

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Projecten, Realisatie en Ontwikkeling

Onderwerp:

vaststelling Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade, beeldkwaliteitplan en bijbehorende documenten, waaronder besluit hogere grenswaarde en besluit op de aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Notagegevens

Bestuursorgaan	: B-en-W 21-03-2023
Notanummer	: 2022-1008
Datum	: 21-03-2023
Programma	: 05 - Ruimtelijke ontwikkeling
Portefeuillehouder	: Wethouder Grijzen,
Bijlage(n)	: 20221122 - Reactienota zienswijzen Kop Handelskade met opm BJZ.nu.doc,Aanmeldnotitie vormvrije merbeoordeling Kop van de Handelskade.pdf,B_W besluit aanmeldnotitie Kop van de Handelskade getekend.pdf,Besluit hogere grenswaarde.docx,Link naar Chw bp.docx

Parafering

13-03-2023: Wethouder13-03-2023: Programmamanager Ruimtelijke Ontwikkeling

Agendering

* 15-03-2023: Teammanager Concernstaf en Adjunct-secretaris

* 14-03-2023: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

Definitieve akkoord

22-03-2023

B & W d.d.: 21-03-2023

Besluit

1. In te stemmen met de Reactienota zienswijzen en het toesturen hiervan aan de indiener van de zienswijzen
2. De hogere grenswaarden wegverkeerslawaaai Kop Handelskade vast te stellen
3. De raad voor te stellen om de uitgangspunten voor de beeldkwaliteit (paragraaf 1.2 uit het Masterplan Kop van de Handelskade, zie bijlage 1 van de bestemmingsplantoelichting) vast te stellen
4. Het raadsvoorstel en het ontwerp-raadsbesluit Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade vast te stellen
5. De stukken aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken.

Inleiding

Ontwikkelaar Explorius wil aan de locatie op de hoek van de Handelskade en het Churchillplein (Kop van de Handelskade) komen tot een herontwikkeling door sloop en nieuwbouw. Daarbij zijn 208 nieuwe woningen beoogd, waarvan 164 sociale huur, waarvan 88 specifiek voor studenten. Voorts is er ruimte voor ca. 3.000m² kantoren en ca. 380 m² horeca. Het geldende Chw bestemmingsplan "Deventer, stad en dorpen, deel B" staat deze ontwikkeling niet toe. Het plan is, vanwege de ligging en de (woon)functies een belangrijke schakel binnen het perspectief van Stadscampus De Kien.

Hiertoe heeft de gemeenteraad op 22 mei 2022 het Masterplan Kop van de Handelskade vastgesteld. Om de ontwikkeling toe te kunnen staan, is het nodig een ruimtelijke procedure te doorlopen.

Het ontwerp Crisis- en herstelwetbestemmingsplan Kop van de Handelskade is gepubliceerd en heeft van 13 oktober tot en met 24 november 2022 ter inzage gelegen met de daarbij behorende onderzoeken en documenten, waaronder het ontwerp beeldkwaliteitsplan, ontwerp besluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï en besluit op de aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling. Ook instanties is verzocht te reageren.

Het hinderaspect geluid maakt het nodig om maatregelen te treffen en een hogere grenswaarde vast te stellen. Derhalve wordt een ontwerpbesluit hogere grenswaarde voorgelegd. Voorts is ervoor gekozen om een beeldkwaliteitsplan op te stellen, dat gezamenlijk met het bestemmingsplan de procedure doorloopt en na vaststelling mede kaderstellend zal zijn bij de herontwikkeling van dit gebied.

Op het ontwerp Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade is één ontvankelijke zienswijze ontvangen. Deze is samengevat en van een beantwoording voorzien in de Reactienota zienswijzen. Het bestemmingsplan is inhoudelijk niet gewijzigd en is gereed voor vaststelling.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Juridisch-planologisch mogelijk maken van de sloop van de bestaande bebouwing aan de Kop van de Handelskade en nieuwbouw van 208 nieuwe woningen, en circa 3000 m² kantoren en ca. 380 m² horeca, met als doel het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig leef-, woon- en verblijfsmilieu.

Kader

- Het Juridisch/ Planologisch kader: Wet ruimtelijke ordening, Algemene wet bestuursrecht, Crisis- en herstelwet, Wet Geluidhinder, Besluit MER, Woningwet, Crisis- en Herstelwet.

- Op 22 mei 2022 is het Mastperplan Kop Handelskade door de gemeenteraad vastgesteld. Deze bevat ook een deel beeldkwaliteit;

Het nu voorliggende Chw-bestemmingsplan "Kop van de Handelskade" bestaat uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0150.Chw011-VG01.GML met bijbehorende bestanden. Hierbij is voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de basisregistratie grootschalige topografie (BGT), versie 1 januari 2017.

Het betreft een Crisis- en herstelwetbestemmingsplan op basis van artikel 11 lid 1 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet en met toepassing van de pilot-status van artikel 7c en 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet;

Het besluit op de Vormvrije mer-beoordeling is reeds genomen op 11 oktober 2022;

Het Beeldkwaliteitsplan zal na vaststelling in het kader van de Woningwet komen te gelden als welstandstoetsingskader voor omgevingsvergunningaanvragen.

Betrokken partijen en participatie

De plannen zijn door initiatiefnemer voorgelegd aan de omgeving vanaf eind 2021.

In het traject van het Masterplan heeft eveneens afstemming met omgeving en de PAR plaatsgevonden.

De plannen zijn in het voortraject reeds voorgelegd aan en afgestemd met de Provincie Overijssel, de Omgevingsdienst IJsselland, Veiligheidsregio IJsselland, Prorail, Waterschap Drents Overijsselse Delta.

Beeldkwaliteitsplan

- Afstemming met de Plan Adviesraad heeft plaatsgevonden en het plan is akkoord bevonden.
- Afstemming met de buurt en partners vond plaats in het kader van het Masterplan en op 7 november 2022 tevens in het kader van het ontwerp Chw bestemmingsplan;

Aanmeldnotitie Besluit mer

- Hierover is afgestemd met de Omgevingsdienst IJsselland.

Hogere grenswaarde wegverkeerslawaaï

- Hierover is afgestemd met de Omgevingsdienst IJsselland.

Bestemmingsplan

- het concept ontwerpbestemmingsplan is voorgelegd aan het Waterschap, de Omgevingsdienst IJsselland, Prorail, Provincie Overijssel en de Veiligheidsregio IJsselland;
- de Provincie Overijssel heeft op 12 oktober 2022 te kennen gegeven in te kunnen stemmen met het ontwerp chw bestemmingsplan;
- per 13 oktober 2022 was het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende documenten gepubliceerd, waarna het voor een ieder 6 weken ter inzage lag met de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen;
- het ontwerp Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade is op 18 oktober aan de ODIJ verzonden, inclusief ontwerpbesluit hogere grenswaarden en bijbehorende documenten;
- op 7 november 2022 is een informatieavond voor omwonenden en belanghebbenden gehouden in het Tauw-gebouw aan de Handelskade;
- Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 13 oktober tot en met 24 november 2022;
- Er is één zienswijze ingediend. Deze is samengevat en van beantwoording voorzien in de Reactienota zienswijzen. De Reactienota wordt toegezonden aan indiener met vermelding van de mogelijkheid om in te spreken bij de raad.

Argumenten voor en tegen

1. instemmen met de Reactienota zienswijzen en toesturen aan indieners.

Het ontwerp Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade heeft ter inzage gelegen. Er is één ontvankelijke zienswijze ingediend door Prorail. De zienswijze is samengevat en beantwoord in de Reactienota zienswijzen. De zienswijze richt zich

enkel op het ontwerpbestemmingsplan, dus niet op het Besluit vormvrije mer-beoordeling en niet op het ontwerp-beeldkwaliteitplan, en dan met name op trillinghinder, geluidhinder en externe veiligheid. Naar aanleiding van de zienswijze is nader afgestemd en is een aanvulling de plantoelichting opgenomen, maar dit heeft het plan niet inhoudelijk veranderd. Voor meer informatie wordt verwezen naar de Reactienota zienswijzen.

Door de Reactienota toe te sturen aan de indiener, kan Prorail vernemen op welke wijze met de zienswijze is omgegaan. Prorail krijgt de mogelijkheid om bij de raad in te spreken, alvorens eea wordt vastgesteld.

2. Vaststellen hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï

Op meerdere gevels van de nieuw beoogde woningen is de geluidbelasting vanwege wegverkeer dusdanig dat dit niet zonder meer kan worden toegelaten. Maatregelen aan de bron en in de overdracht zijn onderzocht en advies is gevraagd aan de Omgevingsdienst IJsselland. Door het vaststellen van hogere grenswaarden is het mogelijk om wonen toe te staan. De betreffende gevels zullen dan moeten voorzien in de beschreven maatregelen en voldoende isolatie om alsnog de 33dB binnenwaarde te bereiken. Afgeweken wordt van het gemeentelijk geluidbeleid waar het gaat om ten minste één geluidluwe buitenruimte per woning. Binnen de stedenbouwkundige opzet en de aanwezige bronnen in de omgeving is dat ter plaatse niet haalbaar. Voor de gevels met een geluidbelasting tussen de 53 dB(A) en 65dB(A) is het vaststellen van een hogere grenswaarde (als enige mogelijkheid) nodig. Het vaststellen van hogere grenswaarden is een bevoegdheid van het college.

3.,4 en 5. het voorstellen aan de raad om het Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade vast te stellen en het Beeldkwaliteitplan vast te stellen

Vaststelling is een bevoegdheid van de raad. Het plan is zorgvuldig voorbereid en heeft een openbare voorbereidingsprocedure doorlopen. Met het vaststellen van het bestemmingsplan wordt de herontwikkeling van de locatie Kop van de Handelskade met onder meer nieuwe woningen mogelijk en kan worden voorzien in een urgente behoefte. Bovendien vormt de nieuwe invulling een kwalitatieve verbetering van deze omgeving. De nieuwe ontwikkeling sluit goed aan bij de bestaande omgeving en vormt een eerste volgend element als schakel/onderdeel van De Kien. Het vaststellen van het beeldkwaliteitplan is een bevoegdheid van de raad. Na vaststelling vormt het beeldkwaliteitplan mede kader voor vergunningaanvragen in het kader van redelijke eisen van welstand.

Bij het niet vaststellen van bovengenoemde stukken treedt vertraging op in het proces en kan niet of pas later worden overgaan tot ontwikkeling. De bestaande situatie met leegstand en zonder passende functie kan leiden tot toename van onwenselijke situaties op het gebied van beheer en veiligheid.

Financiële consequenties en dekking

Aan de voorgelegde besluiten zijn geen financiële consequenties verbonden. Voor de planprocedure worden de kosten gedekt uit de afspraken die met de ontwikkelaar zijn vastgelegd in de anterieure overeenkomst.

Openbaarmaking en communicatie

Raad

Na vaststelling worden de vastgestelde stukken gepubliceerd en wederom 6 weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden en niet-belanghebbenden die een zienswijze

hebben ingediend kunnen in deze periode beroep instellen bij de Raad van State en evt. een verzoek om schorsing indienen. Indien hiervan geen sprake is, treden het bestemmingsplan en beeldkwaliteitplan daags na afloop van deze termijn in werking.

Voor het besluit op de Aanmeldnotitie vormvrije mer(beoordeling) en het besluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï gelden kortere procedures. De hogere grenswaarden treden daags na vaststelling in werking. In het kader van het bestemmingsplan kan overigens eveneens tegen deze besluiten worden bezwaar worden ingedined bij de Raad van State.

Aanpak en uitvoering

Na uw collegebesluit wordt de Reactienota zienswijzen toegestuurd aan de indiener van de zienswijze. Prorail heeft de mogelijkheid om bij de raad in te spreken.

Na vaststelling door de Raad vindt publicatie plaats van de vastgestelde stukken. Wij leggen het vastgestelde bestemmingsplan en vastgestelde beeldkwaliteitplan met bijbehorende documenten opnieuw 6 weken ter inzage. In deze periode kunnen belanghebbenden een beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De plannen treden daags na afloop van de inzagetermijn in werking, tenzij sprake is van beroep of schorsing.

RAADSVOORSTEL

Onderwerp	:	vaststelling Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade, beeldkwaliteitplan en bijbehorende documenten, waaronder besluit hogere grenswaarde en besluit op de aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling.
Portefeuillehouder	:	Wethouder Grijzen,
Voorstelnummer	:	2022-1008
Datum B en W besluit	:	21-03-2023
Team	:	DEV-PRO

Inleiding

Ontwikkelaar Explorius wil aan de locatie op de hoek van de Handelskade en het Churchillplein (Kop van de Handelskade) komen tot een herontwikkeling door sloop en nieuwbouw. Daarbij zijn 208 nieuwe woningen beoogd, waarvan 164 sociale huur, waarvan 88 specifiek voor studenten. Voorts is er ruimte voor ca. 3.000m² kantoren en ca. 380 m² horeca. Het geldende Chw bestemmingsplan “Deventer, stad en dorpen, deel B” staat deze ontwikkeling niet toe. Het plan is, vanwege de ligging, de functies en de hoogbouw een belangrijke schakel binnen het perspectief van De Kien. In overleg met de gemeente is voor de Kop van de Handelskade een Masterplan opgesteld, dat door de raad is goedgekeurd op 25 mei 2022. De plannen zijn nu verder uitgewerkt en onderzocht.

Om de beoogde ontwikkeling juridisch mogelijk te maken, is het nodig een ruimtelijke procedure te doorlopen, waartoe het ontwerp Crisis- en herstelwetbestemmingsplan Kop Handelskade is opgesteld. Het ontwerp Chw-bestemmingsplan Kop Handelskade heeft ter inzage gelegen van 13 oktober tot 24 november 2022.

Op basis van de onderzoeksresultaten komt naar voren dat het initiatief niet leidt tot significante gevolgen voor Natura2000-gebieden en blijkt dat geen mer(beoordeling) nodig is. Op 11 oktober 2022 heeft het College het besluit op de Aanmeldnotitie mer genomen, waarna dit ter inzage heeft gelegen van 13 oktober tot 24 november.

Wel zijn vanwege het hinderaspect geluid hogere grenswaarden nodig, die het college van burgemeester en wethouders inmiddels heeft verleend. Het voornemen tot dit besluit heeft ter inzage gelegen van 13 oktober tot 24 november 2022.

Op enkele onderdelen is nadere verdieping of uitwerking nodig, hetgeen in de planregels is geborgd. Het gaat om trilling onderzoek vanwege railverkeer en windgevaar. Deze zullen bij de omgevingsvergunningaanvraag moeten worden toegevoegd.

Voor de beoogde beeldkwaliteit vormt het reeds vastgestelde Masterplan het kader. Deze bevat in paragraaf 1.2 een beschrijving van de beeldkwaliteit. Dit beeldkwaliteitplan is samen met het ontwerp Chw bestemmingsplan ter inzage gelegd. In het kader van de Woningwet vormt dit na vaststelling het toetsingskader voor redelijke eisen welstand bij vergunningaanvragen in het kader van de Woningwet.

In het kader van het Masterplan en ter voorbereiding op de bestemmingsplanprocedure is het plan meermaals aan de omgeving en aan instanties voorgelegd. Zo is het plan bijvoorbeeld aangepast naar aanleiding van advies van de Veiligheidsregio.

Er is één zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan ingediend. Deze heeft niet geleid tot inhoudelijke aanpassing van het plan.

