

**Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï
bestemmingsplan Mosveld te
Amsterdam Noord**
Akoestisch onderzoek wegverkeer

Opdrachtgever
Multi Vastgoed BV
Contactpersoon
de heer N. De Graaf
Kenmerk
R072082ab.00001.ka
Versie
04_001
Datum
18 juni 2013
Auteur
R.C.M. (Reinier) van der Valk
ing. F. (Frans) Houtkamp

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1 Inleiding	4
2 Wettelijk kader	5
2.1 Wet geluidhinder	5
2.2 Bouwbesluit	5
3 Uitgangspunten	6
3.1 Situatie	6
4 Rekenmethode	8
4.1 Geluidbelasting	8
4.2 Reken- en meetvoorschrift	8
5 Rekenresultaten	9
5.1 Geluidbelasting voor de toetsing aan de Wet geluidhinder	9
5.2 Gecumuleerde geluidbelasting	18

Bijlagen

Bijlage I	Wettelijk kader
Bijlage II	Wegverkeergegevens
Bijlage III	Geluidbelastingen Blok C+ B

Samenvatting

Het gebied tussen het Mosveld, Mosplein en de Wingerdweg wordt herontwikkeld tot een winkel- en woongebied. Om te bepalen hoe de in het plan voorziene woningbouw met inachtneming van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid gerealiseerd kan worden, is een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting op de gevels vanwege het wegverkeer in de omgeving.

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting op de gevels van de mogelijke woonbestemming vanwege het wegverkeer op de Johan van Hasseltweg en het Mosplein de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt echter niet overschreden, met uitzondering van één plek (eerste bouwlaag noordoostgevel blok B) waar de geluidbelasting 64 dB bedraagt. De geluidbelasting kan worden teruggebracht tot ten hoogste 63 dB middels een luifel met een oversteek van 1 m of door de gevel van de eerste bouwlaag minimaal 0,5 m te laten inspringen inclusief absorptie tegen het plafond tot aan de gevel van de woning. Voor de eerste bouwlaag wordt derhalve een ontheffingswaarde van 63 dB aangevraagd.

In principe dienen maatregelen (geluidreducerend wegdek of geluidscherm) getroffen te worden om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Deze zijn echter ongewenst of niet (voldoende) effectief.

Conform het beleid van de gemeente Amsterdam dient voor de toekenning van een hogere waarde in principe per woning ten minste één verblijfsruimte (bij voorkeur een slaapkamer) met een te openen raam of deur aan een geluidluwe gevel gesitueerd te zijn. Een geluidluwe gevel is een gevel waarop de geluidbelasting vanwege de afzonderlijke wegen niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Met de voorgestane verkaveling kan in principe aan de indelingseisen van de gemeente worden voldaan.

Voor de woningen in het plangebied dienen hogere waarden voor de geluidbelasting op de gevels vastgesteld te worden.

Op grond van het Bouwbesluit zijn er eisen aan de geluidwering van de gevels. Bij de berekeningen van de karakteristieke geluidwering dient te worden uitgegaan van de geluidbelasting zonder toepassing van de aftrek ex art. 110g Wet geluidhinder. Op basis van deze geluidbelasting bedraagt de minimaal vereiste karakteristieke geluidwering ten hoogste (69-33) 36 dB. Voor een voldoende geluidwering zullen aanvullende geluidwerende voorzieningen in de gevels nodig zijn. Rekening moet worden gehouden met een goede kier- en naaddichting en wellicht zwaardere beglazing. Toepassing van een natuurlijke toevoer van ventilatielucht met behulp van suskasten zal uit oogpunt van geluid naar verwachting mogelijk zijn. Wel zal hierbij rekening moeten worden gehouden met suskasten met relatief grote afmetingen (diepte). Een alternatief hiervoor is om uit te gaan van een gebalanceerd ventilatiesysteem.

1 Inleiding

In opdracht van Multi Vastgoed BV te Gouda is een akoestisch onderzoek verricht met betrekking tot de voorgenomen nieuwbouw van woningen aan de zuidzijde van het Mosveld op het terrein waar thans de markt plaatsvindt. Dit onderzoek doet verslag van de geluidbelasting op de gevels van de nieuwbouw vanwege het wegverkeer in de omgeving. Het doel van het onderzoek is te bepalen hoe de woningbouw met inachtneming van de Wet geluidhinder en het beleid van de gemeente Amsterdam gerealiseerd kan worden.

In de hoofdstukken 2 t/m 5 zijn alle uitgangspunten en de betreffende rekenresultaten gegeven.

2 Wettelijk kader

2.1 Wet geluidhinder

Op basis van de regels in de Wet geluidhinder wordt vastgesteld in hoeverre nieuwbouw op een geluidbelaste locatie al dan niet is toegestaan. Hierbij dient eerst te worden nagegaan in hoeverre de geplande nieuwbouw al dan niet geluidgevoelig is en of de betreffende locatie binnen de geluidzone van een geluidbron is gelegen. Voor geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone gelden maximaal toegestane waarden voor de geluidbelasting. Wanneer de geluidbelasting lager is dan de zogenoemde voorkeursgrenswaarde, is bouwen van een geluidgevoelig object toegestaan. Indien deze daarentegen hoger is dan deze waarde, mag er binnen de zone niet zonder meer een geluidgevoelig object worden gerealiseerd.

Het van toepassing zijnde wettelijk kader bij de toetsing van de berekende geluidbelasting wordt in bijlage I beschreven.

