



**P/a DCMR Milieudienst Rijnmond**

**Bezoekadres:** Parallelweg 1

3112 NA Schiedam

**Postadres:** Postbus 843

3100 AV Schiedam

**Website:** [www.dcmr.nl](http://www.dcmr.nl)

**Afdeling:** Reguleren en Advies

**Contact:** [adviesloket-rogem@dcmr.nl](mailto:adviesloket-rogem@dcmr.nl)

**Uw kenmerk:** Bestemmingsplan boezembocht veilingterrein

**Ons kenmerk:** 9999151297\_9999748637

**Bijlagen:** 1

**Betreft:** Definitief besluit hogere waarden  
bestemmingsplan boezembocht veilingterrein

**Datum:**

## **Definitief besluit hogere waarden Wet geluidhinder Bestemmingsplan boezembocht veilingterrein**

### **1. Aanleiding**

In verband met het bestemmingsplan Boezembocht-Veilingterrein dienen hogere waarden te worden vastgesteld voor de ontwikkeling van woningen. De hogere waarde betreft de woningen die met een directe bestemming worden mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.

Voor de in het plan opgenomen wijzigingsbevoegdheden zal de hogere waarde procedure worden gevoerd bij toepassing van de wijzigingsprocedure. Deze voorwaarde is opgenomen in de regels van het bestemmingsplan bij de wijzigingsbevoegdheid.

De locaties van de woningen waarvoor nu hogere waarden worden vastgesteld staan op kaart vermeld in het akoestisch onderzoek.

### **2. Onderzoek**

Het definitieve besluit is gebaseerd op de, mede naar aanleiding van zienswijzen aangepaste, akoestisch rapporten van Kraaij Akoestisch Adviesbureau van 17 februari 2020, projectnummer BP.1730. Het betreft hier een rapportage naar weg- en railverkeerslawaai, een rapportage naar geluid van (niet geluidsgezoneerde) bedrijven (industrielawaai) en een rapportage over de cumulatie van geluid. In het besluit hogere waarde wordt gesproken over het (akoestisch) onderzoek, daarmee worden de gezamenlijke rapportages bedoeld.

In het onderzoek is berekend wat de geluidsbelasting is van wegverkeer en spoorwegverkeer. In het onderzoek wordt aangegeven welke maatregelen worden genomen om de geluidsbelasting te beperken en op welke wijze aan het Ontheffingsbeleid van de gemeente Rotterdam wordt voldaan. In verband hiermee en in verband met de goede ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan wordt in het onderzoek ook aandacht besteed aan de niet-wettelijke bronnen wegverkeer op 30 km/u wegen en de geluidsbelasting van bedrijven buiten geluidsgezoneerde industrieterreinen.

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting bij de verschillende locaties hoger is dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. De geluidsbelasting vanwege wegverkeer is op het nieuwbouwplan Nieuw Kralingen hoger dan de waarde waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde kan worden verleend. Door toepassing van planmaatregelen en afschermdende eerstelijnsbebouwing met een dove gevel ontstaat binnen het plangebied een geluidsbelasting die niet hoger is dan de waarde waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde kan worden verleend.



Het akoestisch onderzoek ligt bij dit besluit ter inzage en is opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan.

### 3. Overweging

Het akoestisch onderzoek voldoet aan de bepalingen van de Wet geluidhinder en geeft voldoende informatie over de akoestische situatie voor de indicatieve verkaveling. In het onderzoek wordt een motivering gegeven voor de aangevraagde hogere waarden. Deze staat hieronder weergegeven.

#### *Maatregelen*

Volgens het ontheffingsbeleid moet onderzoek gedaan worden naar maatregelen die toegepast kunnen worden om de geluidsbelasting op woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen te beperken. Daarbij geldt een volgorde van de toe te passen maatregelen:

- bronmaatregelen
- overdrachtsmaatregelen
- gevelmaatregelen

#### ***Wegverkeer (Verlegde Bosdreef, A20, Bosdreef, Boezemlaan, Nieuwe Boezemstraat)***

De ten hoogste toelaatbare waarde voor woningen is 48 dB.

Een te verlenen hogere waarde mag voor nieuw te bouwen woningen in de zone van een nieuwe stedelijke weg (Verlegde Bosdreef) niet hoger zijn dan: 58 dB.

Een te verlenen hogere waarde mag voor nieuw te bouwen woningen in de zone van een buitenstedelijke weg (Rijksweg A20) niet hoger zijn dan 53 dB.