Door vaststelling van het bestemmingsplan wordt voorzien in de juridische

grondslag om de voorgenomen bouw en het gebruik van het plangebied Kop van de Handelskade voor wonen en enkele andere functies mogelijk te maken.

Raadsvoorstel

1. De Reactienota zienswijzen Kop van de Handelskade vast te stellen
2. Het Crisis- en herstelwetbestemmingsplan Kop van de Handelskade vast te stellen
3. De uitgangspunten voor beeldkwaliteit zoals beschreven in paragraaf 1.2 van het Masterplan Kop Handelskade als toetsingskader voor welstand vast te stellen
4. Geen exploitatieplan vast te stellen, omdat het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden reeds anderszins verzekerd is
5. De bevoegdheid om een exploitatieplan vast te stellen te delegeren aan het college, voor zover er in de toekomst gebruik wordt gemaakt van een van de wijzigingsbevoegdheden die zijn opgenomen in het bestemmingsplan

Kern raadsvoorstel

Met het vaststellen van het Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade ontstaat de juridisch-planologische basis om uitvoering te geven aan de herontwikkeling van deze binnenstedelijke locatie voor 208 nieuwe woningen, waaronder sociale woningen en studentenhuisvesting, alsmede voor 3.000 m² kantoren en 380m² horeca. Met het vaststellen van het beeldkwaliteitplan, zoals beschreven in paragraaf 1.2 van het Masterplan Kop van de Handelskade, komt dit mede te gelden als toetsingskader welstandseisen op basis van de Woningwet. Zo is geborgd dat toekomstige bouwplannen voldoen aan een voldoende niveau van beeldkwaliteit. Voor de kosten zijn afspraken met Explorius gemaakt, op basis waarvan de gemeentelijke kosten worden verhaald en waaruit de financiële haalbaarheid is gebleken.

Beoogd resultaat

Juridisch-planologisch mogelijk maken van de sloop van de nieuwbouw van 208 nieuwe woningen, en circa 3000 m² kantoren en ca. 380 m² horeca op de locatie Kop van de Handelskade in Deventer, met als doel het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig leef-, woon- en verblijfsmilieu.

Kader

- Het Juridisch/ Planologisch kader: Wet ruimtelijke ordening, Algemene wet bestuursrecht, Crisis- en herstelwet, Wet Geluidhinder, Besluit MER, Woningwet, Crisis- en Herstelwet.

- Op 22 mei 2022 is het Masterplan Kop Handelskade door de gemeenteraad vastgesteld. Deze bevat ook een deel beeldkwaliteit;

Het nu voorliggende Chw-bestemmingsplan "Kop van de Handelskade" bestaat uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0150.Chw011-VG01.GML met bijbehorende bestanden. Hierbij is voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de basisregistratie grootschalige topografie (BGT), versie 1 januari 2017.

Het betreft een Crisis- en herstelwetbestemmingsplan op basis van artikel 11 lid 1 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet en met toepassing van de pilot-status van artikel 7c en 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet;

Het besluit op de Vormvrije mer-beoordeling is reeds genomen op 11 oktober 2022;

Het Beeldkwaliteitplan zal na vaststelling in het kader van de Woningwet komen te gelden als welstandstoetsingskader voor omgevingsvergunningaanvragen.

Argumenten ten behoeve van de raad

Besluitpunt 1: Vaststellen Reactienota

Er is één ontvankelijke zienswijze ingediend door Prorail. Deze is samengevat en beantwoord in de Reactienota zienswijzen. De zienswijze had met name betrekking op trilling, geluid en externe veiligheid vanwege de spoorlijn. Naar aanleiding van de zienswijze is de bestemmingsplantoelichting aangevuld op het aspect van externe veiligheid en de verantwoording groepsrisico. De zienswijze leidt daarmee niet tot een inhoudelijke wijziging van het bestemmingsplan.

Besluitpunt 2: Vaststellen bestemmingsplan

Met het vaststellen van dit bestemmingsplan wordt de herontwikkeling van de locatie Kop van de Handelskade en de bouw van nieuwe woningen, waaronder specifiek studentenwoningen, mogelijk. Dit betekent dat kan worden voorzien in een dringende behoefte, waarbij op een aantrekkelijke locatie een woonmilieu ontstaat met een bovengemiddelde omgevingskwaliteit en duurzaamheidsambitie als eerste uitwerking van De Kien.

In het bestemmingsplan is geregeld hoe de grond of een gebouw mag worden gebruikt en wat de bouwmogelijkheden zijn. In het kader van zorgvuldige voorbereiding zijn voor het bestemmingsplan de benodigde onderzoeken uitgevoerd, die zijn opgenomen als bijlagen bij de bestemmingsplantoelichting.

Zienswijzen

Tegen het ontwerpbestemmingsplan is één zienswijze ingediend. Deze is samengevat en beantwoord in de Reactienota zienswijzen. De zienswijze heeft niet geleid tot inhoudelijke aanpassing van het plan.

Besluitpunt 3: Vaststellen uitgangspunten beeldkwaliteit

Met het vaststellen van de uitgangspunten voor beeldkwaliteit, zoals opgenomen in het Masterplan Kop Handelskade vanaf paragraaf 1.2, wordt regie gevoerd op de beoogde ruimtelijke kwaliteit en uitstraling in het plangebied.

Het Masterplan Kop van de Handelskade is op 25 mei 2022 vastgesteld door de gemeenteraad. Belangrijk aspect vormt de keuze voor het bewerkstelligen van een woningen voor studenten, een hoogwaardige inrichting openbare ruimte en het realiseren van een bebouingsaccent als onderdeel van De Kien. Het Masterplan geeft een beeld van de stedenbouwkundige invulling en het mogelijke programma op hoofdlijnen, inclusief beeldkwaliteit. Na vaststelling hiervan komen de uitgangspunten voor beeldkwaliteit mede kaderstellend te gelden op het gebied van welstandseisen als bedoeld in de Woningwet. In Bijlage 1 van de bestemmingsplantoelichting is het onderdeel Beeldkwaliteit van het Masterplan Kop van de Handelskade integraal opgenomen.

Zienswijzen

Tegen het ontwerp beeldkwaliteitplan zijn geen zienswijzen ingediend.

Besluitpunt 4: geen exploitatieplan vast te stellen

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening is de gemeente verplicht om bij ruimtelijke initiatieven haar kosten te verhalen. In specifieke aangewezen bouwplannen, zoals genoemd in het Besluit ruimtelijke ordening, moet dit via een exploitatieplan tenzij het verhaal van de kosten op een andere manier is verzekerd (artikel 6.12 tweede lid van de Wet ruimtelijke ordening).

Voor de ontwikkeling van het plangebied en de daarmee gepaard gaande kosten zijn afspraken schriftelijk vastgelegd met initiatiefnemer Explorius B.V. Voor de overname van het openbare gebied is budget gereserveerd in de begroting. Bovendien worden leges in rekening gebracht.

Besluitpunt 5: Wijzigingsbevoegdheden en delegatie exploitatieplan

Het bestemmingsplan bevat conform onze standaardmethodiek ten behoeve van flexibiliteit een algemene wijzigingsbevoegdheid waarmee bouwplannen mogelijk gemaakt zouden kunnen worden, waarvoor een exploitatieplan zou moeten worden vastgesteld. Dit laatste is een bevoegdheid van de raad. Het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid is een bevoegdheid van burgemeester en wethouders. Als voor een wijzigingsplan ook een besluit omtrent een exploitatieplan moet worden genomen, is het wenselijk dat deze bevoegdheid ook bij burgemeester en wethouders ligt. De raad kan deze bevoegdheid delegeren, bij het vaststellen van het bestemmingsplan waar de betreffende wijzigingsbevoegdheid in is opgenomen (artikel 6.12, eerste en tweede lid, en artikel 3.6, eerste lid, onder a van de Wet ruimtelijke ordening).

Ketenpartners/ participatie

De provincie Overijssel en Waterschap Drents Overijsselse Delta hebben beide aangegeven te kunnen instemmen met het (ontwerp)bestemmingsplan. Ook de Omgevingsdienst IJsselland en de Veiligheidsregio IJsselland hebben met dit plan ingestemd.

Betrokken partijen en participatie

Beeldkwaliteitsplan

- Afstemming met de Plan Adviesraad heeft in het kader van het Masterplan reeds plaatsgevonden en is akkoord bevonden.
- Afstemming met de buurt en partners vond plaats in het kader van het Masterplan en op 7 november 2022 ook in het kader van het ontwerp Chw bestemmingsplan;

Aanmeldnotitie Besluit mer

- Deze is inhoudelijk afgestemd met en akkoord bevonden door de Omgevingsdienst IJsselland.

Hogere grenswaarde wegverkeerslawaa

- Deze is inhoudelijk afgestemd met en akkoord bevonden door de Omgevingsdienst IJsselland.

Bestemmingsplan

- het concept ontwerpbestemmingsplan is voorgelegd aan het Waterschap, de Omgevingsdienst IJsselland, Prorail, de Provincie Overijssel en de Veiligheidsregio IJsselland;
- de Provincie Overijssel heeft op 12 oktober 2022 te kennen gegeven in te kunnen stemmen met het ontwerp chw bestemmingsplan;
- per 13 oktober 2022 was het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende documenten gepubliceerd, waarna het voor een ieder 6 weken ter inzage heeft gelegen met de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen;
- het ontwerp Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade is op 18 oktober 2022 aan de ODIJ verzonden, inclusief ontwerpbesluit hogere grenswaarden en bijbehorende documenten;
- op 7 november 2022 is een informatieavond voor omwonenden en belanghebbenden gehouden in het Tauw-gebouw aan de Handelskade;
- Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 13 oktober tot en met 24 november 2022;
- Er is één zienswijze ingediend door Prorail. Deze is samengevat en beantwoord en de indiener is hierover geïnformeerd. De bestemmingsplantoelichting is

RAADSBESLUIT

Onderwerp : vaststelling Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade,
beeldkwaliteitplan en bijbehorende documenten, waaronder besluit hogere
grenswaarde en besluit op de aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling.
Voorstelnummer : 2022-1008
Raadstafel d.d. :
Raadsvergadering :

De raad van de gemeente Deventer,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 21-03-2023, nummer 2022-1008

BESLUIT

1. De Reactienota zienswijzen Kop van de Handelskade vast te stellen
2. Het Crisis- en herstelwetbestemmingsplan Kop van de Handelskade vast te stellen
3. De uitgangspunten voor beeldkwaliteit zoals beschreven in paragraaf 1.2 van het Masterplan Kop Handelskade als toetsingskader voor welstand vast te stellen
4. Geen exploitatieplan vast te stellen, omdat het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden reeds anderszins verzekerd is
5. De bevoegdheid om een exploitatieplan vast te stellen te delegeren aan het college, voor zover er in de toekomst gebruik wordt gemaakt van een van de wijzigingsbevoegdheden die zijn opgenomen in het bestemmingsplan

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van

De raad voornoemd,

de griffier,

de voorzitter,

A. Kerver

R.C. König

Reactienota Zienswijzen

Ontwerp Chw Bestemmingsplan Kop
van de Handelskade,
beeldkwaliteitsplan, hogere
grenswaarden wegverkeerslawaaï en
aanmeldnotitie vormvrije MER-
beoordeling

Gemeente Deventer
november 2022

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
	ZIENSWIJZEN	4
	LEESWIJZER.....	4
2	ZIENSWIJZEN ONTWERP BESTEMMINGSPAN	5
	INGEDIENDE ZIENSWIJZEN	5
3	AMBTSHALVE AANPASSING	10

1 INLEIDING

Zienswijzen

Het College van burgemeester en wethouders heeft op 11 oktober 2022 besloten in te stemmen met het ter inzage leggen van het ontwerp Crisis- en herstelwet bestemmingsplan “Kop van de Handelskade” (Deventer). Het ontwerp bestemmingsplan heeft met bijbehorende stukken van donderdag 13 oktober 2022 tot en met woensdag 23 november ter inzage gelegen, conform artikel 3.8 en artikel 6.14 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Tegelijk hiermee lagen ook ter inzage het ontwerp Beeldkwaliteitplan, het ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï en het besluit op de Aanmeldnotitie vormvrije mer(beoordeling).

Op dit ontwerp Chw bestemmingsplan “Kop van de Handelskade” is één zienswijze ingediend.

Deze reactienota bevat de samenvatting en beantwoording van de zienswijze ten aanzien van het ontwerp Chw bestemmingsplan.

De zienswijze vormt geen aanleiding voor inhoudelijke aanpassing van het bestemmingsplan. Wel is in de toelichting van het bestemmingsplan een aanvulling opgenomen voor de verantwoording groepsrisico externe veiligheid.

Op basis van voortschrijdend inzicht is de formulering van artikel 14.5 en 14.6 op ondergeschikte delen aangescherpt.

Leeswijzer

Deze reactienota betreft de samenvatting van de zienswijze op het ontwerp Chw bestemmingsplan “Kop van de Handelskade” en de beantwoording hiervan. Tot slot volgt de conclusie. In het derde hoofdstuk staat de ambtshalve aanpassing vermeld.

2 Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan

Ingediende zienswijzen

Het ontwerp Chw bestemmingsplan “Kop van de Handelskade” (Deventer) heeft ter inzage gelegen van 13 oktober 2022 tot en met 24 november 2022 en samen hiermee het ontwerp beeldkwaliteitsplan, het ontwerpbesluit hogere grenswaarden en de aanmeldnotitie vormvrije MER-beoordeling. Binnen deze termijn is één zienswijze binnengekomen. Deze is ontvankelijk, aangezien ze binnen de termijn is ingediend en de benodigde gegevens bevat. De zienswijze is hieronder samengevat en van beantwoording voorzien.

