

BESLUIT

VASTSTELLING HOGERE GRENSWAARDEN

Crisis- en herstelwet bestemmingsplan Kop van de Handelskade Deventer

Nr. 2022-1008

Deventer, 21 maart 2023

Burgemeester en wethouders van Deventer,

Gezien het mogelijk maken van de bouw van circa 208 nieuwe woningen in het Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade Deventer;

gelet op artikel 44, 45, 59, 74, 82, 83 en 110a van de Wet Geluidhinder en gelet op artikel 4.9 van het Besluit Geluidhinder;

overwegende dat

- het gaat om de bouw van 208 woningen gelegen in het stedelijk gebied, die door middel van het vaststellen van het Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade mogelijk gemaakt worden, een en ander in het kader van herstructurering;

Wegeverkeerslawaai:

- uit het akoestisch onderzoek 'Akoestisch onderzoek bouwplan Kop van de Handelskade te Deventer' versie 6.0 met kenmerk 21.200 d.d. 29 september 2022 blijkt dat de hoogste optredende geluidsbelasting op de gevels vanwege het wegverkeer op de onderstaande wegen leidt tot :
 - o Handelskade: ter plaatse van vele koopappartementen en studentenwoningen tot een maximum van 63 dB;
 - o Handelskade: de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 63 dB wordt met maximaal 3 dB overschreden ter plaatse van de geprojecteerde studentenwoningen langs de Handelskade. Dit geldt voor de woningen op een hoogte van 1,5 m tot 14,1 m;
 - o Leeuwenbrug – Singel: een aantal koopappartementen en aantal studentenwoningen aan de zuid- en westzijde een geluidbelasting tot 53 dB;
 - o Churchillplein – Brinkgreverweg: enkele koopappartementen aan de noord- en westzijde en een drietal studentenwoningen aan de westzijde tot 52 dB;en daarmee de voorkeurgrenswaarden van 48 dB overschrijdt;
- onderzoek is gedaan naar geluidbeperkende maatregelen aan de bron en/of in de overdracht;
- 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 wegverkeerslawaai 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;
- Omdat de maximale grenswaarde ter plaatse van die studentenwoningen langs de Handelskade wordt overschreden ten gevolge van het wegverkeer op de Handelskade, zullen maatregelen moeten worden uitgevoerd om de geluidsbelasting te reduceren tot minimaal een niveau van 63 dB. Hiertoe worden SilentAir gevelschermen toegepast;

Railverkeerslawaai:

- uit het akoestisch onderzoek 'Akoestisch onderzoek bouwplan Kop van de Handelskade te Deventer' versie 6.0 met kenmerk 21.200 d.d. 29 september 2022 tevens blijkt dat de hoogste optredende geluidsbelasting op de gevels vanwege het railverkeer op het traject Deventer – Zutphen/Hengelo ter plaatse van een groot aantal gevels de voorkeurgrenswaarden van 55 dB overschrijdt;

- het is op grond van onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting te beperken niet mogelijk gebleken om maatregelen aan de bron of tussen de bron en ontvanger aan te brengen, omdat dit stuit op stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële bezwaren;
- hogere waarden van 56 tot 68 dB benodigd zijn op de gevels van vele koopappartementen en studentenwoningen;
- de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 68 dB ter plaatse van een aantal koopappartementen wordt overschreden;
- maatregelen noodzakelijk zijn om de geluidbelasting te reduceren om de koopappartementen mogelijk te maken. Ter plaatse van de overschrijdingen op de noordgevel van gebouw B wordt hiertoe het DucoWall lamellenrooster toegepast waarmee het geluidniveau tot 68 dB wordt gereduceerd;

Industrielawaai spoorwegemplacement:

- uit het akoestisch onderzoek 'Akoestisch onderzoek bouwplan Kop van de Handelskade te Deventer' met kenmerk 21.200 d.d. 12 september 2022 blijkt tevens dat de hoogste optredende geluidsbelasting op de gevels aan de zijde van het spoor vanwege het industrielawaai op het spoorwegemplacement leidt tot 55 dB(A) etmaalwaarde;
- het maximale geluidniveau L_{max} ten gevolge van het emplacement ter plaatse van de gevels aan de zijde van het spoor bedraagt 75, 65 en 60 dB(A) in de dag, avond en nacht;
- deze waarden op zichzelf geen aanleiding vormen voor het nemen van extra maatregelen;

Cumulatief:

- de cumulatieve geluidbelasting L_{cum} bedraagt maximaal 53 tot 69 dB ter plaatse van de koopappartementen en studentenwoningen;
- extra geluidwerende voorzieningen zijn noodzakelijk om het maximaal toelaatbare binnenniveau van 33 dB ter plaatse van de verblijfsgebieden te kunnen voldoen, hetgeen in een gevelwerend onderzoek aangetoond zal moeten worden;

Algemeen:

- het maximaal toegestane binnen niveau in de geluidsgevoelige ruimten van de woningen de wettelijke waarden van 33 dB 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 is een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbesluit, in de vorm van een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan. Verwezen wordt naar de samenvatting en reactie in Reactienota zienswijzen ontwerp Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade;

gelet op de bij dit besluit behorende motivering,

BESLUITEN

- een hogere waarde voor de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Handelskade, Leeuwenbrug/Singel, Churchillplein en Brinkgreverweg, vast te stellen, voor de gevels van een aantal koopappartementen en studentenwoningen, met gevels aan de zijde van de Handelskade, Leeuwenbrug/Singel en Churchillplein zuid- en westzijde, van 49 tot 63 dB (inclusief 5 dB aftrek ingevolge artikel 110g Wgh), een en ander zoals weergegeven in dat onderzoek en hieronder.
- Een hogere waarde voor de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer op de spoorweg Deventer – Hengelo/Zutphen vast te stellen, voor de gevels van koopappartementen en studentenwoningen zijnde 55 tot en met 68 dB, een en ander zoals weergegeven in de figuren 6, 6a, 6b en 6c van dat onderzoek en hieronder.

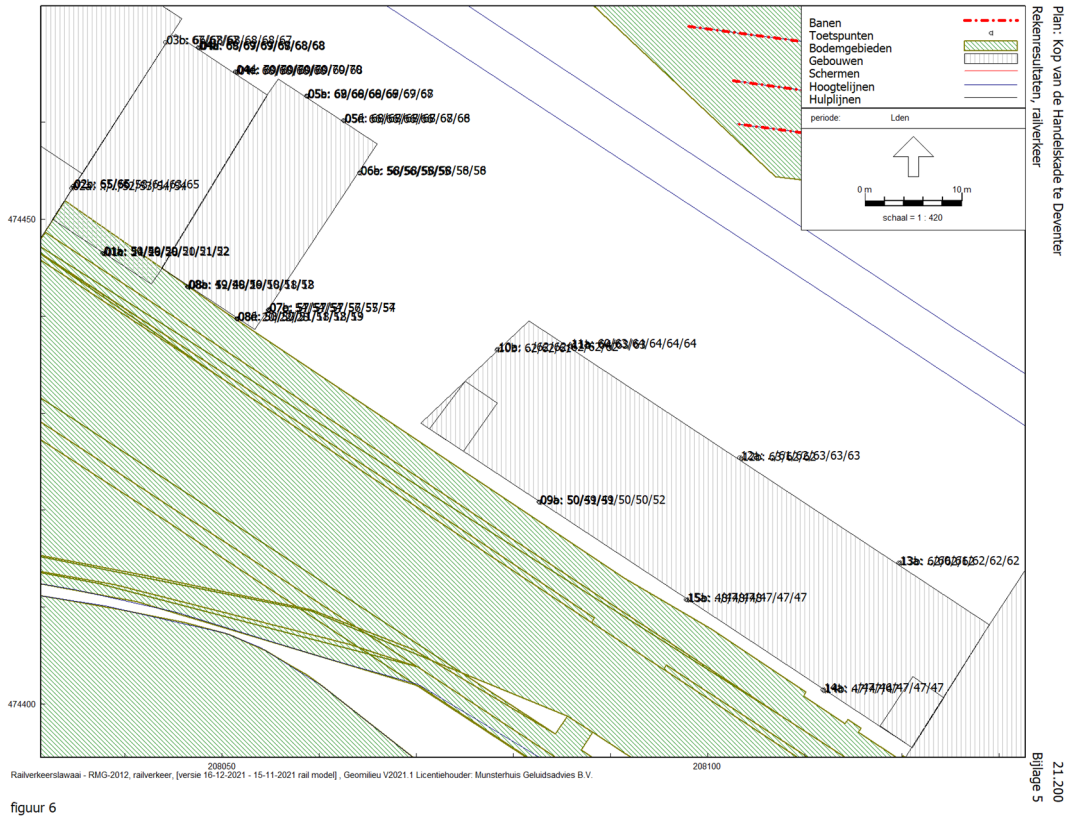
Burgemeester en wethouders van Deventer,
namens hen,
de programmamanager Ruimtelijke ontwikkeling, H. Bottenberg

