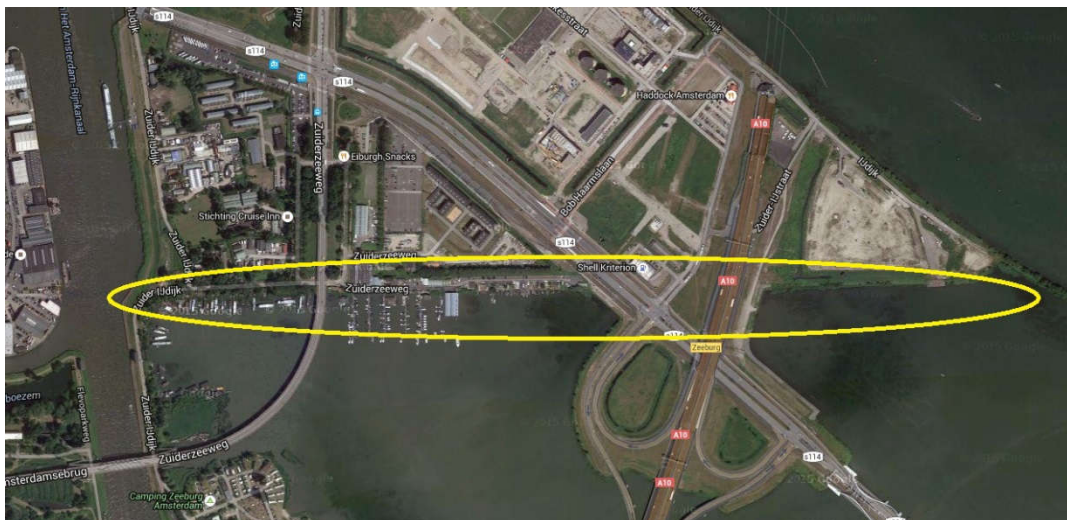




Besluit tot vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder

ten behoeve van het

bestemmingsplan Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland



15 januari 2019

Inleiding

De Wet geluidhinder (hierna: Wgh) biedt bescherming tegen geluid in een aantal specifieke situaties. In de wet is een limitatieve lijst van bestemmingen opgenomen die bescherming tegen geluidhinder behoeven. Dit zijn geluidsgevoelige gebouwen zoals woningen, scholen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen en kinderdagverblijven en geluidsgevoelige terreinen zoals woonwagenstandplaatsen en ligplaatsen voor woonboten.

Wanneer een woning of een andere geluidsgevoelige bestemming wordt geprojecteerd in de zone langs een weg (met uitzondering van een 30 km-uur weg), langs een spoorweg en/of in de geluidzone van een gezoneerd industrieterrein dan is de Wgh van toepassing. Op basis van de Wgh moet dan akoestisch onderzoek uitgevoerd worden. De geluidssituatie wordt met het akoestisch onderzoek in beeld gebracht, in eerste instantie om te beoordelen of voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde.

De voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeerslawaai bedraagt in het geval van ligplaatsen voor woonboten 48 dB en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde is 53 dB. Voor industrielawaai geldt in dit geval een voorkeursgrenswaarde van 50 dB etmaalwaarde en een maximale ontheffingswaarde van 55 dB etmaalwaarde. Voor spoorweglawaai bedraagt de voorkeursgrenswaarde 55 dB en de maximale ontheffingswaarde 63 dB.

Is het niet mogelijk te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde en zijn geluidbeperkende maatregelen niet of onvoldoende mogelijk dan biedt de Wgh de mogelijkheid af te wijken van de voorkeursgrenswaarde tot genoemde maximale ontheffingswaarden. Worden de maximale waarden overschreden dan kunnen de ligplaatsen voor woonboten niet gerealiseerd worden.

