



**Stap 3-besluit
Interimwet stad-en-
milieubenadering
bestemmingsplan Oud-IJsselmonde**

**Stap 3-besluit Interimwet stad-en-milieubenadering
bestemmingsplan Oud-IJsselmonde**

**Datum
1 juni 2017**

**Auteur
A.D. Harteveld**

Afdeling Ruimte en Wonen



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Nieuwe woningen in Oud-IJsselmonde	4
3	Milieu- en leefkwaliteit	5
3.1	Geluid	5
3.1.1	Wegverkeer	5
3.1.2	Scheepvaartlawaaï	6
3.2	Luchtkwaliteit	7
3.3	Externe veiligheid	7
3.3.1	Wegtransport gevaarlijke stoffen	8
3.3.2	Transport van gevaarlijke stoffen over het water	8
3.3.3	Waterveiligheid buitendijks	9
3.4	Ruimtelijke kwaliteit	9
3.5	Gezondheid	10
3.5.1	Fysieke leefomgeving	10
3.5.2	Het stimuleren van gezond gedrag	11
3.5.3	Beleving van de omgeving	11
3.6	Conclusie	11
4	Stappen stad-en-milieubenadering	13
4.1	Stap 1	13
4.2	Stap 2	13
4.3	Stap 3	14
5	Stap 3-besluit	17



1 Inleiding

Voor u ligt het stap 3-besluit ten behoeve van het bestemmingsplan Oud-IJsselmonde, en de daarbij behorende onderbouwing. Het stap 3-besluit zelf staat in hoofdstuk 5.

De nu geldende bestemmingsplannen voor Oud-IJsselmonde zijn aan vernieuwing toe, daarom wordt een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied opgesteld. In dit bestemmingsplan krijgt de bestaande situatie een actuele bestemming en worden ook enkele ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het plangebied van het bestemmingsplan Oud-IJsselmonde betreft het voormalige dijkdorp IJsselmonde gelegen aan de Nieuwe Maas. Als een enclave ligt het 'dorp' nu omsloten tussen IJsselmonde, de Beverwaard, de rivier en de snelweg. Door dit dorps karakter is er sprake van een hechte gemeenschap. De bewoners zijn in het algemeen tevreden over de kwaliteit van hun leven en hun buurt. De gewenste ontwikkelrichting voor Oud-IJsselmonde is het verder verstevigen en uitbuiten van het karakter dat het al eeuwen heeft; dat van een Rotterdams dorp aan de rivier. Dit betekent ook en vooral het versterken van de woonfunctie. Het bestemmingsplan maakt een versterking van de woonfunctie mogelijk doordat op enkele locaties nieuwbouw van woningen mogelijk is gemaakt en op andere locaties bestaande panden omgezet kunnen worden naar woningen.

Oud-IJsselmonde is echter direct ten oosten van de snelweg A16 gelegen en de snelweg heeft vanwege de Van Brienoordbrug een hoge ligging. De geluidsbelasting vanaf de A16 ligt ter plaatse van de beoogde nieuwe woningen rond 60 dB terwijl de geluidsbelasting vanaf een snelweg op de gevels van nieuwe woningen maximaal 53 dB mag bedragen. Omdat de geluidsbelasting van de A16 op de meeste gevels van deze panden hoger is dan het wettelijk maximum kan de functie van deze panden alleen naar wonen worden veranderd als de uitzondering wordt toegepast die in de Wet geluidhinder wordt geboden: de 'dove gevel'. Dit zijn goed geïsoleerde gevels die geen te openen ramen mogen hebben ter plaatse van de geluidsgevoelige ruimten. Als alternatief voor een dove gevel kan een vliesgevel (een geluidscherm aan de woningen), een loggia of een binnenbalkon worden toegepast. Naar het oordeel van de gemeente is het voor de omzetting van de betreffende panden naar woningen een te grote financiële belemmering om aan de vereiste van een dove gevel of een alternatief daarvoor te moeten voldoen. Daarnaast zal het toepassen van dergelijke gevels afbreuk doen aan de woonkwaliteit. Bij de nieuwbouwlocatie voor woningen aan de rivier is het wel haalbaar woningen te ontwikkelen met een dove gevel of vliesgevel e.d. Omdat het hier om nieuwe woningen gaat kan hiermee bij het ontwerp rekening worden gehouden. Maar het is evenmin bevorderlijk voor de woonkwaliteit om dergelijke maatregelen toe te moeten passen.

De Interimwet stad-en-milieubenadering kan een oplossing bieden voor het hierboven geschetste probleem. Met de stad-en-milieubenadering kan gemotiveerd van een milieukwaliteitsnorm worden afgeweken, mits dit in het belang is van zuinig en doelmatig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingskwaliteit. Het toe moeten passen van meerdere dove gevels per woning is een grote belemmering voor de realisatie en/of de kwaliteit van nieuwe woningen. Het moeten voldoen aan de wettelijke geluidsnorm kan leegstand, braakliggend terrein en het aanwezig blijven van bedrijven binnen het woongebied tot gevolg hebben. Het realiseren van woningen (met een goede woonkwaliteit) is derhalve in het belang van doelmatig ruimtegebruik en een goede leefomgevingskwaliteit. Daarom kiest de gemeente Rotterdam ervoor de stad-en-milieubenadering toe te passen. Deze benadering kent drie stappen: in stap 1 moet worden bekeken of de bron van milieuhinder (in dit geval de A16) aangepakt kan worden; stap 2 is maatwerk, het optimaal benutten van de mogelijkheden binnen de wet- en regelgeving; met stap 3 kan (als stap 1 en 2 geen oplossing bieden) onder voorwaarden af worden geweken van milieunormen.