Figuur A. Duiding van gevels met SilentAir gevelschermen (geluidreductiesysteem):



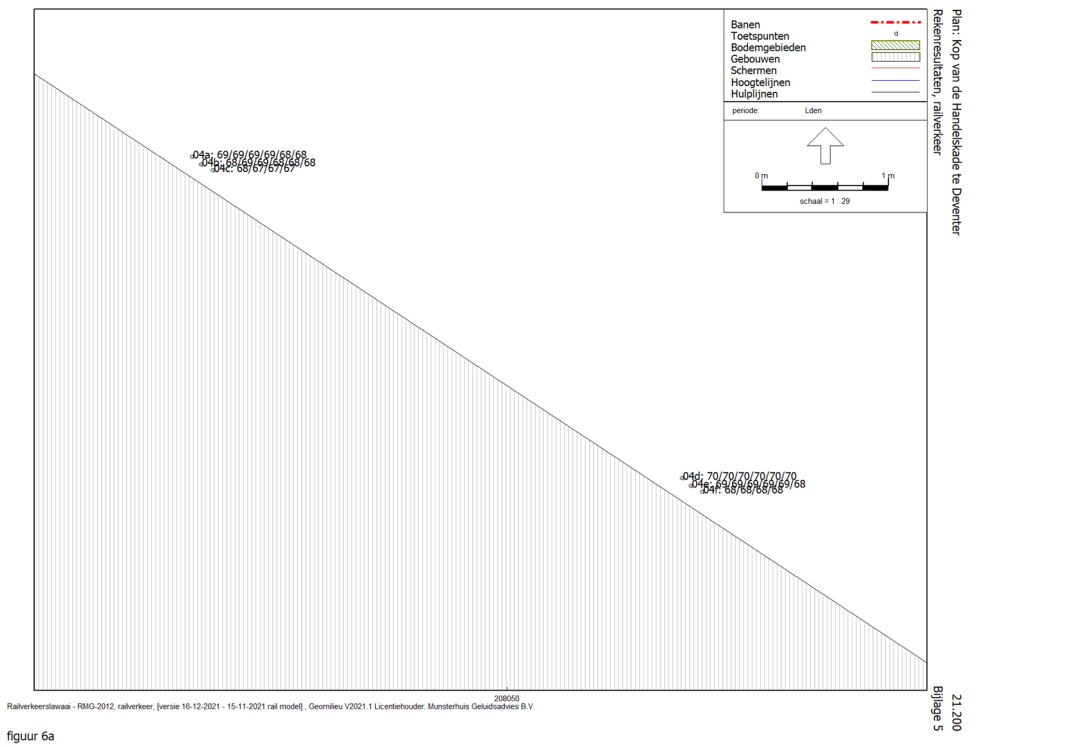
Figuur B. Gevels met Ducowall-lamellenrooster als voorziening ter geluidreductie railverkeerslawaaï (de donkere vlakken betreffen de Ducowall-delen)





