

BESLUIT VASTSTELLING HOGERE GRENSWAARDEN

Chw bestemmingsplan Jacobus Reviusstraat ong. (naast nr. 7)

Zaak Nr. 2021-433  
Deventer, 6 april 2023

Burgemeester en wethouders van Deventer,

Gezien het realiseren van vijf nieuwe rijwoningen;

gelet op artikel 4.9 en artikel 4.10 van het Besluit geluidhinder;  
overwegende dat:

- het gaat om het vervangen van een kantoorpand door vijf nieuwe rijwoningen aan de Jacobus Reviusstraat in Deventer;
- uit het akoestisch onderzoek (DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V., M.2020.1090.00.R001, 13 januari 2022) blijkt dat de hoogste optredende geluidsbelasting op de nieuwe gevels vanwege het railverkeer op de spoorlijn Deventer - Zwolle maximaal 63 dB bedraagt endaarnee de voorkeurgrenswaarden van 55 dB overschrijdt;
- toepassing van bron- of overdrachtsmaatregelen om de geluidsbelasting op de woningen terug te brengen tot de voorkeurgrenswaarde op bezwaren van organisatorische en stedenbouwkundige aard stuit;
- overeenkomstig artikel 4.9 en artikel 4.10 van het Besluit geluidhinder een hogere grenswaarde dan de voorkeurgrenswaarde van 55 dB kan worden vastgesteld vanwege railverkeerslawaaï voor nieuwe woningen in stedelijk gebied, met dien verstande deze waarde niet hoger mag worden gesteld dan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB;
- het maximaal toegestane binnen niveau in de geluidsgevoelige ruimten van de woningen de wettelijke waarden niet mag overschrijden;
- het ontwerpbesluit en de daarop betrekking liggen gedurende zes weken voor een ieder ter inzage;

gelet op de bij dit besluit behorende motivering,


BESLUITEN

1. een hogere waarde voor de geluidsbelasting op de gevels van de nieuwe woningen ten gevolge van het railverkeer op de spoorlijn Deventer – Zwolle vast te stellen;

een en ander zoals weergegeven op tabel 1 en afbeelding 1, opgenomen bij de in dit besluit behorende motivering.

Burgemeester en wethouders van Deventer, namens hen,

programmamanager Ruimtelijke ontwikkeling,



A.A.M. Bottenberg

## **MOTIVERING BESLUIT VASTSTELLING HOGERE GRENSWAARDEN Jacobus Reviusstraat ong. (naast nr. 7)**

### Inhoud

1.	Aanvraag .....	3
2.	Wettelijk kader.....	3
3.	Onderzoeksresultaten en motivering.....	4
4.	Hogere Grenswaarden .....	5
5.	Zienswijzen .....	6
6.	Conclusie .....	6

## 1. Aanvraag

Burgemeester en wethouders zijn voornemens het Chw ontwerpbestemmingsplan Jacobus Reviusstraat ong. (naast nr. 7) ter inzage te leggen. Dit ontwerpbestemmingsplan maakt de sloop en nieuwbouw van een kantoorpand naar vijf rijwoningen in het plangebied juridisch-planologisch mogelijk.



Begrenzing van het plangebied (oranje) (Bron: kadastralekaart.nl).

In het kader van dit ontwerpbestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit het akoestisch onderzoek (DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V., M.2020.1090.00.R001, 13 januari 2022) blijkt dat de hoogste optredende geluidsbelasting op de gevels van de nieuwe woningen vanwege het railverkeer op de spoorlijn Deventer – Zwolle 63 dB bedraagt. Daarmee wordt de voorkeurgrenswaarde van 55 dB overschreden. Omdat maatregelen gericht op het terugdringen van degeluidsbelastingen niet toereikend zijn, dient op grond van het Besluit geluidhinder een hogere grenswaarde te worden verleend.

## 2. Wettelijk kader

### 2.1 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. Voor zowel geluidsgevoelige gebouwen zoals woningen en voor geluidsgevoelige terreinen zijn bepalingen opgenomen die gelden binnen de zones voor wegverkeer, spoorwegverkeer en industrieterrein.

Bron	Voorkeurgrenswaarde	Hoogste waarde	Wettelijke basis
<b>Woningen in stedelijk gebied</b>			
Wegverkeerslawaai	48 dB	63 dB	Art. 82 en art. 83 wet geluidhinder
Railverkeerslawaai	55 dB	68 dB	Art 4.9 en art 4.10 Besluitgeluidhinder
Industrielawaai	50 dB(A)	55 dB(A)	Art. 44 en art. 59 Wet geluidhinder

### 2.2 Railverkeerslawaai

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.

### 2.3 Procedure hogere grenswaarde

De procedure voor het vaststellen is opgenomen in artikel 4.10 van het besluit. 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 voorkeursgrenswaarden en de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting'. In deze beleidsregelis vastgelegd onder welke voorwaarden van de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting gebruik kan worden gemaakt.

