



**gemeente
Schiedam**

gemeente Schiedam team Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid
--

Postbus 1501 3100 EA Schiedam

Stadskantoor Stadserf 1 3112 DZ Schiedam
--

T 14010 W www.schiedam.nl

BESLUIT HOGERE WAARDEN
Bestemmingsplan Kop van de Singel
Realisatie van een multifunctionele toren met 79 woningen
Aantal bijlagen: 3

Startformulier**Hogere waarden Wet geluidhinder**

Besluit ex artikel 110a van de Wet geluidhinder van het college van Burgemeester en wethouders van Schiedam

Naam Project: Realisatie van een multifunctionele toren met 79 woningen (appartementen, maisonnettes, eengezinswoningen en commerciële voorzieningen)

Algemene gegevens

Naam Gemeente Schiedam

Adres Stadserf 1

Postcode 3100 EA

Plaats Schiedam

Contactpersoon M. Kap

Afdeling/functie Team Ruimtelijke Ontwikkeling en Beleid, planoloog

Telefoonnummer

E-mailadres m.kap@schiedam.nl

Vooroverleg gevoerd met E.B. Weeder

Datum 25-4-2022

Doel Beoordeling en ambtshalve besluitvorming voor hogere waarden voor alle woningen ten behoeve van het bestemmingsplan Kop van de Singel.

Het besluit wordt ter inzage gelegd.

Projectgegevens

Wet ruimtelijke ordening

Het verzoek om hogere waarden geschiedt in het Wro/Wabo-kader van de voorbereiding van:

- Bestemmingsplan Kop van de Singel, 2022
- o Uitwerkingsplan _____
- o Wijzigingsplan _____
- o Omgevingsvergunning _____

Wet geluidhinder

1. In een eerdere planfase is een hogere waarde/MTG vastgesteld:

- Niet van toepassing
- o Plan en status _____

2. Zoneplichtige geluidbronnen:

- Wegverkeer
- Railverkeer
- o Industrie

3. Categorie geluidbron:

- Aanwezig wegverkeer
- Aanwezig railverkeer
- o Aanwezige industrie
- o Reconstructie van een weg
- o Wijziging van een zone (industrie)
- o Vaststelling van een zone (industrie)
- o Geprojecteerd/te wijzigen (wegverkeer)
- o Niet geprojecteerd/nieuw

4. Rechtsgrond (van toepassing zijnde artikel Wgh / Bgh):

- Artikel 83 lid 1 Wgh voor wegverkeer
- Artikel 83 lid 2 Wgh voor wegverkeer
- Artikel 4.10 Bgh voor railverkeer
- o Artikel 59 lid 1 Wgh voor industrie
- o Artikel 83 lid 5 voor wegverkeerslawaa

5. Aantal en soort object:

- | | | |
|---|--------|-------|
| • Nieuwe woning | aantal | 79 |
| o Nieuwe agrarische woning | aantal | _____ |
| o Vervangende woning | aantal | _____ |
| o Aanwezige of in aanbouw zijnde woning | aantal | _____ |
| o Geprojecteerde woning | aantal | _____ |
| o Andere geluidgevoelige gebouwen: | aantal | _____ |

6. Situatie artikel 1 Wgh:

- Stedelijk gebied
- o Buitenstedelijk gebied

Verzochte hogere waarden

1. Algemeen

Voor het plan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het betreft akoestisch rapport onderzoek omgevingslawaai Kop van de Singel S'MAAK Schiedam met referentienummer 19295.21v2 van 25 april 2022. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van Blauwhoed. Het onderzoek is als bijlage 2 bij dit besluit gevoegd. Verder is nog een aanvullende notitie van 30 maart 2022 toegevoegd als bijlage 3.

Uit het onderzoek blijkt dat voor het plan geldt dat voor de te onderscheiden wettelijke geluidsbronnen bij de woningen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarden. Daarbij wordt voor een beperkt deel van de woningen voor wegverkeer (rijksweg) de maximaal te verlenen ontheffingswaarde van respectievelijk 53 dB overschreden. Voor de Burgemeester Van Haarenlaan/Brandersbrug wordt de maximaal te verlenen ontheffingswaarde van respectievelijk 63 dB niet overschreden.

Daarnaast ligt het plan binnen de geluidzone van 600 meter van de spoorweg Rotterdam-Den Haag, de tramlijn 21 en 24 en binnen 100 meter van de metrolijn Rotterdam-Spijkenisse/Hoek van Holland.

In het kader van goede ruimtelijke ordening en in verband met het gemeentelijk geluidbeleid is ook onderzoek gedaan naar de geluidbelasting door de nabijgelegen 30 km/uur wegen zoals prof. Kamerlingh Onneslaan, Overschiesedwardsstraat, Overschiesestraat, Overschieseweg en Singel.

