

**Besluit Hogere Waarden Wet geluidhinder,  
Bestemmingsplan Stationsgebied Den Helder Zuid**

Gelet op de artikelen 83 en 110a van de Wet geluidhinder, beschouwende de noodzaak tot vaststelling van hogere waarden verkeerslawaaï in het kader van het bestemmingsplan Stationsgebied Den Helder Zuid. Met het bestemmingsplan worden nieuwe geluidgevoelige functies (woningen) mogelijk gemaakt.

**Overwegende dat:**

In het kader van de procedure van het bestemmingsplan Stationsgebied Den Helder Zuid, burgemeester en wethouders voornemens zijn ambtshalve een hogere waarde vast te stellen;

Binnen de bebouwde kom van Den Helder, in stedelijk gebied, binnen bouwvlakgrenzen in het plangebied, geluidgevoelige bestemmingen/functies (woningen) mogen worden gerealiseerd;

De geluidbelasting vanwege de op grond van de Wet geluidhinder zoneplichtige (spoor)wegen is ontleend aan het akoestisch onderzoek uitgevoerd door Kragten, projectnummer: ROM012-0001, referentienummer: 20231207-ROM012-RAP-AKO-RVL 0.1, datum 7 december 2023; , titel: Akoestisch onderzoek woningbouwplan Den Helder Zuid, zoals dit als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd;

Uit dit onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting vanwege wegverkeer en spoorwegverkeer de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van de vlakken, zoals deze geduid zijn op het kaartbeeld behorende bij dit besluit, overschrijdt met de waarden zoals deze zijn aangegeven op het kaartbeeld behorend bij dit besluit;

De geluidbelasting in relatie tot het wegverkeer is na aftrek van 5 dB ex artikel 110g van de Wet geluidhinder;

Dat rekening is gehouden met cumulatie van meerdere geluidbronnen, conform het bepaalde in artikel 110f van de Wet geluidhinder;

Een nadere onderbouwing voor de vaststelling van de hogere waarden gegeven is in de toelichting, zoals dit deel uitmaakt van dit besluit;

Bij de vaststelling van de hogere waarden de Nota Geluidbeleid Gemeente Den Helder is betrokken;

Uit het onderzoek is gebleken dat bron- en/of overdrachtsmaatregelen in deze situatie om verkeers- en vervoerskundige, financiële en stedenbouwkundige redenen niet mogelijk zijn;

Overeenkomstig artikel 83, lid 2 jo 110a van de Wet geluidhinder in stedelijk gebied vanwege geluid van een aanwezige weg een hogere waarde kan worden vastgesteld voor nog te bouwen woningen die nog niet zijn geprojecteerd, met dien verstande dat deze de waarde van 63 dB niet te boven mag gaan;