2.2 Bouwbesluit

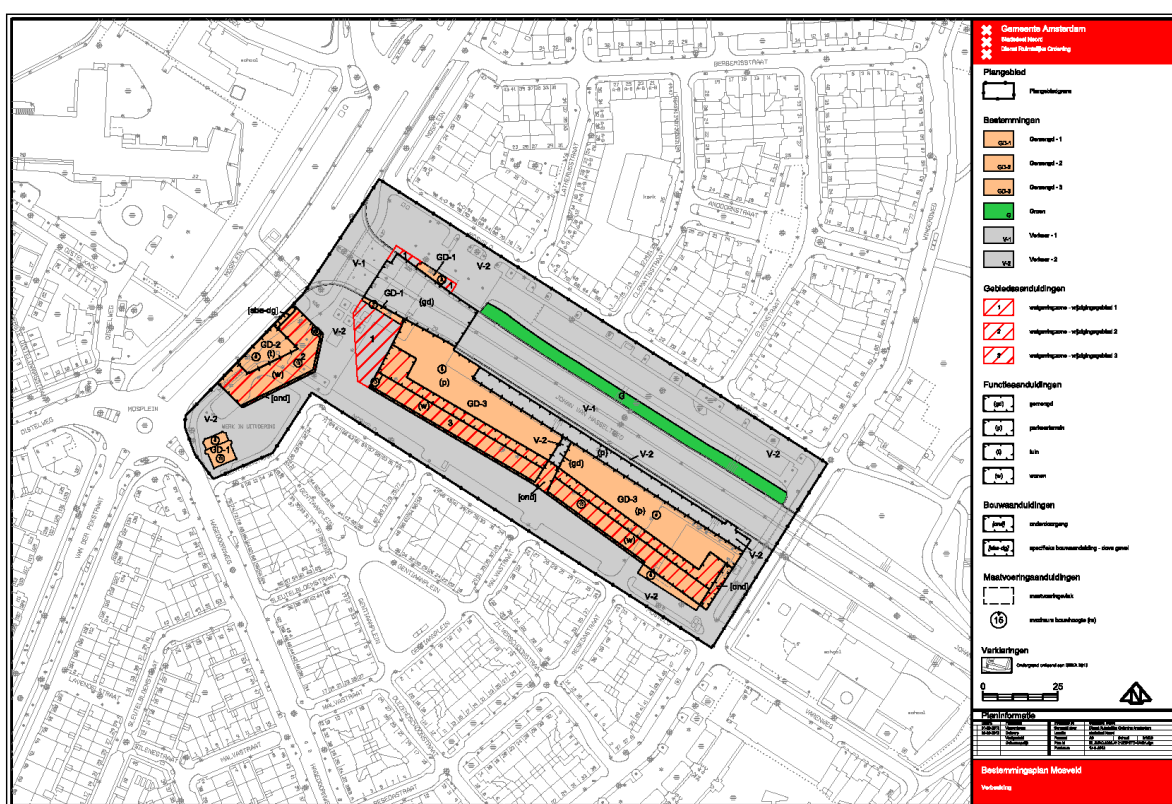
Ingeval de geluidbelasting op de gevels voldoet aan de geluideisen, is nieuwbouw in de zin van de Wet geluidhinder mogelijk. Bij een hogere geluidbelasting kunnen geluidwerende voorzieningen in de gevels noodzakelijk zijn. De eventueel benodigde voorzieningen dienen bij de bouwaanvraag te worden aangetoond. Hierbij moet voldaan worden aan de prestatie-eisen volgens het Bouwbesluit. Deze eisen zijn ook in bijlage I gegeven.

3 Uitgangspunten

3.1 Situatie

Algemeen

De definitieve uitwerking van het plan staat nog niet vast. Voor wat betreft het maximaal aantal woningen is uitgegaan van een aantal van 60. Omdat nog niet vaststaat hoeveel woningen in welk blok en op welke verdiepingen komen, is in het kader van dit onderzoek dan ook gerekend op basis van de bestemmingsplankaart (verbeelding), waarbij de geluidbelasting op de uiterste bebouwingsgrenzen is bepaald, zie onderstaande figuur.



Figuur 3.1 Verbeelding bestemmingsplan

Op basis van deze berekeningen is vervolgens een worstcase situatie beschouwd, waarbij wordt aangegeven welke hogere grenswaarden kunnen worden vastgesteld, gemaximeerd voor wat betreft de geluidbelasting en gemaximeerd voor wat betreft het aantal woningen. Het aantal woningen waarvoor een hogere grenswaarde kan worden vastgesteld kan dan ook hoger zijn dan het genoemde aantal van 60 woningen.

Locatie

Aan de zuidzijde van het Mosveld, op het terrein waar thans de markt plaatsvindt, is de nieuwbouw van een winkelcentrum en woningen voorzien.

Gebouwen

De nieuwbouw betreft twee gebouwen, blok B ter plaatse van het Mosplein en blok C parallel aan de Johan van Hasseltweg. In de plint van beide gebouwen zijn winkels voorzien. Boven de plint zijn drie bouwlagen met woningen geprojecteerd.

Voor de berekening met bebouwing is de bebouwing gemodelleerd met een reflectiepercentage voor de gevels van 80%, zoals voor normale situaties is voorgeschreven.

Bij de berekening van de geluidbelasting is rekening gehouden met de aanwezigheid van de bestaande bebouwing.

