



Besluit hogere waarden Wet geluidhinder, bestemmingsplan Amstelkwartier derde fase West

Gemeente Amsterdam

Besluit hogere waarden Wet geluidhinder
Bestemmingsplan Amstelkwartier derde fase West

Colofon

Opdrachtgever

Grond en Ontwikkeling, gemeente
Amsterdam

Datum

oktober 2021

TOELICHTING

1. Inleiding

De Wet geluidhinder geeft aan welke geluidbelasting aanvaardbaar is. Deze normen moeten bij het opstellen van een bestemmingsplan in acht worden genomen. Bij projectie van nieuwe woningen en/of andere geluidgevoelige gebouwen en terreinen binnen een zone van een weg, spoorweg of binnen de geluidzone van een gezoneerd industrieterrein dient de hoogste toelaatbare geluidsbelasting (ook wel 'voorkeursgrenswaarde' genoemd) in acht te worden genomen. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden en geluid beperkende maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid om hogere waarden vast te stellen.



Figuur: Situering bestemmingsplan Amstelskwartier derde fase West.

Het plangebied ligt binnen de ring en ligt centraal tussen de drie grootstedelijke centra van Amsterdam: het centrum, de Zuidas en het Centrumgebied Zuidoost. Het plangebied van het bestemmingsplan wordt globaal als volgt begrensd:

- Aan de noordzijde door de Amstelstroomlaan met Amstelskwartier 1e en 2e fase.
- Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door de Duivendrechtsevaart.
- Aan de zuidzijde de Duivendrechtsevaart en de kade van insteekhaven in de Duivendrechtsevaart.
- Aan de oostzijde door de Daniël Goedkoopstraat met terreinen voor perifere detailhandel.



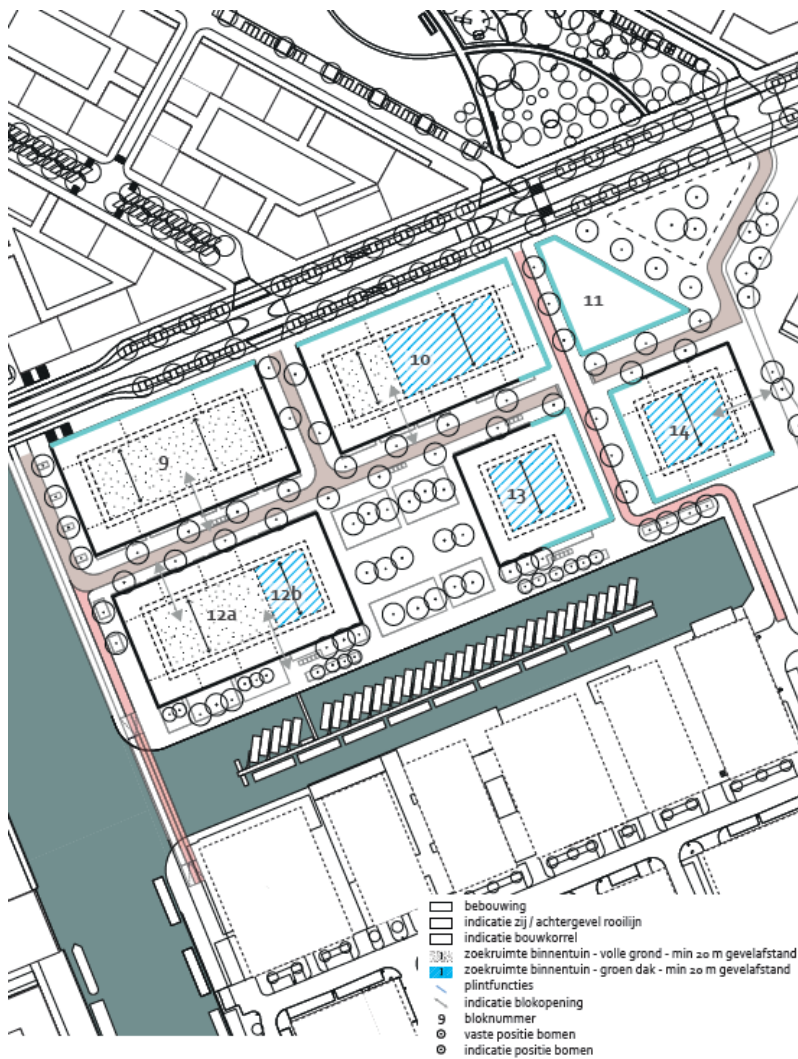
Figuur: Verbeelding bestemmingsplan Amstelkwartier derde fase West

