

# Ontwerp-BESLUIT

## VASTSTELLING HOGERE GRENSWAARDEN

### Crisis- en herstelwet bestemmingsplan Murmelliusstraat 4 Deventer

Nr. 2023-PM

Deventer, pm pm 2023

Burgemeester en wethouders van Deventer,

Gezien het mogelijk maken van de bouw van 8 nieuwe woningen in het Chw bestemmingsplan Murmelliusstraat 4 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 8 woningen gelegen in het stedelijk gebied, die door middel van het vaststellen van het Chw bestemmingsplan Murmelliusstraat 4 mogelijk gemaakt worden, een en ander in het kader van herstructurering;

#### Wegverkeerslawaa:

- uit het akoestisch onderzoek 'Akoestisch onderzoek weg- en verkeerslawaa Murmelliusstraat 4 Deventer' (Ancoor, versie 25136 versie 1.2 d.d.27 juni 2023) blijkt dat de hoogst optredende geluidsbelasting op gevels vanwege de gezoneerde wegen en de niet-gezoneerde wegen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijden;
- de hoogst optredende gecumuleerde geluidsbelasting vanwege het wegverkeer op gezoneerde en niet-gezoneerde wegen in de omgeving van het plangebied op de gevels, die voor de beoordeling van een goed woon- en leefklimaat is berekend, 50 dB bedraagt.
  - o Zonder reductie van 5 dB op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder op enkele plaatsen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde met maximaal 2 dB. Dit getypeerd wordt als een redelijk rustige tot onrustige omgeving (geluidsklasse 0 -1).
  - o Met reductie van 5 dB op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder is sprake van een redelijk rustige omgeving.
  - o door het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan de gevels een binnenwaarde van 33 dB geborgd is.
- geen nader onderzoek dan wel maatregelen met betrekking tot wegverkeerslawaa nodig zijn.

#### Railverkeerslawaa:

- uit het akoestisch onderzoek 'Akoestisch onderzoek weg- en verkeerslawaa Murmelliusstraat 4 Deventer' (Ancoor, versie 25136 versie 1.2 d.d.27 juni 2023) blijkt dat de hoogste optredende geluidsbelasting op de gevels vanwege het railverkeer op het traject Deventer – Zwolle ter plaatse van vrijwel alle gevels de voorkeurgrenswaarden van 55 dB overschrijdt;
- hogere waarden van 56 tot 67 dB zijn benodigd voor alle in het plan begrepen woningen, een en ander zoals aangeduid in figuur 1, met dien verstande dat;
- op de naar de spoorweg gekeerde zijde op de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> verdieping de geluidbelasting 69 dB bedraagt, wat hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 68 dB, zodat deze als dove gevel dient te worden uitgevoerd;
- op de onderste bouwlaag van de naar de spoorwegzijde gekeerde gevel bedraagt de geluidbelasting 67 dB, door toepassing van:
  - o de maatregel van het aanbouwen van bijgebouwen met een minimale hoogte van 2,50 meter en door
  - o de realisatie van een scherm met een minimale hoogte van 2,5 meter, hetgeen lager is dan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB;
- het is op grond van onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting te beperken niet mogelijk gebleken om behalve netgenoemde maatregelen nog andere maatregelen treffen,

hetzij aan de bron of tussen de bron en ontvanger, omdat dit stuit op stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële bezwaren;

#### Industrielawaai spoorwegemplacement:

- uit het akoestisch onderzoek 'Akoestisch onderzoek weg- en verkeerslawaai Mummelliusstraat 4 Deventer' (Ancoor, versie 25136, versie 1.2. d.d. 27 juni 2023) blijkt tevens dat er geen sprake is van geluidsbelasting op de gevels vanwege industrielawaai;
- industrielawaai vormt geen aanleiding voor het nemen van extra maatregelen;

#### Cumulatief:

- de cumulatieve geluidbelasting  $L_{cum}$  bedraagt tussen de 44 en 64 dB;
- 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 **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 Mummelliusstraat 4;**