Een te verlenen hogere waarde mag voor woningen in de zone van een bestaande stedelijke weg (Bosdreef, Boezemlaan, Nieuwe Boezemstraat) niet hoger zijn dan: 63 dB.

#### ***Verlegde Bosdreef***

De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De geluidsbelasting vanwege de Verlegde Bosdreef bedraagt 61 dB op de eerstelijns bebouwing. Hiermee wordt de maximale ontheffingswaarde van 58 dB overschreden en zijn dove gevels noodzakelijk.

#### ***Bronmaatregelen***

De Verlegde Bosdreef wordt ter plaatse van de planontwikkeling voorzien van SMA-NL5. Onderzocht is wat het effect is van toepassing van SMA-NL 8G. Het toepassen van SMA-NL 8G is effectief om het aantal dove gevels te verlagen, vooral op begane grondniveau. De geluidsbelasting op de begane grond is lager dan 58 dB, op de hogere gelegen bouwlagen is de geluidsbelasting hoger dan 58 dB.

Het verlagen van de rijsnelheid op de Verlegde Bosdreef is vanwege de verkeersfunctie niet gewenst. De overige bronmaatregelen zijn onvoldoende doeltreffend en/of stuiten op bezwaren van verkeerskundige en financiële aard.

#### ***Overdrachtsmaatregelen***

Door een geluidsscherm van 1 meter hoog langs de Verlegde Bosdreef blijft de geluidsbelasting op 1,5 meter hoogte beperkt tot de maximale ontheffingswaarde van 58 dB, waardoor op de begane grond toegangsdeuren kunnen worden gerealiseerd. Deze maatregel is onderdeel van het plan en de bouw van dit scherm wordt als voorwaarde opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. De woningen mogen niet in gebruik worden genomen als het scherm niet is



geplaatst.

Uit de rekenresultaten kan worden opgemaakt dat de overschrijding van de maximale ontheffingswaarde van de Verlegde Bosdreef bij de indicatieve verkaveling grotendeels beperkt zal blijven tot de eerstelijns bebouwing. Dit dient wel te worden aangetoond door een berekening op bouwplanniveau bij de definitieve verkaveling. Daar waar sprake is van een overschrijding van de maximale hogere waarde is een dove gevel noodzakelijk, tenzij met akoestisch onderzoek kan worden aangetoond dat aan de in dit besluit opgenomen hogere waarde kan worden voldaan of op andere wijze aan de Wet geluidhinder wordt voldaan. Dit is opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. Op basis van de berekende geluidsbelasting wordt vanwege de verlegde Bosdreef een maximale hogere waarde op het plan vastgesteld van 58 dB.

### A20

De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De geluidsbelasting vanwege de A20 bedraagt maximaal 61 dB (incl. aftrek artikel 110g) op de eerstelijns bebouwing. Hiermee wordt de maximale ontheffingswaarde van 53 dB overschreden en zijn dove gevels noodzakelijk.

Onderzocht dient te worden of maatregelen toepasbaar zijn om de geluidsbelasting te verlagen. Bij deze berekeningen dient in ogenschouw te worden genomen dat de afschermdende werking van de verdere planinvulling dan de 1<sup>e</sup> lijns bebouwing (2<sup>e</sup> lijn en verder) niet is meegenomen omdat de definitieve stedenbouwkundige invulling nog niet bekend is.

### *Bronmaatregelen*

Op de rijksweg A20 is ZOAB aangebracht. Het toepassen van een dunne deklaag is niet mogelijk op snelwegen, waarbij de maximumsnelheid hoger ligt dan 80 km/ uur. Deze maatregel stuit dus op bezwaren van verkeerskundige aard. Wel kan dubbellaags ZOAB worden toegepast hetgeen een reductie oplevert van 3 dB ten opzichte van ZOAB. Door deze maatregel wordt de geluidsbelasting weliswaar verlaagd, maar blijft een overschrijding van de grenswaarde bestaan op de hogere bouwlagen. Dit betekent dat nog steeds dove gevels moeten worden toegepast.

Omdat de geluidsbelasting vanwege de Verlegde Bosdreef sterk maatgevend is en ook bepalend/doorslaggevend is voor de maatregelen die getroffen moeten worden (dove gevels en geluidwering), is het toepassen van dubbellaags ZOAB op de rijksweg A20 niet (afdoende) effectief. Dubbellaags ZOAB fijn levert nog 1 dB extra reductie, maar zit nog in de pilot fase en wordt daarom niet nader beschouwd. Het toepassen van stil asfalt op de snelweg kan weliswaar leiden tot een lagere geluidsbelasting vanwege de A20, maar omdat de lokale wegen een dusdanig hoog geluidniveau produceren, is het effect op de gecumuleerde geluidsbelasting, en dus het woon- en leefklimaat, beperkt, daarnaast is medewerking van wegbeheerder niet zonder meer zeker. Deze maatregel wordt daarmee niet doeltreffend en doelmatig geacht.