In situaties waarbij de Wgh niet van toepassing is (bijvoorbeeld rond 30 km wegen) vindt de bescherming tegen geluid via de invulling van "een goede ruimtelijke ordening" plaats (Wet ruimtelijke ordening / Wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

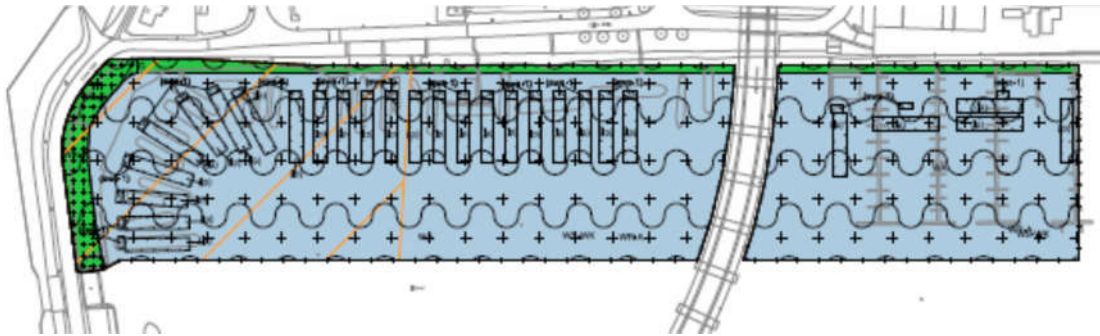
Voorliggend besluit om hogere grenswaarden toe te staan wordt genomen door het college van Burgemeester en Wethouders. Bij vaststelling van het bestemmingsplan moet de voorkeursgrenswaarde, of een vastgestelde hogere waarde, in acht worden genomen (zie artikel 76 Wgh).

Plangebied Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland

Ligging en planologisch-juridisch kader

Het plangebied van het bestemmingsplan Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland ligt in het oostelijk deel van Amsterdam en in het westelijk deel van het IJmeer. Het plangebied is opgedeeld in twee locaties, die dicht bij elkaar liggen. De ene locatie ligt tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de toerit naar de Amsterdamsebrug (westelijk deel). Dit deel wordt ook wel de Kom genoemd. De andere locatie ligt tussen de toerit naar de Amsterdamsebrug en de A10 (oostelijk deel).

Het westelijk deel van het plangebied ligt ten zuiden van de baaibuurten. Aan de noord- en westzijde van het plangebied ligt de Zuider IJdijk. De zuidzijde wordt begrensd door de meest zuidelijk gelegen woonboot. Die begrenzing is doorgetrokken tot aan de Amsterdamsebrug. Het oostelijk deel van het plangebied ligt ook ten zuiden van de baaibuurten, maar dan aan de oostzijde van de Amsterdamsebrug. Aan de noordzijde van het plangebied ligt de Zuiderzeeweg. De westzijde grenst aan de Amsterdamsebrug en de zuidzijde sluit aan op de plangrens van het westelijk gelegen plandeel. De laatste woonboot vormt de grens aan de oostzijde.



Plangebied Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland

Ten behoeve van de ligplaatsen voor woonboten wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Aanleiding hiervoor is de geplande versterking van de zuidelijke waterkering van het Zeeburgereiland. Het Zeeburgereiland wordt ontwikkeld tot een hoog stedelijk (woon)gebied. De Waterwet eist dat de zuidelijke waterkering versterkt wordt tot een primaire waterkering, zodat het Zeeburgereiland tegen het water van het IJmeer wordt beschermd.

Om de primaire waterkering aan de zuidzijde te kunnen aanleggen, is het noodzakelijk om de woonboten die daar nu liggen tijdelijk (circa 1,5 jaar) naar een andere locatie te verplaatsen. Nadat de versterkingswerkzaamheden zijn voltooid, worden de ligplaatsen opnieuw ingericht, waarna de woonboten naar hun vernieuwde ligplaatsen kunnen terugkeren. Ter plaatse van de woonboten geldt nu grotendeels geen bestemmingsplan. Vanwege het ontbreken van een planologisch-juridisch kader en de vele ontwikkelingen op en rond Zeeburgereiland, is ervoor gekozen een bestemmingsplan op te stellen voor de woonboten. Een bestemmingsplan biedt duidelijkheid en rechtszekerheid aan de woonboot- en walbewoners. Het geeft richting aan (on)gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.

