

**Besluit tot vaststelling hogere grenswaarden Wet Geluidhinder
Bestemmingsplan Amstelstation – Amsteloever**

Colofon

Opdrachtgever Grond en ontwikkeling, project Amstelstation - Amsteloever, gemeente Amsterdam

Datum: 26 september 2022

Inleiding

1.1 Aanleiding

Het stedenbouwkundig plan Amstelstation Amsteloever is op 26 april 2021 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam en is het samenhangend ontwikkelkader voor het plangebied Amstelstation - Amsteloever. Het stedenbouwkundig plan Amstelstation - Amsteloever beschrijft hoe de stap gemaakt wordt naar een hoogstedelijk woon- en werkmilieu. Dit gebeurt door (her)ontwikkeling van een viertal locaties binnen het gebied Amstelstation – Amsteloever met kantoren, woningen en voorzieningen, een (mogelijk) vernieuwde stationsentree aan de westzijde van het Amstelstation en herinrichting van de openbare ruimte. Deze intensivering van bestaand stedelijk gebied is passend vanwege de ligging vlakbij het Amstelstation. Hierdoor worden de nieuwe woningen en werklocaties uitstekend ontsloten door het openbaar vervoer.

Deze transformatie past niet binnen het huidige bestemmingsplan De Omval. Om de ontwikkelingen die worden voorgestaan in het Stedenbouwkundig Plan mogelijk te maken, moet daarom een nieuw bestemmingsplan worden vastgesteld. In het bestemmingsplan Amstelstation – Amsteloever wordt de herontwikkeling van het gebied in juridisch-planologische zin mogelijk gemaakt en in dat verband ook onderzocht en gemotiveerd.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan Amstelstation volgt in hoofdlijnen de grenzen van het stedenbouwkundig plan Amstelstation - Amsteloever en is weergegeven in figuur 1.1.

Op hoofdlijnen wordt het plangebied begrensd door:

- De Amstel (westzijde);
- De Ringdijk (noordzijde)
- Het spoortaalud (oostzijde)
- De Weespertrekvaart (zuidzijde).

De Mr. Treublaan deelt het gebied in een noordelijk en zuidelijk deel, tezamen 17 hectare groot.



Figuur 1.1 Ligging plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied komt grotendeels overeen met het plangebied van het vigerende bestemmingsplan 'De Omval', dat op 28 juni 2013 is vastgesteld. Dit betreft een consoliderend bestemmingsplan waar de bestaande situatie gedetailleerd is vastgelegd. Dit maakt ook dat grotere ontwikkelingen zoals die nu in dit gebied beoogd worden, niet passen binnen de regels van dat plan.

Voor het driehoekige gedeelte dat aan de zuidoostzijde van het plangebied ingeklemd ligt tussen de Weespertrekvaart, de Weesperzijde en de onderdoorgang onder het spoor, geldt dat het vigerende bestemmingsplan het plan 'Omval Weespertrekvaart' is, zoals vastgesteld op 27 november 2019. De aangrenzende onderdoorgang van het spoor valt binnen het vigerende bestemmingsplan 'Bestemmingsplan Amstelstation e.o.', zoals vastgesteld op 25 september 2013. Voor deze beide plannen geldt dat ter plaatse bestemmingen zijn opgenomen die de infrastructuur vastleggen met verschillende verkeers- en groenbestemmingen.

1.4 Planproces

Zoals beschreven is het bestemmingsplan Amstelstation – Amsteloever opgesteld in navolging van en in aansluiting op het stedenbouwkundig plan Amstelstation - Amsteloever. Dat plan is op 26 april 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. Het stedenbouwkundig plan is tot stand gekomen op basis van de gezamenlijke ambitie die de gemeente Amsterdam, eigenaren/ ontwikkelaars binnen het gebied, ProRail en NS hebben voor het gebied. Binnen het gebied zijn vier ontwikkellocaties voorzien met kantoren, woningen en voorzieningen, dit zijn Amstelvista, Van der Kunbuurt, Leeuwenburg, Tooropgebouw en Stationslocatie (zie hiervoor navolgende figuur 1.3).

In het kader van het tot stand komen van het stedenbouwkundig plan zijn tussen de gemeente en de ontwikkelaars van Amstelvista (Stelle College & London toren), Leeuwenburg en het Tooropgebouw (voormalig Delta Lloyd) anterieure overeenkomsten afgesloten waarin voor elke locatie een programma en stedenbouwkundige eisen zijn vastgelegd die overeenkomen met het stedenbouwkundig plan waarin voor iedere ontwikkellocatie een bouwvelop is vastgelegd. Dit leidt tot realisatie van een gemengd programma met woningen, kantoren en voorzieningen. Voor Amstelvista, Leeuwenburg en Toorop (voormalig Delta Lloyd) geldt dat sloop-nieuwbouw plaatsvindt en voor Toorop en Leeuwenburg geldt bovendien dat gebouwdelen worden behouden en hergebruikt.

