Besluit hogere waarden Wet geluidhinder, bestemmingsplan Klaprozenbuurt 2



TOELICHTING

Inleiding
De Wet geluidhinder geeft aan welke geluidbelasting aanvaardbaar is. Deze normen moeten bij het opstellen van een bestemmingsplan, uitwerkingsplan of wijzigingsplan in acht worden genomen. Indien de voorkeursgrenswaarden worden overschreden en geluidbeperkende maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid om hogere waarden vast te stellen.

Voor het gebied Klaprozenbuurt 2 is een nieuw bestemmingplan opgesteld. Het plangebied ligt binnen de grenzen van stadsdeel Noord. Het gebied is aangewezen als versnellingslocatie voor woningbouw in het kader van Koers 2025.

De zuidgrens van het plangebied is de Klaprozenweg, de westgrens is de Draaierweg. De noordgrens loopt langs de Metaalbewerkersweg en de oostgrens wordt bepaald door de Floraweg / Klimopweg.

Het projectgebied Klaprozenbuurt in Amsterdam wordt herontwikkeld. Het huidige bestemmingsplan, Klaprozenbuurt (1) uit 2020 staat vooral bedrijvigheid toe, met wijzigingsbevoegdheden naar een gemengde bestemming met bedrijvigheid, voorzieningen en woonfuncties. Omdat de in dat plan opgenomen wijzigingsbevoegdheden niet meer volledig aansluiten bij de huidige stand van de ontwikkeling is er voor gekozen een geheel nieuw bestemmingsplan, Klaprozenbuurt 2, op te stellen voor een groot deel van de kavels.

De hogere waarden worden gevraagd voor de woningen en eventuele maatschappelijke voorzieningen ter plaatse van de op de verbeelding aangeduide bestemmingsvlakken 'Gemengd'. Binnen deze bestemming zijn ca. 1.600 woningen toegestaan. De aanduiding van bestemmingsvlakken is overeenkomstig de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan Klaprozenbuurt 2.



Woningen en een aantal maatschappelijke functies, zoals onderwijsfuncties worden volgens de Wet geluidhinder beschouwd als geluidgevoelige gebouwen. Geluidgevoelige gebouwen en terreinen die binnen de zone van een weg, spoorweg of binnen de geluidzone van een gezoneerd industrieterrein zijn geprojecteerd, worden beschermd door de Wet geluidhinder. Het plangebied ligt in de geluidzones van wegen. Overeenkomstig de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Akoestisch onderzoek

Industrielawaai

De resultaten van het akoestisch onderzoek industrielawaai zijn vastgelegd in het rapport Akoestisch onderzoek industrie Wet geluidhinder, (LBP Sight, 20 november 2019, kenmerk V074347aa.18JQ9TF.dv). Het plangebied Klaprozenbuurt 2 ligt binnen de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein J. van Hasseltkanaal. De geluidbelasting vanwege dit gezoneerde industrieterrein op het plangebied is berekend. Ter plaatse van het plangebied van het bestemmingsplan Klaprozenbuurt 2 is de geluidbelasting lager dan de grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. Hoewel dit gezoneerde industrieterrein formeel nog bestaat, zijn de bedrijven waarvoor het ooit is gezoneerd inmiddels niet meer aanwezig. Een hogere waardenprocedure is voor industrielawaai niet nodig.

Wegverkeerslawaai

Bij het bepalen van de geluidbelasting zijn de Klaprozenweg, Kamperfoelieweg, Ridderspoorweg, Floraweg beschouwd. Dit zijn de gezoneerde, 50 km/u wegen. Verder zijn alle interne, 30 km/u wegen relevant . In het onderzoek is geanticipeerd op de toekomstige wegligging van de Kamperfoelieweg en de Floraweg en de nieuwe kruising Floraweg – Kamperfoelieweg.

De resultaten van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai zijn vastgelegd in het rapport Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder, bestemmingsplan Klaprozenbuurt 2 (R074347ab.21GR3VI.ka) van 22 december 2021 door LPB Sight.

