

Ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder Bestemmingsplan Verbrede reikwijdte Stationskwartier Zwijndrecht

1. Aanleiding

Het bestemmingsplan Verbrede reikwijdte Stationskwartier Zwijndrecht voorziet in de realisatie van nieuwe woningen in het gebied rond het station Zwijndrecht en de A16. Naast de bouw van woningen wordt ook de verkeersafwikkeling veranderd, zodat onderzoek moet worden uitgevoerd naar de akoestische gevolgen van nieuwe wegen en de daarmee gepaard gaande reconstructie van bestaande wegen. Ten behoeve van het plan is door Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Akoestisch onderzoek Stationskwartier te Zwijndrecht, kenmerk Z-20-382265; 27 oktober 2021). Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai wordt overschreden. Het is daarom noodzakelijk dat er hogere grenswaarden worden vastgesteld.

2. Beoordelingskader

In de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) zijn normen opgenomen voor de toelaatbare geluidsbelasting vanwege wegverkeers-, railverkeers- en industrielawaai. De Wgh gaat daarbij uit van voorkeurswaarden en maximale ontheffingswaarden. De geluidsbelasting onder de voorkeurswaarde is toelaatbaar, een geluidsbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde is niet toelaatbaar. Een geluidsbelasting tussen de voorkeurswaarde en de maximale ontheffingswaarde is alleen toelaatbaar na een afwegingsproces.

3. Bevindingen akoestisch onderzoek

Algemeen

De nieuwe woningen zijn gelegen binnen de onderzoekszone van de A16, de route Koninginneweg/Burgemeester Doumaweg, de Pieter Zeemanstraat, de Karel Doormanlaan, de Stationsweg, de (Verlengde) Brugweg, de spoorlijn van Rotterdam naar Dordrecht en het industrieterrein Dordt West/Groote Lindt. Het bestemmingsplan regelt eveneens de aanleg van wegen en de reconstructie van bestaande wegen. Op grond van de Wgh is om deze reden onderzoek noodzakelijk. In dit stadium van het plan is geen onderzoek uitgevoerd naar de buurtwegen in het plan die als 30 km worden ingericht. Omdat de concrete invulling van het plan nog niet bekend is en de intensiteit op deze wegen juist wordt bepaald door de aan deze wegen gelegen functies kan de intensiteit op deze wegen nog niet worden bepaald.

Wegverkeerslawaai

Het verkeer op de A16 veroorzaakt op de hogere verdiepingen aan weerszijden van deze weg een geluidsbelasting die ruim hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en ook hoger is dan de maximale hogere waarde van 53 dB. Ten noorden van de A16 is een geluidsbelasting berekend van maximaal 68 dB inclusief de reductie van 2 dB. Ten zuiden van de A16 is een geluidsbelasting berekend van maximaal 65 dB eveneens inclusief de reductie van 2 dB. De hoogste geluidsbelastingen zijn aan de orde op de hoogste bebouwing omdat de rijksweg ter plaatse verdiept ligt waardoor de geluidsbelasting op de lagere verdiepingen wordt afgeschermd. Alhoewel de geluidsbelasting op de lagere bebouwing wordt afgeschermd is ook hier sprake van een overschrijding van de maximale hogere

waarde van 53 dB. Alleen op de begane grond kan op de grens van de woonbestemming wel worden voldaan aan de maximale hogere waarde van 53 dB.

Het verkeer op de (Verlengde) Brugweg veroorzaakt een geluidsbelasting van maximaal 63 dB op de grens van de woonbestemming ten noorden van deze weg. Omdat deze geluidsbelasting hoger is dan de maximale hogere waarde van 58 dB is ook vanuit het verkeer op deze weg sprake van een dove gevel. Voor zover de uiteindelijke woningen op (aanmerkelijk) grotere afstand van de weg worden gebouwd kunnen dove gevels vanuit deze weg mogelijk worden vermeden. De woningen dienen dan op globaal 30 m uit het hart van de weg te worden gebouwd. Op de andere woonbestemmingen is geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Het verkeer op de Stationsstraat veroorzaakt een geluidbelasting van 64 dB, waardoor de maximale hogere waarde met 1 dB overschreden wordt. Ook hier geldt dat als de woningen op een grotere afstand van de weg worden gebouwd de geluidbelasting zal voldoen aan de maximale hogere waarde van 63 dB. Omdat de maximale hogere waarde slechts licht overschreden wordt is het al voldoende om de woningen 1 meter verder van de weg af te bouwen. De resultaten van deze weg zijn gepresenteerd op de vijfde afbeelding in bijlage 3. De geluidbelasting vanwege de route Karel Doormanlaan/Bilderdijkstraat bedraagt maximaal 65 dB, waardoor ook hier de maximale hogere waarde overschreden wordt. Door de woningen 2 á 3 meter verder van de rijbaan af te bouwen wordt wel voldaan aan de maximale hogere waarde.