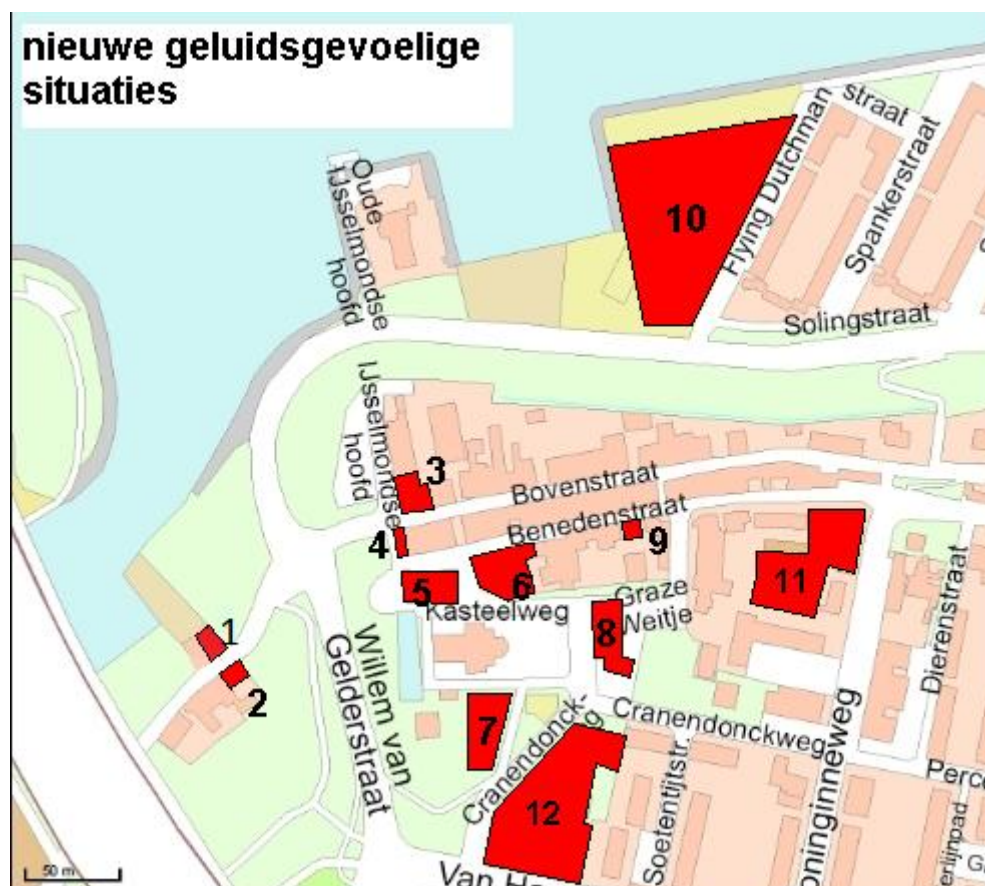
Zoals hieronder uiteen zal worden gezet bieden stap 1 en stap 2 geen oplossing. Daarom neemt de gemeente het stap 3-besluit om in afwijking van de maximale hogere waarde voor buitenstedelijk verkeer (de A16) op de gevels van nieuwe woningen in Oud-IJsselmonde een geluidsbelasting toe te staan van meer dan 53 dB.



2 Nieuwe woningen in Oud-IJsselmonde

Oud-IJsselmonde kent een aantal bestaande panden waarin thans een niet-woonfunctie aanwezig is (soms in het hele pand, soms alleen op de begane grond). Deze locaties zijn tussen of onder bestaande woningen gesitueerd en hebben vaak ook een woonbestemming. Het wordt door de gemeente Rotterdam als zeer wenselijk gezien dat op deze locaties woningen kunnen worden toegevoegd: om de woonfunctie van Oud-IJsselmonde te versterken, om leegstand te voorkomen en om bestaande rechten te behouden.

Op de onderstaande kaart zijn weliswaar 12 locaties opgenomen, maar inmiddels zijn de locaties 1 en 7 komen te vervallen, omdat naderhand is gebleken dat locatie 1 een bestaand woongebouw is en locatie 7 (de gesloopte pastorie) in het nieuwe bestemmingsplan geen woonbestemming krijgt. Hierdoor resteren 10 locaties, dit zijn de locaties waar het voorgenomen besluit betrekking op heeft. Op de locaties 2 t/m 6 en 8 betreft het de mogelijkheid om (delen van) bestaande panden om te zetten naar woningen. Bij de locaties 9 en 10 gaat het om nieuwbouw van woningen op onbebouwd terrein. Locatie 11 betreft het slopen van de bedrijfsbebouwing en het nieuw bouwen van woningen en locatie 12 betreft sloop en nieuwbouw van woningen. Voor de locaties 10, 11 en 12 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Woningbouw is daar pas mogelijk als de wijzigingsprocedure is doorlopen.





3 Milieu- en leefkwaliteit

In dit hoofdstuk worden eerst de twee milieuthema's behandeld die een direct effect hebben op de gezondheid van de bewoners van Oud-IJsselmonde: geluidshinder en luchtkwaliteit. Vervolgens komt externe veiligheid aan bod. Hoewel het risico op een calamiteit met gevaarlijke stoffen niet direct van invloed is op de gezondheid is het wel relevant voor de leefbaarheid van een gebied.

Ruimtelijke kwaliteit vormt een onderdeel van de leefkwaliteit en is ook indirect van invloed op de gezondheid. De GGD Rotterdam-Rijnmond heeft een notitie opgesteld met een analyse van de leefomgeving in Oud-IJsselmonde en wat dit betekent voor gezondheid. Deze analyse wordt behandeld in de paragraaf Gezondheid.

3.1 Geluid

Het wegverkeer is de enige wettelijke geluidsbron die relevant is voor dit bestemmingsplan. De nieuwe geluidsgevoelige objecten liggen niet binnen de geluidszone van een luchtvaartterrein, een spoorweg of een industrieterrein. Alle locaties waar nieuwe woningen zijn voorzien of waar omzetting naar woningen mogelijk is gemaakt zijn binnen de toetsingszone van 600 meter vanaf de snelweg gelegen. Ook van een aantal binnenstedelijke 50 km/uur wegen liggen de toetsingszones over de woningbouwlocaties. De geluidsbelasting vanaf deze geluidsbronnen op de gevels van de nieuwe woningen is berekend. Ook de geluidsbelasting vanaf een aantal drukke 30 km/uur wegen is in de berekening meegenomen. Daarnaast is gekeken naar de geluidsbelasting veroorzaakt door scheepvaart.

3.1.1 Wegverkeer

Bij nieuwe geluidsgevoelige situaties is de voorkeurswaarde aan de gevel 48 dB. Het college van Burgemeester en Wethouders heeft volgens artikel 83 van de Wet geluidhinder de bevoegdheid om een hogere waarde vast te stellen, tot maximaal 53 dB voor buitenstedelijke wegen (de A16) en tot maximaal 63 dB voor binnenstedelijke wegen. De onderbouwing van dit voornemen, het ontwerpbesluit, wordt tegelijkertijd met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd.

Om na te gaan in hoeverre aan de normen van de Wet geluidhinder kan worden voldaan zijn geluidsberekeningen uitgevoerd. De uitkomsten van het akoestisch onderzoek naar wegverkeer zijn aangegeven in de onderstaande tabel.

Tabel Maximale geluidsbelasting op de nieuwe geluidsgevoelige situaties per zoneplichtige weg

Locatie	Weg	Berekende geluidsbelasting (dB)
2.	A16	60
	Willem van Gelderstraat	52
	Oostdijk	52
	Bovenstraat	50
3.	A16	61
	Willem van Gelderstraat	49
	Oostdijk	52
	Bovenstraat	49
4.	A16	61
	Willem van Gelderstraat	52
	Oostdijk	52



	Bovenstraat	52
5.	A16	60
	Willem van Gelderstraat	54
	Oostdijk	50
6.	A16	57
8.	A16	60
9.	A16	59
10.	A16	61
	Oostdijk	61
11.	A16	61
12.	A16	62
	Willem van Gelderstraat	53
	Van Hoochstratenweg	50

Rijksweg A16

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanaf de A16 bij alle onderzochte locaties hoger is dan zowel de voorkeurswaarde van (48 dB) als de maximale hogere waarde. Voor de geluidsbelasting vanaf buitenstedelijke wegen op de gevels van nieuwe woningen geldt 53 dB als de maximale hogere waarde.

