



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw Partiële herziening

11 maart 2014

Stadsdeel West
Gemeente Amsterdam

Toelichting



Bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw - Partiële herziening

Stadsdeel West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

11 maart 2014

INHOUDSOPGAVE

Pagina

1.	Doel van de partiële herziening	1
1.1	Bouwplan uit 2009	1
1.2	Aanpassing bouwplan	1
1.3	Bestemmingsplanherziening	1
2.	Motivering	2
2.1	Woninggrootte	2
2.2	Parkeren	2
2.3	Verkeer	3
2.4	Watertoets	4
3.	Juridische uitwerking.....	7
3.1	Plansystematiek	7
3.2	Inhoud van de regeling	7
4.	Geluidhinderaspecten	8
4.1	Wetgeluidhinder.....	8
4.2	Bouwbesluit	8
4.3	Amsterdams geluidbeleid	8
4.4	Akoestisch onderzoek	9
4.5	Hogere waardenbesluit.....	12
4.6	Conclusie	12
5.	Uitvoerbaarheid	13
5.1	Financiële uitvoerbaarheid	13
5.2	Grondexploitatie	13
5.3	Maatschappelijk overleg	13
5.4	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro.....	13

Bijlagen:

1. Verkeerseffect gewijzigd programma Pontsteigergebouw, Goudappel Coffeng (07-11-2013)
2. Verkeersonderzoek Houthaven, DIVV (29-10-2013)
3. Notitie 20120907-19 Pontsteiger Amsterdam Akoestisch onderzoek 2014, DPA Cauberg Huygen (17-01-2014)
4. Besluit Vaststelling hogere waarden ten behoeve van bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw, Partiële herziening (29-01-2014)



Bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw - Partiële herziening

Stadsdeel West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

11 maart 2014



1. Doel van de partiële herziening

1.1 *Bouwplan uit 2009*

Het bestemmingsplan 'De Houthaven – Pontsteigergebouw' is op 8 september 2009 vastgesteld met als doel de bouw van een markant gebouw aan het einde van de pontsteiger mogelijk te maken. In de periode dat het bestemmingsplan in procedure was bestond er voor het gebouw een definitief ontwerp van een bouwplan. Dat voorzag in een programma van maximaal 250 woningen en 2.000 m² niet-woonfuncties. Dat ontwerp vormde de basis voor het vastgestelde bestemmingsplan.

Inmiddels is gebleken dat de ongunstige economische omstandigheden blijven doorwerken in de woningmarkt. De vraag naar woningen in Amsterdam is nog steeds groot en men woont bij voorkeur binnen de Ring A10, maar de markt voor koopappartementen is gekrompen. De afzetbaarheid van het in 2009 ontwikkelde bouwplan is daardoor onder druk komen te staan. De start van de bouw van het Pontsteigergebouw heeft daarom op zich laten wachten.

1.2 *Aanpassing bouwplan*

Het bouwplan voor het Pontsteigergebouw wordt aangepast aan de gewijzigde marktomstandigheden. Dat leidt ertoe dat de indeling van het gebouw anders wordt dan in 2009 ontworpen en de gemiddelde omvang van de woningen afneemt. Het aantal woningen neemt daardoor toe tot maximaal 500 woningen. Het aantal parkeerplaatsen per woning neemt af van 1 per woning naar 0,6 per woning.

1.3 *Bestemmingsplanherziening*

Dit programma komt niet overeen met de maxima in het geldende bestemmingsplan 'De Houthaven – Pontsteigergebouw'. Het bestemmingsplan wordt daarom herzien. Aangezien uitsluitend programmatische wijzigingen aan de orde zijn en de bouwmassa gelijk blijft, is er geen aanleiding om het bestemmingsplan integraal te vernieuwen. Er kan worden volstaan met een eenvoudige partiële herziening. Alleen de verhoging van het woningaantal en de verlaging van de parkeernorm wordt aangepast.



2. Motivering

2.1 Woninggrootte

In het geldende bestemmingsplan is een maximum aantal van 250 woningen toegelaten, met een groot woonvloeroppervlak per woning. De aanpassing van het bouwplan leidt tot meer woningen, doordat het woonvloeroppervlak per woning gemiddeld genomen wordt gehalveerd. Er blijft echter sprake van volledige, zelfstandige woningen. De verkleining van de woningen leidt ertoe dat het segment waarin de woningen worden verkocht/verhuurd wordt veranderd. Gezien de differentiatie van de appartementen in grootte (vanaf ca. 50 m² tot ca. 200 m²) zullen diverse doelgroepen worden aangetrokken. Dit effect wordt nog versterkt door de keuze uit huur of koop. De verwachting is dat een veelheid aan doelgroepen afkomt op Pontsteiger: zowel ouders die een appartement kopen voor hun studerende kind(eren), empty-nesters die een pied-à-terre willen, tweeverdieners (40+) zonder kinderen, alleenstaanden, maar ook terugkeerders (senioren) die de stad weer opzoeken. Een enkel gezin zal de overweging nemen, maar deze doelgroep zal waarschijnlijk niet kiezen voor een woning in het Pontsteigergebouw.

Het programma zal voor circa 75% huurappartementen en 25% koopappartementen bestaan. 70% van de appartementen is kleiner dan 85 m² GBO en heeft een koopsom van maximaal € 340.000,- (VON). De kleinste appartementen tot 55 m² GBO hebben een koopsom van maximaal € 225.000,- voor de groter appartementen boven de 170 m² GBO worden koopsommen verwacht van meer dan € 900.000,-. Het huurprijsniveau zal liggen tussen de € 14,- en € 16,75 per m² per maand. Een appartement van 100 m² GBO heeft een huurprijs bandbreedte van € 1.400 tot € 1.675,- per maand.

2.2 Parkeren

Op 5 juni 2012 heeft de deelraad van stadsdeel West ingestemd met de Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020. In deze nota zijn de volgende doelstellingen opgenomen: (1) minder geparkeerde auto's op straat in de drukke woongebieden, (2) minder autogebruik in de woonwijken (waaronder ook zoekverkeer naar een parkeerplaats) en (3) meer parkeren aan de rand van het stadsdeel.

In de navolgende tabel zijn de parkeernormen voor woningen weergegeven:

Parkeernormen stadsdeel West bij nieuwbouw (woningen)			
	Minimum norm per woning / eenheid (excl. bezoekers)	Maximum norm per woning / eenheid (excl. bezoekers)	Bezoekers per woning
Woning duur (koop en vrije sector)	0,6	0,9	0,2 per woning
Woning goedkoop (sociale huur)	0,4	0,6	0,2 per woning
Serviceflat / aanleunwoning	0,3	0,3	0,3 per woning
Kamer verhuur (studentenwoningen)	0	0,1	0,1 per woning

Bij nieuwbouw geldt als uitgangspunt dat de parkeervraag opgevangen wordt in een parkeervoorziening. Verschillende vormen zijn mogelijk:

- de parkeerplaatsen in een parkeervoorziening worden gekoppeld aan de woningen;
- de parkeervoorziening wordt in zijn geheel eigendom van de VVE van het appartementencomplex, bij grootschalige projecten kan de parkeervraag opgevangen worden in een collectieve parkeervoorziening.

Implementatie voor De Houthaven

Voor de Houthaven zijn de parkeernormen uit de parkeernota inmiddels geïmplementeerd. Door het dagelijks bestuur zijn op 23 april 2013 de in het Stedebouwkundigplan 2006 vastgestelde parkeernormen hiervoor aangepast en worden nu de flexibelere parkeernormen uit het de parkeernota



gehanteerd. Omdat vastgehouden wordt aan het uitgangspunt dat, behoudens voor de woonbootbewoners, voor geen enkel adres een parkeervergunning zal worden afgegeven is de parkeernorm voor marktwoningen, conform het stedenbouwkundigplan 2006 maximaal 1,0 parkeerplaats per woning en is voor studentenwoningen/jongere woningen (tot maximaal 45 m² BVO) de maximum parkeernorm 0,2 parkeerplaats.

Overwegingen ten aanzien van Pontsteigergebouw

Het autobezit onder het totaal van Amsterdammers is momenteel 31%. Dat is een voortzetting van de dalende trend van autobezit in de stad, aangezien het autobezit in 2003 nog 37% was en in 2011 35%. Gezien de ligging en bereikbaarheid van Pontsteiger ten opzichte van het centrum, het CS en overige openbaar vervoer van Amsterdam, zal een parkeerplaats voor alle huur- en koopappartementen in het complex dan ook niet nodig zijn.

Kopers van de duurdere appartementen (penthouses) zullen financieel meer mogelijkheden hebben en ook de wens om in pandig te kunnen parkeren. Bewoners van kleine koopappartementen, maar ook van huurappartementen, hebben daarentegen niet altijd een auto en niet de financiële middelen om een parkeerplaats aan te schaffen. Voor de kleine koopappartementen (tot € 340.000) en de huurappartementen wordt daarom uitgegaan van 0,4 pp op 1 woning. Voor grote koopappartementen (boven 340.000) wordt uitgegaan van 1 pp op 1 woning. Gemiddeld per woning komt de parkeerbehoefte daarmee uit op 0,6 parkeerplaats per woning. Deze parkeernorm past binnen het hiervoor beschreven beleid uit de Parkeernota.

2.3 Verkeer

Op 7 november 2013 heeft Goudappel Coffeng de notitie 'Verkeerseffect gewijzigd programma Pontsteigergebouw' afgerond en DIVV heeft op 29 oktober 2013 het rapport 'Verkeersonderzoek Houthaven' opgeleverd. Beide documenten zijn aan deze plantoelichting als bijlage gevoegd. De notitie en rapportage zijn opgesteld om te kunnen beoordelen of de verkeerseffecten van de verdubbeling van het woningaantal aanvaardbaar zijn.

Geconcludeerd is dat de nieuwe verkeersstromen over het kruispunt Van Diemenstraat – Houtmankade lager zijn dan de verkeersstromen die berekend werden ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan 'De Houthaven – Pontsteigergebouw' uit 2009. Dat komt doordat uit het recente verkeersmodel van de gemeente Amsterdam blijkt dat de verkeersintensiteiten in 2009 te hoog werden ingeschat en doordat voor de nieuwe woningen een lagere parkeernorm geldt dan in 2009.

De verkeersstromen zoals berekend in 2009 konden op verkeerskundig aanvaardbare wijze worden afgewikkeld. De nu berekende lagere verkeersintensiteiten kunnen dus beter worden afgewikkeld.

2.4 Watertoets

Algemeen

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw ondertekend. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Dit is voorts vertaald als verplicht onderdeel van de bestemmingsplantoelichting in het Besluit ruimtelijke ordening.

De watertoets is een procesinstrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen, te toetsen op de mate waarin rekening is gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij om aspecten als voldoende ruimte voor water, voldoende aandacht voor effecten op ecologische waterkwaliteit, garanderen van veiligheid (waterkeringen) en het voorkomen van te lage of te hoge grondwaterstanden. Over de gevolgen van het project voor de waterhuishouding in en rond het plangebied wordt overleg gevoerd met Waternet, de instantie die de waterbeheertaken uitvoert namens



het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en de grondwaterzorgtaak verricht voor de Gemeente Amsterdam.

Over waterhuishouding in en rond het plangebied is overleg gevoerd met Rijkswaterstaat en met Waternet, de instantie die de waterbeheertaken uitvoert namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en de grondwaterzorgtaak verricht voor de Gemeente Amsterdam.

Beleid

Europees beleid

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is. Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

Rijksbeleid

Het Nationaal Waterplan (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid. Het NWP beschrijft de maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Ook is een eerste beleidsmatige uitwerking van het advies van de Deltacommissie opgenomen in dit Nationaal Waterplan.

- Vaarwegbelangen RWS

Rijkswaterstaat Noordwest Nederland is vaarwegbeheerder van het Afgesloten IJ nabij het plangebied. Rijkswaterstaat is als vaarwegbeheerder verantwoordelijk voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer. RWS borgt de veiligheid, voor zover dit binnen haar verantwoordelijkheid en macht ligt en bevordert een vlotte doorstroming. Daarnaast ziet Rijkswaterstaat er op toe dat geen kwaliteitsverlies van het hoofdvaarwegennet plaats vindt. Het gaat dan in het bijzonder om transport van gevaarlijke stoffen en de staande mastroute.

- Belangen waterbeheer RWS

Voor het beheer van de rijkswateren is het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015 van belang. De Waterwet, Europese richtlijnen en ander (internationale) regelgeving vormen de belangrijkste kaders. Het plan vertaalt het Nationaal Waterplan en de Nota Mobiliteit naar het beheer en onderhoud van de rijkswateren.

Het oppervlaktewater in beheer bij het Rijk dient zodanig te worden bestemd dat afvoer van water, ijs en sediment onbelemmerd doorgang kan vinden en de waterhuishouding met bijbehorende voorzieningen geen onnodige belemmeringen ondervinden.

Voor waterveiligheid is het van belang dat bestemming en gebruik van de gronden op of nabij waterkeringen geen belemmering vormen voor het onderhoud, de instandhouding of de versterking van de waterkering. De grond onder de primaire waterkering bij het sluizencomplex IJmuiden krijgt de bestemming primaire waterkering en de beschermingszone de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone-waterstaatswerk'.

Het belangrijkste doel van het waterkwantiteitsbeheer of peilbeheer is het bieden van veiligheid door overtollig water af te voeren om overstroming of schade te voorkomen en om watertekorten aan te vullen.

Voor wat betreft de hemelwaterafvoer geldt de voorkeursvolgorde vasthouden, bergen, afvoeren.

Aangetoond dient te worden dat hergebruik of infiltratie hemelwater niet (geheel) mogelijk is.

Voor de lozingspunten gelden de regels van de Waterwet.

Het waterbeheer voor de rijkswateren is voor wat betreft waterkwaliteit gericht op gezonde duurzame watersystemen in het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water en om emissies richting het oppervlaktewater te voorkomen dan wel te beperken. De ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam Noordzeekanaal mag niet verslechteren.

Er geldt een voorkeursvolgorde: schoonhouden–scheiden–zuiveren. Dat betekent bijvoorbeeld dat er bij voorkeur geen uitlogende bouwmaterialen of bestrijdingsmiddelen worden gebruikt in de openbare



ruimte. Schone en vuile waterstromen worden gescheiden gehouden. Vuile afvalwaterstromen worden via het riool naar de zuivering afgevoerd.

Bij gebiedsontwikkeling langs het water kan gezien worden of ook door RWS geplande natuurvriendelijke oeverontwikkelingen meegenomen kunnen worden.

Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015

Het beleid van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AVG) is verwoord in het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 'Werken aan water in en met de omgeving'. In dit beheerplan worden de hoofdtaken van het waterschap behandeld, namelijk veiligheid, voldoende water en schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's zijn de wensbeelden op de middellange termijn, de doelen en de aanpak op hoofdlijnen aangegeven.

Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 (Breed Water)

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

1. de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
2. de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
3. het nemen van grondwatermaatregelen.

In 'Plan gemeentelijke Watertaken 2010-2015' staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op ontwikkelingen zoals het veranderende klimaat.

Om de gestelde doelen te realiseren zijn de volgende acties en stappen nodig per zorgplicht:

ONDERWERP	STEDELIJK AFVALWATER	HEMELWATER	GRONDWATER
Aanleg	• aansluiten bestaande ongezuiverde lozingen • aanleg van riolering in nieuwbouwgebieden	• aanleg van riolering in nieuwbouwgebieden	• toetsen ruimtelijke plannen • verder uitwerken grondwaterbeleid
Beheer: onderzoek	• regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren	• regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren	• regulier en strategisch onderzoek om afvoer effectief te kunnen beheren
Beheer: reiniging	• reiniging van circa 360 km riolering per jaar (conform huidige situatie, maar wel meer differentiatie)	• reiniging per jaar van circa 260 km riolering (conform huidige situatie, maar wel meer differentiatie)	• regulier onderhoud • onderhoudsplan in ontwikkeling voor ontwatering-middelen

Integrale Keur Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Het plangebied bevindt zich in het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

- Voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste;
- Beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen en
- Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.



Bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw - Partiële herziening

Stadsdeel West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

11 maart 2014

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur is een belangrijk instrument voor het waterschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en te zorgen dat ze geen gevaar op kunnen leveren voor het watersysteem. Dit maakt het mogelijk om het watersysteem en de keringen voor méér te gebruiken dan alleen voor bescherming tegen wateroverlast en het creëren van een ecologisch gezond watersysteem. Sinds 1 december 2011 is de Integrale Keur AGV 2011 vigerend.

Doorvaartprofielen

In april 2008 zijn door het college van B en W van de gemeente Amsterdam de doorvaartprofielen vastgesteld. Hierbij hebben de Amsterdamse wateren een profielaanduiding gekregen. Uitgangspunt was hierbij dat een vlotte en veilige doorvaart voor de scheepvaart zou worden gewaarborgd. In het bestemmingsplangebied van de Houthaven komen een aantal nieuwe wateren tussen de wooneilanden. Deze wateren/grachten zullen respectievelijk een E en B profielaanduiding krijgen.

Uitwerking

Alleen ten aanzien van het aspect water doen zich ten gevolge van deze herziening van het bestemmingsplan geen veranderingen voor.



3. Juridische uitwerking

3.1 Plansystematiek

Alle regels uit het geldende bestemmingsplan 'De Houthaven - Pontsteigergebouw' blijven door de voorliggende partiële herziening geheel in stand. Er worden twee subleden vervangen, te weten de bepalingen die het de parkeernorm en het woningaantal regelen.

Het bestemmingsplan 'De Houthaven – Pontsteigergebouw' is vastgesteld op 8 september 2009, voordat de digitalisering van bestemmingsplannen verplicht werd. Het plan is analoog vastgesteld. Deze partiële herziening is daarom ook alleen analoog vastgesteld en niet digitaal. Daarop wordt hierna ingegaan.