Het verkeer op de overige bestaande lokale wegen (route Koninginneweg/Burg. Doumaweg, de Pieter Zeemanstraat en de Surinamestraat) veroorzaakt op de grens van de woonbestemming een geluidsbelasting die de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. Er is voor deze wegen geen sprake van een overschrijding van de maximale hogere waarde.

Railverkeerslawaai

Het railverkeer op de spoorlijn van Rotterdam naar Dordrecht veroorzaakt eveneens een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt overschreden op de grens van de woonbestemming die het dichtst bij de spoorlijn is gelegen en in sommige gevallen de zijgevels vanuit het spoor gezien. Door de extra geluidsemisatie van de stalen spoorbrug is op de grens van de woonbestemming het dichtst bij de spoorbrug ook sprake van een hogere geluidsbelasting dan de maximale hogere waarde van 68 dB. In het algemeen kan worden gesteld dat de geluidsbelasting op de gevels die geen zicht op de spoorbaan hebben lager is dan de voorkeursgrenswaarde.

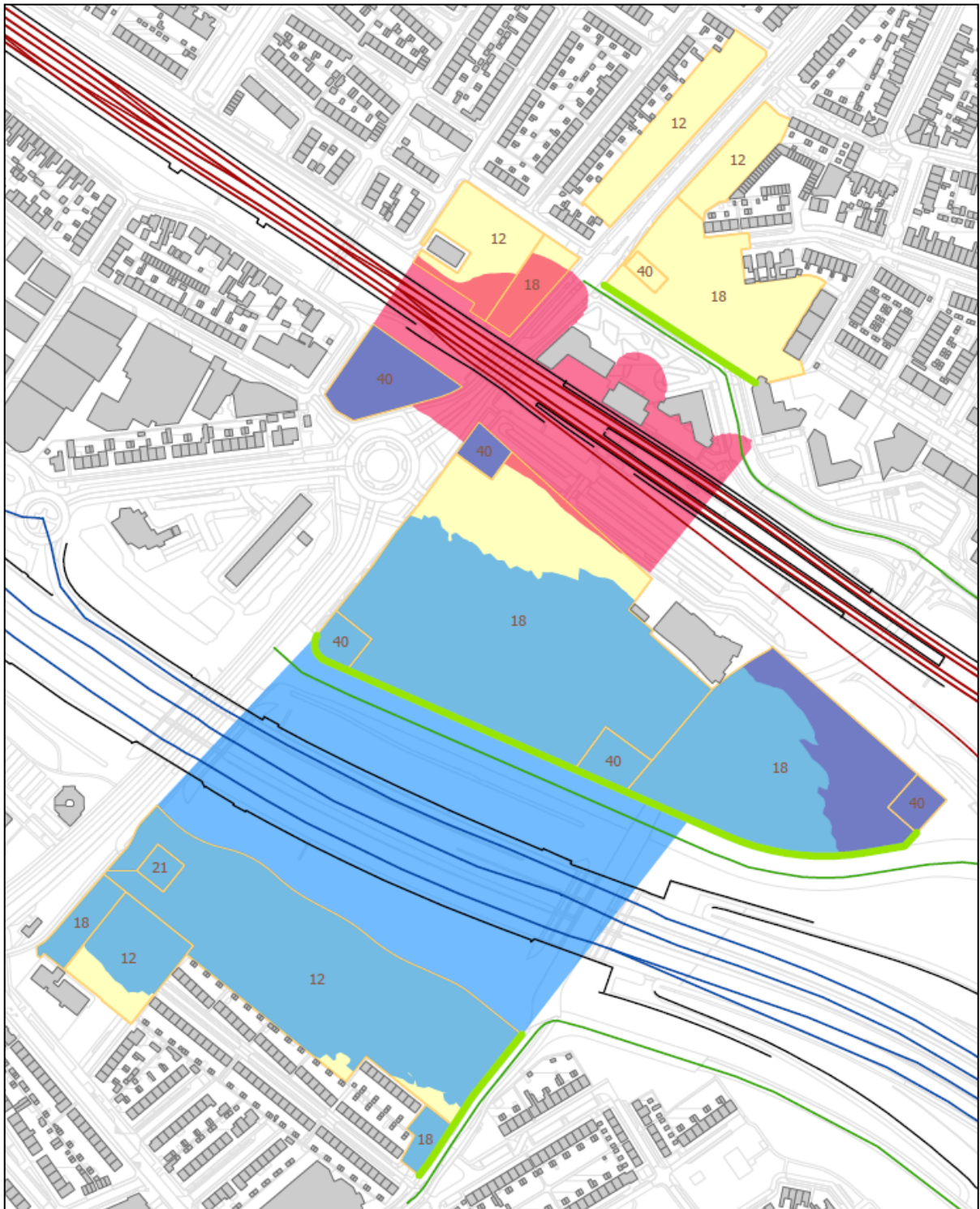
Industrielawaai

De activiteiten op het industrieterrein Dordt West/Groote Lindt veroorzaakt een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De maximale hogere waarde van 55 dB(A) wordt niet overschreden zodat dove gevels vanuit industrielawaai niet noodzakelijk zijn. De voorkeursgrenswaarde wordt uitsluitend overschreden op de gevels die georiënteerd zijn op het zuidoosten en het zuidwesten. De hoogste geluidsbelasting van 55 dB(A) treedt op ter plaatse van de grens van de woonbestemming die het dichtst bij de stalen spoorbrug is gelegen.









Overschrijding maximale hogere waarde