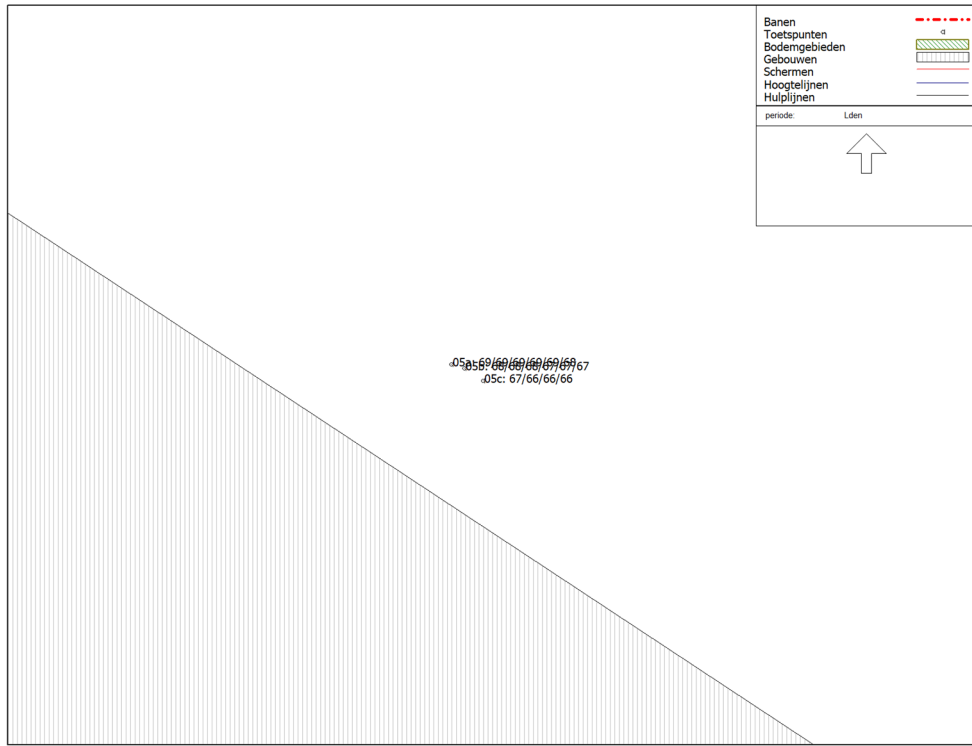
figuur 6

Figuur 6. Geluidbelasting gevels railverkeer



figuur 6a

Figuur 6a. Railverkeer, geluidbelasting noordgevel per bouwlaag.

