

---

## Besluit hogere grenswaarden

### Bestemmingsplan Nieuw Delft, zuidelijke velden

---

#### 1. Gegevens

naam	:	College van burgemeester en wethouders van Delft
adres	:	postbus 78
postcode	:	2600 ME
plaats	:	Delft
telefoon	:	14015

---

#### 2. Rechtsgrond(en)

artikel(en) Wgh	:	Wgh, art. 82, 83 en 110a
-----------------	---	--------------------------

---

#### 3. Bouw- en bestemmingsplannen

geldend bestemmingsplan	:	'Spoorzone, na herziening' en 'Schieoevers Noord'
Ontwerpbestemmingsplan	:	'Nieuw Delft, zuidelijke velden'

#### 4. Korte omschrijving

aantal en soort objecten	:	960 woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen
ligging (bijv. straat of plangebied)	:	Het plangebied omvat het zuidelijke deel van het toekomstige Van Leeuwenhoekkwartier, de Abtswoudse Hof en het zuidelijke deel van het toekomstige Van Leeuwenhoekpark. Daarnaast is de voormalige locatie van het bedrijf Haring in het plangebied opgenomen.
industrieterrein(en)	:	Schieoevers Noord
weg(en) binnenstedelijk gebied	:	Ireneboulevard/Westlandseweg, de Papsouwselaan en de Nieuwe Gracht.
weg(en) buitenstedelijk gebied	:	--
spoorweg(en)	:	Spoorlijn Rotterdam-Den Haag

---

#### 5. Openbare voorbereidings procedure

Ter inzage legging van/tot	:	21 december 2017 t/m 31 januari 2018
Mondelinge inspraak	:	11 januari 2018
Publicatiedatum ontwerpbesluit	:	20 december 2017

---

#### 6. Overwegingen

*De redenen die aan het besluit ten grondslag liggen:*

In Delft wordt het Spoorzoneproject gerealiseerd. Het project bestaat uit de ondertunneling van het spoor, de realisering van een station en de herontwikkeling van het bovengrondse gebied. Het bovengrondse gebied - Nieuw Delft - bestaat uit drie verschillende buurten: Het Van Leeuwenhoekkwartier, de Coendersbuurt en de Abtswoudse Hof. In februari 2006 is voor het project het bestemmingsplan 'Spoorzone' vastgesteld. Dit bestemmingsplan is bijna tien jaar oud en wordt daarom geactualiseerd. Voor het zuidelijke deel van het gebied is het bestemmingsplan 'Nieuw Delft, zuidelijke velden' opgesteld. Voor het noordelijke deel van Nieuw Delft is in 2015 al het bestemmingsplan 'Van Leeuwenhoekkwartier Noord' vastgesteld.

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Nieuw Delft, zuidelijke velden' bestaat uit het zuidelijke deel van het toekomstige Van Leeuwenhoekkwartier, de Abtswoudse Hof en het zuidelijke deel van het toekomstige Van Leeuwenhoekpark. Daarnaast is de voormalige locatie van het bedrijf Haring in het plangebied opgenomen.

Het bestemmingsplan maakt de bouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen mogelijk. De nieuwe geluidsgevoelige functies zijn gelegen binnen de geluidszone van de Ireneboulevard/Westlandseweg, de Papsouwsewaan en de Nieuwe Gracht. De Ireneboulevard/Westlandseweg heeft een geluidzone van 350 meter. De geluidzone voor de Papsouwsewaan en de Nieuwe Gracht bedraagt 200 meter. Op grond van artikel 74 Wgh dient het tramspoor op de Westlandseweg/Ireneboulevard betrokken te worden in het akoestisch onderzoek. Dit tramspoor is gecumuleerd meegenomen in de geluidsbelasting van de Westlandseweg/Ireneboulevard.

Het plangebied ligt in de wettelijke geluidzone van de spoorlijn Rotterdam – Den Haag. De trein rijdt ter hoogte van het plangebied ondergronds – onder het Van Leeuwenhoekpark - en verlaat de tunnel aan de zuidkant van het plangebied. De geluidszone van de spoorlijn Rotterdam – Den Haag bedraagt 300 m.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde van de Wet geluidhinder wordt overschreden tengevolge van de Ireneboulevard/Westlandseweg, de Papsouwsewaan en de Nieuwe Gracht. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Tengevolge van de spoorlijn wordt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB overschreden maar de maximale ontheffingswaarde van 68 dB niet.

Voor het bestemmingsplan zijn hogere waarden benodigd in het kader van de Wet geluidhinder. Met dit besluit worden deze hogere waarden vastgesteld.