Uit de resultaten voor weg- en railverkeerslawaai blijkt dat op verschillende plaatsen de Uit de resultaten voor weg- en railverkeerslawaai blijkt dat op verschillende plaatsen de maximale hogere waarde wordt overschreden. Een overschrijding is aan de orde door het verkeer op de A16, de spoorlijn van Rotterdam naar Dordrecht, de (Verlengde) Brugweg, de Karel Doormanlaan en de Stationsweg.

Op onderstaande afbeelding zijn de gebieden waar de maximale hogere waarde door het verkeer op de A16 en de spoorlijn wordt overschreden aangeduid door middel van gebieden.



Legenda

- | | |
|---|--|
|  Rijkswegen |  Lokale wegen |
|  Grens maximale ontheffingswaarde rijkswegen |  Overschrijding maximale ontheffingswaarde lokale wegen |
|  Spoorwegen |  40 Woonbestemming met maximale bouwhoogte |
|  Grens maximale ontheffingswaarde spoorwegen |  Geluidschermen |

Het overschrijdingsgebied aan weerszijde van de A16 is blauw aangeduid in samenhang met de kleur van de rijlijnen op de rijksweg, het gebied aan weerszijde van het spoor is rood aangeduid. De grootte van deze gebieden zijn gebaseerd op de ligging van respectievelijk de 53 en 68 dB-vrijeveldgeluidscontour op de maatgevende hoogte. Dit betekent dat de afscherpende werking van de toekomstige bebouwing nog een positief effect heeft op de ligging van deze contouren.

Langs de lokale wegen is met een groene aanduiding aangegeven welke gevels aan de zijde van de weg een geluidsbelasting ondervinden die hoger is dan de maximale hogere waarde. Voor de lokale wegen zijn lijnen gebruikt omdat de gebieden waar sprake is van een overschrijding van de maximale hogere waarde klein zijn. Als de woningen worden gebouwd op iets grotere afstand dan de grens van de woonbestemming dan is geen sprake meer van een overschrijding van de maximale hogere waarde.