Met de huidige woonbootbewoners vindt intensief overleg plaats. Uit het overleg is een inrichtingsontwerp voortgekomen voor de situatie na de versterking van de waterkering. Dat inrichtingsontwerp is uitgangspunt voor het bestemmingsplan en dit besluit. De ligging van de ligplaatsen wijzigt ten opzichte van de huidige situatie. De huidige ligplaatsvergunningen zijn dan ook niet toereikend voor de nieuwe ligplaatsen, waardoor voor de nieuwe ligplaatsen een nieuwe ligplaatsvergunning nodig is. Hierdoor is het overgangsrecht van artikel 1.2 Besluit geluidhinder niet van toepassing. De ligplaatsen moeten dan ook beoordeeld worden als geluidsgevoelig terrein in de zin van de Wgh. Daarnaast is het vanuit een goede ruimtelijke ordening vereist dat de geluidssituatie beoordeeld wordt. Het gaat in totaal om 28 ligplaatsen.

Akoestische situatie plangebied

Het plangebied ligt voor een deel binnen de geluidzone rond industrieterrein Cruquius. Het plangebied ligt eveneens binnen de geluidzone van de volgende stedelijke wegen: IJburglaan, Zuiderzeeweg en de A10. Een geluidzone spoorweglawaai is niet aan de orde voor het plangebied. Wel kunnen het scheepvaartverkeer en de sneltram (IJlijn) invloed hebben op het plangebied.

Resultaten akoestisch onderzoek

Ten behoeve van de planontwikkeling is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting ten gevolge van de ligging nabij industrieterrein Cruquius, het wegverkeer, het scheepvaartverkeer en de sneltram (IJlijn). Het onderzoeksrapport (Woonbootlocaties zuidzijde Zeeburgereiland Amsterdam; akoestisch onderzoek weg-, rail-, scheepvaartverkeer en industrielawaai, DPA | Cauberg-Huygen, kenmerk 03519-22579-21, d.d. 3 december 2018) is als bijlage aan het bestemmingsplan gevoegd.

- **Industrielawaai**

Uit de onderzoeksresultaten volgt dat de geluidbelasting vanwege industrieterrein Cruquius voor de woonbootligplaatsen maximaal 41 dB bedraagt (bijlage VII van het akoestisch onderzoek). Aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB wordt voldaan. Vanuit het oogpunt van industrielawaai is geen besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden nodig.

- **Scheepvaartlawaai**

Uit de onderzoeksresultaten volgt dat de geluidbelasting vanwege het scheepvaartverkeer op het Amsterdam-Rijnkanaal voor de woonbootligplaatsen maximaal 55 dB(A) bedraagt (bijlage VIII van het akoestisch onderzoek). Aan de toetsingswaarde van 55 dB(A) wordt voldaan.

- **Railverkeerlawaai**

Uit de onderzoeksresultaten volgt dat de geluidbelasting vanwege de sneltram (IJlijn) voor de woonbootligplaatsen maximaal 37 dB bedraagt (bijlage VI van het akoestisch onderzoek). Aan de toetsingswaarde van 60 dB wordt voldaan.

- **Wegverkeerlawaai**

Woonbootligplaatsen ten westen van Zuiderzeeweg

Uit de onderzoeksresultaten volgt dat de geluidsbelasting vanwege de A10 op vijf woonbootligplaatsen ten westen van de Zuiderzeeweg hoger zal zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (bijlage IV van het akoestisch onderzoek). Het betreft de woonbootligplaatsen die op bijlage III van het akoestisch onderzoek zijn aangeduid als WB16 tot en met WB20. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt niet overschreden. Voor woonbootligplaats WB20 is een hogere waarde nodig van 49 dB en voor de woonbootligplaatsen WB16 t/m WB19 is een hogere waarde van 51 dB nodig om realisatie van de woonbootligplaatsen mogelijk te maken.

De geluidsbelasting vanwege de Zuiderzeeweg is op zes woonbootligplaatsen ten westen van de Zuiderzeeweg hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (bijlage V van het akoestisch onderzoek). Het betreft de woonbootligplaatsen die op bijlage III van het akoestisch onderzoek zijn aangeduid als WB18 tot en met WB23. Voor één

woonbootligplaats, WB 23, wordt de maximale ontheffingswaarde van 53 dB overschreden en bedraagt 54 dB. Door het realiseren van geluidafscherming van 1 m hoog, ter plaatse van het hekwerk langs de Zuiderzeeweg, over een lengte van 45 m (bijlage V van het akoestisch onderzoek), wordt voor alle woonbootligplaatsen een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB gerealiseerd. Voor deze woonbootligplaatsen is een hogere waarde nodig van 49 tot 53 dB om realisatie van de woonbootligplaatsen mogelijk te maken.