Samenvatting zienswijzen:

Zienswijze 1:

1. De indiener van de zienswijze merkt op dat het ontwerpbestemmingsplan geen maatregelen bevat om het geluid van treinverkeer over de stalen spoorwegbrug op te vangen;
2. De geluidbeperkende maatregelen die aan de gevel van de beoogde nieuwbouw zijn voorzien beperken de geluidbelasting op de woningen, maar leiden er tegelijkertijd toe dat de betreffende ramen niet open kunnen om te ventileren;
3. Uit het trillingsonderzoek en de regels van het ontwerpbestemmingsplan blijkt naar opvatting van indiener dat trillingshinder niet geheel kan worden vermeden;
4. De indiener van de zienswijze verzoekt de gemeente om toekomstige bewoners actief te informeren over het mogelijke geluid en trillingen afkomstig van de stalen spoorbrug;
5. Geattendeerd wordt op de ligging van het plangebied in het effectgebied van een eventueel incident met gevaarlijke stoffen op het spoor, waarop in paragraaf 4.2.6 en de bijlage Externe Veiligheid is ingegaan. Hierover heeft indiener de volgende opmerkingen:
 - a. Weliswaar is procedureel correct uitgegaan van het Basisnet, maar de werkelijke en geprognostiseerde aantallen van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is naar de mening van indiener hoger. Dit blijkt uit de Jaarverslagen Basisnet. Om die reden zal het groepsrisico volgens indiener dus ook hoger zijn;
 - b. In de bijlage (het onderzoek externe veiligheid) mist de indiener in de verantwoording groepsrisico punt 4 (de maatregelen ter beperking van het groepsrisico) en punt 5 (alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen);
 - c. Opgemerkt wordt dat toekomstige bewoners niet worden beschermd door de constatering dat het groepsrisico niet toeneemt. Indiener vraagt dan ook naar een inhoudelijke reden waardoor toekomstige bewoners bescherming genieten;
 - d. Indiener vraagt waarom niet voor een andere invulling van deze gronden wordt gekozen;
 - e. In paragraaf 4.2.6.2. van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is vermeld dat “Vluchtdeuren aan de spoorzijde zijn niet gewenst in verband met vluchten van de bron”, maar de kans op een andere soort calamiteit dan die vanaf het spoor is minstens even groot, waardoor indiener meent dat ook het vluchten in die richting mogelijk zou moeten zijn;
 - f. Indiener adviseert te heroverwegen of woningen op deze locatie wenselijk zijn, gelet op de korte afstand tot de route gevaarlijke stoffen. Indien dit toch wenselijk is, dan adviseert indiener om toekomstige bewoners te informeren over het gevaar, de risico's en hoe te handelen in geval van calamiteit;
6. Het plangebied ligt nabij het spoorwegemplacement. Naar opvatting van indiener blijkt uit het ontwerpbestemmingsplan in onvoldoende mate hoe voorkomen wordt dat de toekomstige woningen een beperking van het huidige gebruik en realistisch toekomstig gebruik van het spoorwegemplacement met zich meebrengen;
7. Indiener wijst op het bepaalde in artikel 19 van de Spoorwegenwet, waarbij rekening moet worden gehouden bij werkzaamheden nabij het spoor;
8. In het kader van de aankomende Omgevingswet is de gemeente bevoegd gezag voor meervoudige aanvragen binnen het beperkingengebied van het spoor, maar enkelvoudige vergunningen kunnen alleen worden verleend nadat gemandateerd instemmend advies is verkregen van de beheerder. Bij enkelvoudige aanvragen blijft de Minister bevoegd gezag en is dit gemandateerd aan de beheerder.

Beantwoording:

1. *Het ontwerp Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade heeft geen betrekking op de stalen spoorbrug en voorziet evenmin in geluidreducerende maatregelen aan die brug. Het staat initiatiefnemer vrij om andere maatregelen te kiezen die kunnen worden getroffen om te voldoen aan het wettelijk vereist akoestisch binnenniveau in de beoogde woningen. Deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan;*
2. *De nu door de initiatiefnemer gekozen maatregelen in de vorm van SilentAir gevelschermen en Duowall-gevelroosters leiden tot afdoende reductie, belemmeren de ontluuchtingsmogelijkheden niet en zijn afgestemd met en akkoord bevonden door de Omgevingsdienst IJsselland. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan;*
3. *Het is wettelijk gezien niet vereist dat trillingen geheel worden vermeden. Naar aanleiding van het trillingonderzoek is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waardoor is geborgd dat de streefwaarden voor "Wonen nieuwe situatie" zoals bedoeld in de Richtlijn deel B van de Stichting Bouwresearch niet worden overschreden. Dit volstaat voor nieuwe woningen. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan;*
4. *Samen met initiatiefnemer zal de gemeente zich blijven inspannen om de toekomstige bewoners goed te informeren. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan;*
5. *Wij bedanken indiener voor het attenderen op de ligging van het plangebied nabij deze risicobron. Ten aanzien hiervan is onze beantwoording als volgt:*
 - a. *Het Basisnet vormt het wettelijk kader voor de verdeling tussen transport van gevaarlijke stoffen over het spoor en de ontwikkelruimte van stedelijke functies. De constatering in de Jaarverslagen Basisnet Spoor, dat de plafonds zijn overschreden, betekent niet automatisch dat daarmee het kader is gewijzigd.
In het Basisnet is in de Regeling basisnet spoor de risicoruimte op jaarbasis vastgelegd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit is vastgelegd in de vorm van afstanden vanaf het midden van de spoorbundel naar de omgeving. Voor het baanvak Deventer - Deventer Oost is dit 0 meter voor de PR 10-6 (basisveiligheidsniveau) 17 meter voor de PR 10-7 en 135meter tot de PR 10-8. De PR 10-7 en PR 10-8 is een maat voor het groepsrisico. Binnen de afstand van het basisveiligheidsniveau mag niet worden gebouwd. Dit moet ten allen tijde worden gegarandeerd. Indien uit de jaarlijkse monitoringsrapportage, die na afloop van het jaar wordt opgesteld, blijkt dat het basisveiligheidsniveau zodanig ver wordt overschreden dat binnen de berekende afstand voor het afgelopen jaar vanaf het midden van de spoorbundel kantoren of woningen zijn gelegen, dan moet de minister handhavend optreden. De plafonds ofwel basisnetafstanden voor de PR10-7 en PR 10-8 worden blijkens de rapportages aan de Tweede Kamer door de minister als signaleringswaarde gebruikt voor het afgesproken groepsrisico. Hierop wordt tot nu toe door de minister niet handhavend, maar sturend opgetreden.
De juridische status voor gemeenten van de basisnetafstanden is dat binnen de PR 10-6 niet mag worden gebouwd. Die contour is voor het baanvak ter hoogte van dit plan 0 meter, ofwel het risico is zo laag dat er geen rekenresultaat is voor de PR 10-6. Ook in de monitoringsrapportages is sinds de instelling van het basisnet nooit een PR 10-6 voor dit baanvak berekend op basis van het vervoer van het voorgaande jaar. Deze contour voor het doorgaand spoorvervoer is nooit buiten de spoorbundel gekomen.
De PR 10-7 en de PR 10-8 hebben geen directe juridische gevolgen voor de gemeenten en de dientengevolge voor de onderhavige bouwmogelijkheden. Het is een maat voor de afgesproken risicoruimte voor uitsluitend het transport van gevaarlijke stoffen en niet voor de bouwmogelijkheden. Deze rekenwijze in afstanden tot het midden van de spoorbundel is ook niet voor gemeenten beschikbaar. Het groepsrisico, een maat voor de kans op het overlijden van een groep mensen ten gevolge van een zwaar ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor, is immers afhankelijk van het aantal mensen dat zich rondom de ongevalslocatie bevindt. Indien de bouwmogelijkheden toenemen ten opzichte van het maximaal toegelaten transport is daarvoor de gemeente verantwoordelijk. De gemeente is verplicht te rekenen met een methodiek waarin de bebouwing inclusief de onbenutte bestemmingsplancapaciteit is meegenomen, uitgaande van het toegelaten transport in het Basisnet spoor. Deze groepsrisicoberekening wordt gerelateerd aan de oriënterende waarde voor het groepsrisico die in ons externe veiligheidsbeleid, de Omgevingsvisie externe veiligheid gemeente Deventer 2015 voor woonwijken op maximaal 1 (GR kleiner of gelijk aan 1) is vastgelegd. Voor dit plan is dit, zoals verplicht, berekend uitgaande van de vervoerscijfers uit het Basisnet en de bebouwing van Deventer zoals maximaal in de bestemmingsplannen toegestaan inclusief Kop van de Handelskade. Het rekenresultaat, opgenomen in de bijlagen bij dit plan is een groepsrisico van 0,04. Zeer laag. Voor het*

doorgaand spoorvervoer geldt bij een waarde lager dan 0,1 een beperkte verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

Het voorstel in de zienswijze om de basisnetrapportages te gebruiken als input voor de risicoberekening bij een ruimtelijk plan is ons inziens niet juist. De rapportages zijn bedoeld om de vervoerskant te monitoren wat betreft de naleving van het Basisnet spoor. De verantwoordelijkheid van het niet naleven daarvan kan niet op gemeenten worden overgedragen.

Wel kan kwalitatief worden beredeneerd dat uit de monitoringsrapportages blijkt dat de vervoerscijfers van de gevaarszettende stofcategorie A “brandbaar gas” of LPG op het spoorvak 30.6 Deventer-Deventer Oost ten opzichte van de piekjaren 2015 en 2016 (ongeveer 2500) is gedaald naar plusminus 1000 in de jaren 2017-2021. In het rekenmodel bedoeld voor doorgaand spoorverkeer leidt dit niet tot overschrijding van de oriëntatiewaarde in relatie tot dit plan.

Het gebruik van de vervoersprognoses voor het jaar 2028 is niet correct. Deze zijn nooit gepubliceerd en hebben geen formele status. De vervoersaantallen zijn dan ook niet openbaar vindbaar. Deze zullen ook niet openbaar gemaakt worden. Bij de aanbidding van de monitoringsrapportage Basisnet over het jaar 2019 aan de Tweede Kamer heeft de minister namelijk aangekondigd op zijn vroegst in 2023 een nieuwe vervoersprognose op te stellen voor het jaar 2033. Dit wordt door de minister als goed moment gezien omdat dan naar verwachting meer duidelijk is hoe de energietransitie doorwerkt in het vervoer van gevaarlijke gassen. Door voor weg, water en spoor in 2023 gelijktijdig nieuwe vervoersprognoses te maken kunnen beter vooraf maatregelen worden getroffen stelt de minister. Daarbij moet voorkomen worden dat als gevolg van inaccuraat vervoersprognoses het Basisnet niet-robust en niet-toekomstbestendig wordt gemaakt aldus de minister in de rapportage aan de 2e kamer. De prognose van 2028 zal dus nooit bekrachtigd worden. Voor dit plan zijn in overleg met de VRIJ en de ODIJ op vrijwillige basis in het kader van externe veiligheid en risicobeperking maatregelen in het plan doorgevoerd, waaronder aan het trappenhuis (zonder glas) en plaatselijk voor wat betreft de toepassing van materialen. Bovendien zijn kwetsbare functies, zoals de standaard afwijkingmogelijkheid voor kleinschalige kinderopvang, uit de planregels verwijderd. Er is geen juridische noodzaak om aanvullende maatregelen te nemen. De ODIJ heeft in haar advies bevestigd dat externe veiligheid geen belemmering vormt voor het plan. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

- b. In het rapport van AVIV over externe veiligheid en in de bestemmingsplantoelichting is vermeld dat het groepsrisico ten aanzien van het spoorwegemplacement verantwoord dient te worden. Voor wat betreft de maatregelen ter beperking van het groepsrisico in relatie tot het spoorwegemplacement is het van belang op te merken dat het groepsrisico na realisatie van het onderhavige plan ongewijzigd blijft. De hoogte van het groepsrisico blijft 0,88 maal de oriëntatiewaarde. Dat is een gevolg van de langgerektheid van het emplacement. De begrenzing van het emplacement is met een blauwe omlijning opgenomen in figuur 5 op pagina 14 van bijlage 8 bij dit ontwerpplan, de kwantitatieve risicoanalyse. Het plan Kop Handelskade bevindt zich aan de uiterste westzijde van het goederenemplacement. De hoogste ongevalsrisico bevindt zich op de plaats waar het rangeerverkeer weer invoegt bij het doorgaand verkeer. Dit is het scenario “interactie rangeerdelen” ter hoogte van coördinaat x 209.065 y 474.692 ter hoogte van de Tjoenerstraat in Deventer. In de voornoemde figuur 5 op pagina 14 van de QRA is die locatie zichtbaar als een blauwe stip in het middelpunt van de gele PR 10-7 risicocontour. Deze locatie bevindt zich op een afstand van bijna 1000 meter van Kop Handelskade en hebben door de grote afstand op dat plan geen reken technische gevolgen. De kopmaakhandeling op het emplacement vindt ook niet ter hoogte van dit plan plaats. Het zwaartepunt daarvan bevindt zich ten oosten van de Veentunnel (Veenweg). Dit blijkt ook uit de locaties en bereik van de blusmonitoren op het emplacement. Zie hiervoor de bijgevoegde afbeelding “blussystemen”. ProRail heeft in samenspraak met de Veiligheidsregio IJsselland en de gemeente Deventer de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de bestrijdbaarheid van incidenten op het emplacement geoptimaliseerd tot de huidige inzichten. De locatie van het meest westelijk gelegen ongevalspunt bevindt zich op ongeveer 260 meter van het plangebied. Dat betreft het punt waar de aankomende loc afkoppelt en omrijdt. Ter hoogte van de Tjoenerstraat worden de wagons weer aangekoppeld voor vertrek richting Duitsland. Zie hiervoor de bijgevoegde afbeelding “locaties ongevalsscenario’s”. Op deze afbeelding is tevens de inrichtingsgrens en in geel de bundel van de doorgaande sporen aangegeven. De spoorlayout ter hoogte van het plan

is niet geschikt om kopmaakhandelingen uit te voeren. Op Google Maps en op de jaarlijkse luchtfoto's van de gemeente Deventer is dit goed zichtbaar. Op de "kopsporen" (sporen voorzien van een stootblok), ter hoogte van het plan zouden ketelwagens kunnen worden gestald. In de omgevingsvergunning milieu van het emplacement is het stallen of "overstaan" in jargon van ketelwagens met gevaarlijke stoffen echter verboden op het emplacement. Uitsluitend de kopmaakhandeling met gevaarlijke stoffen is toegestaan in de vergunning.

Geconcludeerd kan worden dat ter hoogte van het plangebied geen handelingen met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Vandaar dat het groepsrisico niet wijzigt ten gevolge van het emplacement. Ter hoogte van het plan is er in feite uitsluitend doorgaand spoorverkeer met gevaarlijke stoffen waarmee rekening moet worden gehouden. De "ontwikkelmogelijkheden" die in de zienswijze worden genoemd, missen onderbouwing. Mochten daartoe gefundeerde plannen zijn, dan zullen die moeten worden getoetst binnen de daartoe geëigende juridische kaders.

Wat betreft de onderbouwing van de verantwoordingsplicht groepsrisico ten gevolge van het emplacement is hiermee voldoende inzicht gegeven dat voor dit plan het emplacement minder relevant is dan het doorgaande treinverkeer. Voor dit doorgaande treinverkeer geldt een beperkte verantwoordingsplicht.

Het groepsrisico ten gevolge van het emplacement wijzigt niet gezien de grote afstand tot de kopmaakhandeling. Wat betreft de beperkte verantwoordingsplicht voor het doorgaand spoorverkeer van gevaarlijke stoffen kunnen drie bovenwettelijke maatregelen worden benoemd die na overleg met de Veiligheidsregio IJsselland door de initiatiefnemer zullen worden genomen. De belangrijkste maatregel is dat de interne vluchtroutes via trappenhuizen uit de gebouwen zo veel als mogelijk afzijdig ten aanzien van het spoor zijn gelegen en zonder glaspartijen aan de spoorzijde. Daarmee is de route beschermd tegen rondvliegend glas bij een ernstig incident op het spoor. In de luwte van het gebouw kan het pand van het spoor af worden verlaten. Daarnaast worden bestemmingen gericht op minder zelfredzame mensen uitgesloten. Verder wordt het platte dak van de fietsenstalling niet voorzien van grind teneinde te voorkomen dat bij een zwaar ongeval op het spoor door dat grind glasbreuk in de omgeving kan plaatsvinden. Voor drie andere platte daken geldt dat deze op hoogte zijn gelegen en zijn voorzien van een verhoogde dakrand van 70 centimeter, waardoor hier minder snel negatief effect te verwachten is.