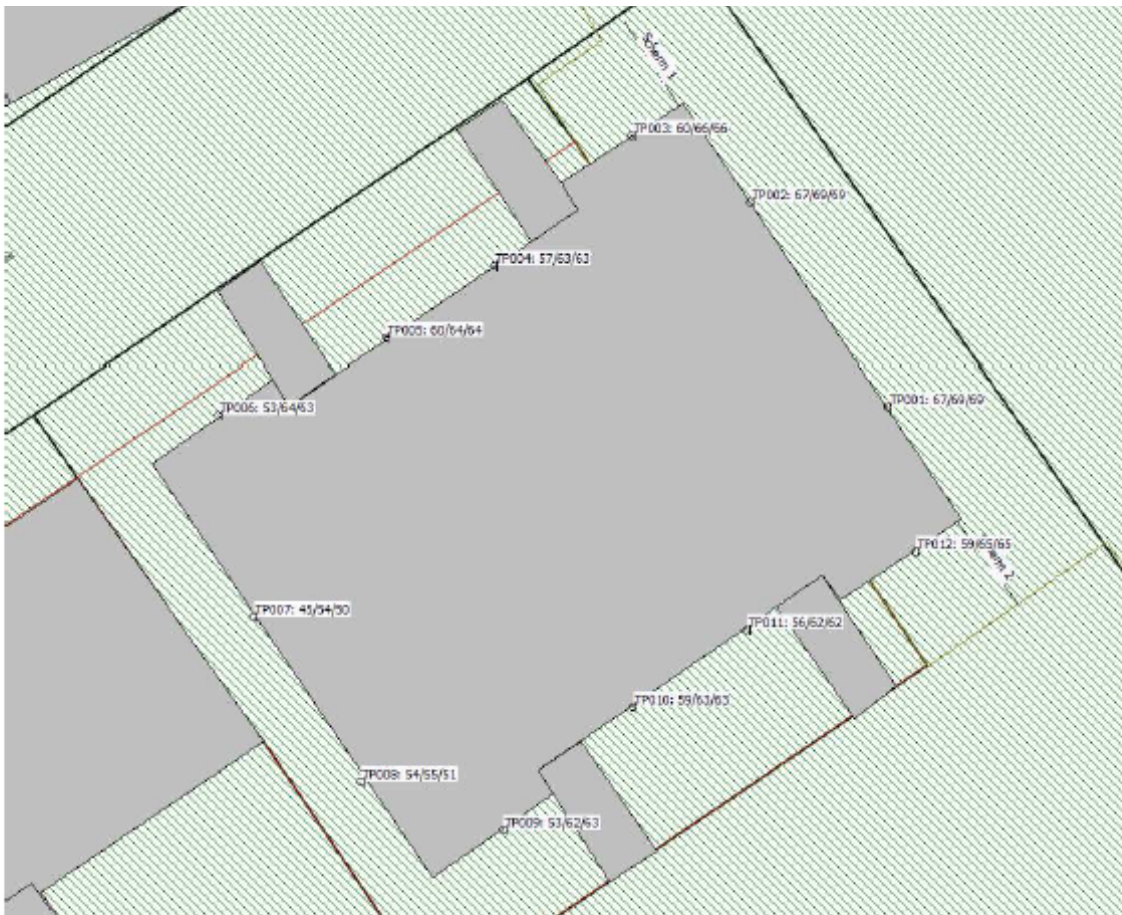
gelet op de bij dit besluit behorende motivering,

## **BESLUITEN**

- een hogere waarde te verlenen voor de geluidsbelasting ten gevolge van het railwegverkeer op de spoorweg Deventer – Zwolle, voor de gevels van 8 woningen, van 56 tot 67 dB (inclusief 5 dB aftrek ingevolge artikel 110g Wgh), onder voorwaarde dat
  - o de maatregelen van aangebouwde bergingen met een minimale hoogte van 2,5 meter en een geluidsscherm met een minimale hoogte van 2,5 meter worden gebouwd en in stand worden gehouden, een en ander zoals weergegeven in dat onderzoek en hieronder;
- dat een dove gevel dient te worden toegepast op de naar de spoorweg Deventer-Zwolle gekeerde gevels, voor zover gelegen op de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> verdieping, een en ander zoals weergegeven in dat onderzoek en hieronder.

Burgemeester en wethouders van Deventer,  
namens hen,  
de programmamanager Ruimtelijke ontwikkeling, S. Luijmes

Figuur 1. geluidbelasting gevels vanwege spoorweg



OPM. 60/64/64 = optredende geluidbelastingen op respectievelijk begane grond/1<sup>e</sup> verdieping/2<sup>e</sup> verdieping.