Met Woningcorporatie Stadgenoot is daarnaast een samenwerkingsovereenkomst (SOK) afgesloten over de aanpak van de Van der Kunbuurt door het vervangen van gedateerde portieketagewoningen door nieuwbouw en het toevoegen van meer betaalbare woningen. De bebouwing langs de Weesperzijde blijft behouden. De overige vijf blokken aan de Van der Kunstraat, Treublaan en Goudriaanstraat worden gesloopt. De erfpachtgrond wordt door de gemeente bouwrijp gemaakt en vervolgens wordt een deel van deze grond opnieuw in erfpacht uitgegeven aan Stadgenoot voor de bouw van 400 sociale huurwoningen. Daarnaast zet de gemeente een tender op de markt voor de bouw van een toren met ca 350 woningen in midden- en marktsegment en met voorzieningen op de begane grond.

1.5 Wet geluidhinder

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 of spoorweg dient de hoogst 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. In de wet is bepaald wat de maxima zijn die in acht moeten worden genomen bij het vaststellen van een hogere waarde (ook wel de "maximale toelaatbare waarde" genoemd). Is de geluidbelasting hoger dan de maximale toelaatbare waarde en is het treffen van bronmaatregelen of maatregelen in het overdrachtsgebied nog mogelijk of gewenst, dan is een afweging aan de orde of woningen bijvoorbeeld voorzien dienen te worden van zogenaamde "dove gevels". Dit zijn gevels zonder te openen delen.

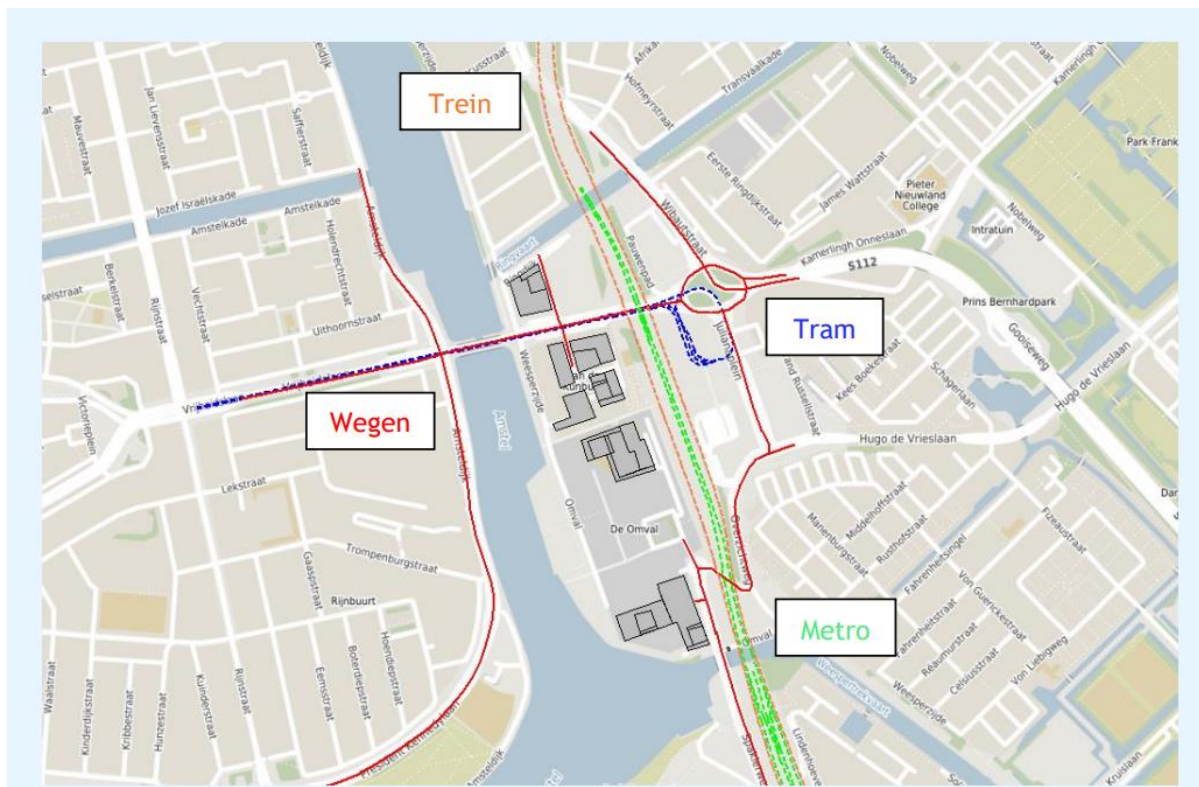
Bron	Voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffingswaarde
Wegverkeer (binnenstedelijk), incl. trams en metro	48 dB Lden	63 dB Lden
Railverkeer	55 dB Lden	68 dB Lden

Tabel 1: grenswaarden voor de verschillende bronnen uit de Wgh Bron

Geluidsbelastingen boven de voorkeursgrenswaarde kunnen door middel van een hogere waarde worden toegestaan tot en met de maximale ontheffingswaarde. Hierbij moet ook de samenloop (cumulatie) van het geluid van de verschillende bronnen in kaart worden gebracht en wordt het gemeentelijk beleid meegenomen.

1.6 Akoestisch onderzoek

Het plangebied is gelegen binnen de zones van meerdere wegen, de metro en de trein; het akoestisch onderzoek is nodig om de hoogte van de geluidsbelastingen op de gevels te bepalen. Hierbij wordt getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en de eisen uit het gemeentelijk beleid. De Wet geluidhinder geeft aan welke geluidbelasting aanvaardbaar is. Deze normen moeten bij het opstellen van een bestemmingsplan in acht worden genomen. Indien de voorkeursgrenswaarden worden overschreden en geluid beperkende maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid om hogere waarden vast te stellen.