Verder kan in het kader van de beperkte verantwoordingsplicht worden vermeld dat het plangebied in alle windrichtingen kan worden ontvlucht. De aanrijdtijd voor de hulpdiensten vanaf de kazerne aan de Schonenvaarderstraat is kort. Zoals reeds onderbouwd bij de verantwoordingsplicht bij het spoorwegemplacement voldoet de bereikbaarheid en de bestrijdbaarheid van incidenten op het emplacement aan de laatste eisen, zoals een korte aanrijdtijd en tweezijdige windrichtingonafhankelijke toegangen voor de hulpdiensten. Daarbij garanderen de blusmonitoren onbeperkte hoeveelheden bluswater. Na enkele uren inzet is een back up voorzien vanuit het Overijssels kanaal. Op de kazerne is voldoende blusschuim voorzien voor incidenten die niet met water kunnen worden geblust. De toelichting van het bestemmingsplan wordt hierop aangevuld.

- c. Verwezen wordt naar de beantwoording onder 5a.
- d. Voor het al of niet tot ontwikkeling kunnen brengen van leegstaande gebouwen en gronden zonder draagkrachtige functie naar vitale functies met een aantrekkelijke beeldkwaliteit zijn er vele belangen die gewogen kunnen en moeten worden. Gezien de ligging, het beleid en de dringende woonbehoefte, specifiek voor studenten, en gelet op de financiële en maatschappelijke haalbaarheid zijn op dit moment plannen ontwikkeld voor de beoogde functies en setting, zoals gepresenteerd. De Deventer gemeenteraad heeft hiertoe op 25 mei 2022 reeds een Masterplan vastgesteld. Niet is uit eerdere afstemming met indiener gebleken dat zij zich hiertegen verzetten.
- e. Binnen de kaders die het ontwerpbestemmingsplan biedt, kunnen vluchtroutes worden gerealiseerd. De uitwerking in de vorm van de exacte situering van noodontsluitingen komt bij de toetsing van de aanvraag omgevingsvergunning aan de orde. Onderschreven wordt dat calamiteiten zich inderdaad op vele manieren en op meerdere locaties kunnen voordoen, waardoor noodontsluitingen naar meerdere zijden te adviseren zijn. Voor het overige kan worden vermeld dat is afgestemd met de VRIJ en het advies van de VRIJ deels is overgenomen.
- f. Verwezen wordt naar de beantwoording onder punt 4 en 5d hierboven. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan;

6. *Niet is gebleken uit het milieuzoneringsonderzoek en de onderzoeken over geluid en veiligheid dat de toevoeging van woningen in het plangebied beperkend zijn voor het spoorwegemplacement. Het plangebied grenst aan het spoorweg emplacement waarvoor een Omgevingsvergunning milieu van toepassing is. Op grond van de milieuvergunning moet rekening gehouden worden met een geluidbelasting (LAr,LT) van maximaal 55/45/40 dB(A) en een maximaal geluidniveau (LMax) van 75/65/60 dB(A) voor de dag/avond/nacht. Deze vergunde geluidbelasting is de bovengrens van wat vergund kan worden voor een emplacement. Hiermee vormt het plan geen belemmering voor de activiteiten van ProRail op het emplacement. Voor veiligheid is het Basisnet het kader, waaraan wordt voldaan. Voor het overige, zie de beantwoording onder 5 b. Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.*
7. *Initiatiefnemer zal bij werkzaamheden in de betreffende zone een omgevingsvergunning indienen, waarbij indiener in dat geval wordt betrokken voor advies. Dit heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan;*
8. *Hiervan is kennis genomen. In geval van een omgevingsvergunningaanvraag onder de Omgevingswet wordt dit op de voorgeschreven wijze voorgelegd. Dit is geen zaak van het bestemmingsplan, aangezien dit elders juridisch is geregeld.*

Conclusie:

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan. Wel wordt in de plantoelichting een aanvulling opgenomen in de verantwoording van het groepsrisico. In paragraaf 4.2.6. wordt de volgende tekst opgenomen: *“Het groepsrisico ten gevolge van het emplacement wijzigt niet gezien de grote afstand tot de kopmaakandeling. Wat betreft de beperkte verantwoordingsplicht voor het doorgaand spoorverkeer van gevaarlijke stoffen kunnen drie bovenwettelijke maatregelen worden benoemd die na overleg met de Veiligheidsregio IJsselland door de initiatiefnemer zullen worden genomen. De belangrijkste maatregel is dat de interne vluchtroutes via trappenhuizen uit de gebouwen zo veel als mogelijk afzijdig ten aanzien van het spoor zijn gelegen en zonder glaspartijen aan de spoorzijde. Daarmee is de route beschermd tegen rondvliegend glas bij een ernstig incident op het spoor. In de luwte van het gebouw kan het pand van het spoor af worden verlaten. Daarnaast worden bestemmingen gericht op minder zelfredzame mensen uitgesloten. Verder wordt het platte dak van de fietsenstalling niet voorzien van grind teneinde te voorkomen dat bij een zwaar ongeval op het spoor door dat grind glasbreuk in de omgeving kan plaatsvinden. Voor drie andere platte daken geldt dat deze op hoogte zijn gelegen en zijn voorzien van een verhoogde dakrand van 70 centimeter, waardoor hier minder snel negatief effect te verwachten is*

Verder kan in het kader van de beperkte verantwoordingsplicht worden vermeld dat het plangebied in alle windrichtingen kan worden ontvlucht. De aanrijdtijd voor de hulpdiensten vanaf de kazerne aan de Schonenvaarderstraat is kort. Zoals reeds onderbouwd bij de verantwoordingsplicht bij het spoorwegemplacement voldoet de bereikbaarheid en de bestrijdbaarheid van incidenten op het emplacement aan de laatste eisen, zoals een korte aanrijdtijd en tweezijdige windrichtingonafhankelijke toegangen voor de hulpdiensten. Daarbij garanderen de blusmonitoren onbeperkte hoeveelheden bluswater. Na enkele uren inzet is een back up voorzien vanuit het Overijssels kanaal. Op de kazerne is voldoende blusschuim voorzien voor incidenten die niet met water kunnen worden geblust. “

Conclusie:

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan. Wel wordt in de plantoelichting netgenoemde aanvulling opgenomen in de verantwoording van het groepsrisico.

3 Ambtshalve aanpassing

In artikel 14.5 onder a is voor “of” toegevoegd: “en/”;

In artikel 14.5 is de foutieve verwijzing naar sublid b aangepast naar sublid a;

In artikel 14.6 onder b is voor “90%” toegevoegd: “ten minste”;

In artikel 14.6 onder b is na “en” toegevoegd: “/of”;

In artikel 14.6 onder b, eerste sublid is voor “90%” toegevoegd: “ten minste”;

In artikel 14.6 onder b, eerste sublid is na “en” toegevoegd: “/of”.

Hierdoor komen artikel 14.5 en 14.6 te luiden als volgt:

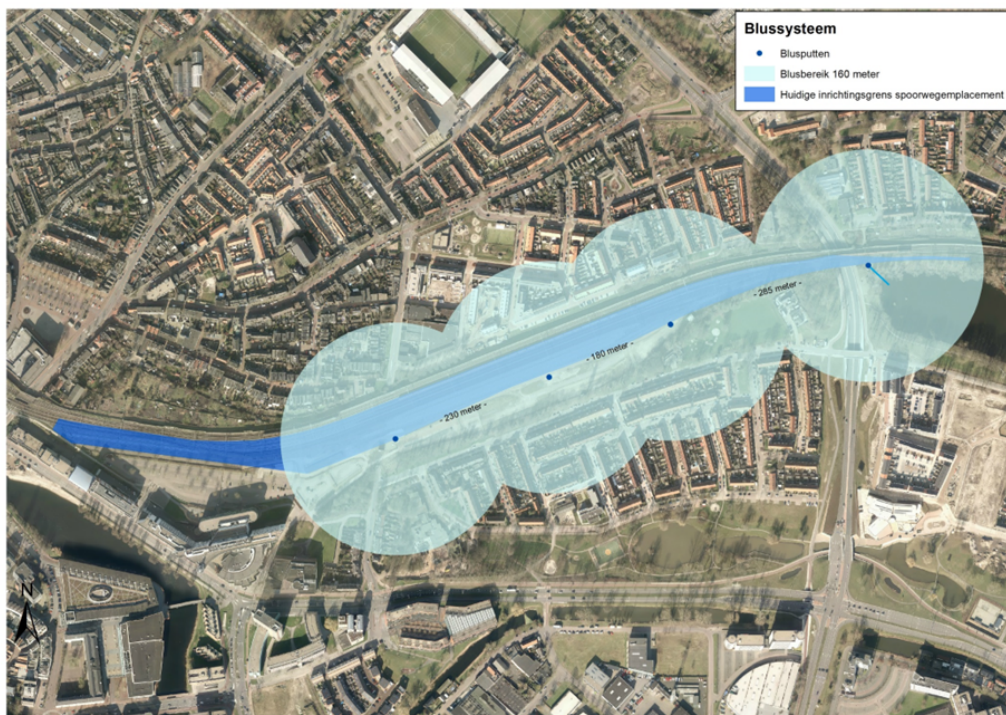
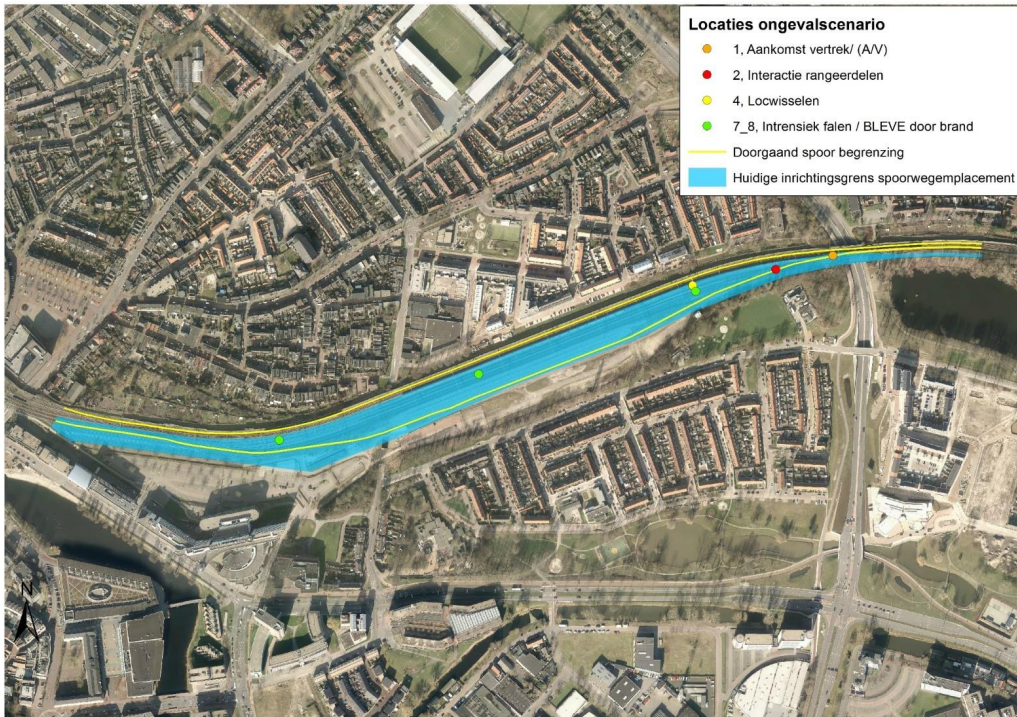
14.5 Voorwaardelijke verplichting windgevaar

- a. Het bouwen van bouwwerken conform artikel 3, 4, 5, 6 en 8 is uitsluitend toelaatbaar, indien uit een cfd-windhinderberekening blijkt dat ten minste sprake is van de klassen “geen risico” en/of “beperkt risico”, zoals bedoeld in NEN8100.
- b. In afwijking van het bepaalde onder a is het bouwen van bouwwerken voor de functies conform artikel 3, 4, 5, 6 en 8 toelaatbaar onder de voorwaarde dat is aangetoond dat doelmatige maatregelen worden getroffen waardoor op maaiveld geen sprake is van windgevaar voor gebruikers van woongebouwen en openbare ruimte.

14.6 Voorwaardelijke verplichting windhinder

- a. Het bouwen van bouwwerken conform artikel 3, 4, 5, 6 en 8 is uitsluitend toelaatbaar, indien uit een cfd-windhinderberekening blijkt dat in het openbaar toegankelijk gebied sprake is van de kwaliteitsklasse voor windhinder klasse C “slenteren”, zoals bedoeld in de NEN8100, met dien verstande dat:
 1. indien ter plaatse van de functie Verkeer sprake is van een inrichting met een terras, behorend bij de naastgelegen functie Horeca - 2b, ter plaatse van dat terras, al dan niet door het treffen van maatregelen, sprake is van de kwaliteitsklasse voor windhinder klasse B, behorend bij de functie “langdurig zitten”, zoals bedoeld in de NEN8100.
 - b. In afwijking van het bepaalde onder a is het bouwen van bouwwerken voor de functies conform artikel 3, 4, 5, 6 en 8 ook toelaatbaar onder de voorwaarde dat is aangetoond dat alle doelmatige en kosteneffectieve maatregelen in het openbaar toegankelijk gebied om de windhinder te verminderen worden getroffen en uit een cfd-windhinder- berekening blijkt dat in ten minste 90% van dat openbaar gebied sprake is van een windhinder klasse C en/of D zoals bedoeld in NEN8100, met dien verstande dat:
 1. indien ter plaatse van de functie Verkeer sprake is van een inrichting met een terras, behorend bij de naastgelegen functie Horeca - 2b, ter plaatse van dat terras, al dan niet door het treffen van maatregelen, dat in ten minste 90% van dat openbaar gebied waarbij sprake is van een inrichting met een terras sprake is van de kwaliteitsklasse voor windhinder klasse B en/of C, zoals bedoeld in de NEN8100.
 2. ter plaatse van het openbaar toegankelijk gebied wat betreft windhinder een hoogwaardig inrichtingsniveau wordt nagestreefd binnen de kaders van het Masterplan.

BIJLAGE 1. FIGUREN MET INRICHTINGSGRENS EN BLUSSYSTEEM



BIJLAGE 2. GEGEVENS INDIENER ZIENSWIJZEN

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling “Kop van de Handelskade, Deventer”

Omgevingsvergunningen

Wijzigingsplannen

Uw specialist in Bestemmingsplannen

Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte

Ruimtelijk advies

AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING

KOP VAN DE HANDELSKADE, DEVENTER

Naam: Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling “Kop van de Handelskade Deventer”
Datum: Oktober 2022
Versie: Definitief
Opsteller: BJZ.nu



Vestiging Almelo
Twentepoort Oost 16
7609 RG ALMELO

Vestiging Zwolle
Dr. Van Wiechenweg 2
8025 BZ ZWOLLE

Vestiging Utrecht
Euclideslaan 265
3584 BV UTRECHT

T: 0546-45 44 66
E: info@bjz.nu
I: www.bjz.nu

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	3
HOOFDSTUK 2	KENMERKEN VAN HET VOORNEMEN	6
HOOFDSTUK 3	BESCHRIJVING VAN DE MILIEUEFFECTEN	8
HOOFDSTUK 4	CONCLUSIE	14

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Voorliggende aanvraag voor vormvrije m.e.r.-beoordeling heeft betrekking op de Kop van de Handelskade. Dit betreft het gebied tussen het kantoor van Tauw, het Churchillplein en de spoorlijn Deventer – Almelo. De locatie is kadastraal bekend als gemeente Deventer, sectie E nummers 12279 en 18712 en ligt net buiten het historische centrum in de centrumschil, nabij het stationsplein en naast de Leeuwenbrug.