#### Toetsingskader

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt dat een hogere waarde kan worden verleend indien maatregelen om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Wanneer de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en geluidsbeperkende maatregelen redelijkerwijs niet doelmatig of mogelijk zijn, kan een hogere waarde worden vastgesteld. Het afwegingskader dat het college daarbij hanteert is opgenomen in de beleidsnota "Beleid Hogere Waarden Wet Geluidhinder" (hierna: het hgw-beleid).

#### Wettelijk kader

In het bij dit besluit behorende akoestisch onderzoek van Rho Adviseurs voor leefruimte zijn mogelijke maatregelen aan de bron en in het overdrachtsgebied besproken. Uit het onderzoeksrapport blijkt het volgende.

#### *Maatregelen aan de bron*

Beperking van de verkeersomvang, verlaging van de snelheid en de samenstelling van het verkeer zijn alleen mogelijk als de functie van de wegen wordt veranderd. Dit stuit op overwegende bezwaren van verkeers- en vervoerskundige aard. De Ireneboulevard/Westlandseweg, de Nieuwe Gracht en de Papsouwsewaan behoren tot de hoofdverkeerstructuur van Delft en maken onderdeel uit van de gemeentelijke (hoofd)verkeersstructuur. De functie als ontsluitingsweg dient ten behoeve van een goede bereikbaarheid te worden behouden. Verandering van het wegdek kan evenmin een oplossing bieden. In het rapport van Rho is toegelicht dat het effect van deze maatregel – ook gezien de lage snelheden - relatief beperkt is. Het effect van geluidsreducerend asfalt (dunne deklagen B) bedraagt maximaal 2 tot 3 dB. Met een dergelijke geluidsreductie is nog steeds sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Naast de hoge investeringskosten wordt bij kruisingen en bochten de slijtage van geluidsreducerend asfalt vanwege optrekkend en afremmend verkeer dermate versneld, dat de onderhoudskosten aan de weg zeer hoog worden. Het toepassen van geluidsreducerend asfalt is daarom niet doelmatig.

Voor het spoor kunnen maatregelen aan de bron worden getroffen door het toepassen van raildempers. Die maatregelen mogen echter alleen bij hoge uitzondering en in afstemming met de bronbeheerder worden toegepast. In combinatie met de ingrijpende fysieke wijziging aan het spoor en bijkomende hoge kosten, staat dit niet in verhouding tot de maximaal te bereiken geluidsreductie van +/- 3 dB.

#### *Maatregelen in het overdrachtsgebied*

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidsafschermdende voorzieningen (scherm of wal) stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Dergelijke geluidsafschermdende voorzieningen zijn in binnenstedelijk gebied vrijwel niet stedenbouwkundig inpasbaar. Bovendien zijn de geluidsafschermdende voorzieningen onvoldoende doeltreffend. Doordat de geluidsafschermdende voorziening mogelijk dient te worden onderbroken wordt het effect van de afscherming voor een belangrijk deel tenietgedaan.

---

*Maatregelen bij de ontvanger*

Maatregelen aan de woningen (zoals dove gevels of vliesgevels) zijn niet goed mogelijk en ongewenst.

*Conclusie*

Geconcludeerd kan worden dat redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting terug te dringen. Het vaststellen van hogere waarden is noodzakelijk.

Gemeentelijk kader

Het uitgangspunt van het gemeentelijke hogere waardenbeleid is dat hogere waarden worden vastgesteld indien een aanvaardbaar akoestisch klimaat wordt gerealiseerd. Conform het gemeentelijke beleid mag de geluidbelasting op de geluidluwe zijde van de bouwblokken cumulatief niet meer dan 60 dB bedragen. Uit het rapport van Rho blijkt dat daaraan kan worden voldaan en dat alle bouwblokken kunnen beschikken over een geluidluwe zijde.

---

**7. Bijlagen**

de verzochte hogere grenswaarden	:	zie bijlagen
het akoestisch onderzoek	:	Akoestisch onderzoek "Nieuw Delft, zuidelijke velden" (Rho Adviseurs voor leefruimte).
overige, te weten	:	Straatnamenkaart (bijlage 4)

---

**8. Zienswijzen**

*Zienswijze 1 (registratienummer 3616296)*

De indiener is van mening dat het ontwerpbesluit op een aantal punten niet in overeenstemming is met wet- en regelgeving en door de gemeenteraad genomen besluiten of vastgestelde stukken. Daarnaast is hij van mening dat het ontwerpbesluit nadelige gevolgen heeft voor de omgeving en de indiener.

