

Van: " " <@bar-organisatie.nl>
Verzonden: woensdag 12 april 2023 16:41
Aan: " " <@bar-organisatie.nl>; " " @bar-organisatie.nl>
Cc: " " <@bar-organisatie.nl>
Onderwerp: RE: Rijksstraatweg B-lijst

Beste ,

In het model 2.10 zit in het basisjaar 60 km op de Noldijk.
Kijk even in het model tot wanneer de snelheid 60 km blijft.
Stel dit in 2023 de snelheid 60 is en in 2030 30, dan hou je 1% groei per jaar aan. Dus voor 2023 – 2033. 10 % groei.
Is dit 2018 dan is dit 15% enz.
Bij 60 km rijdt altijd meer verkeer dan bij 30 km. Je zit dan aan de veilige kant.

Groet,

" <@bar-organisatie.nl>
Verzonden: woensdag 12 april 2023 16:22
Aan: " <@bar-organisatie.nl>; " <@bar-organisatie.nl>
CC: " <@bar-organisatie.nl>
Onderwerp: FW: Rijksstraatweg B-lijst

Hallo en ,

Als ik het goed heb, zijn jullie beiden de aanspreekpunten over het verkeersmodel. Hoe staan jullie in onderstaande situatie? Zo ja, kan dit verder opgepakt worden met de MRDH?

Groet,

" <@bar-organisatie.nl>
Verzonden: woensdag 12 april 2023 07:54
Aan: " <@bar-organisatie.nl>
CC: " <@bar-organisatie.nl>; " - " <@bar-organisatie.nl>
Onderwerp: RE: Rijksstraatweg B-lijst

Goedemorgen ,

Het gaat om onderstaand verzoek:

Nu er niet kan worden gegarandeerd dat in 2033 de maximumsnelheid op de Noldijk zal zijn teruggebracht naar 30 km/uur is het wenselijk om te beschikken over prognosevarianten 2030 en 2040, waarin de maximumsnelheid op de Noldijk gehandhaafd blijft op 60 km/uur.

*De MRDH dient daarom te worden gevraagd om 2 nieuwe modelvarianten (RVMK 2.10) door te rekenen waarbij de maximumsnelheid op de Noldijk in Barendrecht is teruggezet naar 60 km/uur.
Dit betreft de volgende varianten:*

- 2030_WLO_Hoog (variant km/uur deel en 50 km/uur deel Ridderkerk)
- 2040_WLO_Hoog (variant km/uur deel en 50 km/uur deel Ridderkerk)

Dit houdt in dat wij vanuit Milieu vragen aan Verkeer om de modelvarianten terug te zetten bij de MRDH naar 60 km/uur.

Vanuit Milieu willen wij de woningen aan de Rijksstraatweg gaan saneren. De snelheid aanpassen aan de Noldijk heeft gevolgen voor het verkeer en dus het geluid.

Het bureau wat voor ons de geluidsonderzoeken doet kan alleen rekenen met tabellen die passen bij de huidige verkeerssituatie aangezien er geen garantie is dat de Noldijk ooit een 30 km/uur weg wordt.

De intentie is er wel vanuit jullie kant maar voor ons geen basis om 136 woningen te gaan saneren. Met de berekeningen van 60km/uur zitten wij van uit de gemeente altijd goed.

Wij willen dus saneren op basis van de huidige situatie en daarom is ons verzoek aan jullie dit weer aan te passen bij de MRDH.

Met vriendelijke groet,

██████████

Kwaliteit leefomgeving | Ontwikkeling leefomgeving en regio | BAR-organisatie
Tel : +31180██████████ | E-mail : ██████████@bar-organisatie.nl
De BAR-organisatie werkt voor de gemeenten Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk

www.barendrecht.nl | www.albrandswaard.nl | www.ridderkerk.nl

Van: ██████████ <██████████@bar-organisatie.nl>
Verzonden: dinsdag 11 april 2023 15:50
Aan: ██████████ <██████████@bar-organisatie.nl>
Onderwerp: RE: Rijksstraatweg B-lijst

Hallo ██████████,

Wat zijn ook alweer de concrete vragen? Zoals aangegeven heeft ons team bij de MRDH aangegeven de Noldijk terug te brengen van 60 naar 30 km/h i.v.m. de verwachte herinrichting. Volledige zekerheid kunnen we nog niet geven, omdat de plannen nog niet zijn vastgesteld en er ook nog geen geld voor gereserveerd is. Maar de intentie is er zeker!