Stedelijke wegen

Het akoestisch onderzoek laat zien dat de geluidsbelasting vanaf de relevante zoneplichtige stedelijke wegen op de gevels van de locaties 6, 8, 9 en 11 aan de voorkeurswaarde (48 dB) voldoet. Op de overige onderzochte locaties is de geluidsbelasting vanaf één of meerdere wegen hoger dan de voorkeurswaarde. De maximale hogere waarde van 63 dB, die geldt voor de geluidsbelasting vanaf binnenstedelijke wegen op de gevels van nieuwe woningen, wordt niet overschreden.

30 km/uur wegen

Voor 30 km/uur wegen geldt geen toetsingsplicht aan de normen van de Wet geluidhinder. Dit omdat door de lagere rijsnelheid de geluidsbelasting vanaf deze wegen al is beperkt. De geluidsbelasting vanaf 30 km/uur wegen is echter wel van belang bij de afwegingen ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Daarom is bij de relevante 30 km/uur wegen (meer dan 900 auto's per etmaal) die direct langs de nieuwe situaties liggen de geluidsbelasting op de gevel berekend. Er zijn drie relevante 30 km/uur wegen: de Flying Dutchmanstraat, de Bovenstraat en de Van Hoochstratenweg. De Bovenstraat zorgt bij locatie 2 (hoogste geluidsbelasting 61 dB) en in minder mate de locaties 3 en 4 voor een hoge geluidsbelasting op de gevel. Het gaat bij deze locaties echter om bestaande panden die in het vorige bestemmingsplan ook een woonbestemming hadden en die onder of direct naast woningen zijn gesitueerd. Het past naar oordeel van de gemeente in een goede ruimtelijke ordening om, ondanks de hoge geluidsbelasting, de woonbestemming bij deze panden te handhaven. Op de grens van locatie 10 Symbiosa) is een hoge geluidsbelasting (hoogste geluidsbelasting 59 dB) vanaf de Flying Dutchmanstraat berekend. Omdat er een tuin tussen de nieuwe woningen en de weg zal worden gerealiseerd zal de geluidsbelasting op de gevel aanzienlijk lager zijn. Daarom wordt de berekende geluidsbelasting niet als belemmerend voor de woningbouw gezien. De geluidsbelasting van de Van Hoochstratenweg op locatie 12 is laag (53 dB), zodat de geluidsbelasting vanaf deze weg geen nadere overweging behoeft.

3.1.2 Scheepvaartlawaai



Voor Scheepvaartlawaai bestaat geen wettelijk kader. Het is echter wel een geluidsbron die in het kader van een goede ruimtelijke ordening in overweging moet worden genomen bij nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen langs scheepvaartroutes. In de milieueffectrapportage voor de 2^e Maasvlakte (in hoofdstuk 8 van de bijlage geluid) is de geluidsbelasting van de scheepvaart voor nagenoeg heel Rotterdam in beeld gebracht. Hierbij is als streefwaarde voor scheepvaartlawaai de voorkeursgrenswaarde bij spoorweglawaai genomen: 55 dB. Omdat er in tegenstelling tot wegverkeerslawaai bij spoor en scheepvaart geen sprake is van een continue geluidsbelasting ligt de streefwaarde hoger.

Langs Oud-IJsselmonde varen alleen binnenvaartschepen. Uit het onderzoek blijkt dat er in 2020 (en daarvoor) bij binnenvaart geen geluidsbelasting van 55 dB voorkomt. In 2033 is er door een voorziene toename van de binnenvaart wel sprake van een geluidsbelasting van 55 dB ter plaatse van het plangebied, de 55 dB contour ligt in 2033 ongeveer op de oever van de Nieuwe Maas. Scheepvaartlawaai wordt, gezien de lage geluidsbelasting, niet als een belemmering gezien voor de nieuwe woningen (Symbiosa) die langs de rivier worden beoogd.

3.2 Luchtkwaliteit

Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet worden nagegaan wat de gevolgen zijn van de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt op de (lokale) luchtkwaliteit. Ook moet worden nagegaan of de nieuwe bestemmingen passen bij de aanwezige luchtkwaliteit.

Het bestemmingsplan Oud-IJsselmonde maakt ontwikkelingen mogelijk die voor extra verkeer zorgen ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent een (beperkte) verslechtering van de luchtkwaliteit. Het bestaande programma aan niet woonfuncties dat veranderd kan worden in woningen genereert 348,9 ritten per etmaal (43,6 woningequivalenten). In plaats van dit bestaande programma kunnen 42 woningen worden gerealiseerd, dit genereert 336 ritten per etmaal. Bij een worst-case benadering blijft het huidige programma wat het is en worden op de locaties 9, 10 en 11 in totaal 50 woningen nieuw gebouwd. De verslechtering van de luchtkwaliteit die het bestemmingsplan mogelijk maakt komt dus maximaal overeen met wat wordt veroorzaakt door het autoverkeer dat equivalent is aan het autoverkeer van 54,5 woningen. Bestemmingsplannen die niet in betekenende mate aan de luchtverontreiniging hoeven niet te worden getoetst aan de normen van de Wet luchtkwaliteit. Bij een plan met meer dan 1.500 woningen (of vergelijkbare projecten) is de uitstoot van het verkeer zo groot dat in betekenende mate wordt bijgedragen aan de luchtverontreiniging. Oud-IJsselmonde blijft daar ruim onder en voldoet daarmee aan de Wet Luchtkwaliteit.

Ter plaatse van de locaties waar het bestemmingsplan de toevoeging van woningen mogelijk gemaakt wordt voldaan aan de normen voor luchtkwaliteit. Het Rotterdamse beleid voor luchtkwaliteit (geen nieuwe woningen op locaties waar de normen worden overschreden staat woningbouw op deze locaties derhalve niet in de weg. Maar ook als aan de wettelijke normen wordt voldaan zorgt de concentratie van luchtverontreinigende stoffen langs drukke wegen voor een hoger risico op schade aan de gezondheid (daar wordt in paragraaf 3.5.1 dieper op ingegaan). Bij snelwegen is dit vooral in de eerste 100 meter vanaf de weg het geval. Vanuit gezondheidsoverwegingen worden idealiter geen nieuwe woningen gebouwd binnen 100 meter vanaf de rand van een snelweg.

Een van de locaties waar het bestemmingsplan toevoeging van woningen mogelijk maakt (locatie 2) ligt binnen 100 meter (circa 65 meter) vanaf de A16. Het gaat bij deze locatie echter om bestaande bebouwing waarin conform het geldende bestemmingsplan woningen zijn toegestaan. De begane grond van locatie 2 wordt niet voor bewoning gebruikt, hier zou een woning kunnen worden toegevoegd. Omdat het om een bestaand pand met een woonbestemming gaat vindt de gemeente het belang van het in stand houden van de mogelijkheid hier een woning te kunnen vestigen zwaarder wegen dan de gezondheidsoverweging om niet binnen 100 meter van een snelweg woningen te realiseren. De overige locaties waar woningen kunnen worden toegevoegd liggen op meer dan 100 meter van de A16, en de nieuwbouwlocaties nr. 10 en 11 op meer dan 300 meter.