Het verlagen van de rijksnelheid op de rijksweg A20 is ongewenst vanwege de doorstroming en leidt slechts tot een geringe afname van de geluidsbelasting (1 a 2 dB) en is daarmee niet doeltreffend. Bovendien stuit dit op bezwaren vanuit verkeerskundig oogpunt.

### *Overdrachtsmaatregelen*

Onderzocht is wat het effect is van een aanvullend geluidscherm van 4 of 6 meter langs de A20. De geluidschermen zijn geprojecteerd op het talud langs de zuidzijde van de rijksweg A20.



Tevens is een (geluidsabsorberend) geluidsscherm met een hoogte van 4 meter geprojecteerd aan de noordzijde van de Verlegde Bosdreef voor afscherming van geluid van de A20 en spoorweglawaai op het plan.

Berekend is wat de effecten zijn van de geluidschermen op zichzelf beschouwd en in combinatie met de geluidafschermende eerstelijns bebouwing. Ook is onderzocht op welke wijze geluidafschermende eerstelijns bebouwing van 12 meter hoog de geluidsbelasting in het plangebied verlaagt.

Door toepassing van het geluidsscherm van 4 of 6 meter langs de A20 wordt grootschalige toepassing van dove gevels in de oosthoek van het plangebied voorkomen. Verder in westelijke richting is het effect minder groot vanwege de afschermende bedrijfsbebouwing van 9 meter hoog / het geluidsscherm ter hoogte van de metaalbedrijven ten noorden van de Verlegde Bosdreef. Het effect van het geluidsscherm langs de A20 betreft hier voornamelijk het voorkomen van dove gevels op de derde en hogere bouwlagen achter de eerstelijns woningen vanwege de geluidsbelasting van de A20. Deze dove gevels blijven op de eerstelijns bebouwing ook al noodzakelijk vanwege de geluidsbelasting van de Verlegde Bosdreef. Een geluidsscherm langs de A20 heeft derhalve wel effect op de geluidsbelasting vanwege de rijksweg A20, maar niet/nauwelijks op de gecumuleerde geluidsbelasting van de eerstelijns bebouwing. Gelet op het gestelde in de Wet geluidhinder en het ontheffingenbeleid van de gemeente Rotterdam wordt het geluidsscherm langs de A20 als niet dermate doeltreffend en (financieel) doelmatig aangemerkt dat er mee wordt bereikt dat de geluidsbelasting onder de voorkeurswaarde blijft.

Niettemin wordt vanuit een breder (gezondheids)perspectief onderzocht of het technisch en financieel haalbaar is om een geluidsscherm te plaatsen. Uit onderzoek blijkt namelijk dat een scherm wel kan bijdragen aan een verbetering van het woon- en leefklimaat, niet alleen voor de woningen in Nieuw Kralingen en Crooswijk, maar ook voor de geluidbeleving in het Kralingse Bos. De besluitvorming rondom het al dan niet plaatsen van een geluidsscherm langs de A20 vanuit gezondheidsperspectief valt buiten deze procedure voor het vaststellen van hogere waarden.

#### Bosdreef (tot uiverpad)

De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De geluidsbelasting vanwege de Bosdreef bedraagt maximaal 53 dB op de eerstelijns bebouwing. Hiermee wordt de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet overschreden.

#### Bronmaatregelen

De Bosdreef kan worden voorzien van bijvoorbeeld ZOAB. De maatgevende geluidbronnen qua geluidsbelasting betreffen evenwel de Verlegde Bosdreef en de rijksweg A20. Dit betekent dat het aanbrengen van een stil asfalttype op de Bosdreef niet bijdraagt aan de gecumuleerde geluidsbelasting op de gevels van de woningen. Het verlagen van de rijsnelheid op Bosdreef is vanwege de verkeersfunctie niet gewenst.

#### Overdrachtsmaatregelen

Overdrachtsmaatregelen zijn onvoldoende doeltreffend en/of stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige en/of financiële aard.

#### Boezemlaan

De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De geluidsbelasting vanwege de



Boezemlaan bedraagt maximaal 55 dB op de eerstelijns bebouwing. Hiermee wordt de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet overschreden.