Het beleid van het ministerie van VROM is erop gericht om ook na 1 januari 2010 een analoge, partiële herziening mogelijk te maken van een bestemmingsplan, dat niet aan de RO Standaarden voldoet. Daartoe is per 15 november 2010 een wijziging van art. 8.1.2 van het Bro in werking getreden. Met de wijziging is mogelijk gemaakt dat bestemmingsplannen alsnog langs niet-digitale weg partieel kunnen worden herzien gedurende de periode dat het plan zelf nog niet in digitale vorm hoeft te zijn vastgesteld.

3.2 Inhoud van de regeling

In het bestemmingsplan 'De Houthaven – Pontsteigergebouw' was voor het gebouw één bestemming opgenomen, te weten de bestemming 'Gemengd'. In artikel 3 van de planregels is bepaald voor welke doeleinden het gebouw mag worden gebruikt en welke omvang van het programma maximaal mag worden gerealiseerd.

Artikel 3.5.1 lid d van het geldende bestemmingsplan regelt dat de maximum parkeernorm voor niet-woonfuncties maximaal 1 op 125 m² bvo is en voor wonen maximaal 1 op 1 woning. De norm voor niet-woonfuncties volgt uit het stedelijke locatiebeleid, zodat deze norm in stand wordt gehouden, maar de norm voor de woningen wordt verlaagd. Aangezien het verkeersonderzoek is gebaseerd op een aantal van 316 parkeerplaatsen wordt dit getal als basis gehanteerd voor het maximum totaal aantal parkeerplaatsen dat in dit bestemmingsplan is vastgelegd. Het maximum is gesteld op 325 om nog enige marge te houden.

Artikel 3.5.1 lid g van het geldende bestemmingsplan regelt dat het maximum aantal woningen geldt zoals dat op de plankaart staat aangeduid. Op de plankaart staat een getal van 250 woningen. De voorliggende herziening maakt mogelijk dat 500 woningen worden gebouwd, door in lid g niet meer te verwijzen naar de plankaart maar door in het lid het maximum aantal te noemen.

Het gevolg is dat op de plankaart nog steeds een getal van 250 staat, maar omdat in de planregels niet meer staat dat dit getal geldt als maximum woningaantal, mist het getal op de plankaart voortaan juridische betekenis.

Hiervoor is gekozen, om te voorkomen dat de plankaart opnieuw moet worden vastgesteld.



4. Geluidhinderaspecten

In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan 'De Houthaven – Pontsteigergebouw' is de uitvoerbaarheid van de bestemmingen voor wat betreft alle milieuaspecten uitvoerig onderzocht. Voor de voorliggende herziening van het bestemmingsplan is uitsluitend het geluidaspect relevant. Op de overige aspecten wordt daarom niet ingegaan.

4.1 Wet geluidhinder

Voor geluidsgevoelige functies zoals wonen en onderwijs zijn in de Wet geluidhinder (Wgh) voorkeursgrenswaarden vastgesteld voor de geluidsbelasting op gevels. In de Wet is bepaald dat rond of langs autowegen (50 km/uur en sneller), tram- en treinspoorwegen en industrieterreinen zones in acht genomen moeten worden. Binnen deze zones is akoestisch onderzoek verplicht wanneer daar op grond van een nieuw bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige bebouwing geprojecteerd wordt. Uit het akoestisch onderzoek moet blijken of wordt voldaan aan de wettelijke voorkeursgrenswaarden.

Als uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarden worden overschreden moet onderzocht worden of geluidsbeperkende maatregelen aan de bron kunnen worden genomen om de geluidsbelasting op de gevels terug te brengen tot onder de voorkeursgrenswaarden. Indien bronmaatregelen en maatregelen in de overdracht (bijv. schermen) niet mogelijk of ontoereikend zijn kan ontheffing worden verleend van de voorkeursgrenswaarden.

Hogere geluidswaarden zijn ook aan een maximum verbonden. Indien op een locatie de maximum ontheffingswaarde worden overschreden kan een "dove" gevel worden toegepast. Dit is een gevel waarin geen te openen delen zoals ramen en deuren aanwezig zijn, tenzij deze grenzen aan niet-geluidsgevoelige ruimten. Een dove gevel wordt in de Wet geluidhinder niet aangemerkt als 'geluidgevoelige' gevel, waardoor de geluidsbelasting op de betreffende gevels niet getoetst hoeft te worden.

Voor verkeerslawaaï geldt in de wet een voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevel van de woning. Voor een situatie waarbij nieuwe woningen langs een bestaande stedelijke weg worden geprojecteerd geldt een maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

De geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige bebouwing in zones rond industrieterreinen mag de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet overschrijden. De maximale ontheffingswaarde voor de geluidsbelasting op de gevels geprojecteerde (nieuwe) geluidsgevoelige bebouwing is 55 dB(A). De voorkeursgrenswaarde langs metro- en spoorlijnen is een geluidsbelasting van 55 dB op de gevel van geluidsgevoelige bebouwing. Wat betreft nieuwe geluidsgevoelige bebouwing geldt een maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

4.2 Bouwbesluit

Op grond van het Bouwbesluit dient het geluidsniveau binnen woningen in alle gevallen onder de waarde van 33 dB voor (spoor)wegverkeerslawaaï resp. 35 dB(A) voor industrielawaaï te blijven, wat bijvoorbeeld met behulp van isolatie kan worden bereikt.

4.3 Amsterdams geluidbeleid

In het beleid van de gemeente Amsterdam is aanvullend op de wettelijke normen vastgelegd dat bij het vaststellen van hogere geluidswaarden of realisatie van een "dove" gevel er ook een "stille zijde" wordt gerealiseerd. Het gemeentelijk beleid bepaalt dat een stille zijde een gevel is waarop de geluidsbelasting van de in de wet geregelde geluidssoorten de voorkeursgrenswaarden niet overschrijden. Dit wordt per bron bepaald zonder toepassing van cumulatie. Een stille zijde kan, indien nodig, worden gerealiseerd door het toepassen van afgeschermden buitenruimten zoals loggia's, afgesloten balkons, of door vliesgevels en dergelijke maatregelen.

Bij woningen met dove gevels mag uitsluitend in tijdelijke situaties worden afgeweken van de eis van stille zijden. Bij woningen zonder dove gevels maar met hogere waarden mag worden afgeweken van de eis van stille zijden indien daarvoor een zwaarwegende motivering voor is.



4.4 Akoestisch onderzoek

De Houthaven ligt binnen de geluidzones van:

1. industrielawaai
 - Westpoort
 - scheepswerven Minervahaven
 - Cornelis Douwesterrein (alleen het uiterste puntje van het plangebied)
2. wegverkeerslawai (50 km wegen)
 - Spaarndammerdijk/Tasmanstraat
 - tunnel Spaarndammerdijk/Tasmanstraat
 - Houtmankade
 - Haparandaweg, Archangelweg en overige 50 km-wegen in Minervahaven
3. spoorweglawai
 - traject Amsterdam – Haarlem
 - traject Amsterdam – Zaandam

De overige wegen in en om het plangebied, die hiervoor niet genoemd zijn, hebben een maximum rijsnelheid van 30 km/uur en hoeven niet onderzocht te worden.

Voor het in 2009 vastgestelde bestemmingsplan. Voor dat bestemmingsplan zijn hogere waarden tot 55 dB(A) voor industrielawaai van industrieterrein Westpoort vastgesteld en 49 dB voor wegverkeerslawai afkomstig van de Tasmanstraat/Van Diemenstraat. Tevens traden op een aantal geveldelen (boven de 70 m hoogte in het hoogbouwdeel) overschrijdingen van de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde voor industrielawaai op. Op plaatsen waar dit geconstateerd is zijn in het bestemmingsplan dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen voorgeschreven.

In de notitie '20120907-19 Pontsteiger Amsterdam Akoestisch onderzoek 2014' van ingenieursbureau DPA Cauberg Huygen (17 januari 2014, zie bijlage) zijn de resultaten van een nieuw uitgevoerd onderzoek Wet geluidhinder voor de voorliggende bestemmingsplanherziening behandeld. Getoetst is of de nieuw berekende geluidbelastingen voldoen aan de vastgestelde hogere waarden.

Industrielawaai

Geconstateerd is dat de hoogst optredende geluidbelasting als gevolg van industrieterrein Westpoort 54 dB(A) etmaal-waarde bedraagt. Er hoeven geen dove gevels meer te worden toegepast. De al verleende hogere waarden volstaan, met uitzondering van het feit dat het aantal woningen wordt verdubbeld. Uitsluitend om die reden moeten nieuwe hogere waarden worden aangevraagd.

Wegverkeerslawai

De hoogst optredende geluidbelasting als gevolg van wegverkeer op de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat/Van Diemenstraat bedraagt 48 dB. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Voor de overige wegen rondom het plangebied geldt eveneens dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Er hoeven geen (nieuwe) hogere waarden voor wegverkeer te worden aangevraagd.

Spoorweglawai

Ter plaatse van het Pontsteigergebouw wordt de voorkeursgrenswaarde nergens overschreden door spoorweglawai.

Dove en stille zijden

Er hoeven geen dove gevels meer te worden toegepast, maar wel het vaststellen van hogere waarden. Sommige van deze woningen kunnen door hun ligging op een akoestisch ongunstige hoek slechts deels worden voorzien van een stille zijde. Daartoe worden balustrades met een gesloten structuur, een geluidabsorberend plafond en zo nodig een geluidabsorberende wand toegepast.



Bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw - Partiële herziening

Stadsdeel West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

11 maart 2014

4.5 Hogere waardenbesluit

Op 11 augustus 2009 zijn door het dagelijks bestuur van stadsdeel Westerpark de hogere waarden Wet geluidhinder voor het Pontsteigergebouw vastgesteld voor Industrierrein Westpoort en voor de Tasmanstraat, na realisatie van de tunnel. Ten gevolge van het nieuwe bouwplan met een groter woningaantal neemt het aantal geluidbelaste woningen ook toe. Daarom is een nieuw hogere waardenbesluit nodig.

In verband met de gewenste flexibele planvorming wordt ten aanzien van industrielawaai nu niet gedetailleerd hogere waarden per geveldeel met een maximum aantal woningen vastgesteld, maar voor alle woningen de maximale hogere waarden. Voor Industrierrein Westpoort wordt daarom een nieuwe hogere waarde vastgesteld van 55 dB(A) ten behoeve van alle 500 woningen.

Voor de Tasmanstraat, na realisatie van de tunnel, hoeft geen nieuwe hogere waarde vastgesteld te worden.

4.6 Conclusie

Uit het uitgevoerde onderzoek is gebleken dat het mogelijk is binnen de regels van de Wet geluidhinder, met in voorkomende gevallen het vaststellen van hogere grenswaarden tot uitvoering van het bouwplan te komen. Het onderzoek toont aan dat, al dan niet door het treffen van maatregelen, kan worden voldaan aan de voorwaarden uit het Amsterdamse hogere waardenbeleid. Er zijn geen knelpunten per geluidbron en ook de samenloop van de geluidbelasting van de verschillende geluidbronnen leidt niet tot knelpunten.



5. Uitvoerbaarheid

5.1 Financiële uitvoerbaarheid

De aanpassing van het bouwplan vindt plaats op initiatief van een consortium van bouwers, waarbij tevens een belegger voor de woningen is gevonden. De partiële herziening leidt daardoor tot een verbetering van de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan 'De Houthaven – Pontsteigergebouw'.

5.2 Grondexploitatie

Op basis van artikel 6.12 Wro is het verplicht een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Het bestemmingsplan 'De Houthaven – Pontsteigergebouw' en de onderhavige partiële herziening maken de realisatie van een bouwplan mogelijk.

Van de plicht tot het vaststellen van een exploitatieplan kan worden afgeweken indien

1. het totaal der exploitatiebijdragen dat kan worden verhaald, minder bedraagt dan € 10.000,-;
2. er geen verhaalbare kosten zijn;
3. de verhaalbare kosten uitsluitend de aansluiting van een bouwperceel op de openbare ruimte of de aansluiting op nutsvoorzieningen betreffen.

De grond in het plangebied is eigendom van het stadsdeel en wordt in erfpacht uitgegeven. Daarmee is het kostenverhaal via gronduitgifte verzekerd, zodat wordt afgezien van het vaststellen van een grondexploitatieplan.

5.3 Maatschappelijk overleg

Op grond van de inspraakverordening van het stadsdeel is over het voorontwerp van de partiële bestemmingsplanherziening geen inspraak gehouden. Het ontwerp van de herziening is gedurende een periode van 6 weken ter visie gelegd. Er zijn geen zienswijzen ingekomen.

5.4 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het voorontwerp van de herziening is in april 2012 aan de volgende instanties gezonden in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro:

1. Rijkswaterstaat;
2. Provincie Noord-Holland;
3. Burgemeester en Wethouders gemeente Amsterdam (DRO);
4. Waternet.

De Provincie Noord-Holland, Waternet en de Dienst Ruimtelijke Ordening hebben aangegeven geen opmerkingen op het voorontwerp van de herziening te hebben. Rijkswaterstaat verzoekt enkele passages in de plantoelichting op te nemen ten aanzien van de vaarwegbelangen van Rijkswaterstaat en de belangen van Rijkswaterstaat als waterbeheerder. Daaraan is gevolg gegeven door in paragraaf 2.4 de watertoets op te nemen, inclusief de betreffende passages.

Het bij deze bestemmingsplanherziening behorende nieuwe hogere waardenbesluit is op 18 december 2013 besproken door het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA). Naar aanleiding van de behandeling is het onderzoek geactualiseerd en ten grondslag gelegd aan het hogere waardenbesluit.



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw Partiële herziening

11 maart 2014

Stadsdeel West
Gemeente Amsterdam

Bijlagen bij de toelichting

INHOUDSOPGAVE

1. Verkeerseffect gewijzigd programma Pontsteigergebouw, Goudappel Coffeng (07-11-2013)
2. Verkeersonderzoek Houthaven, DIVV (29-10-2013)
3. Notitie 20120907-19 Pontsteiger Amsterdam Akoestisch onderzoek 2014, DPA Cauberg Huygen (17-01-2014)
4. Besluit Vaststelling hogere waarden ten behoeve van bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw, Partiële herziening (29-01-2014)

Bijlage 1:

Verkeerseffect gewijzigd programma Pontsteigergebouw, Goudappel Coffeng (07-11-2013)

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Projectbureau Houthaven

Verkeerseffect gewijzigd programma Pontsteigergebouw

Kruispunt Van Diemenstraat – Houtmankade

Datum
Kenmerk
Eerste versie

7 november 2013
PHH002/Fdf/0003

1 Inleiding

Het programma van het Pontsteigergebouw is gewijzigd. Het nieuwe programma is: maximaal 500 woningen en 2.000 m² niet wonen. Het oude programma was 250 woningen en 2.000 m² niet wonen. Ook de parkeernorm is aangepast. De parkeernorm was 1,0 parkeerplaats per woning en 0,2 bezoekersparkeerplaats. De nieuwe parkeernorm is maximaal 0,6 parkeerplaats per woning, 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers en voor niet-wonen maximaal 1 parkeerplaatsen per 125 m². Om dit mogelijk te maken is een herziening van het bestemmingsplan nodig.

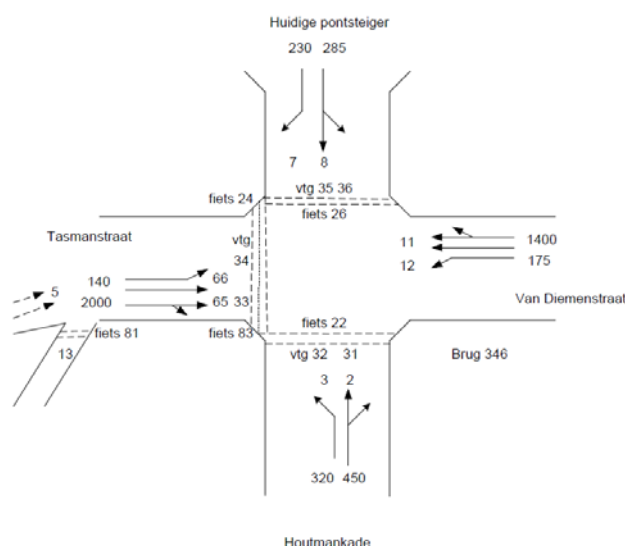
Voor de herziening van het bestemmingsplan (met het gewijzigde programma voor het Pontsteigergebouw) zijn nieuwe verkeersberekeningen nodig. Deze zijn nodig voor de berekening van het verkeerslawaaï en voor het beoordelen van de doorstroming op de kruising met de Van Diemenstraat. Deze nieuwe verkeersgegevens zijn opgesteld door DIVV. De resultaten daarvan zijn opgenomen in de rapportage: 'Verkeersonderzoek Houthaven' van DIVV met rapportnummer 130281 en datum 29 oktober 2013.

In voorliggende notitie is het effect van de herziening op de doorstroming van het kruispunt Van Diemenstraat – Houtmankade in beeld gebracht. Daartoe is een vergelijking gemaakt tussen de nieuwe verkeersprognoses en de eerder toegezonden kruispunt-analyse van DRO.