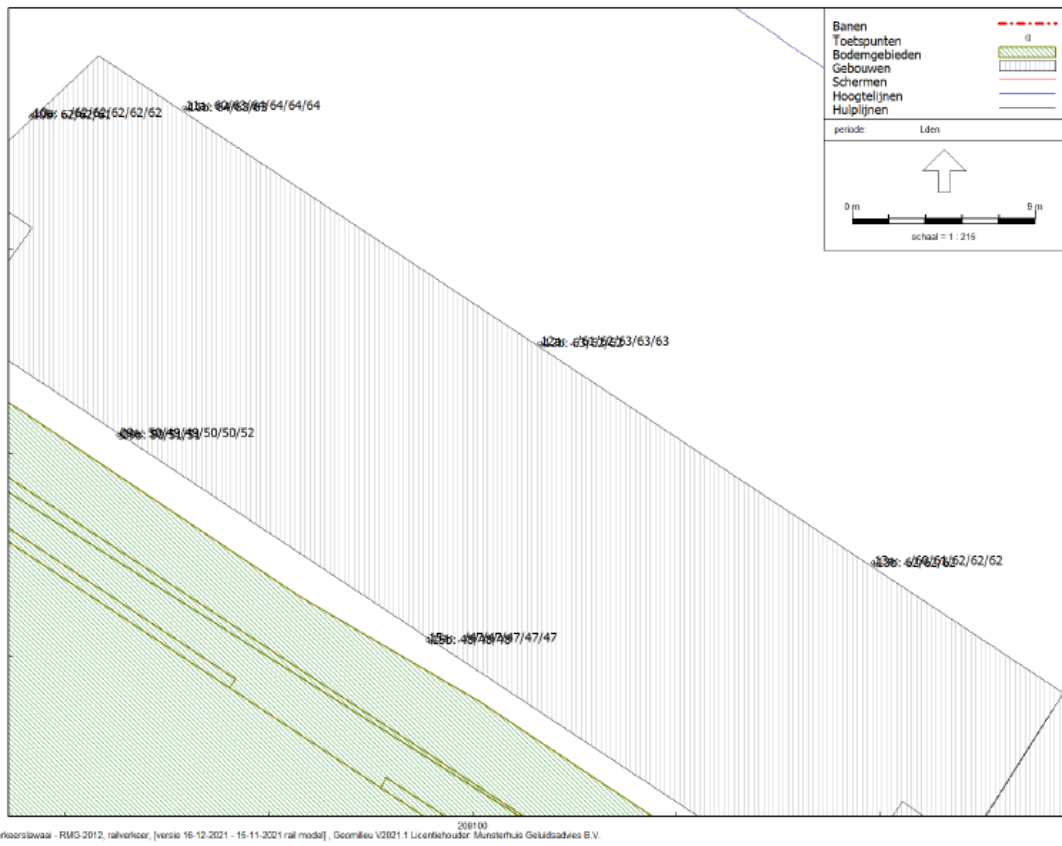


Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer, [versie 16-12-2021 - 15-11-2021 rail model], Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Munsterhuis Geluidadvies B.V.

figuur 6b

21.200
Bijlage 5

Figuur 6b. Geluidbelasting railverkeer per bouwlaag.



2021.00
Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer, [versie 16-12-2021 - 15-11-2021 rail model], Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Munsterhuis Geluidadvies B.V.

Figuur 6c Railverkeerslawaai, geluid op gevels

MOTIVERING BESLUIT VASTSTELLING HOGERE GRENSWAARDEN

1 Aanvraag

Burgemeester en wethouders zijn voornemens te besluiten tot het vaststellen van het Crisis- en herstelwetbestemmingsplan Kop van de Handelskade Deventer. Dit bestemmingsplan maakt de bouw mogelijk van maximaal 208 woningen en commerciële ruimten. Het betreft de sloop en nieuwbouw van woningen in het kader van herstructurering in de centrumschil als onderdeel van De Kien in Deventer.

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.

Railverkeer

De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een spoorweg, van de gevel van woningen is opgenomen in artikel 4.9 van het Besluit geluidhinder en bedraagt 55 dB. In artikel 4.10 van het besluit is opgenomen dat voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een spoorweg, van de gevel van woningen een hogere kan worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde 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.

De procedure voor het vaststellen van een hogere grenswaarde spoorweglawaai is opgenomen in artikel 4.10 van het besluit geluidhinder.

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 is na publicatie op de Deventer website en via de Staatscourant tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter visie gelegd. Binnen deze termijn kon een ieder zienswijzen op het ontwerpbesluit kenbaar maken.

3 Motivering

Wegverkeerslawaai

Nabij het plangebied zijn wegen gelegen waarop de Wet geluidhinder van toepassing is:

- Handelskade;
- Churchillplein;
- Brinkgreverweg.

Vanuit het wegverkeer is de hoogste geluidbelasting op de geprojecteerde woningen tussen de 49 dB en 68 dB (incl. 5 dB correctie conform artikel 110g Wgh). Vanuit de wegen wordt dan ook de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeerslawaai overschreden. De grenswaarde van 63 dB voor wegverkeerslawaai wordt plaatselijk ook overschreden. Het gaat om onderstaande overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden:

Voor waarden onder 53 dB wordt geen hogere grenswaarde vastgesteld. De geluidbelasting vanwege wegverkeer op de Leeuwenbrug-Singel en Churchillplein – Brinkgreverweg blijven onder 53 dB en leiden derhalve niet tot het vaststellen van hogere grenswaarden.