Figuur 1.2 Ligging wegen, tram, metro en trein, betrokken in het akoestisch onderzoek

De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn vastgelegd in het rapport 'Akoestisch onderzoek Ontwikkeling Amsteloevers, rapportnummer M.2020.0504.01.R001 van 13 december 2021, uitgevoerd door dGmr. Het akoestisch onderzoek vormt een bijlage bij dit besluit Hogere waarden Wet Geluidhinder en is tevens als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.

De berekeningen van de geluidsbelasting zijn verricht op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, op de grondslag van Standaard Rekenmethode II overeenkomstig de rekenmodules RMW-2012 van Geomilieu versie 5.21.

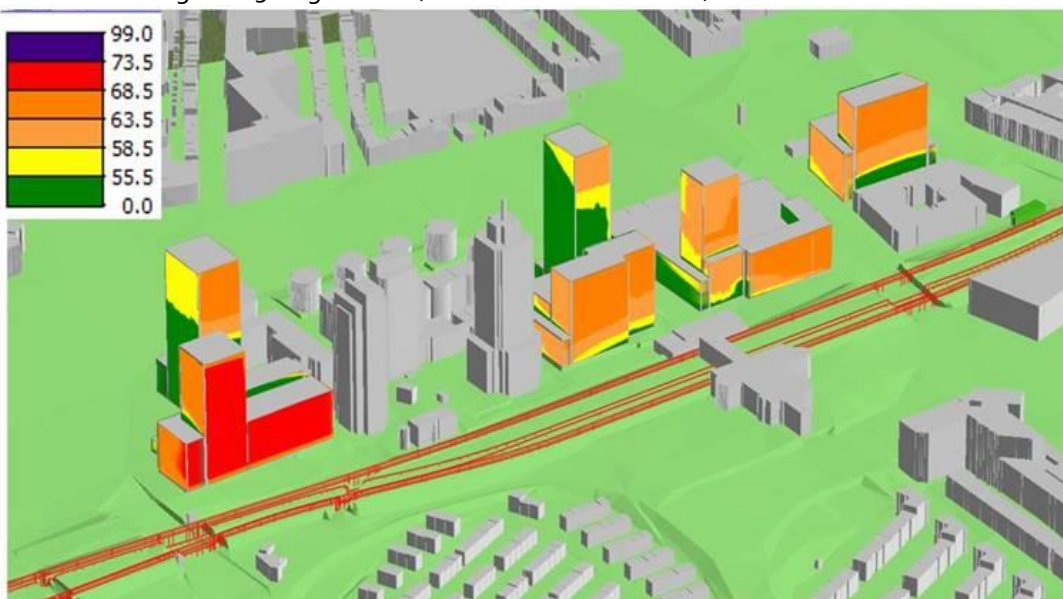
De geluidsbelastingen op de gevel zijn per gebouw per geluidsbron getoetst aan de grenswaarden.



Figuur 1.3 Ligging vier ontwikkellocaties binnen het plangebied

Uit de rekenresultaten blijkt dat de gevelbelasting voor de vier ontwikkellocaties hoger is dan de zogenaamde voorkeurgrenswaarde. Eerst dient een afweging te worden gemaakt of de gevelbelasting gereduceerd kan worden (zie paragraaf 1.7 "Geluidbeperkende maatregelen"). Als antwoord negatief is, dan kunnen hogere waarden worden vastgesteld, zie hiervoor paragraaf 1.10 "Hogere waarden".

De voorkeurgrenswaarden worden zowel overschreden door het spoor- en metro verkeer en door het wegverkeer. De resultaten van het akoestisch rapport voor het plangebied zijn opgenomen in figuur 1.4 railverkeer en figuur 1.5 wegverkeer (inclusief trams en metro).



Figuur 1.4 geluidsbelasting vanuit railverkeer



Figuur 1.5 geluidsbelasting vanuit wegverkeer (inclusief trams en metro)

Per ontwikkellocatie geldt het volgende:

Amstelvista

De voorkeursgrenswaarden worden overschreden door verschillende geluidsbronnen en de maximaal toelaatbare waarden niet. De maximale geluidsbelasting is 64 dB. Hogere waarden zijn noodzakelijk. Amstelvista betreft een gemengde bestemming waarbinnen de situering van woningen nog niet bekend is. Overeenkomstig het Amsterdamse geluidbeleid dient elke geluidbelaste woning ook een niet-geluidbelaste gevel (stille zijde) te hebben. Gezien de overschrijding door verschillende geluidsbronnen vanuit verschillende richtingen, configuratie van de gebouwen waarbij deze ontwikkellocatie gedeeltelijk een bouwhoogte van circa 78 m heeft, kan, ondanks de nog flexibele invulling, mogelijk voor een aantal woningen sprake zijn dat niet kan worden voldaan aan het Amsterdamse geluidbeleid waarbij elke woning ook een stille zijde heeft. In dat geval van geluidbelaste woningen met een vastgestelde hogere waarde mag van de eis worden afgeweken indien het college daartoe in het kader van een concrete vergunningaanvraag besluit.

Van der Kunbuurt

De voorkeursgrenswaarden worden overschreden door verschillende geluidsbronnen op de gehele Van der Kunbuurt. De geluidsbelasting varieert door de ligging van de verschillende delen van der Kunbuurt. Op de oostgevel (gevel direct aan het spoor) gelegen geldt een maximale geluidsbelasting van 68 dB.