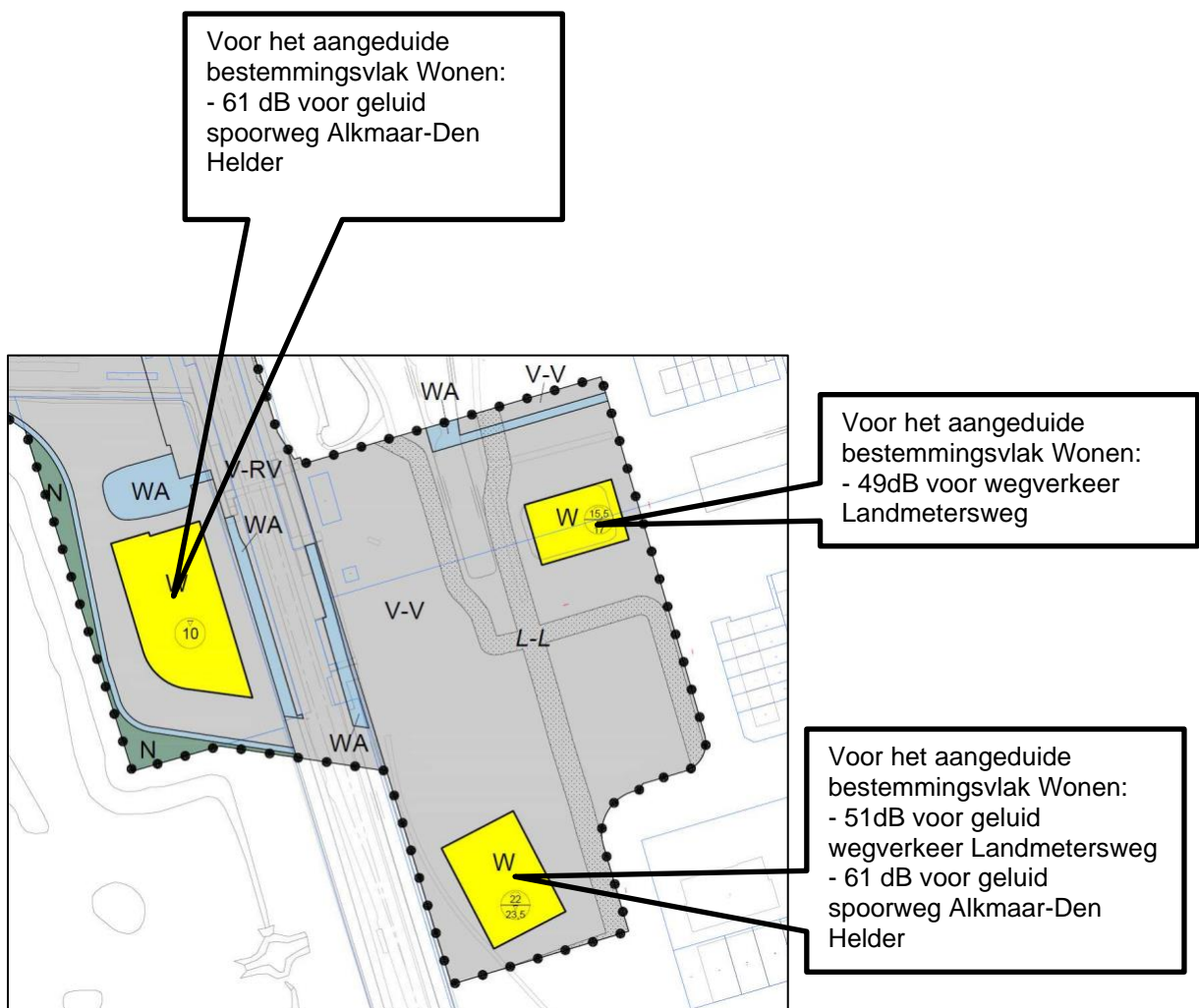
Overeenkomstig artikel 4, lid 10 van het Besluit geluidhinder vanwege geluid van een aanwezige spoorweg een hogere waarde kan worden vastgesteld voor nog te bouwen woningen die nog niet zijn geprojecteerd, met dien verstande dat deze de waarden van 68 dB niet te boven mag gaan;

Er in relatie tot de toegestane woningen voldaan dient te worden aan het gestelde in het Bouwbesluit, met dien verstande dat de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie bepaald volgens de NEN 5077 niet kleiner mag zijn dan het verschil tussen de in dit besluit opgenomen hoogst toelaatbare geluidbelasting voor (spoor)wegverkeer en 33 dB;

Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is bij de totstandkoming van deze beschikking en dat de procedure overeenkomstig het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht wordt gevoerd;

### Besluiten:

Gelet op het voorgaande en het bepaalde in de Wet geluidhinder, Besluit Geluidhinder en de Algemene wet bestuursrecht, op grond van de artikelen 83 jo artikel 110 van de Wet geluidhinder en artikel 4, lid 10 van het Besluit geluidhinder de hogere waarde ten behoeve van het bestemmingsplan Stationsgebied Den Helder Zuid als volgt vast te stellen:



Den Helder, ..... 2023

Burgemeester en Wethouders van Den Helder,

burgemeester

Secretaris  
Marc Pothast

## **Beroepsclausule**

Gedurende de termijn van terinzagelegging kan tegen het besluit beroep worden ingesteld door een belanghebbende.

Beroepschriften dienen te worden gericht aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken en vangt aan op de dag van ter inzage legging van het besluit tot vaststelling van het wijzigingsplan.

Voor de behandeling van het beroepschrift moet griffierecht worden betaald aan de Raad van State.

Degene die beroep heeft ingesteld kan een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het besluit treedt in werking daags na afloop van de beroepstermijn, tenzij gedurende die termijn naast het indienen van beroep ook een voorlopige voorziening is gevraagd. In dat geval treedt het besluit niet in werking tot op dat verzoek is beslist.