3.3 Externe veiligheid

Hieronder worden de externe veiligheidsaspecten beschreven die relevant zijn voor de locaties waar woningen kunnen worden toegevoegd.



3.3.1 Wegtransport gevaarlijke stoffen

Over de A16 die ten westen van het plangebied is gelegen vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De omvang van het vervoer gevaarlijke stoffen is vastgelegd in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (c-RNVGS) van 20 juli 2012.

Plaatsgebonden risico

De veiligheidszone wordt gemeten vanaf het midden van de weg en begrensd door de PR_{max}. De PR_{max} is volgens c-RNVGS ook de grens van de gebruiksruimte voor vervoer. De veiligheidszone van de A16 langs het plangebied (wegdeel Z134, Knooppunt Ridderkerk-Noord- afrit 25 Rotterdam Centrum) is volgens de circulaire basisnet 58 meter van de as van de weg. Binnen deze veiligheidszone liggen thans binnen het plangebied van Oud-IJsselmonde twee woningen, Bovenstraat 129 en 131. Deze worden gesaneerd in het kader van het Basisnet (AMvB Besluit transport externe veiligheid). Aangezien de dichtstbijzijnde ontwikkeling (locatie 2) zich op een afstand van circa 90 meter van de as van de weg bevindt, is het plaatsgebonden risico niet beperkend voor het bestemmingsplan.

Groepsrisico

Het groepsrisico wordt bepaald door de combinatie van de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen over de weg en het aantal aanwezige personen aan weerszijden van de transportroute. Ten behoeve van het bestemmingsplan is de hoogte van het groepsrisico binnen het invloedsgebied berekend. Daarnaast is berekend of de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt voor een verhoging van het groepsrisico zorgen. Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico binnen het invloedsgebied zowel in de huidige situatie als na planrealisatie 0,2 maal de oriëntatiewaarde bedraagt.

Plasbrandaandachtsgebied

Naast het risicobeleid wordt door middel van een plasbrandaandachtgebied ook rekening gehouden met de effecten van een ongeluk met de meest vervoerde gevaarlijke stoffen. Dat zijn de zeer brandbare vloeistoffen, zoals benzine. Deze stoffen hebben een relatief beperkte effectafstand, waarmee bij bouwplannen op een reële manier rekening gehouden kan worden. Het plasbrandaandachtgebied van dit wegdeel van de A16 voor nieuwe bouwwerken bedraagt 30 meter vanaf de rand van de buitenste rijstrook. De rand van de rijksweg A16 bevindt zich op circa 55 meter afstand van de dichtstbijzijnde ontwikkellocatie (locatie 2). Het plasbrandaandachtgebied is derhalve niet beperkend voor dit plan.

3.3.2 Transport van gevaarlijke stoffen over het water

Over de Nieuwe Maas ten noorden van Oud-IJsselmonde vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. De Nieuwe Maas is in het besluit tot wijziging van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (ondermeer i.v.m. het Basisnet water) opgenomen als onderdeel van de vaarroute Rotterdam – Duitsland.



Plaatsgebonden risico

Over de Nieuwe Maas is ter hoogte van het plangebied uitsluitend sprake van binnenvaart. Volgens de circulaire is dit deel van de rivier aangeduid als een zogenaamde zwarte route, hetgeen wil zeggen dat de 10^{-6} -plaatsgebonden risicocontour van de vaarroute alleen over het water van de Nieuwe Maas ligt. Het plaatsgebonden risico van het transport van gevaarlijke stoffen over de rivier vormt dus geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen op het land.

Groepsrisico

Bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen 200 meter vanaf de rand van de vaarweg moet het groepsrisico van het transport van gevaarlijke stoffen worden berekend. Het groepsrisico van het transport van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas ligt ter plaatse van Oud-IJsselmonde zeer ruim (meer dan een factor 2000) onder de oriëntatiewaarde. Het bestemmingsplan zorgt niet voor een toename van dit groepsrisico.

Plasbrandaandachtsgebied

Langs de Nieuwe Maas is een plasbrandaandachtsgebied gelegen met een breedte van 25 meter vanaf de oever. Een plasbrand wil zeggen dat er bij een ongeval met een schip dat brandbare vloeistoffen vervoert een plas van deze stof op het water komt te drijven en in brand vliegt. Als deze brandende vloeistof tegen de oever drijft kan schade ontstaan aan de langs de rivier aanwezige bebouwing. Bij nieuwe ontwikkelingen binnen het plasbrandaandachtsgebied moet de gemeente verantwoorden waarom op die locatie wordt gebouwd. Het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen binnen het plasbrandaandachtsgebied zodat hier geen nadere aandacht aan hoeft te worden besteed.

3.3.3 Waterveiligheid buitendijks

Een deel van het plangebied is buitendijks gelegen. Dit betekent dat hoog water niet wordt tegengehouden door een waterkering. De kans dat een buitendijks gelegen locatie last krijgt van hoog water wordt bepaald door de terugkeertijd van hoge waterstanden in de Nieuwe Maas en de maaiveldhoogte van het plangebied ten opzichte van dat hoge water. Door de doorgaans relatief hoge ligging van het buitengebied is de kans op grote waterdieptes in het algemeen klein. Er is onderzocht hoe kwetsbaar het buitendijkse deel van Oud-IJsselmonde is voor wateroverlast door overstroming. Als uitgangspunt is daarbij een zeer hoge waterstand van 3,28 meter boven NAP genomen. De kans op deze waterstand is in het huidige klimaat 1 op 4.000 per jaar. De huidige buitendijks gelegen woongebieden in het plangebied zijn zo hoog gelegen dat zij ook bij deze zeer hoge waterstand niet overstromen. Om inzicht te krijgen in de toekomstbestendigheid van het buitendijks gebied is de maaiveldhoogte van het gebied ook vergeleken met een waterstand van 3,68 meter boven NAP, de kans op deze waterstand is in het jaar 2100 1 op 4.000 per jaar. Hieruit blijkt dat ook in de toekomst de bestaande buitendijkse woongebieden grotendeels droog blijven bij een extreme waterstand. De nieuwe woningen die buitendijks met een wijzigingsbevoegdheid mogelijk worden gemaakt (de ontwikkeling met de naam Symbiosa) zullen op tenminste dezelfde hoogte worden aangelegd als de huidige woningen. Het overstromingsrisico in het buitendijks gebied blijft daarom zowel bij de huidige als bij de nieuwe woningen beperkt.