Bronmaatregelen om de geluidsbelasting terug te dringen

Stil asfalt

Een van de mogelijke bronmaatregelen is het toepassen van een geluid reducerende wegdeksoort, stil asfalttype, op de weg. De maximale normoverschrijding langs de Handelskade is 3dB. Met toepassing van een nieuwe stille dunne deklaag van stil asfalt is voor binnenstedelijke wegen een geluidsreductie van circa 4 dB ten opzichte van normaal asfaltverharding haalbaar. Het voordeel van toepassing van stil asfalt is dat de kwaliteit van het woon- en leefklimaat in de omgeving wordt verbeterd voor het aspect geluid. Er zijn echter ook nadelen aan stil asfalt. Deze asfaltsoorten vergen meer onderhoud en hebben een kortere levensduur, vooral wanneer sprake is van veel draaibewegingen en optrekkend en afremmend verkeer. De kosten liggen daarbij relatief hoog (ca. euro 60,- / m²). Nabij het plangebied bevinden zich op relatief korte afstand aansluitingen met het Churchillplein en de nieuwe ontsluitingsweg naar de planlocatie zelf. Vanwege technische bezwaren (remmend, wringend verkeer ter plaatse van de kruisingen en aansluitingen) is het toepassen van geluid reducerend asfalt op die plaatsen en op een afstand van minder dan 40 m hiervan weliswaar mogelijk, maar te kostbaar in aanleg en onderhoud.

Verlagen van de rijsnelheid

De Handelskade heeft een doorstroombaanfunctie en is ook als zodanig ingericht. Dit geldt ook voor het Churchillplein en de Brinkgreverweg. Het (plaatselijk) verlagen van de maximale rijsnelheid stuit vanwege de doorstroombaanfunctie op bezwaren van verkeerskundige aard.

Verlagen van de verkeersintensiteit

Zoals eerder gesteld hebben de Handelskade, het Churchillplein en de Brinkgreverweg een doorstroombaanfunctie voor de stad. Het is niet mogelijk en niet wenselijk om de verkeersstromen om te leiden via andere nabijgelegen wegen. Het verlagen van de verkeersintensiteit is vanuit verkeerskundig oogpunt dan ook geen reële optie.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat, voor zover de bronmaatregelen nog niet toegepast zijn, de genoemde bronmaatregelen stuiten op bezwaren van verkeerskundige en technische aard.

Overdrachtsmaatregelen om de geluidbelasting terug te dringen

Afschermdende bebouwing

Het toepassen van afschermdende bebouwing stuit op bezwaren van ruimtelijke, stedenbouwkundige en mogelijk financiële aard. Er is in de stedenbouwkundige opzet geen ruimte voor niet-gevoelige bebouwing op deze plaats. Deze overdrachtsmaatregel wordt daarom niet als reële mogelijkheid beschouwd. Ook voor het Churchillplein en de Brinkgreverweg is een grotere afscherming dan de nu beoogde niet mogelijk zonder afbreuk te doen aan de stedenbouwkundige opzet.

Geluidschermen

Schermen zouden technisch gezien geplaatst kunnen worden. Voor de Handelskade geldt dat de schermen om effectief te zijn voor de afscherming van de geluidsbelasting tussen de hoofdrijbaan en het voetpad moeten worden geplaatst. Een dergelijke maatregel stuit op bezwaren van stedenbouwkundige, cultuurhistorische, financiële en verkeerskundige aard. Zowel vanaf de nieuwe woningen en vanaf de straat beperkt dit het zicht ernstig. De verkeersveiligheid zou (belemmering van zicht op verkeerssituatie) in het gedrang komen. Ook in het kader van de leefbaarheid zijn schermen ongewenst, de bewoners kunnen hierdoor een opgesloten gevoel krijgen en door een beperking van

het zicht zal de sociale veiligheid verminderd worden. Het is juist de bedoeling dat het plangebied toegankelijk is voor meerdere verkeersmodaliteiten. Doorsnijdingen van schermen beperken de werking. Afscherming zou hier niet voldoen en is niet wenselijk.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de genoemde overdrachtsmaatregelen stuiten op bezwaren van verkeerskundige, stedenbouwkundige en financiële aard.