In een aanvullende notitie van 30 maart 2022 is nog gekeken naarmogelijk reflectie van het gebouw op de bestaande woonbebouwing en visa versa. Uit deze verschilberekening blijkt dat de realisatie van het nieuwbouwplan S'MAAK leidt tot een algehele verbetering van de akoestische situatie door de afschermende effect van de nieuwbouw voor met name de trambaan langs de Overschiesestraat. Voor de beoordeling van de hogere grenswaarde heeft dit geen invloed.

2. De verzochte hogere waarden

2.1. *Wegverkeerslawaai*

Het plan is gelegen binnen de geluidzones van de A20 en de Burgemeester van Haarenweg. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er om een hogere waarde wordt verzocht van respectievelijk 53 dB en 47 dB voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai afkomstig van de respectievelijk de A20 en Burgemeester van Haarenlaan/Brandersbrug.

Bron wegverkeerslawaai	Aantal woningen Project Smaak	Verzochte hogere waarde dB
A20	53	53
Burgemeester Van Haarenlaan/ Brandersbrug	47	52
Tramlijn 21 en 24	51	58

2.2. *Railverkeerslawaai*

Het plan is gelegen binnen de geluidzones van 600 meter van de spoorweg Rotterdam-Den Haag en de metrolijn Rotterdam-Spijkenisse/Hoek van Holland. Ook hiervoor is in onderstaande tabel het aantal woningen en de hoogste waarde die wordt gevraagd opgenomen.

Bron railverkeerslawaai	Aantal woningen Project Smaak	Verzochte hogere waarde dB
Rotterdam - Den Haag	24	58

2.3 Cumulatie van geluid

Op grond van de door de minister aangewezen rekenmethodiek, hoofdstuk 2 “Rekenmethode cumulatieve geluidbelasting” van bijlage I van het RMG 2012, wordt slechts gecumuleerd als sprake is van een relevante blootstelling aan meer dan één geluidbron. Dit is alleen het geval indien de voorkeursgrenswaarde van de te onderscheiden geluidbronnen wordt overschreden. De hoogste gecumuleerde geluidsbelasting is ter plaatse 62 dB. De volgende wegen zijn meegenomen in de beoordeling van cumulatie: A20, Burg. Van Haarenlaan, Singel, Prof Kamerlingh Onneslaan, Overschiesestraat en Overschiesedwardsstraat. In de cumulatie is ook de trambaan Overschieseweg en Spoortraject Rotterdam-Den Haag meegenomen.

2.4 Geluidluwe gevels en buitenruimte

Het beleid is erop gericht om bij het vaststellen van een hogere waarde voor woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen minimaal één geluidluwe zijde te creëren en één geluidluwe buitenverblijfsruimte. De voorwaarde voor een geluidluwe gevel/buitenverblijfsruimte zijn als volgt: de gecumuleerde geluidbelasting als gevolg van wegverkeerslawaaï mag maximaal 53 dB zijn en de gecumuleerde geluidbelasting als gevolg van industrielawaai mag maximaal 50 dB zijn. Als dat niet mogelijk is, kan het verlies aan woon- en leefomgevingskwaliteit gecompenseerd worden met andere maatregelen zoals benoemd onder 4.3. Aan de gevel boven de 53 dB worden onder andere aanvullende gevelmaatregelen getroffen.

3. De redenen, die aan het verzoek ten grondslag liggen

De ontwikkeling van deze locatie levert een bijdrage aan zowel de verstedelijkingsopgave van de stad als het stimuleren van duurzame mobiliteit, voegt woonkwaliteit toe en past in het gemeentelijk beleid

4. Geluidreducerende maatregelen

De hogere waarden kunnen door het B&W worden verleend wanneer is vastgesteld dat maatregelen onvoldoende doelmatig zijn.

4.1 Bronmaatregelen

Bronmaatregelen in de vorm van minder verkeer of lagere rijnsnelheid zijn met betrekking tot de wegverkeerscirculatie zeer ingrijpend. Bovendien is een snelheidsverlaging op rijksweg A20 volgens Rijkswaterstaat niet wenselijk.

De wegen zijn voorzien van standaard asfalt. Het aanbrengen van een stiller asfalttype is om financiële redenen niet realistisch met betrekking tot onderhavig project. Bovendien genereren maatregelen, zoals het ophogen van de bestaande geluidsscherm langs de A20, onvoldoende effect omdat deze niet leiden tot het verminderen van het aantal woningen met geluidluwe zijden en buitenruimte. Verder is het effect op de gecumuleerde geluidsbelasting gering.