Voor het plangebied Amstelkwartier derde fase West wordt een nieuw bestemmingsplan voorbereid. Het bestemmingsplan heeft tot doel om circa 800 woningen te realiseren en ruimte te bieden voor winkels, horeca, werkruimtes en overige (maatschappelijke) voorzieningen, waaronder twee basisscholen. In het bestemmingsplan zijn bouwvlakken opgenomen en maximale hoogten als kader voor de gewenste ontwikkeling.

Het plangebied ligt in de wettelijke onderzoekszones van de Rijksweg A2, Joan Muyskenweg, Nieuwe Utrechtseweg, Spaklerweg, de metro (lijn 51, 53 en 54) en het spoor (spoortraject Utrecht Centraal - Amsterdam Centraal).

De gevelbelasting is per bron voor de bouwblokken berekend. Tevens is de gecumuleerde gevelbelasting berekend. Uit het onderzoek is op te maken dat de gevelbelasting bij een deel van de gevels hoger is dan de voorkeurgrenswaarde. Dit betreft de geluidbelasting van de Rijksweg A2, Nieuwe Utrechtseweg, metro (lijn 51, 53 en 54) en het spoor. De maximale ontheffingswaarde tot waar een hogere waarde mag worden vastgesteld wordt nergens overschreden.

Omdat het onderzoek is uitgevoerd voordat de besluitvorming over de verlaging van de snelheid op de Amstelstroomlaan was afgerond, zijn ook de geluidseffecten van de Amstelstroomlaan in beeld gebracht, mocht er een snelheid van 50 km/u worden gehanteerd. Inmiddels is besloten om bij de Amstelstroomlaan een snelheid van 30 km/u te hanteren, waarbij een de weg voorzien wordt van asfaltering. Wegen met een snelheid van 30 km/u vallen echter buiten de reikwijdte van de Wet geluidhinder. In het ontwerp-besluit waren nog hogere waarden opgenomen voor de Amstelstroomlaan. Bij de vaststelling worden hiervoor geen hogere waarden vastgesteld.



Figuur: weergave plan

2. Akoestisch onderzoek

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd door LBP Sight, "Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer, Bestemmingsplan Amstelkwartier derde fase West Amsterdam" van 18 september 2020, met kenmerk R072385ab.206TK62.em. Dit onderzoek is als bijlage bij dit besluit gevoegd. Uit het onderzoek volgt dat de voorkeursgrenswaarde ten aanzien van wegverkeer, metro en railverkeer wordt overschreden op meerdere gevels van verscheidene bouwvlakken, maar dat de maximaal toegestane hogere waarde niet worden overschreden.

Wanneer geluidbeperkende maatregelen niet of in onvoldoende mate gerealiseerd kunnen worden, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid hogere waarden vast te stellen. De maximaal toelaatbare hogere waarde bedraagt voor binnenstedelijke wegen 63 dB en voor spoorwegen 68 dB. Uit het onderzoek volgt dat vanwege het wegverkeer van de Rijksweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Bij een deel van de gevels wordt ook voor het metroverkeer de voorkeursgrenswaarde (48 dB) overschreden. Ook wordt voor een deel van de gevels de voorkeursgrenswaarde van 55 dB vanwege railverkeerslawaai overschreden.

- Joan Muyskenweg: de geluidbelasting is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.
- Spaklerweg: de geluidbelasting is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.
- Rijksweg A2: de geluidbelasting op een deel van de gevels is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt niet overschreden.