Voor de plaatsen waar de maximale hogere waarde wordt overschreden zijn geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk. Naast bron- en overdrachtsmaatregelen kunnen dat ook bouwkundige maatregelen zijn. Naast de toepassing van de gebruikelijke dove gevels kunnen dat ook gelijkwaardige maatregelen zijn. Gedacht kan worden aan voorzieningen aan het gebouw met een afscherpende werking, de toepassing van afscherpende serre's en loggia's, raamschermen enz. Bij de verdere uitwerking van het plan moet terdege rekening worden gehouden met de noodzaak van deze maatregelen in de gebieden waar de maximale hogere waarde wordt overschreden.

Beschouwing wegverkeerslawaai bij variant Brugweg 30 km/h

Voor de lokale wegen is ook een berekening uitgevoerd waarbij de Brugweg als 30 km wordt uitgevoerd. Deze maatregelen heeft ook effect op de intensiteit en de geluidsbelasting langs de andere lokale wegen. De resultaten van deze berekening zijn per lokale weg in bijlage 5 gepresenteerd. Omdat deze variant geen invloed heeft op de resultaten van de A16, de spoorlijn en het industrielawaai zijn de resultaten van deze bronnen niet in deze bijlage gepresenteerd.

Akoestisch effecten als gevolg van het instellen van een 30 km-zone op de Brugweg zijn hoofdzakelijk te verwachten langs deze weg zelf. Door de vermindering van de verkeersintensiteit en de verlaging van de rijsnelheid is een afname van 2 tot maximaal 4 dB te verwachten. In de 30 km-situatie wordt wel voldaan aan de maximale hogere waarde van 58 dB langs deze nieuwe weg. Omdat 30 km-wegen niet worden getoetst aan de Wgh is deze grenswaarde formeel ook niet meer van toepassing langs het nieuw aan te leggen deel van de Brugweg.

Verder is een geringe afname van de geluidsbelasting berekend langs de Burg. Doumaweg en een geringe toename langs de Pieter Zeemanstraat omdat meer verkeer wordt afgewikkeld via deze weg naar de A16. Omdat de verandering kleiner is dan 2 dB is geen sprake van een significante hoorbare verandering van de geluidsbelasting.

Hogere grenswaarde

Zoals hiervoor is beschreven veroorzaken alle onderzochte geluidsbronnen een geluidsbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Dit betekent dat in het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan een hogere waarde moet worden vastgesteld. Normaliter wordt in het kader van deze hogere waarde procedure onderzocht welke geluidsreducerende maatregelen toegepast kunnen worden om de geluidsbelasting ter plaatse van de woningen omlaag te brengen. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat de woningbouwplannen verder zijn uitgewerkt en bekend is waar en hoe de woningen in de woonbestemming worden gesitueerd. Omdat ook in het kader van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte een hogere waarde moet worden vastgesteld is de hogere waarde gebaseerd op de maximaal mogelijk vast te stellen hogere waarde of de maximaal

berekende geluidsbelasting van de beschouwde bron. In de hierna opgenomen tabel is deze benodigde hogere waarde opgenomen. Per bron is onder de tabel beschreven op welke wijze de aantallen woningen tot stand zijn gekomen.

Bron	Aantal woningen	Hogere waarden [dB]/[dB(A)]
A16	133 (Zuid A16 61+29+43) 880 (A16 /spoor 678+38+60+29+75) 185 (Noord spoor 55+130)	53 53 52
(Verlengde) Brugweg	678 (ten noorden weg 678)	58
Koninginneweg/Burg. Doumaweg	90 (Zuid A16 61+29) 851 (A16 /spoor 678+38+60+75) 262 (Noord spoor 55+130+77)	61 61 63
Karel Doormanlaan/ Bilderdijkstraat	72 (Zuid A16 29+43)	63
Pieter Zeemanstraat	791 (A16 /spoor 678+38+75)	55
Stationsweg	185 (Noord spoor 55+130)	63
Surinamestraat	61 (Zuid A16 61)	51
Spoorlijn Rotterdam - Dordrecht	133 (Zuid A16 61+29+43) 880 (A16 /spoor 678+38+60+29+75) 262 (Noord spoor 55+130+77)	60 68 68
Industrieterrein Dordt West/Groote Lindt	133 (Zuid A16 61+29+43) 678 (A16 /spoor 678)	54 55

Tabel: Hogere waarden Wgh bestemmingsplan 'Verbrede reikwijdte Stationskwartier'.