De indiener bestrijdt dat de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet wordt overschreden. In het akoestisch onderzoek is de Nieuwe Gracht een interne ontsluitingsweg. In de vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt het een wijkontsluitingsweg genoemd. Dit is onjuist. Uit het verkeersbesluit dat voor de weg is genomen blijkt dat de Nieuwe Gracht een gebiedsontsluitingsweg is. Een gebiedsontsluitingsweg verwerkt meer verkeer op een hogere snelheid en met meer stoppen en starten dan een wijkontsluitingsweg. Dat blijkt uit het Lokaal verkeers- en vervoersplan 2005-2020(LVVP) en het Plan aanpak luchtkwaliteit 2005-2020. Een gebiedsontsluitingsweg zorgt voor meer geluidsoverlast en een grotere achteruitgang in luchtkwaliteit. De indiener vraagt zich af hoe de weg in het akoestisch onderzoek is opgenomen en of conclusie dat de maximale ontheffingswaarde van 63dB niet wordt overschreden wel juist is.

Volgens de indiener voldoet het ontwerpbesluit verder niet aan het LVVP omdat het plan leidt tot verdere overschrijding van geluid- en luchtkwaliteitsnormen door het vaststellen van hogere waarden. Tenslotte stelt de indiener dat de Nieuwe Gracht ten onrechte geen onderdeel is van het plangebied van het bestemmingsplan Nieuw Delft, zuidelijke velden. De weg en de impact daarvan als gebiedsontsluitingsweg moet worden meegenomen in de milieurapporten. Het plan gaat voor veel extra verkeer en daarmee overlast zorgen. Het buiten het plangebied houden van de belangrijkste doorgaande weg is daarmee niet te rechtvaardigen.

*Reactie*

In Delft wordt onderscheid gemaakt tussen gebieds- en wijkontsluitingswegen. Een gebiedsontsluitingsweg heeft een andere inrichting dan een wijkontsluitingsweg, onder meer om de rijsnelheid te beïnvloeden. Voor het akoestisch onderzoek en het luchtkwaliteitsonderzoek is dat echter niet relevant omdat daarbij niet mag worden uitgegaan van de werkelijke snelheid maar van de maximale snelheid die op de weg is toegestaan. Omdat voor beide wegtypen dezelfde maximum snelheid geldt (50 km/h), wordt in het verkeersmodel en bij het milieuonderzoek geen onderscheid gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen. Dat het onderzoek opnieuw moet worden uitgevoerd omdat van onjuiste uitgangspunten is uitgegaan, is dan ook onjuist. Onjuist is ook dat niet aan de normen uit de Wet geluidhinder wordt voldaan. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat dit wel het geval is.



---

Het bezwaar dat de Nieuwe Gracht ten onrechte buiten het plangebied is gelaten, heeft betrekking op het bestemmingsplan en komt aan de orde in de Nota Zienswijzen bij dat plan. Zoals daar is toegelicht, is het niet juist dat de weg in het plangebied opgenomen had moeten worden. De weg is gerealiseerd en opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Spoorzone. Er is geen reden waarom de weg in het plangebied had moeten worden opgenomen. Voor de beoordeling van de effecten van het verkeer over de weg is dat ook niet noodzakelijk, omdat het verkeer over de weg in de milieuonderzoeken voor het bestemmingsplan is meegenomen. Het feit dat de weg buiten het plangebied valt, betekent dus niet dat de verkeerseffecten buiten beschouwing zijn gebleven.

Tenslotte is het niet juist dat het hogere waardenbesluit in strijd is met het LVVP omdat hogere waarden worden vastgesteld. Uit het LVVP volgt niet dat geen hogere waarden kunnen worden vastgesteld. Daarnaast heeft dit beleid geen betrekking op hogere waardenbesluiten. Daarvoor is de nota Beleid hogere waarden Wet geluidhinder vastgesteld. Het besluit is daarmee in overeenstemming.

*Zienswijze 2: WE Essen Staete (registratienummer 3616358)*

De VVE Essen Staete is de vereniging van eigenaren van een appartementencomplex aan de Fabrieksstraat. Het complex grenst direct aan de IreneboulevardWestlandseweg. De indiener vreest dat de hogere waarden tot een toename van geluidsoverlast bij de bestaande woningen leiden. Volgens de VVE is het gewenst om bij die woningen maatregelen te nemen en zijn er wel degelijk oplossingen te bedenken om de geluidsoverlast tegen te gaan of te verminderen.