De huidige kantoren en het voormalige restaurant Sun Moon, die op deze locatie gevestigd zijn, voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd. In het licht van de woningbouwopgave in Deventer is dit een locatie die zich goed leent voor een kwalitatief hoogwaardige ontwikkeling. Daarom is door de gemeente Deventer samen met de partners van De Kien Stadscampus in het Ontwikkelingsperspectief De Kien, Stadscampus Deventer de ambitie geformuleerd om op deze prominente locatie aan de rand van de historische binnenstad een dynamisch gebied te ontwikkelen waar ruimte is voor werken, wonen, horeca en hoogwaardige openbare ruimte. De locatie wordt getransformeerd naar een entree van stadscampus 'De Kien' door in te zetten op hoogwaardige verblijfsplekken en het aanleggen van een nieuwe voetgangersverbinding die studenten beter van en naar de binnenstad van Deventer moet leiden.

Voor de ontwikkeling is het Masterplan 'Kop van de Handelskade Deventer' opgesteld. Het plan voorziet in het realiseren van het volgende programma:

- 208 woningen (44 koopappartementen in het dure segment en 164 sociale huurappartementen);
- circa 380 m² horeca;
- circa 3000 m² kantoren;

De ontwikkeling heeft positieve ruimtelijke en maatschappelijke effecten tot gevolg. Zo krijgt het plangebied, dat momenteel bestaat uit verouderde bebouwing die zijn functie heeft verloren, als prominente locatie in de stad een kwaliteitsimpuls. Bovendien voorziet de ontwikkeling in de invulling van de (kwalitatieve) woningbehoefte en behoefte aan kantoorruimte binnen de stad Deventer.

De ligging van het plangebied wordt in afbeelding 1.1 weergegeven. De rode omlijning geeft de herontwikkelingslocatie weer..



Afbeelding 1.1 Ligging projectgebied (Bron: PDOK)

Het initiatief is niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan. Om die reden is een herziening van het bestemmingsplan vereist.

Vanuit het ruimtelijke spoor (bestemmingsplanprocedure) is een vormvrije toets aan het Besluit Milieueffectrapportage noodzakelijk. In dit document worden de milieueffecten van deze ontwikkeling beschouwd. Eerst wordt een nadere toelichting op de M.e.r.-beoordeling gegeven.

M.e.r.-beoordeling

De milieueffectrapportage is een wettelijk instrument met als doel het aspect milieu een volwaardige plaats in de integrale ruimtelijke afweging te geven. Een bestemmingsplan kan op drie manieren met milieueffectrapportage in aanraking komen:

- Op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm (als wettelijk plan);
Er ontstaat een m.e.r.-plicht wanneer er een passende beoordeling op basis van art. 2.8, lid 1 Wet natuurbescherming nodig is.
- Op basis van het Besluit milieueffectrapportage (plan in kolom 3);
Er ontstaat een m.e.r.-plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het plan genoemd is in kolom 3 (plannen).
- Op basis van het Besluit milieueffectrapportage (plan in kolom 4);
Er ontstaat een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het plan genoemd is in kolom 4 (besluiten).

In het Besluit m.e.r. neemt het bestemmingsplan een bijzondere positie in, want het kan namelijk tegelijkertijd opgenomen zijn in zowel kolom 3 als in kolom 4 van het Besluit m.e.r.. Of het bestemmingsplan in deze gevallen voldoet aan de definitie van het plan uit kolom 3 of aan de definitie van het besluit uit kolom 4 is afhankelijk van de wijze waarop de activiteit in het bestemmingsplan wordt bestemd. Als voor de activiteit eerst één of meerdere uitwerkings- of wijzigingsplannen moeten worden vastgesteld dan is sprake van 'kaderstellend voor' en voldoet het bestemmingsplan aan de definitie van het plan. Is de activiteit geheel of gedeeltelijk als eindbestemming opgenomen voldoet het aan de definitie van het besluit. In voorliggend geval gaat het om directe eindbestemmingen en is sprake van een besluit.

Een belangrijk element in het Besluit m.e.r. is het (in feite) indicatief maken van de gevalsdefinities (de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst). Dit betekent dat het bevoegd gezag meer moet doen dan onder de oude regelgeving. Kon vroeger worden volstaan met de mededeling in het besluit dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde lag en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Voorliggende ontwikkeling is niet als activiteit opgenomen in de C-lijst van het Besluit MER. In de D-lijst de volgende activiteit opgenomen: *'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'*. Het realiseren van 208 woningen, circa 380 m² horeca en circa 2.000 m² kantoorruimte ter plaatse van het projectgebied is als een stedelijk ontwikkelingsproject aan te merken, waardoor toetsing aan de drempelwaarden dient plaats te vinden. De drempelwaarden zijn ten aanzien van de hiervoor genoemde activiteit als volgt:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

In voorliggend geval is geen sprake van het realiseren van meer dan 2.000 woningen. Van een directe m.e.r.-plicht is dan ook geen sprake. Desalniettemin dient, gelet op de aard en omvang van het project, wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. Voorliggende aanvraag voorziet hierin.

Inhoud en doel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling

Inhoudelijk gaat de vormvrije m.e.r.-beoordeling in op de *mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu* als gevolg van het initiatief. Deze belangrijke nadelige gevolgen worden beoordeeld aan de hand van de selectiecriteria opgesomd in Bijlage III van de EEG-richtlijn Milieueffectbeoordeling, die drie hoofdthema's noemt:

- De kenmerken van de activiteit;
- De plaats van de activiteit (ligging en samenhang met andere activiteiten (cumulatie));
- De kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben.

Het doel van de notitie is om op objectieve wijze informatie over mogelijke, relevante milieugevolgen van het project te verzamelen en te presenteren.

Betrokken partijen

Bij het project zijn diverse partijen betrokken, waaronder de gemeente Deventer, provincie Overijssel, de Omgevingsdienst IJsselland en waterschap Drents Overijsselse Delta.

Voor het vaststellen van het bestemmingsplan is de gemeenteraad van Deventer het bevoegd gezag. Daarnaast wordt de provincie Overijssel, het waterschap Drents Overijsselse Delta, ProRail, omgevingsdienst IJsselland en eventueel andere vooroverlegpartners gedurende het proces bij het project betrokken en zal het bestemmingsplan in het kader van het wettelijk vooroverleg (artikel 3.1.1. Bro) naar deze partijen worden toegezonden.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het voornemen beschreven. Daarbij komen aanleiding, achtergronden en uitgangspunten aan bod. Hoofdstuk 3 gaat in op de mogelijke milieueffecten van het project. In hoofdstuk 4 wordt bij wijze van samenvatting de beoordeling gedaan van de omstandigheden van het voornemen. Hierin wordt tevens de conclusie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling beschreven.

HOOFDSTUK 2 KENMERKEN VAN HET VOORNEMEN

Dit hoofdstuk gaat in op de voorgenomen ontwikkeling, de projectlocatie en eventuele (samenhangende) ontwikkelingen in de omgeving waarmee rekening dient te worden gehouden.

Voorgenomen ontwikkeling

De gewenste situatie bestaat uit een transformatie van het plangebied ten behoeve van woningbouw, kantoren en horeca. Concreet gaat het om:

- 208 woningen (44 koopappartementen in het dure segment en 164 sociale huurappartementen);
- circa 380 m² horeca;
- circa 3000 m² kantoren.

De ontwikkeling heeft positieve ruimtelijke en maatschappelijke effecten tot gevolg. Zo krijgt het plangebied, dat momenteel bestaat uit verouderde bebouwing die zijn functie heeft verloren, als prominente locatie in de stad een kwaliteitsimpuls. Bovendien voorziet de ontwikkeling in de invulling van de (kwalitatieve) woningbehoefte en behoefte aan kantooruimte binnen de stad Deventer.

De Kop van de Handelskade wordt een verbindende ontwikkeling tussen verschillende zones: de binnenstad, de voorstad, het station en stadscampus De Kien. Door in het ontwerp in te zetten op alzijdige oriëntatie (3 van de 4 zijden grenzen aan openbaar gebied) gaat het ensemble met elk van deze zones een relatie aan. Door een verbijzondering in de kop krijgt het ensemble, een adres aan het kruispunt tussen de Brinkgeverweg en de Handelskade. Daarmee ontstaan drie voorkanten: het Churchilplein, richting het spoor, de toekomstige stadscampus (momenteel nog een parkeerplaats) en de Handelskade zelf. In volgende afbeelding os de stedenbouwkundige opzet weergegeven.



Afbeelding 2 Stedenbouwkundige opzet (Bron: De Zwarte Hond)

Locatiekenmerken

Het projectgebied ligt in de centrumschil van Deventer. De locatie Kop van de Handelskade ligt aan een kruispunt van wegen en spoor, in de nabijheid van het station en de historische binnenstad. Het is een schakel tussen de woonwijken en het centrum van de stad en kan worden gezien als belangrijke drager van de Stadscampus De Kien.

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Tijdens het bouw- en woonrijp maken is grondverzet nodig. Tijdens de gebruiksfase zullen elektriciteit en water nodig zijn. De bebouwing zal gasloos gebouwd worden, conform de Wet Voortgang Energietransitie.

De productie van afvalstoffen betreffen voor de beoogde woningen uitsluitend de huishoudelijke afvalstoffen. Deze worden zoveel mogelijk gescheiden om nuttige afvalstoffen op eenvoudige wijze te kunnen inzamelen en vervolgens verwerken/recyclen. Er is geen sprake van de productie van gevaarlijk afval. De afvalstoffen zullen conform de daarvoor van toepassing zijnde reglementen worden afgevoerd.

Verontreiniging en hinder

In de aanlegfase kan sprake zijn van tijdelijke verkeers- en geluidhinder van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden op locatie. Het gaat dan om geluid en stof vanuit de bouwplaats en bouwverkeer van en naar het projectgebied. Vanwege de ligging, de omvang van de ontwikkeling en de geschatte tijdsduur, is er geen noodzaak om verkeer tijdelijk om te leiden, met de daarbij behorende effecten. Na afronding van de bouwwerkzaamheden zal de genoemde tijdelijke hinder volledig vervallen. Het aspect tijdelijke hinder leidt niet tot mogelijk belangrijke milieugevolgen.

In de gebruiksfase zullen ten gevolge van de woonfuncties, kantoorfuncties en horecafuncties geen nadelige effecten op het milieu en de omgeving plaatsvinden.

Zoals in hoofdstuk 3 wordt geconstateerd is er geen sprake van een onevenredige aantasting van beschermende natuurgebieden en/of het woon- en leefklimaat ter plaatse.

Uit de AERIUS-berekening¹ blijkt dat in de gebruiksfase van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden.

Het project is in het kader van de Wet natuurbescherming, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, niet vergunningsplichtig.

Risico op ongevallen, specifiek met gevaarlijke stoffen of technologieën

De beoogde ontwikkeling zorgt niet voor een toename van risico's voor de omgeving. Er worden geen gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd.

¹ AERIUS-berekening Kop van de Handelskade, BJZ.nu (april 2022)

HOOFDSTUK 3 BESCHRIJVING VAN DE MILIEUEFFECTEN

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn de mogelijk negatieve milieueffecten van het voornemen relevant. Zoals in het vorige hoofdstuk is aangegeven, gaat het om een de bouw van 208 woningen (44 koopappartementen in het dure segment en 164 sociale huurappartementen), circa 380 m² horeca en circa 3000 m² kantoren. Relevante milieuaspecten zijn verkeer, geluid, luchtkwaliteit, water, bodem, windhinder en ecologie waaronder ook specifiek de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. In dit hoofdstuk worden de te verwachten (tijdelijke) effecten per aspect beschreven. Verder wordt ingegaan op tijdelijke hinder als gevolg van de ontwikkeling. Voor een aantal van deze aspecten zijn onderzoeken uitgevoerd. De conclusies van deze onderzoeken zijn samengevat in onderstaande alinea's.

Verkeer

De ontwikkeling van de Kop van de Handelskade is verkeerskundig gezien een complexe opgave. Met name op het gebied van ontsluiting (in relatie tot verkeersveiligheid) en parkeren liggen er een aantal uitdagingen.

In samenwerking met de verkeerskundig adviseur van Goudappel Coffeng en de Gemeente Deventer zijn verschillende alternatieven voor ontsluitingsmogelijkheden via het terrein onderzocht. In hoofdstuk 3 van het masterplan² zijn deze uitgebreid beschreven. Op basis van deze verkeerskundige aanbevelingen dienen initiatiefnemer en Gemeente Deventer tot een aanpassing van de verkeerssituatie aan de Handelskade te komen. Als onderdeel van de ontwikkeling van De Kien is het streven erop gericht de verkeersfunctie van die route te herzien. De te kiezen oplossing bij Kop Handelskade zal aansluiten op het beeld zoals dat voor de hele Handelskade zal worden ontworpen.

De verkeerssituatie blijft met inachtneming van de aanbevelingen overzichtelijk en de ontwikkeling heeft daarmee geen negatieve invloed op de verkeersveiligheid, waardoor het aspect verkeer geen belemmering vormt voor het voornemen.

Geluid

De met de ontwikkeling gepaard gaande leefgeluiden zijn inherent aan de woonfunctie en zorgen niet voor een onevenredige geluidbelasting. De woningen betreffen formeel dan ook geen nieuwe geluidsbelastende objecten.

De te realiseren bedrijfsfuncties (kantoren en lichte horeca) zijn volgens de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' allen te beschouwen als categorie 1 bedrijven. Gezien de ligging nabij de binnenstad, het station, onderwijsinstellingen en diverse kantoren is het te rechtvaardigen dit gebied te beschouwen als omgevingstype 'gemengd gebied'. De te hanteren richtafstand naar omliggende gevoelige bestemmingen is daarmee 0 meter, waar vanzelfsprekend aan voldaan wordt. Wel zullen de te realiseren bedrijfsfuncties moeten voldoen aan de milieuvorschriften conform het Activiteitenbesluit.

De parkeergarage wordt volgens de uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' beschouwd als een categorie 2 bedrijfsactiviteit. De grootste afstand bedraagt 30 meter op basis van geluid. In voorliggend geval betreft het echter geen openbare parkeergarage, maar uitsluitend een deels overdekt parkeerterrein voor de gebruikers binnen het plangebied. Dit gebruik is minder intensief dan een openbare parkeergarage. Daar kan vanwege het omgevingstype 'gemengd gebied' de richtafstand worden teruggebracht worden naar 10 meter. Binnen deze afstand bevinden zich geen gevoelige bestemmingen.

Het aspect geluid leidt niet tot mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen.

Luchtkwaliteit

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese Unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer. Deze wetgeving staat ook bekend als de Wet luchtkwaliteit.

In de Wet luchtkwaliteit staan ondermeer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende Besluiten en Regelingen:

² Masterplan Kop van de Handelskade, De Zwarte Hond (18 februari 2022)

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).

Besluit niet in betekenende mate bijdragen

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1.500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3.000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO₂ en PM₁₀ moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet luchtkwaliteit nodig.

Beoordeling

Gelet op de aard en omvang van de voorgenomen ontwikkeling wordt voldaan aan het Besluit Niet in Betekenende Mate (NIBM) voor luchtemissies stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

Daarnaast wordt geconcludeerd dat de bestemming in de voorgenomen ontwikkeling niet wordt aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van het 'Besluit gevoelige bestemmingen'. Het plan is evenmin gelegen binnen het invloedsgebied van bedrijven of industrie met relevante luchtemissies.

Voldoende duidelijk is dat het woon- en leefklimaat voor het aspect luchtkwaliteit aanvaardbaar is voor realisatie van de nieuwe woningen.