Hogere waarden A16

De aantallen hogere waarden voor de A16 zijn gebaseerd op de maximaal aantal te bouwen woningen in de op de verbeelding aangeduide woonbestemmingen. In het geval sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde wordt voor alle woningen in deze bestemming een hogere waarde vastgesteld. Voor de zone ten zuiden van de A16 en de zone tussen de A16 en het spoor wordt de maximale hogere waarde overschreden. Naast het vaststellen van een hogere waarde van 53 dB zijn daarnaast ook aanvullende bouwkundige maatregelen noodzakelijk.

Voor de zone ten noorden van het spoor is voor wat betreft de A16 geen sprake van een dove gevel. Voor de 77 woningen die in de beide meest noordelijk geleden WG-D-bestemmingen, ten noorden van het spoor, kunnen worden gebouwd is geen hogere waarde nodig voor de A16.

Hogere waarden Verlengde Brugweg

Een hogere waarde door het verkeer op de Verlengde Brugweg is noodzakelijk voor nieuwe woningen die binnen de beide WG-D-bestemmingen ten noorden van deze weg zijn geprojecteerd. Alhoewel door de A16 een dove gevel noodzakelijk is op een deel van deze gevels is ook voor het verkeer op de Verlengde Brugweg een dove gevel noodzakelijk omdat de geluidsbelasting hoger is dan 58 dB. Er wordt evenwel voor alle woningen in deze bestemmingen een hogere waarde vastgesteld omdat in de situatie dat de woningen op grotere afstand van de weg worden gebouwd dan de grens van de WG-D bestemming, dan is het voor het verkeer op de Verlengde Brugweg de toepassing van een dove gevel niet meer noodzakelijk, maar is nog wel een hogere waarde noodzakelijk.

De hogere waarde voor de Pieter Zeemanstraat bedraagt in variant 1 waarbij de Brugweg als 50 km-weg wordt uitgevoerd 54 dB. In variant 2 waarbij de Brugweg als 30 km-weg wordt uitgevoerd bedraagt de hogere waarde 55 dB. In bovenstaande tabel is de waarde van variant 2 opgenomen (worst case). Voor de (Verlengde) Brugweg wordt voor de vaststelling van de hogere waarde uitgegaan van de variant 50 km op deze weg. In de situatie dat deze weg als 30 km-weg wordt uitgevoerd is de vaststelling van een hogere waarde niet

noodzakelijk en ook niet mogelijk. Omdat op dit moment nog niet bekend is welke wettelijk toegestane rijsnelheid gaat gelden op deze weg is uitgegaan van 50 km/h en wordt voor het verkeer op de (Verlengde) Brugweg een hogere waarde vastgesteld.

Voor de overige wegen blijkt het voor wat betreft de maximaal vast te stellen hogere waarde per weg niet uit te maken of de Brugweg als 50 km-weg wordt uitgevoerd of wordt gewijzigd naar een 30 km-weg.

Hogere waarden Koninginneweg/Burg Doumastraat

Ten zuiden van het spoor wordt de voorkeursgrenswaarde niet op alle woonbestemmingen overschreden. In dit plandeel wordt voor een deel van de woningen een hogere waarde vastgesteld. Voor de nieuwe woningen ten noorden van het spoor wordt voor alle woningen een hogere waarde vastgesteld.

Hogere waarden Karel Doormanlaan/Bilderdijklaan

Ten zuiden van de A16 wordt de voorkeursgrenswaarde op de nieuwe woningen binnen twee WG-D-bestemmingen overschreden. In dit plandeel wordt voor een deel van de woningen een hogere waarde vastgesteld. Voor de nieuwe woningen ten noorden van de A16 is geen hogere waarde noodzakelijk.

Hogere waarden Pieter Zeemanstraat

In het gebied tussen de A16 en het spoor alleen de voorkeursgrenswaarde op een deel van de nieuwe woningen overschreden. Dit betreft de nieuwe woningen binnen drie WG-D-bestemmingen.

Hogere waarden Surinamestraat

Ten zuiden van de A16 wordt de voorkeursgrenswaarde op de nieuwe woningen binnen één WG-D bestemming overschreden. Voor alle woningen binnen deze bestemming wordt een hogere waarde vastgesteld. Voor de nieuwe woningen ten noorden van de A16 is geen hogere waarde noodzakelijk.