#### *Bronmaatregelen*

Op de Boezemlaan ligt dicht asfalt beton. Vanwege de vele kruisingen is het toepassen van een dunne deklaag niet mogelijk. Door remmend, optrekkend en kruisend verkeer slijt een dunne deklaag extreem snel door wringing en rafeling. Een mogelijkheid is het toepassen van SMA NL-5. Dit levert een geluidsreductie op van 1,5 dB, waardoor de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nog steeds wordt overschreden. Deze maatregel is als onvoldoende doeltreffend beoordeeld. Het verlagen van de rijsnelheid op de Boezemlaan leidt slechts tot een geringe afname van de geluidsbelasting (1 a 2 dB) en is daarmee niet doeltreffend en vanwege de verkeersfunctie niet gewenst.

#### *Overdrachtsmaatregelen*

Overdrachtsmaatregelen zijn onvoldoende doeltreffend en/of stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige en/of financiële aard.

#### *Nieuwe Boezemstraat*

Ter hoogte van het plan wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden.

#### *Maatregelen bij de ontvanger*

Aan de gevels van bebouwing worden aanvullende gevelmaatregelen getroffen zodat het binnenklimaat in de woningen aan de eisen uit het Bouwbesluit voldoet. Op aangegeven locaties worden woningen voorzien van een dove gevel tenzij met aanvullend onderzoek kan worden aangetoond dat aan de hogere waarde kan worden voldaan.

#### ***Spoorwegverkeer (Rotterdam CS – Rotterdam Alexander)***

De ten hoogste toelaatbare voor woningen is 55 dB. Een te verlenen hogere waarde mag voor nieuw te bouwen woningen niet hoger zijn dan 68 dB.

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting vanwege railverkeerslawaai hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De ten hoogst toelaatbare waarde van 68 dB wordt niet overschreden. Op grond van artikel 110a van de Wet Geluidhinder is het college van Burgemeester en Wethouders bevoegd om een hogere waarde vast te stellen.

#### *Bronmaatregelen*

Om de geluidemissie van het spoor te verlagen kunnen raildempers worden toegepast. Hiermee wordt de geluidemissie van het spoor met gemiddeld 3 dB verlaagd. Raildempers kunnen echter niet worden toegepast ter plaatse van wissels. In onderhavige situatie is sprake van een trajectgedeelte met wissels. Dit betekent dat niet overal raildempers kunnen worden toegepast en het effect dus lager zal zijn dan 3 dB. Het plaatsen van raildempers is daarmee onvoldoende doeltreffend.

#### *Overdrachtsmaatregelen*

Als planmaatregel voor het railverkeerslawaai wordt een geluidabsorberend geluidscherm geplaatst aan de noordzijde van de bocht in de Verlegde Bosdreef. Dit geluidscherm heeft een hoogte van 4 meter.

Onderzocht is wat het effect is van het verhogen van het geluidscherm. Omdat bij een geluidscherm van 7 meter de voorkeursgrenswaarde van 55 dB nog steeds wordt



overschreden, wordt het verhogen van het scherm onvoldoende doeltreffend geacht. Een hoger geluidsschermbaan is vanuit stedenbouwkundig oogpunt ongewenst. Wel is het uitgangspunt dat de eerstelijns bebouwing langs de (verlegde) Bosdreef, ook voor spoorweggeluid als geluidsschermbaan fungeert voor de achterliggende bebouwing.

#### *Maatregelen bij de ontvanger*

Voor de eerstelijns bebouwing worden aanvullende gevelmaatregelen getroffen zodat het binnenklimaat in de woningen aan de eisen uit het Bouwbesluit voldoet. Indien noodzakelijk worden de achterliggende woningen ook voorzien van aanvullende gevelmaatregelen, zodat aan de eisen uit het Bouwbesluit wordt voldaan.

Voor de woningen waar een geluidsbelasting resteert hoger dan 55 dB dient een hogere waarde voor railverkeerslawaai te worden aangevraagd.

#### **Cumulatie van geluid**

In het akoestisch onderzoek is de cumulatie van het geluid van wegverkeer en spoorwegverkeer berekend. De maximale wettelijke cumulatieve geluidsbelasting bedraagt op eerstelijns bebouwing met een dove gevel 70 dB L<sub>cum</sub> (TP\_02, 7,5 meter hoogte) ten gevolge van wegverkeer. Indien ook de niet wettelijk gezoneerde bedrijven worden beschouwd is de maximale cumulatieve geluidsbelasting 72 dB L<sub>cum</sub> (TP\_04, 7,5 meter hoogte) deze maximale geluidsbelasting wordt bij het bestemmingsplan beoordeeld in het kader van goede ruimtelijke ordening. (geen formeel geluidsgezoneerd industrie-geluid, maar wel beschouwd)

Op basis van de rekenresultaten wordt geconcludeerd dat de milieukwaliteitsmaat buiten de woningen overwegend redelijk tot matig is. Voor een stedelijke omgeving wordt dit aanvaardbaar geacht. De akoestische milieukwaliteitsmaat buiten de woningen is slecht tot zeer slecht voor de gevels van de eerstelijns bebouwing aan de Verlegde Bosdreef. Het wegverkeerslawaai vanwege de Verlegde Bosdreef is hier de maatgevende geluidbron.