*Reactie*

De hogere waarden hebben alleen betrekking op de nieuwe woningen in het plangebied. Op het bestaande appartementencomplex aan de Fabrieksstraat heeft het hogere waardenbesluit geen betrekking. Het vaststellen van hogere waarden heeft geen gevolgen voor de bestaande woningen.

---


**9. Datum**

31 oktober 2018

---

**10. Ondertekening**

Hoogachtend,  
Het college van burgemeester en wethouders van Delft,  
Namens het college,



Mevrouw L.E. van Reenen  
Afdelingshoofd Advies Ruimte en Economie

---

**12. Beroep**

Gedurende de termijn van terinzagelegging bestaat de mogelijkheid om tegen het besluit beroep in stellen bij de Raad van State, Afdeling bestuursrechtspraak, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Deze mogelijkheid staat open voor belanghebbenden die tijdig hun zienswijzen tegen het ontwerpbesluit hebben ingediend, dan wel kunnen aantonen dat zij daartoe redelijkerwijs niet in staat zijn geweest. Verder is het voor belanghebbenden mogelijk beroep in te stellen tegen onderdelen van het besluit die zijn gewijzigd bij de vaststelling. Wanneer u een beroepschrift heeft ingediend kunt u tevens een verzoek om een voorlopige voorziening indienen bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

