

**Besluit hogere waarden Wet  
geluidhinder t.b.v.  
bestemmingsplan  
Stationsgebied CAN**

**19 april 2012**



## TOELICHTING

### Inleiding

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.

Amsterdam-Noord krijgt een nieuw stedelijk centrum: Centrum Amsterdam Noord (CAN). Het gebied ligt tussen de Nieuwe Purmerweg, de Ring A10, het Olof Palmeplein en het Noordhollandsch Kanaal. De bouw van dit centrum is in 2007 op een aantal plekken in het gebied gestart.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op het deelgebied Stationsgebied CAN. Het Stationsgebied CAN is de plek waar in de toekomst veel mensen Amsterdam-Noord binnenkomen of verlaten. Hier vindt een concentratie plaats van diverse centrumvoorzieningen en (boven)stedelijke functies. In het gebied worden kantoren, woningen, educatieve, culturele en maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd direct rond het metrostation van de Noord/Zuidlijn en het busstation. Essentieel onderdeel voor dit project, maar ook voor heel Noord, is een goede inpassing van de infrastructuur, de vervoersknoop en de openbare ruimte.

De hogere waarde worden aangevraagd voor het aantal woningen dat kan worden gerealiseerd langs de wegen waar de Wet geluidhinder van toepassing is. Het betreft de Nieuwe Leeuwarderweg, de IJdoornlaan en de Elzenhagensingel. Het aantal woningen waarvoor hogere waarden worden vastgesteld is berekend door uit te gaan van de totale gevellengten van de blokken langs deze wegen en die lengten te delen door de gemiddelde beukmaat van een woning (7 meter). Vervolgens is het aldus berekende aantal woningen per bouwlaag vermenigvuldigd met het aantal te realiseren bouwlagen.

In totaal zal het aantal daadwerkelijk gebouwde woningen waarbij sprake is van een hogere geluidwaarde naar verwachting lager worden dan de aantallen waarvoor hogere waarden worden aangevraagd. In de eerste plaats omdat voor een substantieel aantal woningen meerdere hogere waarden moeten worden vastgesteld, als gevolg van het feit dat deze woningen door twee verschillende wegen worden belast. Dit betreft met name de hoogbouw. Daarbij komt dat sprake is van een gemengd gebied waarbij naast woningen ook andere functies zullen worden gerealiseerd. Om voorsnóg de nodige flexibiliteit te bewerkstelligen is in dit stadium van de ontwikkelingen niet bindend vastgelegd waar woningen wel en niet mogen worden gerealiseerd. Dit maakt het in theorie mogelijk dat langs de betreffende wegen uitsluitend woningen worden gerealiseerd.

Daarnaast zal de geluidbelasting op woningen ook minder hoog zijn dan in het 'worst-casemodel' is berekend, omdat sprake zal zijn van onderlinge afscherming tussen de gebouwen. Ook op dit punt zijn echter geen strikte voorwaarden vastgelegd om ruimte

te bieden voor verschillende invullingen. Wel zijn, daar waar volgens het akoestisch onderzoek de maximumgeluidwaarden zullen worden overschreden, geluidmaatregelen voorgeschreven in de vorm van een dove gevel of geluidwerend vlies. Dove gevels zijn gevels waarvan de ramen en deuren van de verblijfsruimten niet geopend kunnen worden. Een geluidwerend vlies is een afscherming waarbij het geluid tot ten minste de voorkeurswaarde wordt teruggebracht. Tevens is in het bestemmingsplan voorgeschreven dat alle woningen een geluidluwe zijde dienen te hebben. Van dit laatste uitgangspunt kan het dagelijks bestuur ontheffing verlenen.

Het bestemmingsplan maakt ook de vestiging van onderwijsfuncties mogelijk. In het gebied is recentelijk een onderwijsvoorziening (het ROC) gerealiseerd. Hiervoor is eerder al een hogere waarde vastgesteld.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van een 'worst-case' scenario waarbij per plandeel de geluidbelasting is berekend. De resultaten zijn vastgelegd in het rapport "Akoestisch onderzoek Stationsgebied CAN Amsterdam Noord d.d 5 januari 2012. De conclusie van het onderzoek is dat de voorkeursgrenswaarden bij realisatie van het plan zullen worden overschreden.

