



Gemeente Amsterdam

Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

**Besluit hogere waarden
Wet geluidhinder
t.b.v. bestemmingsplan
Studentenhuisvesting Ravel**

Gemeente Amsterdam

Vastgesteld 23 april 2013

Colofon

Opdrachtgever	Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam
Opdrachtnemer	
Datum	10 april 2013

TOELICHTING

Inleiding

Om het project 'Studentenhuisvesting Ravel' mogelijk te maken is een bestemmingsplan opgesteld. Het bestemming maakt de realisatie van (onder meer) woningen mogelijk. Woningen worden volgens de Wet geluidhinder beschouwd als geluidsgevoelige bebouwing die getoetst wordt aan geluidsnormen. De Wet geluidhinder geeft aan welke geluidsbelasting aanvaardbaar is. Deze normen moeten bij het opstellen van een bestemmingsplan in acht worden genomen. Indien de voorkeurswaarden worden overschreden en geluidsbeperkende maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid om hogere grenswaarden vast te stellen.

Het gebied is gelegen ten zuiden van de A10, ten noorden van de De Boelelaan, ten oosten van de Beethovenstraat en ten westen van de Antonio Vivaldistraat. Behalve deze straten ligt het plangebied ook in de geluidszone van de spoorbaan Amsterdam RAI- Schiphol. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk maximaal 1000 studentenwoningen te realiseren.

De geluidhinder is onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in het rapport "Geluidonderzoek studentenhuisvesting Ravel d.d. 29 juni 2011 referentie 20111267-02. Uit dit onderzoek is gebleken dat de voorkeursgrenswaarden van wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï worden overschreden.

De maximaal toelaatbare grenswaarde van 53 dB wordt bij drie gevels of geveldelen overschreden vanwege het verkeerslawaaï van de A10. In het bestemmingsplan wordt opgenomen dat woningen aan deze zijden alleen gerealiseerd kunnen worden indien de te zwaar belaste gevels worden uitgevoerd als dove gevels of als geluidwerend vlies. Dove gevels zijn gevels waarvan de ramen en deuren van de verblijfsruimten niet geopend kunnen worden. Een geluidwerend vlies is een bouwkundige constructie aangebracht aan de buitenzijde van een gevel met het doel een geluidsreductie op deze gevel te bewerkstelligen, als gevolg waarvan voldaan wordt aan het gestelde in de Wet geluidhinder, waarbij de afstand tussen geluidwerende vlies en gevel tenminste 0,5 meter is en waarbij er tussen geluidwerende vlies en gevel sprake is van buitenlucht, met openingen ten behoeve van de luchtverversing met een capaciteit van tenminste 6 dm³ per seconde per m² vloeroppervlak van de achterliggende woning(en).

Tijdens de uitwerking van het plan zal mogelijk blijken dat het niet nodig zal zijn bepaalde geveldelen doof uit te voeren of van een geluidwerend vlies te voorzien omdat bijvoorbeeld vanwege afscherming door andere delen van het gebouw de geluidsbelasting minder zal zijn dan 53 dB. In het bestemmingsplan is bepaald dat in dergelijke gevallen van een dove gevel kan worden afgezien. Ook kan blijken dat een geluidwerend vlies de gevel onvoldoende zal afschermen. Om die redenen wordt een hogere waarde vastgesteld van 53 dB voor de gevels waarvoor een dove gevel of geluidwerend vlies is voorgeschreven.

Inhoudelijke overwegingen

De voorkeursgrenswaarde van wegverkeerslawaaï bedraagt 48 dB. De maximaal toelaatbare grenswaarde voor woningen bedraagt voor stedelijk wegverkeerslawaaï 63 dB en voor het verkeerslawaaï van een snelweg 53 dB. De voorkeursgrenswaarde van railverkeerslawaaï bedraagt voor woningen 55 dB. De maximaal toelaatbare grenswaarde voor railverkeer bedraagt 68 dB. De aangevraagde waarden passen binnen de wettelijke maximaal toelaatbare grenswaarden. Daarbij zijn de volgende overwegingen relevant:

Maatregelen in het gebied tussen de rijwegen en de woningen

- Het plangebied biedt geen ruimte om de woningen op voldoende afstand van de rij- en spoorwegen te projecteren.
- Een geluidsscherm is in deze situatie pas effectief indien het zeer lang wordt uitgevoerd. De verwachting is dat voor de studentenwoningen een scherm van ongeveer 1,5 km lengte nodig zou zijn. Financieel is dat niet uit de grondopbrengst te bekostigen. Daarbij komt dat met de komst van het ZuidasDok op langere termijn sprake is van een substantiële verbetering van de geluidssituatie.
- Plaatsing van geluidschermen langs stedelijke wegen is überhaupt geen optie.
- Afscherpende niet-geluidsgevoelige bebouwing wordt op korte termijn niet voorzien.