Voor de toren (aangegeven als Van der Kunbuurt gebouw E) geldt een maximale geluidsbelasting van 64 dB. Hogere waarden zijn noodzakelijk.

Van der Kunbuurt betreft een woonbestemming waarbij naar verwachting niet voor alle woningen, afhankelijk van grootte en ligging, wordt voldaan aan het gemeentelijk beleid dat elke woning beschikt over een stille zijde. Overeenkomstig het Amsterdamse geluidbeleid dient elke geluidbelaste woning

ook een niet-geluidbelaste gevel (stille zijde) te hebben. Gezien de overschrijding door verschillende geluidsbronnen vanuit verschillende richtingen, de configuratie van de gebouwen waarbij deze ontwikkellocatie gedeeltelijk een bouwhoogte van circa 100 m heeft, kan, ondanks de nog flexibele invulling, mogelijk voor een aantal woningen sprake zijn dat niet kan worden voldaan aan het Amsterdamse geluidbeleid waarbij elke woning ook een stille zijde heeft. In dat geval van geluidbelaste woningen met een vastgestelde hogere waarde mag van de eis worden afgeweken indien het college daartoe in het kader van een concrete vergunningaanvraag besluit.

Leeuwenburg

De voorkeursgrenswaarden worden overschreden door verschillende geluidsbronnen. De maximale geluidsbelasting bedraagt 65 dB. Hogere waarden zijn noodzakelijk. Leeuwenburg betreft een gemengde bestemming waarbinnen de situering van woningen nog niet bekend is. Overeenkomstig het Amsterdamse geluidbeleid dient elke geluidbelaste woning ook een niet-geluidbelaste gevel (stille zijde) te hebben. Gezien de overschrijding door verschillende geluidsbronnen vanuit verschillende richtingen, de configuratie van de gebouwen waarbij deze ontwikkellocatie gedeeltelijk een bouwhoogte van circa 135 m heeft, kan, ondanks de nog flexibele invulling, mogelijk voor een aantal woningen sprake zijn dat niet kan worden voldaan aan het Amsterdamse geluidbeleid waarbij elke woning ook een stille zijde heeft. In dat geval van geluidbelaste woningen met een vastgestelde hogere waarde mag van de eis worden afgeweken indien het college daartoe in het kader van een concrete vergunningaanvraag besluit.

Toorop – gebouw (voormalig Delta Loyd)

Zowel de voorkeursgrenswaarden als de maximale ontheffingswaarden worden overschreden door het spoor- en metro verkeer. Dit is vooral van toepassing op het oostelijke deel van het gebouw (gevel direct aan het spoor). Dat betekent dat een dove gevel nodig is wanneer hier woningen en/of geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd. Overeenkomstig het Amsterdamse geluidbeleid dient elke geluidbelaste woning ook een niet-geluidbelaste gevel (stille zijde) heeft. Voor woningen met dove gevels is dat een harde eis. De maximale geluidsbelasting bedraagt 72 dB. Hogere waarden zijn noodzakelijk. Toorop betreft een gemengde bestemming waarbinnen de situering van woningen nog niet bekend is. Overeenkomstig het Amsterdamse geluidbeleid dient elke geluidbelaste woning ook een niet-geluidbelaste gevel (stille zijde) te hebben. Gezien de overschrijding door verschillende geluidsbronnen vanuit verschillende richtingen, de configuratie van de gebouwen waarbij deze ontwikkellocatie zowel een bouwhoogte van circa 100 als 125 m heeft, kan, ondanks de nog flexibele invulling, mogelijk voor een aantal woningen sprake zijn dat niet kan worden voldaan aan het Amsterdamse geluidbeleid waarbij elke woning ook een stille zijde heeft. In dat geval van geluidbelaste woningen met een vastgestelde hogere waarde mag van de eis worden afgeweken indien het college daartoe in het kader van een concrete vergunningaanvraag besluit.

Cumulatie van geluid

De gemeente Amsterdam oordeelt dat een onaanvaardbare geluidsbelasting optreedt als de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. Bij een onaanvaardbare cumulatieve geluidsbelasting kan of niet gebouwd worden of er worden oplossingen gezocht met dove gevels. De regels voor het berekenen en beoordelen van de cumulatieve geluidsbelasting zijn opgenomen in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Cumulatie is alleen relevant als de geluidsbelasting van de afzonderlijke bronnen hoger is dan de voorkeurswaarde. In artikel 110a en 110f van de Wet geluidhinder zijn de voorschriften opgenomen voor cumulatie van geluid. Volgens artikel 110f lid 3 Wgh moet deze cumulatie worden betrokken als:

- a. een hogere waarde wordt vastgesteld;
- b. meer dan één geluidbron de voorkeurswaarde overschrijdt.