- Nieuwe Utrechtseweg: de geluidbelasting op een deel van de gevels is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.
- Metrolijnen 51, 53 en 54: de geluidbelasting op een deel van de gevels is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.
- Spoortraject Amsterdam-Utrecht: de geluidbelasting op een deel van de gevels is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet overschreden.

Voor de realisatie van woningen of andere geluidgevoelige functies binnen de invloedssfeer van de rijksweg A2, Nieuwe Utrechtseweg, metrolijnen 51, 53, 54 en het spoortraject Amsterdam-Utrecht moet een hogere waarde worden vastgesteld. Daar zijn voorwaarden (paragraaf 3.2) aan verbonden.

Daarbij is van belang dat de geluidwering van de gevels van de woningen afgestemd wordt op de gecumuleerde geluidbelasting per bronsoort. Op deze manier worden de bewoners optimaal beschermd tegen de geluidbelasting in de omgeving en wordt een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd.

Cumulatie

Wanneer een geluidgevoelig object zich binnen twee of meer geluidzones van aparte geluidbronnen bevindt, wordt de gecumuleerde geluidbelasting vastgesteld. Hogere waarden mogen alleen worden vastgesteld als de gecumuleerde geluidbelastingen niet leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden (63 dB bij wegverkeerslawaai en 68 dB bij railverkeerslawaai).

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt de gecumuleerde geluidswaarden nergens hoger zijn de 3dB boven de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde. Er wordt voldaan aan het Amsterdams geluidbeleid.

Binnenwaarde

Conform artikel 3.2 van het Bouwbesluit geldt voor woningen (en andere geluidgevoelige functies) een wettelijke binnenwaarde van 33 dB. Deze waarde mag niet worden overschreden. Deze wettelijke binnenwaarde is uitgangspunt bij de ontwikkeling van de woningen.

3. Beleidsmatige afweging

Amsterdams geluidsbeleid

Conform het beleid van de gemeente Amsterdam moet voor de toekenning van een hogere waarde aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Door deze voorwaarden wordt een leefbare woonsituatie bewerkstelligd. Volgens de indelingseisen van de gemeente moet voor de toekenning van een hogere waarde voor de geluidbelasting op de gevel van woningen voldaan worden aan de volgende voorwaarden:

- Per woning moet ten minste één stille gevel aanwezig zijn. Een stille gevel is een gevel waarop de samengestelde geluidbelasting per bronsoort niet hoger is dan de voorkeurgrenswaarde. In sommige gevallen is het niet mogelijk om maatregelen te treffen om de geluidbelasting voldoende te verlagen en is met een geringe overschrijding van de voorkeurgrenswaarde (tot maximaal 3 dB) alsnog sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Een geringe overschrijding is alleen bij zwaarwegende bezwaren aanvaardbaar en moet gemotiveerd worden.
- Wanneer de stille zijde ook een buitenruimte kent, zoals een balkon, is deze bij voorkeur stil (als er geen buitenruimte is, vervalt deze eis).

Voor doelgroepwoningen (bijvoorbeeld studentenwoning) kan, gemotiveerd, worden afgezien van het realiseren van een stille gevel. Wel moet worden vastgelegd hoe de doorstroom geborgd wordt.

Voor onzelfstandige woningen wordt het voordeurbeginsel toegepast. Alle onzelfstandige woningen die samen een voordeur delen, worden als één woning beschouwd.

Van de gemeentelijke geluideisen kan worden afgeweken, als er fundamentele en gemotiveerde bezwaren van stedenbouwkundige, volkshuisvestelijke of milieuhygiënische aard zijn. Deze gevallen gelden als uitzondering en dienen te allen tijde te worden voorzien van een deugdelijke motivering waar een belangenafweging onderdeel van uitmaakt. Vanzelfsprekend dient voor deze gevel ook een hogere waarde te worden vastgesteld volgens de wettelijke bepalingen en daarbij wordt in het besluit het ontbreken van de stille zijde gemotiveerd.