Figuur 2. Cumulatieve geluidbelasting tabel

Code	Omschrijving	H (m)	Wegverkeer		Railverkeer		Cumulatie L <sub>cum</sub>
			L <sub>VL</sub>	L* <sub>VL</sub>	L <sub>RL</sub>	L* <sub>RL</sub>	
TP001_A	Toetspunt 001	1,5	31,2	31,2	67,2	62,4	62
TP001_B	Toetspunt 001	4,5	32,7	32,7	68,6	63,8	64
TP001_C	Toetspunt 001	7,5	31,8	31,8	68,6	63,8	64
TP002_A	Toetspunt 002	1,5	31,2	31,2	67,3	62,5	63
TP002_B	Toetspunt 002	4,5	32,7	32,7	68,7	63,9	64
TP002_C	Toetspunt 002	7,5	31,6	31,6	68,7	63,9	64
TP003_A	Toetspunt 003	1,5	46,0	46,0	60,4	56,0	56
TP003_B	Toetspunt 003	4,5	46,0	46,0	66,1	61,4	62
TP003_C	Toetspunt 003	7,5	46,8	46,8	65,8	61,1	61
TP004_A	Toetspunt 004	1,5	48,6	48,6	57,0	52,8	54
TP004_B	Toetspunt 004	4,5	47,9	47,9	62,8	58,3	59
TP004_C	Toetspunt 004	7,5	48,0	48,0	62,8	58,3	59
TP005_A	Toetspunt 005	1,5	48,5	48,5	60,2	55,8	57
TP005_B	Toetspunt 005	4,5	48,1	48,1	63,6	59,0	59
TP005_C	Toetspunt 005	7,5	48,1	48,1	63,6	59,0	59
TP006_A	Toetspunt 006	1,5	49,9	49,9	52,5	48,5	52
TP006_B	Toetspunt 006	4,5	49,1	49,1	63,6	59,0	59
TP006_C	Toetspunt 006	7,5	48,9	48,9	63,4	58,8	59
TP007_A	Toetspunt 007	1,5	41,3	41,3	44,9	41,3	44
TP007_B	Toetspunt 007	4,5	42,5	42,5	54,2	50,1	51
TP007_C	Toetspunt 007	7,5	43,6	43,6	49,7	45,8	48
TP008_A	Toetspunt 008	1,5	39,6	39,6	53,6	49,5	50
TP008_B	Toetspunt 008	4,5	41,7	41,7	55,4	51,2	52
TP008_C	Toetspunt 008	7,5	42,5	42,5	50,9	47,0	48
TP009_A	Toetspunt 009	1,5	39,7	39,7	53,4	49,3	50
TP009_B	Toetspunt 009	4,5	39,2	39,2	62,5	58,0	58
TP009_C	Toetspunt 009	7,5	39,7	39,7	62,9	58,4	58
TP010_A	Toetspunt 010	1,5	34,1	34,1	58,8	54,5	54
TP010_B	Toetspunt 010	4,5	37,6	37,6	62,8	58,3	58
TP010_C	Toetspunt 010	7,5	38,2	38,2	63,2	58,6	59
TP011_A	Toetspunt 011	1,5	34,1	34,1	55,7	51,5	52
TP011_B	Toetspunt 011	4,5	39,0	39,0	61,8	57,3	57
TP011_C	Toetspunt 011	7,5	40,1	40,1	62,0	57,5	58
TP012_A	Toetspunt 012	1,5	33,7	33,7	59,1	54,7	55
TP012_B	Toetspunt 012	4,5	37,3	37,3	64,9	60,3	60
TP012_C	Toetspunt 012	7,5	38,1	38,1	65,0	60,4	60

# MOTIVERING BESLUIT VASTSTELLING HOGERE GRENSWAARDEN

## 1 Aanvraag

Burgemeester en wethouders zijn voornemens te besluiten tot het vaststellen van het Crisis- en herstelwetbestemmingsplan Murmelliusstraat 4 in Deventer. Dit bestemmingsplan maakt de bouw mogelijk van maximaal 8 grondgebonden rug-aan-rugwoningen. Het betreft de sloop en nieuwbouw van woningen in het kader van stadsvernieuwing.

## 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

De meest dicht bij het plangebied gelegen weg waarop de Wet geluidhinder van toepassing is, is:

- Zwolseweg.

Vanuit het wegverkeer is de hoogste geluidbelasting op de geprojecteerde woningen overal lager dan de voorkeurgrenswaarde van 48 dB (incl. 5 dB correctie conform artikel 110g Wgh).

## Railverkeerslawaai

De spoorweg Deventer – Zwolle is gelegen langs het plangebied.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat:

