



P/a DCMR Milieudienst Rijnmond

Bezoekadres: Parallelweg 1

3112 NA Schiedam

Postadres: Postbus 843

3100 AV Schiedam

Website: www.dcmr.nl

E-mail: info@dcmr.nl

Contactpersoon: Adviesloket

Afdeling: Account en Omgeving

Telefoon: 010 - 246 8 3 00

Besluit hogere waarden Wet geluidhinder Bestemmingsplan Oud Mathenesse

Uw kenmerk: -

Ons kenmerk: 9999109625_9999547044

Bijlagen: -

Betreft: Besluit hogere waarden Wet geluidhinder
Bestemmingsplan Oud Mathenesse

Datum: 11 januari 2019

1. Aanleiding

In verband met het bestemmingsplan Oud Mathenesse dienen hogere waarden te worden vastgesteld voor 10 locaties waar transformaties naar woningen worden mogelijk gemaakt. Het gaat om de locaties W01, W02, W03, W04, W05, W06, W07, W08, W14 en W15. De locaties staan op kaart vermeld in figuur 1.



Figuur 1 Locaties met nieuwe geluidgevoelige functies in het plangebied



2. Onderzoek

Het besluit is gebaseerd op het akoestisch onderzoek van het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam van 5 september 2018, projectcode: 100017818/20170003.

In het onderzoek is berekend wat de geluidbelasting is van wegverkeer, railverkeer en industrie. In het onderzoek wordt aangegeven welke maatregelen worden genomen om de geluidbelasting 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 (30 km/u wegen). Het geluid van het tramverkeer is opgenomen in het geluid van het wegverkeer.

Het akoestisch onderzoek ligt bij dit besluit ter inzage.

Uit het rapport blijkt dat de geluidbelasting bij de verschillende locaties hoger is dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, maar niet hoger dan de waarde waarvoor op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde kan worden verleend.

3. Overweging

Het akoestisch rapport voldoet aan de bepalingen van de Wet geluidhinder en geeft voldoende informatie over de akoestische situatie. In het rapport 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 geluidbelasting op woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen te beperken. Daarbij geldt een volgorde van de toe te passen maatregelen:

- bronmaatregelen
- overdrachtsmaatregelen

Wegverkeer

Rijksweg A20

De ten hoogste toelaatbare waarde voor woningen is 48 dB. Een te verlenen hogere waarde mag voor woningen vanwege een buitenstedelijke weg niet hoger zijn dan 53 dB. Berekend is dat de geluidbelasting op de gevel vanwege de Rijksweg A20 maximaal 53 dB bedraagt.

Bronmaatregelen

Als bronmaatregel kan gedacht worden aan snelheidsverlaging, vermindering van (vracht)verkeer en/of toepassing van stillere wegdekken.

Op de Rijksweg A20 ter hoogte van het plangebied geldt een maximum snelheid van 80 km/uur. Een verdere verlaging van de maximum snelheid op deze weg is, gezien de functie van deze weg, 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 Rijksweg A20 niet aan de orde. Het huidige wegdek van de Rijksweg A20, met uitzondering van de op- en afritten die uit DAB bestaan, bestaat uit Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB). Door vervanging van ZOAB door dubbellaags ZOAB-fijn kan een geluidreductie worden behaald van circa 4 dB. Hiervoor moet de Rijksweg A20 over een lengte van circa 1500 meter worden voorzien van dubbellaags



ZOAB-fijn (de exacte weglengte moet blijken uit een nader geluidonderzoek). Deze reductie is echter niet voldoende om daarmee de geluidbelasting vanwege de Rijksweg A20 op ontwikkellocatie W01 te beperken tot de voorkeurswaarde van 48 dB. De aanleg van dubbellaags ZOAB-fijn op de rijkswegen is aan Rijkswaterstaat.

Overdrachtsmaatregelen

Hierbij kan worden gedacht aan afstandsvergroting en/of afscherpende maatregelen. Aangezien de ontwikkelingen binnen de bestaande bebouwing plaatsvinden is een afstandsvergroting niet aan de orde. In de huidige situatie zijn langs de Rijksweg A20 ter hoogte van het plangebied geen schermen aanwezig. Door plaatsing van een geluidsscherm langs de zuidzijde van de Rijksweg A20 kan de geluidbelasting bij de ontwikkellocaties W01 en W02 worden gereduceerd. De te behalen geluidreductie is afhankelijk van de afmetingen van het geluidsscherm. Wegens de grote afstand tussen het plangebied en de Rijksweg A20 zal een voor de ontwikkellocaties effectief geluidsscherm lang en hoog moeten zijn. Omdat tussen het plangebied en de Rijksweg A20 zich geen geluidgevoelige functies bevinden, zal een dergelijk geluidsscherm (alleen ten behoeve van de ontwikkellocaties binnen het plangebied) niet kosteneffectief zijn. Het plaatsen van geluidschermen langs de rijkswegen is aan Rijkswaterstaat.