Door te zorgen voor een goede geluidisolatie van de woningen wordt in de woningen een goede leefkwaliteit gewaarborgd. Het ontheffingsbeleid van de gemeente Rotterdam draagt verder bij aan een borging van de leefkwaliteit buiten de woningen (aan de achterzijde) door de eisen met betrekking tot een geluidluwe gevel en buitenruimte. Dit wordt in de ontwerp-opgave van de woningen verder vorm gegeven.

De woningen langs de Verlegde Bosdreef van 12 meter hoog hebben een afschermbaanwerking voor het geluid verderop in de woonwijk. In de woonwijk, achter de eerstelijnsbebouwing varieert de milieukwaliteitsmaat. Op begane grondniveau is het goed tot redelijk (50 tot 54 dB L<sub>den</sub>). Dit betekent dat de leefkwaliteit in de openbare ruimte in de omgeving, waar ook mensen in tuinen verblijven, voor stedelijke begrippen aanvaardbaar wordt geacht.

Op grotere hoogte is de akoestische milieukwaliteitsmaat buiten de woningen matig tot slecht. Door zorg te dragen voor een goede geluidisolatie van de woningen, wordt in de woningen een goede leefkwaliteit gewaarborgd. Omdat de woningen in de achterliggende woonwijk alleen grondgebonden woningen zijn, waarbij er geen mensen op 1e of 2e verdiepingniveau buiten (moeten) verblijven, wordt een goede leefkwaliteit op deze manier gewaarborgd.

Op korte afstand van de woningen bevindt zich het Kralingse Bos, waar de milieukwaliteitsmaat vanuit akoestisch oogpunt redelijk tot goed is. Dit betekent dat toekomstige bewoners naast een



goede woonkwaliteit in hun woning en een aanvaardbare leefkwaliteit in de buitenruimte ook een goede leefkwaliteit op zeer korte afstand van hun woning in het Kralingse Bos hebben.

### **Geluidluwe gevel en buitenruimte**

Volgens het ontheffingsbeleid dient iedere woning, waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld te beschikken over een geluidluwe gevel en indien aanwezig over een geluidluwe buitenruimte. Bij het bepalen of sprake is van een geluidluwe gevel en buitenruimte wordt ook gekeken naar niet wettelijke bronnen.

In het plan is bij alle woningen een geluidluwe gevel en buitenruimte te realiseren. Binnen de geprojecteerde woonbestemming is nu nog niet bekend waar deze komt te liggen. Voor verdere planuitwerking is de voorwaarde opgenomen dat deze moet worden gerealiseerd, bovendien is deze ook opgenomen als onderdeel van de ruimtelijke afweging in het bestemmingsplan (goede ruimtelijke ordening en gezondheid). Omdat er aan de bronzijde van de verlegde Bosdreef sprake is van een gesloten bebouwing kan aangenomen worden dat er in het achterliggend gebied sprake zal zijn van een geluidluwe gevel.

### **Dove gevel**

Op een deel van het bouwplan Nieuw Kralingen is op basis van de berekende geluidbelasting als gevolg van wegverkeer de geluidsbelasting hoger dan de waarde waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde kan worden verleend. Op deze locaties wordt een dove gevel toegepast.

Indien bij verdere planuitwerking op basis van akoestisch onderzoek blijkt dat deze dove gevel niet noodzakelijk is (bijvoorbeeld door aanvullende afscherming van de nadere planinvulling) hoeft geen dove gevel te worden toegepast als de geluidsbelasting lager is dan de in dit besluit vastgelegde hogere waarde of op andere wijze wordt aangetoond dat aan de Wet geluidhinder en het ontheffingsbeleid kan worden voldaan.

Daarnaast kan in afwijking van de in het besluit opgenomen hogere waarde, middels een akoestisch onderzoek worden aangetoond dat bij de planinvulling de gevelbelasting lager is dan de vastgestelde waarde voor beoordeling van de karakteristieke geluidwering gevel (afdeling 3.1, Bouwbesluit 2012). Met dien verstande dat voor de eerstelijns bebouwing de vastgestelde hogere waarde uitgangspunt blijft (verschilberekening).

