toepassing van bron- en overdrachtsmaatregelen om de geluidsbelasting op de nieuw te projecteren woningen terug te brengen tot de voorkeurgrenswaarde op bezwaren van verkeerskundige, stedenbouwkundige en financiële aard stuit;
- overeenkomstig artikel 83 van de Wet geluidhinder een hogere grenswaarde kan worden vastgesteld vanwege wegverkeerslawaaï hoger dan de voorkeurgrenswaarde van 48 dB, met dien verstande dat deze waarde voor de nieuw te bouwen woningen niet hoger mag zijn dan 63 dB in stedelijk gebied;
- overeenkomstig artikel 4.10 van het Besluit geluidhinder een hogere grenswaarde kan worden vastgesteld vanwege railverkeerslawaaï hoger dan de voorkeurgrenswaarde van 55 dB, met dien verstande dat deze waarde voor de nieuw te bouwen woningen niet hoger mag zijn dan 68 dB;
- het maximaal toegestane binnenniveau in de geluidsgevoelige ruimten van de woningen de wettelijke waarden niet mag overschrijden;
- het ontwerpbesluit en de daarop betrekking hebbende stukken overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht gedurende zes weken voor een ieder ter inzage hebben gelegen;
- tijdens deze ter inzage termijn geen zienswijzen zijn ingediend tegen het ontwerpbesluit;

gelet op de bij dit besluit behorende motivering,

BESLUITEN

- een hogere waarde voor de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Deventerweg te Bathmen vast te stellen, voor 10 woningen gelegen aan de Deventerweg te Bathmen, in het onderzoek "Bouwplan Bathmense Enk III in Bathmen" aangeduid op figuur 3.1;
- een hogere waarde voor de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer op de spoorlijn Deventer-Almelo vast te stellen, voor 2 woningen gelegen aan de Deventerweg te Bathmen, in het onderzoek "Bouwplan Bathmense Enk III in Bathmen" aangeduid op figuur 5.

Burgemeester en wethouders van Deventer,
namens hen,
de programmamanager Ruimtelijke Ontwikkeling,

A.A.M. Bottenberg

MOTIVERING ONTWERP-BESLUIT VASTSTELLING HOGERE GRENSWAARDEN

1 Aanvraag

Burgemeester en wethouders zijn voornemens het ontwerpbestemmingsplan "Bathmense Enk, fase 3" ter inzage te leggen. Dit ontwerpbestemmingsplan maakt de bouw mogelijk van maximaal 125 woningen. Het betreft de nieuwbouw van woningen in het kader van de realisatie van een nieuwe woonwijk ten westen van Bathmen (fase 3 van de ontwikkeling van de Bathmense Enk).

2 Wettelijk kader

Algemeen

De Wet geluidhinder schrijft voor dat bij toepassing van een procedure als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd.

Wegverkeer

Met betrekking tot wegverkeer is in de Wet geluidhinder in artikel 74 opgenomen welke wegen een geluidzone hebben en wat de breedte van deze zone is. In artikel 82 is opgenomen dat de voor woningen binnen een zone ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel (voorkeurgrenswaarde), vanwege de weg, 48 dB bedraagt. In artikel 83 is opgenomen dat voor nog niet geprojecteerde woningen in stedelijk gebied voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting een hogere waarde kan worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde de 63 dB niet te boven mag gaan.

Spoorwegverkeer

Met betrekking tot spoorwegverkeer is in het Besluit geluidhinder in artikel 4.1 opgenomen welke spoorwegen een zone hebben en wat de breedte van deze zone is. In artikel 4.9 is opgenomen dat de voor woningen binnen een zone ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel (voorkeurgrenswaarde), vanwege de spoorweg, 55 dB bedraagt. In artikel 4.10 83 is opgenomen dat voor nog niet geprojecteerde woningen in stedelijk gebied voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting een hogere waarde kan worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde de 68 dB niet te boven mag gaan.

Procedure hogere grenswaarde

De procedure voor het vaststellen is opgenomen in artikel 110a van de wet. Hierin is onder andere opgenomen dat de bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde ligt bij burgemeester en wethouders.

Het beleid van de gemeente Deventer is weergegeven in het interim-beleid 'Wet geluidhinder- beleid t.a.v. de voorkeurgrenswaarden en de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting'. In deze beleidsregel is vastgelegd onder welke voorwaarden van de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting gebruik kan worden gemaakt.