Verzoeken om voorlopige voorziening dienen te worden gericht aan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

# **Toelichting**

**Onderbouwing vaststelling hogere  
waarden Wet geluidhinder**

**Wegverkeerslawaaï/Spoorweglawaaï**

**Ten behoeve van het bestemmingsplan  
Stationsgebied Den Helder Zuid**

# Inhoudsopgave

<b>HOOFDSTUK 1:</b>	<b>INHOUD VAN HET PLAN .....</b>	<b>7</b>
<b>HOOFDSTUK 2:</b>	<b>AKOESTISCH ONDERZOEK .....</b>	<b>8</b>
<b>HOOFDSTUK 3:</b>	<b>MOGELIJKHEDEN TER BEPERKING GELUIDHINDER .....</b>	<b>10</b>
3.1	BENODIGDE MAATREGELEN TER REDUCERING VAN DE GELUIDBELASTING .....	10
3.2	MAATREGELEN AAN DE BRON .....	10
3.3	MAATREGELEN IN OVERDRACHTGEBIED .....	10
3.4	MAATREGELEN AAN DE ONTVANGZIJDE .....	<b>FOUT! BLADWIJZER NIET GEDEFINIEERD.</b>
<b>HOOFDSTUK 4:</b>	<b>GEMEENTELIJK GELUIDBELEID.....</b>	<b>12</b>
<b>HOOFDSTUK 5:</b>	<b>SCHRIFTELIJKE EN MONDELINGE REACTIES .....</b>	<b>14</b>
<b>HOOFDSTUK 6:</b>	<b>CONCLUSIE.....</b>	<b>15</b>

## HOOFDSTUK 1: INHOUD VAN HET PLAN

Voor de herontwikkeling van het stationsgebied van Den Helder Zuid is in 2021 een randvoorwaardenkaart en in 2023 een stedenbouwkundig schetsplan opgesteld. In deze vastgestelde beleidskaders is de beleidsmatige wens opgenomen om het stationsgebied van Den Helder Zuid te verbeteren door de openbare ruimte opnieuw in te richten, door 60 woningen te bouwen direct aangrenzend aan het station en (op termijn) te voorzien in een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer om het langzaamverkeer-netwerk te verbeteren. Op grond van het geldende bestemmingsplan is de bouw van woningen rondom het station niet mogelijk. Om de beleidsmatige wensen van de randvoorwaardenkaart en het stedenbouwkundig schetsplan juridisch planologisch te borgen is voorliggend bestemmingsplan opgesteld. Doel van het bestemmingsplan is het bieden van een kader om, als de bouwplannen voor de woningen verder zijn uitgewerkt, het kader voor de benodigde omgevingsvergunning(en) te bieden.

Woningen zijn gevoelige functies in de zin van de Wet geluidhinder. De ontwikkellocatie is gelegen binnen de wettelijk vastgestelde zone van de wettelijke geluidzone van de spoorlijn Den Helder – Alkmaar, en de Burgemeester Ritmeesterweg, de Waterkeringsweg en de Landmetersweg. Er dient derhalve getoetst te worden of voldaan kan worden aan de voorkeurswaarden, dan wel de maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder. Daartoe is onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting ten gevolge van de zoneringsplichtige geluidbronnen waarvan de zone het plangebied overlapt.

Uit dit door onderzoeksbureau Kragten uitgevoerde akoestisch onderzoek, d.d. 7 december 2023, blijkt dat de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van bepaalde gevels niet gerespecteerd wordt en dat er een ontheffing nodig is voor de geluidwaarden. In dit document wordt daarvoor de motivering gegeven.



*Afbeelding: weergegeven is het plangebied in de huidige situatie. Zichtbaar is de spoorlijn Den Helder-Alkmaar.*

## HOOFDSTUK 2: AKOESTISCH ONDERZOEK

### Wegverkeer

Conform het bepaalde in de Wet geluidhinder is het noodzakelijk akoestisch onderzoek uit te voeren als nieuwe geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) binnen de geluidszone van een weg worden gerealiseerd. Voor het akoestisch onderzoek zijn daarbij alleen de wegen relevant waar een maximum snelheid van 50 kilometer per uur of meer geldt. Voor 30 km/u-wegen hoeft conform artikel 74 lid 2 van de Wet geluidhinder geen akoestisch onderzoek te worden verricht. De voorkeurgrenswaarde voor het wegverkeerslawaaï bedraagt 48 dB. Als de geluidbelasting op gevels van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen hoger is dan 48 dB moet worden onderzocht of maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidbelasting te verminderen. Als dergelijke maatregelen op overwegende bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard en niet voldoende effectief blijken, kan het bevoegd gezag ontheffing verlenen. Voor een binnenstedelijke situatie kan ontheffing worden verleend tot maximaal 63 dB. Voor de ontheffing dient een procedure in het kader van de Wet geluidhinder te worden doorlopen.