### **Conclusie**

Op grond van bovenstaande overwegingen kunnen voor het bestemmingsplan Boezembocht-Veilingterrein, onder voorwaarden, hogere waarden voor de geluidsbelasting van wegverkeer en spoorwegverkeer worden verleend.

## **4. Zienswijzen**

Gedurende de termijn dat het ontwerp besluit ter inzage heeft gelegen zijn door twee partijen gelijkluidende zienswijzen ingediend. Hieronder wordt inhoudelijk gereageerd op de opmerkingen die door reclamanten op het ontwerp zijn gemaakt.

1. *Reclamanten stellen dat de akoestische rapportages zoals genoemd in de aanhef van het besluit verschillen en niet zijn gevoegd bij de toelichting van het ontwerp.*

Reactie:

Reclamanten constateren terecht dat de datum niet overeenkomt met de rapportage die ter inzage heeft gelegen met het ontwerp besluit hogere waarde (HW) en het ontwerp



bestemmingsplan. Bij de totstandkoming van het plan is nog tot het laatste moment gewerkt aan de akoestische rapportages. De kennelijke verschrijving ten aanzien van het onjuiste kenmerk in het ontwerp besluit doet niet af aan het feit dat de relevante documenten ter inzage hebben gelegen bij het ontwerp.

Bij de publicatie van het ontwerp besluit hogere waarde en het ontwerp bestemmingsplan heeft de akoestische rapportage van Kraaij Akoestisch adviesbureau van 16 mei 2019 met kenmerk BP.1730.R01 (bijlage 17) en de notitie aanvullend geluidonderzoek Bestemmingsplan Boezembocht – Veilingterrein van het ingenieursbureau van gemeentewerken Rotterdam van 11 juni 2019, kenmerk 2019/@@@ Concept V.2 (Bijlage 22) ter inzage gelegen.

Nu de beoogde vast te stellen hogere waarden zijn gebaseerd op deze rapporten zit daarin geen verschil met het onderzoek dat ter inzage heeft gelegen. Voor zover wordt geconstateerd dat er voor bijlage 17 sprake is van een andere versie / datum kan worden gesteld dat dit geen nadelige invloed heeft op de vast te stellen hogere waarde. Zoals blijkt uit de ingevoegde zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan waren deze rapportages bekend bij reclamanten en hebben zij hier ook inhoudelijk kennis van kunnen nemen.

Terecht is geconstateerd dat sprake is van een concept. Mede naar aanleiding van zienswijzen door reclamanten op het ontwerp bestemmingsplan is het plan gewijzigd, waardoor voor vaststelling sprake is van een aangepast akoestisch onderzoek op basis van een gewijzigde plansituatie. Deze aangepaste rapportages worden als bijlage gevoegd bij het vast te stellen bestemmingsplan en het vastgestelde besluit hogere waarden.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat met de gewijzigde plansituatie de tabel met hogere waarde zoals opgenomen in het ontwerp besluit niet nadelig zal wijzigen. De door het college aanvaardbaar gevonden ten hoogste toelaatbare waarde zal daarmee niet nadelig wijzigen ten opzichte van het ontwerp.

*2. Reclamanten constateren dat in het ontwerp besluit onduidelijkheid ontstaat door het gebruik van de term 'akoestisch onderzoek'*

Reactie:

Het ontwerp besluit hogere waarde is gebaseerd op akoestisch onderzoek dat bestaat uit meerdere rapportages. Hoewel dit zal worden verduidelijkt in de toelichting op het definitieve besluit is het college niet van mening dat dit een ondeugdelijke motivering met zich meebrengt. Reclamant onderbouwt deze stelling bovendien niet verder.

*3. Reclamanten voegen hun ingediende zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan in.*

Reactie:

Ten aanzien van de ingevoegde zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan wordt verwezen naar de beantwoording hiervan in de zienswijzebehandeling op het bestemmingsplan.

*4. Reclamanten stellen dat er geen onderzoek is gedaan naar de cumulatieve geluidsbelasting*

Reactie:

In tegenstelling tot bewering van reclamanten heeft onderzoek plaatsgevonden naar de cumulatieve geluidsbelasting, zowel naar wettelijk gezoneerde bronnen in het kader van het besluit hogere waarde (wegverkeer van meerdere wegen, railverkeer), als in het bestemmingsplan in het kader van goede ruimtelijke ordening (bedrijfsgeluid). Rapportages hebben als bijlagen van de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen. De overweging ten aanzien van wettelijke cumulatie staat op pagina 6 onder Cumulatie van het ontwerp besluit hogere waarde en is opgenomen in het cumulatieonderzoek.