Het lijkt mij goed om uit te gaan van verschillende scenario's, zodat we alle scenario's in zicht hebben.

Groet,

██████████

██████████ ██████████ <██████████@bar-organisatie.nl>
Verzonden: woensdag 5 april 2023 10:50
Aan: ██████████ <██████████@bar-organisatie.nl>
Onderwerp: FW: Rijksstraatweg B-lijst

Dank voor je tijd ██████████ Hierbij de mail tkn.

Zijn er vragen vanuit jullie kant dan hoor ik het graag. Ik wacht even je antwoord af.

Gr ██████████

Met vriendelijke groet,

██████████

Kwaliteit leefomgeving | Ontwikkeling leefomgeving en regio | BAR-organisatie
Tel : +31180██████████ | E-mail : ██████████@bar-organisatie.nl
De BAR-organisatie werkt voor de gemeenten Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk

www.barendrecht.nl | www.albrandswaard.nl | www.ridderkerk.nl

Van: ██████████ <██████████kuiper.nl>
Verzonden: vrijdag 31 maart 2023 17:48
Aan: ██████████ <██████████@bar-organisatie.nl>
CC: ██████████ <██████████@bar-organisatie.nl>
Onderwerp: RE: Rijksstraatweg B-lijst

Goedemiddag ██████████,

Aansluitend op ons telefoongesprek vandaag stuur ik je hierbij het verzoek om de aanvullende verkeersgegevens ten behoeve van de saneringsprojecten Rijksstraatweg te Ridderkerk.

In het geluidsonderzoek voor de saneringsprogramma's moeten we 10 jaar vooruit kijken en dus uitgaan van een verkeersprognose voor de toekomstige situatie.
Deze prognose moet onderbouwd zijn en de resultaten van een doorrekening met een verkeersmodel levert de minste discussie op met BSV bij de beoordeling.
Doordat in de prognosemodellen ook toekomstige ontwikkelingen

Op dit moment hebben wij in het geluidsmodel een geïnterpoleerde verkeerssituatie over 2033 (gebaseerd op de verkeersmodellen **2030_WLO_Hoog** en **2040_WLO_Hoog**) opgenomen.
Deze geïnterpoleerde verkeersvarianten hebben we in 1^e aanleg gemaakt voor de gemeente Wassenaar op basis van door de MRDH aangeleverde onderstaande data sets van de RVMK v2.10 (V-MRDH 2.10).

- 2016
- 2021
- 2022
- 2023
- 2030_StedRef
- 2030_WLO_Hoog
- 2030_WLO_Laag
- 2032_WLO_Hoog
- 2040_StedRef
- 2040_WLO_Hoog

Eerder hebben wij geconstateerd dat in de verkeersmodellen **2030_WLO_Hoog** en **2040_WLO_Hoog** de maximumsnelheid op de Noldijk in Barendrecht is teruggebracht van 60 km/uur naar 30 km/uur.
Hierdoor rijdt er in de prognosevarianten aanzienlijk minder verkeer via de Noldijk naar de Rijksstraatweg.
Het toekomstige verkeer op de Rijksstraatweg wordt hierdoor op een deel van de Rijksstraatweg onderschat indien de maximumsnelheid op de Noldijk voorlopig 60 km/uur blijft.
Aan de zijde van Hendrik-Ido-Ambacht lijkt er echter weer sprake van een overschatting, omdat verkeer tussen Heerjansdam en Ridderkerk niet meer de Noldijk kiest als route, maar via de Langeweg en de Rijksstraatweg (aan de Ambachtsezijde) rijdt.

Nu er niet kan worden gegarandeerd dat in 2033 de maximumsnelheid op de Noldijk zal zijn teruggebracht naar 30 km/uur is het wenselijk om te beschikken over prognosevarianten 2030 en 2040, waarin de maximumsnelheid op de Noldijk gehandhaafd blijft op 60 km/uur.

De MRDH dient daarom te worden gevraagd om 2 nieuwe modelvarianten (RVMK 2.10) door te rekenen waarbij de maximumsnelheid op de Noldijk in Barendrecht is teruggezet naar 60 km/uur.
Dit betreft de volgende varianten:

- 2030_WLO_Hoog (variant [redacted] km/uur deel [redacted] en 50 km/uur deel Ridderkerk)
- 2040_WLO_Hoog (variant [redacted] km/uur deel [redacted] en 50 km/uur deel Ridderkerk)

Er dient dan een vergelijkbare dataset te worden aangeleverd, namelijk de onderstaande weergegeven milieu-export met toevoeging ‘auto’ en ‘bus’.