Advies TAVGA

Het voornemen tot vaststellen van hogere waarden is besproken in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA) op 17 december 2020. Het TAVGA heeft naar aanleiding van de planvorming en het akoestisch onderzoek de volgende adviezen gegeven:

- In de omgeving van de twee scholen zijn woningen gesitueerd. In het akoestisch rapport dient gemotiveerd te worden aangegeven dat spelende kinderen op de binnenterreinen van de scholen geen overlast bezorgen voor de omliggende woningen. Alle woningen zouden een geluidsluwe zijde hebben op plekken waar geen schoolactiviteiten plaatsvinden. Voor eventuele kinderopvang graag een vergelijkbare benadering toe passen;

Naar aanleiding van het advies is in het bestemmingsplan opgenomen dat (buiten)speelvoorzieningen niet toegestaan binnen de bouwblokken, waar de geluidsluwe gevels aanwezig zijn. Er wordt al een speelvoorziening aangelegd in de openbare buitenruimte. Een deel hiervan zal benut worden voor eventuele kinderopvang.

- Voor de verkeersprognoses dienen de actuele VMA gegevens gebruikt te gaan worden;

De verkeersgegevens zijn beoordeeld om na te gaan of er grote wijzigingen zijn. Deze waren niet aanwezig. Er is uitgegaan van de eerdere gegevens.

- Met afschermende bebouwing mag rekening worden gehouden als deze ook daadwerkelijk gebouwd is. Een fasering hiertoe kan worden opgenomen in het bestemmingsplan. (Tijdelijk) afwijken van de stille zijde kan alleen als objectief en aantoonbaar kan worden vastgesteld dat de afschermende bebouwing binnen een bepaalde (korte) termijn gerealiseerd zal zijn. Overigens dient bij het afwijken 'stille zijde' een hogere waarde op de gevel te worden vastgesteld.

Naar aanleiding van het advies is in het bestemmingsplan opgenomen dat het tijdelijk ontbreken van een stille zijde alleen is toegestaan voor een termijn van 18 maanden en dat op het moment van verlening vast moet staan dat de afwijkende bebouwing gerealiseerd zal worden. Dat kan aangetoond worden door een aanvraag omgevingsvergunning of een overeenkomst met de ontwikkelaar waarin een realisatieverplichting is opgenomen.

- In het hogere waardenbesluit dient aangegeven te worden waarom voor de systematiek van het aantal vierkante meters is gekozen, dan wel alsnog uitgaan van te realiseren aantallen woningen;

Omdat er flexibiliteit wordt geboden voor het ontwikkelen van de bouwblokken zijn de precieze aantallen woningen nog niet bekend. Wel is er een maximaal programma vastgelegd en de woningverdeling (40-40-20). Dit is ook opgenomen in besluit-hogere waardenbesluit.

De door het TAVGA gegeven adviezen zijn overgenomen. Het TAVGA heeft verder positief geadviseerd.

Overweging maatregelen

In principe moeten geluidbeperkende maatregelen getroffen worden om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Om de geluidbelasting vanwege wegverkeer te reduceren kan een geluidreducerend wegdek worden aangebracht of een geluidscherm worden gerealiseerd. Voor een verlaging van de geluidbelasting vanwege railverkeer en de metrolijnen kan gedacht worden aan het toepassen van een bovenbouwconstructie met een lagere geluidemissie of de realisatie van een geluidscherm. Als verdergaande geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige of financiële aard ontmoeten, kan de gemeente Amsterdam een hogere waarde voor de geluidbelasting op de gevels vaststellen. De maatregelen en de daarbij gemaakte afwegingen zijn:

1. Verlagen van de maximale snelheid op wegen

Door het verlagen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/u zijn de wegen niet gezoneerd in de zin van de Wet geluidhinder. Geluidgevoelige objecten die langs een nietgezoneerde weg zijn gelegen hoeven niet in een akoestisch onderzoek betrokken te worden.