De Omgevingsdienst IJsselland heeft het aspect luchtkwaliteit voor dit plan onderzocht³. Hierna wordt ingegaan op de onderzoeksresultaten.

Onderzoeksresultaten

De ontwikkelingen in het plangebied zal leiden tot emissies van fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofoxiden (NO_x) die de lokale luchtkwaliteit kunnen beïnvloeden. Deze emissies komen vrij bij verbrandingsemissies, zoals gasgestookte CV-installaties voor ruimteverwarming, wegverkeer, werktuigen en industriële installaties. Een exacte raming van de emissies is in dit stadium van planontwikkeling nog niet gemaakt. Wanneer het plangebied gasloos wordt ontwikkeld (dus zonder aansluiting op aardgas) zullen de NO_x-emissies beperkt zijn. Het beperken van deze emissies is tevens van belang in het kader van de stikstofcrisis.

De huidige luchtkwaliteit (2020) en de voor de komende jaren te verwachten luchtkwaliteit (2030) in het plangebied wordt afgeleid uit de NSL-monitoringtool (monitoringsronde 2021). De gemeente Deventer heeft het Schone Lucht Akkoord ondertekend, met als beoogde resultaat het bereiken van minimaal 50%

³ Advies luchtkwaliteit, Omgevingsdienst IJsselland/Vakgroep luchtemissies (15 december 2021)

gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016 en het toewerken naar de advieswaarden voor luchtkwaliteit van de WHO. Omdat de WHO-advieswaarden recent fors zijn aangescherpt, lijkt het bereiken van de advieswaarden in 2030 nog niet haalbaar.

Aan de wettelijke grenswaarden wordt ruim voldaan. In 2020 worden de WHO-advieswaarden voor NO², PM₁₀ en PM_{2,5} overschreden. Voor 2030 wordt een verdere verbetering van de luchtkwaliteit verwacht waardoor in dat jaar wordt voldaan aan de WHO-advieswaarde voor PM₁₀. Voor NO² en PM_{2,5} is nog een verdere verbetering van de luchtkwaliteit nodig voordat kan worden voldaan aan de WHO-advieswaarden. Door de daling van de concentraties over de periode 2020-2030 wordt gezondheidswinst voor de blootgestelden bereikt, wat in lijn is met de doelstelling van het Schone Lucht Akkoord. Er wordt verwacht dat ook inclusief de bijdrage van ontwikkeling van het plangebied zal worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden, zodat luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor realisatie van het plan.

De luchtkwaliteit is geschikt voor de in het plan opgenomen functies. Ondanks dat nog niet wordt voldaan aan de WHO-advieswaarden is er sprake van een voldoende goed woon- en leefklimaat voor het onderdeel luchtkwaliteit. Verder blijkt dat er sprake is van een ontwikkeling die in niet betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Geur

Binnen het voornemen worden geen geurbelastende objecten gerealiseerd. De voorgenomen ontwikkeling leidt ten aanzien van geur dan ook niet tot mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen.

Bodemkwaliteit

Binnen het voornemen worden geen functies gerealiseerd die negatieve effecten kunnen hebben op de bodemkwaliteit. De voorgenomen ontwikkeling leidt ten aanzien van bodemkwaliteit dan ook niet tot mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen.

Externe veiligheid

Binnen de projectlocatie wordt geen gebruik gemaakt van gevaarlijke stoffen. Het voornemen heeft ten aanzien van de externe veiligheid geen mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen.

Water

De herontwikkeling van het plangebied voorziet per saldo niet in een toename van verharding. Hierna wordt kort op de relevante aspecten ingegaan.

Hemel en afvalwater

Het maaiveld ter plaatse van de achterzijde van het plangebied ligt op ca 7,5m + NAP. In de basis ligt het grondwater variërend tussen 2 en 4 meter onder het maaiveld (er is veel verschil). Het gebied staat bekend als goed waterdoorlatend. Dit betekent dat er met infiltratiekrachten gewerkt kan worden en doorlatendheid van de bodem nog beter in beeld gebracht kan worden (hoeveel water kan infiltreren met welke tijd).

Voor de sloop kunnen snel waterdoorlatende lagen nadelig zijn als er bemaald moet worden (keldervloer/poeren ca. 3-4 meter onder maaiveld).

Het peil ter plaatse van de bestaande gebouwdelen is ca. 7,75-7,90+ NAP (ligt stuk hoger dan maaiveld): Het peil van de nieuwbouw moet nog bepaald worden.

Mogelijke oplossingen waterhuishouding plangebied

Er zijn vier mogelijke oplossingen voor de waterhuishouding geformuleerd. Hieronder worden deze opgesomd. In de 'Memo Uitgangspunten en mogelijkheden opvangen en infiltreren hemelwater'⁴ zijn deze oplossingen nader toegelicht.

1. Infiltratiekrachten met doek onder straatwerk van rijbaan en parkeervakken;
2. Infiltratie via straatkolk naar riool;
3. Waterdoorlatende bestrating;
4. Waterberging via daktuin en groene trappartij;

⁴ Memo *Uitgangspunten en mogelijkheden opvangen en infiltreren hemelwater*, Explorius (maart 2022)

Met deze 4 genoemde oplossingen zijn er voldoende mogelijkheden om 91 m³ aantoonbaar op te vangen.

Voorstel is te beginnen met oplossing 4 en vervolgens te bezien wat nodig is voor het vereiste groen om water te gebruiken en vervolgens aan te vullen met infiltratie door waterdoorlatende bestrating en infiltratiekratten of infiltratieriool.

Het afval- en hemelwater wordt afgekoppeld van elkaar. Het afvalwater wordt via het gemeentelijk riool afgevoerd naar de rioolwaterzuivering.

Oppervlaktewater

Binnen het plangebied is zowel in de huidige als toekomstige situatie geen oppervlaktewater aanwezig/voorzien.

Windhinder

Een goed windklimaat wordt door verschillende gemeenten in Nederland gezien indien ten minste wordt voldaan aan de NEN8100 classificatie 'matig' voor de betreffende activiteit. Voor doorgaande wegen, wandelpaden en fietspaden betreft dit de classificatie doorlopen. Voor onder andere winkelgebieden, horeca en bezienswaardigheden de classificatie slenteren. Slechts voor uitzonderlijke situaties betreft dit langdurig zitten. Voor wat betreft windgevaar dient 'gevaarlijk' te worden voorkomen.

Bij een goed windklimaat ondervindt men geen overmatige windhinder. In een situatie zonder overmatige windhinder heeft het merendeel van het publiek geen last van windhinder. Bij een matig windklimaat ervaart men af en toe overmatige windhinder. In een slecht windklimaat ervaart men regelmatig overmatige windhinder, in een dergelijke situatie heeft het merendeel van het publiek last van windhinder.

Het windklimaat wordt berekend met Computational Fluid Dynamics (CFD) simulaties en inzichtelijk gemaakt met de in de NEN8100 (NEN 8100 Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving, 2006) omschreven methodiek.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een CDF windklimaatonderzoek uitgevoerd door Simstudio en Windsafe⁵. Het doel van het onderzoek is het effect van het bouwplan op het lokale windklimaat op voetgangersniveau inzichtelijk maken. Hierna wordt ingegaan op de resultaten van het onderzoek.

Onderzoeksresultaten

Windhinder

Op één locatie in het tussengebied kan niet worden voldaan aan de gestelde eisen van de NEN8100 waardoor er windhinder optreedt. De locatie ligt op een deel van het voetpad tussen de twee gebouwen in. De overige wandelpaden en entrees voldoen aan de gestelde eisen.

Windgevaar

Op de wandelpaden rond de ontwikkeling treedt geen windgevaar. Daarmee wordt er voldaan aan de gestelde eisen in de NEN8100.

Optimalisatie onderzoek onderdoorgang

Doordat er in de onderdoorgang van het huidige ontwerp windgevaar optrad is een optimalisatie onderzoek uitgevoerd om het windgevaar te voorkomen. Binnen de kaders van het bestemmingsplan is geen geschikt ontwerp gevonden om het windgevaar te voorkomen. Daarom is er voor gekozen om de aanfietsroute voor de achterzijde van het langgerekte woongebouw te verplaatsen naar de noordwest zijde van de ontwikkeling. Daarmee kan er voldaan worden aan de NEN8100.

In bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om windgevaar te voorkomen. Daarnaast is in de algemene gebruiksregels opgenomen dat als strijdig gebruik met het bestemmingsplan wordt aangemerkt het in gebruik nemen of laten nemen van gronden op een wijze die leidt tot de windgevaar-klasse "gevaarlijk" op het maaiveld, zoals bedoeld in NEN8100. In afwijking hiervan is het bouwen van bouwwerken

⁵ CDF Windklimaat onderzoek Kop van de Handelskade, Simstudio en Windsafe (september 2022)

toelaatbaar onder de voorwaarde dat is aangetoond dat doelmatige maatregelen worden getroffen waardoor op maaiveld geen sprake is van windgevaar voor gebruikers van woongebouwen en openbare ruimte.

Ecologie

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet en het Nederlands Natuurnetwerk (voorheen EHS). Soortenbescherming gaat uit van de bescherming van dier- en plantensoorten. Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming.

Gebiedsbescherming

Natura 2000 is een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa. Natura 2000 bestaat uit gebieden die zijn aangewezen in het kader van de Europese Vogelrichtlijn (79/409/EEG) en gebieden die zijn aangemeld op grond van de Europese Habitatrichtlijn (92/43/EEG). Deze gebieden worden in Nederland op grond van de Wet Natuurbescherming beschermd.

Het projectgebied is niet gelegen binnen een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft het "Rijntakken" gelegen op een afstand van circa 850 meter. Van directe effecten is geen sprake. Wel is van belang om de stikstofdepositie in beeld te brengen. In dit geval is er door BJZ.nu een stikstofonderzoek met behulp van de Aerius-Calculator uitgevoerd⁶.

Geconcludeerd wordt dat voor de gebruiksfase van het voornemen per saldo geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden.

Soortbescherming

In dit geval is er door Natuurbank Overijssel een quickscan ecologie⁷ en vleermuizenonderzoek⁸ uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken kan het volgende worden geconcludeerd:

Onderzoeksresultaten quickscan natuurwaardenonderzoek

De inrichting en het gevoerde beheer maken het plangebied niet tot een geschikte groeiplaats voor beschermde plantensoorten en tot een weinig geschikt functioneel leefgebied voor beschermde dieren. Mogelijk benutten sommige beschermde grondgebonden zoogdieren en vogels de buitenruimte als foerageergebied, maar ze bezetten er geen vaste rust- of voortplantingsplaats. Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan de aanwezigheid van een verblijfplaats van vleermuizen in de te slopen bebouwing niet uitgesloten worden. Er nestelen geen vogels in, aan of op het gebouw en het plangebied wordt niet als functioneel leefgebied voor amfibieën beschouwd.

Vleermuizen en hun vaste rust- en voortplantingsplaatsen zijn beschermd en mogen alleen met een ontheffing negatief beïnvloed worden. Om de functie van de bebouwing voor vleermuizen vast te kunnen stellen dient aanvullend onderzoek conform het vleermuisprotocol uitgevoerd te worden. Dit onderzoek dient uitgevoerd te worden in de periode half mei-half september (half oktober). Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling wordt de betekenis van het plangebied als foerageergebied voor beschermde grondgebonden zoogdieren en vogels niet aangetast.

Wettelijke consequenties samengevat:

- Nader onderzoek naar de functie van de bebouwing voor vleermuizen uitvoeren;

⁶ Aerius-berekening Kop van de Handelskade, BJZ.nu (April 2022)

⁷ Quick Scan Natuurwaardenonderzoek Kop van de Handelskade Deventer, Natuurbank Overijssel (20-10-2022)

⁸ Nader onderzoek vleermuizen Kop van de Handelskade Deventer, Natuurbank Overijssel (2-12-2021)

Onderzoeksresultaten vleermuizenonderzoek

Vanwege de sloop van bebouwing op een perceel aan de Handelskade te Deventer, is het plangebied onderzocht op de functie als verblijfplaats voor vleermuizen. Om voorgenoemde functie te onderzoeken, is het plangebied meermaals bezocht door twee onderzoekers in de periode mei - september 2021.

Het onderzoek is uitgevoerd conform de geldende richtlijnen/protocollen. De bezoeken zijn allen volledig en zonder problemen uitgevoerd, onder gunstige weersomstandigheden.

Er zijn aanwijzingen gevonden dat vleermuizen een verblijfplaats bezetten in het plangebied. Gelet op de inrichting en het gevoerde beheer, was reeds in de Quickscan natuurwaardenonderzoek geconcludeerd, dat het plangebied geen functie heeft als foerageergebied of vliegroute.

De onderzoeksresultaten uit 2021 komen overeen met de onderzoeksresultaten van vergelijkbaar onderzoek dat in 2017 is uitgevoerd in het plangebied.

De voorgenomen ontwikkeling leidt ten aanzien van ecologie niet tot mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen.

Cumulatie

Cumulatie van effecten treedt op wanneer werkzaamheden in direct omliggende gebieden vergelijkbare effecten veroorzaken met de hierboven beschreven effecten en in dezelfde periode worden uitgevoerd.

In de omgeving van het projectgebied zijn geen (grootschalige) ontwikkelingen gepland/bekend welke in vergelijkbare mate effecten veroorzaken als de voorgenomen ontwikkeling.

HOOFDSTUK 4 CONCLUSIE

Dit hoofdstuk dient als samenvatting van de conclusies van de hoofdstukken 2 en 3. In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen activiteit aan onderstaande criteria getoetst en een eindafweging gemaakt.

1. De kenmerken van de activiteit;
2. De plaats van de activiteit;
3. De samenhang met andere activiteiten (cumulatie);
4. De kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben.

Kenmerken van de activiteit

Het voornemen betreft het realiseren van maximaal 208 woningen, circa 380 m² horeca en circa 3000 m² kantoorruimte op een binnenstedelijke locatie. Bij de kenmerken van de activiteit dient in het bijzonder in overweging te worden genoemd:

- De omvang van het project;
- hinder.

Omvang

De ontwikkeling is gelet op de schaal van het project relatief gering van omvang. Het voornemen past in het streven naar voldoende woningen in West-Overijssel en specifiek voor de lokale behoefte ter plaatse. Daarnaast voorziet het voornemen in voldoende courante kantoorruimte op deze locatie in de binnenstad van Deventer. Geconcludeerd wordt dat dit project ver beneden de drempelwaarden van de m.e.r.-plicht blijft.

Hinder

Eventuele hinder kan ontstaan ten aanzien van de aspecten ecologie en water. Deze hinder kan door mitigerende en compenserende maatregelen worden voorkomen.

Plaats van de activiteit

Het projectgebied is geheel binnen grondgebied van de gemeente Deventer gelegen op een inbreidingslocatie. De voorgenomen activiteit is niet gelegen in beschermd gebied in het kader van waterhuishouding of natuur.

Samenhang met andere activiteiten ter plaatse

Er vinden in de directe omgeving van het projectgebied geen andere (grootschalige) ontwikkelingen plaats met vergelijkbare milieueffecten waarmee rekening dient te worden gehouden.

Kenmerken van de belangrijke nadelige milieugevolgen

Voor de beoordeling van eventuele belangrijke nadelige milieugevolgen van de voorgenomen activiteit moet, daar waar opportuun, rekenschap worden gegeven aan de volgende zaken:

- Het bereik van het effect (geografische zone en de grootte van de getroffen bevolking);
- Het grensoverschrijdende karakter van het effect;
- De waarschijnlijkheid van het effect;
- De duur, frequentie en de onomkeerbaarheid van het effect.