2 Vergelijking

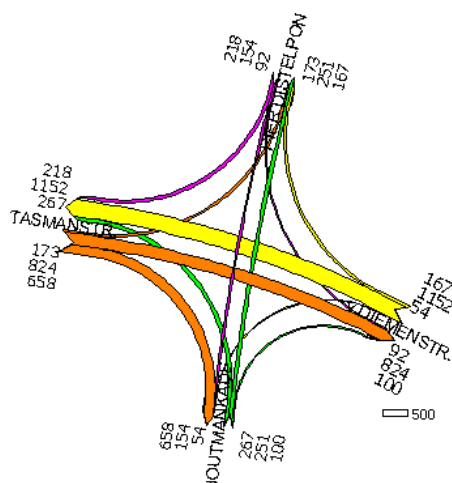
In opdracht van Stadsdeel Westerpark is in 2008 de notitie 'Regeltechnisch onderzoek Spaarndammertunnel' opgesteld door DRO team GRW (VRO/verkeersregeltechnisch ontwerp) d.d. 1 september 2008. In deze notitie is het effect in beeld gebracht van de projecten Houthavens en Spaarndammertunnel op de doorstroming op onder andere het

kruispunt Van Diemenstraat – Houtmankade. In deze notitie wordt geconcludeerd dat de voorgestelde configuratie van het kruispunt Van Diemenstraat – Houtmankade de geprognosticeerde verkeersstromen voor 2020 goed kan verwerken. In figuur 2.1 zijn de voorgestelde kruispuntconfiguratie en de verkeersstromen per signaalgroep (richting) weergegeven.



*Figuur 2.1: Vormgeving kruispunt en verkeerbelasting per richting avondspits 2020
(Bron: 'Regeltechnisch onderzoek Spaarndammertunnel', DRO team GRW,
1 september 2008)*

Op basis van de voorgestelde herziening van het bestemmingsplan zijn door DIVV nieuwe modelberekeningen uitgevoerd met het geactualiseerde verkeersmodel van de gemeente Amsterdam. De verkeersstromen op dit kruispunt uit deze studie zijn in figuur 2.2 weer-gegeven.



*Figuur 2.2: Avondspits 2023 aantal motorvoertuigen (plan Houthaven 500 woningen starters
in Pontveergebouw + bewonersgarage Zeeheldenbuurt Spaarndammerbuurt)
(Bron: 'VerkeersonderzoekHouthaven' van DIVV met rapportnummer 130281 d.d.
29 oktober 2013)*

Door beide verkeersstromen met elkaar te vergelijken krijgen we inzicht in het effect op het kruispunt van de voorgenomen bestemmingsplan herziening. In tabel 2.1 zijn de verkeersstromen naast elkaar gezet. Uit de tabel blijkt dat de totale verkeersstromen op het kruispunt in de nieuwe situatie 890 mvt lager zijn dan in de oude situatie. Ook als we de intensiteiten in de waarschijnlijk maatgevende conflictgroep van de verkeerslichtenregeling (02, 65/66, 08 en 12) beschouwen dan is het totaal van de verkeersstromen in de nieuwe situatie lager dan in de oude situatie. Dit betekent dat de kwaliteit van de doorstroming ten opzichte van de eerdere studie is verbeterd.

straat	signaalgroep	richting	intensiteit oud	intensiteit nieuw	intensiteit verschil
Houtmankade	02	richting Pontsteiger en richting Van Diemenstraat	450	351	-99
	03	richting Tasmanstraat	320	267	-53
Tasmanstraat	65	richting Houtmankade en richting Van Diemenstraat	2.000	1.482	-518
	66	richting Pontsteiger	140	173	33
Pontsteiger	07	richting Tasmanstraat	230	218	-12
	08	richting Houtmankade en richting Van Diemenstraat	285	246	-39
Van Diemenstraat	11	richting Pontsteiger en richting Tasmanstraat	1.400	1.319	-81
	12	richting Houtmankade	175	54	-121
totaal		verkeersbelasting gehele kruispunt	5.000	4.110	-890

Tabel 2.1: Verschil oude en nieuwe verkeersstromen (avondspits) naast elkaar

3 Conclusie

In voorliggende notitie is het effect van de bestemmingsplan herziening (wijziging programma Pontsteiger) op de doorstroming van het kruispunt Van Diemenstraat – Houtmankade in beeld gebracht. Daartoe is een vergelijking gemaakt tussen de nieuwe verkeersprognoses en de eerder toegezonden kruispuntanalyse van DRO. Uit deze vergelijking blijkt dat de nieuwe verkeersstromen over dit kruispunt lager zijn dan de oude verkeersstromen. Daarmee verbetert de doorstroming op dit kruispunt ten opzichte van de eerder door DRO uitgevoerde analyse.

Bijlage 2:
Verkeersonderzoek Houthaven, DIVV (29-10-2013)

Verkeersonderzoek Houthaven

**Opdrachtgever:
Stadsdeel West**

L.R.P. de Jong

verkeersonderzoek@ivv.amsterdam.nl

Rapportnummer 130281

Samenvatting

In 2008 is door Goudappel Coffeng bv (GC) een rapport opgesteld met betrekking tot de verkeersafwikkeling in de Houthavens: "Verkeersafwikkeling ontwikkeling Houthavens" van november 2008 t.b.v. diverse bestemmingsplannen voor dit gebied.

Het bestemmingsplan voor het Pontsteigergebouw moet worden herzien, omdat in dit gebouw meer woningen worden gerealiseerd dan eerder werd verondersteld (500 woningen in plaats van 250 woningen). Bovendien is nu een bewonersgarage met 230 parkeerplaatsen gepland ten behoeve van de Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt.

De verkeerscijfers voor de geluidsberekeningen en kruispuntberekeningen zijn daarom verouderd en worden in dit rapport geactualiseerd.

.

Inhoud

Samenvatting	3
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Vraag	6
1.3 Resultaat	7
1.4 Werkwijze	7
1.5 Afbakening	7
1.6 Leeswijzer	7
2 Werkwijze	8
3 Uitgangspunten	9
3.1 Studiegebied	9
3.2 Zichtjaren	10
3.3 Varianten	10
3.4 Uitgangspunten	10
4 Resultaten	12
4.1 Resultaten	12
4.2 Kruispuntstromen 2023	12
4.3 Verkeersgegevens voor geluidberekeningen	12
Bijlage 1 Wat is GenMod?	13
Bijlage 2 Samenvatting ‘Basisgegevens Verkeersprognoses’	15
2.1 Inleiding	15
2.2 Infrastructuur	15
2.2.1 Autonetwerk	15
2.2.2 Openbaar vervoernetwerk	16
2.3 Sociaal-economische kenmerken en kostenontwikkeling	16
2.3.1 Inwoners en arbeidsplaatsen	16
2.3.2 Kostenontwikkeling	17
2.3.3 Autobezit	17
2.4 Beleid	17
2.4.1 Locatiebeleid	17
2.4.2 Parkeertarieven	17
2.4.3 Betaald rijden	18
Bijlage 3 Verkeersgegevens t.b.v. milieuberekeningen	19

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2008 is door Goudappel Coffeng bv (GC) een rapport opgesteld met betrekking tot de verkeersafwikkeling in de Houthavens: "Verkeersafwikkeling ontwikkeling Houthavens" van november 2008.

Daartoe is in 2008/2009 een verkeersmodel gebaseerd op GenMod opgesteld door GC. Dit verkeersmodel is gebruikt als onderbouwing voor de bestemmingsplannen in de Houthavens. De bestemmingsplannen zijn inmiddels onherroepelijk. Het bestemmingsplan voor het Pontsteigergebouw moet echter worden herzien, omdat in dit gebouw meer woningen worden gerealiseerd dan eerder werd verondersteld (500 woningen in plaats van 250 woningen). Bovendien is nu een bewonersgarage met 230 parkeerplaatsen gepland ten behoeve van de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt. De verkeerscijfers voor de geluidsberekeningen zijn daarom verouderd en moeten worden geactualiseerd.

Bovendien zijn verkeerscijfers nodig voor kruispuntberekeningen van het kruispunt Tasmanstraat/Houtmankade, omdat dit kruispunt kwetsbaar is voor wat betreft de doorstroming.

Omdat het oorspronkelijke rapport met betrekking tot de verkeersafwikkeling is opgesteld door GC heeft het projectbureau Houthavens GC ook gevraagd het rapport te actualiseren.

1.2 Vraag

Projectbureau Houthaven heeft DIVV gevraagd om verkeerscijfers voor 2023 te leveren in een plansituatie met tunnel op basis van het gemeentelijk verkeersmodel GenMod. Het gaat om verkeerscijfers in de plansituatie met 500 woningen en 40 arbeidsplaatsen in het Pontsteigergebouw en 230 parkeerplaatsen in een bewonersgarage t.b.v. de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt.

De verkeerscijfers zijn nodig voor geluidsberekeningen (etmaalcijfers) en een kruispuntberekening (doorstroming) van het kruispunt Tasmanstraat/Houtmankade (avondspitscijfers).

1.3 Resultaat

Resultaat van het verkeersonderzoek is dit rapport met verkeersgegevens voor de plansituatie in 2023 voor de volgende wegvakken en kruispunt:

- Van Diemenstraat ten oosten van Houtmankade
- Tasmanstraat ter hoogte van de tunnel
- Spaarndammerdijk tussen Spaarndammerstraat en Hembrugstraat
- Houtmankade ten zuiden van Tasmanstraat
- kruispunt Tasmanstraat/Houtmankade

De verkeersgegevens voor de eerste 4 wegvakken zijn geschikt als invoer voor geluidsberekeningen. De verkeersgegevens van het kruispunt betreffen stromen in het avondspitsuur, geschikt voor het berekeningen met betrekking tot kruispuntcapaciteit.

1.4 Werkwijze

Het onderzoek wordt uitgevoerd met het geactualiseerde gemeentelijke verkeersmodel, GenMod, versie 2010a.

Het prognosejaar is 2023. Dit jaar is niet beschikbaar in GenMod en wordt berekend door extrapolatie.

Een uitgebreide beschrijving van de werkwijze is te vinden in hoofdstuk 2.

1.5 Afbakening

Geen onderdeel van dit rapport zijn:

- berekeningen voor andere situaties dan de plansituatie;
- analyse, interpretatie of bewerkingen van de resultaten;
- verkeersberekeningen voor andere perioden van de dag of week dan de avondspits (16-18 uur) op een gemiddelde werkdag.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de werkwijze beschreven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de uitgangspunten. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten weergegeven.

2 Werkwijze

Het onderzoek wordt uitgevoerd met het geactualiseerde gemeentelijke verkeersmodel, GenMod, versie 2010a. In dit model bestaat het studiegebied uit 2 verkeerszones (zones 207 en 208). Hierdoor zijn gedetailleerde uitspraken in het studiegebied zelf niet mogelijk, maar is het wel mogelijk om betrouwbare uitspraken te doen over het aansluitende wegennet. Voor dit onderzoek is het gebruik van GenMod dus geen bezwaar.

Deze rapportage bevat de volgende berekeningsresultaten:

- Verkeersgegevens voor de avondspits 2023 van het kruispunt Houtmankade/Tasmanstraat.
- Verkeersgegevens ten behoeve van geluidberekeningen in tabelvorm voor 4 wegvakken.

De berekening is in 5 stappen uitgevoerd:

- 1 Van het project Pontsteigergebouw is de verkeersgeneratie toegevoegd aan het verkeersmodel. Zoals verderop wordt uitgelegd is van een gecorrigeerde ritgeneratie uitgegaan.
- 2 Vervolgens is een deel van de ritten van bewoners van de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt verplaatst van dit gebied naar de bewonersgarage op de Pontsteiger.
- 3 Tenslotte zijn de gecombineerde ritten opgehoogd met een percentage van 1,5% per jaar van 2020 (het standaard prognosejaar van GenMod) naar 2023.
- 4 In deze stap zijn de verkeersintensiteiten voor het kruispunt Tasmanstraat/Houtmankade en de overige relevante wegvakken berekend.
- 5 In de laatste stap zijn de avondspitsintensiteiten uit het verkeersmodel omgezet naar de benodigde verkeersgegevens voor geluidberekeningen.

3 Uitgangspunten

3.1 Studiegebied

Het studiegebied is in figuur 1 weergegeven.



Figuur 1 Studiegebied en onderzochte wegen

De volgende wegvakken worden in beschouwing genomen:

1. Van Diemenstraat ten oosten van Houtmankade
2. Tasmanstraat ter hoogte van de tunnel
3. Spaarndammerdijk tussen Spaarndammerstraat en Hembrugstraat
4. Houtmankade ten zuiden van Tasmanstraat.

3.2 Zichtjaren

De berekeningen worden uitgevoerd voor het prognosejaar 2023, zoals nodig voor de Wet Geluidhinder, 10 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan.

3.3 Varianten

Er is één situatie berekend: de situatie 2023 met planontwikkeling en tunnel Tasmanstraat.

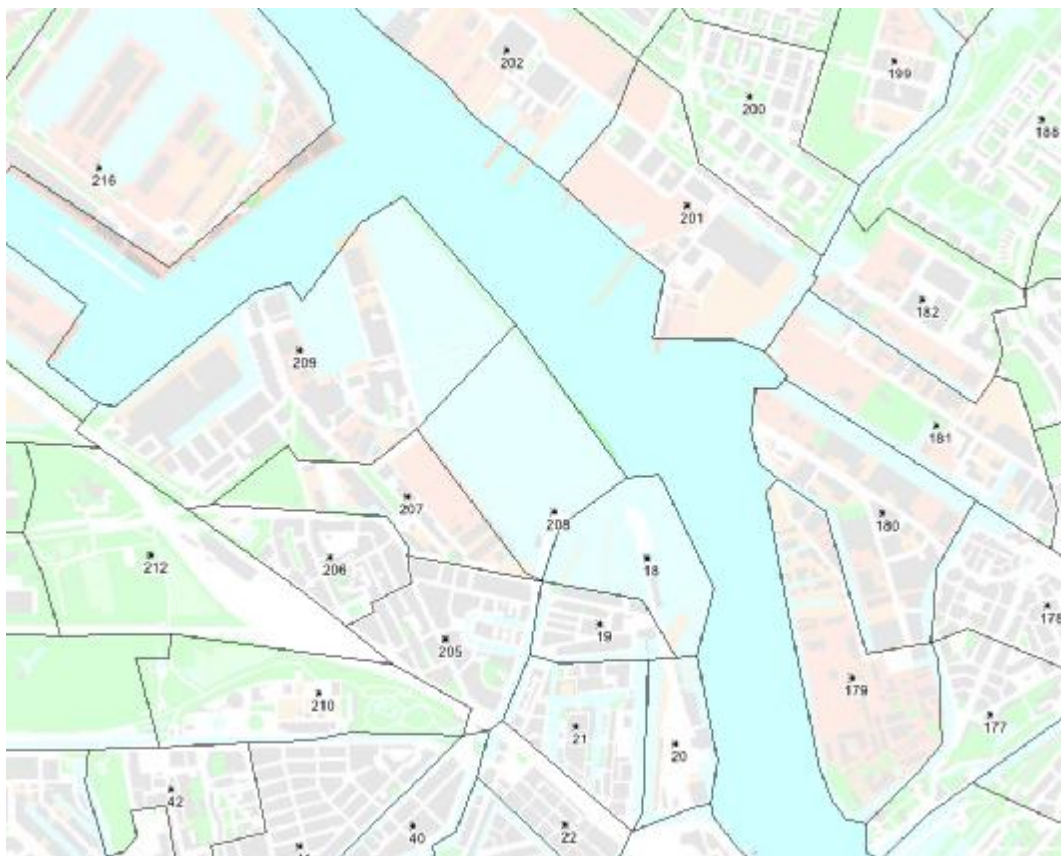
3.4 Uitgangspunten

Tabel 1 Ruimtelijk programma Houthaven

gebied	zone	2023			
		won.	inw.	arbpl.	pp.
Pontsteigergebouw	208	500	1150	40	230
Blok 0	208	385	886	414	513
Cluster	208	80	184	560	294
Entreegebouw	208	55	127	390	204
Eiland 1	208	215	495	0	62
Eiland 2	208	155	357	0	137
Eiland 3	207	310	713	370	336
Eiland 4	207	190	437	0	0
Eiland 5	207	320	736	8	0
Eiland 6	207	110	253	0	103
Eiland 7	207	110	253	0	89
Waterprogramma	207	70	161	18	0
totaal		208	1390	3197	1404
totaal		207	1110	2553	396
totaal		beide	2500	5750	1800
					1968

Uit tabel 1 kan worden afgeleid dat voor het Pontsteigergebouw wordt uitgegaan van 500 woningen en 40 arbeidsplaatsen in 2023. Bovendien is de bewonersgarage van 230 parkeerplaatsen t.b.v. bewoners van de Zeeheldenbuurt en Spaarndammerbuurt toegevoegd.

Omdat GenMod inwoners hanteert om de ritgeneratie (het aantal aankomsten en vertrekken) te berekenen, zijn de aantallen woningen met een factor 2,3 omgezet naar aantallen inwoners. Tevens kan in de tabel worden gezien aan welke verkeerszone (207 of 208) in GenMod de ontwikkeling is toegedacht.



Figuur 2 Nummering en ligging verkeerszones

In figuur 2 is de nummering en ligging van de verkeerszones te zien.

In tegenstelling tot andere projecten wordt in het Pontsteigergebouw niet één parkeerplaats per woning gerealiseerd, maar wordt een lagere parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning gehanteerd. De verkeersgeneratie van deze woningen is daarom verlaagd, aangenomen is dat deze 60% bedraagt van de berekende waarde in het verkeersmodel.

De verkeersgeneratie van het Pontsteigergebouw in de avondspits uitgedrukt in motorvoertuigen voor de diverse plansituaties is opgenomen in tabel 2. Uitgangspunt voor de verkeersberekeningen is de gecorrigeerde plansituatie (359 aankomsten en 323 vertrekken).