Daar waar maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn en/of stuiten op bezwaren, maakt de gemeente onder voorwaarden gebruik van de bevoegdheid tot het vaststellen van hogere waarden. 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.

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 tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn kan een ieder zienswijzen op het ontwerpbesluit kenbaar maken.

Na vaststelling wordt het besluit hogere grenswaarde na gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn kan een belanghebbende die tijdig zijn zienswijze bekend heeft gemaakt, of kan aantonen dat hij niet in staat was een zienswijze in te dienen in beroep gaan tegen dit besluit.

### **3. Onderzoeksresultaten en motivering**

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk vijf rijwoningen te realiseren.

#### Woningen

DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. heeft een onderzoek uitgevoerd om de geluidsbelasting van het railverkeer op de woningen te onderzoeken, zie bijlagen bij de toelichting op het bestemmingsplan.

Uit het onderzoek blijkt dat:

- De geluidsbelasting vanwege het railverkeer op de oost-, noord- en zuidgevel hoger is dan de voorkeurswaarde van 55 dB. Op de westgevel voldoet de geluidsbelasting volledig aan de voorkeurswaarde. De maatgevende geluidsbelasting op de oostgevel van de woningen is bij iedere woning 63 dB.
- Op alle gevels wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

#### **3.2 Maatregelen**

DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. heeft vanwege de berekende overschrijding van de voorkeurswaarde door het railverkeer, geluidsmaatregelen onderzocht. Er zijn maatregelen aan de bron van het geluid (raildempers) en inzake de overdracht van geluid (geluidsscherm) onderzocht. De geluidsreductie per maatregel is afgewogen tegen de kosten van de maatregel. Hierbij is gebruik gemaakt van de 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet Geluidhinder.' In deze regeling wordt door middel van een wettelijk vastgestelde puntentelling afgewogen in hoeverre een maatregel doelmatig is. Een geluidbeperkende maatregel is financieel doelmatig, als het aantal maatregelpunten van de geluidbeperkende maatregel niet hoger is dan het aantal reductiepunten behorende bij het cluster waar de maatregel voor bedoeld is.

#### **Bronmaatregelen**

Het vergroten van de afstand tussen het spoor en de nieuwe woningen is niet mogelijk omdat het gaat om een bestaand kavel. Met behulp van beide raildempers voor beide sporen over een lengte van ongeveer 180 meter kan een geluidsreductie van circa 2 dB tot 3 dB gerealiseerd worden. Door toepassing van deze maatregel voldoet de geluidsbelasting nog steeds niet aan de voorkeurswaarde uit het Besluit geluidhinder. Volgens de doelmatigheidsregeling is het realiseren van raildempers over een lengte van 180 meter enkel spoor goed voor een totaal van  $180 \times 29 = 5.220$  maatregelpunten. De toekomstige geluidsbelasting is exclusief raildempers bij elk van de vijf woningen 63 dB. Dit betekent dat er  $7 \times 3.000 = 21.000$  reductiepunten worden behaald. Het realiseren van raildempers is volgens het doelmatigheids criterium financieel doelmatig. Met raildempers wordt echter de geluidsbelasting niet teruggebracht naar de voorkeurswaarde van 55 dB. Daarnaast stuit deze maatregelen gezien het

beperkte aantal woningen op organisatorische en verkeerskundige bezwaren.

### Overdrachtsmaatregelen

Om de geluidsbelasting van het railverkeer te beperken tot de voorkeurswaarde, kan een scherm langs een spoorlijn worden geplaatst. Een scherm van 3 meter hoog en 180 meter lang vermindert de geluidsbelasting op de gevels tot maximaal 54 dB. Volgens de doelmatigheidsregeling is het realiseren van een geluidsscherm over een lengte van 180 meter goed voor een totaal van  $180 \times 122 = 21.960$  maatregelpunten. De toekomstige geluidsbelasting is exclusief het geluidsscherm bij elk van de vijf woningen 63 dB. Dit betekent dat er  $7 \times 3.000 = 21.000$  reductiepunten worden behaald. Een scherm over een lengte van 180 meter met een hoogte van 3 meter is financieel niet doelmatig en daarnaast ruimtelijk niet gewenst.

### Conclusie

Raildempers zijn doelmatig, maar het geluidsscherm niet. Het realiseren van eventuele geluidmaatregelen moet in overleg met ProRail plaatsvinden.

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

## 4. Hogere Grenswaarden

Woningen:

Op basis van de onderzoeksresultaten worden de voorkeursgrenswaarden op de gevels van woningen overschreden vanuit railverkeerslawaaï (spoorlijn Deventer-Zwolle). Het toepassen van bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen stuit op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeers- of vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. De hoogst toelaatbare waarde van 68 dB wordt niet overschreden.