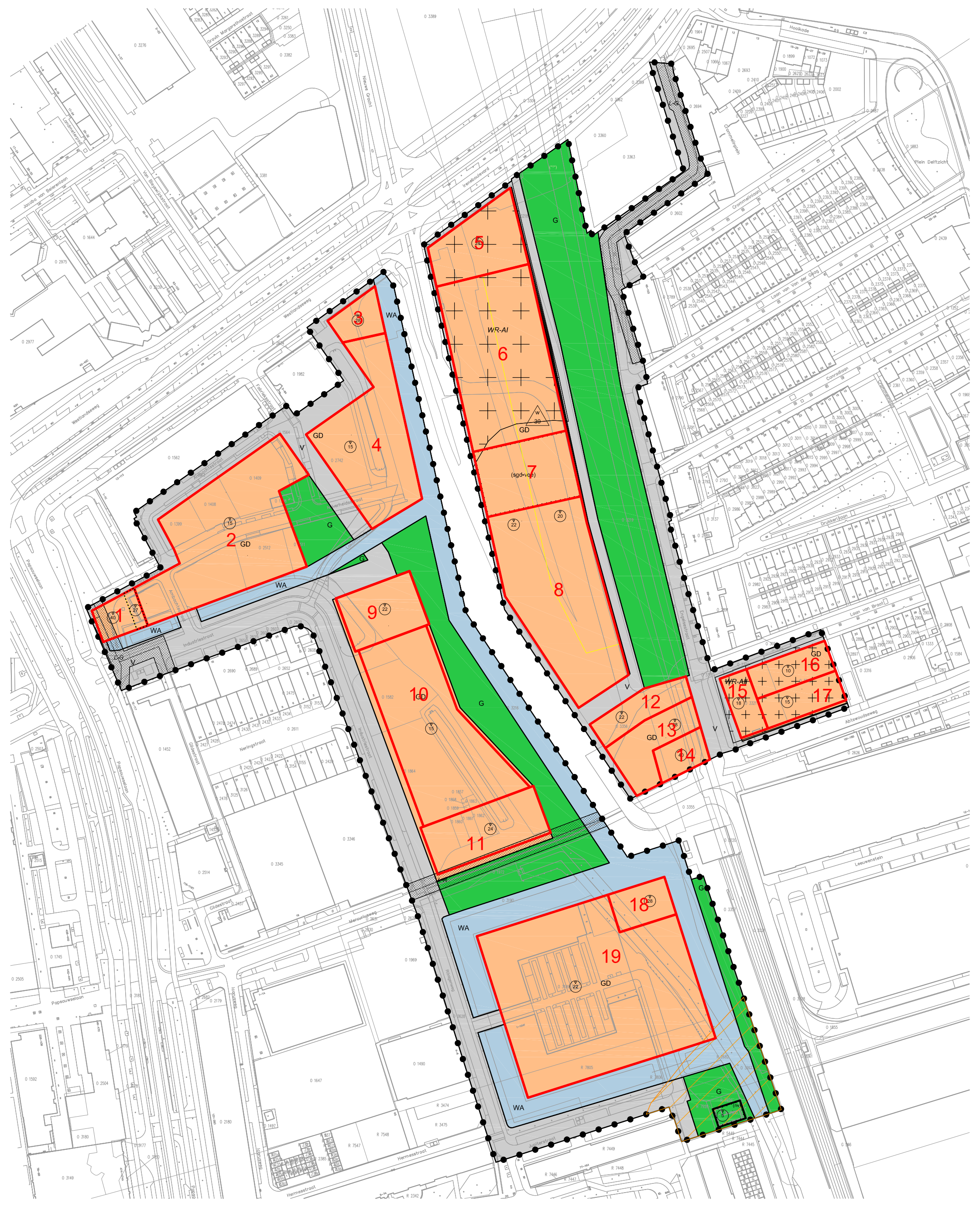
**Crisis- en herstelwet**

Op dit besluit is Afdeling 2 van Hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit brengt enkele procesrechtelijke consequenties van de behandeling van beroepen mee, zoals een versnelde behandeling van beroepen. Dit betekent onder meer dat de beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen en na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld. In de publicatie van dit besluit wordt daar melding van gemaakt.



## **Bijlage 1: Begrenzing gebieden met hogere grenswaarden**





## Bijlage 2: Hogere Grenswaarden

Bron: Nieuwe Gracht		
Nummer gebied	omschrijving	hogere grenswaarde (dB)
1	Woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen	--
2	idem	--
3	idem	58
4	idem	58
5	idem	61
6	idem	61
7	idem	60
8	idem	59
9	idem	55
10	idem	54
11	idem	54
12	idem	58
13	idem	59
14	idem	59
15	idem	50
16	idem	50
17	idem	50
18	idem	50
19	idem	50



<b>Bron: Papsouwseleen</b>		
Nummer gebied	omschrijving	hogere grenswaarde (dB)
1	Woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen	60
2	idem	51

<b>Bron: Westlandseweg / Ireneboulevard</b>		
Nummer gebied	omschrijving	hogere grenswaarde (dB)
1	Woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen	54
2	idem	53
3	idem	62
4	idem	51
5	idem	62
6	idem	52
7	idem	52

<b>Bron: Spoorlijn Rotterdam-Den Haag</b>		
Nummer gebied	omschrijving	hogere grenswaarde (dB)
18	Woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen	61
19	idem	64