Bij de besluitvorming van de hogere grenswaarde dient de uniforme voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht te worden gevolgd. Het ontwerpbesluit hogere grenswaarde wordt na publicatie op de Deventer website en via de Staatscourant tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn kan een ieder zienswijzen op het ontwerpbesluit kenbaar maken.

3 Motivering

Wegverkeerslawaaï

Nabij het plangebied is een weg gelegen waarop de Wet geluidhinder van toepassing is: de Deventerweg te Bathmen.

Vanuit het wegverkeer op de Deventerweg is de hoogste geluidbelasting op de geprojecteerde woningen 57 dB (incl. 5 dB correctie conform artikel 110g Wgh). Vanuit deze weg wordt dan ook de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai overschreden. De grenswaarde van 63 dB voor wegverkeerslawaai wordt op geen enkel punt overschreden.

Maatregelen om de geluidsbelasting vanwege wegverkeer terug te dringen

De Wet geluidhinder schrijft voor om bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en maatregelen bij de ontvanger te onderzoeken. In het onderstaande is dit gedaan, waarbij eerst onderzocht is welke maatregelen denkbaar zijn binnen het plangebied en vervolgens ook buiten het plangebied. Dit omdat de opdrachtgever maatregelen binnen het plangebied waarschijnlijk eerder kan realiseren dan maatregelen die daarbuiten liggen.

Binnen het plangebied zijn in principe de volgende maatregelen denkbaar om de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe woningen te reduceren:

1. een geluidscherm op de terreingrens van het bouwplan;
2. de afstand tussen de weg en de nieuwe woningen vergroten;
3. een geluidscherm aan de geluidbelaste gevels;
4. de geluidbelaste gevels voorzien van loggia's;
5. de geluidbelaste gevels uitvoeren als dove gevel.

Ad.1: Om de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeurswaarde moet over de noordelijke plangrens een geluidscherm (lengte circa 180 meter) met een hoogte van minimaal 2,0 meter en een geluidscherm (lengte circa 50 meter) met een hoogte van minimaal 3,5 meter gerealiseerd worden. De kosten voor dergelijke schermen worden geraamd op circa € 330.400,- ((180 m x 2,0 m + 50 m x 4,0 m) x € 590,-). Deze de schermen leiden bij de woningen tot problemen, in verband met de bereikbaarheid van deze woningen. Dergelijk schermen zijn in deze situatie niet gewenst en vanuit financieel oogpunt ook niet reëel.

Ad. 2: De nieuwe woningen waar de geluidbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde worden op een afstand van de Deventerweg gerealiseerd overeenkomstig met, en groter dan die van de bestaande woningen. Deze nieuwe woningen kunnen binnen het plangebied niet op een relevant ruimere afstand van de weg gerealiseerd worden, waardoor voldaan kan worden aan de voorkeurswaarde, zonder het bouwplan drastisch te wijzigen.

Ad. 3/4: Met een geluidscherm aan de gevel kan de gevel uitgevoerd worden als niet geluidbelaste gevel. Door het toepassen van loggia's kan de geluidbelasting op de gevels binnen de loggia met 2 tot 5 dB gereduceerd worden. Het is vanuit architectonisch en stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst om voor deze woningen dergelijke maatregelen te treffen.

Ad. 5: Het toepassen van dove gevels wordt normaliter alleen toegepast indien de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting overschreden wordt, wat hier niet het geval is. Een dove gevel legt beperkingen op aan de indeling van de woningen en het uiterlijk van de gevel. Het is voor de nieuwe woningen niet gewenst om gevels uit te voeren als dove gevel.

Het nader uitwerken van de kosten van deze maatregelen, is alleen zinvol als één van de maatregelen reëel zou zijn. Dit is in de voorliggende situatie niet het geval.

Buiten het plangebied zijn in principe de volgende maatregelen denkbaar om de geluidbelasting op de nieuwe gebouwen te reduceren:

1. toepassen van een geluidreducerend wegdektype;
2. verlagen van de rijsnelheid c.q. andere route.

Ad. 1: Het toepassen van een geluidreducerend wegdektype (bijvoorbeeld van het type dunne dekplaten B) kan een extra geluidreductie opleveren van circa 3,5 dB. Na het toepassen van deze geluidreducerende wegdektypen kan nog niet bij alle woningen voldaan worden aan de voorkeurswaarde. Normaliter geldt dat het vervangen van het wegdek voor de realisatie van enkele woningen vanuit financieel oogpunt niet reëel is.