Gemeentelijke wegen (Franselaan, Tjalklaan en Schiedamseweg)

De ten hoogste toelaatbare waarde voor woningen is 48 dB. Een te verlenen hogere waarde mag voor woningen in stedelijk gebied niet meer dan 63 dB bedragen. Berekend is dat de geluidbelasting op de gevel vanwege de Franselaan maximaal 61 dB bedraagt. De maximale geluidbelasting vanwege de Tjalklaan bedraagt 49 dB en vanwege de Schiedamseweg inclusief tramverkeer maximaal 51 dB.

Bronmaatregelen

Als bronmaatregelen kan gedacht worden aan vermindering van (vracht)verkeer, snelheidsverlaging en/of toepassing van stillere wegdekken.

Gelet op de (toekomstige) ontwikkelingen binnen en in de directe omgeving van het plangebied is een vermindering van (vracht)verkeer op de onderhavige wegen niet aan de orde. En gelet op de verkeersfunctie van de onderhavige wegen is een snelheidsverlaging op deze wegen verkeerskundig niet gewenst.

Op de Franselaan ligt momenteel DAB. Met huidige stillere wegdekken, bijvoorbeeld dunne deklagen (in dit geval akoestisch geoptimaliseerd steenmestiekasfalt), is het mogelijk een geluidreductie tot circa 3 dB te bereiken. Deze reductie is echter niet voldoende om de geluidbelasting op de onderhavige locaties tot de voorkeurswaarde te beperken.

De akoestisch relevante delen van de Tjalklaan zijn enkele jaren geleden voorzien van dunne deklagen type A. De aanleg van een stiller wegdek is gezien de levensduur van het huidige wegdek niet aan de orde.

Het tramspoor op de Schiedamseweg ligt grotendeels in grasveld of ballastbed. Stillere trambaanconstructies zijn momenteel niet beschikbaar. Op de Schiedamseweg ligt, met uitzondering van de noordelijk gelegen rijstrook tussen de Tjalklaan en de Benjamin Franklinstraat die is voorzien van SMA05, momenteel DAB. Uit nader onderzoek blijkt dat het tramverkeer in enige mate bijdraagt aan de totale geluidbelasting op de ontwikkellocaties vanwege de Schiedamseweg inclusief tramverkeer. Met het toepassen van dunne deklagen (in dit geval akoestisch geoptimaliseerd steenmestiekasfalt) op de Schiedamseweg is het mogelijk



het geluid vanwege het wegverkeer met circa 3 dB te reduceren. Naarmate de weg stiller wordt levert het tramverkeer een steeds grotere bijdrage aan de totale geluidbelasting op de ontwikkellocaties vanwege de weg inclusief trams. De te behalen totale geluidreductie op de desbetreffende ontwikkellocaties zal daarom 1 á 2 dB zijn. Deze reductie is niet voldoende om daarmee de totale geluidbelasting vanwege de Schiedamseweg inclusief tramverkeer op ontwikkellocatie W14 tot de voorkeurswaarde te beperken.

De stillere asfalttypes zijn veelal slijtagegevoeliger dan DAB en ze kunnen veelal op wegen met hellingen, bochten of kruispunten (wegens wringend, optrekkend en afremmend verkeer) niet of slechts op een deel van de weg worden toegepast. Ze zijn daardoor minder effectief. Als toepassing van stille wegdekken op de onderhavige wegen als een mogelijke maatregel in overweging wordt genomen, zullen asfaltdeskundigen moeten worden gevraagd om te onderzoeken of voor deze wegen een stiller asfalt met de gewenste geluidreductie civieltechnisch toepasbaar en financieel haalbaar is. Vervolgens moet uit een nader akoestisch onderzoek blijken hoe effectief dat stille type wegdek is in deze situaties.

Overdrachtsmaatregelen

Hierbij kan worden gedacht aan afstandsvergroting en/of afscherpende maatregelen. Aangezien de ontwikkelingen binnen de bestaande bebouwing plaatsvinden is een afstandsvergroting niet aan de orde.

De onderhavige wegen bevinden zich in een stedelijk gebied. Het plaatsen van een geluidscherm langs deze wegen is vanuit verkeerskundig en stedenbouwkundig oogpunt niet mogelijk/wenselijk.

Spoorwegverkeer

Spoortraject Rotterdam - Delft

De ten hoogste toelaatbare voor woningen is 55 dB. Een te verlenen hogere waarde mag voor woningen niet hoger zijn dan 68 dB. Berekend is dat de geluidbelasting op de gevel vanwege het spoor maximaal 56 dB bedraagt.

Bronmaatregelen

Hierbij kan worden gedacht aan het toepassen van een stillere bovenbouw, het toepassen van raildempers, het akoestisch slijpen van rails, het vervangen van bestaand materieel en het verlagen van de intensiteiten op het spoor. Het verlagen van de intensiteiten of het vervangen van materieel is gezien de functie en het gebruik van de spoorlijn niet aan de orde.

Momenteel is er bij twee noordelijk gelegen sporen ter hoogte van het plangebied en alle sporen ten westen van het plangebied sprake van een bovenbouw van rails op hout/zigzagbeton in ballastbed (bovenbouwcode 2). Door deze bovenbouw te vervangen door rails op betonblokken (mono of duoblokken in ballastbed, bovenbouwcode 1) kan de gebelastiluidemissie van het spoor worden gereduceerd met 3 á 4 dB. Echter, omdat het zuidelijk gelegen spoor ter hoogte van het plangebied, die al is voorzien van mono of duoblokken in ballastbed, een belangrijke bijdrage levert aan de totale geluidbelasting vanwege het railverkeer op de ontwikkellocaties zal de te behalen geluidreductie op deze ontwikkellocaties minder zijn dan 3 dB. Uit nader onderzoek is gebleken dat de geluidreductie op ontwikkellocatie W01 maximaal 1 dB is.

Door ter hoogte van het plangebied raildempers toe te passen of een intensiever onderhoudsregime (akoestisch slijpen) toe te passen, kan de geluidemissie van het spoor worden gereduceerd met 2 á 3 dB.



Door toepassing van één van de bovengenoemde bronmaatregelen kan de geluidbelasting op ontwikkellocatie W01 tot de voorkeurswaarde voor woningen (55 dB) worden teruggebracht. Het toepassen van de bovenstaande bronmaatregelen is aan de spoorbeheerder Prorail.

Overdrachtsmaatregelen

Hierbij kan worden gedacht aan afstandsvergroting en/of afscherpende maatregelen. Aangezien de ontwikkelingen op ontwikkellocatie W01 binnen de bestaande bebouwing plaatsvinden is een afstandsvergroting niet aan de orde.

De overschrijding van de voorkeurswaarde vindt plaats op de westgevel van ontwikkellocatie W01. Door het plaatsen van een geluidscherm langs de zuidzijde van het spoor ter hoogte van de Hogenbanweg kan de geluidbelasting vanwege het spoortraject Rotterdam – Delft tot de voorkeurswaarde worden beperkt. Uit een indicatief onderzoek is gebleken dat dit scherm circa 2 meter hoog en 40 meter lang moet zijn (de resultaten van dit onderzoek zijn niet in dit rapport opgenomen). De exacte afmetingen van een nieuw scherm langs de zuidzijde van het spoor moeten uit een nader akoestisch onderzoek blijken. Opgemerkt wordt echter dat een verlaging van de geluidbelasting vanwege het spoortraject Rotterdam – Delft op ontwikkellocatie W01 weinig zinvol is, omdat de geluidbelasting vanwege de Rijksweg bepalend is voor de akoestische situatie op deze locatie.

Het plaatsen van een geluidscherm langs het spoor is aan de spoorbeheerder Prorail.

Industrieterrein

Waal-Eemhaven en Havens Noordwest, Oost-Frankenland

De ten hoogste toelaatbare waarde voor woningen is 50 dB(A). Een te verlenen hogere waarde mag voor woningen niet hoger zijn dan: 55 dB(A). Berekend is dat de geluidbelasting op de gevel als gevolg van het industrieterrein Waal-Eemhaven 53 dB(A) is en als gevolg van het industrieterrein Havens Noordwest, Oost-Frankenland 51 dB(A).

Bronmaatregelen

Voor de industrieterreinen Waal-Eemhaven en Havens Noordwest, Oost-Frankenland zijn reeds saneringsprogramma's vastgesteld en uitgevoerd. Daarin zijn alle mogelijke bronmaatregelen onderzocht en uitgevoerd.

Overdrachtsmaatregelen

Het plaatsen van een lang scherm langs de onderhavige industrieterreinen heeft weinig tot geen effect, omdat het hierbij om een uitgestrekt industrieterrein gaat waarop de geluidbronnen verspreid liggen. Tevens zijn er wegens de aanwezigheid van hoge geluidbronnen hoge geluidschermen nodig. Het plaatsen van een hoog scherm nabij het plangebied is vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk. Bovendien is het plaatsen van lange en hoge schermen langs de industrieterreinen of het plangebied niet doelmatig en financieel niet haalbaar.

Cumulatie van geluid

Volgens de Wet geluidhinder mag cumulatie van geluid van de wettelijke bronnen niet leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting.

In het akoestisch onderzoek is de cumulatie van het geluid van wegverkeer berekend op basis van onderstaande gegevens:



- 57 dB ten gevolge van de Rijksweg A20
- 56 dB ten gevolge van het spoortraject Rotterdam - Delft
- 54 dB(A) ten gevolge van industrieterrein Waal-Eemhaven

De hoogste gecumuleerde geluidbelasting is berekend ter plaatse van de locaties W01 en W14 en bedraagt 58 dB. Deze waarde geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

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.

Ontwikkellocatie 14 bestaat momenteel uit twee panden. Om hier te voldoen aan het ontheffingsbeleid en een geluidluwe gevel te realiseren, kan hier maar 1 woning ontwikkeld worden. Alle beoogde woningen op de overige locaties kunnen over minimaal één geluidluwe gevel beschikken en voldoen daarmee aan het ontheffingsbeleid van de gemeente Rotterdam.

Conclusie

Op grond van bovenstaande overwegingen kunnen voor het bestemmingsplan Oud Mathenesse onder voorwaarden hogere waarden als gevolg van wegverkeer, railverkeer en industrie worden verleend.

4. Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft zes weken ter inzage gelegen van 19 oktober tot en met 29 november 2018. Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn geen zienswijzen ingekomen.

5. Besluit

Gelet op artikel 61, 83 en 110a van de Wet geluidhinder besluiten burgemeester en wethouders van Rotterdam voor het bestemmingsplan Oud Mathenesse de hogere waarden vanwege wegverkeer, railwegverkeer en industrie onder de volgende voorwaarden als volgt vast te stellen:

1. Geluidluwe gevel:

De woningen dienen te beschikken over een geluidluwe gevel en indien aanwezig geluidluwe buitenruimte.

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.

Vast te stellen hogere waarden:

Voor rekenpunten, rekenhoogte en locaties: zie het akoestisch rapport.



Wegverkeer

Zoneplichtige weg: Rijksweg A20				
locatie (adres, kadastraal nr.)	bestemming/aantal	rekenpunt	rekenhoogte (m)	hogere waarde in dB
W01: Pinasplein 3-17/Hogebanweg 22 RTD10 – AA - 2059 RTD10 – AA - 2060 RTD10 – AA - 2061 RTD10 – AA - 2062	Gemengd - 2/ 5	W01.03	1,5	49
		W01.05	1,5	53
		W01.06	1,5	53
		W01.07	1,5	53
		W01.08	1,5	53
		W01.09	1,5	53
		W01.12	1,5	49
		W01.13	1,5	53
W02: Boeierstraat 3 RTD10 – AA - 1737	Maatschappelijk - 2/ 3	W02.03	2,0	50
		W02.03	5,0	51
		W02.04	2,0	49
		W02.04	5,0	50
		W02.05	2,0	49
		W02.05	5,0	50

Zoneplichtige weg: Franselaan				
locatie (adres, kadastraal nr.)	bestemming/aantal	rekenpunt	rekenhoogte	hogere waarde in dB
W03: Franselaan 242-248 RTD10 – AA – 1169 RTD10 – AA – 1170	Gemengd - 2/ 3	W03.01	1,5	60
		W03.02	1,5	60
		W03.03	1,5	60
W04: Franselaan 214-216 RTD10 – AA – 868	Gemengd - 2/ 2	W04.01	1,5	60
		W04.02	1,5	60
		W04.03	1,5	56
		W04.04	1,5	53
		W04.05	1,5	50
W05: Franselaan 212 RTD10 – AA – 905	Gemengd - 2/ 1	W05.01	1,5	61
		W05.02	1,5	56
		W05.03	1,5	53
		W05.04	1,5	50
W06: Franselaan 206-208 RTD10 – AA – 907 RTD10 – AA – 908	Gemengd - 2/ 1	W06.01	1,5	61
		W06.02	1,5	61
W07: Franselaan 192-196 RTD10 – AA – 968	Gemengd - 2/ 2	W07.01	1,5	61
		W07.02	1,5	61
		W07.03	1,5	61



RTD10 – AA – 969 RTD10 – AA – 970				
W08: Franselaan 148-156	Gemengd - 2/ 4	W08.01 W08.02 W08.03	1,5 1,5 1,5	61 61 61
RTD10 – AA – 1007 RTD10 – AA - 1008		W08.04 W08.05 W08.06	1,5 1,5 1,5	61 57 55

Zoneplichtige weg: Tjalklaan

locatie (adres, kadastraal nr.)	bestemming/ aantal	rekenpunt	rekenhoogte	hogere waarde in dB
W08: Franselaan 148-156	Gemengd - 2/ 4	W08.04 W08.05 W08.06	1,5 1,5 1,5	49 49 49
RTD10 – AA – 1007 RTD10 – AA - 1008				

Zoneplichtige weg: Schiedamseweg inclusief tram

locatie (adres, kadastraal nr.)	bestemming/ aantal	rekenpunt	rekenhoogte	hogere waarde in dB
W14: Schiedamseweg Beneden 455-457/ Engelsestraat 2	Gemengd - 2/ 1	W14.01 W14.02 W14.03 W14.04 W14.05 W14.06	1,5 1,5 1,5 1,5 1,5 1,5	51 51 51 49 49 49
RTD10 – AA – 1206/ RTD10 – AA - 1205				

Railverkeer
Zoneplichtige spoorweg: Spoortraject Rotterdam - Delft

locatie (adres, kadastraal nr.)	bestemming/ aantal	rekenpunt	rekenhoogte (m)	hogere waarde in dB
W01: Pinasplein 3-17/ Hogenbanweg 22	Gemengd - 2/ 5	W01.06 W01.13 W01.14	1,5 1,5 1,5	56
RTD10 – AA - 2059 RTD10 – AA - 2060 RTD10 – AA - 2061 RTD10 – AA - 2062				

**Industrie**

Zoneplichtig industrieterrein: Waal-/Eemhaven				
locatie (adres, kadastraal nr.)	bestemming/aantal	rekenpunt	rekenhoogte	hogere waarde in dB(A)*
W14: Schiedamseweg Beneden 455-457/ Engelsestraat 2 RTD10 – AA – 1206/ RTD10 – AA - 1205	Gemengd - 2/ 1	W14.01	1,5	51
		W14.02	1,5	51
		W14.03	1,5	51
		W14.04	1,5	51
		W14.05	1,5	51
		W14.06	1,5	51
W15: Poolsestraat 4 RTD10 – AA - 2323	Maatschappelijk - 2/ 1	W15.01	2,0	51
		W15.01	5,0	51
		W15.02	2,0	51
		W15.12	5,0	52
		W15.13	5,0	52
		W15.14	5,0	52
		W15.15	2,0	51
W15.15	5,0	53		

Zoneplichtig industrieterrein: Havens Noordwest, Oost-Frankenland				
locatie (adres, kadastraal nr.)	bestemming/aantal	rekenpunt	rekenhoogte	hogere waarde in dB(A)*
W14: Schiedamseweg Beneden 455-457/ Engelsestraat 2 RTD10 – AA – 1206/ RTD10 – AA - 1205	Gemengd - 2/ 1	W14.01	1,5	51
		W14.02	1,5	51
		W14.03	1,5	51

* als gevolg van de rekenmodel voor het industrieterrein is de geluidbelasting niet berekend op rekenpunten en rekenhoogten, maar op zones

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 de gemeente Rotterdam
namens dezen,

drs. E.S.F. Klep
Directeur Stedelijke Inrichting



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:

- 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 het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam van 5 september 2018, projectcode: 100017818/20170003.