4.2 Overdrachtsmaatregelen

Geluid afschermende maatregelen nabij de bebouwing of naast binnenstedelijke wegen is vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst en onmogelijk. Het vergroten van de afstand tussen bron en ontvanger is niet mogelijk, omdat dit een inbreidingslocatie is in een bestaand stedelijk gebied.

4.3 Geluidwerende gevelvoorzieningen

Het beleid van de gemeente Schiedam is erop gericht om bij het vaststellen van een hogere waarde bij alle woningen minimaal één geluidluwe zijde, een (gemeenschappelijke) geluidluwe buitenruimte te creëren of bij het ontbreken daarvan er met andere woonkwaliteiten wordt gecompenseerd. Daarvan is sprake indien de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 53 dB (exclusief aftrek ex artikel 110g Wetgeluidhinder) bedraagt.

Circa 21 appartementen, ca. 2 eengezinswoningen en alle maisonnette-woningen (11) beschikken op voorhand over een geluidluwe zijde. Zie bijlage 4 van het akoestisch onderzoek voor een grafisch overzicht. Met aanvullende maatregelen ter plaatse van de balkons en loggia's in combinatie met afschermende maatregelen ter plaatse van spuivoorzieningen (bijv. comfortboxen) wordt het plan

haalbaar geacht binnen de kaders van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid. In hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek worden de aanvullende maatregelen besproken.

Procedure

Op het nemen van een besluit hogere waarde is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Het ontwerpbesluit hogere waarden, inclusief de relevante stukken, is op 22 juni 2022 bekend gemaakt. Het ontwerpbesluit heeft vanaf 23 juni 2022, gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan 'Kop van de Singel', zes weken ter inzage gelegen. Belanghebbenden zijn gedurende deze periode in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. Gedurende deze termijn is 1 zienswijze ingediend. Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het besluit hogere waarden geluid inhoudelijk te wijzigen. Zie hiertoe de als bijlage bijgevoegde Nota van zienswijze. Wel zijn de referentienummers en data van de in de bijlage genoemde onderzoeken geactualiseerd.

Tegen het besluit tot vaststellen van de hogere waarden kan een ieder aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijzen te hebben ingebracht tegen het ontwerpbesluit, gedurende de termijn van terinzagelegging van het besluit, beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Aanvullend kan een voorlopige voorziening worden aangevraagd bij de Voorzitter van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Besluit

Op grond van het voorgaande besluiten wij ten behoeve van het bestemmingsplan Kop van de Singel een hogere waarde vast te stellen voor de volgende woningen:

Bron (wegverkeer)	Aantal woningen	Hogere waarden
A20	53	53 dB
Burgemeester van Haarenlaan/Brandersbrug	47	52 dB
Tramlijn 21 en 24	51	58 dB
Bron (rail)		Hogere waarden
Rotterdam - Den Haag	24	58 dB(A)

Schiedam,

Burgemeester en wethouders van Schiedam,
de secretaris, de burgemeester,



C.E. Bos



C.H.J. Lamers

Bijlagen

1. Nota van Zienswijze besluit hogere waarden Kop van de Singel.
2. Akoestisch onderzoek omgevingslawaai Kop van de Singel S'MAAK Schiedam met referentienummer 19295.21v2 van 25 april 2022.
3. Akoestisch onderzoek omgevingslawaai effect plan S'MAAK te Schiedam op bestaande woningen, met referentienummer 19295.27 van 30 maart 2022.

Gemeente Schiedam
Postbus 1501 3100 EA Schiedam
Stadskantoor Stadserf 1 3112 DZ Schiedam
T 14 010 W www.schiedam.nl

Nota van zienswijze Kop van de Singel

besluit hogere waarden (geluid)

Inleiding

Op 22 juni 2022 zijn het ontwerpbestemmingsplan Kop van de Singel en het ontwerpbesluit voor het vaststellen van hogere waarden geluid bekend gemaakt. De bekendmaking vond plaats door publicatie in het Gemeenteblad en het Nieuwe Stadsblad. De ontwerpen hebben vanaf 23 juni 2022 zes weken ter inzage gelegen op het stadskantoor en waren digitaal beschikbaar via de landelijke database www.ruimtelijkeplannen.nl. Een ieder is in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen ten aanzien van beide ontwerpen.

Gedurende de termijn van ter inzage legging is 1 zienswijze tegen het besluit hogere waarden geluid ingediend. In het navolgende wordt op de gronden van de zienswijze ingegaan waarna een gemeentelijke reactie wordt gegeven.

Zienswijze

Een zienswijze is ontvangen van:

1. Appellant 1 / Ocean Group

Inhoudelijke beoordeling zienswijzen

1. Appellant 1

- a. Het plan is in strijd met het Actieplan Lucht & Geluid 2022.
- b. Het akoestisch onderzoek is onzorgvuldig tot stand gekomen.