Binnen de in het bestemmingsplan opgenomen ontwikkellocaties zijn geluidgevoelige functies voorzien (eengezinswoningen/appartementen). Het plangebied wordt als binnenstedelijk beschouwd. De ontwikkellocatie is gelegen binnen de geluidzones (200 meter breed) van de wegen Burgemeester Ritmeesterweg, de Waterkeringsweg en de Landmetersweg. De maximaal toegestane snelheid op deze wegen bedraagt 50 km/u en de zonebreedte langs deze wegen bedraagt 200 meter.

In opdracht van de initiatiefnemer is door onderzoeksbureau Kragten een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek worden de geluidwaarden als gevolg van wegverkeer op de ontwikkellocatie berekend. Dit onderzoek is als bijlage bij deze onderbouwing/het bestemmingsplan opgenomen.

In het onderzoek is de geluidbelasting berekend op de bouwvlakken waarbinnen de nieuwe woningen zijn toegestaan. Daarbij is rekening gehouden met het aantal bouwlagen dat op basis van de toegestane bouwhoogte gerealiseerd kan worden en is bij de berekende geluidbelastingen de aftrek overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder betrokken.

Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- In relatie tot het geluid van het wegverkeer op de Burgemeester Ritmeesterweg en de Waterkeringsweg op de bouwvlakken wordt de voorkeurgrenswaarde van 48 dB gerespecteerd.
- De geluidbelasting ten gevolge van de zoneringsplichtige Landmetersweg bedraagt ten hoogste 51 dB ter plaatse van een deel van de beoogde woningen. Hiermee wordt de voorkeurgrenswaarde van 48 dB niet gerespecteerd. Aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB uit de Wet geluidhinder wordt echter ruimschoots voldaan.

### Spoorwegverkeer

Het plangebied is gelegen in de directe nabijheid van de spoorlijn Alkmaar- Den Helder. De zones langs het spoor zijn afhankelijk van de vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP-waarden) langs het spoor. Het dichtst bij het onderzoeksgebied gelegen referentiepunt heeft een waarde van 56,5 dB (aan de oostzijde van het spoor) en 54,4 dB (aan de westzijde van het spoor). Conform het Besluit geluidhinder (Bgh) is in onderhavige situatie een wettelijke geluidzone van 100 meter van toepassing. De appartementengebouwen en woningen zijn