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

- De verblijfsruimten en de buitenruimten mogen niet aan de hoogst belaste zijde komen te liggen.

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 (bijgevoegd in het akoestisch onderzoek in bijlage 4). De geluidsbelasting is bij alle woningen aan de westzijde lager dan de voorkeurswaarde voor railverkeer van 55 dB en daarmee geluidluw. Alle woningen zijn voorzien van een verblijfsruimte en een tuin aan de geluidluwe zijde. Het plan voldoet hiermee aan de voorwaarden uit de beleidsregel.

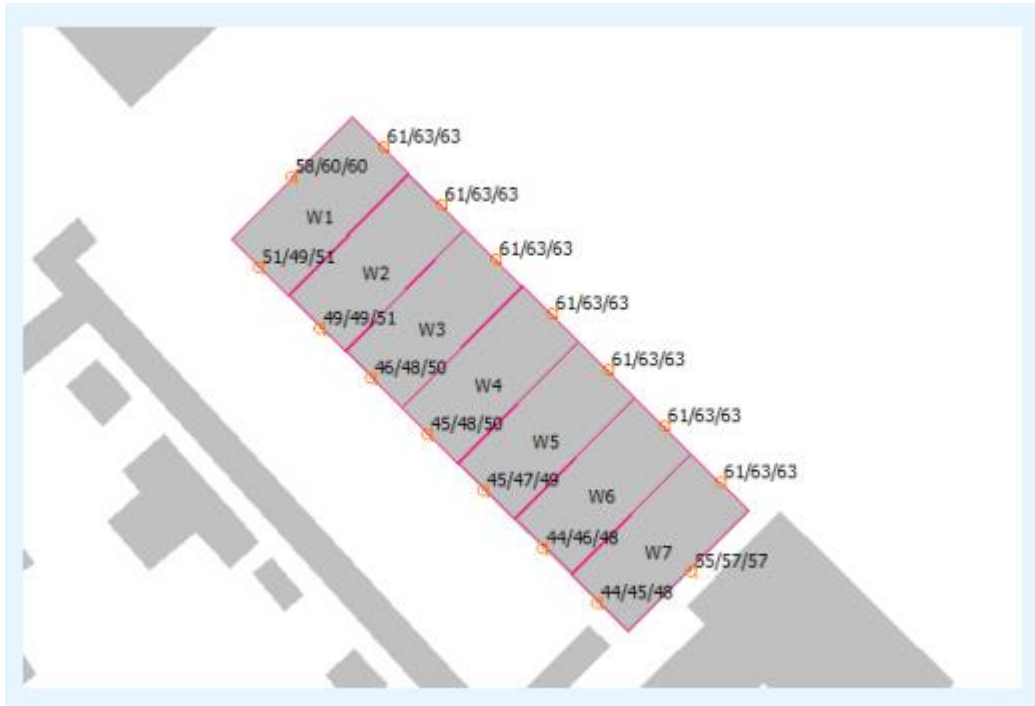
Geconcludeerd wordt dat voor het realiseren van de woningen in het plangebied een hogere grenswaarde verleend kan worden.

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 in onderstaande tabel opgenomen waarden:

Omschrijving locatie	Vastgestelde hogere grenswaarde $L_{den}$ [dB] Jacobus Reviusstraat
W1 (eerste rijwoning)	63
W2 (tweede rijwoning)	63
W3 (derde rijwoning)	63
W4 (vierde rijwoning)	63

Tabel 1: vast te stellen hogere waarden per locatie



Afbeelding 1: locaties van de vast te stellen hogere waarden met aan de noordoostzijde de Jacobus Revisusstraat (woningen 1 tot en met 5). De afbeelding is van het oorspronkelijke akoestische onderzoek voor vijf rijwoningen. Met de afschaling van het plan veranderen de posities van de woningen niet. De vast te stellen hogere waarden blijven gelijk.

## 5. Zienswijzen

Het ontwerpbesluit heeft gezamenlijk met het ontwerpbestemmingsplan van 17 maart 2022 tot 28 april 2022 ter inzage gelegen. Er is een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Deze heeft geleid tot een aanpassing van het plan (van 7 naar 5 rijwoningen).

Naar aanleiding van die aanpassing, is het ontwerp hogere grenswaardenbesluit aangepast. Dit is uitsluitend tekstueel. De afstand van de woningen tot het spoor wijzigt niet. Daardoor wijzigen de vast te stellen hogere grenswaarden ook niet.

## 6. Conclusie

De hogere grenswaarden kunnen worden vastgesteld, zoals aangeduid in tabel 1 in combinatie met afbeelding 1. Er worden hogere grenswaarden vastgesteld voor vijf rijwoningen.