Uit hoofdstuk 3 is gebleken dat de ontwikkeling op de relevante milieuaspecten verkeer, geluid, luchtkwaliteit, bodem en stikstof geen belangrijke structurele nadelige en onomkeerbare milieugevolgen met zich meebrengt. Voor windhinder en water is dit wel het geval, waardoor er maatregelen getroffen worden. De ontwikkeling gaat wel gepaard met tijdelijke hinder als gevolg van bouwwerkzaamheden, maar deze zullen na afronding volledig vervallen.

Maatregelen ter vermindering van potentiële effecten (samenvattend)

Milieueffecten van de ontwikkeling van het projectgebied kunnen niet geheel worden voorkomen. De mate waarin de milieueffecten optreden kan wel gemitigeerd worden. De milieueffecten zijn zodanig ingeschat dat mitigerende maatregelen uitsluitend bij windhinder noodzakelijk worden geacht. Compenserende maatregelen zijn uitsluitend benodigd in het kader van het aspect water.

Windhinder Mitigerend

Uit het CDF windhinder onderzoek is naar voren gekomen dat er sprake is van windgevaar. Doordat er in de onderdoorgang van het huidige ontwerp windgevaar optrad is een optimalisatie onderzoek uitgevoerd om het windgevaar te voorkomen. Binnen de kaders van het bestemmingsplan is geen geschikt ontwerp gevonden om het windgevaar te voorkomen. Daarom is er voor gekozen om de aanfietsroute voor de achterzijde van het langgerekte woongebouw te verplaatsen naar de noordwest zijde van de ontwikkeling. Daarmee kan er voldaan worden aan de normen van NEN8100.

In bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om windgevaar te voorkomen. Daarnaast is in de algemene gebruiksregels opgenomen dat als strijdig gebruik met het bestemmingsplan wordt aangemerkt het in gebruik nemen of laten nemen van gronden op een wijze die leidt tot de windgevaar-klasse “gevaarlijk” op het maaiveld, zoals bedoeld in NEN8100. In afwijking hiervan is het bouwen van bouwwerken toelaatbaar onder de voorwaarde dat is aangetoond dat doelmatige maatregelen worden getroffen waardoor op maaiveld geen sprake is van windgevaar voor gebruikers van woongebouwen en openbare ruimte.

Water (compenserend)

Het hemelwater en vuilwater wordt gescheiden afgevoerd. Hemelwater dient zoveel mogelijk geïnfiltreerd via

1. Infiltratiekragen met doek onder straatwerk van rijbaan en parkeervakken;
2. Infiltratie via straatkolk naar riool;
3. Waterdoorlatende bestrating;
4. Waterberging via daktuin en groene trappartij;

Met deze 4 oplossingen zijn er voldoende mogelijkheden om 91 m³ aantoonbaar op te vangen. Voorgesteld wordt te beginnen met oplossing 4 en vervolgens te bezien wat nodig is voor het vereiste groen om water te gebruiken en vervolgens aan te vullen met infiltratie door waterdoorlatende bestrating en infiltratiekragen of infiltratieriool. Binnen het projectgebied is hier voldoende ruimte voor. Met het ontwerp is hier rekening mee gehouden.

Conclusie vormvrije m.e.r.-beoordeling

De vormvrije m.e.r.-beoordeling maakt duidelijk dat de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling beperkt zijn en dat er geen sprake is van een bijzondere omstandigheid die het opstellen van een plan-m.e.r. noodzakelijk maakt.

Nota nr. : 2022-511

Deventer, 11 oktober 2022

Burgemeester en wethouders van Deventer,

Gelet op 160, lid 1, sub e van de Gemeentewet,

BESLUITEN

1. Dat het voornemen, om de locatie Kop van de Handelskade planologisch zodanig te bestemmen dat de bouw van ten hoogste 208 nieuwe woningen, 380 m² horeca en ca. 3000 m² kantoren mogelijk wordt, geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt, die met zich meebrengen dat voor het plan een milieueffectrapport noodzakelijk is;
2. de nota en het besluit openbaar te maken.

Aldus besloten in de vergadering van 11 oktober 2022

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,



M.A. Kossen



R.C. König

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.

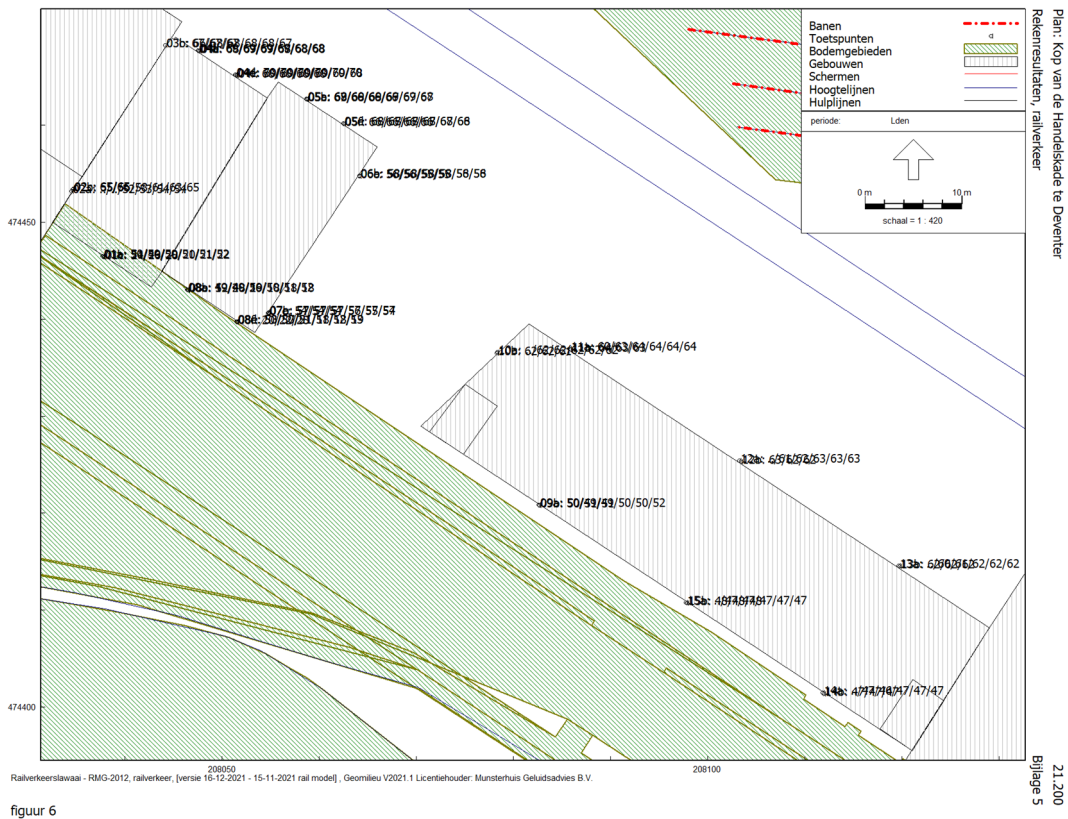
Burgemeester en wethouders van Deventer,
namens hen,
de programmamanager Ruimtelijke ontwikkeling, H. Bottenberg

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



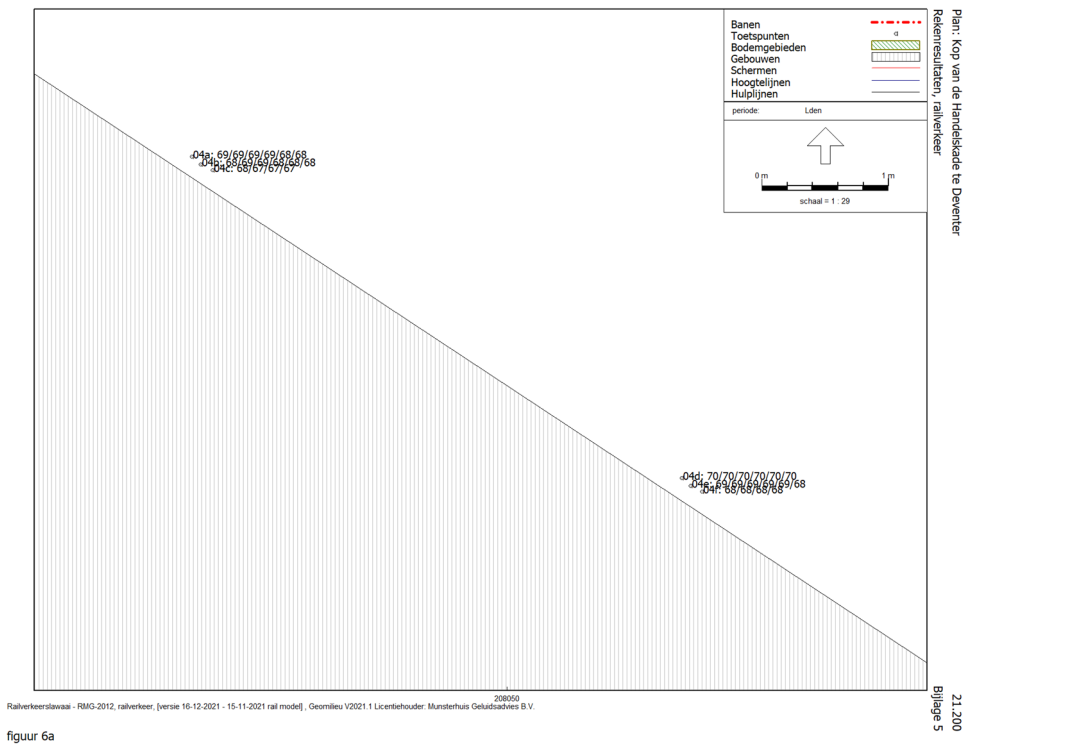
Figuur B. Gevels met Ducowall-lamellenrooster als voorziening ter geluidreductie railverkeerslawaaï (de donkere vlakken betreffen de Ducowall-delen)





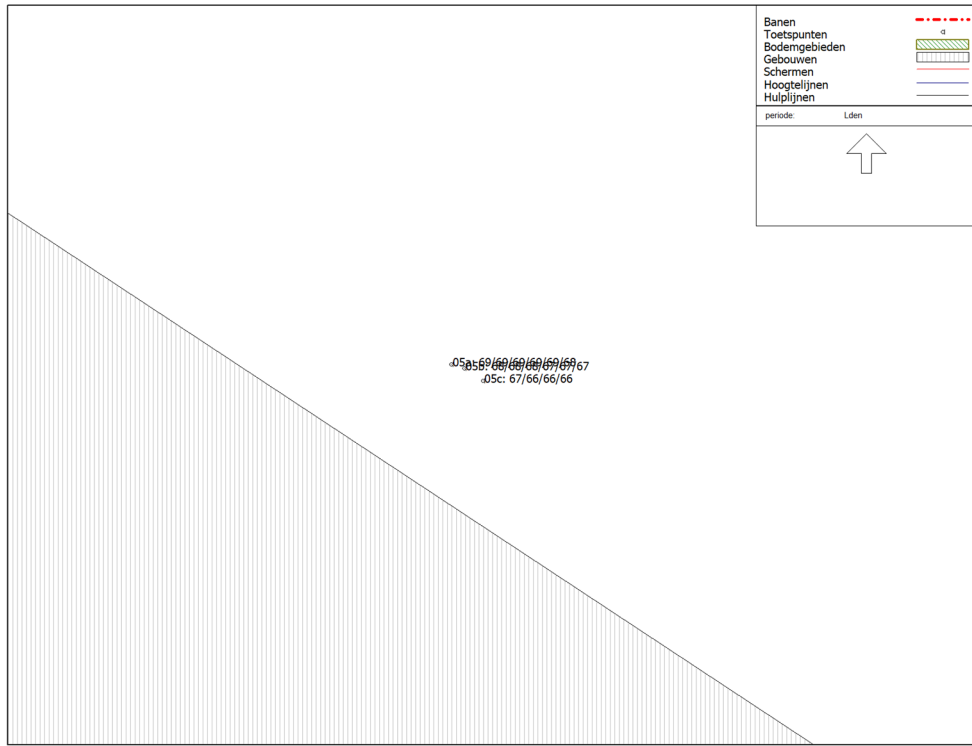
figuur 6

Figuur 6. Geluidbelasting gevels railverkeer



figuur 6a

Figuur 6a. Railverkeer, geluidbelasting noordgevel per bouwlaag.

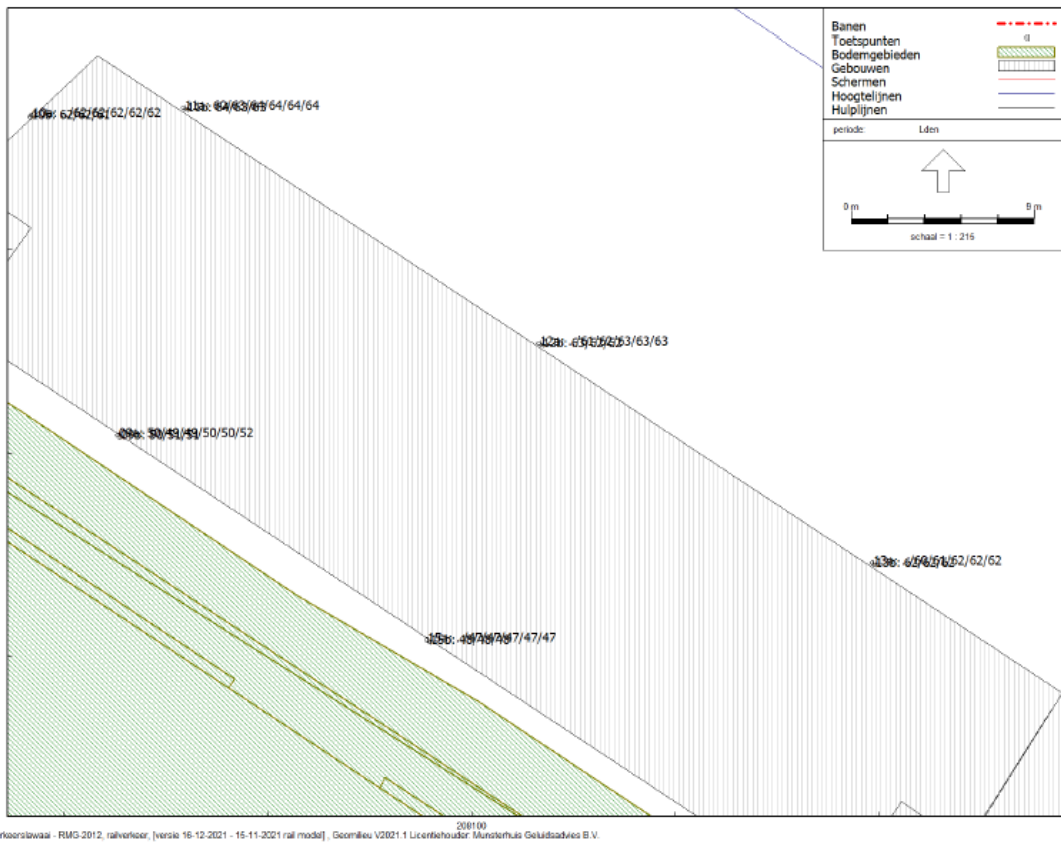


Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer, [versie 16-12-2021 - 15-11-2021 rail model], Geomileu V2021.1 Licentiehouder: Munsterhuis Geluidsadvies B.V.