- 2030_WLO_Hoog
 - Milieu-export_MRDH_2030H_210_auto
 - Milieu-export_MRDH_2030H_210_ov_bus
 - Milieu-export_MRDH_2030H_210_ov_tram
- > 2030_WLO_Laag
- > 2032_WLO_Hoog
- > 2040_StedRef
- 2040_WLO_Hoog
 - Milieu-export_MRDH_2040H_210_auto
 - Milieu-export_MRDH_2040H_210_ov_bus
 - Milieu-export_MRDH_2040H_210_ov_tram

Afhankelijk van het moment van oplevering van de verkeersdata zullen we mogelijk moeten overstappen op een geïnterpoleerde prognosevariant voor 2034, omdat de vaststelling van de saneringsprogramma’s (waarschijnlijk) pas in 2024 zal plaatsvinden.
NB Dit is geen probleem, omdat we sowieso een nieuwe interpolatie moeten maken op basis van de aangepaste verkeersprognoses.

Projecten Noldijk (Barendrecht)

Overigens kan op basis van de nieuwe verkeersvarianten met 60 km/uur op de Noldijk in Barendrecht ook het verkeerseffect (en daarmee geluidseffect) voor de Noldijk worden bepaald.
Zoals eerder gemeld is het terugbrengen van de maximumsnelheid een verkeersmaatregel en dient hiervoor sowieso ook een vergelijking te worden gemaakt tussen beide verkeerssituaties om de subsidie voor verkeersmaatregelen te bepalen.
Deze subsidie kan dan worden gebruikt voor de herinrichting van de Noldijk.

Omgevingswet

Bij inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 dient elk project te worden beoordeeld op zogenaamde **indirecte akoestische effecten van wijzigend verkeer**.

Hierbij is het dus noodzakelijk om inzicht te hebben in het verkeerseffect en daaruit afgeleide geluidseffect van de verkeersingreep op de Noldijk.

Daarbij is ook van belang inzicht te hebben waar het verkeer dat nu de Noldijk gebruikt in de toekomst gaat rijden. Mocht dan blijken dat er lokaal toenames zijn > 1,5 dB (door toename verkeer) dan zijn vanuit het project herinrichting Noldijk sowieso maatregelen noodzakelijk om die toenames weg te nemen.

Ook in die zin is het zinvol om al inzicht te hebben of zo'n nadelig geluidseffect zou kunnen ontstaan door verschuiving van verkeer als gevolg van de herinrichting.

Dan kun je daar in ieder geval op anticiperen. Denk bijvoorbeeld aan extra kosten om maatregelen te treffen en/of beoordelen of de prognosemodellen de juiste vertaling geven van het verwachte verkeerseffect.

Mocht e.e.a. niet duidelijk zijn, onvolledig zijn of nog aanvullende vragen oproepen laat het dan weten.

Verneem graag wanneer naar verwachting de resultaten van de aangepaste modeldoorrekeningen beschikbaar zijn, zodat we daarmee rekening kunnen houden in onze planning.

Met vriendelijke groet,

██████████
Milieuspecialist
Projectleider



██████████@kuiper.nl
+31 6 ██████████
+31 10 ██████████
Van Nelleweg 3042, 3044 BC Rotterdam
[kuipercompagnons.nl](https://www.kuipercompagnons.nl)



Disclaimer: Dit bericht is alleen bestemd voor de geadresseerden. Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.

Van: ██████████
Verzonden: woensdag 29 maart 2023 13:43
Aan: ██████████ <██████████@bar-organisatie.nl>
CC: ██████████ <██████████@bar-organisatie.nl>
Onderwerp: RE: Rijksstraatweg B-lijst

Beste ██████████

Zie mijn reactie bij je e-mail.
Wellicht handig om e.e.a. telefonisch af te stemmen?
Kun jij mij bellen?

Met vriendelijke groet,

██████████
Milieuspecialist
Projectleider

██████████@kuiper.nl

+31 ██████████
+31 ██████████

Van Nelleweg 3042, 3044 BC Rotterdam

kuipercompagnons.nl



Disclaimer: Dit bericht is alleen bestemd voor de geadresseerden. Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.