3.4 Ruimtelijke kwaliteit

De ligging aan de Nieuwe Maas is een ruimtelijke kwaliteit voor Oud-IJsselmonde. Dit geldt echter vooral voor de bewoners van het buitendijks gebied, aangezien de dijk tot op zekere hoogte tussen de rivier en Oud-IJsselmonde in staat. De karakteristieke bebouwing langs de Bovenstraat en de Benedenstraat met hun cultuurhistorische waarde, en de historische bebouwing en elementen aan de Kasteelstraat, dragen eveneens bij aan de ruimtelijke kwaliteit van Oud-IJsselmonde. De nabijheid en hoge ligging van de A16 doen echter afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Over het geheel genomen is de ruimtelijke kwaliteit in Oud-IJsselmonde wellicht bovengemiddeld voor een stedelijk gebied, maar niet uitzonderlijk hoog.



3.5 Gezondheid

De leefomgeving is op drie manieren van invloed op de gezondheid. Ten eerste rechtstreeks door middel van blootstelling aan onder andere fijnstof, geluidhinder door verkeer en verontreiniging van het binnenmilieu. Ten tweede kan de leefomgeving uitnodigen tot gezond gedrag. De derde manier waarop de leefomgeving de gezondheid beïnvloedt, is door de beleving van de omgeving.

3.5.1 Fysieke leefomgeving

Geluid

Geluid veroorzaakt hinder en slaapverstoring. Naast hinder en slaapverstoring kan de gewaarwording van geluid (bewust of onbewust) ook leiden tot fysiologische reacties zoals het aanmaken van stresshormonen of een verhoging van de bloeddruk. Er zijn aanwijzingen dat blootstelling aan geluid via bovengenoemde routes kan leiden tot een hoger risico op hart- en vaatziekten. In het algemeen kan gezegd worden dat een hoger geluidsniveau leidt tot meer hinder en meer slaapverstoring. Ook onder de geluidsnormen kunnen mensen al gehinderd zijn. Nachtelijk geluid kan leiden tot slaapverstoring. Vooral piekbelastingen en geluidsblootstelling op tijdstippen aan de randen van de nacht verstoren de slaap. Slaapverstoring vermindert het lichamelijke en mentale herstel, wat kan leiden tot een verminderd welbevinden, slaperigheid, verminderde prestaties en verhoogde irritatie. De relatie tussen geluid en slaapverstoring is vooral onderzocht voor verkeersgeluid. Voor de effecten van slaapverstoring wordt vaak een drempelwaarde van 30 dB(A) *L_{night}* gebruikt. Hierboven zal het voorkomen van slaapverstoring toenemen.

De geluidsbelasting in Oud-IJsselmonde is hoog. Het geluidniveau van de A16 komt boven de maximale ontheffingswaarde uit. Bijkomend kenmerk in deze situatie is dat door geluidverstrooiing de woningen van meerdere kanten belast worden door geluid. De woningen hebben dus geen stille zijde, waar bijvoorbeeld een raam geopend kan worden zonder dat het lawaai de woning binnendringt. Het is wel mogelijk door goede gevelisolatie een stil binnenmilieu te creëren. Echter het slapen met open ramen, het genieten van rust of van natuurlijke geluiden in tuin of op balkon, of het openzetten van de ramen om lucht te spuien zal lastig zijn. Dit alles zal de woonkwaliteit niet ten goede doen.

Luchtverontreiniging

Luchtverontreiniging is een mengsel van stoffen, die in meer of mindere mate gezondheidseffecten kunnen veroorzaken. Vooral fijn stof, en dan met name de kleine roetdeeltjes die afkomstig zijn van verkeer, is schadelijk voor de gezondheid. Roetdeeltjes kunnen na inademing via de longen in de bloedvaten terecht kunnen komen en zo ook elders in het lichaam schade aanrichten.

Gezondheidsschade door luchtverontreiniging uit zich in het ontstaan van chronische luchtwegaandoeningen (bijvoorbeeld astma, lagere longfunctie bij kinderen), verergering van klachten van bestaande luchtwegaandoeningen, het ontstaan en verergeren van hart- en vaatziekten (arteriosclerose, diabetes, hartinfarcten). Er zijn ook aanwijzingen voor een relatie met longkanker, neurologische aandoeningen, lager geboortegewicht en vroeggeboorte. Kinderen zijn extra gevoelig voor luchtverontreiniging, evenals ouderen en mensen met luchtwegaandoeningen of hart- en vaatziekten. Zij zullen sneller en heftigere gezondheidsklachten ondervinden door luchtverontreiniging dan gezonde volwassenen.

Voor fijn stof (PM10, PM2,5) en stikstofdioxide (NO₂) bestaan wettelijke normen. Ook bij concentraties die veel lager zijn dan de wettelijke normen kan echter gezondheidsschade ontstaan. Dat komt doordat er geen drempelwaarde te noemen is voor de effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid. De WHO adviseert daarom lagere gezondheidskundige normen voor fijn stof. Voor de blootstelling aan roet bestaan geen normen. Trendanalyses laten zien dat op de lange termijn de concentraties luchtverontreiniging zullen dalen door het schoner worden van voertuigen. Dit gaat echter langzaam en deze voorspellingen kennen over het algemeen een grote onzekerheid.

De luchtkwaliteit in Oud-IJsselmonde is niet opvallend goed. De concentraties NO₂, PM2.5 en PM10 lijken de normen niet te overschrijden en zijn wat lager dan die in het centrum van Rotterdam, maar zijn nog altijd aan de hoge kant. Oud-IJsselmonde ligt langs de A16. Het is bekend dat mensen die binnen 100 meter van een snelweg wonen een hoger risico hebben op gezondheidsklachten. Vanuit



het oogpunt van gezondheid is het zaak om nieuwe woningen ten minste 100 meter (en idealiter 300 meter) afstand van een snelweg te situeren.

3.5.2 Het stimuleren van gezond gedrag

Bij het simuleren van gezond gedrag is voornamelijk belangrijk in welke mate de omgeving uitnodigt tot bewegen. Het gaat om het bevorderen van lopen, fietsen, buiten spelen en sporten. Voldoende bewegen draagt bij aan het bereiken van een gezond gewicht en het verbeteren van de algemene conditie. Dit kan gestimuleerd worden door middel van goede en veilige fiets- en looproutes, de aanwezigheid van groen in de omgeving, de aanwezigheid van terreinen om te sporten en het creëren van een kindvriendelijke omgeving. Een kindvriendelijke omgeving wordt bereikt met onder andere brede stoepen, speelplekken, groen terreinen, verkeersveilig en sociale veiligheid.

Op het gebied van de mogelijkheden voor bewegen, zijn de mogelijkheden hier niet opvallend goed. Het recreatieve gebruik van de Nieuwe Maas ligt niet voor de hand. Al liggen deze gebieden in de buurt van de Nieuwe Maas, de mogelijkheden om hier te komen en de paden naast de Nieuwe Maas als recreatiemogelijkheid te gebruiken lijken beperkt. Ook worden deze paden regelmatig onderbroken door bedrijventerreinen. Er kan onder de A16 door worden gelopen en gefietst. Maar deze onderdoorgangen zijn weinig uitnodigend, zodat de A16 enigszins een barrière vormt voor recreatief verkeer. Aan de oostkant van Oud-IJsselmonde ligt een gebied met groen en sportvoorzieningen dat goed bereikbaar is vanuit dit woongebied.