Maatregelen bij de woning

Dove gevel

Voor een deel van de studentenwoningen aan de Handelskade op een hoogte tussen 2,5 en 14,1m is de wordt de maximaal te ontheffen grenswaarde van 63 dB in stedelijk gebied overschreden. Hier wordt het SilentAir-systeem toegepast, een maatregel in de vorm van een vliesgevel die ertoe leidt dat de geluidbelasting op de daadwerkelijke gevel onder de 63 dB blijft.

Desalniettemin blijft op gevels een geluidbelasting van meer dan de voorkeurswaarde van 48 dB van toepassing. Op basis van gemeentelijk beleid wordt vanaf 53 dB een hogere grenswaarde verleend. Gezien de hoogste geluidbelasting vanwege wegverkeer op de Handelskade tussen de 49 en 63 dB bedraagt op de beoogde gevels, is het vaststellen van een hogere grenswaarde voor deze gevels wenselijk.

Hogere grenswaarden

Voor een groot aantal koopappartementen en studentenwoningen in het plangebied van de Kop van de Handelskade Deventer is ontheffing voor een hogere grenswaarde nodig.

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 (sloop en herbouw) van de Kop van de Handelskade, als onderdeel van De Kien.

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 fysiek beschikbare ruimte op het perceel en de invulling met en situering van de woningen is het redelijkerwijs onmogelijk om op deze locatie hieraan te voldoen, aangezien het geluid niet van één bron komt, maar van meerdere bronnen van meerdere zijden. Bij de ontwikkeling van de woningen zal uiteraard rekening gehouden worden met het wettelijk toegestane geluidniveau binnen de woningen.

Railverkeerslawaai

De spoorweg Deventer – Hengelo/Zutphen is gelegen langs het plangebied.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat:

- De geluidsbelasting vanwege het railverkeer op een groot aantal gevels van koopappartementen en studentenwoningen hoger is dan de voorkeurswaarde van 55 dB;
- Ter plaatse van een aantal koopappartementen en studentenwoningen wordt ook de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 68 dB met maximaal 1 dB overschreden, daarvoor is geen ontheffing mogelijk. Om deze koopappartementen toch mogelijk te maken zijn geluidbeperkende maatregelen noodzakelijk (4.4). Het aanbrengen van het Ducowall-lamellenroostersysteem op een groot deel van de gevels biedt voldoende geluidreductie.
- Op andere geveldelen en op overige gevels wordt wel voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB;

Bronmaatregelen

Aan de spoorlijn zijn de laatste jaren al maatregelen (in het kader van het NaNOV-project onder ander raildempers en schermen) getroffen. Verdere bronmaatregelen zijn niet realistisch. In dit geval staat het gebouw zeer dicht op de spoorlijn zodat extra afscherming van de woonlagen met een scherm langs de spoorlijn ook niet goed mogelijk is. De dimensionering van het scherm zou buitenproportioneel moeten zijn. Bovendien is dit vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk.

Conclusie

Met extra raildempers wordt de geluidsbelasting niet teruggebracht naar de voorkeurswaarde van 55 dB. Voor een aantal woningen stuiten deze maatregelen dan ook op bezwaren van organisatorische, verkeerskundige en stedenbouwkundige (geluidsscherm) aard.