De geluidbelasting is bepaald volgens het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012) als bedoeld in artikel 110d Wet geluidhinder. De geluidbelasting door wegverkeer is berekend met Standaardrekenmethode 2, bijlage III van het RMG 2012.

Uit het onderzoek volgt dat vanwege het wegverkeer op de Kamperfoelieweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. Voor deze weg zijn er vanuit de Wet geluidhinder geen bezwaren tegen de nieuwbouw. De geluidbelasting op de gevels van de nieuwbouw bedraagt maximaal 43 dB

De berekeningen geven aan dat vanwege het wegverkeer op zowel de Kamperfoelieweg als de Klaprozenweg en de Ridderspoorweg / Floraweg de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

Kamperfoelieweg
Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege de Kamperfoelieweg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De overschrijding vindt plaats op de deelgebieden A4 en B.
De geluidbelasting is maximaal 55 dB. De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is maximaal 7 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Klaprozenweg
Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege de Klaprozenweg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De overschrijding vindt plaats op de deelgebieden D en E.
De geluidbelasting is maximaal 62 dB. De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is maximaal 14 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Ridderspoorweg / Floraweg
Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege de Ridderspoorweg / Floraweg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De overschrijding vindt plaats op de deelgebieden A4, B, C en D.
De geluidbelasting is maximaal 64 dB. De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is maximaal 16 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt aan de zuidzijde van deelgebied B op de begane grond overschreden met 1 dB.

Conclusie rekenresultaten
Uit het voorgaande blijkt dat de geluidbelasting vanwege de alle gezoneerde wegen hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Vanwege de Ridderspoorweg / Floraweg wordt ook de maximale ontheffingswaarde op één plek met 1 dB overschreden. Deze gevel kan doof worden uitgevoerd. Een dove gevel is geen gevel volgens de Wet geluidhinder en daarom hoeft de geluidbelasting niet getoetst te worden aan de geluidnormen. Het realiseren van woningen is daarmee mogelijk. Een alternatief is het realiseren van niet geluidgevoelige functies.

Geluidbeperkende maatregelen
In principe moeten geluidbeperkende maatregelen getroffen worden om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Om de geluidbelasting te reduceren kan een geluidreducerend wegdek worden aangebracht of een geluidscherm worden gerealiseerd. 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*
Op de Klaprozenweg is, met uitzondering van de kruisingsvlakken, reeds een geluidreducerend wegdek (Dubofalt) 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 á 4 dB. Voor de Ridderspoorweg / Floraweg is een afname van 14 dB nodig om de

geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde terug te brengen. Met een stil wegdek wordt de geluidbelasting niet beperkt tot de voorkeursgrenswaarde, maar wordt wel een aanzienlijke afname bereikt. Een stil wegdek is echter minder goed bestand tegen wringend verkeer (mechanische beschadiging van het wegdek), waardoor het aanbrengen van deze wegdekken op kruisingen meestal civieltechnische bezwaren ontmoet. Daarom kan maar op een beperkt deel van de Ridderspoorweg / Floraweg een stil wegdek 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 moet een scherm met een hoogte van meer dan 2 meter langs de wegen geplaatst 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). Bovendien is het realiseren van een gesloten geluidscherm praktisch onmogelijk vanwege de kruisingen.

▪ *Verkeersmaatregelen*
De geluidbelasting van de woningen kan ook door het treffen van verkeersmaatregelen worden verlaagd. Bij bestaande wegen kan bijvoorbeeld de maximumsnelheid worden verlaagd waardoor de geluidbelasting afneemt. Een andere optie is het verlagen van de verkeers-intensiteit bijvoorbeeld door het sluiten voor zwaar verkeer, het instellen van éénrichtings-verkeer, of door het verkeersluw maken. De wegen zijn echter doorgaande ontsluitingswegen waar een goede doorstroming van het verkeer gewenst is. Het treffen van verkeerskundige maatregelen belemmeren de gewenste doorstroming en stuiten daarmee op bezwaren van verkeerstechnische aard, ook voor het calamiteitenvervoer.