Hogere waarden Spoorlijn Rotterdam - Dordrecht

De aantallen hogere waarden voor de spoorlijn van Rotterdam naar Dordrecht zijn gebaseerd op de maximaal aantal te bouwen woningen in de op de verbeelding aangeduide woonbestemmingen. In het geval sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde wordt voor alle woningen in deze bestemming een hogere waarde vastgesteld. Uit de resultaten blijkt dat op grond van het hiervoor genoemde uitgangspunt voor alle woningen een hogere waarde noodzakelijk is.

Naast het vaststellen van een hogere waarde van 53 dB zijn daarnaast ook aanvullende bouwkundige maatregelen noodzakelijk omdat langs het spoor de maximale hogere waarde wordt overschreden.

Voor de zone ten zuiden van de A16 is voor wat betreft het spoorverkeer geen sprake van een dove gevel. De geluidsbelasting blijft in die zone beperkt tot maximaal 60 dB.

Hogere waarden industrieterrein Dordt West/Groote Lindt

Ten zuiden van de spoorlijn van Rotterdam naar Dordrecht wordt de voorkeursgrenswaarde op de nieuwe woningen binnen diverse WG-D-bestemmingen overschreden. In dit plandeel wordt voor een deel van de woningen een hogere waarde vastgesteld. Voor de nieuwe woningen ten noorden van deze spoorlijn is geen hogere waarde noodzakelijk.

Effecten aanleg nieuwe wegen

Binnen de zone van de nieuw aan te leggen (Verlengde) Brugweg zijn ook bestaande woningen gelegen. De meest nabij gelegen woningen zijn de appartementen op de adressen Kamerlingh Onnesstraat 37 tot en met 136. De geluidsbelasting op deze woningen bedraagt op basis van de nu verwachte ligging van de nieuwe weg 51 dB. Dit is lager dan de maximaal vast te stellen hogere waarde van 63 dB voor bestaande woningen in de zone van

een nieuwe weg. Omdat de maximale hogere waarde niet wordt overschreden is de akoestische haalbaarheid van de aanleg van deze weg aangetoond en kan deze nieuwe weg in dit bestemmingsplan worden geprojecteerd. Bij de verdere uitwerking van het wegtracé en het definitieve wegontwerp wordt beoordeeld of en welke geluidsreducerende maatregelen mogelijk zijn en wordt de eventuele hogere waarde procedure voor de bestaande woningen doorlopen.

Reconstructie van bestaande wegen

In het plan wordt voorzien in de reconstructie van twee routes. Dit betreft in eerste instantie de verlegging van de Stationsweg. Deze weg wordt enigszins in zuidelijke richting verlegd. Omdat de afstand tot de bestaande woningen langs de Jan Steenstraat groter wordt en de verkeersintensiteit door de in het plan opgenomen wijzigingen van de infrastructuur lager wordt, wordt bij de bestaande woningen zeker geen significante toename van de geluidsbelasting verwacht en is in de zin van de Wgh geen sprake van een reconstructie.

Daarnaast wordt de Karel Doormanlaan in zuidoostelijke richting verschoven in de richting van de bestaande woningen langs de Bilderdijkstraat. Daarnaast wordt de Karel Doormanlaan aangesloten op de Bilderdijkstraat. Omdat op de Bilderdijkstraat in de huidige situatie een lage verkeersintensiteit aan de orde is, en door de aantakking van de Karel Doormanlaan de verkeersintensiteit wordt verhoogd naar 11.000 motorvoertuigen wordt een toename van de geluidsbelasting verwacht die hoger is dan de maximaal toegestane toename van 5 dB. Deze toename van de geluidsbelasting wordt bepaald ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB omdat de verkeersintensiteit in de situatie voor reconstructie laag is. De absolute waarde van de geluidsbelasting ter plaatse van de bestaande woningen langs de Bilderdijkstraat mag maximaal 53 dB bedragen.

Omdat de geluidsbelasting maximaal 58 dB bedraagt zijn geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk. Gedacht kan worden aan de combinatie van een stiller wegdek met een geluidsscherm langs deze route. Bij de verdere uitwerking van het wegtracé móet rekening worden gehouden met de toepassing van geluidsreducerende maatregelen.