Geometrie en bodemgesteldheid

Het bij de berekeningen beschouwde onderzoeksgebied is in figuur III.1 gegeven. De hoogte van de kruising Johan van Hasseltweg / Mosplein is circa 4m hoger dan het maaiveld ter plaatse van de nieuwbouw.

In het rekenmodel is rekening gehouden met akoestisch absorberende bodems zoals taluds en grasvlakken.

Bij de berekeningen is geen rekening gehouden met de geprojecteerde borstwering op het parkeerdek van blok C. Gezien de grote afstand tussen de borstwering en de woningen is geen sprake van een geluidafschermende werking. Desgewenst kan de borstwering open worden uitgevoerd.

Bij het bepalen van de geluidbelasting op de gevels van Blok B is wel rekening gehouden met de circa 1,2 m hoge borstwering op de plint.

Wegverkeergegevens

De wegverkeergegevens zijn door de gemeente Amsterdam opgegeven en gespecificeerd in bijlage II. Als basis voor de berekening van de geluidbelasting zijn de prognoses voor het wegverkeer in het jaar 2023 beschouwd. Dit jaar wordt representatief geacht voor de bepaling van de toekomstige geluidbelasting.

4 Rekenmethode

4.1 Geluidbelasting

De geluidbelasting in L_{den} is de geluidbelasting ter plaatse van de gevel over alle perioden van 07.00 – 19.00 uur, van 19.00 – 23.00 uur en van 23.00 – 07.00 uur (etmaalperiode).

4.2 Reken- en meetvoorschrift

De geluidbelasting wordt bepaald op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (ex art. 110d Wgh). In de onderhavige situatie is de geluidbelasting bepaald met behulp van Standaard Rekenmethode II overeenkomstig Geomilieu versie 2.14. Bij de berekeningen is uitgegaan van de zogenoemde VOAB-afspraken; maximaal één reflectie, een minimum zichthoek voor reflecties van twee graden en een maximum sectorhoek van vijf graden.

Bij de berekening van het equivalente geluidniveau is ter plaatse van de kruising Johan van Hasseltweg / Mosplein de optrektoeslag toegepast. Deze toeslag houdt rekening met de verhoging van de geluidbelasting ten gevolge van het afremmen en optrekken van motorvoertuigen in de nabijheid van met verkeerslichten geregelde kruispunten, (mini)rotondes of verkeersdrempels.

5 Rekenresultaten

De toekomstige geluidbelasting op de gevels van de woningen vanwege het wegverkeer is afzonderlijk voor de diverse wegen bepaald op een aantal representatief te achten waarneempunten. Hierbij zijn de waarneemhoogten voor de drie mogelijke bouwlagen boven de plint beschouwd.

5.1 Geluidbelasting voor de toetsing aan de Wet geluidhinder

Nieuwe Leeuwarderweg

De afstand tussen de Nieuwe Leeuwarderweg en de nieuwbouw bedraagt circa 275 m. De weg ligt deels verdiept ten opzichte van de plint ter plaatse van de nieuwbouw. Daarnaast is bestaande bebouwing tussen de weg en de nieuwbouw aanwezig. Op basis hiervan en een indicatieve berekening wordt met voldoende zekerheid verwacht dat de geluidbelasting van de nieuwbouw de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijdt. Derhalve zijn er voor deze weg vanuit de Wet geluidhinder geen bezwaren tegen de nieuwbouw.

Johan van Hasseltweg en Mosplein

In de figuren III.1a t/m figuur III.2b in bijlage III is de gedetailleerd berekende geluidbelasting vanwege respectievelijk de Johan van Hasseltweg en het Mosplein op de gevelvlakken weergegeven.

De berekeningen geven aan dat de geluidbelasting vanwege de Johan van Hasseltweg van blok C en blok B respectievelijk ten hoogste 63 dB en 60 dB bedraagt (bij toepassing van 5 dB aftrek ex art. 110g Wgh).

De geluidbelasting vanwege het Mosplein bedraagt ten hoogste 52 dB en 64 dB voor respectievelijk blok C en blok B (bij toepassing van 5 dB aftrek ex art. 110g Wgh).

In de volgende figuur is aangegeven dat de geluidbelasting vanwege het Mosplein, voor de eerste bouwlaag van blok B, 1 dB hoger is dan 63 dB (de maximale ontheffingswaarde).



Uit het voorga

De geluidbelasting kan worden teruggebracht tot ten hoogste 63 dB middels een luifel met een oversteek van 1 m of door de gevel van de eerste bouwlaag minimaal 0,5 m te laten inspringen inclusief absorptie tegen het plafond tot aan de gevel van de woning. Voor de eerste bouwlaag wordt derhalve een ontheffingswaarde van 63 dB aangevraagd.

Indien – 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.

Geluidreducerend wegdek

Het aanbrengen van een 'stil wegdek' (bijvoorbeeld dubbellaags zeer open asfaltbeton) geeft bij een snelheid van 50 km/u een afname van de geluidbelasting van 3 á 4 dB. Deze afname is onvoldoende om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde, waardoor aanvullende geluidbeperkende maatregelen nodig zijn. Daarnaast zijn 'stille wegdekken' met een hoge geluidreductie veelal minder goed bestand tegen wringend verkeer (mechanische beschadiging van het wegdek), waardoor het aanbrengen van deze wegdekken op kruispunten meestal civieltechnische bezwaren ontmoet. Derhalve zou slechts op een beperkt deel van de beschouwde wegen een 'stil wegdek' kunnen worden toegepast. De aanleg van een beperkte lengte 'stil wegdek' is veelal vanuit beheers- en onderhoudsoverwegingen niet wenselijk.