Cumulatie is in deze situatie relevant aangezien de geluidsbelasting van de afzonderlijke bronnen hoger is dan de voorkeurswaarde. Zoals aangegeven is op grond van het Amsterdams beleid geformuleerd dat de gecumuleerde waarde niet hoger mogen zijn dan de hoogst toegestane grenswaarde plus 3 dB. Met een gecumuleerde geluidbelasting van maximaal 64 dB voor Amstelvista, 68 dB voor Van der Kunbuurt en 66 dB voor Leeuwenburg wordt hier voldaan aan de voorwaarde van de hoogst toegestane grenswaarde plus 3 dB. Ten aanzien van Delta Loyd kan zonder maatregelen niet worden voldaan aan het Amsterdamse geluidbeleid. In geval van wonen dient de gevel noodzakelijkerwijs als een dove gevel te worden uitgevoerd. Gezien de (flexibele) gemengde bestemming kan hier ook gekozen worden voor niet-geluid gevoelige bestemmingen zoals kantoor.

1.7 Geluidbeperkende maatregelen

Voordat een hogere waarde wordt vastgesteld, moet eerst zijn onderzocht of maatregelen kunnen worden getroffen om een lagere geluidbelasting te realiseren. Volgens het bepaalde in artikel 110a, vijfde lid, Wgh, mag alleen een hogere waarde worden verleend als toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend is, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundig of financiële aard.

De maatregelen die in het kader van het akoestisch onderzoek zijn beoordeeld zijn de volgende:

1. Maatregelen aan de bron (wegdek, snelheid, raildempers);
2. Maatregelen in de overdracht (scherm of grondwal);
3. Gevelmaatregelen.

Ad. 1. Bronmaatregel

Het plangebied ligt in een stationsomgeving met veel wissels. De toepassing van raildempers op het spoor is bij wissels niet mogelijk en daarom bieden raildempers hier geen oplossing.

Het verlagen van de rijnsnelheid op de doorgaande wegen is een verkeerskundig niet gewenst, de wegen rondom het stationsgebied hebben een stroomfunctie. Een grotere afstand tussen de gebouwen en de doorgaande wegen is niet mogelijk. Op alle gezonde wegen ligt standaard dichtasfaltbeton (DAB/referentiewegdek). Als op de wegdelen stil asfalt zou worden toegepast, vermindert de geluidsbelasting circa 2 dB maar blijft bij een groot aantal woningen hoger dan de voorkeurswaarde. Daarbij is het aanleggen van een stil asfalt op een kruising en wegen met trams en bussen niet gewenst in verband met het wringende verkeer en verkorte levensduur.

Ad. 2. Overdrachtsmaatregel

Met een geluidsscherm kan de geluidsbelasting worden verlaagd. Echter, het toepassen van een scherm is in binnenstedelijke situaties vanuit stedenbouwkundig oogpunt vaak ongewenst. Het plaatsen van schermen zal bovendien weinig effect hebben op een groot deel van het project. Het betreft hier namelijk voornamelijk hoogbouw. Wel is de overkapping van het Amstelstation meegewogen als overdrachtsmaatregel. Uitbreiding en/ of aanpassing van de overkapping is gezien de Rijks monumentale status hiervan uitgesloten.

Ad. 3. Gevelmaatregelen

De gevels met een geluidsbelasting onder de maximaal toelaatbare waarde, moeten zodanig ontworpen worden dat de woningen voldoen aan de eisen voor het binnenniveau uit het bouwbesluit.

Conclusie geluidbeperkende maatregelen

Aangezien bron- en overdrachtsmaatregelen bij dit project niet mogelijk of niet doelmatig zijn, dient het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Amsterdam hogere waarden vast te stellen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

1.8 Omgevingsvergunning

Zodra de bouwplannen gereed zijn en daarmee duidelijk wordt waar woningen komen in de gebouwen, dient ook aangetoond te worden naar de geluidwering van de gevels om het vereiste binnenniveau te kunnen garanderen.

Nu wordt nog uitgegaan van een maximale hogere waarde per ontwikkellocatie, bij de Omgevingsvergunning wordt tevens aangetoond dat wordt voldaan aan deze maximale hogere waarde.

Conform het beleid van de gemeente, kan het college alleen een hogere waarde vaststellen, indien er een stille zijde aanwezig is. Bij de indeling van de appartementen dient hiermee rekening te worden gehouden. Ook vanuit de TAVGA is de aanbeveling meegegeven om grotere woningen op geluidbelaste locaties te realiseren om zo kwalitatief betere geluidluwe zijden te kunnen creëren en om tenminste dove gevels te voorkomen. Nu kan niet worden aangetoond of alle woningen daadwerkelijk zijn gelegen aan een geluidsluwe zijde, hetgeen bepaald wordt bij de uitwerking en detaillering van de bouwplannen. Zodra de bouwplannen gereed zijn en daarmee duidelijk wordt waar woningen komen in de gebouwen, dient ook aangetoond te worden naar de geluidwering van de gevels om het vereiste binnenniveau te kunnen garanderen.

