

## **Besluit 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; 14 januari 2022). 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**

#### Wegverkeerslawaai

##### *Rijksweg A16*

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 66 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 en gedeeltelijk op de eerste verdieping kan op de grens van de woonbestemming wel worden voldaan aan de maximale hogere waarde van 53 dB. De resultaten zijn op de eerste drie afbeeldingen in bijlage 3 van het akoestisch rapport gepresenteerd.

##### *(Verlengde) Brugweg*

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. De resultaten van deze weg zijn gepresenteerd op de vierde afbeelding in bijlage 3 van het akoestisch rapport.

#### *Stationsstraat*

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.

#### *Karel Doormanlaan/Bilderdijkstraat*

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.

#### *Overig*

Het verkeer op de overige bestaande lokale wegen (route Koninginneweg/Burgemeester 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 maximale hogere waarde.

#### 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 industriellawaai 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

De resultaten van de berekeningen zijn per bron afgebeeld in bijlage 3 van het akoestisch rapport. 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 de afbeelding in bijlage 4 van het akoestisch rapport zijn de gebieden waar de maximale hogere waarde door het verkeer op de A16 en de spoorlijn wordt overschreden aangeduid door middel van gebieden.

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 afschermende werking, de toepassing van afschermende 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.

Afbeelding: Ligging gebieden hogere waarden



**Legenda**

- Rijkswegen
- Grens maximale hogere waarde rijkswegen
- Lokale wegen
- Overschrijding maximale hogere waarde lokale wegen
- Geluidschermen

- 40 Woonbestemming - met maximale bouwhoogte  
mogelijkheid tot ontwikkelen vervangende nieuwbouw
- Woonbestemming nieuwbouw
- Wetgevingzone - wijzigingsgebied



januari 2022

Omdat de voorkeursgrenswaarde door de beschouwde geluidsbronnen wordt overschreden is in onderzocht wat het effect is van geluidsreducerende maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied. In overleg met de gemeente is het effect van de volgende in aanmerking komende maatregelen beschouwd:

- a) Verlengen 6 m hoge scherm aan de zuidkant en 6,5 m hoge scherm aan de noordkant van de A16 richting de Lindtsedijk;
- b) Aanleggen stil wegdek van SMA NL8 G+ of dunne deklaag type A op de lokale wegen inclusief de Burgemeester Doumaweg;
- c) Aanleg van een scherm langs de Bilderdijkstraat omdat de toename van de reconstructie te reduceren tot in ieder geval 5 dB;
- d) Aanleg scherm ten zuiden van het spoor, dit scherm loopt evenwijdig en gelijk met de achterzijde van het perron waarbij de huidige schermen blijven gehandhaafd en niet worden opgehoogd. Bij de aanleg van het nieuwe scherm wordt rekening gehouden met het afbuigende spoor richting de bedrijven van de Lindtsedijk;
- e) Voor alle sporen in de omgeving van het plan wordt het effect van raildempers beoordeeld;
- f) Verhogen lagere scherm naar een hoogte van 3,5 m ten noorden van het spoor ter hoogte van viaduct Koninginneweg;
- g) In het kader van MJPG zijn metingen uitgevoerd aan de stalen spoorbrug over de Oude Maas. Deze lagere brugtoeslag wordt eveneens als 'maatregel' doorgerekend.

Op de eerste afbeelding in bijlage 11a zijn de geluidsreducerende maatregelen voor de rijkswegen de lokale wegen qua ligging en omvang aangeduid. Op de tweede tot en met de vijfde afbeelding is dat gedaan voor de spoorwegen. Voor de beschrijving van de geluidsreducerende maatregelen wordt volledigheidshalve verwezen naar paragraaf 4.2.

#### **4. Conclusie**

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 onder 6 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.

##### 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. Voor de woningen die binnen de op de verbeelding aangegeven gebiedsaanduiding 'wetgevingszone wijzigingsgebied' kunnen worden gebouwd worden in het kader van dit bestemmingsplan geen hogere waarden vastgesteld. Die hogere waarde wordt vastgesteld in het kader van de voorbereiding van het toekomstige wijzigingsplan.

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.

#### Hogere waarden Verlengde Brugweg

Een hogere waarde door het verkeer op de Verlengde Brugweg is noodzakelijk voor nieuwe woningen die binnen de WG-D-bestemming 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 bestemming 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, voor het verkeer op de Verlengde Brugweg de toepassing van een dove gevel niet meer noodzakelijk is, maar een hogere waarde wel noodzakelijk zal zijn.

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 rijnsnelheid 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 de WG-D-bestemming 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 wordt de voorkeursgrenswaarde alleen op een deel van de nieuwe woningen overschreden.

#### 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 68 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 de betrokken woningen een hogere waarde vastgesteld. Voor de nieuwe woningen ten noorden van deze spoorlijn is geen hogere waarde noodzakelijk.

#### Hogere waarden wegverkeerslawaaai in het geval van vervangende nieuwbouw

Zoals in paragraaf 4.2.4 reeds is beschreven kan afhankelijk van de uiteindelijke bouwplannen sprake zijn van vervangende nieuwbouw. Dit betreft de nieuwbouw die plaatsvindt binnen de WG-D-bestemming ten zuiden van de A16 en het westelijk deel van de WG-D bestemming ten noorden van de A16. In dit stadium van het plan dient de maximale flexibiliteit uit de Wgh te worden benut alhoewel nog niet duidelijk is of voor de toekomstige plannen sprake zal zijn van vervangende nieuwbouw. In dat geval moet worden voldaan aan de voorwaarden uit de Wgh zoals beschreven (geen ingrijpende wijziging stedenbouwkundige structuur en geen significante toename van het aantal gehinderden).