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 in de onderhavige situatie de hogere bouwlagen te beschermen zou een scherm met een hoogte van meer dan 2 m langs zowel de Johan van Hasseltweg als het Mosplein geplaatst moeten worden. Een dergelijk hoog scherm vormt in de onderhavige situatie een stedenbouwkundig en architectonisch ongewenste barrière. Tevens kunnen zich verkeersgevaarlijke situaties voordoen nabij de kruisingen (belemmering zicht).

Overige maatregelen

Door het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/u zijn de wegen niet-gezoneerd in de zin van de Wet geluidhinder. Geluidgevoelige objecten die langs een niet-gezoneerde weg zijn gelegen, behoeven niet in een akoestisch onderzoek betrokken te worden. Beide wegen betreffen (doorgaande) ontsluitingswegen waar een goede doorstroming van het verkeer gewenst is. Om deze in te richten als 30 km/uur_zones, zouden snelheidsbeperkende voorzieningen gerealiseerd moeten worden, die de doorstroming van het verkeer juist zouden belemmeren.

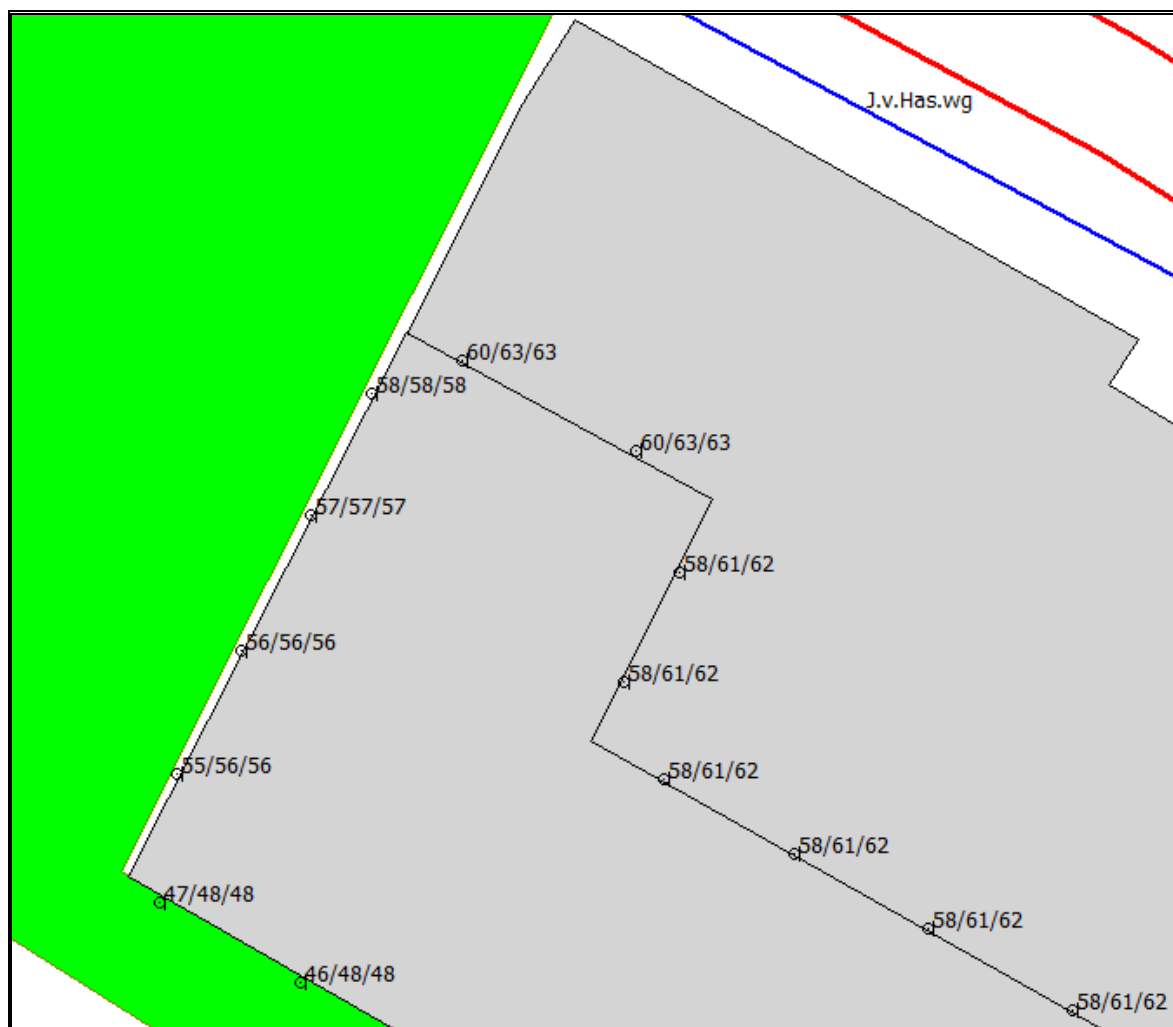
Het verlagen van de intensiteit is niet mogelijk vanwege praktische bezwaren.