Cumulatie van geluid

Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeers-, railverkeers- en industrielawaai niet op alle plaatsen in het plan kan worden gerespecteerd. Het is onvermijdelijk dat voor een deel van de woningen een hogere waarde moet worden vastgesteld. Bij deze hogere waarde procedure moet door het college de cumulatieve geluidsbelasting worden afgewogen.

Uit de resultaten blijkt dat de cumulatieve geluidbelasting op de grens van de woonbestemming hoog is. De maximaal berekende cumulatieve geluidsbelasting bedraagt 74 dB en is berekend direct langs het spoor. Alle resultaten voor het berekende van de cumulatieve geluidsbelasting van beide varianten van de Brugweg (50 en 30 km/h) zijn opgenomen in bijlage 7 van het akoestisch rapport.

Alhoewel de hogere waarde bij de vaststelling van een hogere waarde betrokken moet worden moet worden geconcludeerd dat de berekende cumulatieve geluidsbelasting in dit rapport is gebaseerd op de grens van de woonbestemming. Omdat de woningen binnen de woonbestemming in het algemeen op grotere afstand van de weg worden gebouwd dan de grens van deze bestemming zal de cumulatieve geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwe woningen lager zijn. Bij de verdere uitwerking van de bouwplannen moet ook de cumulatieve geluidsbelasting ter plaatse van de daadwerkelijke woningen worden berekend.

4. Conclusie

Nieuwe woningen

De nieuwe woningen zijn gelegen binnen de onderzoekszone van de A16, de (Verlengde) Brugweg, de route Koninginneweg/Burgemeester Doumaweg, de Pieter Zeemanstraat, de Karel Doormanlaan, de Stationsweg, de Surinamestraat, de spoorlijn van Rotterdam naar Dordrecht en het industrieterrein Dordt West/Groote Lindt.

Uit het onderzoek blijkt dat alle hiervoor genoemde geluidsbronnen een geluidbelasting veroorzaken die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van één of meerdere grenzen van de woonbestemming waarbinnen de nieuwe woningen kunnen worden gebouwd. Dit betekent dat voor deze geluidsbronnen een hogere waarde moet worden vastgesteld. De eerste stap daartoe is dat een ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. De maximaal berekende geluidsbelasting per bron is in de tabel in voorgaand hoofdstuk weergegeven:

Voor het verkeer op de A16, de (Verlengde) Brugweg, de Karel Doormanlaan, de Stationsweg en de spoorlijn wordt eveneens de geldende maximale hogere waarde overschreden. Bij de verder uitwerking van de bouwplannen moet worden onderzocht welke bron-, overdrachts- of maatregelen aan de gevels van de woningen mogelijk zijn. Eveneens kunnen op die plaatsen dove gevels worden toegepast. Dit zijn bijvoorbeeld dichte gemetselde gevels, of gevels met ramen die niet kunnen worden geopend. Daarnaast kunnen gelijkwaardige maatregelen worden toegepast die ook leiden tot een aanvaardbaar woon- of leefklimaat. Een verdere uitwerking van deze maatregelen is in het kader van dit bestemmingsplan met een verbrede reikwijdte niet uitgevoerd. In het bestemmingsplan moeten de plaatsen waar een overschrijding van de maximale hogere waarde aan de orde is worden vastgelegd. In de regeling van het bestemmingsplan moet worden aangegeven onder welke voorwaarden op die plaatsen woningbouw kan plaatsvinden.

Binnen het plan wordt de nieuwe ontsluitingsweg (Verlengde) Brugweg aangelegd tussen de bestaande Brugweg en de Burg. Doumaweg. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting op de grens van de woonbestemming waarbinnen nieuwe woningen kunnen worden gebouwd ook hoger is dan de maximale hogere waarde van 58 dB. Voor zover deze woningen niet op grotere afstand kunnen en worden gebouwd zijn op of langs deze weg geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk. Ook kan de toepassing van bouwkundige maatregelen aan de gevels van de woning nodig zijn zoals dove gevels of gelijkwaardige oplossingen. In de regeling van het bestemmingsplan moet worden aangegeven onder welke voorwaarden op die plaatsen woningbouw kan plaatsvinden.