5. *Reclamanten stellen dat niet wordt voldaan aan het beleid hogere waarde*

Reactie:

In tegenstelling tot wat reclamanten aangeven is het college van mening dat wordt voldaan aan het uitgangspunt van het beleid hogere waarde om geluid in een zo vroeg mogelijk stadium mee te nemen. Bij de stedenbouwkundige indeling van de wijk is met de eerstelijnsbebouwing beoogd rekening te houden met de verschillende geluidsbelastingen. Juist door op een afscherpende gevel meer geluid toe te staan ontstaat in het achterliggende woongebied een relatief lagere geluidsbelasting.

6. *Reclamanten stellen dat er ten onrechte in het ontwerpbesluit hogere waarde wordt aangegeven dat er sprake is van een goede leefkwaliteit.*

Reactie:

Onder de paragraaf cumulatie is ingegaan op de leefkwaliteit ten gevolge van de geluidsbelasting op diverse plekken in het plan, met diverse kwalificaties afhankelijk van de locatie zowel binnen als buiten de woningen. Zoals gesteld in deze motivatie acht het college de gecumuleerde geluidsbelasting bij de toekomstige woningen in deze situatie aanvaardbaar.

7. *Reclamanten stellen dat aaneengesloten bebouwing niet is geborgd in de regels van het bestemmingsplan.*

Reactie:

Hiervoor wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is onder de specifieke gebruiksregels een regeling opgenomen voor aaneengesloten bebouwing. Afwijken van deze aaneengesloten bebouwing kan alleen door middel van dove gevels (die zijn uitgesloten van toetsing) of afwijking waarbij aan de voorwaarden van het besluit hogere waarden (zijnde een geluidsluwe gevel) moet worden voldaan.

8. *Reclamanten stellen dat het ontwerp besluit hogere waarde onzorgvuldig is voorbereid*

Reactie:

Door toepassing van de hiervoor geldende procedure vindt er zorgvuldige voorbereiding plaats van het besluit. Aan de hand van zienswijzen wordt het bestemmingsplan aangepast, maar de hoogte van de vast te stellen hogere waarden wijzigt niet nadelig. Wel zullen de gewijzigde onderzoeken worden gevoegd bij de besluitvorming, omdat daarin uitgangspunten zijn gewijzigd.

## 5. Besluit

Gelet op artikel 83, 107 en 110a van de Wet geluidhinder besluiten burgemeester en wethouders van Rotterdam voor het bestemmingsplan voor Boezembocht-Veilingterrein wordt afgeweken de hogere waarden vanwege wegverkeer en spoorwegverkeer onder de navolgende voorwaarden als volgt vast te stellen:

1. *Geluidluwe gevel:*

De woningen dienen te beschikken over een geluidluwe gevel en buitenruimte. Indien bij hoogbouw een buitenruimte wordt gemaakt, dient tenminste 1 buitenruimte per woning te zijn gelegen aan de geluidluwe gevel. Indien een gemeenschappelijke buitenruimte wordt gemaakt dient deze te zijn gelegen aan een geluidluwe gevel.

2. *Indeling woning:*

Tenminste één slaapkamer dient aan de geluidluwe zijde te worden gesitueerd. Andere



geluidgevoelige ruimten dienen zoveel mogelijk aan de geluidluwe gevel te worden gesitueerd.

### 3. Andere voorwaarden:

Op de locaties waar op basis van de bij dit besluit horende geluidscontouren de maximaal vast te stellen hogere waarde wordt overschreden moet een dove gevel worden toegepast, tenzij uit nader akoestisch onderzoek blijkt dat aan de in dit besluit opgenomen hogere waarde kan worden voldaan of op andere wijze aan de Wet geluidhinder wordt voldaan.

### Vast te stellen hogere waarden:

Voor rekenpunten, rekenhoogte, geluidscontouren en locaties: zie het akoestisch onderzoek.