Indelingseisen gemeente Amsterdam

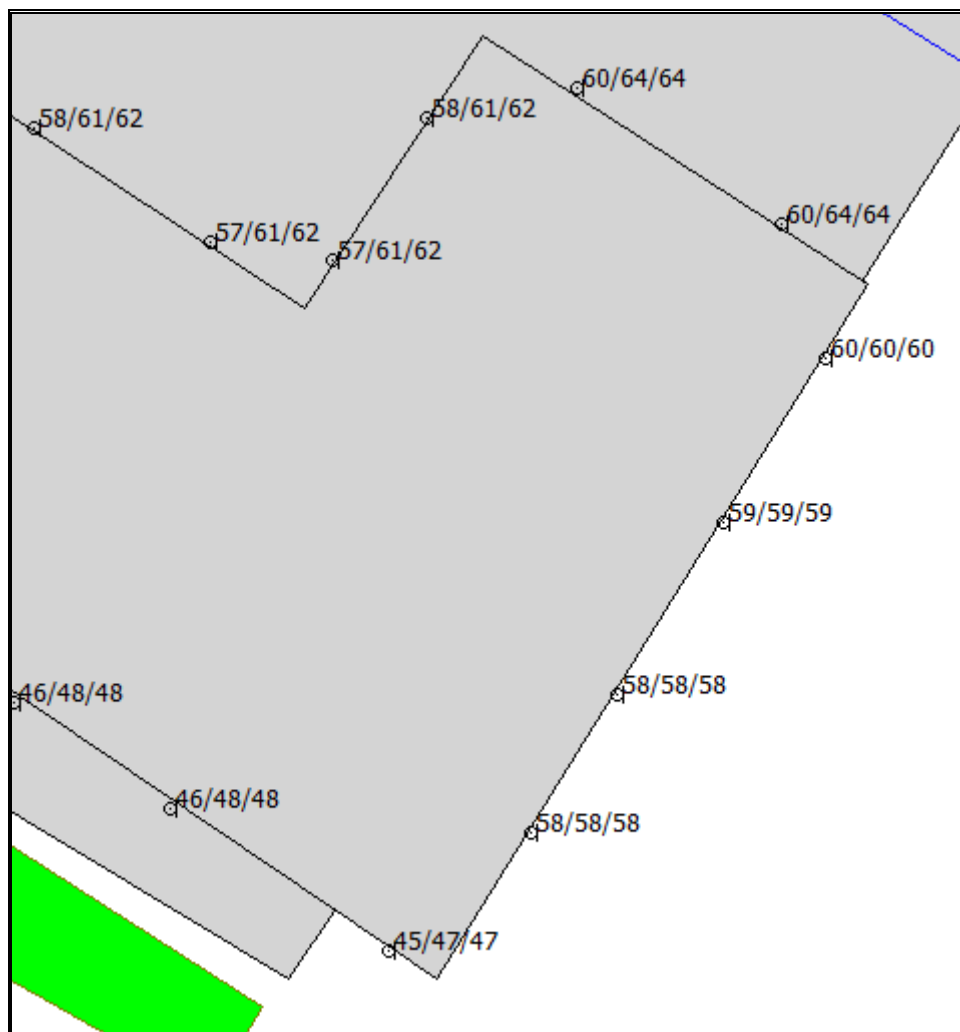
Conform het beleid van de gemeente Amsterdam dient voor de toekenning van een hogere waarde per woning in principe ten minste één verblijfsruimte (bij voorkeur een slaapkamer) met een te openen raam of deur aan een geluidluwe gevel gesitueerd te zijn. Een geluidluwe gevel is een gevel waarop de geluidbelasting vanwege de afzonderlijke wegen niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Met de verkaveling zal voor beide blokken voor het merendeel van de woningen aan de geluideisen conform het beleid van de gemeente kunnen worden voldaan.

In blok C hebben alle woningen met een zuidgevel een geluidluwe gevel. De woningen met een westgevel en oostgevel hebben geen geluidluwe gevel, zie figuur 5.2.