De wegen rondom het Overamstelgebied betreffen (doorgaande) ontsluitingswegen en Rijkswegen waar een goede doorstroming van het verkeer gewenst is voor de gehele stad. Het gaat daarbij om de Rijksweg A2, Joan Muyskenweg, Nieuwe Utrechtseweg. Om deze in te richten als 30 km/u-zones moeten snelheidsbeperkende voorzieningen gerealiseerd worden die de doorstroming van het verkeer juist belemmeren. Ook is de gemeente niet in alle gevallen de wegbeheerder, waardoor verandering van het snelheidsregime moeilijk realiseerbaar zijn.

Binnen het Amstelkwartier ligt de Amstelstroomlaan, die na de herontwikkeling een rol zal spelen voor het afwikkelen van het verkeer van de nieuwe bewoners en gebruikers van Overamstel. De Amstelstroomlaan is in het akoestisch onderzoek nog opgenomen als 50 km/u weg. Bij de Amstelstroomlaan is besloten om een snelheidsverlaging toe te passen. Daarbij is tevens van belang dat het wegdek voorzien van asfaltering. Dit zal een verlaging van de geluidswaarden betekenen. Door de snelheidsverlaging valt de Amstelstroomlaan buiten de reikwijdte van de Wet geluidhinder.

2. Geluidreducerend wegdek

Op de rijksweg A2 is al een geluidreducerend wegdek (DZOAB) aangebracht. Het aanbrengen van een stil wegdek (bijvoorbeeld een dunne geluidreducerende deklaag) geeft bij een snelheid van 50 km/u een afname van de geluidbelasting van 3 à 4 dB.

Voor de Nieuwe Utrechtseweg is een afname van 2 dB voldoende om de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde terug te brengen. Er is echter bij slechts een klein deel van het plangebied een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De betreffende woningen worden daarnaast ook geluidbelast door het verkeer op de rijksweg A2 en de Amstelstroomlaan.

Voor de Amstelstroomlaan is besloten om de snelheid te verlagen en asfaltering toe te passen.

3. Geluidscherm:

Voor een voldoende geluidafschermende werking moeten geluidschermen een hoogte hebben die een relatie heeft met de hoogte van de achterliggende bebouwing. Bij laagbouw kunnen lage geluidschermen worden geplaatst en bij hoogbouw moeten hoge schermen worden gerealiseerd. Om de hogere bouwlagen binnen het plangebied te beschermen vanwege de geluidbelasting afkomstig van het wegverkeer op de omliggende 50 km/u wegen moet een scherm met een hoogte worden geplaatst die in deze situatie een stedenbouwkundig en architectonisch ongewenste barrière vormt. Door belemmering van het zicht kunnen zich verkeersgevaarlijke situaties voordoen nabij de kruisingen. Bovendien is het realiseren van een gesloten geluidscherm niet overal mogelijk vanwege de kruisingen.

Ten tijde van het uitvoeren van het akoestisch onderzoek is onder meer in het kader van ontwikkelingen elders (o.a. Kauwgomballenkwartier) onderzocht of een geluidscherm met een hoogte van 10 meter langs de rijkswegen A2 (en A10) doelmatig is. Toepassing van een dergelijk scherm zorgt voor het plangebied Amstelkwartier derde fase West voldoende geluidreductie om de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de A2 te reduceren tot ten hoogste de voorkeursgrenswaarde. De rekenresultaten van het onderzoek dat is uitgevoerd naar de doelmatigheid van een geluidscherm langs de A2 (en A10) is volledigheidshalve opgenomen in de bijlage van het akoestisch onderzoek. Omdat besluitvorming over een geluidscherm langs de A10 en A2 nog niet heeft plaatsgevonden en het zeer aannemelijk is dat realisatie ervan niet eerder plaats vindt dan de nieuwbouw in voorliggend plangebied worden alsnog hogere waarden vastgesteld vanwege het geluid op de A2.

4. Maatregelen aan het spoor

Voor het spoortraject Amsterdam - Utrecht is het toepassen van een bovenbouwconstructie met een lagere geluidemissie, het reduceren van de railverkeersintensiteit of het verlagen van de baanvaksnelheid niet mogelijk vanwege bezwaren van de NS. Op een deel van de spoorwegen zijn al geluiddempers toegepast.