- De geluidsbelasting vanwege het railverkeer op bijna alle gevels van de woningen hoger is dan de voorkeurswaarde van 55 dB;
- Ter plaatse van de naar de spoorweg gekeerde gevel wordt op de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> verdieping ook de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 68 dB met maximaal 1 dB overschreden, waarvoor geen ontheffing mogelijk is. Om hier toch wonen mogelijk te maken, is het noodzakelijk om de betreffende gevels als “dove gevel” uit te voeren.
- 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 andere raildempers en schermen) getroffen. Verdere bronmaatregelen zijn niet realistisch. In dit geval staat het gebouw relatief dicht op de spoorlijn zodat extra afscherming van de woonlagen met een scherm langs de spoorlijn ook niet goed mogelijk is. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat om het geluid in het plangebied overal terug te brengen naar 55 dB een geluidsscherm nodig zou zijn van 230 meter lengte en 6 meter hoogte, waarbij is opgemerkt dat de bouw vanwege de hoogteverschillen door taluds niet goed mogelijk is. De dimensionering van het scherm zou buitenproportioneel moeten zijn en de daarmee gepaard gaande kosten zouden meer dan een miljoen euro bedragen, wat niet door het plan gedragen kan worden. Bovendien is dit vanuit stedenbouwkundig oogpunt ook niet wenselijk.

## Conclusie

Eventuele maatregelen om overal in het plangebied de voorkeurswaarde van 55 dB te bewerkstelligen, blijken te stuiten 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 als rug-aan-rugwoningen. Dit type woning is bijzonder specifiek en komt tegemoet aan een dringende woonbehoefte voor een doelgroep waarin in de gemeente Deventer nog niet is voorzien. Aangezien er per woning maar één gevel met licht en lucht is, is het niet mogelijk om geluidgevoelige ruimten in het geheel niet aan die gevel te situeren.

Per woning is sprake van een buitenruimte op de begane grondlaag, voor de woning. Om de geluidbelasting ter plaatse van de terrassen te reduceren, zijn uitbouwen aan de voorgevel voorzien met een hoogte van 2,5 meter, als integraal onderdeel van het ontwerp. Aan de spoorwegzijde is voorzien in een aangebouwd geluidsscherm met een minimale hoogte van 2,5 meter. Op die wijze wordt de geluidbelasting ter plaatse van de terrassen gereduceerd tot ca. 59 dB tot 55 dB op zithoogte, wat de streefwaarde van 55 dB (geluidluw) nadert.

De omgevingskwaliteit wordt voor het overige getypeerd als onrustig tot zeer onrustig. Dit is de bovengrens waarvoor een ontheffing kan worden verleend. Met voldoende gevelisolatie is de binnenwaarde van de woningen overal terug te brengen tot 33 dB of minder.

## **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 afschermbare functie gaan vervullen voor andere woningen - in aantal ten minste de helft van het aantal woningen waaraan de afschermbare 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 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 functie wonen die door railverkeerslawaai te hoog wordt belast. De verblijfsruimten zijn, gelet op de specifieke woningbouwcategorie rug-aan-rug-woningen, tevens gesitueerd aan de gevels waar de hoogste geluidbelasting optreedt. Vanwege volkshuisvestelijke en stedenbouwkundige redenen is het in dit geval niet mogelijk om aan die voorwaarden te voldoen. Vanwege de dringende behoefte aan dit woningtype in Deventer kan hiervan worden afgeweken.

De buitenruimten zijn wel zo veel mogelijk afgeschermd van de geluidbron door toepassing van een geluidsscherm aan de spoorwegzijde van ten minste 2,50 meter hoogte en door de situering van de integraal ontworpen aanbouwen voor de voorgevel, waarmee ter plaatse van de terrassen bij 6 van de 8 woningen sprake is van een geluidluwe buitenruimte op zithoogte en bij de overige 2 woningen die waarde wordt benaderd.

Aangezien er per woning maar één gevel is, is het niet mogelijk om geluidgevoelige ruimten in het geheel niet aan die gevel te situeren. De naar de spoorweg gekeerde gevel dient op de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> verdieping als dove gevel te worden uitgevoerd. Voor de overige gevels in het plan geldt dat hiervoor een hogere waarde wordt aangevraagd, tot een maximum van 67 dB. Voor de binnenruimten kan met voldoende gevelisolatie worden voorzien in een binnenwaarde van ten hoogste 33 dB, mede door de motorische ventilatiemogelijkheden. Op deze wijze is voorzien in alle mogelijke, reëel te treffen, maatregelen voor dit plan. Bovendien is er geen sprake van een hoge geluidbelasting van een andere bron (zoals bijvoorbeeld wegverkeer).

De gemeente Deventer zegt hierover "Hier een acceptabel woon- en leefklimaat creëren is een uitdaging waarin de akoestiek integraal meegenomen moet worden in de planvorming", waarvan hier sprake is.

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 het akoestisch rapport en in de bijlage van onderhavig besluit.

## **4 Zienswijzen**

Het ontwerpbesluit hogere grenswaarden heeft samen met het ontwerp Chw bestemmingsplan Murmelliusstraat 4 ter inzage gelegen van **PM tot en met PM**. 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 Murmelliusstraat 4. De zienswijze vormde **wel/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.