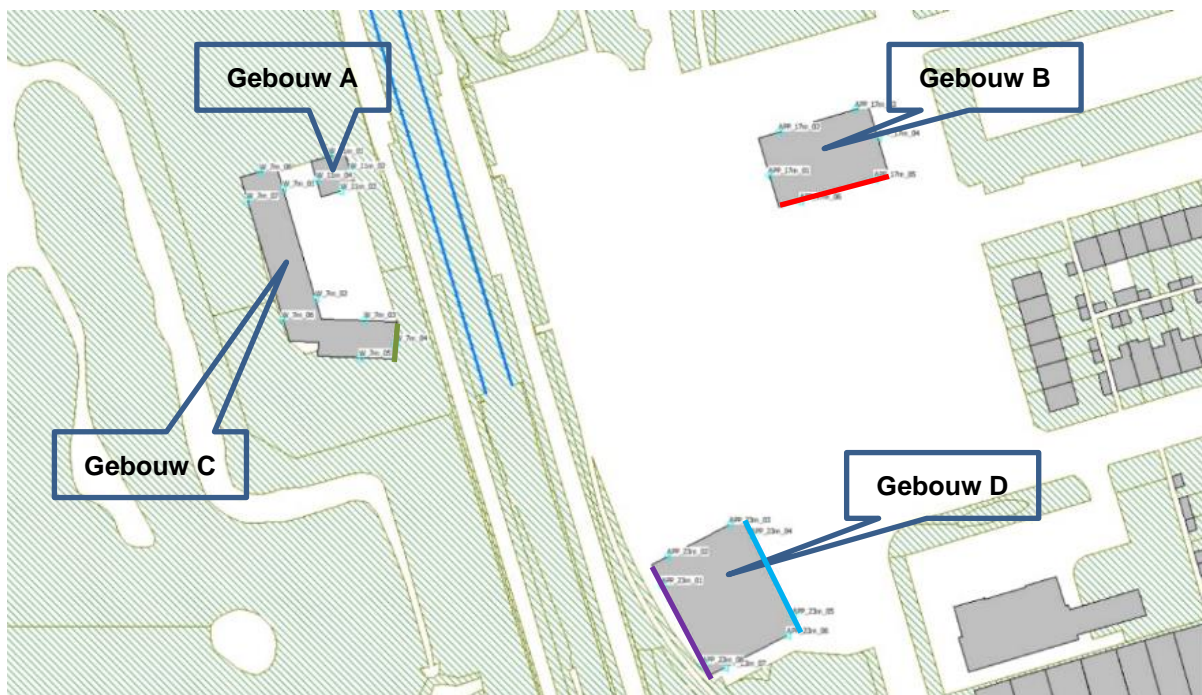
(deels) gelegen binnen deze geluidzone. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting op de gevel van woningen bedraagt 55 dB (art. 4.9, lid 1 Bgh). Onder bepaalde voorwaarden kunnen door het bevoegd gezag hogere waarden worden vastgesteld. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 68 dB (art. 4.10 Bgh). Indien niet aan de maximale ontheffingswaarde kan worden voldaan en maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de maximale ontheffingswaarde onvoldoende doeltreffend zijn of stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, is het mogelijk om woningen te realiseren door het toepassen van 'dove gevels' of gevels van geluidwerende schermen te voorzien.

Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- De geluidbelasting ten gevolge van de zoneringsplichtige spoorlijn Alkmaar-Den Helder bedraagt ten hoogste 61 dB ter plaatse van een deel van de beoogde woningen. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB niet gerespecteerd. Aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB uit de Wet geluidhinder wordt echter ruimschoots voldaan.

In detail zijn de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde als gevolg van wegverkeer en spoorwegverkeer:

- Als gevolg van verkeer op de Landmetersweg:
  - 49 dB voor de zuidgevel van gebouw B ter plaatse van de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> bouwlaag
  - 51 dB voor de oostgevel van gebouw D
- Als gevolg van de spoorverkeer op de spoorlijn Alkmaar-Den Helder:
  - 61 dB voor de oostgevel van gebouw A
  - 59 dB voor de zuidgevel van gebouw A
  - 58 dB voor de noordgevel van gebouw A
  - 60 dB voor de oostgevel van gebouw C ter plaatse van de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> bouwlaag
  - 61 dB voor de westgevel van gebouw D
  - 58 dB voor de noordgevel van gebouw D



## HOOFDSTUK 3: MOGELIJKHEDEN TER BEPERKING GELUIDHINDER

### 3.1 Benodigde maatregelen ter reducering van de geluidbelasting

Er is een aantal mogelijkheden om de geluidsbelasting vanwege verkeerslawaaï op gevels te verminderen dan wel te beperken. De maatregelen kunnen zowel aan de bron, in het overdrachtsgebied als aan de ontvangzijde worden toegepast. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

*Aan de bron:*

- aanleggen van geluidreducerend asfalt/raildempers;
- instellen van een snelheidsbeperking/terugdringen verkeersintensiteiten;

*In het overdrachtsgebied:*

- plaatsen of verhogen van geluidsschermen/wallen;

*Aan de ontvangzijde:*

- verplaatsing geluidgevoelige functies;
- gebouwgebonden geluidsschermen / dove gevels.

### 3.2 Geluid Wegverkeer

Bronmaatregelen

De Landmetersweg is een ontsluitingsweg van/naar het station Den Helder Zuid. Het terugdringen van de verkeersintensiteit en/of het verlagen van de maximumsnelheid op deze weg stuit op overwegende bezwaren van verkeerskundige aard. Door toepassing van asfalt in plaats van de aanwezig klinkerverharding kan de geluidbelasting verlaagd worden tot de voorkeursgrenswaarde. Vergroting van de afstand tussen weg en het appartementenblok is mogelijk, echter hierdoor komt de bebouwing dicht bij de spoorlijn te liggen waardoor de geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer toeneemt.