Van: ██████████ <██████████@bar-organisatie.nl>

Verzonden: woensdag 29 maart 2023 12:41

Aan: ██████████ <██████████@kuiper.nl>

CC: ██████████ <██████████@bar-organisatie.nl>

Onderwerp: Rijksstraatweg B-lijst

Beste ██████████

Wij willen het B-lijst saneringsprogramma Rijksstraatweg weer oppakken.

Wil jij drie nieuwe akoestische onderzoeken voor ons opstellen met betrekking tot de woningen langs de Rijksstraatweg s.v.p. en hierin de huidige situatie van beide wegen opnemen.
(Rijksstraatweg / Noldijk).

Hier lopen we tegen het probleem aan dat we geen verkeersgegevens (prognose 2033) hebben, waarbij voor de Noldijk nog is uitgegaan van de actuele maximumsnelheden.

Indien we het onderzoek alleen oppakken voor de Rijksstraatweg zie ik geen onoverkomelijke problemen om de verkeerscijfers te hanteren op basis van de verkeersvariant waarin de maximumsnelheid op de Noldijk is teruggebracht naar 30 km/uur.

Dit is toch het meest waarschijnlijke scenario voor de toekomst?

We kunnen niet precies aangeven wanneer de verkeerssituatie zal worden aangepast in de toekomst ook al staan deze wel in de prognosemodellen.

Kunnen deze onderzoeken nog binnen de subsidie worden gerealiseerd?

De huidige subsidietoekenningen (voorschotten) stammen uit 2014 en hebben nog betrekking op de destijds geldende regelingen, die inmiddels diverse malen zijn geactualiseerd.

Feitelijk zeggen die subsidietoekenningen niets, omdat er na afloop van het project een herberekening plaatsvindt van de zogenaamde VBT-subsidie gebaseerd op de uitgevoerde werkzaamheden.

VBT staat voor voorbereiding, begeleiding en toezicht.

In de VBT-subsidie zit een afzonderlijke post voor akoestisch onderzoek. Deze is afhankelijk van de projectomvang en een bedrag per woning.

Waarschijnlijk zal de VBT-subsidie voor het akoestisch onderzoek niet dekkend zijn, gezien de al gemaakte kosten in het verleden en de nog te maken kosten.

Wellicht (gedeeltelijk) te dekken indien het vervolgtraject soepel verloopt, maar dat is feitelijk voorsorteren op iet wat onzeker is.

6. Hoogte subsidiebedrag bij vaststelling VBT-subsidie voor gevelmaatregelen

Het in artikel 25, eerste lid, bedoelde bedrag bestaat uit de som van het totaalbedrag uit de delen A, B en C van de onderstaande tabel.

	Onderdeel	Woningtype ¹ bedrag in €	
		1	2
A. Bedrag akoestisch onderzoek	Vast bedrag	1.340	1.340
	Bedrag per woning	45	45
B. Bedrag per woning ²	Geen medewerking aan onderzoek/geen reactie n.a.v. mededelingen als bedoeld in artikel 6.4 van het Besluit geluidhinder	190	190
	Schouwingsonderzoek (incl. besluit woning voldoet)	190	190
	Volledige woningopname en toetsingsberekening (incl. eventueel besluit vervallenverklaring als bedoeld in artikel 114a van de wet)	535	720
	Maatregelpakket benodigd en begeleiding uitvoering (incl. besluit vervallenverklaring als bedoeld in artikel 114a van de wet)	1.070	1.435
C. Bedrag voor uitvoering maatregelen en afhandeling uitvoering	Aanbesteding	1.770	1.770
	Controlemeting (1 woning per 20 woningen)	885	885

¹ Woningtype 1: etagewoning, appartement, rijtjeswoning, hoekwoning, geschakelde woning.
² Woningtype 2: vrijstaande woning betreft het resultaat van de procedure van hoofdstuk 6 van het Besluit geluidhinder milieubeheer. Een woning kan maar onder één categorie vallen.

Mocht je vragen hebben laat het me dan weten.