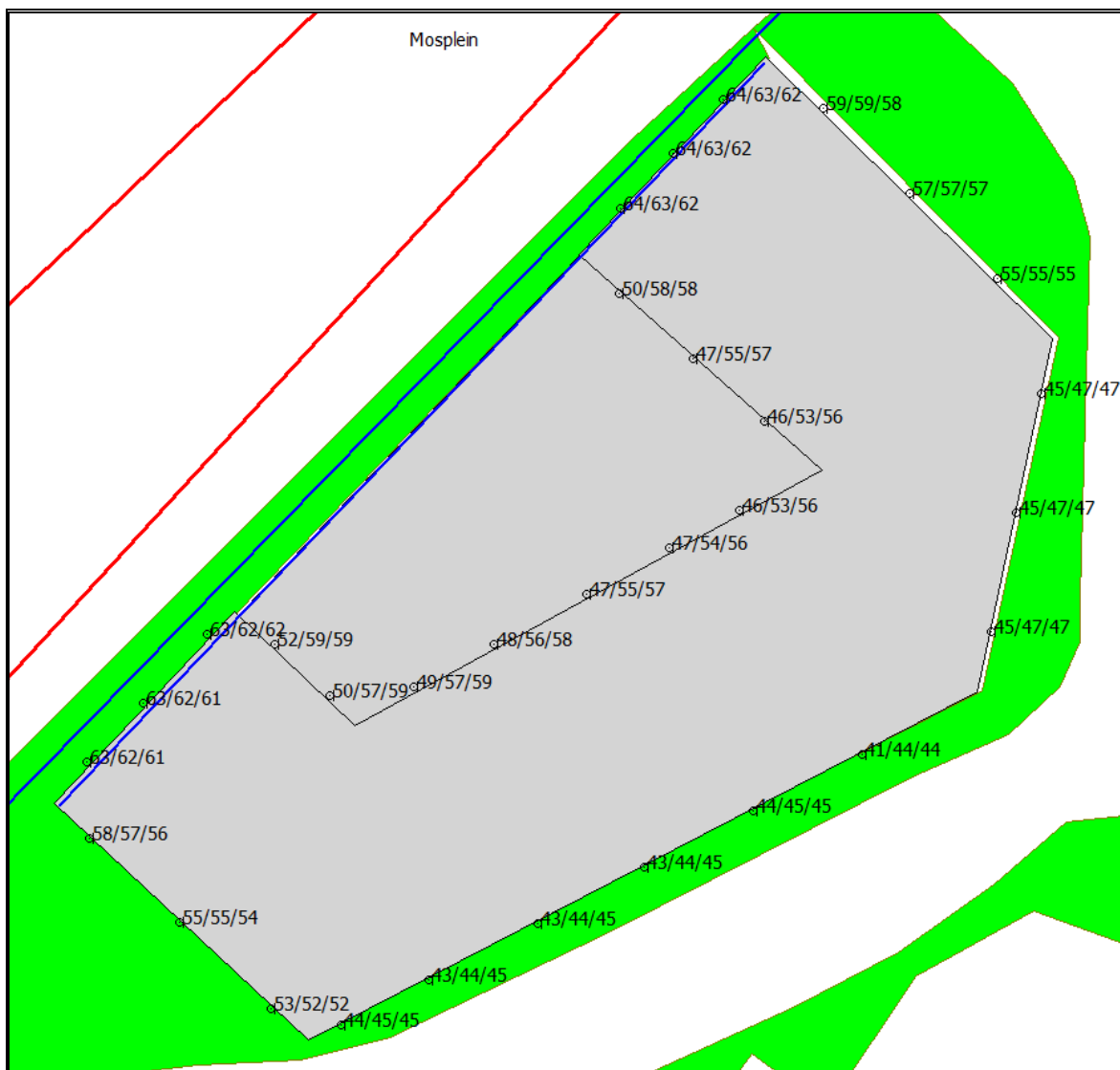


Figuur 5.2 Geluidbelasting gevels woningen Blok C vanwege de J.v.Hasseltweg.



Figuur 5.2 Geluidbelasting gevels woningen Blok C vanwege de J.v.Hasseltweg.

Ook in blok B hebben de woningen grotendeels een geluidluwe gevel, zie figuur 5.3.



Figuur 5.3 Geluidbelastingen t.p.v. gevels woningen Blok B vanwege het Mosplein.

Het niet of (veel) later realiseren van blok B heeft weinig akoestische consequenties voor blok C. Ook dan hebben alle woningen in blok C een geluidluwe gevel aan de achterzijde, zie figuur III.3 en III.4.

Hogere waarden

Op basis van het voorgaande zijn in tabel 5.1 de aan te vragen hogere waarden gespecificeerd. In totaal zullen er op grond van het bestemmingsplan maximaal 60 woningen worden gerealiseerd op het Mosveld, verdeeld over blok B en C. Omdat nu nog niet zeker is hoe deze woningen over de blokken en de verdiepingen worden verdeeld, is bij de specificatie van de hogere waarden uitgegaan van de volgende (maximale) planinvulling.

- Blok C: - 1^e verdieping: maximaal 35 woningen.
- Blok C: - 2^e verdieping: maximaal 35 woningen.
- Blok C: - 3^e verdieping: maximaal 35 woningen.
- Blok B: - 1^e verdieping: maximaal 15 woningen.
- Blok B: - 2^e verdieping: maximaal 15 woningen.
- Blok B: - 3^e verdieping: maximaal 15 woningen.

Tabel 5.1

Aan te vragen hogere waarden

Blok	Verzochte hogere waarde vanwege de Johan van Hasseltweg	Verzochte hogere waarde vanwege het Mosplein	Maximaal aantal woningen per verdieping
Blok C	63		2 ^e verdieping 2 woningen 3 ^e verdieping 2 woningen
	62		2 ^e verdieping 11 woningen 3 ^e verdieping 34 woningen
	61		2 ^e verdieping 23 woningen
	60		1 ^e verdieping 1 woning
	59		1 ^e verdieping 1 woning
	58		1 ^e verdieping 31 woningen 2 ^e verdieping 1 woning 3 ^e verdieping 1 woning
	57		1 ^e verdieping 2 woningen
		52	2 ^e verdieping 1 woning 3e verdieping 1 woning
		51	2 ^e verdieping 1 woning 3e verdieping 2 woningen
		50	1 ^e verdieping 2 woningen 2e verdieping 1 woning
		49	1 ^e verdieping 1 woning