In het beleid staat dat alleen een waarde hoger dan 58 dB (vanwege railverkeer) vastgesteld wordt, indien voldoende verzekerd wordt dat verblijfsruimten alsmede tot de woning behorende buitenruimten niet aan de zijde met de hoogste geluidsbelasting worden gesitueerd. Van deze beleidsregel mag een ontwikkelaar uitsluitend afzien, als overwegingen van stedenbouw en/of volkshuisvesting zich hiertegen verzetten.

De architect heeft een ontwerp gemaakt met een beoogde indeling voor de verschillende woningen. De geluidsbelasting is bij alle woningen aan de zuidwestzijde lager dan de voorkeurswaarde voor railverkeer van 55 dB en daarmee geluidsluw. Gelet op de beoogde doelgroepen bewoners en de stedenbouwkundige opzet, is er geen sprake van tuinen of andere buitenruimten. Het plan voldoet hiermee aan de gestelde voorwaarde uit het geluidbeleid.

Ontheffingscriteria

Burgemeester en wethouders zullen van deze ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting slechts voorwaardelijk gebruik maken. De voorwaarden zijn, afhankelijk van de geluidsbron, de volgende:

Voor woningen, die

- 1e.** in de omgeving van een station of halte gesitueerd worden,
- 2e.** verspreid gesitueerd worden buiten de bebouwde kom,
- 3e.** ter plaatse noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid,
- 4e.** ter plaatse gesitueerd worden ter vervanging van bestaande bebouwing,
- 5e.** in een stads- of dorpsvernieuwingsplan worden opgenomen,
- 6e.** door de gekozen situering of bouwvorm een akoestisch doelmatige afschermende functie gaan vervullen voor andere woningen - in aantal ten minste de helft van het aantal woningen waaraan de afschermende functie wordt toegekend - of voor andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen, of
- 7e.** door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen.

In de onderhavige situatie zijn criterium 1, 4 en 7 van toepassing.

Burgemeester en wethouders zullen alleen een hogere waarde dan 58 dB als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vaststellen, indien naar hun oordeel 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.

In dit geval gaat het om de geluidgevoelige functies wonen welke door railverkeerslawaaï te hoog worden belast. Van buitenruimten is geen sprake. De verblijfsruimten zijn zoveel mogelijk van het spoor af gesitueerd. De gemeente Deventer zegt hierover "Hier een acceptabel woon- en leefklimaat te creëren is een uitdaging waarin de akoestiek integraal meegenomen moet worden in de planvorming", waarvan hier sprake is.

Voor de overige koopappartementen en studentenwoningen dienen hogere waarden te worden aangevraagd tot een maximum van 68 dB.

Geconcludeerd wordt dat voor het realiseren van de woningen in het plangebied hogere grenswaarden verleend kunnen worden.

In elk geval moeten de nieuwe woningen voldoen aan de grenswaarde voor het binnenniveau zoals bepaald in het Bouwbesluit 2012. Deze grenswaarde bedraagt 33 dB. Bij de aanvraag tot omgevingsvergunning toont de ontwikkelaar aan dat het binnenniveau voldoet aan deze grenswaarde.

Hogere grenswaarden vanwege de geluidsbelasting van het railverkeer kunnen verleend worden tot de waarden die zijn vermeld in figuur 6, 6a, 6b en 6c van het akoestisch rapport en in de bijlage van onderhavig besluit.

4 Zienswijzen

Het ontwerpbesluit hogere grenswaarden heeft samen met het ontwerp Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade ter inzage gelegen van 13 oktober 2022 tot en met 24 november 2022. Tijdens deze termijn is een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbesluit, in de vorm van een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan. Verwezen wordt naar de samenvatting en reactie in Reactienota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Kop van de Handelskade. De zienswijze vormde geen aanleiding om het plan te wijzigen.

5 Conclusie

De hogere grenswaarden kunnen worden vastgesteld. Na vaststelling worden deze ingeschreven bij het kadaster. Bij een aanvraag omgevingsvergunning voor de betreffende gevels moet worden voorzien in voldoende gevelisolatie om de maximale binnenwaarde voor geluid in de woning van 33 dB niet te overschrijden.