Overdrachtsmaatregelen

Een afscherming tussen het plangebied en de weg waarmee de geluidbelastingen ter plaatse van de appartementengebouwen gereduceerd worden tot de voorkeursgrenswaarde dient, vanwege de hoogte van de bebouwing, dusdanige afmetingen te hebben (hoogte meer dan 5 meter ten opzichte van lokaal maaiveld) dat een dergelijk scherm in de onderhavige situatie zal stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige aard.

### 3.3 Geluid Spoorwegverkeer

Bronmaatregelen

Het is redelijkerwijs niet mogelijk om de geluidbelasting te verminderen door het gebruik van de spoorlijn te beperken. Indien raildempers worden aangebracht, wordt de geluidbelasting gereduceerd met 2 á 3 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt dan nog steeds overschreden.

## Overdrachtsmaatregelen

Om de geluidbelasting op de begane grond en 1e verdieping van de woningen te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde is een scherm met een hoogte van minimaal 4 meter ten opzichte van lokaal maaiveld van het onderzoeksgebied noodzakelijk. De kosten voor een scherm met een hoogte van 4 meter en een lengte van circa 80 meter worden geschat op minimaal € 150.000,-. Een dergelijk scherm is financieel niet haalbaar en vanuit stedenbouwkundig oogpunt mogelijk niet wenselijk. Een afscherming tussen het plangebied en de spoorweg waarmee de geluidbelastingen ter plaatse van de appartementengebouwen gereduceerd worden tot de voorkeursgrenswaarde dient, vanwege de hoogte van de bebouwing, dusdanige afmetingen te hebben (hoogte meer dan 5 meter ten opzichte van lokaal maaiveld) dat een dergelijk scherm in de onderhavige situatie zal stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige aard.

## HOOFDSTUK 4: GEMEENTELIJK GELUIDBELEID

Uit voorgaande wordt geconcludeerd dat het niet mogelijk of wenselijk is om maatregelen te treffen die de geluidbelastingen terugbrengen tot waarden die lager zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Er dient derhalve een ontheffing te worden verleend. De gemeente stelt in haar geluidbeleid voorwaarden aan het verlenen van ontheffingen in het kader van de Wet geluidhinder.

In het gemeentelijk geluidbeleid zijn zogenoemde locatiespecifieke criteria opgenomen. De gemeente Den Helder kiest ervoor om de locatiespecifieke kenmerken in de overwegingen als positief aspect mee te nemen dan wel als zwaarwegend argument te beschouwen. Voor onderhavig plan is geen bijzonder ontheffingscriterium van toepassing.

In het gemeentelijk geluidbeleid zijn voorts gebiedsgerichte geluidniveaus opgenomen. Indien de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh wordt overschreden, dient getoetst of voldaan wordt aan het gewenste gebiedsgerichte geluidniveau. Het plangebied is gelegen in het gebied dat benoemd is als 'Wonen: Schooten'. Hiervoor geldt een ambitiewaarde van "redelijk rustig" en een bovengrens van "onrustig".

Dit komt voor geluid van wegverkeer neer op een ambitiewaarde van 43-48 dB en een bovengrens van 48-53 dB en voor spoorwegverkeer op een ambitiewaarde van 50-55 dB en een bovengrens van 55-58 dB

De geluidbelasting ten gevolge van de zoneringsplichtige Landmetersweg bedraagt ten hoogste 51 dB ter plaatse van de geprojecteerde woningen. Er wordt daarmee niet voldaan aan de ambitiewaarde, maar wel aan de bovengrens. De geluidbelasting van de spoorlijn is ten hoogste 61 dB, waarmee de bovengrens ter plaatse van een deel van de woningen overschreden wordt.

De genoemde waarden van vallen binnen de geluidtypering 'onrustig' en 'zeer onrustig'. Voor het toekennen van een hogere grenswaarde tot en met de geluidklasse "onrustig" gelden de volgende aanvullende criteria:

### Onrustig:

- Indien mogelijk moeten bronmaatregelen (bijvoorbeeld stillere asfalttypen) getroffen worden;
- Indien mogelijk wordt de afstand tussen de geluidsbron en de nieuwe woning(en) vergroot;
- In ieder geval dient bij woningen/appartementen de buitenruimte (tuin/balkon) te voldoen aan de ambitiewaarde van het betreffende gebied;
- Een zodanige vormgeving van het stedenbouwkundig ontwerp dat zoveel mogelijk afscherming voor het achterliggende gebied ontstaat;
- Vanaf de geluidklasse "onrustig" dient bij een aanvraag van een bouwvergunning voor een woning en scholen een bouwakoestisch onderzoek te worden gevoegd en wordt getoetst of wordt voldaan aan de binnenwaarde van het Bouwbesluit.