Hogere waarden

Gezien het voorgaande wordt geconcludeerd dat verdergaande geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend of doelmatig zijn, of overwegende bezwaren van technische of stedenbouwkundige aard ontmoeten. In verband met de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dienen er hogere grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder te worden vastgesteld.

Geluidsbelasting van de geplande scholen

Woningen zijn geluidsgevoelige gebouwen. Daarnaast is in het besluit geluidhinder (Bgh) aangegeven welke andere gebouwen ook geluidsgevoelig. In Art. 1.2 Bgh is bepaald dat ook onderwijsgebouwen en kinderdagverblijven geluidsgevoelig zijn. In het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid geboden voor de vestiging van twee scholen in bouwblok 12 en 13. Deze scholen zijn geluidsgevoelig, maar bij de beoordeling blijven de avond- en nachtperiode buiten beschouwing. Voor scholen geldt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een maximale grenswaarde van 63 dB binnen stedelijk gebied.

De scholen worden in het midden van het plangebied gerealiseerd en worden grotendeels afgeschermd door de omliggende bebouwing. De scholen komen aan de oostzijde van bouwblok 12 en aan de westzijde van bouwblok 13. Uit het onderzoek blijkt alleen aan de zuidzijde van het bouwblok 12 er sprake is van een overschrijding vanwege de Rijksweg A2. Er is sprake van een zeer geringe overschrijding (na wettelijke aftrek) van 49 dB aan de zuidoostkant van bouwblok 12. Deze waarde ligt lager dan de maximale berekende waarde als gevolg van de Rijksweg A2. Deze waarde is berekend voor de westzijde van het bouwblok. Zoals hierboven reeds aangegeven zijn er geen mitigerende maatregelen mogelijk. Daarnaast is de overschrijding zeer gering. Deze is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar.

BESLUIT – HOGERE WAARDEN

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

Omdat in voorgaande paragrafen is omschreven dat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, is het realistisch om voor de woningen, waar niet de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï, lawaaï als gevolg van metro- en railverkeerslawaaï.

In de onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de aan te vragen hogere waarden. Daarbij is van belang dat in het akoestisch onderzoek meerdere varianten zijn doorgerekend op basis van het stedenbouwkundig plan. In de onderstaande tabel zijn per bouwblok de hoogst berekende waarden opgenomen van de verschillende varianten. Afhankelijk van de uiteindelijke gekozen bouwhoogte van omliggende bouwblokken kan er sprake zijn van een lagere geluidsbelasting. De opgenomen hogere waarde is in ieder geval aanvaardbaar vanuit het oogpunt van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

	Rijksweg A2	Joan Muysken-weg	Nieuwe Utrechtse-weg	Spakler-weg	Metrolijnen 51, 53 en 54	Spoortraject Amsterdam - Utrecht
Bouwblok 9	52	-	50	-	-	-
Bouwblok 10	-	-	-	-	50	-
Bouwblok 11	-	-	-	-	56	58
Bouwblok 12	52	-	49	-	-	-
Bouwblok 13	-	-	-	-	50	-
Bouwblok 14	-	-	-	-	56	59

Deze hogere waarden worden vastgesteld voor alle woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen die mogelijk worden gemaakt in de desbetreffende bouwvlakken van het bestemmingsplan Amstelkwartier derde fase West, zoals opgenomen in de bijlage behorend bij dit besluit: "Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer, Bestemmingsplan Amstelkwartier derde fase West Amsterdam", uitgevoerd door LBP Sight, met kenmerk R072385ab.206TK62.em d.d. 18 september 2020.

Omdat er flexibiliteit wordt geboden voor het ontwikkelen van de bouwblokken zijn de precieze aantallen woningen nog niet bekend. De hogere waarden worden daarom per bouwblok vastgelegd in plaats van het opnemen van vastleggen van de waarden per woning met huisnummers.