Voor de woonbootligplaatsen ten westen van de Zuiderzeeweg geldt dat deze buiten de zonegrens van de IJburglaan vallen en daarmee toetsingsvrij zijn voor geluid ten gevolge van deze weg.

Woonbootligplaatsen ten oosten van Zuiderzeeweg

Voor de vijf woonbootligplaatsen ten oosten van de Zuiderzeeweg geldt een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB vanwege de A10 (bijlage IX van het akoestisch onderzoek). Aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet voldaan, wel aan het maximale toegelaten ontheffingsniveau van 53 dB. Voor deze woonbootligplaatsen, zijnde WB24 t/m WB28 uit bijlage III van het akoestisch onderzoek, is een hogere waarde nodig van 53 dB om realisatie van de woonbootligplaatsen mogelijk te maken, met uitzondering van WB26. Voor WB26 is een hogere waarde nodig van 50 dB.

Voor de woonbootligplaats direct ten oosten van de Zuiderzeeweg (WB24) geldt een geluidbelasting van ten hoogste 55 dB vanwege de Zuiderzeeweg (bijlage X van het akoestisch onderzoek). Aan de voorkeursgrenswaarde wordt niet voldaan, ook niet aan het maximale toegelaten ontheffingsniveau van 53 dB. Door het realiseren van geluidafscherming ter plaatse van het hekwerk langs de Zuiderzeeweg over een lengte van 55 meter en 1 meter hoog, wordt een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB gerealiseerd. De locatie van het geluidsscherm is weergegeven in bijlage X van het akoestisch onderzoek. Voor woonbootligplaats WB24 is een hogere waarde nodig van 53 dB om realisatie hiervan mogelijk te maken en voor WB25 een hogere waarde van 49 dB. De overige woonbootligplaatsen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Voor de woonbootligplaatsen ten oosten van de Zuiderzeeweg geldt een geluidbelasting van ten hoogste 42 dB vanwege de IJburglaan. Daarmee wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan.

Gecumuleerde geluidbelasting

De Wet geluidhinder en het beleid van de gemeente Amsterdam verplichten bij verlening van een hogere grenswaarde de cumulatie van verschillende geluidbronnen in beeld te brengen. Alleen relevante geluidbronnen worden meegenomen in de berekening van de gecumuleerde geluidbelasting. Relevante geluidbronnen zijn die bronnen waarvan de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

Nu de voorkeursgrenswaarde vanwege de Zuiderzeeweg en de A10 worden overschreden, is onderzoek gedaan naar de gecumuleerde geluidbelasting. Volgens Amsterdams geluidbeleid is een gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar als deze maximaal 3 dB hoger is dan de hoogst toegestane waarde.

Na het nemen van maatregelen is de gecumuleerde geluidbelasting (na aftrek ex artikel 110g Wgh) ten hoogste 56 dB. Aan de hieraan te stellen norm van 56 dB (maximaal 3 dB hoger dan de hoogst toegestane waarde) wordt voldaan. Dit is gelet op het hoogwaardig stedelijk karakter van het gebied aanvaardbaar. Er is dan ook sprake van een vanuit akoestisch oogpunt gezien verantwoorde woon- en leefsituatie. Bijlage XII van het akoestisch onderzoek geeft de rekenresultaten weer ten gevolge van de gecumuleerde geluidbelasting.

Advies TAVGA

Het voorstel tot het vaststellen van hogere waarden is met het akoestisch onderzoek en het bestemmingsplan overeenkomstig het gemeentelijk geluidbeleid voor advies voorgelegd aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA). In haar vergadering van 8 mei 2018 heeft het TAVGA het volgende advies gegeven:

- a. In het bestemmingsplan dient een fasering te worden opgenomen in de planregels waarin het geluidscherm eerst gebouwd wordt. Pas na de bouw van het geluidscherm mogen de woonboten hun definitieve ligplaatsen innemen;
- b. Het busverkeer op grond van de GVB dienstregeling aanvullen en vermelden in het akoestisch rapport;
- c. Het scheepvaartlawaai (Amsterdam Rijnkanaal) berekenen, beschouwen en vermelden in het akoestisch rapport;
- d. Holland Sport wordt verplaatst en in het volgende bestemmingsplan opgenomen;
- e. Het aangepaste akoestisch rapport mailen naar het secretariaat van TAVGA:
tavga.rd@amsterdam.nl;
- f. De tijdelijke ligplaatsen voor woonboten moeten voldoen aan een goede ruimtelijke ordening (regels in acht nemen voor tijdelijke afwijkingen);
- g. TAVGA geeft in overweging de voorgestelde begripsbepaling 'woonboot' en bouwregels te beschouwen en ter plaatse niet alleen bouwwerken maar ook varende schepen mogelijk te maken;
- h. Met in achtneming van het bovenstaande is TAVGA akkoord.

Hierover kan het volgende worden aangegeven:

- Ad a: er is aan de regels van het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting toegevoegd, waarmee dit gewaarborgd is;
- Ad b: het busverkeer is beschouwd. Dit is in het akoestisch rapport opgenomen;
- Ad c: Het akoestisch rapport is hier op aangevuld;
- Ad d: Het klopt dat de verplaatsing van jachthaven Holland Sport Boat Centre voorzien is door middel van een apart daarvoor op te stellen bestemmingsplan;
- Ad e: Dit is gebeurd;
- Ad f: Eens, de aanvraag voor de omgevingsvergunning hiervoor is vanuit dit uitgangspunt voorbereid;
- Ad g: Een drijvend bouwwerk kan ook varen. Het bestemmingsplan maakt dan ook varende schepen mogelijk. Of een woonboot kan varen is niet van belang om als bouwwerk aangemerkt te kunnen worden. Daarvoor is bepalend dat een drijvend bouwwerk bedoeld is om ter plaatse te functioneren. Dat geldt hier voor alle woonboten, zodat dit bouwwerken zijn. Het bestemmingsplan hoeft naar aanleiding van deze opmerking niet aangepast te worden.

Zienswijzen ontwerpbesluit

Het ontwerpbesluit hogere grenswaarden bestemmingsplan 'Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland' heeft tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan 'Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland' met ingang van 9 augustus 2018 voor de duur van zes weken ter inzage gelegen. Tegen het ontwerpbesluit hogere grenswaarden bestemmingsplan 'Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland' is in deze periode een zienswijze ontvangen.

De zienswijze is niet afkomstig van één van de eigenaren van de ligplaatsen die deel uitmaken van het ontwerpbesluit, maar van de eigenaren van een woonboot die buiten het plangebied van het (ontwerp)bestemmingsplan Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland ligt. Om die reden is deze woonboot ook niet opgenomen in het (ontwerp)besluit hogere waarden. In het voorontwerpbestemmingsplan was er nog een ligplaats voor deze woonboot opgenomen. In het kader van het wettelijk vooroverleg heeft het Algemeen bestuur van de (toenmalige) bestuurscommissie van stadsdeel Oost aangegeven in te kunnen stemmen met het voorontwerpbestemmingsplan, met uitzondering van de ligplaats voor de woonboot van reclamanten. Uitgangspunt voor de verplaatsing en herschikking van de woonboten is om legale ligplaatsen een nieuwe plek te geven. De woonboot van reclamanten neemt ligplaats in zonder een ligplaatsvergunning en omgevingsvergunning en daarmee is het ongewenst deze woonboot zonder meer positief te bestemmen. Naar aanleiding hiervan is deze ligplaats uit dit bestemmingsplan gehaald. Gezien het feit dat deze woonboot als bedrijfswoning gebruikt wordt bij de jachthaven Holland Sport Boat Centre, zal de afweging of en wat voor planologische regeling er voor deze woonboot komt, worden gemaakt in het kader van het nog op te stellen bestemmingsplan voor het verplaatsen van de jachthaven naar de oksel van de oostelijke op- en afritten van de A10. Nu de woonboot van reclamanten geen deel uitmaakt van het (ontwerp)besluit hogere waarden, zijn reclamanten niet aan te merken als belanghebbende en dient de zienswijze buiten behandeling te worden gelaten.