Tabel 2 Verkeersgeneratie 2020 Pontsteigergebouw in mvt (avondspits)

uitgangspunten	A	V
verkeersmodel	72	62
oud plan uit 2008	348	319
nieuw plan	403	339
gecorr. Nieuw plan	359	323

Zoals in Hoofdstuk 2 Werkwijze is toegelicht moet aan deze verkeersgeneratie nog het verkeer van/naar de bewonersgarage worden toegevoegd. Daarna zijn de verkeersintensiteiten nog opgehoogd naar 2023, het planjaar.

4 Resultaten

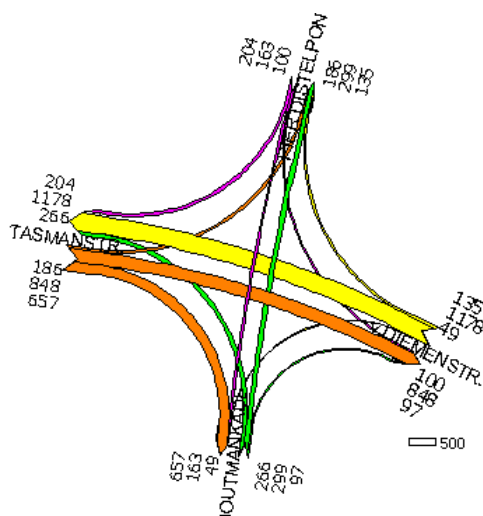
4.1 Resultaten

In de paragrafen 4.2 t/m 4.3 zijn de volgende gegevens opgenomen:

- Kruispuntstromen Tasmanstraat/Houtmankade 2023
- Verkeersgegevens ten behoeve van geluidberekeningen 2023.

4.2 Kruispuntstromen 2023

Alle cijfers zijn in motorvoertuigen in de avondspits 16-18 uur. Er is rekening gehouden met congestie. Er is rekening gehouden met een Pontsteigergebouw met 500 woningen en 40 arbeidsplaatsen, een parkeernorm van 0.6 en een bewonersgarage voor de Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt.



Figuur 3 Verkeersintensiteiten in motorvoertuigen avondspitsuur 16-18 uur 2023

4.3 Verkeersgegevens voor geluidberekeningen

De verkeersgegevens voor geluidberekeningen zijn opgenomen in bijlage 3.

Bijlage 1 Wat is GenMod?

De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) maakt voor zijn verkeersberekeningen gebruik van het verkeersmodel GenMod (General Model). De basis voor het model bestaat uit onderzoeksgegevens uit verkeersenquêtes, verkeerstellingen, kenmerken van het wegen- en OV-net en kennis over de ruimtelijke ordening in termen van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Voor het verleden en het heden zijn deze gegevens bekend, voor de toekomstige situatie worden inschattingen hiervan gebruikt.

Met het model worden, op basis van deze informatie, uitspraken gedaan over het verkeer en vervoer in brede zin. GenMod onderscheidt de vervoerswijzen auto, fiets en openbaar vervoer, waarbij het openbaar vervoer een verdere opsplitsing naar bus, tram, metro en trein kent.

De invoergegevens van GenMod voor Amsterdam zijn afkomstig van DIVV en (wat betreft socio- economische gegevens) van de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) van de gemeente Amsterdam. De invoergegevens van het buitengebied alsmede de kostenparameters zijn afkomstig van Rijkswaterstaat en sluiten aan bij het NRM-2010¹.

Het model wordt in principe elke twee jaar bijgewerkt met de meest recente invoer, en daarnaast elke vier jaar opnieuw gekalibreerd (volledig herijkt). In 2010 is dit beide gebeurd. Hierbij is GenMod-2010 tot stand gekomen, dit is de vigerende versie van het model. GenMod-2010 is gekalibreerd² op het basisjaar 2008. Met het model kunnen uitspraken worden gedaan voor de prognosejaren 2015, 2020 en 2030.

GenMod maakt berekeningen voor de avondspits (periode 16.00-18.00 uur) van een gemiddelde werkdag. Middels omrekenfactoren kunnen uitspraken worden gedaan voor de dag-, avond- en nachtperiode van een gemiddelde weekdag, ten behoeve van lucht- en geluidsberekeningen.

Bij de berekeningen met GenMod wordt rekening gehouden met de capaciteit van wegen en OV-verbindingen. Zowel de verkeersvraag (per vervoerwijze) als de gekozen routes zijn hiervan afhankelijk.

Voor de toekomstige situatie geldt dat de invloed van diverse soorten ontwikkelingen en beleid kwantitatief in beeld kunnen worden gebracht, zowel gezamenlijk als afzonderlijk. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- autonome ontwikkelingen, zoals de effecten van groei van inwoners en arbeidsplaatsen op het verkeer;
- mobiliteitsontwikkelingen door veranderingen in de netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer;
- pullbeleid (sturing verkeersvraag), zoals wijzigingen in het aanbod van trein en metro, reistijd en reissnelheid;
- pushbeleid (sturing verkeersaanbod), zoals wijzigingen in de reiskosten, rekeningrijden, betaald parkeren en locatiebeleid.

¹ De vigerende versie van het verkeersmodel dat Rijkswaterstaat inzet voor het Rijks- en hoofdwegennet

² IJking van het model: op basis van de invoergegevens wordt in een bijstellingsproces gecontroleerd of het model de werkelijke verkeerssituatie in een recent historisch jaar voldoende representeert.

GenMod kan een grote hoeveelheid informatie genereren. Hieronder valt naast informatie over de wegvakbelastingen en het afwikkelingsniveau onder andere het aantal afgelegde kilometers en gereisde uren, zitplaatsaanbod in het openbaar vervoer, aantal overstappen etc. Bij de auto en fiets is deze informatie uitgesplitst naar wegtype en bij het openbaar vervoer naar het soort vervoermiddel.

Bijlage 2 Samenvatting

‘Basisgegevens Verkeersprognoses’

De tekst uit deze bijlage is een samenvatting van de 'Basisgegevens verkeersprognoses; Basisjaar 2008 en prognosejaren 2015, 2020, 2030', DIVV Verkeersonderzoek, Versie 2.2, 18 mei 2011.

2.1 Inleiding

De toekomst is moeilijk te voorspellen. Voor het maken van verkeersprognoses voor de toekomst worden daarom een aantal aannames gedaan. Deze aannames zijn uitgebreid beschreven in het document Basisgegevens Verkeersprognoses. Hier worden de belangrijkste uitgangspunten samengevat.

In 2006 zijn langetermijnverkenningen opgesteld onder de titel 'Welvaart en Leefomgeving' (WLO, 2006). In dit document zijn op basis van een aantal onzekerheden (onder andere de mate waarin landen internationaal willen samenwerken en de hervormingen in de collectieve sector) vier scenario's voor Europa beschreven. Het Global Economy- (GE-)scenario is het scenario met de hoogste sociaal-economische groei. De bevolking groeit met 0,5% per jaar, de werkgelegenheid met 0,4% en het BBP per hoofd met 2,1%. Op dit scenario zijn de Basisgegevens Verkeersprognoses gebaseerd.

2.2 Infrastructuur

Tussen 2008 en 2030 vinden er diverse infrastructurele ontwikkelingen plaats in het netwerk van het openbaar vervoer en het netwerk van de auto. Zo veranderen er bijvoorbeeld dienstregelingen en komen er nieuwe wegverbindingen bij. Enkele belangrijke ontwikkelingen worden hier toegelicht. Een volledige opsomming van alle infrastructurele wijzigingen is te vinden in Basisgegevens Verkeersprognoses.

2.2.1 Autonetwerk

Tussen 2008 en 2015 worden de Westrandweg en de tweede Coentunnel aangelegd. De Westrandweg verbindt knooppunt Raasdorp met de A10 ten zuiden van de Coentunnel. In deze periode wordt in de binnenstad een 'knip' in de Prins Hendrikkade gerealiseerd, waardoor het doorgaand verkeer dat eerder voor het Centraal Station langs reed, vanaf deze periode over de De Ruyterkade wordt geleid.

Tussen 2015 en 2020 is aangenomen dat in Noord de Bongerdweg wordt aangelegd tussen de IJdoornlaan en de Klaprozenweg. Deze verbinding vormt de ontsluiting van de Noordelijke IJ-oever naar de A10 Noord. In deze periode wordt in de binnenstad de Weesperstraat versmald van 2x2 naar 2x1 rijstroken.

2.2.2 Openbaar vervoernetwerk

In het OV-netwerk van 2015 maken alle bussen van en naar het Centraal Station gebruik van het nieuwe busstation aan de IJ-zijde, in tegenstelling tot 2008, wanneer er nog bushaltes op verschillende locaties aan de zuidzijde van het Centraal Station worden gebruikt. Ook is in het netwerk van 2015 de Zuidtangent (snelle busverbinding) doorgetrokken naar IJburg.

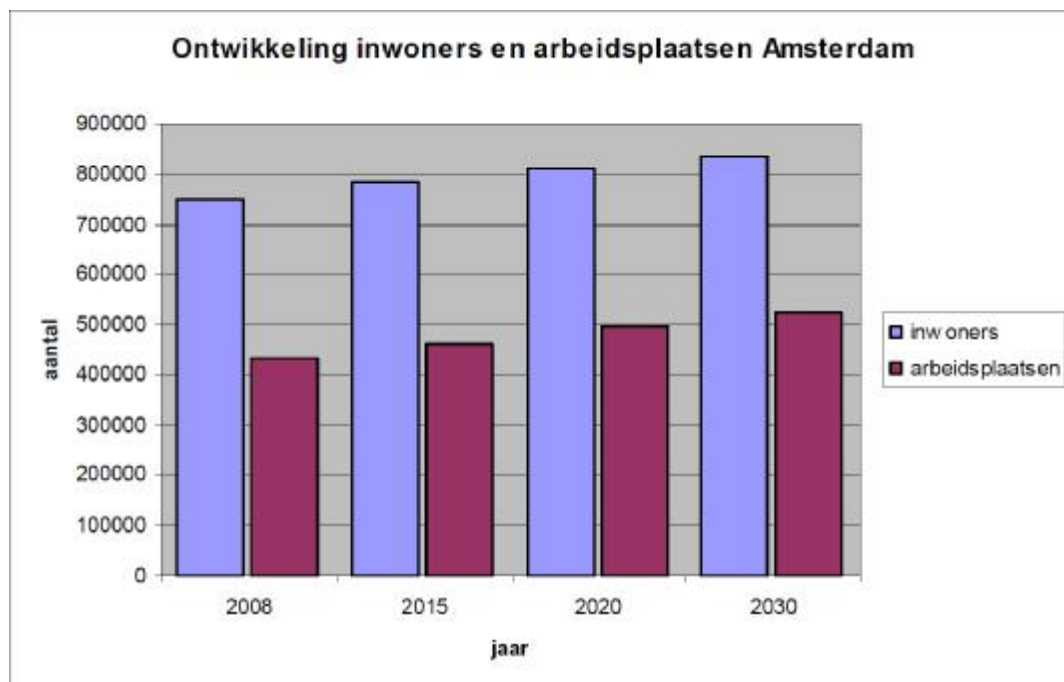
In het netwerk van 2020 hebben diverse wijzigingen plaatsgevonden in het bus- en tramnet t.o.v. dat van 2015 als gevolg van de ingebruikname van de Noord-Zuidlijn. In het metronetwerk van 2030 wordt rekening gehouden met de ombouw van de Amstelveenlijn tot een verlenging van de Noord-Zuidlijn.

2.3 Sociaal-economische kenmerken en kostenontwikkeling

De inschatting van de mobiliteit in de toekomst wordt gebaseerd op ontwikkelingen in sociaal-economische gegevens en een aantal andere ontwikkelingen.

2.3.1 Inwoners en arbeidsplaatsen

De ontwikkeling van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen in Amsterdam in de periode 2008-2030 wordt in onderstaand figuur weergegeven.



Figuur B2.1: Ontwikkeling inwoners en arbeidsplaatsen in Amsterdam in de periode 2008-2030

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen wordt onder andere veroorzaakt door ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden als de Zuidas en IJburg II.

2.3.2 Kostenontwikkeling

De ontwikkeling van de kosten voor het gebruik van de auto en voor het gebruik van het openbaar vervoer speelt ook een rol. De ontwikkeling is te zien in onderstaande tabel.

	2008	2015	2020	2030
Kosten groei OV	1,00	1,04	1,06	1,06
Kosten groei auto	1,00	0,98	0,97	0,94

Tabel B2.1: Kostenontwikkeling van de auto en het openbaar vervoer (groefactor t.o.v. 2008)

Ten opzichte van het jaar 2008 wordt een stijging van de OV-kosten voorzien van 6% in 2020 en wordt uitgegaan van een daling van de autokosten van 3%. De daling van de kosten van de auto is een gevolg van het zuiniger worden van de auto's.

2.3.3 Autobezit

Het autobezit is een belangrijke voorwaarde voor het maken van autoverplaatsingen. Van invloed op het autobezit is leeftijd, arbeidsparticipatie en bereikbaarheid van de woonplek met het openbaar vervoer, de fiets en de auto. Er wordt onderscheid gemaakt naar privé en zakelijk autobezit. Het privé autobezit blijft naar de toekomst toe redelijk constant. Er wordt wel groei verondersteld van het zakelijk autobezit in de toekomst.

2.4 Beleid

De belangrijkste uitgangspunten met betrekking tot beleid hebben betrekking op parkeren. Daarbij gaat het om het locatiebeleid en over de parkeertarieven.

2.4.1 Locatiebeleid

Parkeerbeperkingen in de woon-werk- en in de zakelijke sfeer worden doorgevoerd door het bepalen van parkeernormen voor de werkgebieden. Een instrument hiervoor is het locatiebeleid, waarmee getracht wordt vermijdbaar autoverkeer terug te dringen. Amsterdam streeft ernaar bedrijven met veel werknemers en bezoekers te concentreren in gebieden die goed met het openbaar vervoer bereikbaar zijn (A- en B-locaties). Bedrijven met veel goederenvervoer of met zakelijk personenverkeer worden geconcentreerd op plekken die goed per auto bereikbaar zijn (B-en C-locaties). De parkeerrestricties zijn op A-locaties het strengst en op B-locaties minder streng. Op C-locaties zijn er geen restricties. De A-locaties bevinden zich rondom het Centraal Station en de NS-stations Bijlmer, Amstel, Zuid en Sloterdijk. De B-locaties zijn locaties in de directe omgeving van ringlijn/metrostation en overige NS-stations of locaties gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen. Een kaartje met de A-, B-, en C-locaties is te vinden in het document 'Basisgegevens verkeersprognoses'.

2.4.2 Parkeertarieven

In 2009 en 2010 zijn de parkeertarieven aangepast. Tot en met 2014 worden de parkeertarieven bevroren, zoals in het programakkoord van het huidige college is opgenomen. Vanaf 2015 wordt aangenomen dat de parkeertarieven alleen zullen stijgen

met de inflatie. Een kaartje met de parkeertarieven is te vinden in het document 'Basisgegevens verkeersprognoses'.

2.4.3 Betaald rijden

Er wordt niet uitgegaan van enige vorm van betaald rijden (kilometerheffing).

Bijlage 3 Verkeersgegevens t.b.v. milieuberekeningen

Legenda					
Afkortingen	omschrijving	periode	Afkortingen	omschrijving	periode
MVT=MO+LV+VRV	motorvoertuigen	24 uur	MV	middel zwaar vrachtverkeer	24 uur
VRV=MV+ZV	vrachtverkeer	24 uur	MV-GDU	middel zwaar vrachtverkeer	gemiddeld dag uur
			MV-GNU	middel zwaar vrachtverkeer	gemiddeld nacht uur
MO	motoren	24 uur	MV-GAU	middel zwaar vrachtverkeer	gemiddeld avond uur
MO-GDU	motoren	gemiddeld dag uur	ZV	zwaar vrachtverkeer	24 uur
MO-GNU	motoren	gemiddeld nacht uur	ZV-GDU	zwaar vrachtverkeer	gemiddeld dag uur
MO-GAU	motoren	gemiddeld avond uur	ZV-GNU	zwaar vrachtverkeer	gemiddeld nacht uur
LV	licht verkeer	24 uur	ZV-GAU	zwaar vrachtverkeer	gemiddeld avond uur
LV-GDU	licht verkeer	gemiddeld dag uur	dab	dicht asfaltbeton	
LV-GNU	licht verkeer	gemiddeld nacht uur	dad	dunne geluidsreducerend asfaltdeklaag	
LV-GAU	licht verkeer	gemiddeld avond uur	sma	steen mastiek asfalt	
			zoab	zeer open asfaltbeton	

nr	Jaar 2023 plan incl. bewonersgarage Omschrijving	werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde						werkdaggemiddelde					
		Gemiddeld daguur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld avonduur t.b.v. geluidberekeningen:						Gemiddeld nachtuur t.b.v. geluidberekeningen:					
		MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram	MO	LV	MV	ZV	bus	tram
1	Van Diemenstraat ten oosten van Houtmankade	10	906	46	52	9	0	5	562	4	3	4	0	1	172	11	9	3	0
2	Tasmanstraat ter hoogte van de tunnel	14	1249	63	72	9	0	7	774	6	3	4	0	1	237	15	13	3	0
3	Spaarndammerdijk tussen Spaarndammerstraat en Hembrugstraat	15	1348	68	77	21	0	8	836	6	4	10	0	2	256	17	14	8	0
4	Houtmankade ten zuiden van Tasmanstraat	6	562	28	32	0	0	3	349	3	2	0	0	1	107	7	6	0	0

Bijlage 3:
Notitie 20120907-19 Pontsteiger Amsterdam Akoestisch onderzoek 2014, DPA Cauberg Huygen
(17-01-2014)

Notitie 20120907-19

**Bestemmingsplan Houthaven Pontsteiger Amsterdam
Akoestisch onderzoek 2014**

Datum	Referentie	Behandeld door
17 januari 2014	20120907-19	N. Lenaarts/CVr

1 Inleiding

Voor het Pontsteigergebouw in Amsterdam is in 2009 een separaat bestemmingsplan vastgesteld. Voor het bestemmingsplan zijn hogere waarden tot 55 dB(A) voor industrielawaai van industrieterrein Westpoort vastgesteld en 49 dB voor wegverkeerslawaaï afkomstig van de Tasmanstraat/Van Diemenstraat. Tevens traden op een aantal geveldelen (boven de 70 m hoogte in het hoogbouwdeel) overschrijdingen van de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde voor industrielawaai op. Op plaatsen waar dit geconstateerd is zijn in het bestemmingsplan dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen voorgeschreven.