Maatregelen in het gebied tussen de spoorbaan en de woningen

De argumenten om af te zien van een geluidsscherm langs de spoorbaan komen overeen met die van het wegverkeer. Bovendien is de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van spoorweglawaaï relatief gering en is het wegverkeerslawaaï overheersend.

Maatregelen aan de rij- en spoorwegen

- Het Amsterdamse verkeersbeleid is gericht op beperking van het autoverkeer. Een extra plaatselijke beperking van het autoverkeer op de wegen rondom het plangebied zou ten koste gaan van de bereikbaarheid van het Zuidasgebied. De betrokken wegen hebben een zeer belangrijke functie in de afwikkeling van het autoverkeer in Amsterdam. Maatregelen ter vermindering van het autoverkeer op deze wegen zijn daarom niet opportuun.
- Maatregelen ter verlaging van de verkeerssnelheid worden op de stedelijke wegen rondom het plangebied en op de A10 niet voorzien.
- Het wegdek van de A10 is uitgevoerd in geluidreducerend 1-laags Zeer Open Asfalt Beton. Amsterdam heeft het beleid dat bij groot onderhoud van wegen het nieuwe wegdek waar mogelijk zal bestaan uit een geluidreducerende asfaltsoort. Geluidreducerend asfalt kan de geluidsbelasting van de stedelijke wegen met ongeveer 3 dB terugdringen, maar kan om wegbouwkundige redenen vaak niet aangelegd worden. Geluidreducerend asfalt slijt in bepaalde omstandigheden onaanvaardbaar snel. De aanwezigheid van kruispunten, verkeerslichten en putten versnellen dat proces. Daarom kan er niet vanuit worden gegaan dat bij toekomstig groot onderhoud van de Beethovenstraat en de De Boelelaan geluidreducerend asfalt kan worden toegepast.

- Afgezien van de haalbaarheid bieden geluidbeperkende maatregelen aan de treinen en railconstructie weinig soelaas gezien het sterk overheersende wegverkeerslawaaï.

Maatregelen aan de woningen

Conform het Amsterdamse beleid ten aanzien van de vaststelling van hogere geluidwaarden is in het bestemmingsplan Studentenhuisvesting Ravel vastgelegd dat woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld dienen te beschikken over een geluidsluwe zijde. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de woningen op de hoogste bouwlaag niet overal over een stille zijde zullen beschikken. Er is daar mogelijk sprake van een geringe overschrijding. Daarom geldt voor de hoogste bouwlaag een uitzondering op de verplichte aanwezigheid van een stille zijde.

Gecumuleerde geluidsbelasting

Volgens het Amsterdamse geluidsbeleid is een gecumuleerde geluidsbelasting die maximaal 3 dB hoger is dan de maximaal toelaatbare wettelijk waarde, nog aanvaardbaar. In dit geval is dat 66 dB. Dat wil zeggen dat het gecorrigeerde verkeerslawaaï en railverkeerslawaaï is gecumuleerd naar de hinder van stedelijk wegverkeer. De hoogste berekende gecorrigeerde gecumuleerde geluidsbelasting van de studentenwoningen bedraagt naar verwachting 61 dB. Dat past ruim binnen de norm die volgens het Amsterdamse beleid aanvaardbaar is.

BESLUIT

Burgemeester en wethouders van Amsterdam hebben besloten tot de vaststelling van de onderstaande hogere waarden voor het wegverkeerslawaaï en het railverkeerslawaaï zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

Verkeerslawaaï

Weg	Locatie	voorkeurs- grenswaarde	aangevraagde waarde	aantal woningen
A10	Noordgevel	48 dB	53 dB	320
	Westgevel	48 dB	53 dB	170
	Oostgevel	48 dB	53 dB	200
	Zuidgevel	48 dB	51 dB	330
De Boelelaan	Westgevel	48 dB	57 dB	170
	Oostgevel	48 dB	55 dB	200
	Zuidgevel	48 dB	60 dB	330
Antonio Vivaldistraat	Noordgevel	48 dB	51 dB	320
	Oostgevel	48 dB	57 dB	200
	Zuidgevel	48 dB	51 dB	330

Spoorweglawaaï

Spoorbaan RAI-Schiphol	Noordgevel	55 dB	60 dB	320
	Westgevel	55 dB	58 dB	170
	Oostgevel	55 dB	56 dB	200

De hogere waarden worden vastgesteld voor woonbebouwing op percelen met de volgende kadastrale perceelnummers: ASD 30 AK 3951 en ASD30 AK 1911