3.5.3 Beleving van de omgeving

Bij de beleving van de omgeving gaat het om de mate waarin de omgeving bewoners mogelijkheden biedt tot ontspanning en ontplooiing. De aanwezigheid van groen in de buurt is hiervoor belangrijk omdat deze bewegen stimuleert, zorgt voor herstel van stress en aandachtsmoeheid, zingeving mogelijk maakt en sociale contacten kan stimuleren. Er zijn aanwijzingen dat kinderen die opgroeien in een groene omgeving beter zijn in het opnemen van kennis. Bovendien worden kinderen in een natuurlijke omgeving meer uitgenodigd tot bewegen dan in een niet-natuurlijke omgeving. Groen heeft een recreatieve functie; het werkt vooral als het gemakkelijk toegankelijk en uitnodigend is. Maar ook uitzicht op groen brengt al positieve effecten met zich mee. Daarnaast zijn goede voorzieningen belangrijk. Een omgeving met voldoende scholen, winkels en werkgelegenheid geeft mensen biedt mensen vormen om zich te ontplooiën, zin te geven aan het leven en zich te ontspannen.

Ook sociale cohesie en participatie zijn belangrijk in hoe bewoners de omgeving beleven. Als bewoners betrokken zijn bij de ontwikkeling en inrichting van hun eigen leefomgeving, dan geeft dit hen mogelijkheden om hun situatie te veranderen. Als bewoners het gevoel hebben dat ze grip hebben op hun eigen situatie, leidt dit tot minder stress en dus een betere gezondheid.

Oud-IJsselmonde is een klein woongebied met groen aan de randen. Maar van grote toegankelijke groengebieden in de directe omgeving is geen sprake. Het is onderdeel van een grote stad met de bijbehorende voorzieningen. Van omgevingskwaliteiten met een significant positief effect op de gezondheid is echter geen sprake.

3.6 Conclusie

Oud-IJsselmonde heeft over het geheel beschouwd geen slechte milieukwaliteit. De enige bron van milieuhinder die voor een hoge belasting van het plangebied zorgt is de geluidsbelasting vanaf de Rijksweg A16 die direct ten westen van het plangebied is gelegen. Ondanks dat langs de A16 schermen van 1 tot 3 meter hoog aanwezig zijn ligt de geluidsbelasting op de gevels van woningen in Oud-IJsselmonde in de meeste gevallen boven de maximaal toegestane geluidsbelasting van 53 dB die geldt voor de geluidsbelasting vanaf buitenstedelijke wegen op nieuwe geluidsgevoelige objecten. Dit wordt veroorzaakt door de nabijheid van de snelweg en doordat de snelweg op en ten zuiden van de Van Brienoordbrug hoog is gelegen.



De andere geluidsbronnen, de binnenstedelijke wegen en de scheepvaart, zorgen niet voor een hoge geluidsbelasting op de gevels van de beoogde woningen. De luchtkwaliteit in Oud-IJsselmonde is vergelijkbaar met de luchtkwaliteit in het grootste deel van het stedelijk gebied van Rotterdam, er wordt voldaan aan de wettelijke normen maar de concentratie van schadelijke stoffen is vanuit gezondheidsperspectief te hoog. Zowel het groepsrisico van het transport van gevaarlijke stoffen over de A16 en de rivier als het overstromingsrisico buitendijks zijn laag. De ruimtelijke kwaliteit in Oud-IJsselmonde is wellicht bovengemiddeld, maar niet uitzonderlijk hoog.

Voor een negatief effect van geluidsbelasting op de gezondheid is vooral van belang in welke mate er slaapverstoring optreedt. Daarnaast heeft ook een hoge geluidsbelasting overdag in de woning, en in mindere mate ook in de tuin of op het balkon, een negatief effect op de gezondheid en woonkwaliteit. Het niet open kunnen hebben van de ramen, omdat er anders een te hoge geluidsbelasting in huis is, heeft ook een negatief effect op de woonkwaliteit. De A16 zorgt voor een hoge geluidsbelasting op bijna alle gevels van de beoogde woningen. Bij deze woningen zal er sprake zijn van vermindering van woonkwaliteit door de hoge geluidsbelasting vanaf de A16. En er bestaat een reële kans op negatieve effecten op de gezondheid vanwege deze hoge geluidsbelasting. De verminderde woonkwaliteit en de kans op negatieve gezondheidseffecten zullen zoveel mogelijk moeten worden beperkt of gecompenseerd, en zullen moeten worden afgewogen tegen het belang van het kunnen realiseren van woningen op de beoogde locaties. Deze afweging vindt plaats in paragraaf 4.3 Stap 3.

De andere aspecten van milieubelasting, omgevingskwaliteit en gezondheid (anders dan de hoge geluidsbelasting vanaf de A16) zijn zoals in dit hoofdstuk is beschreven niet uitzonderlijk negatief nog uitzonderlijk positief. Deze aspecten vormen geen knelpunt voor woningbouw. Maar ze zijn ook niet dusdanig positief dat ze als compensatie voor de hoge geluidsbelasting vanaf de A16 kunnen dienen. Deze aspecten worden daarom niet betrokken in de belangenafweging en de motivatie voor het stap 3-besluit.



4 Stappen stad-en-milieubenadering

4.1 Stap 1

Bij stap 1 moet worden bekeken of de knelpunten voor de gewenste ontwikkeling geheel of gedeeltelijk kunnen worden opgelost door bronbeleid. Dit wil zeggen dat de te hoge milieubelasting indien mogelijk bij de bron wordt aangepakt. Bij Oud-IJsselmonde is er sprake van één bron die voor een te hoge milieubelasting zorgt: de rijksweg A16, die zorgt voor een te hoge geluidsbelasting op de gevels van de beoogde woningen. Het bekijken van de mogelijkheden voor overdrachtsmaatregelen, maatregelen die de overdracht van milieuhinder van de bron naar de ontvangers beperken, dient eveneens bij stap 1 aan de orde te komen.

4.1.1 Bronmaatregelen

Als bronmaatregelen kan gedacht worden aan snelheidsverlaging, vermindering van (vracht)verkeer en of toepassing van stillere wegdekken. Op de A16 ter hoogte van het plangebied geldt nu een maximum snelheid van 100 km/uur. Naar verwachting is een verlaging van de maximum snelheid op deze weg binnen afzienbare termijn niet aan de orde. Gelet op de (toekomstige) ontwikkelingen binnen en in de directe omgeving van het plangebied is een vermindering van (vracht)verkeer op de A16 niet aan de orde.

Het huidige wegdek van de A16, met uitzondering van de op- en afritten die uit Dicht Asfalt Beton bestaan, bestaat uit enkellaags Zeer Open Asfalt Beton (1-laags ZOAB). Door vervanging van 1-laags ZOAB door dubbellaags Zeer Open Asfalt Beton fijn (2-laags ZOAB-fijn) kan een geluidsreductie worden behaald van circa 4 dB. Hiervoor moet de A16 over een lengte van circa 1.400 meter worden voorzien van 2-laags ZOAB-fijn. Op geen van de locaties is de geluidsreductie voldoende om de geluidsbelasting tot de maximaal toelaatbare geluidsbelasting voor woningen (53 dB) terug te dringen.