## **Bijlage 3: Kaarten**



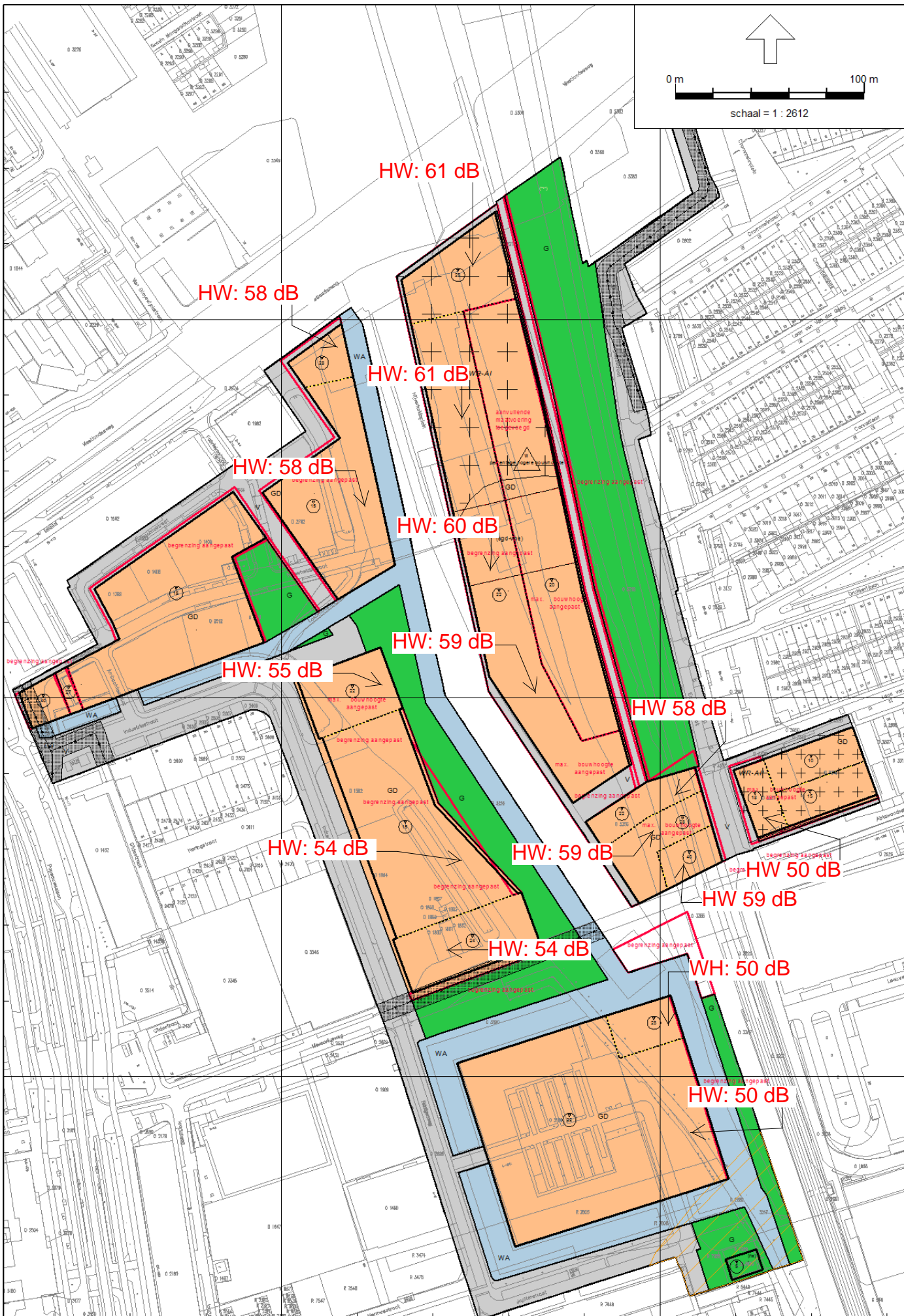
0 m 100 m

schaal = 1 : 2612

446600

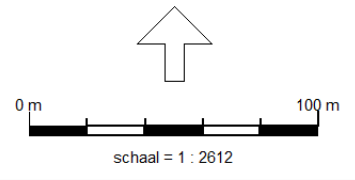