Conclusie geluidbeperkende maatregelen
Bij dit project zijn geluidbeperkende maatregelen geen optie. De maatregelen zijn niet doeltreffend genoeg en kennen technische, financiële en stedenbouwkundige bezwaren.
De gemeente Amsterdam kan in dit geval een hogere waarde voor de geluidbelasting vaststellen. Daar zijn wel voorwaarden aan verbonden.

Amsterdams geluidbeleid
Bij het vaststellen van hogere waarden past de gemeente Amsterdam het door haar vastgestelde hogere waarden beleid Wet geluidhinder toe. Dat heeft onder andere betrekking op de aanwezigheid van geluidluwe gevels en de indeling van woningen. De beleidsregels luiden als volgt.

- Per woning moet ten minste één stille gevel aanwezig zijn. Een stille gevel is een gevel waarop de opgetelde geluidbelasting vanwege de gezoneerde wegen niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. 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.
- Per woning wordt ten minste één buitenruimte aan de stille gevel gesitueerd (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.

Uit het onderzoek volgt dat een groot aantal woningen een gevel aan de geluidluwe binnenterreinen krijgen. Voor woningen die alleen georiënteerd zijn op de Klaprozenweg en/of Ridderspoorweg / Floraweg zijn geluidbeperkende maatregelen nodig om te kunnen voldoen aan de stille gevel-eis. Bij een kleine overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (tot circa 3 dB) kan worden gedacht aan het realiseren van gesloten borstweringen op de balkons. Daar zijn wel voorwaarden aan verbonden zoals een absorberend plafond. Bij grotere overschrijdingen kan volgens de NPR 5272 en de GGG97 de geluidbelasting niet worden teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde. Om in die gevallen een stille gevel te realiseren, moet rekening worden gehouden met afsluitbare balkons.

Advies TAVGA
Het voornemen tot vaststellen van hogere waarden is besproken in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA) op 21 april 2022. Het TAVGA adviseert:

- Volgens stedenbouwkundig plan zijn doorbrekingen in bouwblokken voorzien. Met de doorbrekingen als voorzien in het stedenbouwkundig plan wordt geen afbreuk gedaan aan het akoestisch klimaat op de binnenterreinen van de gesloten bouwblokken. In het bestemmingsplan zijn afmetingen van doorbrekingen vastgelegd als ook de stille zijde voor iedere woning. De positionering van de doorbrekingen zijn niet vastgelegd omdat dit een te hoog detailniveau heeft en leidt tot onvoldoende flexibiliteit bij de verdere uitwerking in concrete bouwplannen. Gelet op de waarde van een stille zijde zonder bouwkundige maatregelen geeft TAVGA in overweging in de planregels te borgen dat met de doorbrekingen van de bouwblokken geen afbreuk wordt gedaan aan het geluidluwe binnenterrein;
- TAVGA geeft in overweging geen eenzijdig gerichte woningen toe te staan aan de Klaprozenweg. De Klaprozenweg blijft een 50 km/uur weg.
- Ter plaatse van de dove gevel wordt met een afwijkmogelijkheid voorzien in een hogere waarde als met akoestisch onderzoek kan worden aangetoond dat een dove gevel niet nodig is.

Overwegingen
Het beleid van de gemeente Amsterdam is gericht op het realiseren van woningen met een optimaal (leef)klimaat. Uitgangspunt is dat de voorkeursgrenswaarde voor geluid niet wordt overschreden. Indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, danwel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, kan van genoemd uitgangspunt worden afgeweken en kunnen hogere waarden worden vastgesteld.

De berekende geluidwaarden zijn hoger dan de voorkeursgrenswaarde, en op één plek hoger dan de maximaal toegestane hogere waarde. In de planregels wordt voor deze plek voorgeschreven dat, ingeval hier geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd, er een dove gevel moet worden toegepast.

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

- Het aanbrengen van een 'stil wegdek' (bijvoorbeeld een dunne geluidreducerende deklaag) wordt de geluidbelasting niet beperkt tot de voorkeursgrenswaarde. Daarnaast kan dit gelet op civieltechnische bezwaren maar op een beperkte lengte worden aangebracht. De aanleg van een beperkte lengte stil wegdek is veelal vanuit beheers- en onderhoudsoverwegingen niet wenselijk.