Blok	Verzochte hogere waarde vanwege de Johan van Hasseltweg	Verzochte hogere waarde vanwege het Mosplein	Maximaal aantal woningen per verdieping
Blok B	60		1 ^e verdieping 3 woningen 2 ^e verdieping 3 woningen 3 ^e verdieping 3 woningen
	58		1 ^e verdieping 1 woning 2 ^e verdieping 1 woning 3 ^e verdieping 1 woning
	57		1 ^e verdieping 1 woning 2 ^e verdieping 1 woning 3 ^e verdieping 1 woning
	56		1 ^e verdieping 1 woning 2 ^e verdieping 1 woning 3 ^e verdieping 1 woning
	54		1 ^e verdieping 1 woning 2 ^e verdieping 1 woning 3 ^e verdieping 1 woning
	53		1 ^e verdieping 1 woning 2 ^e verdieping 1 woning 3 ^e verdieping 1 woning
	52		1 ^e verdieping 1 woning 2 ^e verdieping 1 woning 3 ^e verdieping 1 woning
	50		3 ^e verdieping 1 woningen
	49		2 ^e verdieping 1 woningen
		63	1 ^e verdieping 2 woningen 2 ^e verdieping 1 woning
		62	2 ^e verdieping 1 woning 3 ^e verdieping 2 woningen
		59	3 ^e verdieping

Blok	Verzochte hogere waarde vanwege de Johan van Hasseltweg	Verzochte hogere waarde vanwege het Mosplein	Maximaal aantal woningen per verdieping
Blok B			2 woningen
		58	3 ^e verdieping 1 woning
		57	1 ^e verdieping 1 woning 2 ^e verdieping 3 woningen 3 ^e verdieping 2 woningen
		56	2 ^e verdieping 1 woning 3 ^e verdieping 3 woningen
		55	1 ^e verdieping 2 woningen 2 ^e verdieping 3 woningen
		54	3 ^e verdieping 1 woning
		53	1 ^e verdieping 1 woning
		52	2 ^e verdieping 1 woning 3 ^e verdieping 1 woning
		49	1 ^e verdieping 1 woning

5.2 Gecumuleerde geluidbelasting

De Wet geluidhinder verplicht bij verlening van een hogere waarde de cumulatie van de verschillende geluidbronnen in beeld te brengen. In figuren III.5a en III.5b is de gecumuleerde geluidbelasting vanwege het wegverkeer gegeven voor respectievelijk blok C en blok B.

De berekeningen geven aan dat de gecumuleerde geluidbelasting van zowel blok C als blok B ten hoogste 69 dB bedraagt (zonder toepassing van de aftrek ex art. 110g Wet geluidhinder). De gecumuleerde geluidbelasting is 1 dB hoger dan de hoogst berekende geluidbelasting per bron (zonder toepassing van de aftrek ex art. 110g Wet geluidhinder), hetgeen is toegestaan binnen het Amsterdams Geluidbeleid.

LBP|SIGHT BV



R.C.M. (Reinier) van der Valk



ing. F. (Frans) Houtkamp

Bijlage I

Wettelijk kader

Wettelijk kader

Wet geluidhinder

Geluidzones

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) dient voor nieuw te realiseren geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone van een geluidbron een akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. Hierbij moet verslag gedaan worden van de geluidbelasting op de gevels van de nieuwbouw vanwege die geluidbron. Indien de nieuwbouw binnen de geluidzones van meerdere geluidbronnen is gesitueerd, dient de geluidbelasting vanwege die afzonderlijke bronnen beschouwd te worden.

Tabel I.1

Geluidzones wegverkeer

Stedelijk gebied	
1 – 2 rijstroken	200 m
3 of meer rijstroken	350 m
Buitenstedelijk gebied	
1 – 2 rijstroken	250 m
3 – 4 rijstroken	400 m
5 of meer rijstroken	600 m

- Stedelijk gebied: Gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom binnen de zone van een auto(snel)weg.
- Buitenstedelijk gebied: Het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de bebouwde kom binnen de zone van een auto(snel)weg.
- Bebouwde kom: De bebouwde kom volgens de Wegenverkeerswet 1994.
- Auto(snel)weg: Een auto(snel)weg volgens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, in de praktijk moet er langs de weg een auto(snel)weg bord zijn geplaatst.

Geluidgevoelige objecten

De Wet geluidhinder stelt alleen eisen aan de geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige objecten, zoals woningen, onderwijsgebouwen en gezondheidszorggebouwen. Kantoren, hotels en horecagebouwen zijn *niet* geluidgevoelig.

Begrip gevel

Een gevel is een bouwkundige constructie die een ruimte scheidt van de buitenlucht. Een gevel die is uitgevoerd als een constructie met lichtopeningen die niet geopend kunnen worden en zonder ventilatievoorzieningen en een karakteristieke geluidwering heeft die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting op die constructie en 33 dB, behoeft bij de beoordeling in het kader van de Wet geluidhinder niet betrokken te worden. Deze constructie is volgens de Wet geluidhinder geen 'gevel'. Bij een dergelijke gevel kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een:

- 'blinde' gevel (zonder ramen en deuren);
- 'dove' gevel (met lichtopeningen die niet geopend kunnen worden en zonder ventilatievoorzieningen);
- geluidscherm dat al dan niet bouwkundig is verbonden aan een woning (voorzetgevel).

Tevens wordt een constructie waarin bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, buiten beschouwing gelaten bij de toetsing aan de geluidnormen, mits die te openen delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

Aftrek ex art. 110g Wet geluidhinder

Voordat de berekende geluidbelasting vanwege wegverkeer op de gevel van een geluidgevoelig object wordt getoetst aan de wettelijke grenswaarden, mag een aftrek ex art. 110g Wgh worden toegepast. Door deze aftrek toe te passen wordt rekening gehouden met de verwachting dat de geluidemissie van motorvoertuigen in de toekomst gereduceerd zal worden.

Voor wegen waar de representatief te achten snelheid voor de lichte motorvoertuigen lager dan 70 km/u is, bedraagt de aftrek ex art. 110g Wgh 5 dB.