446400

446200



84200

84400



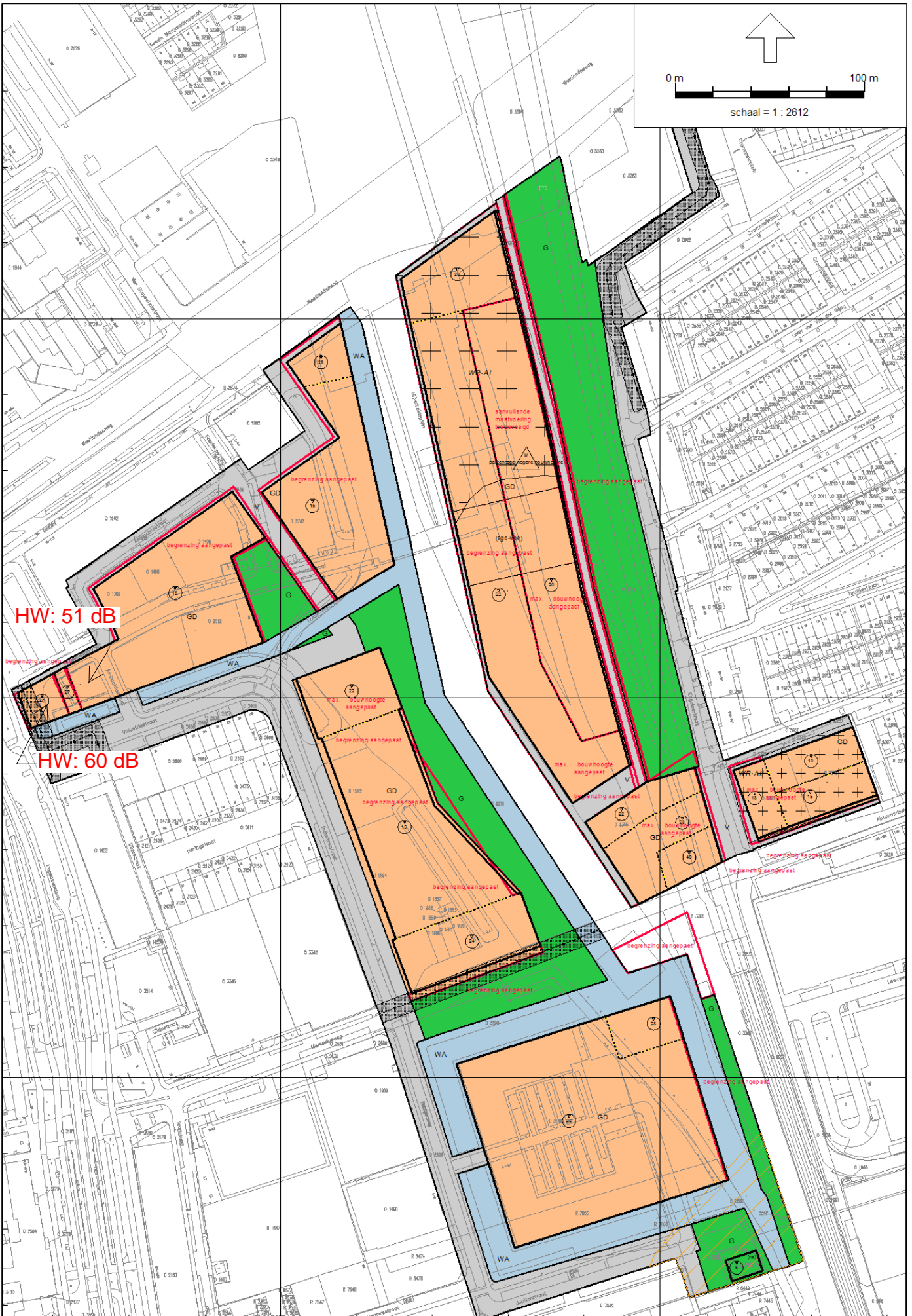
446600

446400

446200

HW: 51 dB