- Een geluidscherm zou meer dan 2 meter hoger moeten zijn om te voorzien in voldoende geluidreductie. Dit is stedenbouwkundig en architectonisch niet gewenst. Tevens is dit vanuit verkeersveiligheid niet gewenst en praktisch onmogelijk bij kruisingen.
- Het verlagen van de maximum snelheid heeft consequenties voor de doorstroming en is vanuit dat oogpunt ongewenst. Snelheidsbeperkingen op de Klaprozenweg en de Ridderspoorweg / Floraweg leiden tevens tot onvoldoende geluidreductie. Het verlagen van de intensiteit is niet mogelijk vanwege praktische bezwaren.
- In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat een stille zijde verplicht is voor alle woningen, niet alleen die waarvoor een hogere waarde is vastgesteld;
- Bij geluidgevoelige functies waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, dienen dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen te worden toegepast. Bij geluidgevoelige functies waar niet de maximale ontheffingswaarde, maar wel de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, is het ook mogelijk om maatregelen te treffen in de vorm van dove gevels, of in de vorm van gebouwgebonden geluidschermen, waarmee aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Met een dove gevel zouden de gevels uitgesloten worden van toetsing aan de Wet geluidhinder. Een gevel zonder te openen delen staat echter op gespannen voet met de spuiventilatie-eisen conform het Bouwbesluit. Het is daarom reëler om de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde door middel van een hogere waarde vaststelling toe te staan;
- Omdat het onderhavige bestemmingsplan voor de Klaprozenbuurt 2 een globaal eindplan betreft, is het precieze aantal woningen waarbij sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde nog niet bekend. Voorgesteld wordt om voor maximaal 900 woningen een hogere waarde te verlenen.

BESLUIT

Burgemeester en wethouders hebben besloten in te stemmen met voorliggend ontwerpbesluit tot de vaststelling van de navolgende hogere waarden voor het wegverkeerslawaai zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

De hogere waarden worden vastgesteld voor de functie wonen.

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

I vast te stellen op grond van artikel 110a van de Wet geluidhinder hogere waarden dan de voorkeursgrenswaarden als gesteld in de Wet geluidhinder voor het bestemmingsplan Klaprozenbuurt voor in totaal maximaal 900 woningen, in het akoestisch onderzoek aangeduid en als opgenomen in de bijlage bij dit besluit;

II te bepalen, dat dit besluit direct in werking treedt;

III te bepalen, dat zodra het besluit onherroepelijk wordt, overeenkomstig het bepaalde in artikel 110i van de Wet geluidhinder, de vastgestelde hogere waarden zo spoedig mogelijk worden ingeschreven in de openbare registers.

BIJLAGE BIJ HET BESLUIT Inzake vaststelling hogere waarden dan de voorkeursgrenswaarden als gesteld in de Wet geluidhinder voor het bestemmingsplan Klaprozenbuurt 2 voor de kadastrale gemeente Amsterdam sectie ASD 31.

De volgende hogere waarden worden vastgesteld voor maximaal 900 woningen en maatschappelijke voorzieningen:

- Kamperfoelieweg: 55 dB
- Klaprozenweg: 62 dB
- Ridderspoorweg / Floraweg: 63 dB

In de figuur hieronder is de berekende geluidbelasting vanwege respectievelijk de Kamperfoelieweg, Klaprozenweg en de Ridderspoorweg / Floraweg samengevat.

- Ter plaatse van de **groen** weergegeven waarneempunten overschrijdt de geluidbelasting de zogenoemde voorkeursgrenswaarde niet. Vanuit de Wet geluidhinder zijn er geen bezwaren tegen de realisatie van woningen.
- Ter plaatse van de **oranje** weergegeven waarneempunten is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde, maar overschrijdt de maximale ontheffingswaarde niet. Realisatie van woningen is mogelijk mits voldaan wordt aan het gemeentelijke geluidbeleid en de gemeente hogere waarden voor de geluidbelasting op de gevels toestaat.
- Ter plaatse van de **rood** weergegeven waarneempunten is de geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde. Realisatie van woningen is in principe niet mogelijk.

Geluidbelasting (bij toepassing van 5dB aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder)