Wanneer geluidsbeperkende maatregelen niet of in onvoldoende mate gerealiseerd kunnen worden, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid hogere geluidswaarden vast te stellen. De maximaal toelaatbare waarde bedraagt voor de geluidhinder van stedelijke wegen zoals in het onderhavige geval 63 dB,

De maximaal toelaatbare grenswaarde van 63 dB wordt bij een aantal geveldelen overschreden. In het bestemmingsplan wordt opgenomen dat woningen alleen gerealiseerd kunnen worden indien de te zwaar belaste gevels worden uitgevoerd als dove gevels.

Tijdens de uitwerking van het plan zal waarschijnlijk blijken dat het niet nodig zal zijn bepaalde geveldelen als dove gevel uit te voeren omdat de nu nog te realiseren bebouwing na voltooiing een zodanige afschermende werking heeft dat de geluidbelasting minder zal zijn dan 53 dB. In het bestemmingsplan is bepaald dat in dergelijke gevallen van een dove gevel kan worden afgezien. Om in die situatie, ook als de voorkeurswaarden worden overschreden, woningen zonder dove gevel te kunnen realiseren wordt voorgesteld om ook voor deze gevels hogere waarden vast te stellen.

### **Inhoudelijke overwegingen**

De voorkeursgrenswaarde van wegverkeerslawaai bedraagt voor woningen en scholen 48 dB. De maximaal toelaatbare grenswaarde van woningen en scholen bedraagt voor stedelijk wegverkeerslawaai 63 dB. De vast te stellen hogere waarden voor het wegverkeergeluid passen binnen de wettelijke maximaal toelaatbare grenswaarde.

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 dit gebied en het omliggende gebied. De Nieuwe

Leeuwarderweg heeft een zeer belangrijke functie in de afwikkeling van het autoverkeer in Amsterdam. Maatregelen ter vermindering van het autoverkeer op deze weg worden daarom niet voorzien. Ook maatregelen ter verlaging van de verkeerssnelheid worden op de wegen in het plangebied niet voorzien.

Amsterdam heeft het beleid dat bij groot onderhoud van wegen het nieuwe wegdek waar mogelijk zal bestaan uit een geluidsreducerende asfaltsoort. Geluidsreducerend asfalt kan de geluidsbelasting van de stedelijke wegen met ongeveer 3 dB terugdringen, maar kan om wegbouwkundige redenen vaak niet aangelegd worden. Geluidsreducerend asfalt slijt in bepaalde omstandigheden onaanvaardbaar snel. De aanwezigheid van kruispunten, verkeerslichten en putten versnellen dat proces.