Ad. 2: Het verkeer via andere wegen door Bathmen laten rijden, is geen optie omdat er dan elders knelpunten ontstaan. Het verlagen van de rijsnelheid buiten en binnen de bebouwde kom van respectievelijk 60 km/uur naar 50 km/uur en 50 km/uur naar bijvoorbeeld 30 km/uur is ook geen optie. Het verlagen van de rijsnelheid levert ook niet het gewenste resultaat op. De

geluidbelasting zal nog steeds hoger zijn dan de voorkeurswaarde van 48 dB. Wel is het gedeelte van de Deventerweg binnen de bebouwde kom dan geen gezoneerde weg meer en behoeft dus niet meer getoetst te worden aan de Wet geluidhinder. Maar het zal geen effectieve maatregel zijn ter reductie van de geluidhinder bij de bewoners.

Het is dus niet mogelijk of niet efficiënt om door bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en maatregelen bij de ontvanger de geluidbelasting vanwege wegverkeer terug te dringen. Er kan daarom een hogere grenswaarde worden vastgesteld.

Spoorwegverkeerslawaaai

Nabij het plangebied is een spoorweg gelegen waarop de Wet geluidhinder van toepassing is: de spoorweg Deventer-Almelo.

Vanuit het spoorwegverkeer op de spoorweg Deventer-Almelo is de hoogste geluidbelasting op de geprojecteerde woningen 56 dB (incl. 5 dB correctie conform artikel 110g Wgh). Vanuit deze spoorweg wordt dan ook de voorkeursgrenswaarde van 55 dB voor spoorwegverkeerslawaaai overschreden. De grenswaarde van 68 dB voor spoorwegverkeerslawaaai wordt op geen enkel punt overschreden.

Maatregelen om de geluidsbelasting vanwege spoorwegverkeer terug te dringen

In principe zijn voor het reduceren van het railverkeerslawaaai dezelfde of vergelijkbare maatregelen mogelijk als voor het reduceren van wegverkeerslawaaai. Maar ook hier geldt dat gezien de situatie en de berekende waarden er geen reële maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting bij de twee woningen waar dit speelt te reduceren tot 55 dB (de voorkeurswaarde).

Als bronmaatregel kunnen nog raildempers overwogen worden. Raildempers kunnen een geluidreductie opleveren van circa 3 dB. Na het toepassen van deze raildempers wordt voldaan aan de voorkeurswaarde. Hiervoor moet circa 750 meter spoorweg worden behandeld à € 350,- per meter enkel spoor (ex. btw, incl. montage). De totale kosten bedragen dus € 1.050.000,- excl. btw. De meerkosten voor 3 dB zwaardere beglazing en ventilatievoorzieningen zijn zeer beperkt.

Vanuit financieel oogpunt is het niet reëel om raildempers te plaatsen voor de reductie van enkele dB's voor enkele woningen.

Het is dus niet mogelijk of niet efficiënt om door bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en maatregelen bij de ontvanger de geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer terug te dringen. Er kan daarom een hogere grenswaarde worden vastgesteld.

Hogere grenswaarden

Er is een hogere grenswaarde nodig om de woningen waar de geluidsnormen overschreden worden, in het bestemmingsplan mogelijk te maken.

Conform het hogere grenswaardenbeleid verlenen burgemeester en wethouders alleen hogere grenswaarden indien aan bepaalde voorwaarden voldaan wordt.

In deze situatie wordt aan de volgende voorwaarden voldaan dat de woningen:

- ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing;
- door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen;
- zijn genomen in een dorps- of stadsvernieuwingsplan.

De woningen worden opgericht in het kader van de herstructurering (gedeeltelijke sloop en herbouw) van xxxxxxxxxxxxxxxx.

Tevens is in het hogere grenswaardenbeleid opgenomen dat burgemeester en wethouders in beginsel alleen een hogere waarde dan 53 dB als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting zullen vaststellen, indien voldoende verzekerd wordt dat de verblijfsruimten, alsmede de tot de woning

behorende buitenruimten niet aan de uitwendige scheidingsconstructie worden gesitueerd waar de hoogste geluidsbelasting optreedt, tenzij overwegingen van stedenbouw of volkshuisvesting zich daartegen verzetten.

Gezien de situering van de woningen is het redelijkerwijs mogelijk om op deze locatie hieraan te voldoen. Het geluid komt van één bron. Bij de ontwikkeling van de woningen zal uiteraard rekening gehouden worden met het wettelijk toegestane geluidniveau binnen de woningen.

4 Zienswijzen

PM

5 Conclusie

De hogere grenswaarden kunnen worden vastgesteld.