Reactie gemeente

- a. Betoogt wordt dat het ontwerpbesluit in strijd is met het Actieplan Lucht & Geluid 2022 en dat een ruimtelijke ontwikkeling alleen kan worden gerealiseerd indiende ontwikkeling in overeenstemming is met het actieplan. De gemeente stelt zich op het standpunt dat er geen strijd is met het actieplan dat overigens ook terloops benoemd is in paragraaf 4.6.3 van de toelichting van het bestemmingsplan. In het Actieplan Lucht & Geluid 2022 wordt gesteld dat Schiedam, en het plangebied in het bijzonder, nabij een snelweg, tramlijnen, metrolijnen, een intercitylijn en gemeentelijke wegen ligt. In het actieplan staat daarom onder andere: *Het is daarom belangrijk om te onderkennen dat bij sommige ontwikkelingen de wettelijke grenzen opgezocht moeten worden met betrekking tot lucht en geluid.* Vervolgens wordt verwezen naar een brede afweging en onderbouwing in relatie tot de Omgevingswet. Nog los van dat de Omgevingswet nog niet in werking is getreden, blijkt uit de stukken dat er wel degelijk een brede afweging is gemaakt. Daarbij is ook betrokken dat het plan het autobezit probeert terug te dringen door minder parkeerplaatsen aan te leggen en door ook geen parkeervergunningen te verstrekken. Dit draagt bij aan het terugdringen van geluidsoverlast en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Ook wordt opgemerkt dat ten alle tijden aan de binnenwaarde van het Bouwbesluit voldaan moet worden. Voorts is de plandrempeel uit het actieplan een ambitieniveau dat niet in de plaats treedt van de wettelijke waarden uit de Wet geluidhinder. Het actieplan zegt daarover: *Bij de toepassing van deze plandrempeel geldt het voorbehoud dat, binnen de verstedelijkingsopgave waar Schiedam voor gesteld is, bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen overschrijding van deze plandrempeel niet uit te sluiten is. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zal het voorkomen van slaapverstoring, en dus een goede nachtrust voor Schiedammers, prioriteit hebben. Wanneer de plandrempeel van 55 dB niet gehaald kan worden, zal bij nieuwbouw de nadruk daarom tevens liggen op maatregelen aan de gevel, zoals een goede gevelisolatie, waardoor de geluidsbelasting in de woning sterk vermindert.* Het besluit hogere waarde geeft verder, zij het op bondige wijze, blijk van een integrale, brede afweging en onderbouwing. Ook zal in het kader van de nog aan te vragen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen ingezet worden op een goede gevelisolatie.
- b. In de notitie van SurroundConsult wordt gemeld dat gerekend is met te lage verkeersintensiteiten. Dit wordt bestreden. Het plaatje waar aan gerefereerd wordt betreft een rekenpunt wat niet maatgevend is voor de verkeersintensiteiten. In de invoergegevens van het rekenmodel van het bij het akoestisch onderzoek voor de Kop van de Singel is bij nummer 19668,

conform het geluidsregister, een etmaalintensiteit aangehouden van 19668. Er is dus geenverschil tussen het akoestisch onderzoek voor de Kop van de Singel en de notitie van SurroundConsult. De verkeerscijfers zijn gebaseerd op het regionale verkeers- en vervoermodel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en is gebaseerd op het jaar 2020. Eén keer per jaar wordt een nieuwe verkeersmodel opgesteld voor de hele metropoolregio.

Verder hanteert de gemeente geen groeiprognoze voor na 2030 omdat door gemeentelijk beleid ingezet wordt op minder autogebruik in de stad. Daarom kunnen de gegevens van 2030 gebruikt worden voor 2032.

Voor wat betreft de gegevens van het spoortraject Rotterdam-Den Haag wordt opgemerkt dat het onduidelijk en ongebruikelijk is om met gegevens uit 2020 te werken. Het antwoord is dat sindsdien op het spoor geen wijzigingen zijn geweest en dat de GPP's ook ongewijzigd zijn. Er is dus met de actueelste gegevens gewerkt.

Tot slot wordt opgemerkt dat op de Overschieseweg alleen sprake is van lichte vracht terwijl er geen beperkingen voor personenauto's of vrachtauto's zijn opgelegd. Het antwoord hierop is dat het karakter van de Overschiesestraatweg puur voor bestemmingsverkeer is met een lage verkeersintensiteit. Voor modellering is uitgegaan van middelzwaar verkeer ter beoordeling van de 30 km/u weg. We achten dit niet onredelijk

De zienswijze is ongegrond.