4.1.2 Overdrachtsmaatregelen

Hierbij kan worden gedacht aan afstandsvergroting en/of afscherpende maatregelen. Een verdubbeling van de afstand tussen de weg en de ontvanger levert een geluidsreductie op van 3 dB. Gezien de afstand tot de Rijksweg A16 en de omvang van de ontwikkellocaties kan een significante afstandsvergroting niet worden gerealiseerd.

Momenteel staan er langs de weerszijden van de A16 ter hoogte van het plangebied geluidschermen variërend van 1 meter tot 3 meter hoog. Een verhoging van de bestaande geluidschermen langs de oostzijde van de A16 met 3 meter levert maximaal 3 dB geluidsreductie op. Deze reductie is niet voldoende om daarmee de geluidbelasting bij de ontwikkellocaties tot de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor nieuwe woning (53 dB) te beperken.

4.1.3 Conclusie

Het toepassen van stiller asfalt of het verhogen van de geluidschermen is aan Rijkswaterstaat als beheerder van de A16. Gezien de hoge kosten die deze maatregelen met zich meebrengen, het beperkt aantal beoogde woningen en het gegeven dat ook na toepassing van deze maatregelen de geluidsbelasting op de gevels hoger blijft dan het wettelijk maximum van 53 dB, zijn deze maatregelen financieel niet doelmatig. Aangenomen mag worden dat Rijkswaterstaat daarom niet tot het treffen van deze maatregelen zal overgaan. Stap 1, met bron- en overdrachtsmaatregelen, biedt derhalve geen mogelijkheden voor het oplossen van het knelpunt dat de te hoge geluidsbelasting vanaf de A16 op de gevels van de woningen vormt.



4.2 Stap 2

Stap 2 betreft maatwerk binnen de wet. In dit geval betekent maatwerk binnen de wet het dusdanig realiseren van de woningen dat aan het wettelijk maximum van 53 dB op de gevels wordt voldaan. Door middel van een vliesgevel, loggia of binnenbalkon kan de achterliggende gevel worden afgeschermd, en kan de geluidsbelasting op deze gevel daardoor mogelijk worden teruggebracht tot 53 dB.

Het al dan niet toepassen van de uitzondering die in de Wet geluidhinder wordt geboden, de 'dove gevel', is ook een overweging die bij stap 2 aan de orde moet komen. Dove gevels zijn goed geïsoleerde gevels die geen te openen delen mogen hebben ter plaatse van de geluidsgevoelige ruimten. Dove gevels hoeven niet te worden getoetst aan de in de Wet geluidhinder vastgelegde normen. Het toepassen van een dove gevel biedt de mogelijkheid woningen te kunnen bouwen op locaties waar de maximale geluidsbelasting wordt overschreden. Dove gevels kunnen echter conflicteren met de bepaling in het Bouwbesluit over het kunnen spuien van woonruimten. Dit wil zeggen dat hevige rookontwikkeling o.i.d. in een woonruimte snel moet kunnen worden afgevoerd. De meest voor de hand liggende manier is door het raam open te zetten, dove gevels mogen echter geen ramen hebben die open kunnen. Bij toepassing van dove gevels wordt afbreuk gedaan aan de woonkwaliteit doordat de ramen niet open kunnen. Bij een vliesgevel wordt eveneens de woonkwaliteit verminderd, doordat deze lastig schoon te maken is. Bij een loggia of een binnenbalkon neemt de ruimte binnen de woning af en wordt de mogelijkheid om de woning in te delen beperkt. Bovendien brengen deze maatregelen hogere kosten met zich mee bij de realisatie van de woningen, zeker als het per woning om meerdere gevels gaat.

In de onderstaande tabel is voor de woningbouwlocaties per gevel aangegeven hoe hoog de van de A16 afkomstige geluidsbelasting is.

Locatie	Gevel	Hoogste belasting in dB
2. transformatie alleen begane grond	noordgevel	57
	oostgevel	57
	zuidgevel	53
	westgevel	53
3. transformatie	noordgevel	57
	oostgevel	57
	zuidgevel	60
	westgevel	60
4. transformatie alleen begane grond	noordgevel	57
	westgevel	57
	zuidgevel	53
5. transformatie	noordgevel	59
	oostgevel	57
	zuidgevel	57
	westgevel	60
6. transformatie	noordgevel	57
	oostgevel	57
	zuidgevel	57
	westgevel	56
8. transformatie alleen begane grond	noordgevel	53
	oostgevel	58
	zuidgevel	56
	westgevel	53
9. nieuwbouw	noordgevel	53



	zuidgevel	59
10. nieuwbouw	noordgevel	59
	oostgevel	58
	zuidgevel	59
	westgevel	61
11. sloop/nieuwbouw	noordgevel	59
	oostgevel	59
	zuidgevel	61
	westgevel	61
12. sloop/nieuwbouw	noordgevel	60
	oostgevel	61
	zuidgevel	62
	westgevel	61

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de geluidsbelasting op de meeste gevels (aanzienlijk) hoger is dan het wettelijk maximum van 53 dB. Dit betekent dat om de woningen te kunnen realiseren met maatwerk binnen de wet er per locatie voor meerdere gevels een van de genoemde maatregelen moet worden toegepast.

Het is nog maar de vraag of het bouwtechnisch mogelijk danwel toegestaan is om een dove gevel of andere maatregelen toe te passen bij meerdere gevels op dezelfde locatie. Maar als dit mogelijk is dan zullen de kosten daarvan dusdanig hoog zijn dat het waarschijnlijk is dat transformatie van bestaande panden naar woningen financieel niet haalbaar is. De vermindering van woonkwaliteit door het toepassen van de maatregelen doet de kans dat de woningen worden gerealiseerd eveneens afnemen.

Naar het oordeel van de gemeente biedt het toepassen van stap 2, maatwerk binnen de wet, geen reële mogelijkheid om tot realisatie van de gewenste woningen te komen. Daarom wordt stap 3 gezet.

4.3 Stap 3

Naar het oordeel van de gemeente zullen de meeste van de beoogde nieuwe woningen zonder een Stap 3-besluit niet worden gerealiseerd, en zal de woonkwaliteit van de woningen die wel worden gerealiseerd lager zijn. De beoogde woningen zijn zoals gezegd onder of tussen bestaande woningen gelegen, danwel op een locatie met in het huidige bestemmingsplan een woonbestemming. Het is derhalve ten dienste van een zuinig en doelmatig ruimtegebruik dat op de betreffende locaties woningen (kunnen) worden gerealiseerd. De beoogde woningen versterken de woonfunctie. Ook wordt leegstand tegengegaan en wordt ter plaatse van locatie 10 een braakliggend terrein bebouwd en wordt de in onbruik geraakte bedrijfsbebouwing op locatie 11 vervangen door woningen. Dit zorgt voor een verbetering van de leefomgevingskwaliteit. Een stap 3-besluit is derhalve nodig om een zuinig en doelmatig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingskwaliteit te bereiken.