In de regels van het ontwerpbestemmingsplan Amstelstation – Amsteloever is dit geborgd door in artikel 25.4 op te nemen dat:

25.4 Geluidhinder

- a. Het bouwen van woonruimten en andere geluidgevoelige gebouwen is uitsluitend toegestaan indien de gevels zijn uitgevoerd als dove gevel, welke voorwaarde geldt voor gevels die zijn gelegen binnen de geluidzones voor spoorwegen of wegen, tenzij uit akoestisch onderzoek blijkt dat, al dan niet door geprojecteerde afschermende bebouwing of het toepassen van vliesgevels de geluidbelasting op de gevels van de woonruimten en andere geluidgevoelige gebouwen ten gevolge van elk van deze zones lager of gelijk is aan:
 1. de voorkeursgrenswaarde zoals bedoeld in de Wet geluidhinder of
 2. de voor deze gebouwen vastgestelde hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting zoals bedoeld in de Wet geluidhinder;
- b. Aanvullend op het bepaalde onder a geldt dat gevels van woonruimten en andere geluidgevoelige gebouwen eveneens als dove gevel moeten worden uitgevoerd voor zover ten behoeve van deze gevels artikel 11 of Wet geluidhinder van toepassing is en de gecumuleerde waarde op de gevel, niet zijnde een vliesgevel, meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden;
- c. Woonruimten met een dove gevel moeten worden voorzien van minimaal één stille zijde; Woonruimten waarvoor hogere waarden zijn vastgesteld zoals bedoeld in de Wet geluidhinder mogen uitsluitend worden gerealiseerd indien zij worden voorzien van minimaal één stille zijde, tenzij het bevoegd gezag in afwijking hiervan conform het gemeentelijk geluidbeleid een omgevingsvergunning verleend.

1.9 Amsterdams geluidbeleid

In Amsterdams geluidbeleid is vastgesteld wanneer van de bevoegdheid tot het vaststellen van hogere waarden gebruik wordt gemaakt. Het doel van het Amsterdams geluidbeleid is het borgen van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de bouw van woningen (en andere geluidgevoelige gebouwen) op geluid belaste locaties. Van belang voor een aanvaardbaar wonen leefklimaat is het rustig kunnen slapen met geopend raam in het slaapvertrek. Volgens Amsterdams geluidbeleid wordt een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat gerealiseerd als de woning wordt voorzien van een 'stille zijde' oftewel een geluidluwe gevel. Een stille zijde is een (deel van een) gevel waar de geluidbelasting gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde of lager. Bij de indeling van de appartementen dient hiermee rekening te worden gehouden. Er is sprake van een stille zijde wanneer ten minste één geluidgevoelige ruimte beschikt over een raam waar de geluidbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde volgens de Wet geluidhinder, en het raam beschikt over zodanige spuiventilatie dat wordt voldaan aan de

desbetreffende eisen van het Bouwbesluit 2012. Daarnaast kan de verplichting tot stille zijde ook ingevuld worden met glazen afscherming op een balkon die naar behoefte open en dicht gedaan kan worden, door middel van te verschuiven delen.

Woningen waarvoor hogere waarden worden vastgesteld dienen in principe te beschikken over een stille zijde. Van dit principe mag slechts worden afgeweken als het realiseren van een stille zijde overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (criteria opgenomen in artikel 110a, vijfde lid, Wgh).

Een woning die moet worden uitgevoerd met een dove gevel (kort gezegd, een gevel zonder te openen ramen en deuren) dient te allen tijde te zijn voorzien van een stille zijde (behoudens uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld in een tijdelijke situatie).

1.10 Hogere waarden

In onderstaande tabel 2 zijn per deellocatie de maximale hogere waarden aangegeven die moeten worden vastgesteld per bron. Omdat het ontwerp van de gebouwen en de locatie van de woningen in die gebouwen nog niet bekend zijn, zijn de maximale hogere waarden gegeven per gebouw/ontwikkellocatie. De waarden in onderstaande tabel voor de weg en metro zijn inclusief aftrek volgens artikel 110g.

Uit later detailonderzoek bij de omgevingsvergunning moet blijken voor hoeveel woningen daadwerkelijk een hogere waarde van toepassing is.

Bron	Amstelvista	Van der Kunbuurt gebouw B	Van der Kunbuurt gebouw C	Van der Kunbuurt gebouw E	Leeuwenburg	Delta Lloyd
Spoor	64 dB	62 dB	68 dB	64	65 dB	68 dB
Metro	60 dB	57 dB	63 dB	60 dB	60 dB	63 dB
Amstedijk	52 dB	52 dB	50 dB	50 dB	50 dB	
Berlagebrug	54 dB	51 dB	-	-	-	-
Meester Treublaan	62 dB	62 dB	62 dB	50 dB		-
Prins Bernhardplein	-	-	50 dB	49 dB	-	-
Spaklerweg	-	-	-	-	-	62 dB
Weesperzijde	-	-	-	-	-	50 dB

Tabel 2 Maximale hogere waarde per ontwikkellocatie binnen het plangebied

1.11 Advies TAVGA

Het geluidsrapport is besproken in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA) op 22 oktober 2020. Het TAVGA heeft enkele adviezen meegegeven:

- De voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai (55 dB) wordt op alle gebouwen in het plan overschreden. Ook wordt de maximale ontheffingswaarde van 68 dB overschreden op de Delta Lloyd ontwikkellocatie. Indien hier sprake is van een woonfunctie, zou een dove gevel of andere maatregelen toegepast moeten worden. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer, waaronder de metro en tram behoren, is 48 dB. De geluidsbelasting van de metro komt boven de voorkeursgrenswaarde uit. De geluidsbelasting is het hoogst op de gevel van Delta Lloyd. De maximale geluidsbelasting is 60 dB na aftrek. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. De geluidsbelasting van de tram voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer wordt niet overschreden door wegverkeer op het Julianaplein, de Gooiseweg, President Kennedylaan, Overzichtweg, Vrijheidslaan en

Wibautstraat. Dove gevels ten gevolge van wegverkeer zijn niet nodig. Hogere waarden zijn nodig voor geluid van wegverkeer op de Berlagebrug, Meester Treublaan, Weesperzijde, Prins Bernhardplein, Spaklerweg en Amsteldijk.