OVERWEGINGEN

De hogere grenswaarden worden vastgesteld voor de woonbootligplaatsen WB16 t/m WB28 uit bijlage III van het akoestisch onderzoek. De vast te stellen hogere grenswaarden passen binnen de wettelijk maximaal toelaatbare waarden. Volgens de Wet geluidhinder kunnen hogere waarden worden vastgesteld als maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege het wegverkeerlawaaï op de grens van de ligplaats onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

De volgende overwegingen liggen ten grondslag aan de vast te stellen hogere grenswaarden:

- in maatregelen ter verlaging van de verkeerssnelheid op de stedelijke wegen rondom het plangebied is niet voorzien vanwege de functie van de wegen. De desbetreffende wegen hebben een doorstroomfunctie. Het plaatselijk verlagen van de maximale rijsnelheid stuit om die reden op bezwaren van verkeerskundige aard;
- het toepassen van geluidreducerend asfalt op de wegen is niet kosteneffectief. De kosten voor realisatie en onderhoud van geluidreducerend asfalt staan niet in een redelijke verhouding tot het effect dat hiermee bereikt wordt;
- met plaatsen van de beoogde schermen langs de Zuiderzeeweg wordt de geluidsbelasting teruggebracht binnen de wettelijk maximaal toelaatbare waarde. Het plaatsen van meer of grotere geluidschermen stuit vanuit technisch en financieel oogpunt op overwegende bezwaren. Vanwege de wind worden er hoge eisen gesteld

- aan de constructie van geluidschermen ter plaatse. Voor zover langere of hogere geluidschermen al bestand zijn tegen de wind, worden de kosten hiervan zeer hoog;
- volgens het Amsterdams geluidbeleid is een gecumuleerde geluidbelasting die maximaal 3 dB hoger is dan de maximaal toelaatbare wettelijke waarde, nog aanvaardbaar. In dit geval is dat 56 dB. Dat wil zeggen dat het gecorrigeerde verkeerslawaaï is gecumuleerd naar de hinder van stedelijk wegverkeer. De hoogste berekende gecorrigeerde gecumuleerde geluidbelasting van de ligplaatsen past binnen de norm die volgens het Amsterdamse beleid aanvaardbaar is;
 - in de huidige, legaal aanwezige situatie is er sprake van een hogere geluidbelasting dan voorzien in de nieuw beoogde situatie waarvoor het bestemmingsplan 'Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland' wordt opgesteld. Door het plaatsen van geluidschermen wordt het akoestisch klimaat verbeterd ten opzichte van de huidige situatie;
 - het bestemmingsplan 'Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland' en het akoestisch onderzoek ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn aan de TAVGA voorgelegd op 8 mei 2018. Het advies is betrokken bij de besluitvorming;
 - gezien het voorgaande wordt een woon- en leefklimaat bereikt dat aanvaardbaar wordt geacht.

BESLUIT

Het college van Burgemeester en Wethouders besluit, overeenkomstig het akoestisch onderzoek weg-, rail-, scheepvaartverkeer en industrielawaai Woonbootlocaties zuidzijde Zeeburgereiland Amsterdam, DPA | Cauberg-Huygen, kenmerk 03519-22579-21, d.d. 3 december 2018, tot de vaststelling van de navolgende hogere grenswaarden voor het wegverkeerslawaaï zoals bedoeld in de Wet geluidhinder ten behoeve van de realisatie van ligplaatsen voor woonboten in het plangebied van het bestemmingsplan Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland. De woonbootnummering die in de onderstaande tabel is opgenomen correspondeert met de weergave van de woonboten in bijlage III van het akoestisch onderzoek.

Woonbootnummer	Hogere grenswaarde in dB	Bron
WB16	51	A10
WB17	51	A10
WB18	51	A10 en Zuiderzeeweg
WB19	51	A10 en Zuiderzeeweg
WB20	50	Zuiderzeeweg en A10
WB21	51	Zuiderzeeweg
WB22	51	Zuiderzeeweg
WB23	53	Zuiderzeeweg
WB24	53	A10 en Zuiderzeeweg
WB25	53	A10 en Zuiderzeeweg
WB26	50	A10
WB27	53	A10
WB28	53	A10

Kadastrale gegevens

De woonboten liggen in de toekomstige situatie binnen één kadastraal perceel, te weten ASD07K 10603. Het perceel is in eigendom van de gemeente Amsterdam.