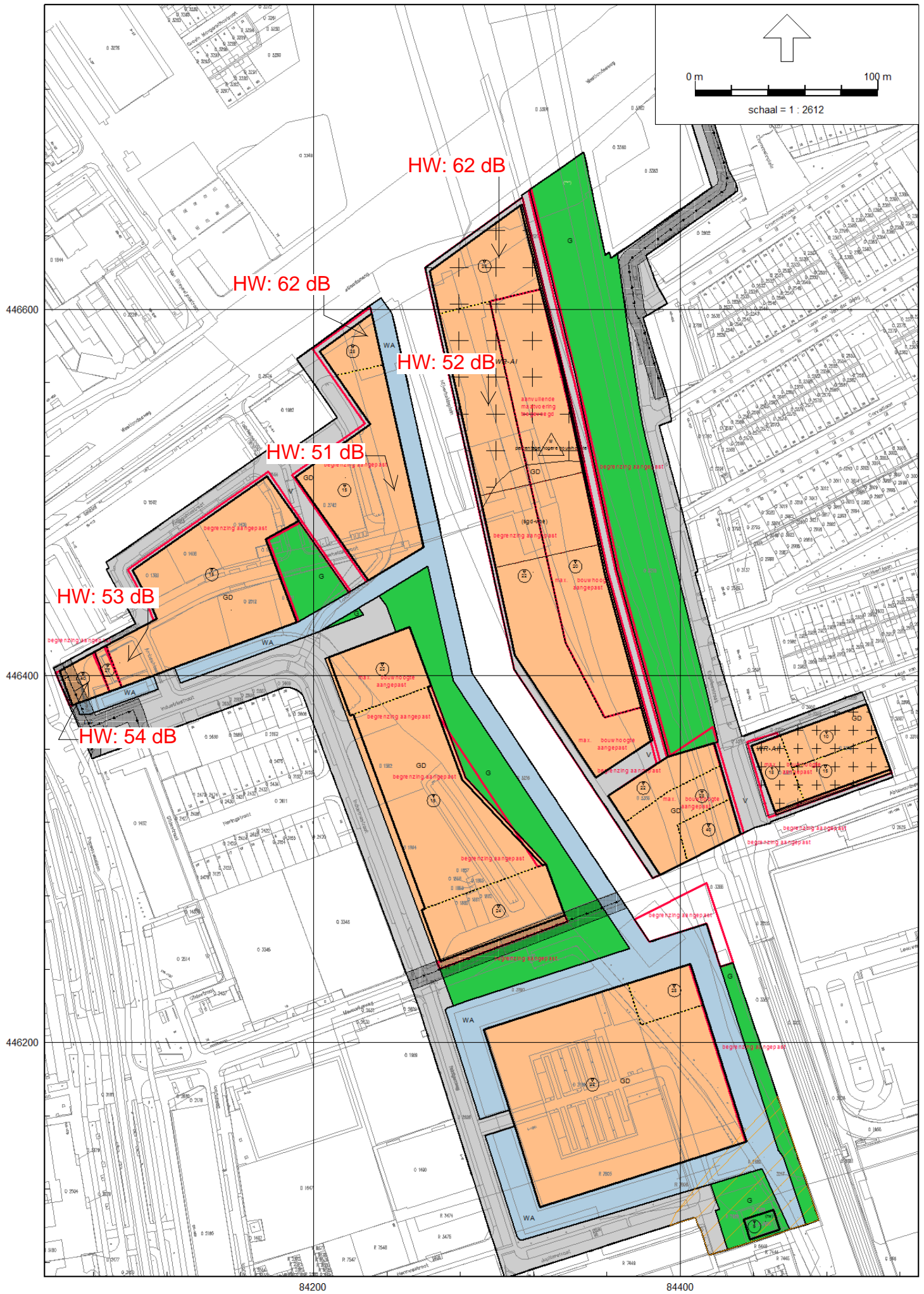
HW: 60 dB

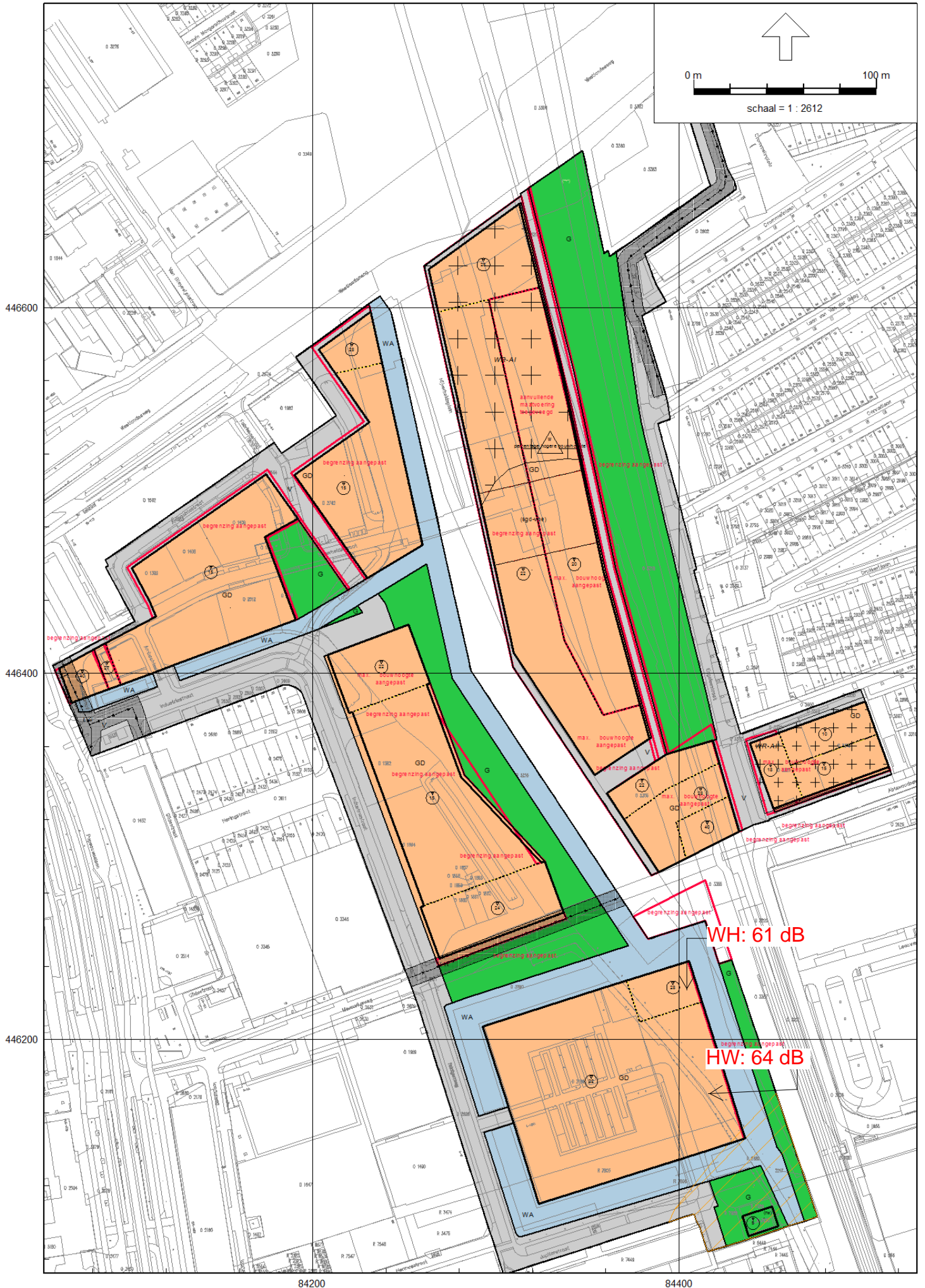


84200

84400









# Bijlage 4: straatnamenkaart