Bij de bepaling van de eventueel benodigde geluidwerende voorzieningen in de gevel mag de aftrek ex art. 110g Wgh *niet* worden toegepast.

Geluidbelasting

Voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde

In de zin van de Wet geluidhinder is voor de nieuwbouw met betrekking tot het Mosplein, Johan van Hasseltweg en de Nieuwe Leeuwarderweg sprake van nog niet geprojecteerde woningen in stedelijk gebied langs bestaande wegen. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting op de gevels van de woningen bedraagt 48 dB voor iedere weg afzonderlijk. Op grond van art. 83 lid 2 Wgh bedraagt de maximale ontheffingswaarde 63 dB voor iedere weg afzonderlijk.

Geluidbeperkende maatregelen

Indien de geluidbelasting vanwege een weg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, dienen in principe maatregelen te worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen tot die waarde. Hierbij hanteert de Wet geluidhinder de volgende volgorde van voorkeur:

- maatregelen bij de bron (het aanbrengen van een geluidreducerend wegdek, het reduceren van de wegverkeersintensiteit of het verlagen van de maximumsnelheid);
- maatregelen in de overdracht (het situeren van niet-geluidgevoelige bebouwing tussen de weg en de nieuwbouw of het plaatsen van een geluidscherm of geluidwal).

Hogere waarde

Als de hiervoor genoemde maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of als deze overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten, kan bij de gemeente Amsterdam een zogenoemde 'hogere waarde' voor de geluidbelasting op een gevel aangevraagd worden tot ten hoogste de maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor iedere weg afzonderlijk.

Cumulatie

De Wet geluidhinder verplicht bij verlening van een hogere waarde de cumulatie van verschillende geluidbronnen in beeld te brengen. De hogere waarde wordt niet verleend indien de gecumuleerde geluidbelasting leidt tot een (naar het oordeel van B&W) onaanvaardbare geluidhinder. De cumulatieberekening wordt alleen uitgevoerd als sprake is van een relevante blootstelling aan meerdere geluidbronnen. Dit is het geval indien de zogenoemde voorkeursgrenswaarde van die bronnen wordt overschreden.

Beleid gemeente Amsterdam

Het Amsterdamse gemeentebestuur hecht veel waarde aan de realisatie van woningen met een optimale leefkwaliteit, ook voor locaties die blootstaan aan geluidhinder van wegen, spoorwegen en/of industrie. Daarom is bepaald dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe dienen te beschikken over een geluidluwe gevel. Een geluidluwe gevel is een gevel waarop de geluidbelasting vanwege de afzonderlijke wegen niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Aan de geluidluwe gevel dient bij voorkeur een slaapkamer gesitueerd te zijn.

Als het, bijvoorbeeld door de gekozen gebouwworm, niet mogelijk is een luwe gevel te realiseren, dan kan door het realiseren van bouwkundige voorzieningen een stil geveldeel worden gerealiseerd. Hierbij kan gedacht worden aan verhoogde, gesloten borstweringen/ balkonschermen, serres of afsluitbare loggia's.

Wanneer een buitenruimte wordt gerealiseerd, dan dient de geluidbelasting in de buitenruimte zo laag mogelijk te zijn. Wanneer de buitenruimte is bedoeld als stille zijde, dan mag de geluidbelasting niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde.

Woningen met een dove gevel of vliesgevel dienen altijd over een stille gevel of een stil geveldeel te beschikken. Dit met als uitgangspunt de verblijfsruimten op een natuurlijke wijze te kunnen ventileren. Verder laat de definitie in de Wet geluidhinder het toe om een dove gevel te onderbreken met geluidwerende scherm delen. De gemeente Amsterdam wil het aantal mogelijkheden voor onderbrekingen beperken tot balkons en serres.

Bouwbesluit

Conform art. 3.3 lid 1 van het Bouwbesluit 2012 dient een gevel van een nieuw te bouwen woonfunctie die de scheiding vormt tussen een verblijfsgebied en de buitenlucht, een karakteristieke geluidwering te hebben die niet lager is dan het verschil tussen de geluidbelasting op die gevel en 33 dB. De minimaal vereiste karakteristieke geluidwering bedraagt 20 dB.

Een gevel van een verblijfsruimte dient een karakteristieke geluidwering te hebben, die maximaal 2 dB lager ligt dan de karakteristieke geluidwering van het verblijfsgebied waarin die verblijfsruimte ligt.

Bijlage II

Wegverkeergegevens

Wegverkeergegevens

De representatieve weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten, de gemiddelde uurintensiteiten van de verschillende motorvoertuigcategorieën in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur), avondperiode (19.00 – 23.00 uur) en nachtperiode (23.00 – 07.00 uur) voor het jaar 2023 zijn door de gemeente Amsterdam, Dienst IVV verstrekt. Bij het bepalen van de prognose van de verkeersgegevens is rekening gehouden met het bestemmingsplan Mosveld.

De verstrekte gegevens zijn in tabel II.1 gespecificeerd.

Voor het Mosplein ten noorden van de Johan van Hasseltweg zijn geen gegevens verstrekt. Gezien de zeer kleine verschillen met eerder verstrekte verkeersgegevens van de andere onderzochte wegen, is vooralsnog voor dit wegvak uitgegaan van de eerder verstrekte gegevens.

Bijlage III

Geluidbelastingen Blok C+B