Om rekening te houden met de flexibiliteit die de Wgh biedt, wordt in dit rapport hierna een overzicht van benodigde hogere waarden gegeven voor de situatie dat sprake is van vervangende nieuwbouw. Dit zijn alleen hogere waarden voor wegverkeerslawaaai omdat het aspect railverkeerslawaaai de uitzondering voor vervangende nieuwbouw niet kent en voor het aspect industrielawaai de maximale hogere waarde van 55 dB(A) voor standaard nieuwbouw niet wordt overschreden.

In de hierna opgenomen tabel zijn alleen die wegen opgenomen waarvoor de maximale hogere waarde voor standaardnieuwbouw van 53 dB voor de A16 en 63 dB voor de lokale wegen niet toereikend is.

Tabel: Hogere waarden bestemmingsplan 'Verbrede reikwijdte Stationskwartier'; Vervangende nieuwbouw.

Bron	Aantal woningen	Hogere waarden [dB]/[dB(A)]
A16	233 (Zuid A16 61+129+43) 592 (A16 / spoor 592)	63 63
Karel Doormanlaan/Bilderdijkstraat	172 (Zuid A16 43+129)	65

#### Aanleg nieuwe wegen versus bestaande woningen

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 en de bestaande woningen langs de Da Costastraat met huisnummer 2 tot en met 32. De geluidsbelasting op deze woningen bedraagt op basis van de nu verwachte ligging van de nieuwe weg respectievelijk maximaal 51 dB en 57 dB. Voor het berekenen van de geluidsbelasting op de bestaande woningen langs de Da Costastraat is geen rekening gehouden met de afschermdende nieuwbouw die tussen de (Verlengde) Brugweg en de bestaande woningen wordt gebouwd.

De berekende geluidsbelasting is lager dan de maximaal vast te stellen hogere waarde van 63 dB voor bestaande woningen in de zone van een nieuwe weg. De resultaten van deze berekening zijn opgenomen in bijlage 7.

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 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 aangetakt 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. De rekenresultaten van de route Kareldoormanstraat/Bilderdijkstraat zijn opgenomen in bijlage 8.

#### Cumulatie

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.

In hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is de rekenmethode beschreven voor het bepalen van de cumulatieve geluidsbelasting. Allereerst wordt gesteld dat alleen die bronnen in de berekening van de cumulatieve geluidsbelasting worden meegenomen als de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Daarnaast is beschreven dat de aftrek op grond van artikel 110g Wgh bij wegverkeerslawaai voor het bepalen van de cumulatieve geluidsbelasting niet mag worden toegepast.

De cumulatieve geluidsbelasting wordt bepaald door de geluidsbelasting van industrielawaai en railverkeerslawaai om te rekenen naar een voor wegverkeerslawaai genormeerde geluidsbelasting. De omrekenformule die eveneens in het eerdergenoemde hoofdstuk 2 is opgenomen luidt voor industrielawaai :  $L_{*il} = 1 * L_{il} + 1$ . Dit betekent voor industrielawaai, bij een geluidsbelasting van bijvoorbeeld 55 dB een naar wegverkeerslawaai genormeerde geluidsbelasting van 56 dB.

Voor railverkeerslawaai is deze omrekenformule  $L_{*rl} = 0,95 * L_{rl} - 1,4$ . Een geluidsbelasting van bijvoorbeeld 63 dB leidt tot een naar wegverkeerslawaai omgerekende geluidsbelasting van afgerond 58 dB.

In bijlage 9 van het akoestisch rapport zijn deze resultaten in tabelvorm gepresenteerd. In deze tabellen zijn drie varianten beschouwd van de lokale wegen.

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 berekenen van de cumulatieve geluidsbelasting van de drie varianten van de lokale wegen zijn opgenomen in bijlage 9 van het akoestisch onderzoek.

Alhoewel de cumulatieve 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.

## 5. Zienswijzen

Het ontwerpbesluit wordt bekend gemaakt in het Gemeentebled 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 geen 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:

Tabel: Hogere waarden Wgh bestemmingsplan 'Verbrede reikwijdte Stationskwartier'

Bron	Aantal woningen	Hogere waarden [dB]/[dB(A)]
A16	<b>233</b> (Zuid A16 61+129+43)	53
	<b>630</b> (A16 / spoor 592+38)	53
	<b>55</b> (Noord spoor 55)	50
(Verlengde) Brugweg	<b>592</b> (ten noorden weg 592)	58
Koninginneweg/Burg. Doumaweg	<b>190</b> (Zuid A16 61+129)	61
	<b>630</b> (A16 / spoor 592+38)	61
	<b>55</b> (Noord spoor 55)	62
Karel Doormanlaan/Bilderdijkstraat	<b>172</b> (Zuid A16 43+129)	63
Stationsweg	<b>55</b> (Noord spoor 55)	51
Surinamestraat	<b>61</b> (Zuid A16 61)	51
Spoorlijn Rotterdam - Dordrecht	<b>233</b> (Zuid A16 61+129+43)	60
	<b>630</b> (A16 / spoor 592+38)	68
	<b>55</b> (Noord spoor 55)	68
Industrieterrein Dordt West/Groote Lindt	<b>233</b> (Zuid A16 61+129+43)	55
	<b>592</b> (A16 / spoor 592)	55



Zwijndrecht, 25 JAN 2022

Burgemeester en wethouders van gemeente Zwijndrecht,

Gemeentesecretaris,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.

De burgemeester,

A handwritten signature in grey ink, consisting of a few vertical strokes and a long horizontal line extending to the right.

**Bijlage:**

Akoestisch onderzoek Stationskwartier te Zwijndrecht, kenmerk Z-20-382265; 14 januari 2022