Naar aanleiding van het advies van de TAVGA is de volgende bepaling opgenomen in de regels van het bestemmingsplan:

25.4 Geluidhinder

- a. *Het bouwen van woonruimten en andere geluidgevoelige gebouwen is uitsluitend toegestaan indien de gevels zijn uitgevoerd als dove gevel, welke voorwaarde geldt voor gevels die zijn gelegen binnen de geluidzones voor spoorwegen of wegen, tenzij uit akoestisch onderzoek blijkt dat, al dan niet door geprojecteerde afschermende bebouwing of het toepassen van vliesgevels de geluidbelasting op de gevels van de woonruimten en andere geluidgevoelige gebouwen ten gevolge van elk van deze zones lager of gelijk is aan:*
 - 1) *de voorkeursgrenswaarde zoals bedoeld in de Wet geluidhinder of*
 - 2) *de voor deze gebouwen vastgestelde hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting zoals bedoeld in de Wet geluidhinder;*
 - b. *Aanvullend op het bepaalde onder a geldt dat gevels van woonruimten en andere geluidgevoelige gebouwen eveneens als dove gevel moeten worden uitgevoerd voor zover ten behoeve van deze gevels artikel 11 of Wet geluidhinder van toepassing is en de gecumuleerde waarde op de gevel, niet zijnde een vliesgevel, meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden;*
 - c. *Woonruimten met een dove gevel moeten worden voorzien van minimaal één stille zijde; Woonruimten waarvoor hogere waarden zijn vastgesteld zoals bedoeld in de Wet geluidhinder mogen uitsluitend worden gerealiseerd indien zij worden voorzien van minimaal één stille zijde, tenzij het bevoegd gezag in afwijking hiervan conform het gemeentelijk geluidbeleid een omgevingsvergunning verleent.*
- *Op diverse wegen kunnen de bromfietsen beschouwd worden op grond van een goede ruimtelijke ordening.*

Het akoestisch onderzoek gaat enkel uit van formele bronnen van geluid. Bovendien zijn bromfietsen niet meer op elk fietspad toegestaan volgens Amsterdams beleid. In de inrichtingsplannen wordt rekening gehouden met het regelen van stromen (waaronder bromfietsen) in het kader van verkeersveiligheid en goede ruimtelijke ordening.

- *De Hogeschool van Amsterdam zal plaats maken voor deels woningen en kantoren. Daarvoor zal het Amstelplein de ontsluiting worden en zal deze weg een nader te beschouwen weg gaan worden.*

Het Amstelplein krijgt bestemming verkeer-2 en zal enkel voor voetgangers en fietsers toegankelijk worden, auto-ontsluiting vindt plaats via de parkeerbak aan het spoortalud.

- *Voor het spoor kan het geluid dat door de overkapping komt nog nader beschouwd moeten worden. De overkapping bevat daarnaast ook openingen, waar geluid uitstraalt. In een model voor railverkeerslawaaï dient hier rekening mee gehouden te worden. Dit geldt ook voor de lage tonen van de bussen op het Julianaplein. Verder kan het scheepvaartverkeer op de Amstel in het kader van een goede ruimtelijke ordening beschouwd worden.*

De overkapping is opgenomen in de berekeningsmodellen van het akoestisch onderzoek.

- Het plan zou kunnen anticiperen op de Omgevingswet die 1 januari 2022 aanvangt. De Omgevingswet heeft impact op de normen voor railverkeerslawaaï en wegverkeer. De ontwikkelingen in de toekomstige regelgeving dienen in de gaten gehouden te worden.

De Omgevingswet vangt aan per 1 juli 2022 en dit bestemmingsplan zal ter visie worden gelegd voorafgaand aan de Omgevingswet.

- Aandacht wordt gevraagd voor grotere woningen op geluidbelaste locaties. Een geluidluwe gevel kan dan makkelijker gerealiseerd worden. Bij het railverkeer zouden de woontorens ook op een grotere afstand tot de woningen gepland kunnen worden. Op deze wijze zouden ten minste dove gevels – deze geven beperkingen aan het wooncomfort- voorkomen kunnen worden.

De inrichting van de panden en de plaatsing van woningen in de panden is de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar, de gemeente heeft hier geen zeggenschap over. Bij de verlening van de omgevingsvergunning wordt getoetst of het bouwplan van de ontwikkelaar voldoet aan de eisen die zijn gesteld ten aanzien van geluid in dit bestemmingsplan.

- Bij de transformatie aan de spoorlijn zullen de kantoren blijven bestaan en worden woningen toegevoegd. Bij het plaatsen van woontorens bij het spoor wordt o.a. rekening gehouden met bezonning, windhinder, geluid en stedenbouwkundige uitgangspunten waartoe ook de configuratie van de torens in het gebied.

In het plangebied is sprake van deels transformatie en deels nieuwbouw. Bij de verlening van de omgevingsvergunning wordt getoetst of het bouwplan van de ontwikkelaar voldoet aan de eisen die zijn gesteld ten aanzien van geluid in dit bestemmingsplan.