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], Geomileu V2021.1 Licentiehouder: Munsterhuis Geluidsadvies 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 doorstroomfunctie 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 doorstroomfunctie op bezwaren van verkeerskundige aard.

Verlagen van de verkeersintensiteit

Zoals eerder gesteld hebben de Handelskade, het Churchillplein en de Brinkgreverweg een doorstroomfunctie 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 railverkeerslawaaai 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.

ONTWERPBESLUIT

VASTSTELLING HOGERE GRENSWAARDEN

Crisis- en herstelwet bestemmingsplan Kop van de Handelskade Deventer

Nr. xxx

Deventer, 30 september 2022

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 **wel/geen** 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 (**zienswijze x**);

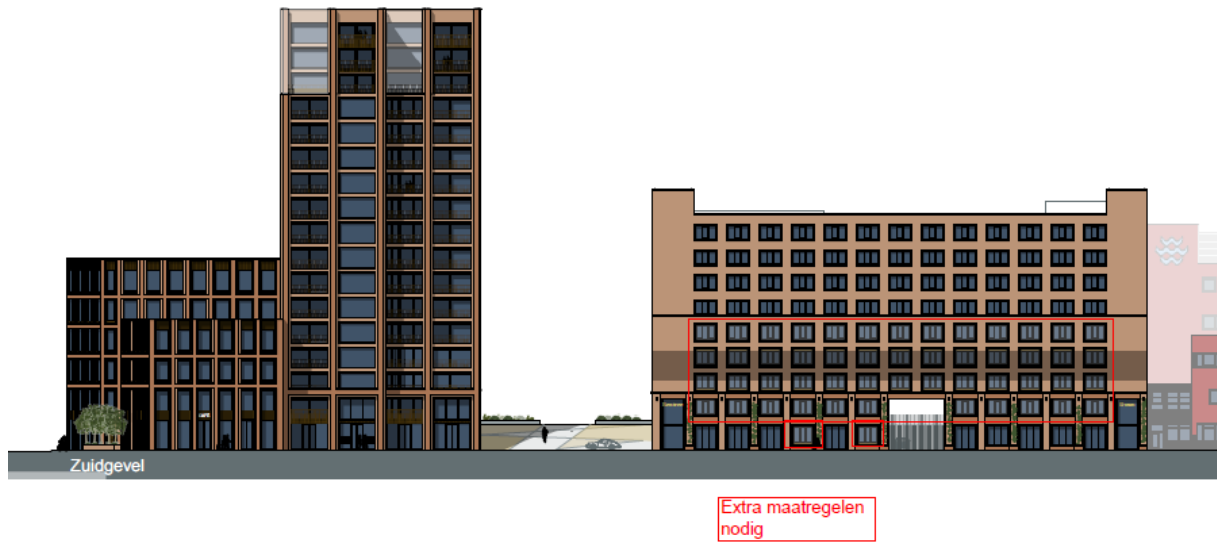
gelet op de bij dit besluit behorende motivering,

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.

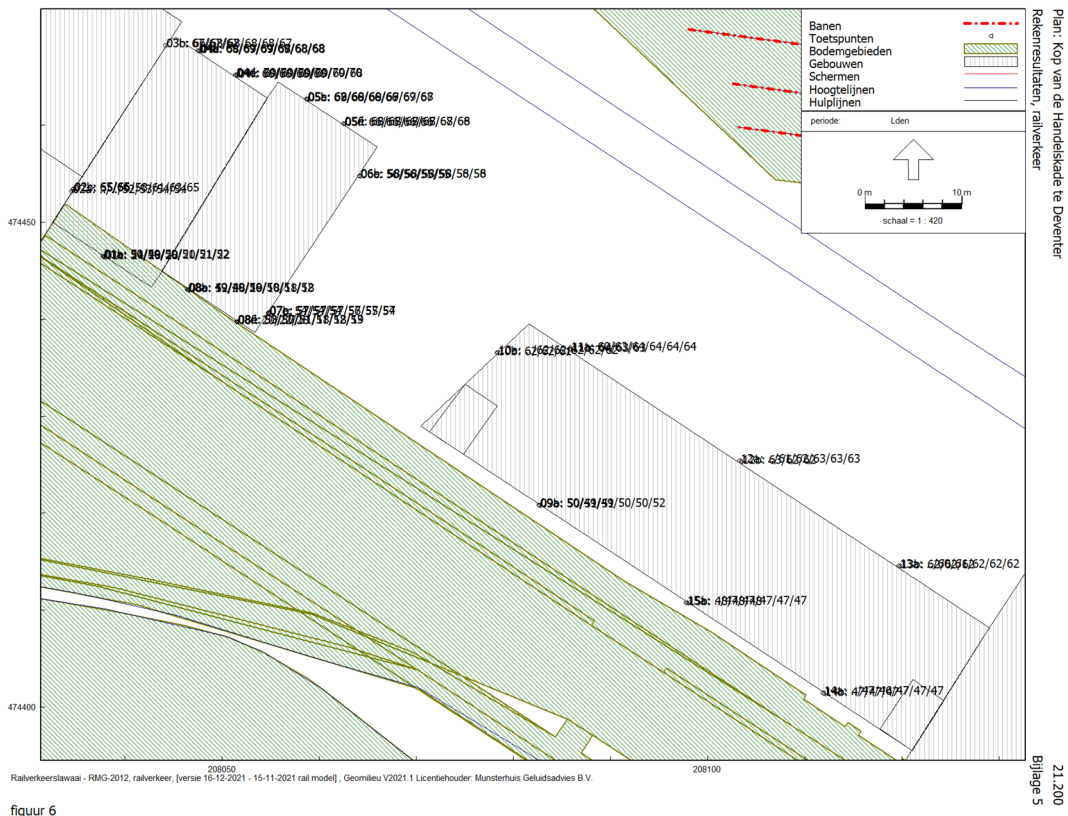
Burgemeester en wethouders van Deventer,
namens hen,
de programmamanager Ruimtelijke ontwikkeling, H. Bottenberg

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



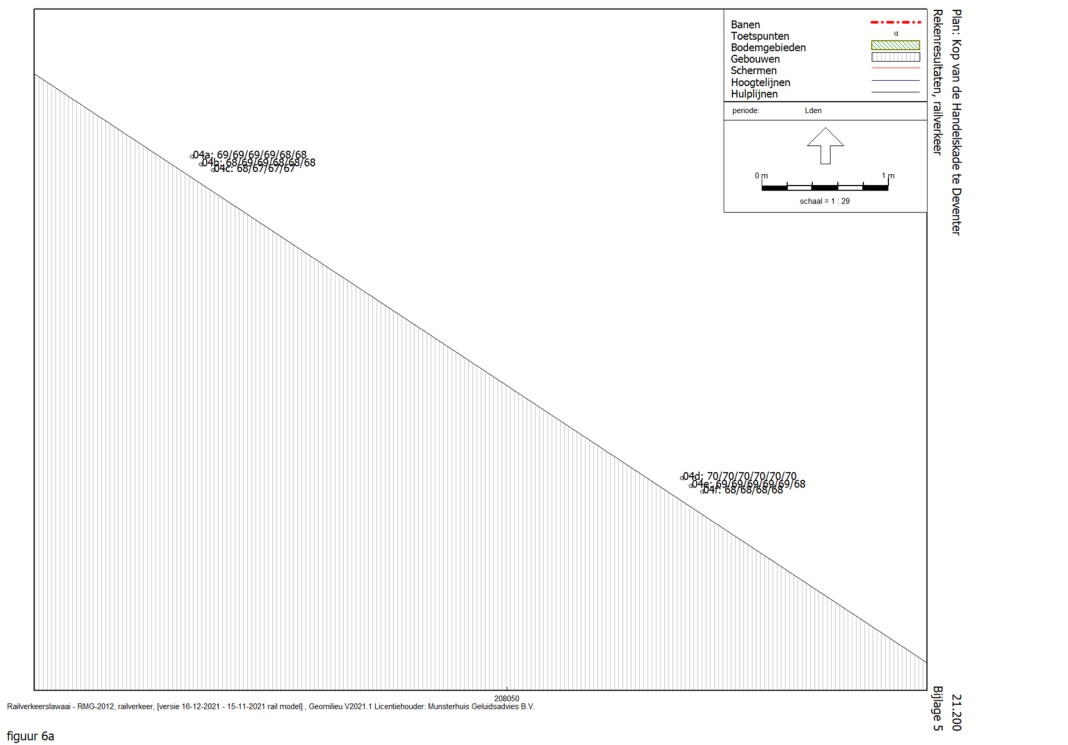
Figuur B. Gevels met Ducowall-lamellenrooster als voorziening ter geluidreductie railverkeerslawaaï (de donkere vlakken betreffen de Ducowall-delen)





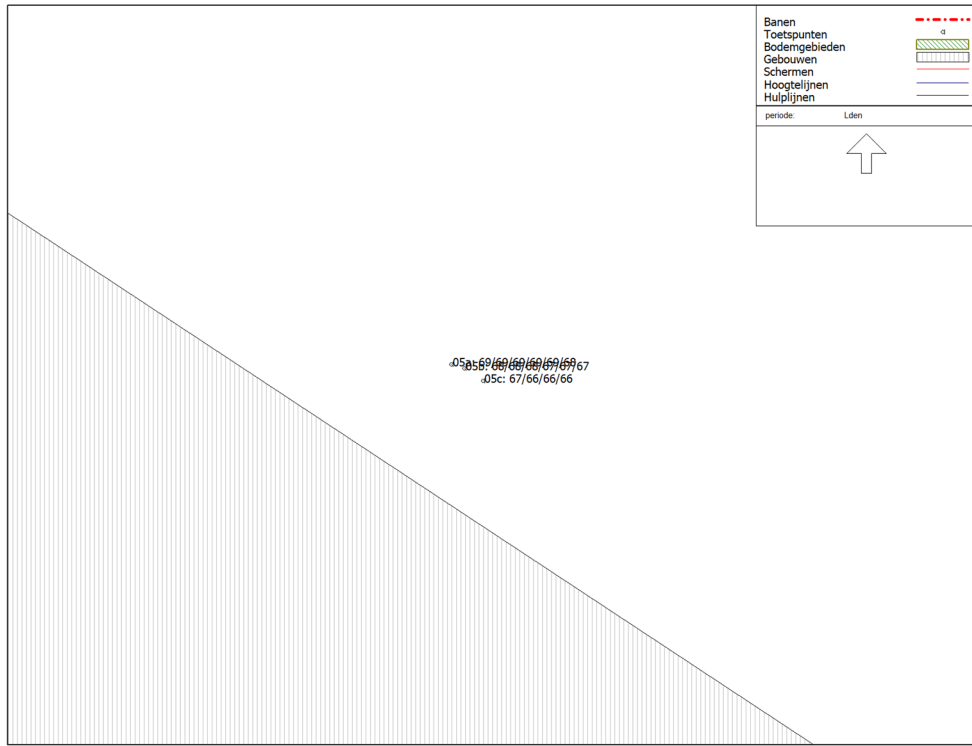
figuur 6

Figuur 6. Geluidbelasting gevels railverkeer



figuur 6a

Figuur 6a. Railverkeer, geluidbelasting noordgevel per bouwlaag.

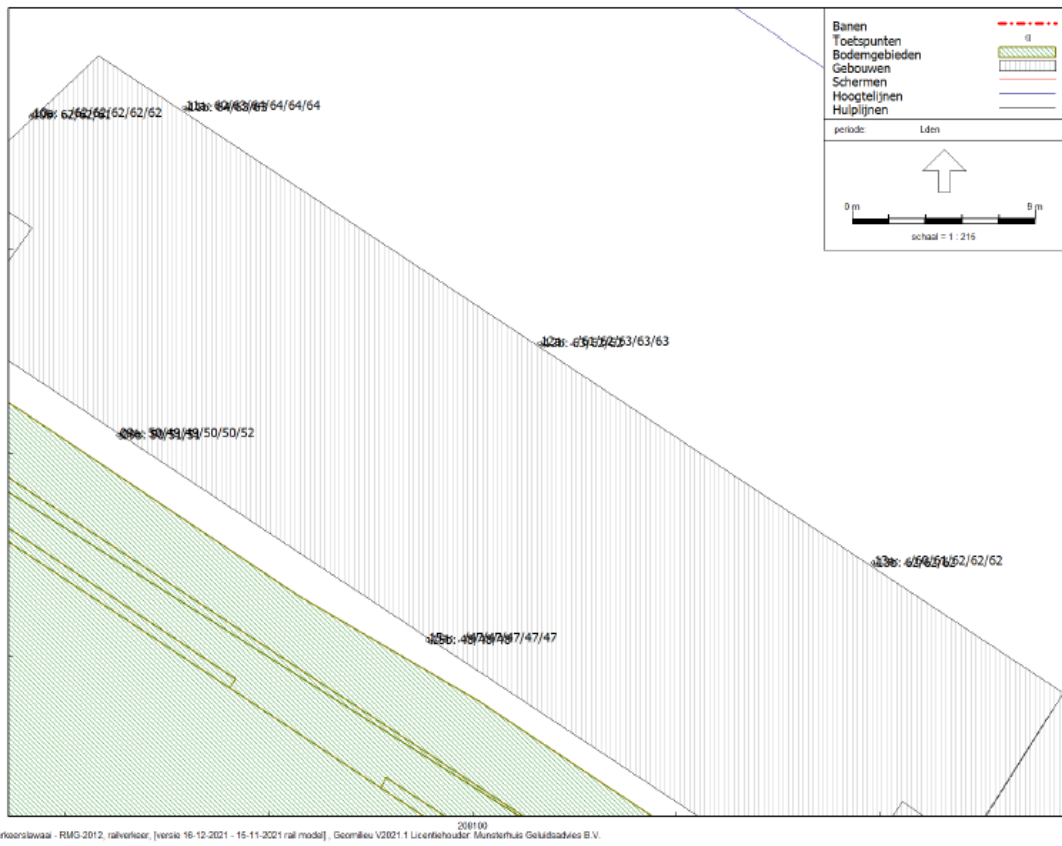


Railverkeerslawaai - RMG-2012, railverkeer, [versie 16-12-2021 - 15-11-2021 rail model], Geomilieu V2021.1 Licentiehouder: Munsterhuis Geluidadvies B.V.

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 ONTWERP-BESLUIT VASTSTELLING HOGERE GRENSSWAARDEN

1 Aanvraag

Burgemeester en wethouders zijn voornemens te besluiten tot het vaststellen van het ontwerp Crisis- en herstelwetbestemmingsplan Kop van de Handelskade Deventer. Dit ontwerpbestemmingsplan 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 wordt na publicatie op de Deventer website en via de Staatscourant tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter visie gelegd. Binnen deze termijn kan 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 rijnsnelheid

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

Verlagen van de verkeersintensiteit

Zoals eerder gesteld hebben de Handelskade, het Churchillplein en de Brinkgreverweg een doorstroomfunctie 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 geluidluw. 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 railverkeerslawaai 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 xxxx tot en met yyyy. Tijdens deze termijn is wel/geen 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 (zienswijze x). PM al dan niet verwerpen zienswijze.

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.

Chw bestemmingsplan Kop van de Handelskade

<https://Deventer.tercera-go.nl/MapView/Default.aspx?id=NLIMRO0150Chw011-VG01>