#### *Maatregelen in het gebied tussen de wegen en de woningen*

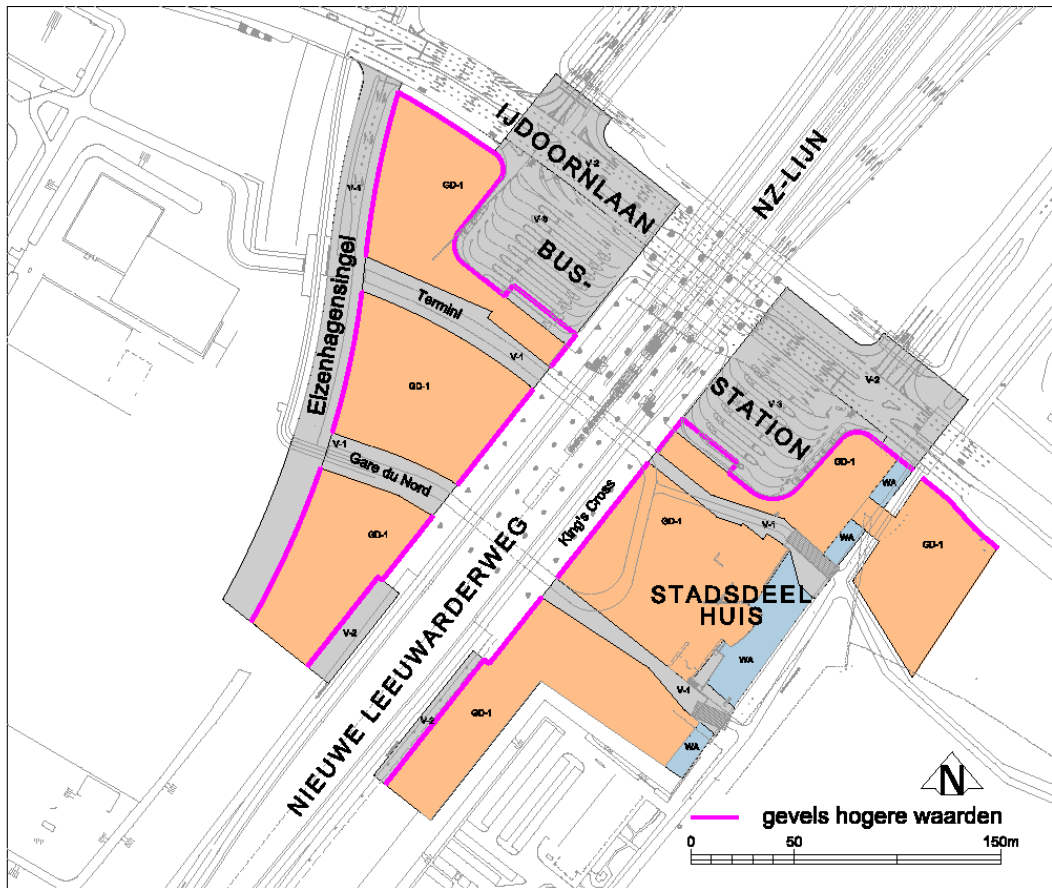
Plaatsing van geluidschermen langs stedelijke wegen in Amsterdam zijn veelal geen optie omdat hiermee de stedenbouwkundige samenhang ernstig wordt verstoord. Langs de Nieuwe Leeuwarderweg is echter wel sprake van geluidschermen. Afschermdende bebouwing is gerealiseerd in de vorm van het ROC. Deze vormen van afscherming blijken echter niet voldoende om af te zien van het vaststellen van hogere waarden.

#### *Maatregelen aan de woningen*

Een andere maatregel is de realisatie van dove gevels, die geen toetsing vereisen aan de normen van de Wet geluidhinder. Deze gevels dragen ook zorg voor het wettelijk vereiste binnenklimaat. Ook de realisatie van geluidsafschermende balkons, verglaasde serres en loggia's kunnen bijdragen aan de beperking van de geluidhinder. Overigens is in het Bouwbesluit voorgeschreven dat het geluidsniveau van nieuwe woningen altijd moet voldoen aan de binnennorm van 33 dB.

#### *Amsterdams hogere waardenbeleid*

In het Amsterdamse hogere waarden beleid is bepaald dat woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe dienen te beschikken over een geluidsluwe gevel of geluidluw geveldeel. Van dit principe kan slechts op grond van zwaarwegende argumenten worden afgeweken. Hierbij is het doel dat aan de geluidsluwe zijde verblijfsruimten, met name slaapkamers, worden geprojecteerd. Volgens het beleid dienen woningen met een dove gevel altijd over een stille zijde te beschikken. In het bestemmingsplan 'Stationsgebied CAN', behorend bij het onderhavige hogerewaardenbesluit is deze eis als verplichting opgenomen. Om ruimte te geven voor de afwijkingsmogelijkheid die het beleid ook biedt is daarbij ook een ontheffingsmogelijkheid opgenomen. Bij de overweging om al dan niet af te zien van deze eis zal het vastgestelde beleid als uitgangspunt gelden.



---

## BESLUIT

Het dagelijks bestuur van Stadsdeel Noord heeft besloten tot de vaststelling van de onderstaande hogere waarden voor het wegverkeerslawaaï zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

| Weg                  | Hogere waarden | Aantal woningen |
|----------------------|----------------|-----------------|
| Elzenhagensingel     | 63 dB          | 265             |
|                      | 50 dB          | 310 (hoogbouw)  |
|                      | 54 dB          | 214 (hoogbouw)  |
| IJdoornlaan          | 63 dB          | 371             |
|                      | 55 dB          | 428 (hoogbouw)  |
| Nieuwe Leeuwarderweg | 63 dB          | 450             |
|                      | 62 dB          | 642 (hoogbouw)  |