Conclusie en Advies TAVGA:

- Alle bronnen van geluid nader beschouwen in het kader van een goede ruimtelijke ordening;
- Waar mogelijk anticiperen op de Omgevingswet;
- Als aandachtspunt geeft TAVGA mee grotere woningen op geluidbelaste locaties te realiseren om zo kwalitatief betere geluidluwe zijden te kunnen creëren en om ten minste dove gevels te voorkomen;
- Met inachtneming van het bovenstaande, is TAVGA akkoord.

1.12 Schriftelijke en mondelinge reacties n.a.v. ter inzagelegging

Het ontwerpbesluit hogere waarde Wet geluidhinder heeft voor de duur van zes weken met ingang van PM 2022 ter inzage gelegen met de mogelijkheid voor eenieder om gedurende deze termijn zienswijzen in te dienen. Tegen dit ontwerpbesluit zijn wel/geen PM zienswijzen ingediend.

1.13 Samenvatting en conclusie

Het plangebied Amstelstation – Amsteloever wordt blootgesteld aan meerdere gezoneerde geluidsbronnen. Uit het akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat de voorkeursgrenswaarden worden overschreden door zowel het spoor- en metro verkeer en het wegverkeer. Geluidbeperkende bron- en overdrachtsmaatregelen zijn niet doeltreffend en/of niet mogelijk.

Per ontwikkellocatie geldt het volgende:

Amstelvista

De voorkeursgrenswaarden worden overschreden door verschillende geluidsbronnen en de maximaal toelaatbare waarden niet. De maximale geluidsbelasting is 64 dB. Hogere waarden zijn noodzakelijk.

Van der Kunbuurt

De voorkeursgrenswaarden worden overschreden door verschillende geluidsbronnen op de gehele Van der Kunbuurt. De geluidsbelasting varieert door de ligging van de verschillende delen van Van der Kunbuurt. De maximale geluidsbelasting is 68 dB. Hogere waarden zijn noodzakelijk.

Leeuwenburg

De voorkeursgrenswaarden worden overschreden door verschillende geluidsbronnen. De maximale geluidsbelasting bedraagt 65 dB. Hogere waarden zijn noodzakelijk.

Toorop – gebouw (voormalig Delta Loyd)

Zowel de voorkeursgrenswaarden als de maximale ontheffingswaarden worden overschreden door het spoor- en metro verkeer. Dit is vooral van toepassing op het oostelijke deel van het gebouw (gevel direct aan het spoor). Dat betekent dat een dove gevel nodig is wanneer hier woningen worden gerealiseerd. De maximale geluidsbelasting bedraagt 68 dB.

Bron- en overdrachtsmaatregelen zijn niet doeltreffend. Voor de toekenning van een hogere waarde moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Door deze voorwaarden wordt een leefbare woonsituatie bewerkstelligd. Het betreft voorwaarden ten aanzien van de aanwezigheid van een geluidluwe gevel en de hoogte van de gecumuleerde geluidbelasting. Bij omgevingsvergunning kan conform het gemeentelijke geluidbeleid bij omgevingsvergunning worden afgeweken. De gecumuleerde geluidbelasting voldoet aan het criterium uit het Amsterdamse geluidbeleid.

BESLUIT

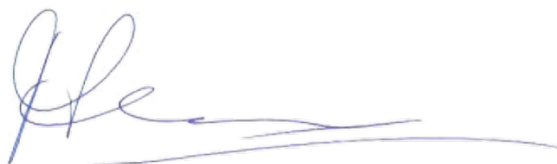
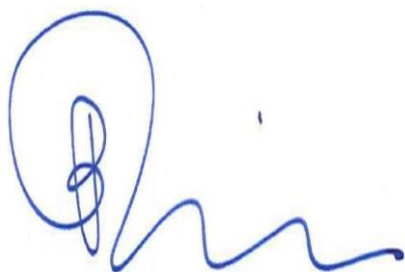
Het college van burgemeester en wethouders heeft op 11 oktober 2022 besloten in te stemmen met het voorliggende besluit tot de vaststelling van de navolgende hogere waarden voor het weg- en railverkeer, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

Besluit

Gelet op artikel 110a van de Wet geluidhinder en op bovenstaande overwegingen, voor de te realiseren woningen binnen de ontwikkelgebieden binnen het plangebied van bestemmingsplan Amstelstation - Amsteloever (zie bijlage B) te Amsterdam, hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam besloten voor de waarden zoals opgenomen in bijlage A bij dit besluit;

Als voorwaarden aan de toepassing van de hierbij verleende hogere waarden worden gesteld:

- de omgevingsvergunningsaanvraag dient een akoestisch onderzoek te worden overlegd om aan te tonen wat de geluidsbelasting op de gevel van de geluidsgevoelige bestemming is;



BIJLAGE A

BIJLAGE BIJ HET BESLUIT inzake vaststelling hogere waarden dan de voorkeursgrenswaarden als gesteld in de Wet geluidhinder voor het bestemmingsplan 'Amstelstation - Amsteloever'

De hogere waarden worden vastgesteld voor de functie wonen en geluidgevoelige maatschappelijke voorzieningen, als aangegeven in onderstaande tabel:

Amstelvista	Van der Kunbuurt	Leeuwenburg	Delta Lloyd
64 dB	68 dB	65 dB	68 dB

Kadastrale gegevens ontwikkelgebieden bestemmingsplan Amstelstation – Amsteloever

Kadastrale kaart:

