



## Besluit hogere waarden, Wet geluidhinder

### Rembrandtweg in Ridderkerk in het kader van het bestemmingsplan 'Herstructurering Rembrandtweg Fase 1'

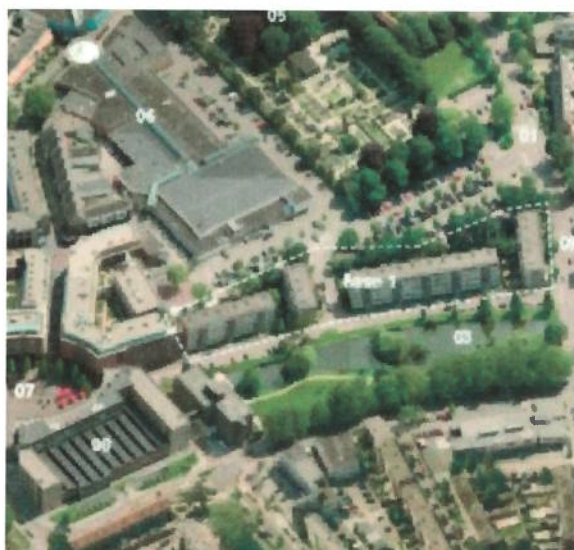
Kenmerk 37497/1  
Datum 21 maart 2019

Besluit van het college van Burgemeester en Wethouders van Ridderkerk.

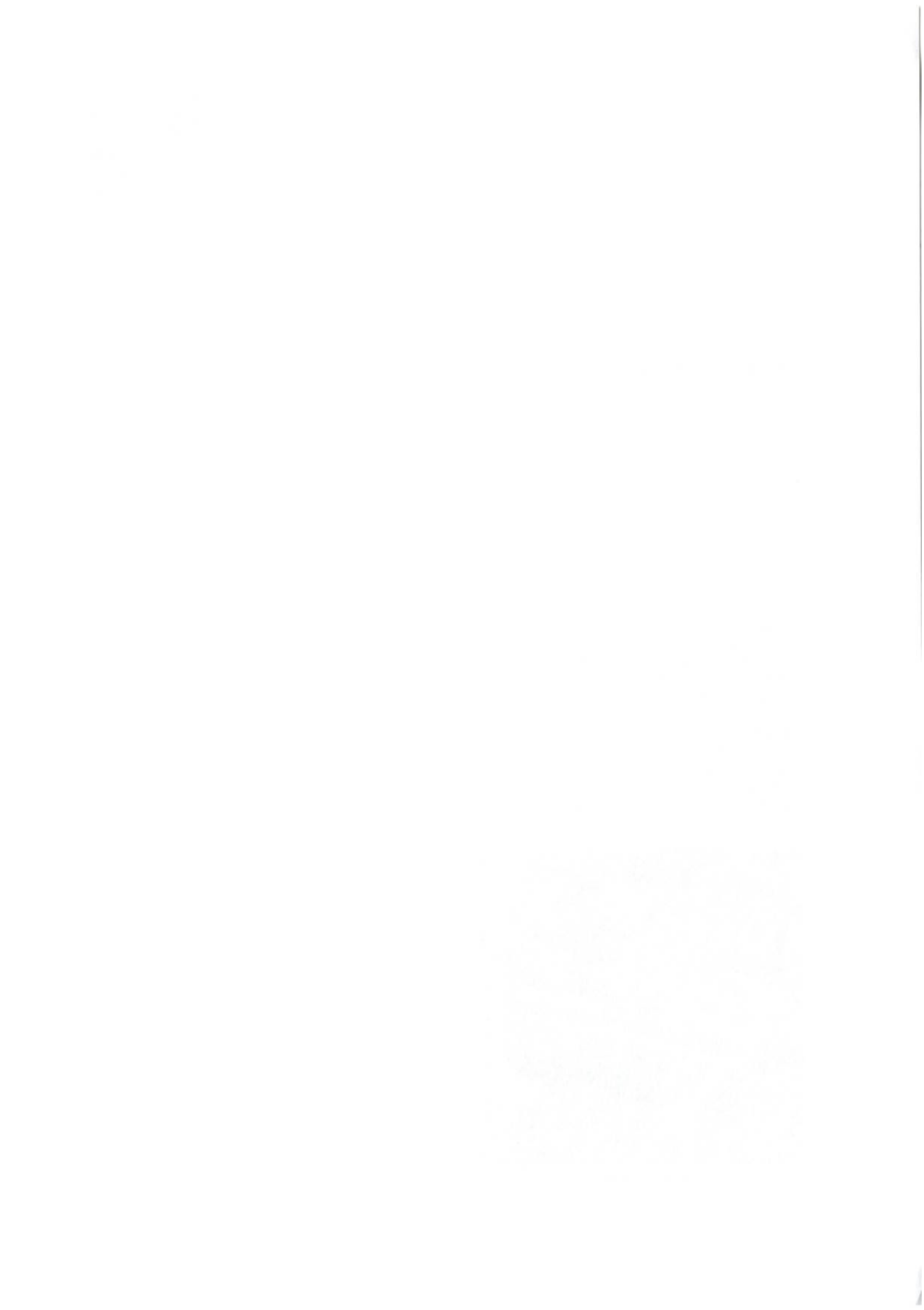
#### Bestemmingsplan

Woningcorporatie Woonvisie heeft plannen ontwikkeld voor de sloop van verouderde appartementen aan de Rembrandtweg. Totaal worden in twee fasen 185 woningen gesloopt en worden 150 woningen teruggebouwd, verdeeld over 136 appartementen en 14 eengezinswoningen. In fase 1 worden 78 woningen gerealiseerd.

Het plangebied ligt ten noordwesten van het centrum en wordt globaal begrensd door de singel en de Rembrandtweg, de nieuwbouw rond het Koningsplein en de parkeerplaats van het winkelcentrum en de binnenterreinen achter de Pieter de Hoochstraat. In figuur 1 is de ligging van het plangebied weergegeven. De beoogde situatie is weergegeven in figuur 2. Het plangebied ligt binnen het vigerende bestemmingsplan Ridderkerk-West en de vigerende beheersverordening 'Ridderkerk Centrum'.



Figuur 1: Ligging van het plangebied





Figuur 2: De beoogde situatie fase 1 (bestaande uit bouwblokken E,F en G)

### Procedure

Op de voorbereiding van het hogere waardenbesluit (als bedoeld in artikel 110a van de Wet geluidhinder) is de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Het besluit zal tegelijkertijd met het bestemmingsplan 'Herstructurering Rembrandtweg' ter inzage worden gelegd.

### Algemeen toetsingskader

De Wet geluidhinder (Wgh) beoogt de burger te beschermen tegen een te hoge geluidbelasting. In de Wgh, en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen, zijn normen opgenomen voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (voorheen voorkeursgrenswaarden genoemd) van onder meer wegverkeer, spoorwegverkeer en industrieterreinen. De regelgeving gaat daarbij uit van ten hoogste toelaatbare geluidbelasting en hogere waarden dan de ten hoogste toelaatbare waarden (voorheen maximale grenswaarden genoemd). Een geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde wordt zonder meer als aanvaardbaar geacht, terwijl een geluidbelasting boven de maximale grenswaarden niet toegestaan is. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dienen er maatregelen te worden getroffen om de geluidbelasting te verlagen tot de voorkeursgrenswaarden.

In bepaalde situaties kunnen er echter geen of onvoldoende maatregelen worden getroffen, omdat deze maatregelen stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. In die situaties kunnen er hogere waarden dan de voorkeursgrenswaarden worden toegestaan tot aan de maximale grenswaarde. Daarbij dient in ieder geval te worden voldaan aan de eisen die gelden ten aanzien van de binnenniveaus in verblijfsruimten van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen. In artikel 3.3, lid 1 van het Bouwbesluit 2012 is vastgelegd dat in geval van een hogere waarden besluit eisen gelden ten aanzien van de maximaal toelaatbare binnenwaarde.

#### *Spoorwegverkeerslawaai*

De planlocatie bevindt zich buiten de zone van een spoorweg.

#### *Industrielawaai*

Het planlocatie bevindt zich buiten de zone van enig industrieterrein.

#### *Wegverkeerslawaai*

De planlocatie is gelegen binnen de geluidzone van de Burgemeester de Zeeuwstraat en de Frans Halsstraat. Binnen zones langs wegen is de voorkeursgrenswaarde voor woningen en maatschappelijke voorzieningen 48 dB.

#### *Cumulatie*

Indien de woning(en) zich binnen de zones van meerdere geluidbronnen bevinden, dient onderzoek te worden verricht naar de totale (gecumuleerde) geluidbelasting. Dit wordt alleen toegepast ten aanzien van geluidbronnen waarvan de geluidbelasting de voorkeurswaarde overschrijft.





De Wet geluidhinder stelt ten aanzien van de gecumuleerde geluidbelasting echter geen grenswaarden. Het zesde lid van artikel 110a van de Wgh bepaalt dat de hogere waarde alleen kan worden vastgesteld, voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders onaanvaardbare geluidbelasting.

### **Gemeentelijk beleidskader**

De gemeente Ridderkerk heeft geen specifiek beleid ten aanzien van het vaststellen van hogere waarden.

### **Akoestisch onderzoek**

De resultaten van het onderzoek naar de geluidbelasting op de geplande woning zijn weergegeven in het akoestisch onderzoeksrapport *Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai Rembrandtweg in Ridderkerk*, uitgevoerd door Rho (onder kenmerk:2016.01.52) van 22 december 2017. Het akoestisch onderzoek voldoet aan de bepalingen van de Wet geluidhinder.

### **Motivering besluit**

#### *Wegverkeerslawaaai ten gevolge van de Burgemeester de Zeeuwstraat*

De geluidbelasting ten gevolge van de Burgemeester de Zeeuwstraat bedraagt ten hoogste 36 dB (incl. 5 dB aftrek ex. Art. 110g Wgh). De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden.

#### *Wegverkeerslawaaai ten gevolge van de Frans Halsstraat*

De geluidbelasting ten gevolge van de Frans Halsstraat bedraagt ten hoogste 63 dB (incl. 5 dB aftrek ex. art. 110g Wgh). De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden.

#### *Wegverkeerslawaaai ten gevolge van de Paulus Potterstraat (niet-gezoneerd)*

De geluidbelasting ten gevolge van de niet-gezoneerde weg, de Paulus Potterstraat, bedraagt (voor bouwblok F) ten hoogste 43 dB (incl. 5 dB aftrek ex. art. 110g Wgh). De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden.

#### *Wegverkeerslawaaai ten gevolge van de Jonkheer van Karnebeekweg (niet-gezoneerd)*

De geluidbelasting ten gevolge van de niet-gezoneerde weg, de Jonkheer van Karnebeekweg, bedraagt ten hoogste 46 dB (incl. aftrek ex. art. 110g Wgh). De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden.

Om de geluidbelasting vanwege de Frans Halsstraat op de woningen te reduceren zijn bron- en overdrachtsmaatregelen denkbaar.

### **Bronmaatregelen:**

Als gevolg van het wegverkeer op de Frans Halsstraat wordt de voorkeursgrenswaarde voor de bouwblokken E en F overschreden. Bovendien is voor het bouwblok E sprake van een overschrijding van de plandrempel van 63 dB (gecumuleerd exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh).

Er zijn een aantal maatregelen aan de bron denkbaar. De eerste mogelijkheid is het beperken van de verkeersomvang, de snelheid of wijziging van de samenstelling van het verkeer. Een tweede mogelijkheid betreft het toepassen van geluidreducerend asfalt.

### ***Wijzigen functie van de weg of afwaarderen maximum snelheid***

De Frans Halsstraat is, binnen de gemeentelijke wegcategorisering als onderdeel van de centrumring, gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De weg heeft binnen Ridderkerk een ontsluitende en verbindende functie voor het gebied ten westen van het centrum. Deze functie dient behouden te blijven ten behoeve van de bereikbaarheid van dit deel van Ridderkerk. Het wijzigen van de functie van de weg en daarmee de samenstelling van het verkeer is daarom niet mogelijk.







Dit type wegen kent normaliter een maximum snelheid van 50 km/u. Een verdere afwaardering is, gelet op de functie van de weg als gebiedsontsluitingsweg, niet wenselijk.

Op verzoek van de gemeente Ridderkerk is echter wel het akoestisch effect inzichtelijk gemaakt van het afwaarderen van de maximum snelheid van 50 km/u naar 30 km/u. Allereerst is getoetst aan de normen uit de Wgh. Uit de berekeningen blijkt dan dat de geluidbelasting op bouwblok F afneemt tot maximaal 48 dB. Hier wordt dan voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Voor bouwblok E blijft sprake van een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde. De maximale geluidbelasting op bouwblok E bedraagt dan 59 dB. De geluidbelasting neemt, als gevolg van het afwaarderen van de maximum snelheid naar 30 km/u, af met 3 tot 4 dB. Een dergelijke maatregel heeft tevens tot gevolg dat in het kader van de Wgh geen hogere waarde vastgesteld hoeft te worden.

Vervolgens is ook getoetst aan de plandrempel van 63 dB (gecumuleerd en exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh). Uit de resultaten van deze berekening (zie eveneens bijlage 5) blijkt dat bij het afwaarderen van de maximum snelheid op de Frans Halsstraat naar 30 km/u voor bouwblok E nog steeds sprake is van een overschrijding van de plandrempel. Op bouwblok E bedraagt de maximale geluidbelasting 64 dB (westelijke gevel). Wel heeft de maatregel tot gevolg dat op andere geveldelen (noordelijke gevel bouwblok E) aan de plandrempel wordt voldaan.

#### *Afwaarderen maximum snelheid in combinatie met toepassen geluidreducerend asfalt*

Vervolgens is onderzoek gedaan naar een combinatie van het afwaarderen van de maximum snelheid op de Frans Halsstraat naar 30 km/u met het toepassen van asfalt als wegdektype. Opnieuw is allereerst getoetst aan de normstelling uit de Wgh. De resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 6. Uit de resultaten is geconcludeerd dat de geluidbelasting verder afneemt (-3 dB). De geluidbelasting op bouwblok E bedraagt bij deze gecombineerde maatregel nog 56 dB. Toetsing aan de plandrempel van 63 dB (gecumuleerd en exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh) uit het gemeentelijke Actieplan Geluid toont aan dat bij deze combinatie aan maatregelen ook op deze beide bouwblokken aan de plandrempel wordt voldaan. De maximale geluidbelasting bedraagt dan 62 dB.

#### *Handhaven maximum snelheid en toepassen van asfalt met een dunne deklaag type B*

Ten slotte is onderzoek gedaan naar het handhaven van de geldende maximum snelheid van 50 km/u, passend bij de wegfunctie als gebiedsontsluitingsweg, en het toepassen van asfalt met een dunne deklaag. Ten opzichte van de, in de huidige situatie aanwezig, elementverharding in keperverband, heeft een dergelijk verhardingstype een geluidreducerend effect van minimaal 4 dB. Eerst is wederom getoetst aan de normstelling uit de Wgh. Uit de berekening blijkt dat ook bij deze maatregel voor bouwblok F voldaan zal worden aan de voorkeursgrenswaarde. Op bouwblok E wordt deze nog steeds overschreden. De maximale geluidbelasting bedraagt dan 57 dB. Vervolgens is ook getoetst aan de plandrempel van 63 dB (gecumuleerd en exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh) uit het Actieplan Geluid.

Uit deze berekening blijkt dat bij het toepassen van een dergelijk verhardingstype aan de plandrempel kan worden voldaan. Op bouwblok E bedraagt de geluidbelasting dan gecumuleerd en zonder aftrek 62 dB. Een dergelijke maatregel kent gelijkwaardige resultaten als de combinatie van het afwaarderen van de maximum snelheid met het toepassen van standaard asfalt.

#### *Afweging maatregelen aan de bron*

Zoals aangegeven is de Frans Halsstraat binnen de gemeentelijke wegecategorisering gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. De weg is onderdeel van de centrumring welke zorgdraagt voor een goede ontsluiting van het centrumgebied van Ridderkerk en de ten westen van de weg gelegen woonwijk. Het beperken van de verkeersomvang, de snelheid of wijziging van de samenstelling van het verkeer stuit zonder nader verkeerskundig onderzoek naar een alternatieve wegecategorisering op overwegende bezwaren van verkeerskundige aard.







Vooralsnog is onderzoek naar de mogelijke aanpassing van deze functie opgenomen in het kader van het opstellen van de Omgevingsvisie Ridderkerk. Het toepassen van een ander wegdektype in de vorm van standaard asfalt of een geluidreducerend asfalt in de vorm van een dunne deklaag B is binnen het huidige Actieplan Geluid dat loopt tot en met 2018 voor de Frans Halsstraat niet geagendeerd. Ook dit zal onderzocht worden in het kader van de Omgevingsvisie Ridderkerk. Het plan voor de herstructurering van het onderhavig plangebied loopt vooruit op deze planvorming. Zodoende zal op basis van de bestaande situatie voldaan moeten worden aan de normen uit de Wgh en de plandrempel uit het gemeentelijke Actieplan Geluid.

#### Overdrachtsmaatregelen:

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidsafschermdende voorzieningen zijn een scherm of wal. Om overall aan de voorkeursgrenswaarde te kunnen voldoen is in onderhavige situatie een hoog scherm noodzakelijk nabij de bebouwing. Dergelijke geluidsafschermdende voorzieningen zijn in stedelijk gebied niet toepasbaar en stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige aard. Maatregelen door middel van het vergroten van de afstand is niet wenselijk, omdat ten eerste de ruimte in het plangebied niet groot genoeg is om aan de voorkeursgrenswaarde te kunnen voldoen. Ten tweede ligt de bebouwing aan de Rembrandtweg volgens het ontwerp in lijn met de overige bebouwing aan weerszijden, wat wenselijk is voor het stedenbouwkundig plan. De woongebouwen worden regelmatig gesitueerd en hebben een samenhangende architectuur, waardoor de bebouwing als een samenhangende eenheid herkenbaar is. Ook sluit de bebouwing goed aan op de omliggende omgeving. Ten slotte heeft het appartementencomplex op deze manier een geluidsafschermdende werking voor de achterliggende woningen. Het vergroten van de afstand tussen de bebouwing en de rijbaan van de Frans Halsstraat en Rembrandtweg stuiten daarom op bezwaren van stedenbouwkundige aard.

#### Gevelmaatregelen:

Omdat maatregelen aan de bron vooralsnog niet mogelijk zijn, kan op basis van de bestaande situatie niet op alle gevels van bouwblok E aan de plandrempel van 63 dB worden voldaan. Deze geveldelen zullen zodoende, conform gemeentelijk beleid, dof uitgevoerd moeten worden. Het gaat dan om de gehele westelijke gevel en een deel van de noordelijke gevel van bouwblok E. In de volgende figuur zijn deze geveldelen rood weergegeven:



Figuur 3. Dof gevels bouwblok E.

#### *Cumulatie van geluid*

In het kader van de Wet geluidhinder dient vastgesteld te worden of van een relevante blootstelling door meerdere bronnen sprake is. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde als gevolg van de Frans Halsstraat alsmede niet gezonde wegen, wordt overschreden. De cumulatieve geluidbelasting bedraagt ten hoogste 68 dB. De geluidwering van de gevels moet zijn afgestemd op de gecumuleerde geluidbelasting, exclusief aftrek ex. art. 110g Wgh.



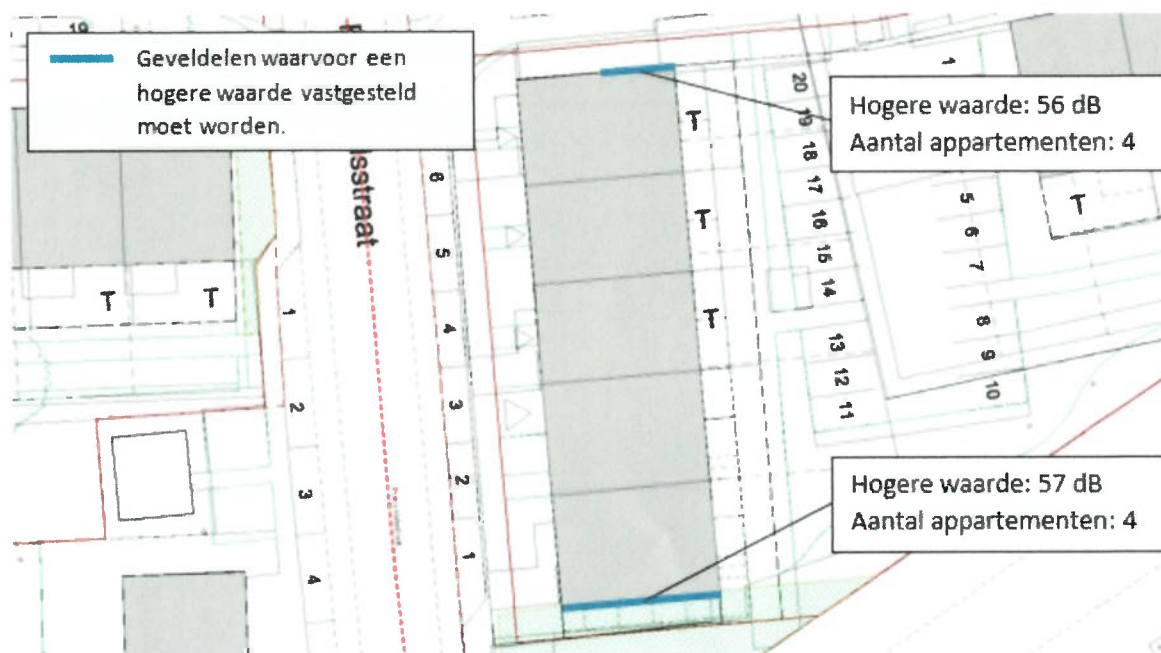


### Besluit

Gelet op het akoestisch onderzoeksrapport *Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Rembrandtweg in Ridderkerk*, uitgevoerd door Rho (onder kenmerk:2016.01.52) van 22 december 2017 alsmede de artikelen 83, lid 2 en 110a van de Wet geluidhinder, besluiten Burgemeester en Wethouders van Ridderkerk voor het Bestemmingsplan 'Herstructurering Rembrandtweg' de hogere waarden als volgt onherroepelijk vast te stellen:

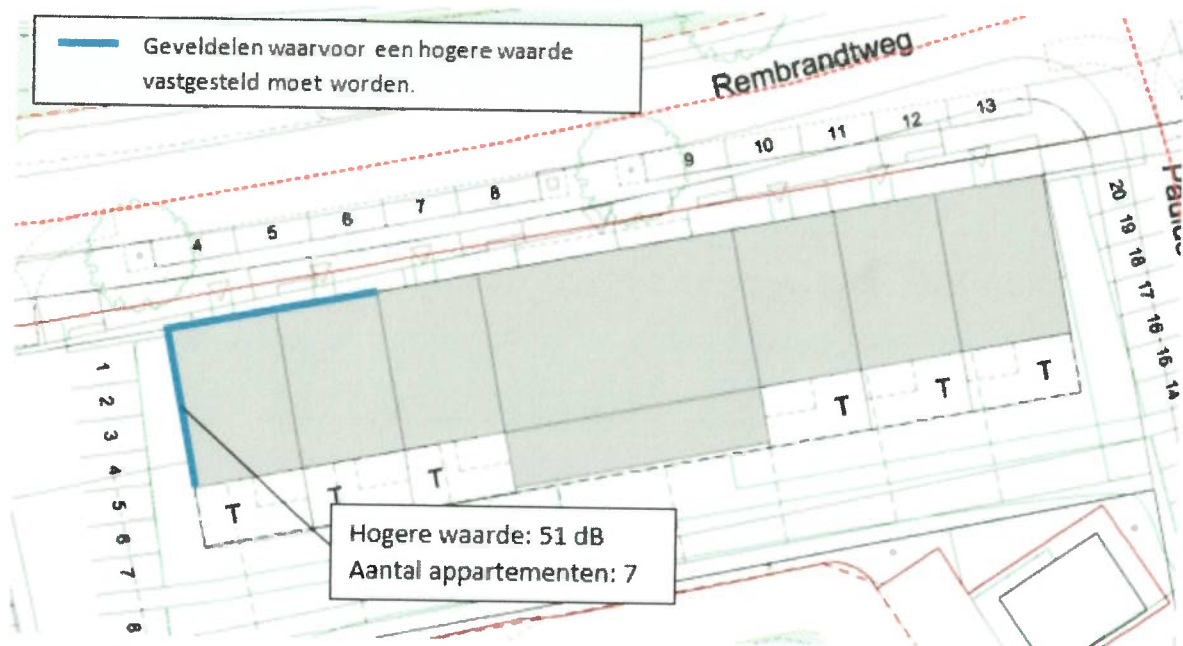
Bestemming	Geluidsbron	Hogere waarde
<b>Omschrijving</b>	<b>Aantal</b>	
Rembrandtweg Gemeente Ridderkerk Sectieletter: H Perceelnummer: 06836 Bouwblok E noordzijde	4	Frans Halsstraat 56 dB
Rembrandtweg Gemeente Ridderkerk Sectieletter: H Perceelnummer: 06836 Bouwblok E zuidzijde	4	Frans Halsstraat 57 dB
Rembrandtweg Gemeente Ridderkerk Sectieletter: H Perceelnummer: 06836 Bouwblok F	7	Frans Halsstraat 51 dB

In artikel 5.4 van het Besluit geluidhinder is bepaald dat bij het Besluit hogere waarde een kaart hoort. In figuren 4 en 5 is de ligging van de woningen, waarvoor hogere waarden worden aangevraagd, weergegeven.



Figuur 4. Hogere grenswaarden (incl. 5 dB aftrek ex. art. 110g Wgh) als gevolg van de Frans Halsstraat op bouwblok E.





Figuur 5. Hogere grenswaarden (incl. 5 dB aftrek ex. art. 110g Wgh) als gevolg van de Frans Halsstraat op bouwblok F.

### Overige regels en wetten

Het onderhavige besluit betreft een ontheffing op grond van de Wet geluidhinder. Dit besluit laat onverlet dat er voor realisering van de ontwikkelingen mogelijk rekening gehouden dient te worden met andere wettelijke bepalingen.

Datum van ondertekening: 21 maart 2019

namens burgemeester en wethouders,

De heer W. Teeuwen  
Domeindirecteur Ruimte