### Zeer onrustig:

- Het geluidsaspect dient vanaf het eerste ontwerpstadium in de afweging te worden betrokken;
- Bij appartementen en seniorenwoningen dient minimaal 1 verblijfsruimte<sup>3</sup> aan de geluidsluwe zijde te worden gesitueerd; bij eengezinswoningen minimaal 3 verblijfsruimten aan de geluidsluwe zijde;

Ten aanzien van deze criteria wordt het volgende opgemerkt:

- De bronmaatregelen zijn in het vorige hoofdstuk behandeld.
- Er is met het plan qua opzet rekening gehouden met de geluidwaarden. De situering van de woningen wordt echter beperkt door ruimtelijke randvoorwaarden als beschikbare ruimte, aangrenzende natuurgronden, gronden van landschappelijke waarden en bestaande stedelijke structuren.
- Het bestemmingsplan biedt de planologische kaders voor de invulling van het plangebied. De uitwerking volgt in een later stadium. Het bestemmingsplan biedt voldoende flexibiliteit om woningen/appartementen te realiseren waarbij voor de buitenruimte geldt dat aan de ambitiewaarde voldaan kan worden.
- In de bestaande situatie is geen bebouwing aanwezig. De gebouwen die met het plan mogelijk gemaakt worden zullen in beperkte mate afscherming bieden, de geluidwaarden in het achtergebied zijn echter reeds voldoende
- Bij de realisatie van het plan is het uitgangspunt om aan het Bouwbesluit en daarmee aan de vereiste binnenwaarde te voldoen. Dit is gezien de berekende geluidwaarden mogelijk.
- Voor wat betreft de situering van verblijfsruimten aan geluidluwe zijden: het bestemmingsplan biedt de planologische kaders voor de invulling van het plangebied. De uitwerking van de woningen/appartementen volgt in een later stadium. Het bestemmingsplan biedt voldoende flexibiliteit om aan de gestelde voorwaarden te kunnen voldoen.

## **HOOFDSTUK 5: SCHRIFTELIJKE EN MONDELINGE REACTIES**

Het ontwerpbesluit tot verlening hogere grenswaarden wordt op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en art. 110a, lid 1 van de Wet geluidhinder tezamen met het ontwerpbestemmingsplan voor de duur van zes weken ter inzage gelegd. Indien binnen deze zes weken termijn geen zienswijzen kenbaar worden gemaakt kan het definitieve besluit overeenkomstig het ontwerpbesluit worden vastgesteld.

## HOOFDSTUK 6: CONCLUSIE

Als gevolg van het wegverkeer op de gezoneerde weg Landmetersweg wordt de voorkeursgrenswaarde (48 dB) ter plaatse van een tweetal grensvlakken van de in het bestemmingsplan opgenomen bouwblokken overschreden. De maximaal berekende geluidwaarde betreft 51 dB. Aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB uit de Wet geluidhinder wordt daarmee (ruimschoots) voldaan.

Als gevolg van het spoorwegverkeer op de Spoorlijn Alkmaar-Den Helder wordt de voorkeursgrenswaarde (55 dB) ter plaatse van de veelal op het spoor gerichte grensvlakken van de in het bestemmingsplan opgenomen bouwblokken overschreden. De maximaal berekende geluidwaarde betreft 61 dB, de overige overschrijdende waarden variëren van 58 dB tot 60 dB. Aan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB uit de Wet geluidhinder wordt daarmee (ruimschoots) voldaan.

In hoofdstuk 3 is gemotiveerd dat het treffen van bron- en/of overdrachts- en/of ontvangmaatregelen, binnen het redelijke, niet mogelijk of realistisch is, daar deze maatregelen op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige/financiële/bouwkundige aard stuiten.

In hoofdstuk 4 is verantwoord dat er aan de door de gemeente in haar geluidbeleid opgenomen criteria voor het verkrijgen van hogere waarden voldaan kan worden.

Om de hogere waarden te verkrijgen dient een hogere waarde procedure gevoerd te worden.

Het college wordt verzocht een besluit 'hogere waarden' op grond van de Wet geluidhinder te nemen.