De woonkwaliteit van een woning waarvan de ramen open kunnen is hoger dan die van een woning met meerdere dove gevels en/of vliesgevels e.d. De hoge geluidsbelasting vanaf de A16 op de gevels zorgt echter voor een vermindering van de woonkwaliteit en kan negatieve gezondheidseffecten tot gevolg hebben. Daar komt bij dat bijna alle gevels deze hoge geluidsbelasting hebben. Dit komt door de hoge ligging van de A16. Doordat het geluid van de A16 als het ware van boven komt wordt het geluid weinig afgeschermd door de gebouwen. De nieuwe woningen zullen daarom geen geluidluwe buitenruimte kunnen hebben.

De tijd die in de tuin wordt doorgebracht, of dat de ramen worden opengezet, is een keuze van de bewoners. Als de geluidsbelasting in de woning (met de ramen dicht) hoog is kunnen de bewoners niet de keuze maken zich daaraan te onttrekken. Een hoge geluidsbelasting in de woning (de binnenwaarde) betekent een sterke vermindering van de woonkwaliteit en zorgt voor negatieve effecten op de gezondheid, waaronder slaapverstoring. Bij nieuwbouw van woningen is de wettelijke norm voor de binnenwaarde 33 dB. Deze waarde biedt een grote mate van bescherming tegen



geluidshinder en de daarmee samenhangende kans op gezondheidsschade, maar het kan beter. Er zijn geen reële manieren om de hoge geluidsbelasting buiten te verminderen. Maar de te hoge geluidsbelasting op de gevel kan wel worden gecompenseerd met een extra goed geluidsniveau in de woning. De Interimwet Stad- en milieubenadering biedt de mogelijkheid voorwaarden te koppelen aan het stap 3-besluit om van de wettelijke normen af te wijken. Deze voorwaarden mogen strenger zijn dan, of aanvullend zijn aan, hetgeen in de wet is vastgelegd. De gemeente Rotterdam ziet het als noodzakelijk om tot een goede belangenafweging te komen dat de hoge geluidsbelasting op de gevel wordt gecompenseerd met een binnenwaarde van maximaal 30 dB, 3 dB lager dan de wettelijke norm voor nieuwbouw.

Bij het omzetten van bestaande panden met een ander gebruik naar woningen geldt er geen wettelijk maximum voor de binnenwaarde, maar is het 'rechtens verkregen niveau' van toepassing. Dit betekent dat als een bestaand pand wordt getransformeerd naar woningen voor deze woningen de normen voor bestaande woningen van toepassing zijn. Voor de woningen in Oud-IJsselmonde die door transformatie van bestaande panden kunnen worden gerealiseerd betekent dit dat zij een binnenwaarde van maximaal 41 dB kunnen hebben. Deze woningen zouden dan zowel een hoge geluidsbelasting op de gevel als een hoge geluidsbelasting in de woning hebben. De gemeente is van menig dat een goede belangenafweging vergt dat ook deze woningen een lagere binnenwaarde dienen te hebben als compensatie voor de hoge geluidsbelasting op de gevel. Maar het is bij transformatie lastiger om aan de binnenwaarde te voldoen als bij nieuwbouw, en het zal ook sneller een financiële belemmering vormen. Als ook aan de nieuwe woningen door transformatie een binnenwaarde van maximaal 30 dB wordt opgelegd dan is de kans zeer groot dat deze woningen niet gerealiseerd (kunnen) worden. Daarom wordt aan de woningen die in bestaande panden kunnen worden gerealiseerd als compensatie voor de hoge geluidsbelasting op de gevel de voorwaarde gesteld dat de binnenwaarde niet meer mag bedragen dan 35 dB.

De ontwikkelaars van de nieuwe woningen moeten er zorg voor dragen dat deze binnenwaarden van 30 dB respectievelijk 35 dB niet worden overschreden. Op welke wijze en met welke maatregelen zij dit doen is aan hun.



5 Stap 3-besluit

De gemeenteraad van Rotterdam heeft op 1 juni 2017 besloten toepassing te geven aan artikel 2 van de Interimwet Stad- en milieubenadering ten behoeve van woningbouw in het bestemmingsplan Oud-IJsselmonde. Het stap 3-besluit heeft betrekking op het afwijken van de maximale waarde voor buitenstedelijk wegverkeerslawaai van 53 dB (artikel 83 lid 1 van de Wet geluidhinder), vanaf de Rijksweg A16 op de gevels van de beoogde nieuwe woningen.

Op grond van dit stap 3-besluit geldt voor de nieuwe woningen die het bestemmingsplan Oud-IJsselmonde mogelijk maakt (door nieuwbouw of transformatie van bestaande panden), in afwijking van het gestelde in artikel 83 lid 1 Wet geluidhinder, een maximale hogere waarde vanwege buitenstedelijk wegverkeerslawaai van 57 dB tot 61 dB zoals aangegeven in de onderstaande tabel.

Voor een volledig overzicht zijn in de tabel per locatie ook de hogere waarden aangegeven die het college op basis van de Wet geluidhinder heeft vastgesteld. Het stap 3-besluit van de gemeenteraad betreft echter alleen de waarden die in de laatste kolom zijn aangegeven.

Tabel: Hogere waarden of stap-3 besluit

Locatie	Weg	Berekende geluidsbelasting (dB)	Hogere waarden Wgh (dB)	Stap 3-besluit (dB)
2.	A16	60	-	60
	Willem van Gelderstraat	52	52	-
	Oostdijk	52	52	-
	Bovenstraat	50	50	-
3.	A16	61	-	61
	Willem van Gelderstraat	49	49	-
	Oostdijk	52	52	-
	Bovenstraat	49	49	-
4.	A16	61	-	61
	Willem van Gelderstraat	52	52	-
	Oostdijk	52	52	-
	Bovenstraat	52	52	-
5.	A16	60	-	60
	Willem van Gelderstraat	54	54	-
	Oostdijk	50	50	-
6.	A16	57	-	57
8.	A16	60	-	60
9.	A16	59	-	59
10.	A16	61	-	61
	Oostdijk	61	61	-
11.	A16	61	-	61
12.	A16	62	-	62



	Willem van Gelderstraat	53	53	-
	Van Hoochstratenweg	50	50	-

De hogere waarden die met het stap 3-besluit zijn vastgesteld gelden onder voorwaarde dat aan een lagere binnenwaarde wordt voldaan. In de onderstaande tabel is aangegeven voor welke locaties een maximale binnenwaarde van 30 dB geldt en voor welke locaties een maximale binnenwaarde van 35 dB geldt.

Tabel: Maximale binnenwaarde

Locatie	Binnenwaarde
2.	35 dB
3.	35 dB
4.	35 dB
5.	35 dB
6.	35 dB
8.	35 dB
9.	30 dB
10.	30 dB
11.	30 dB
12.	30 dB