In onderstaande afbeelding is aangegeven op welke plekken

Bestaande woningen

In en in de omgeving van het plan zijn bestaande woningen gelegen binnen de onderzoekszone van de nieuwe wegen in dit bestemmingsplan. Daarnaast is ook voorzien in de reconstructie van enkele bestaande wegen binnen welke zone bestaande woningen zijn gelegen.

De aanleg van de (Verlengde) Brugweg leidt niet tot een geluidsbelasting die de voorkeursgrenswaarde overschrijdt en zeker niet de maximale hogere waarde van 63 dB. De geluidsbelasting op de bestaande woningen staat de haalbaarheid van de aanleg van deze weg niet in de weg.

Daarnaast wordt de Stationsweg en de route Karel Doormanlaan/Bilderdijkstraat gereconstrueerd. De geluidsbelasting op de bestaande woningen door de reconstructie van de Stationsweg is (10 jaar na reconstructie ongeveer gelijk aan de voorkeursgrenswaarde). Dit betekent dat deze reconstructie voor wat betreft de geluidsbelasting bij de bestaande woningen niet wordt belemmerd door de Wgh.

De haalbaarheid van de reconstructie van de route Karel Doormanlaan/Bilderdijkstraat wordt vooral bepaald door het bestaande deel van de Bilderdijkstraat. Omdat de verkeersintensiteit nu erg laag is zal na de reconstructie de toename hoger zijn dan de maximaal toelaatbare toename van 5 dB. De grootste toename bedraagt 8 dB zodat aanvullende geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk zijn.

Voor de aanleg van de nieuwe wegen en de reconstructie van de bestaande wegen wordt voor de bestaande woningen in het kader van dit bestemmingsplan geen hogere waarde vastgesteld. Deze procedure wordt doorlopen nadat het definitief wegontwerp bekend is, op basis waarvan ook het effect van geluidsreducerende maatregelen kunnen worden berekend. Deze hogere waarde is gekoppeld aan het verkeersbesluit voor de aanleg of reconstructie van de weg.

5. Zienswijzen

Het ontwerpbesluit wordt bekend gemaakt in het Gemeenteblad en het huis-aan-huisblad 'De Brug'. Het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder wordt – tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd. Gedurende de periode van de terinzagelegging zijn er [PM] zienswijzen ingediend op het ontwerpbesluit.

6. Besluit

Gelet op artikel 110a van de Wet geluidhinder besluiten burgemeester en wethouders van Zwijndrecht voor het bestemmingsplan Verbrede reikwijdte Stationskwartier Zwijndrecht de hogere grenswaarden onder de navolgende voorwaarden als volgt vast te leggen:

Bron	Aantal woningen	Hogere waarden [dB]/[dB(A)]
A16	133 (Zuid A16 61+29+43) 880 (A16 /spoor 678+38+60+29+75) 185 (Noord spoor 55+130)	53 53 52
(Verlengde) Brugweg	678 (ten noorden weg 678)	58
Koninginneweg/Burg. Doumaweg	90 (Zuid A16 61+29) 851 (A16 /spoor 678+38+60+75) 262 (Noord spoor 55+130+77)	61 61 63
Karel Doormanlaan/ Bilderdijkstraat	72 (Zuid A16 29+43)	63
Pieter Zeemanstraat	791 (A16 /spoor 678+38+75)	55
Stationsweg	185 (Noord spoor 55+130)	63
Surinamestraat	61 (Zuid A16 61)	51
Spoorlijn Rotterdam - Dordrecht	133 (Zuid A16 61+29+43) 880 (A16 /spoor 678+38+60+29+75) 262 (Noord spoor 55+130+77)	60 68 68
Industrieterrein Dordt West/Groote Lindt	133 (Zuid A16 61+29+43) 678 (A16 /spoor 678)	54 55

Tabel: Hogere waarden Wgh bestemmingsplan 'Verbrede reikwijdte Stationskwartier'.

Zwijndrecht,

Burgemeester en wethouders van gemeente Zwijndrecht,

Gemeentesecretaris,

De burgemeester,

Bijlage:

Akoestisch onderzoek Stationskwartier te Zwijndrecht, kenmerk Z-20-382265; 20 oktober 2021