### Wegverkeer

<b>Zoneplichtige weg: A20</b>				
<b>locatie</b> (adres, kadastraal nr.)	<b>bestemming/aantal</b>	<b>rekenpunt</b>	<b>rekenhoogte</b>	<b>hogere waarde in dB</b>
Nieuw Kralingen (KLG00C 5444G0000, KLG00C 6398G0000, KLG00C 6067G0000, KLG00C 3632G0000)	Woongebied	*2	Alle hoogtes	53 * <sup>1</sup>
<b>Zoneplichtige weg: Verlegde Bosdreef</b>				
<b>locatie</b> (adres, kadastraal nr.)	<b>bestemming/aantal</b>	<b>rekenpunt</b>	<b>rekenhoogte</b>	<b>hogere waarde in dB</b>
Nieuw Kralingen (KLG00C 5444G0000, KLG00C 6398G0000, KLG00C 6067G0000, KLG00C 3632G0000)	Woongebied	*2	Alle hoogtes	58 * <sup>1</sup>
<b>Zoneplichtige weg: Bosdreef (tot uiverpad)</b>				
<b>locatie</b> (adres, kadastraal nr.)	<b>bestemming/aantal</b>	<b>rekenpunt</b>	<b>rekenhoogte</b>	<b>hogere waarde in dB</b>
Nieuw Kralingen (KLG00C 5444G0000, KLG00C 6398G0000, KLG00C 6067G0000, KLG00C 3632G0000)	Woongebied	*2	Alle hoogtes	53 * <sup>1</sup>



<b>Zoneplichtige weg: Boezemlaan</b>				
<b>locatie</b> (adres, kadastraal nr.)	<b>bestemming/aantal</b>	<b>rekenpunt</b>	<b>rekenhoogte</b>	<b>hogere waarde in dB</b>
Nieuw Kralingen (KLG00C 5444G0000, KLG00C 6398G0000, KLG00C 6067G0000, KLG00C 3632G0000)	Woongebied	*2	Alle hoogtes	55

### **Railverkeer**

<b>Zoneplichtige spoorweg: (Rotterdam CS – Rotterdam Alexander – Gouda)</b>				
<b>locatie</b>	<b>bestemming/aantal</b>	<b>rekenpunt</b>	<b>rekenhoogte</b>	<b>hogere waarde in dB</b>
Nieuw Kralingen (KLG00C 5444G0000, KLG00C 6398G0000, KLG00C 6067G0000, KLG00C 3632G0000)	Woongebied	*2	4,5	59
		*2	7,5	60
		*2	10,5	60

\*1 Op die locatie waar op basis van de rekenresultaten de maximale grenswaarde uit de wet geluidhinder wordt overschreden wordt een dove gevel toegepast.

\*2 De in de tabel opgenomen waarden zijn de maximale geluidsbelastingen, de ligging van de geluidscontouren per bron en hoogte zijn opgenomen in het onderzoek en worden bij de definitieve invulling van het plangebied nader berekend.

De berekende resultaten zijn afgestemd op de in het bestemmingsplan vastgelegde planvoorwaarden.

### **Andere wettelijke regelingen**

Dit besluit laat onverlet dat er voor realisering van het bestemmingsplan mogelijk rekening gehouden dient te worden met andere wettelijke bepalingen.

Het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam,  
namens dezen,

Mevr. drs. H.M. van Bockxmeer  
Concerndirecteur Stadsontwikkeling  
Gemeente Rotterdam  
Directie Stadsontwikkeling



### **Procedure**

Tegen het definitieve besluit hogere waarden kan gedurende zes weken na de dag waarop het bestemmingsplan ter inzage is gelegd beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingesteld door:

- degenen die zienswijzen hebben ingebracht tegen het ontwerpbesluit;
- de adviseurs die gebruik hebben gemaakt van de gelegenheid advies uit te brengen over het ontwerpbesluit;
- degenen die bedenkingen hebben tegen wijzigingen die bij het nemen van het besluit ten opzichte van het ontwerpbesluit zijn aangebracht;
- belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijzen te hebben ingebracht tegen het ontwerpbesluit.

Het beroepschrift moet in tweevoud worden gezonden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.

Het besluit wordt na afloop van de beroepstermijn van kracht tenzij voor deze datum beroep is ingesteld en een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan. Het verzoek moet worden gericht aan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In dat geval wordt het besluit niet van kracht voordat op het verzoek is beslist.

Voor het indienen van een beroepschrift en/of een verzoek om voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd.

### **Bijlage**

- Akoestisch onderzoek van Kraaij Akoestisch Adviesbureau van 17 februari 2020 projectnummer BP.1730

### **Afschrift**

Een afschrift van dit besluit wordt verzonden naar:

Rijksweg: Rijkswaterstaat, Dienst Zuid-Holland, Postbus 556, 3000 AN Rotterdam

Spoorweg: Prorail, Regio Randstad Zuid, Postbus 2625, 3000 CP Rotterdam

GGD Rotterdam Rijnmond: Mevr. M.J.A. Slob, email: [mja.slob@Rotterdam.nl](mailto:mja.slob@Rotterdam.nl)