Met vriendelijke groet,

Kwaliteit leefomgeving | Ontwikkeling leefomgeving en regio | BAR-organisatie
Tel : +31180 E-mail : @bar-organisatie.nl
De BAR-organisatie werkt voor de gemeenten Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk

www.barendrecht.nl | www.albrandswaard.nl | www.ridderkerk.nl

Van: <@kuiper.nl>
Verzonden: donderdag 16 maart 2023 16:24
Aan: <@bar-organisatie.nl>
CC: <@bar-organisatie.nl>
Onderwerp: RE: Rijksstraatweg B-lijst

Beste

Verhardingen Rijksstraatweg

Dank voor de aanvullende informatie over de stille wegdekken op de Rijksstraatweg.
Ik zag dat in de prognosemodellen van de RVMK 2.10 al rekening is gehouden met de verlaging van de maximumsnelheid op de Noldijk van 60 naar 30 km/uur.
Omdat in de verkeersprognose al rekening is gehouden met de snelheidsverlaging op de Noldijk kunnen we de geluidsonderzoeken voor de Rijksstraatweg naar mijn mening uitvoeren op basis van de nu beschikbare verkeersgegevens.
Deze gaan we nu verder oppakken.

60 naar 30 km/uur op de Noldijk

De snelheidsverlaging is feitelijk een verkeersmaatregel en dit betekent een andere insteek voor het geluidsonderzoek voor het saneringsprogramma.
Het netto effect van de maatregel dient inzichtelijk te worden gemaakt en vertaald in een totale geluidsreductie (als gevolg van snelheids- en verkeersafname.

Op basis van de geluidreductie is er een subsidie beschikbaar voor verkeersmaatregelen ten behoeve van de herinrichting van de weg.

In het geluidsonderzoek dienen feitelijk 2 toekomstscenario's met elkaar te worden vergeleken, namelijk:

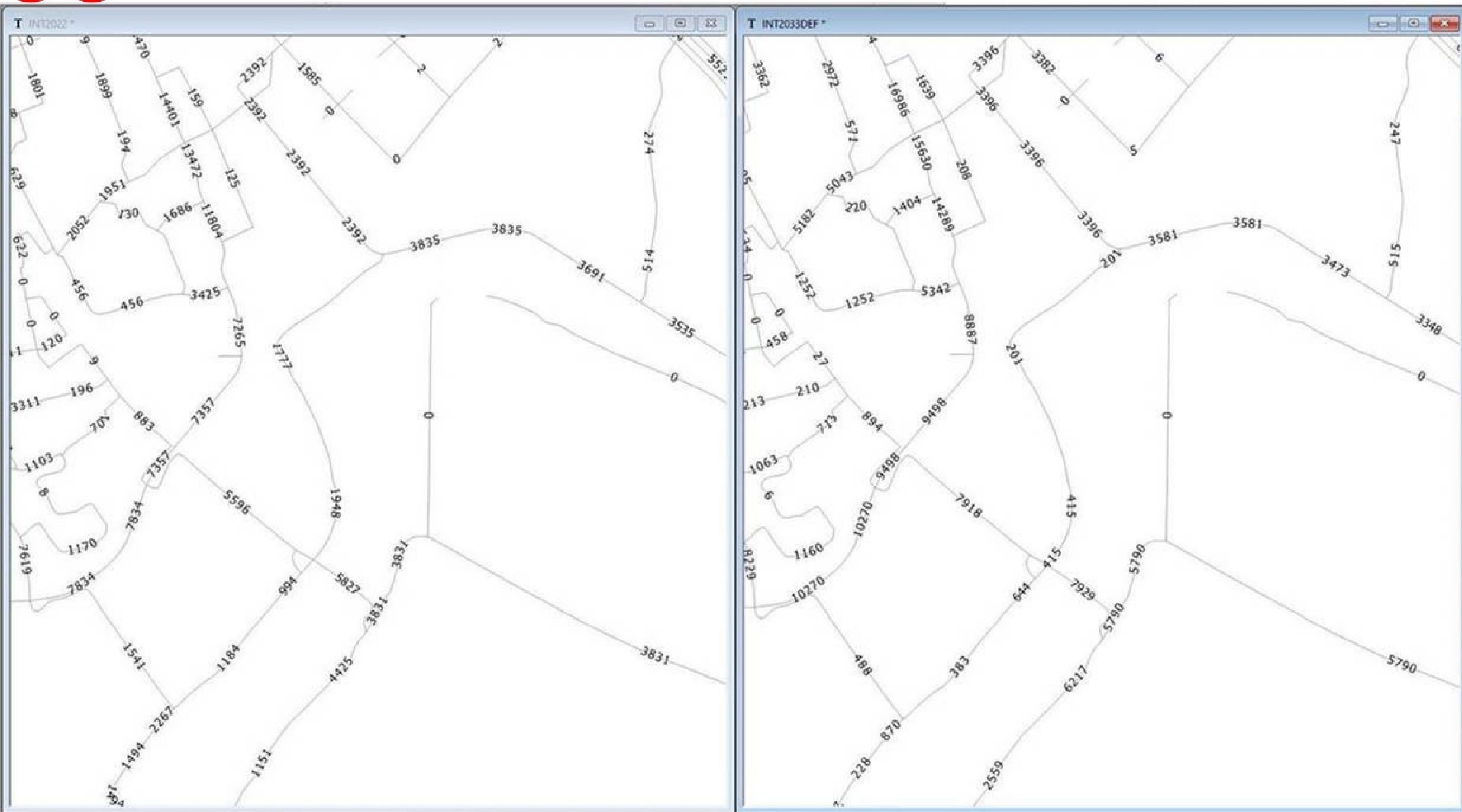
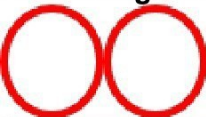
- Toekomst met huidige maximumsnelheid van 60 km/uur (=autonome situatie);
- Toekomst met verlaging maximumsnelheid naar 30 km/uur (=plansituatie).

Op dit moment is alleen het toekomstscenario met de maximumsnelheid van 30 km/uur beschikbaar (=plansituatie).
Voor de autonome situatie zonder snelheidsverlaging zou dus nog een verkeersvariant moeten worden gemaakt.

Hieronder een vergelijking van de weekdagintensiteiten 2022 en 2033.

In het verkeersmodel 2022 is maximumsnelheid 60 km/uur en in de geïnterpoleerde versie 2033 (o.b.v. 2030 en 2040) 30 km/uur.

Afbeelding weekdagintensiteiten 2022 (links) en 2033 (rechts) – conform RVMK 2.10



De verkeersmodellen voorspellen inderdaad een forse verkeersafname.
Toch zou het effect in de praktijk lager kunnen zijn dan de modellen nu voorspellen.

Praktisch effect

In de praktijk zou ik van een 30 km-maatregel op de Noldijk een beperktere invloed verwachten, omdat de Noldijk nu al voornamelijk gebruikt zal worden door de bewoners en door verkeer van/naar Heerjansdam.

De weg heeft een smal profiel en mede door geparkeerde auto's is het nu al feitelijk niet mogelijk elkaar met enige snelheid te passeren.

NB Indien er nu al een alternatieve route beschikbaar is waar je wel normaal kunt passeren dan zou ik (maar wie ben ik) nu al die alternatieve route nemen ook als die in tijd wellicht net is langer duurt.

In de praktijk wordt de snelheid dus al flink geremd en het zou mij verbazen indien de werkelijke gemiddelde snelheid in de buurt van de 60 km/uur ligt.

Binnen een 30 km-zone wordt nu vaak ook al harder gereden dan het maximum van 30 km/uur (in de praktijk vaak richting een gemiddelde van 38 km/uur).

Mijn inschatting is dat het praktische snelheidsverschil, tussen de huidige werkelijke snelheid en die na het instellen van een 30 km-zone, niet zo groot is als het verschil in maximumsnelheid (60 versus 30 km/uur).

Praktisch zal er, zo is mijn inschatting, een beperkter effect optreden dan de huidige modellen van de RVMK 2.10 voorspellen.

Ik weet niet welke modelsnelheden nu in het verkeersmodel zijn aangehouden, maar het lijkt wenselijk om te kijken of de modelsnelheden bij 60 km/uur niet worden overschat (waardoor het model er meer verkeer heen stuurt) en in de toekomst met 30 km/uur niet worden onderschat (waardoor het model er weer te weinig verkeer heen stuurt).

Voor we met de Noldijk verder kunnen zal er dus nog een verkeersmodel voor de autonome situatie moeten worden opgesteld.

Het handigste is de geluidsonderzoeken voor de Noldijk af te stemmen op de herinrichting.

Hier kunnen we dan voorlopig niet mee verder.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]
Milieuspecialist
Projectleider



[Redacted] [@kuiper.nl](mailto:[Redacted]@kuiper.nl)

+31 [Redacted]
+31 [Redacted]
Van Nelleweg 3042, 3044 BC Rotterdam
kuipercompagnons.nl



Disclaimer: Dit bericht is alleen bestemd voor de geadresseerden. Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.