De voorliggende notitie behandelt de resultaten van een nieuw uitgevoerd onderzoek Wet geluidhinder voor een nieuw vast te stellen partiële herziening van het bestemmingsplan Houthaven Pontsteiger. De notitie dient ter onderbouwing van de vast te stellen hogere waarden.

2 Uitgangspunten geluidonderzoek

In 2013 is door Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs nieuw akoestisch onderzoek verricht ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan "De Houthaven 2013". Het onderzoek is gerapporteerd in rapport 20120907-17/18 d.d. 5 augustus 2013. Het Pontsteigergebouw valt niet binnen dit bestemmingsplangebied. Voor dit akoestisch onderzoek is het meest recent beschikbare (geanonimiseerde) geluidmodel van industrieterrein Westpoort gebruikt (Variant 4) en wegverkeersgegevens afkomstig uit de notitie: 'Verkeersprognose 2023 op basis van rapportage Verkeerseffecten ontwikkeling Houthaven, d.d. 31 mei 2013 van Goudappel Coffeng en aanvullende gegevens voor de Houtmankade, Van Diemenstraat, Tasmanstraat en Spaarndammerdijk afkomstig uit "Verkeersonderzoek Houthaven" van DIVV, d.d. 29-10-2013".

Het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is gehanteerd voor de berekening van wegverkeerslawaai. De geluidbelastingen ten gevolge van industrieterrein Westpoort zijn berekend conform de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999. De berekende resultaten zijn inclusief "Redelijke Sommatie-effect" van 1,0 dB(A) voor het gehele industrieterrein.

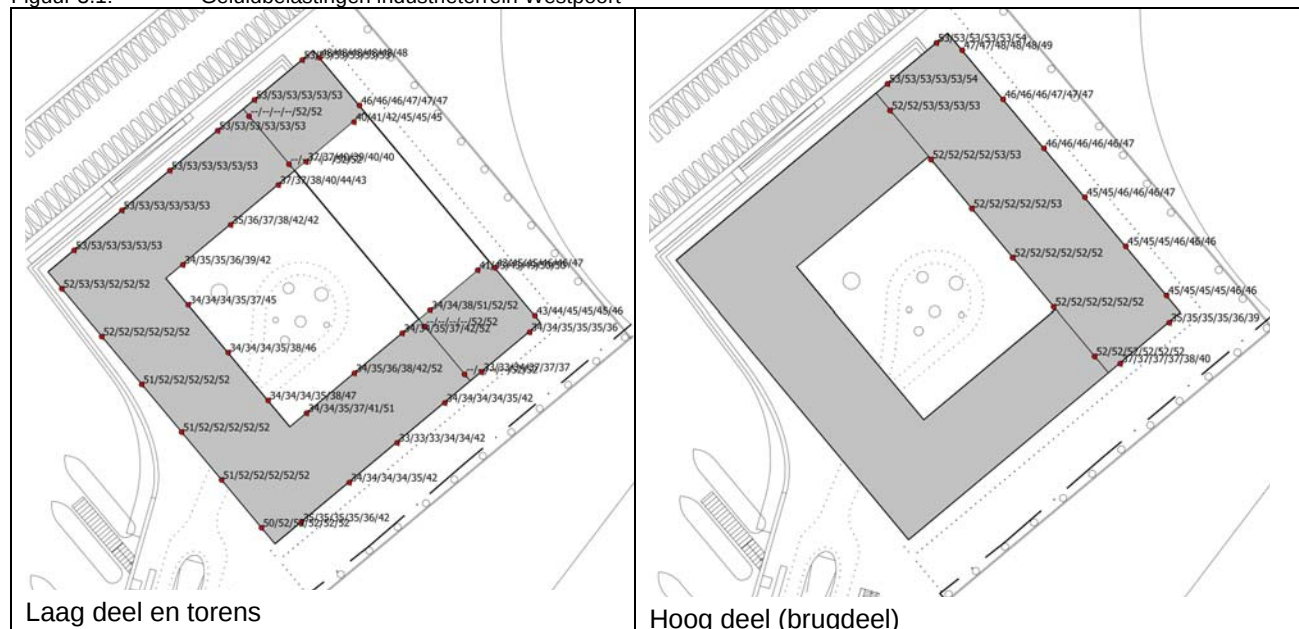
Voor de berekening van het wegverkeerslawaai en industrielawaai in deze rapportage is gebruik gemaakt van bovengenoemde geluidmodellen, opgesteld voor het bestemmingsplan "De Houthaven 2013". Er is gerekend met enkel het Pontsteigergebouw in het plangebied aanwezig, dus zonder afschermende bebouwing in het overdrachtsgebied. Hiermee kan gesproken worden van een worst-case situatie.

3 Berekeningsresultaten

3.1 Industrielawaai Westpoort

In onderstaande figuur 3.1 zijn de berekeningsresultaten ten gevolge van industrielawaai afkomstig van Westpoort weergegeven. De onderste verdiepingen (ontvangerhoogte respectievelijk: 1,5 m/4,5 m/10,5 m/16,5 m/22,5 m/28,5 m voor het U-vormige deel en 1,5 m/4,5 m/16,5 m/28,5 m/40,5 m/52,5 m voor de torens) zijn op de linker figuur weergegeven. De bovenste verdiepingen (ontvangerhoogte respectievelijk: 61,5 m/64,5 m/70,5 m/76,5 m/82,5 m/88,5 m) zijn in de rechterfiguur opgenomen (brugdeel).

Figuur 3.1: Geluidbelastingen industrieterrein Westpoort

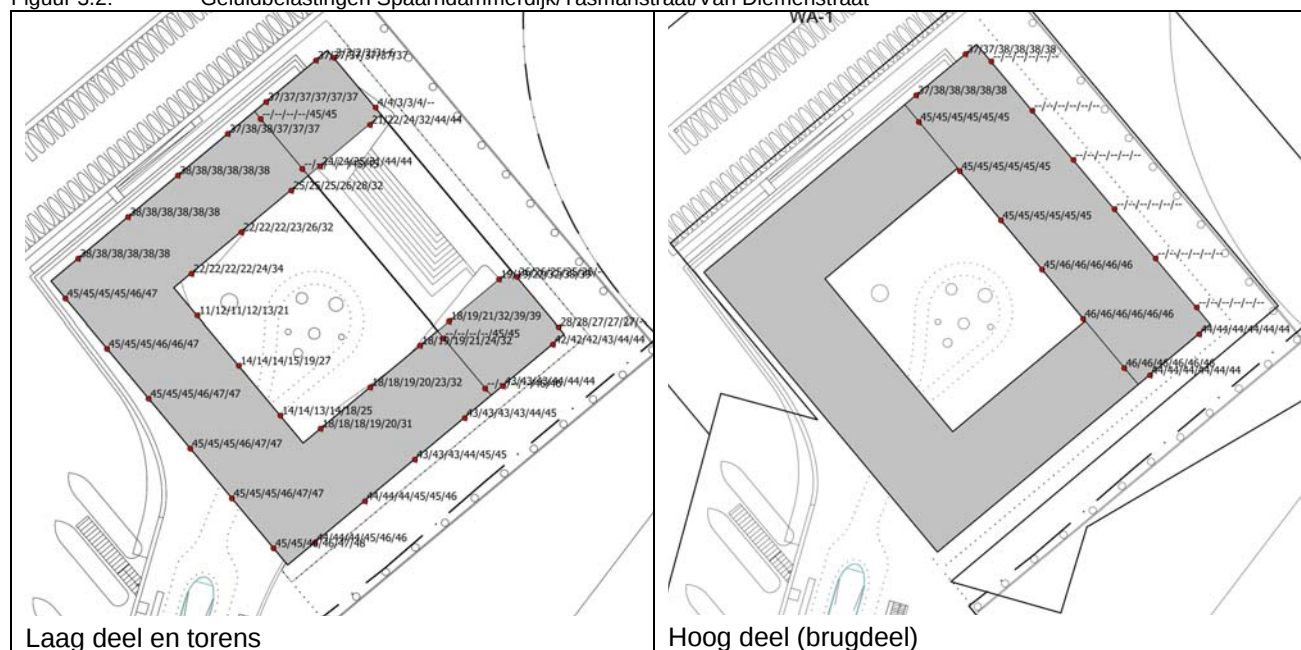


De hoogst optredende geluidbelasting als gevolg van industrieterrein Westpoort bedraagt 54 dB(A) etmaalwaarde. Er hoeven geen dove gevels meer te worden toegepast. Omdat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden, maar niet de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A), kan een hogere waarde worden vastgesteld.

3.2 Wegverkeerslawaai Spaarndammerdijk/Tasmanstraat/Van Diemenstraat (inclusief tunnel)

In figuur 3.2 zijn de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeer op de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat/Van Diemenstraat weergegeven. De onderste verdiepingen zijn op de linker figuur weergegeven. De bovenste verdiepingen zijn in de rechterfiguur opgenomen. De ontvangerhoogten zijn gelijk aan die van de industrielawaai berekening.

Figuur 3.2: Geluidbelastingen Spaarndammerdijk/Tasmanstraat/Van Diemenstraat

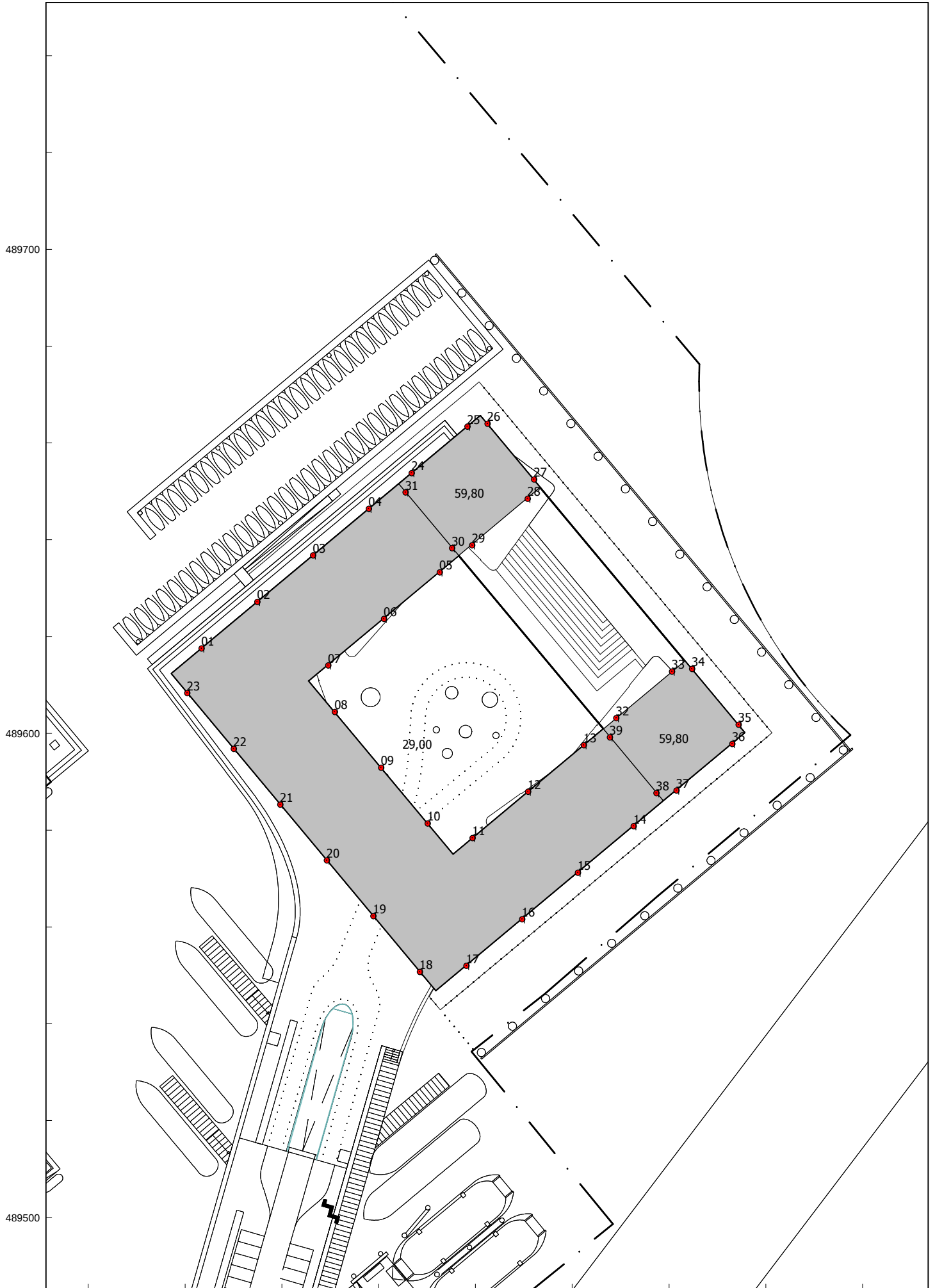


De hoogst optredende geluidbelasting als gevolg van wegverkeer op de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat/Van Diemenstraat bedraagt 48 dB. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Voor de overige wegen rondom het plangebied geldt eveneens dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Er hoeven geen (nieuwe) hogere waarden voor wegverkeer te worden aangevraagd.

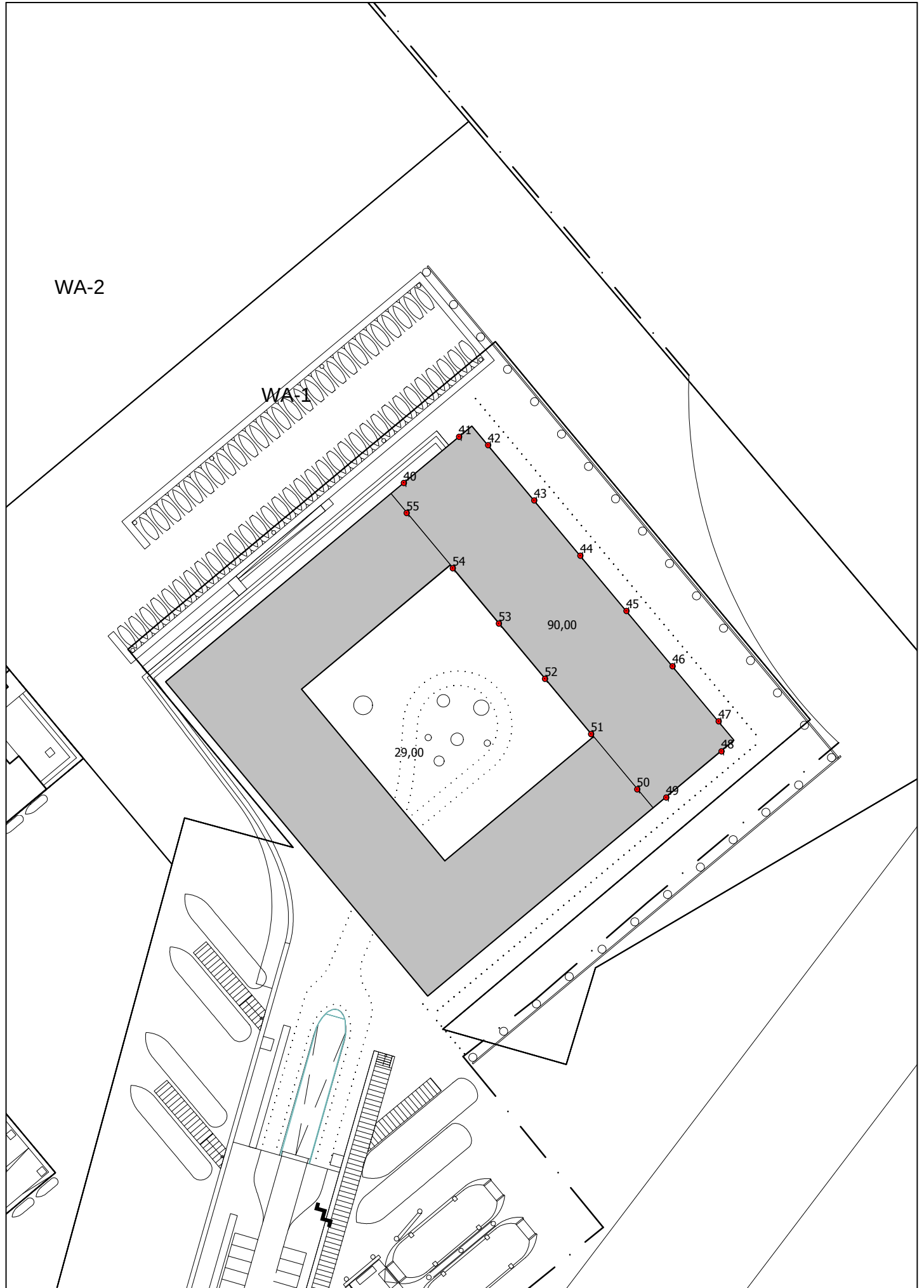
DPA Cauberg-Huygen B.V.

de heer ing. F.P. van Dorresteyn
Senior Projectleider

Bijlage I Overzicht rekenmodel; gebouwen en waarneempunten



120900



Lijst van waarneempunten laag deel

Model: verk. geg. 11-2013_Pontsteiger 01 minder punten (onderste deel)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel	Omschr.
01	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
02	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
03	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
04	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
05	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
06	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
07	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
08	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
09	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
10	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
11	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
12	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
13	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
14	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
15	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
16	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
17	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
18	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
19	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
20	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
21	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
22	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
23	0,00	Relatief	1,50	4,50	10,50	16,50	22,50	28,50	Ja	U-vormig deel
24	0,00	Relatief	1,50	4,50	16,50	28,50	40,50	52,50	Ja	Toren noord
25	0,00	Relatief	1,50	4,50	16,50	28,50	40,50	52,50	Ja	Toren noord
26	0,00	Relatief	1,50	4,50	16,50	28,50	40,50	52,50	Ja	Toren noord
27	0,00	Relatief	1,50	4,50	16,50	28,50	40,50	52,50	Ja	Toren noord
28	0,00	Relatief	1,50	4,50	16,50	28,50	40,50	52,50	Ja	Toren noord
29	0,00	Relatief	1,50	4,50	16,50	28,50	40,50	52,50	Ja	Toren noord
30	0,00	Relatief	1,50	4,50	16,50	28,50	40,50	52,50	Ja	Toren noord
31	0,00	Relatief	1,50	4,50	16,50	28,50	40,50	52,50	Ja	Toren noord
32	0,00	Relatief	1,50	4,50	16,50	28,50	40,50	52,50	Ja	Toren zuid
33	0,00	Relatief	1,50	4,50	16,50	28,50	40,50	52,50	Ja	Toren zuid
34	0,00	Relatief	1,50	4,50	16,50	28,50	40,50	52,50	Ja	Toren zuid
35	0,00	Relatief	1,50	4,50	16,50	28,50	40,50	52,50	Ja	Toren zuid
36	0,00	Relatief	1,50	4,50	16,50	28,50	40,50	52,50	Ja	Toren zuid
37	0,00	Relatief	1,50	4,50	16,50	28,50	40,50	52,50	Ja	Toren zuid
38	0,00	Relatief	1,50	4,50	16,50	28,50	40,50	52,50	Ja	Toren zuid
39	0,00	Relatief	1,50	4,50	16,50	28,50	40,50	52,50	Ja	Toren zuid

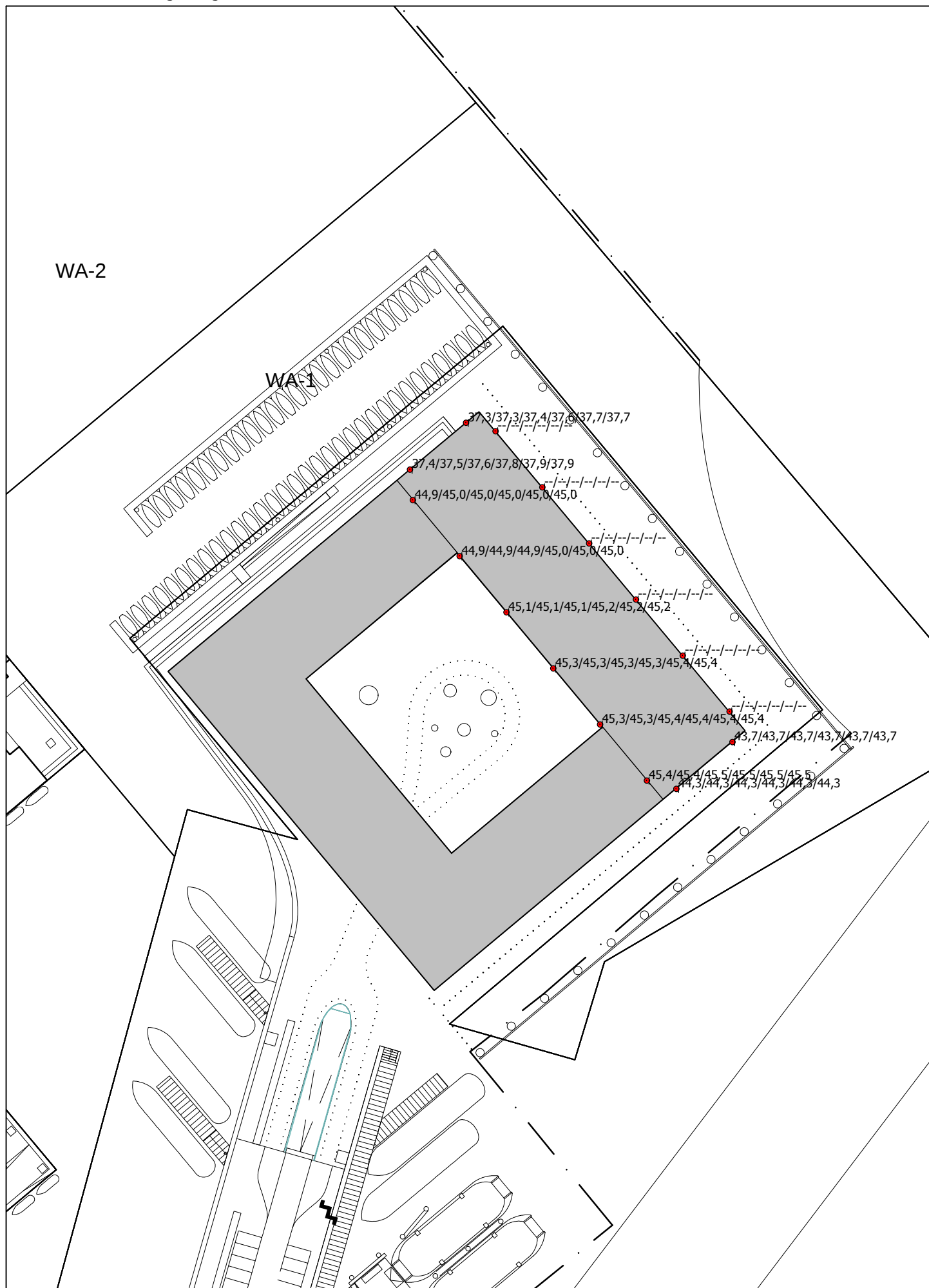
Lijst van waarneempunten hoog deel (brugdeel)

Model: verk. geg. 11-2013_Pontsteiger 02 minder punten (bovenste deel)
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel	Omschr.
40	0,00	Relatief	61,50	64,50	70,50	76,50	82,50	88,50	Ja	Brugdeel
41	0,00	Relatief	61,50	64,50	70,50	76,50	82,50	88,50	Ja	Brugdeel
42	0,00	Relatief	61,50	64,50	70,50	76,50	82,50	88,50	Ja	Brugdeel
43	0,00	Relatief	61,50	64,50	70,50	76,50	82,50	88,50	Ja	Brugdeel
44	0,00	Relatief	61,50	64,50	70,50	76,50	82,50	88,50	Ja	Brugdeel
45	0,00	Relatief	61,50	64,50	70,50	76,50	82,50	88,50	Ja	Brugdeel
46	0,00	Relatief	61,50	64,50	70,50	76,50	82,50	88,50	Ja	Brugdeel
47	0,00	Relatief	61,50	64,50	70,50	76,50	82,50	88,50	Ja	Brugdeel
48	0,00	Relatief	61,50	64,50	70,50	76,50	82,50	88,50	Ja	Brugdeel
49	0,00	Relatief	61,50	64,50	70,50	76,50	82,50	88,50	Ja	Brugdeel
50	0,00	Relatief	61,50	64,50	70,50	76,50	82,50	88,50	Ja	Brugdeel
51	0,00	Relatief	61,50	64,50	70,50	76,50	82,50	88,50	Ja	Brugdeel
52	0,00	Relatief	61,50	64,50	70,50	76,50	82,50	88,50	Ja	Brugdeel
53	0,00	Relatief	61,50	64,50	70,50	76,50	82,50	88,50	Ja	Brugdeel
54	0,00	Relatief	61,50	64,50	70,50	76,50	82,50	88,50	Ja	Brugdeel
55	0,00	Relatief	61,50	64,50	70,50	76,50	82,50	88,50	Ja	Brugdeel

Bijlage II Berekeningsresultaten industrielawaai Westpoort





Berekeningsresultaten industrielawaai Westpoort

Inclusief redelijke sommatie-effect

Rapport: Resultatentabel
 Model: IL Pontsteiger 01 minder punten (onderste deel)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01_A	U-vormig deel	1,50	44,5	43,9	42,8	52,8
01_B	U-vormig deel	4,50	44,9	44,2	43,1	53,1
01_C	U-vormig deel	10,50	44,8	44,2	43,1	53,1
01_D	U-vormig deel	16,50	44,7	44,1	43,0	53,0
01_E	U-vormig deel	22,50	44,6	44,0	42,9	52,9
01_F	U-vormig deel	28,50	44,6	43,9	42,9	52,9
02_A	U-vormig deel	1,50	44,4	43,8	42,7	52,7
02_B	U-vormig deel	4,50	44,8	44,2	43,1	53,1
02_C	U-vormig deel	10,50	44,8	44,1	43,1	53,1
02_D	U-vormig deel	16,50	44,7	44,1	43,0	53,0
02_E	U-vormig deel	22,50	44,6	44,0	42,9	52,9
02_F	U-vormig deel	28,50	44,6	43,9	42,8	52,8
03_A	U-vormig deel	1,50	44,4	43,8	42,7	52,7
03_B	U-vormig deel	4,50	44,8	44,2	43,1	53,1
03_C	U-vormig deel	10,50	44,7	44,1	43,0	53,0
03_D	U-vormig deel	16,50	44,7	44,0	43,0	53,0
03_E	U-vormig deel	22,50	44,6	43,9	42,9	52,9
03_F	U-vormig deel	28,50	44,5	43,9	42,8	52,8
04_A	U-vormig deel	1,50	44,4	43,8	42,7	52,7
04_B	U-vormig deel	4,50	44,8	44,2	43,1	53,1
04_C	U-vormig deel	10,50	44,7	44,1	43,0	53,0
04_D	U-vormig deel	16,50	44,7	44,0	42,9	52,9
04_E	U-vormig deel	22,50	44,6	43,9	42,9	52,9
04_F	U-vormig deel	28,50	44,5	43,9	42,8	52,8
05_A	U-vormig deel	1,50	28,5	28,0	26,8	36,8
05_B	U-vormig deel	4,50	28,8	28,2	27,1	37,1
05_C	U-vormig deel	10,50	29,6	29,0	28,0	38,0
05_D	U-vormig deel	16,50	31,1	30,6	29,6	39,6
05_E	U-vormig deel	22,50	35,2	34,7	33,6	43,6
05_F	U-vormig deel	28,50	34,9	34,1	33,1	43,1
06_A	U-vormig deel	1,50	27,1	26,5	25,5	35,5
06_B	U-vormig deel	4,50	27,4	26,8	25,7	35,7
06_C	U-vormig deel	10,50	28,0	27,4	26,5	36,5
06_D	U-vormig deel	16,50	29,5	28,9	28,0	38,0
06_E	U-vormig deel	22,50	33,3	32,8	32,1	42,1
06_F	U-vormig deel	28,50	33,6	32,7	31,8	41,8
07_A	U-vormig deel	1,50	25,9	25,2	24,4	34,4
07_B	U-vormig deel	4,50	26,1	25,4	24,6	34,6
07_C	U-vormig deel	10,50	26,4	25,8	25,0	35,0
07_D	U-vormig deel	16,50	27,3	26,7	26,1	36,1
07_E	U-vormig deel	22,50	30,2	29,6	29,3	39,3
07_F	U-vormig deel	28,50	33,4	32,6	31,7	41,7
08_A	U-vormig deel	1,50	25,2	24,5	23,6	33,6
08_B	U-vormig deel	4,50	25,5	24,8	23,8	33,8
08_C	U-vormig deel	10,50	25,7	25,1	24,1	34,1
08_D	U-vormig deel	16,50	26,4	25,7	24,9	34,9
08_E	U-vormig deel	22,50	28,6	28,0	27,4	37,4
08_F	U-vormig deel	28,50	35,9	35,2	34,5	44,5
09_A	U-vormig deel	1,50	25,3	24,5	23,5	33,5
09_B	U-vormig deel	4,50	25,6	24,8	23,8	33,8
09_C	U-vormig deel	10,50	25,9	25,1	24,2	34,2
09_D	U-vormig deel	16,50	26,7	25,9	25,1	35,1
09_E	U-vormig deel	22,50	29,2	28,3	27,7	37,7
09_F	U-vormig deel	28,50	37,7	36,8	36,2	46,2
10_A	U-vormig deel	1,50	25,4	24,7	23,6	33,6
10_B	U-vormig deel	4,50	25,7	25,0	23,9	33,9
10_C	U-vormig deel	10,50	26,1	25,4	24,4	34,4
10_D	U-vormig deel	16,50	27,1	26,3	25,4	35,4
10_E	U-vormig deel	22,50	29,8	29,0	28,2	38,2
10_F	U-vormig deel	28,50	38,6	37,8	36,8	46,8
11_A	U-vormig deel	1,50	25,4	24,7	23,9	33,9
11_B	U-vormig deel	4,50	25,7	25,0	24,2	34,2
11_C	U-vormig deel	10,50	26,4	25,7	24,9	34,9
11_D	U-vormig deel	16,50	27,8	27,1	26,5	36,5
11_E	U-vormig deel	22,50	31,7	31,1	30,6	40,6
11_F	U-vormig deel	28,50	42,7	42,1	41,3	51,3
12_A	U-vormig deel	1,50	25,9	25,2	24,1	34,1
12_B	U-vormig deel	4,50	26,2	25,6	24,5	34,5
12_C	U-vormig deel	10,50	27,2	26,6	25,6	35,6
12_D	U-vormig deel	16,50	29,3	28,7	27,7	37,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Berekeningsresultaten industrielawaai Westpoort

Inclusief redelijke sommatie-effect

Rapport: Resultatentabel
 Model: IL Pontsteiger 01 minder punten (onderste deel)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
12_E	U-vormig deel	22,50	33,6	33,0	32,0	42,0
12_F	U-vormig deel	28,50	44,2	43,7	42,4	52,4
13_A	U-vormig deel	1,50	25,5	24,7	23,7	33,7
13_B	U-vormig deel	4,50	25,9	25,1	24,1	34,1
13_C	U-vormig deel	10,50	27,0	26,2	25,3	35,3
13_D	U-vormig deel	16,50	29,1	28,3	27,4	37,4
13_E	U-vormig deel	22,50	33,5	32,7	31,7	41,7
13_F	U-vormig deel	28,50	43,4	42,8	41,6	51,6
14_A	U-vormig deel	1,50	25,7	24,9	23,8	33,8
14_B	U-vormig deel	4,50	25,9	25,1	23,9	33,9
14_C	U-vormig deel	10,50	26,1	25,3	24,1	34,1
14_D	U-vormig deel	16,50	26,3	25,5	24,4	34,4
14_E	U-vormig deel	22,50	26,9	26,1	25,0	35,0
14_F	U-vormig deel	28,50	34,3	33,4	32,5	42,5
15_A	U-vormig deel	1,50	24,8	24,0	23,0	33,0
15_B	U-vormig deel	4,50	25,0	24,1	23,1	33,1
15_C	U-vormig deel	10,50	25,2	24,3	23,3	33,3
15_D	U-vormig deel	16,50	25,3	24,5	23,5	33,5
15_E	U-vormig deel	22,50	26,0	25,1	24,1	34,1
15_F	U-vormig deel	28,50	33,3	32,4	31,5	41,5
16_A	U-vormig deel	1,50	25,4	24,6	23,6	33,6
16_B	U-vormig deel	4,50	25,5	24,8	23,8	33,8
16_C	U-vormig deel	10,50	25,7	24,9	23,9	33,9
16_D	U-vormig deel	16,50	25,9	25,1	24,1	34,1
16_E	U-vormig deel	22,50	26,3	25,5	24,6	34,6
16_F	U-vormig deel	28,50	33,5	32,7	31,8	41,8
17_A	U-vormig deel	1,50	26,6	25,7	24,7	34,7
17_B	U-vormig deel	4,50	26,8	25,9	24,9	34,9
17_C	U-vormig deel	10,50	26,9	26,0	25,0	35,0
17_D	U-vormig deel	16,50	27,1	26,1	25,2	35,2
17_E	U-vormig deel	22,50	27,7	26,7	25,8	35,8
17_F	U-vormig deel	28,50	34,0	33,1	32,1	42,1
18_A	U-vormig deel	1,50	42,1	41,4	40,2	50,2
18_B	U-vormig deel	4,50	43,7	43,0	41,9	51,9
18_C	U-vormig deel	10,50	43,8	43,1	41,9	51,9
18_D	U-vormig deel	16,50	43,7	43,0	41,9	51,9
18_E	U-vormig deel	22,50	43,7	43,0	41,8	51,8
18_F	U-vormig deel	28,50	43,7	43,0	41,9	51,9
19_A	U-vormig deel	1,50	42,6	41,9	40,6	50,6
19_B	U-vormig deel	4,50	43,9	43,2	42,0	52,0
19_C	U-vormig deel	10,50	43,9	43,2	42,0	52,0
19_D	U-vormig deel	16,50	43,8	43,1	41,9	51,9
19_E	U-vormig deel	22,50	43,7	43,0	41,9	51,9
19_F	U-vormig deel	28,50	43,8	43,1	42,0	52,0
20_A	U-vormig deel	1,50	43,0	42,3	41,0	51,0
20_B	U-vormig deel	4,50	44,0	43,3	42,1	52,1
20_C	U-vormig deel	10,50	44,0	43,3	42,1	52,1
20_D	U-vormig deel	16,50	43,9	43,2	42,0	52,0
20_E	U-vormig deel	22,50	43,8	43,1	42,0	52,0
20_F	U-vormig deel	28,50	43,9	43,2	42,0	52,0
21_A	U-vormig deel	1,50	43,3	42,6	41,3	51,3
21_B	U-vormig deel	4,50	44,1	43,4	42,2	52,2
21_C	U-vormig deel	10,50	44,1	43,4	42,2	52,2
21_D	U-vormig deel	16,50	44,0	43,3	42,1	52,1
21_E	U-vormig deel	22,50	43,9	43,2	42,1	52,1
21_F	U-vormig deel	28,50	43,9	43,3	42,1	52,1
22_A	U-vormig deel	1,50	43,6	42,9	41,6	51,6
22_B	U-vormig deel	4,50	44,2	43,5	42,3	52,3
22_C	U-vormig deel	10,50	44,2	43,5	42,3	52,3
22_D	U-vormig deel	16,50	44,1	43,4	42,2	52,2
22_E	U-vormig deel	22,50	44,0	43,3	42,2	52,2
22_F	U-vormig deel	28,50	44,1	43,4	42,2	52,2
23_A	U-vormig deel	1,50	44,0	43,3	42,1	52,1
23_B	U-vormig deel	4,50	44,4	43,7	42,5	52,5
23_C	U-vormig deel	10,50	44,3	43,7	42,5	52,5
23_D	U-vormig deel	16,50	44,2	43,6	42,4	52,4
23_E	U-vormig deel	22,50	44,2	43,5	42,3	52,3
23_F	U-vormig deel	28,50	44,2	43,5	42,4	52,4
24_A	Toren noord	1,50	44,4	43,8	42,7	52,7
24_B	Toren noord	4,50	44,8	44,1	43,1	53,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Berekeningsresultaten industrielawaai Westpoort

Inclusief redelijke sommatie-effect

Rapport: Resultatentabel
 Model: IL Pontsteiger 01 minder punten (onderste deel)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
24_C	Toren noord	16,50	44,6	44,0	42,9	52,9
24_D	Toren noord	28,50	44,5	43,9	42,8	52,8
24_E	Toren noord	40,50	44,5	43,8	42,7	52,7
24_F	Toren noord	52,50	44,5	43,9	42,8	52,8
25_A	Toren noord	1,50	44,4	43,8	42,7	52,7
25_B	Toren noord	4,50	44,8	44,2	43,1	53,1
25_C	Toren noord	16,50	44,7	44,0	42,9	52,9
25_D	Toren noord	28,50	44,5	43,9	42,8	52,8
25_E	Toren noord	40,50	44,5	43,8	42,7	52,7
25_F	Toren noord	52,50	44,5	43,9	42,8	52,8
26_A	Toren noord	1,50	39,3	38,7	38,2	48,2
26_B	Toren noord	4,50	39,5	39,0	38,4	48,4
26_C	Toren noord	16,50	39,4	38,8	38,2	48,2
26_D	Toren noord	28,50	39,3	38,8	38,2	48,2
26_E	Toren noord	40,50	39,3	38,7	38,2	48,2
26_F	Toren noord	52,50	39,2	38,7	38,1	48,1
27_A	Toren noord	1,50	36,5	36,0	35,6	45,6
27_B	Toren noord	4,50	37,3	36,8	36,4	46,4
27_C	Toren noord	16,50	37,3	36,8	36,3	46,3
27_D	Toren noord	28,50	37,6	37,1	36,6	46,6
27_E	Toren noord	40,50	37,9	37,4	36,8	46,8
27_F	Toren noord	52,50	37,9	37,4	36,8	46,8
28_A	Toren noord	1,50	31,0	30,8	29,9	39,9
28_B	Toren noord	4,50	31,9	31,8	30,9	40,9
28_C	Toren noord	16,50	33,5	33,3	32,3	42,3
28_D	Toren noord	28,50	35,8	35,4	34,9	44,9
28_E	Toren noord	40,50	35,9	35,4	35,0	45,0
28_F	Toren noord	52,50	36,3	35,8	35,5	45,5
29_A	Toren noord	1,50	28,1	27,5	26,5	36,5
29_B	Toren noord	4,50	28,4	27,8	26,9	36,9
29_C	Toren noord	16,50	31,1	30,6	29,6	39,6
29_D	Toren noord	28,50	31,1	30,1	29,4	39,4
29_E	Toren noord	40,50	31,3	30,2	29,5	39,5
29_F	Toren noord	52,50	32,0	31,0	30,4	40,4
30_A	Toren noord	1,50	--	--	--	--
30_B	Toren noord	4,50	--	--	--	--
30_C	Toren noord	16,50	--	--	--	--
30_D	Toren noord	28,50	--	--	--	--
30_E	Toren noord	40,50	44,0	43,3	42,2	52,2
30_F	Toren noord	52,50	44,0	43,3	42,2	52,2
31_A	Toren noord	1,50	--	--	--	--
31_B	Toren noord	4,50	--	--	--	--
31_C	Toren noord	16,50	--	--	--	--
31_D	Toren noord	28,50	--	--	--	--
31_E	Toren noord	40,50	44,1	43,5	42,3	52,3
31_F	Toren noord	52,50	44,1	43,5	42,3	52,3
32_A	Toren zuid	1,50	25,5	24,7	23,8	33,8
32_B	Toren zuid	4,50	25,9	25,1	24,2	34,2
32_C	Toren zuid	16,50	29,2	28,4	27,5	37,5
32_D	Toren zuid	28,50	43,1	42,4	41,2	51,2
32_E	Toren zuid	40,50	43,5	42,8	41,6	51,6
32_F	Toren zuid	52,50	43,6	42,9	41,7	51,7
33_A	Toren zuid	1,50	32,2	31,4	31,0	41,0
33_B	Toren zuid	4,50	33,8	32,9	32,6	42,6
33_C	Toren zuid	16,50	34,7	33,8	33,4	43,4
33_D	Toren zuid	28,50	41,8	41,1	39,3	49,3
33_E	Toren zuid	40,50	42,1	41,5	39,8	49,8
33_F	Toren zuid	52,50	42,3	41,6	39,9	49,9
34_A	Toren zuid	1,50	33,9	33,5	33,0	43,0
34_B	Toren zuid	4,50	35,4	35,0	34,6	44,6
34_C	Toren zuid	16,50	35,6	35,2	34,8	44,8
34_D	Toren zuid	28,50	37,1	36,6	36,0	46,0
34_E	Toren zuid	40,50	37,4	36,9	36,2	46,2
34_F	Toren zuid	52,50	37,8	37,3	36,6	46,6
35_A	Toren zuid	1,50	33,7	33,3	32,8	42,8
35_B	Toren zuid	4,50	35,2	34,8	34,3	44,3
35_C	Toren zuid	16,50	35,5	35,1	34,6	44,6
35_D	Toren zuid	28,50	36,0	35,5	35,0	45,0
35_E	Toren zuid	40,50	36,0	35,5	35,0	45,0
35_F	Toren zuid	52,50	36,4	35,9	35,5	45,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Berekeningsresultaten industrielawaai Westpoort

Inclusief redelijke sommatie-effect

Rapport: Resultatentabel
 Model: IL Pontsteiger 01 minder punten (onderste deel)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
36_A	Toren zuid	1,50	25,6	24,9	24,0	34,0
36_B	Toren zuid	4,50	25,8	25,0	24,2	34,2
36_C	Toren zuid	16,50	26,1	25,4	24,5	34,5
36_D	Toren zuid	28,50	26,8	26,0	25,1	35,1
36_E	Toren zuid	40,50	27,0	26,1	25,2	35,2
36_F	Toren zuid	52,50	27,6	26,7	25,9	35,9
37_A	Toren zuid	1,50	24,6	23,9	22,9	32,9
37_B	Toren zuid	4,50	24,8	24,0	23,0	33,0
37_C	Toren zuid	16,50	25,6	24,8	23,8	33,8
37_D	Toren zuid	28,50	28,7	27,6	26,7	36,7
37_E	Toren zuid	40,50	28,7	27,7	26,8	36,8
37_F	Toren zuid	52,50	29,2	28,2	27,3	37,3
38_A	Toren zuid	1,50	--	--	--	--
38_B	Toren zuid	4,50	--	--	--	--
38_C	Toren zuid	16,50	--	--	--	--
38_D	Toren zuid	28,50	--	--	--	--
38_E	Toren zuid	40,50	43,5	42,8	41,7	51,7
38_F	Toren zuid	52,50	43,6	42,9	41,7	51,7
39_A	Toren zuid	1,50	--	--	--	--
39_B	Toren zuid	4,50	--	--	--	--
39_C	Toren zuid	16,50	--	--	--	--
39_D	Toren zuid	28,50	--	--	--	--
39_E	Toren zuid	40,50	43,6	42,9	41,8	51,8
39_F	Toren zuid	52,50	43,7	43,0	41,8	51,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Berekeningsresultaten industrielawaai Westpoort

Inclusief redelijke sommatie-effect

Rapport: Resultatentabel
 Model: IL Pontsteiger 02 minder punten (bovenste deel)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
40_A	Brugdeel	61,50	44,6	44,0	42,9	52,9
40_B	Brugdeel	64,50	44,7	44,0	42,9	52,9
40_C	Brugdeel	70,50	44,8	44,2	43,1	53,1
40_D	Brugdeel	76,50	44,9	44,3	43,2	53,2
40_E	Brugdeel	82,50	45,1	44,4	43,4	53,4
40_F	Brugdeel	88,50	45,2	44,6	43,5	53,5
41_A	Brugdeel	61,50	44,6	44,0	42,9	52,9
41_B	Brugdeel	64,50	44,7	44,1	42,9	52,9
41_C	Brugdeel	70,50	44,8	44,2	43,1	53,1
41_D	Brugdeel	76,50	44,9	44,3	43,2	53,2
41_E	Brugdeel	82,50	45,1	44,5	43,4	53,4
41_F	Brugdeel	88,50	45,2	44,6	43,5	53,5
42_A	Brugdeel	61,50	38,3	37,8	37,4	47,4
42_B	Brugdeel	64,50	38,4	37,9	37,4	47,4
42_C	Brugdeel	70,50	38,5	38,1	37,6	47,6
42_D	Brugdeel	76,50	38,7	38,2	37,8	47,8
42_E	Brugdeel	82,50	38,9	38,5	38,0	48,0
42_F	Brugdeel	88,50	39,5	39,0	38,5	48,5
43_A	Brugdeel	61,50	36,9	36,5	36,1	46,1
43_B	Brugdeel	64,50	37,0	36,5	36,2	46,2
43_C	Brugdeel	70,50	37,2	36,7	36,4	46,4
43_D	Brugdeel	76,50	37,4	36,9	36,6	46,6
43_E	Brugdeel	82,50	37,6	37,2	36,8	46,8
43_F	Brugdeel	88,50	38,3	37,8	37,4	47,4
44_A	Brugdeel	61,50	36,4	36,0	35,6	45,6
44_B	Brugdeel	64,50	36,5	36,1	35,7	45,7
44_C	Brugdeel	70,50	36,7	36,3	35,9	45,9
44_D	Brugdeel	76,50	36,9	36,5	36,1	46,1
44_E	Brugdeel	82,50	37,1	36,7	36,3	46,3
44_F	Brugdeel	88,50	37,8	37,4	37,0	47,0
45_A	Brugdeel	61,50	36,1	35,7	35,3	45,3
45_B	Brugdeel	64,50	36,2	35,8	35,4	45,4
45_C	Brugdeel	70,50	36,4	36,0	35,6	45,6
45_D	Brugdeel	76,50	36,6	36,2	35,8	45,8
45_E	Brugdeel	82,50	36,8	36,4	36,0	46,0
45_F	Brugdeel	88,50	37,5	37,1	36,7	46,7
46_A	Brugdeel	61,50	35,9	35,5	35,1	45,1
46_B	Brugdeel	64,50	35,9	35,6	35,2	45,2
46_C	Brugdeel	70,50	36,1	35,8	35,4	45,4
46_D	Brugdeel	76,50	36,3	36,0	35,6	45,6
46_E	Brugdeel	82,50	36,6	36,2	35,8	45,8
46_F	Brugdeel	88,50	37,3	36,9	36,5	46,5
47_A	Brugdeel	61,50	35,7	35,3	34,9	44,9
47_B	Brugdeel	64,50	35,8	35,4	35,0	45,0
47_C	Brugdeel	70,50	36,0	35,6	35,2	45,2
47_D	Brugdeel	76,50	36,2	35,8	35,4	45,4
47_E	Brugdeel	82,50	36,4	36,0	35,6	45,6
47_F	Brugdeel	88,50	37,1	36,7	36,3	46,3
48_A	Brugdeel	61,50	26,3	25,4	24,6	34,6
48_B	Brugdeel	64,50	26,3	25,5	24,7	34,7
48_C	Brugdeel	70,50	26,5	25,7	24,9	34,9
48_D	Brugdeel	76,50	26,8	26,0	25,2	35,2
48_E	Brugdeel	82,50	27,4	26,6	25,8	35,8
48_F	Brugdeel	88,50	30,6	29,8	29,0	39,0
49_A	Brugdeel	61,50	28,6	27,6	26,6	36,6
49_B	Brugdeel	64,50	28,7	27,6	26,7	36,7
49_C	Brugdeel	70,50	28,8	27,8	26,8	36,8
49_D	Brugdeel	76,50	29,0	28,0	27,1	37,1
49_E	Brugdeel	82,50	29,5	28,5	27,5	37,5
49_F	Brugdeel	88,50	31,8	30,9	30,0	40,0
50_A	Brugdeel	61,50	43,6	42,9	41,7	51,7
50_B	Brugdeel	64,50	43,6	42,9	41,7	51,7
50_C	Brugdeel	70,50	43,7	43,0	41,9	51,9
50_D	Brugdeel	76,50	43,9	43,2	42,0	52,0
50_E	Brugdeel	82,50	44,0	43,3	42,1	52,1
50_F	Brugdeel	88,50	44,1	43,4	42,3	52,3
51_A	Brugdeel	61,50	43,7	43,0	41,8	51,8
51_B	Brugdeel	64,50	43,7	43,0	41,8	51,8
51_C	Brugdeel	70,50	43,8	43,1	42,0	52,0
51_D	Brugdeel	76,50	44,0	43,3	42,1	52,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Berekeningsresultaten industrielawaai Westpoort

Inclusief redelijke sommatie-effect

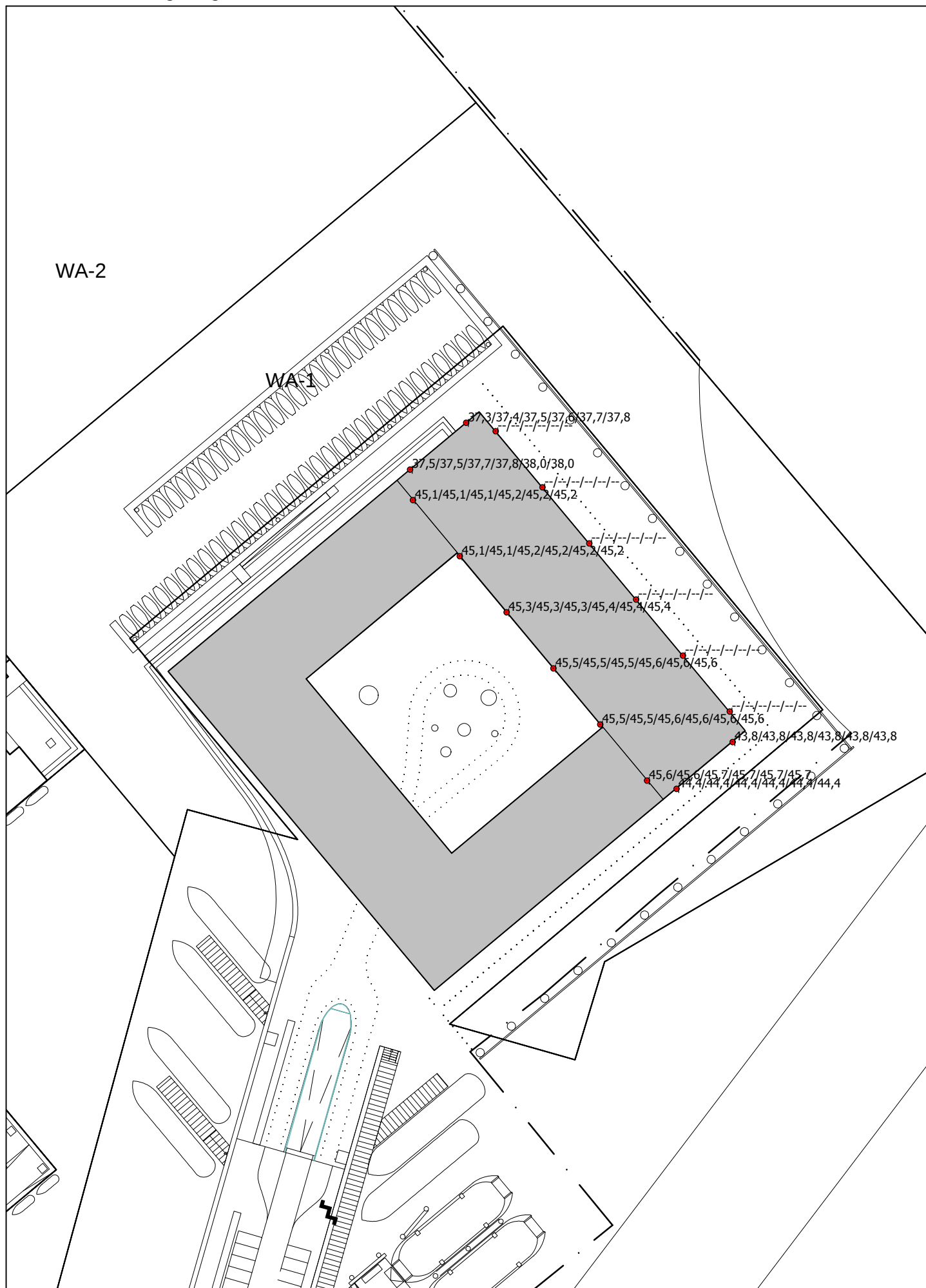
Rapport: Resultatentabel
 Model: IL Pontsteiger 02 minder punten (bovenste deel)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
51_E	Brugdeel	82,50	44,1	43,4	42,2	52,2
51_F	Brugdeel	88,50	44,2	43,5	42,4	52,4
52_A	Brugdeel	61,50	43,8	43,1	41,9	51,9
52_B	Brugdeel	64,50	43,8	43,1	41,9	51,9
52_C	Brugdeel	70,50	43,9	43,3	42,1	52,1
52_D	Brugdeel	76,50	44,1	43,4	42,2	52,2
52_E	Brugdeel	82,50	44,2	43,5	42,3	52,3
52_F	Brugdeel	88,50	44,3	43,7	42,5	52,5
53_A	Brugdeel	61,50	43,9	43,2	42,0	52,0
53_B	Brugdeel	64,50	43,9	43,3	42,1	52,1
53_C	Brugdeel	70,50	44,0	43,4	42,2	52,2
53_D	Brugdeel	76,50	44,2	43,5	42,3	52,3
53_E	Brugdeel	82,50	44,3	43,6	42,4	52,4
53_F	Brugdeel	88,50	44,4	43,8	42,6	52,6
54_A	Brugdeel	61,50	44,0	43,3	42,2	52,2
54_B	Brugdeel	64,50	44,1	43,4	42,2	52,2
54_C	Brugdeel	70,50	44,2	43,5	42,3	52,3
54_D	Brugdeel	76,50	44,3	43,6	42,5	52,5
54_E	Brugdeel	82,50	44,4	43,8	42,6	52,6
54_F	Brugdeel	88,50	44,6	43,9	42,8	52,8
55_A	Brugdeel	61,50	44,2	43,5	42,4	52,4
55_B	Brugdeel	64,50	44,2	43,6	42,4	52,4
55_C	Brugdeel	70,50	44,4	43,7	42,5	52,5
55_D	Brugdeel	76,50	44,5	43,8	42,7	52,7
55_E	Brugdeel	82,50	44,6	44,0	42,8	52,8
55_F	Brugdeel	88,50	44,8	44,1	43,0	53,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage III Berekeningsresultaten wegverkeer Spaarndammerdijk/Tasmanstraat/
Van Diemenstraat





Berekeningsresultaten wegverkeerslawaaï V. Diemenstr./Tasmanstr./Sp.dijk

Inclusief aftrek art. 110g Wet geluidhinder

Rapport: Resultatentabel
 Model: verk. geg. 11-2013_Pontsteiger 01 minder punten (onderste deel)
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Tunnel/Sp.dijk/Tasmanstr./Van Diemenstr.
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	U-vormig deel	1,50	36,6	33,1	29,6	38,1
01_B	U-vormig deel	4,50	36,8	33,2	29,7	38,2
01_C	U-vormig deel	10,50	36,7	33,2	29,7	38,2
01_D	U-vormig deel	16,50	36,3	32,8	29,3	37,8
01_E	U-vormig deel	22,50	36,4	32,9	29,4	37,9
01_F	U-vormig deel	28,50	36,7	33,1	29,6	38,1
02_A	U-vormig deel	1,50	36,7	33,2	29,7	38,2
02_B	U-vormig deel	4,50	36,9	33,3	29,8	38,3
02_C	U-vormig deel	10,50	36,9	33,3	29,8	38,3
02_D	U-vormig deel	16,50	36,6	33,1	29,6	38,1
02_E	U-vormig deel	22,50	36,6	33,0	29,5	38,0
02_F	U-vormig deel	28,50	36,7	33,2	29,7	38,2
03_A	U-vormig deel	1,50	36,5	33,0	29,5	38,0
03_B	U-vormig deel	4,50	36,7	33,2	29,7	38,2
03_C	U-vormig deel	10,50	36,7	33,1	29,7	38,2
03_D	U-vormig deel	16,50	36,2	32,6	29,1	37,6
03_E	U-vormig deel	22,50	36,2	32,6	29,2	37,6
03_F	U-vormig deel	28,50	36,3	32,8	29,3	37,8
04_A	U-vormig deel	1,50	36,0	32,4	28,9	37,4
04_B	U-vormig deel	4,50	36,1	32,6	29,1	37,6
04_C	U-vormig deel	10,50	36,2	32,6	29,2	37,6
04_D	U-vormig deel	16,50	35,7	32,1	28,7	37,1
04_E	U-vormig deel	22,50	35,6	32,0	28,6	37,0
04_F	U-vormig deel	28,50	35,8	32,2	28,8	37,2
05_A	U-vormig deel	1,50	23,6	19,9	16,6	25,0
05_B	U-vormig deel	4,50	23,9	20,1	16,9	25,3
05_C	U-vormig deel	10,50	23,8	19,9	16,8	25,2
05_D	U-vormig deel	16,50	24,5	20,3	17,5	25,8
05_E	U-vormig deel	22,50	26,3	22,0	19,3	27,6
05_F	U-vormig deel	28,50	30,5	26,4	23,5	31,9
06_A	U-vormig deel	1,50	20,2	16,5	13,2	21,7
06_B	U-vormig deel	4,50	20,2	16,4	13,1	21,6
06_C	U-vormig deel	10,50	20,1	16,2	13,1	21,5
06_D	U-vormig deel	16,50	21,5	17,3	14,5	22,8
06_E	U-vormig deel	22,50	24,5	20,1	17,5	25,8
06_F	U-vormig deel	28,50	30,9	26,8	23,9	32,3
07_A	U-vormig deel	1,50	20,6	16,9	13,6	22,0
07_B	U-vormig deel	4,50	20,3	16,7	13,3	21,8
07_C	U-vormig deel	10,50	20,1	16,4	13,1	21,6
07_D	U-vormig deel	16,50	20,9	17,1	13,9	22,3
07_E	U-vormig deel	22,50	22,8	18,6	15,9	24,2
07_F	U-vormig deel	28,50	32,3	28,3	25,3	33,7
08_A	U-vormig deel	1,50	10,1	6,4	3,0	11,5
08_B	U-vormig deel	4,50	10,2	6,5	3,2	11,6
08_C	U-vormig deel	10,50	9,9	6,1	2,8	11,3
08_D	U-vormig deel	16,50	10,2	6,3	3,2	11,6
08_E	U-vormig deel	22,50	12,1	8,2	5,0	13,5
08_F	U-vormig deel	28,50	20,0	16,5	12,9	21,4
09_A	U-vormig deel	1,50	12,1	8,3	5,1	13,5
09_B	U-vormig deel	4,50	12,1	8,2	5,1	13,5
09_C	U-vormig deel	10,50	12,3	8,2	5,4	13,7
09_D	U-vormig deel	16,50	13,8	9,4	6,8	15,1
09_E	U-vormig deel	22,50	17,7	13,2	10,7	19,0
09_F	U-vormig deel	28,50	26,1	22,1	19,1	27,4
10_A	U-vormig deel	1,50	12,3	8,6	5,3	13,7
10_B	U-vormig deel	4,50	12,2	8,4	5,1	13,6
10_C	U-vormig deel	10,50	11,9	8,0	4,8	13,2
10_D	U-vormig deel	16,50	13,1	8,9	6,1	14,5
10_E	U-vormig deel	22,50	16,6	12,2	9,7	18,0
10_F	U-vormig deel	28,50	23,9	19,7	16,9	25,3
11_A	U-vormig deel	1,50	16,6	13,0	9,6	18,1
11_B	U-vormig deel	4,50	16,7	13,0	9,7	18,1
11_C	U-vormig deel	10,50	16,9	13,1	9,8	18,3
11_D	U-vormig deel	16,50	17,3	13,5	10,3	18,7
11_E	U-vormig deel	22,50	19,2	14,9	12,1	20,5
11_F	U-vormig deel	28,50	30,0	26,0	23,0	31,4
12_A	U-vormig deel	1,50	16,5	12,8	9,5	17,9
12_B	U-vormig deel	4,50	16,6	12,9	9,6	18,0
12_C	U-vormig deel	10,50	17,3	13,3	10,2	18,6
12_D	U-vormig deel	16,50	18,3	14,1	11,3	19,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Berekeningsresultaten wegverkeerslawaaï V. Diemenstr./Tasmanstr./Sp.dijk Inclusief aftrek art. 110g Wet geluidhinder

Rapport: Resultatentabel
Model: verk. geg. 11-2013_Pontsteiger 01 minder punten (onderste deel)
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Tunnel/Sp.dijk/Tasmanstr./Van Diemenstr.
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
12_E	U-vormig deel	22,50	21,9	17,5	14,9	23,2
12_F	U-vormig deel	28,50	30,1	26,2	23,1	31,5
13_A	U-vormig deel	1,50	16,9	13,1	9,8	18,3
13_B	U-vormig deel	4,50	17,2	13,3	10,1	18,5
13_C	U-vormig deel	10,50	18,0	13,9	11,0	19,3
13_D	U-vormig deel	16,50	19,5	15,2	12,5	20,9
13_E	U-vormig deel	22,50	23,0	18,6	16,0	24,3
13_F	U-vormig deel	28,50	30,4	26,5	23,4	31,8
14_A	U-vormig deel	1,50	41,4	37,8	34,3	42,8
14_B	U-vormig deel	4,50	41,4	37,7	34,4	42,8
14_C	U-vormig deel	10,50	41,1	37,4	34,1	42,5
14_D	U-vormig deel	16,50	41,8	38,1	34,7	43,2
14_E	U-vormig deel	22,50	42,5	38,9	35,5	44,0
14_F	U-vormig deel	28,50	43,2	39,5	36,1	44,6
15_A	U-vormig deel	1,50	41,9	38,3	34,9	43,3
15_B	U-vormig deel	4,50	41,9	38,3	34,9	43,3
15_C	U-vormig deel	10,50	41,7	38,1	34,7	43,1
15_D	U-vormig deel	16,50	42,4	38,8	35,4	43,9
15_E	U-vormig deel	22,50	43,2	39,6	36,2	44,7
15_F	U-vormig deel	28,50	43,8	40,1	36,8	45,2
16_A	U-vormig deel	1,50	42,4	38,8	35,4	43,9
16_B	U-vormig deel	4,50	42,4	38,7	35,3	43,8
16_C	U-vormig deel	10,50	42,3	38,6	35,3	43,7
16_D	U-vormig deel	16,50	43,1	39,4	36,1	44,5
16_E	U-vormig deel	22,50	43,9	40,2	36,9	45,3
16_F	U-vormig deel	28,50	44,4	40,7	37,3	45,8
17_A	U-vormig deel	1,50	42,9	39,3	35,9	44,4
17_B	U-vormig deel	4,50	42,9	39,2	35,8	44,3
17_C	U-vormig deel	10,50	42,9	39,2	35,9	44,3
17_D	U-vormig deel	16,50	43,7	40,1	36,7	45,2
17_E	U-vormig deel	22,50	44,5	40,9	37,5	46,0
17_F	U-vormig deel	28,50	44,9	41,3	37,9	46,3
18_A	U-vormig deel	1,50	43,9	40,4	36,9	45,4
18_B	U-vormig deel	4,50	43,9	40,3	36,9	45,4
18_C	U-vormig deel	10,50	44,1	40,5	37,1	45,6
18_D	U-vormig deel	16,50	44,9	41,3	37,9	46,4
18_E	U-vormig deel	22,50	45,7	42,1	38,7	47,1
18_F	U-vormig deel	28,50	46,1	42,5	39,1	47,5
19_A	U-vormig deel	1,50	43,8	40,3	36,8	45,3
19_B	U-vormig deel	4,50	43,9	40,3	36,9	45,4
19_C	U-vormig deel	10,50	44,0	40,4	37,0	45,4
19_D	U-vormig deel	16,50	44,8	41,2	37,8	46,2
19_E	U-vormig deel	22,50	45,6	42,0	38,5	47,0
19_F	U-vormig deel	28,50	46,0	42,4	38,9	47,4
20_A	U-vormig deel	1,50	43,8	40,3	36,8	45,2
20_B	U-vormig deel	4,50	43,8	40,2	36,7	45,2
20_C	U-vormig deel	10,50	43,8	40,1	36,7	45,2
20_D	U-vormig deel	16,50	44,5	40,9	37,5	46,0
20_E	U-vormig deel	22,50	45,3	41,7	38,3	46,7
20_F	U-vormig deel	28,50	45,8	42,2	38,8	47,2
21_A	U-vormig deel	1,50	43,9	40,3	36,9	45,3
21_B	U-vormig deel	4,50	43,7	40,1	36,7	45,2
21_C	U-vormig deel	10,50	43,6	40,0	36,6	45,1
21_D	U-vormig deel	16,50	44,4	40,8	37,3	45,8
21_E	U-vormig deel	22,50	45,2	41,6	38,1	46,6
21_F	U-vormig deel	28,50	45,7	42,1	38,7	47,1
22_A	U-vormig deel	1,50	43,9	40,3	36,9	45,4
22_B	U-vormig deel	4,50	43,7	40,1	36,7	45,1
22_C	U-vormig deel	10,50	43,5	39,9	36,5	45,0
22_D	U-vormig deel	16,50	44,2	40,5	37,1	45,6
22_E	U-vormig deel	22,50	44,9	41,3	37,9	46,3
22_F	U-vormig deel	28,50	45,5	41,9	38,5	46,9
23_A	U-vormig deel	1,50	43,8	40,2	36,8	45,3
23_B	U-vormig deel	4,50	43,6	40,0	36,6	45,0
23_C	U-vormig deel	10,50	43,4	39,8	36,4	44,8
23_D	U-vormig deel	16,50	44,0	40,4	36,9	45,4
23_E	U-vormig deel	22,50	44,7	41,1	37,7	46,1
23_F	U-vormig deel	28,50	45,3	41,7	38,3	46,8
24_A	Toren noord	1,50	35,5	32,0	28,5	37,0
24_B	Toren noord	4,50	35,8	32,3	28,8	37,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Berekeningsresultaten wegverkeerslawaaï V. Diemenstr./Tasmanstr./Sp.dijk Inclusief aftrek art. 110g Wet geluidhinder

Rapport: Resultatentabel
Model: verk. geg. 11-2013_Pontsteiger 01 minder punten (onderste deel)
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Tunnel/Sp.dijk/Tasmanstr./Van Diemenstr.
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
24_C	Toren noord	16,50	35,4	31,8	28,4	36,9
24_D	Toren noord	28,50	35,4	31,8	28,4	36,9
24_E	Toren noord	40,50	35,5	32,0	28,5	36,9
24_F	Toren noord	52,50	35,7	32,2	28,7	37,2
25_A	Toren noord	1,50	35,3	31,8	28,3	36,8
25_B	Toren noord	4,50	35,5	32,0	28,5	37,0
25_C	Toren noord	16,50	35,2	31,6	28,2	36,7
25_D	Toren noord	28,50	35,2	31,7	28,2	36,7
25_E	Toren noord	40,50	35,4	31,8	28,3	36,8
25_F	Toren noord	52,50	35,6	32,1	28,6	37,0
26_A	Toren noord	1,50	1,4	-2,5	-5,6	2,8
26_B	Toren noord	4,50	1,6	-2,5	-5,4	3,0
26_C	Toren noord	16,50	0,8	-3,3	-6,2	2,2
26_D	Toren noord	28,50	0,8	-3,3	-6,2	2,2
26_E	Toren noord	40,50	1,5	-2,6	-5,5	2,9
26_F	Toren noord	52,50	-7,6	-11,6	-14,6	-6,2
27_A	Toren noord	1,50	2,5	-1,5	-4,5	3,9
27_B	Toren noord	4,50	2,6	-1,4	-4,4	4,0
27_C	Toren noord	16,50	1,8	-2,3	-5,2	3,2
27_D	Toren noord	28,50	1,9	-2,2	-5,1	3,3
27_E	Toren noord	40,50	2,6	-1,6	-4,4	3,9
27_F	Toren noord	52,50	--	--	--	--
28_A	Toren noord	1,50	20,0	16,1	13,0	21,4
28_B	Toren noord	4,50	20,2	16,2	13,2	21,6
28_C	Toren noord	16,50	22,5	18,1	15,6	23,9
28_D	Toren noord	28,50	30,5	26,4	23,5	31,8
28_E	Toren noord	40,50	42,2	38,6	35,2	43,6
28_F	Toren noord	52,50	42,5	38,9	35,5	43,9
29_A	Toren noord	1,50	22,4	18,7	15,4	23,8
29_B	Toren noord	4,50	22,6	18,8	15,6	24,0
29_C	Toren noord	16,50	23,6	19,4	16,6	25,0
29_D	Toren noord	28,50	29,7	25,5	22,7	31,0
29_E	Toren noord	40,50	42,6	39,0	35,5	44,0
29_F	Toren noord	52,50	42,8	39,1	35,8	44,2
30_A	Toren noord	1,50	--	--	--	--
30_B	Toren noord	4,50	--	--	--	--
30_C	Toren noord	16,50	--	--	--	--
30_D	Toren noord	28,50	--	--	--	--
30_E	Toren noord	40,50	43,5	40,0	36,5	45,0
30_F	Toren noord	52,50	43,8	40,2	36,7	45,2
31_A	Toren noord	1,50	--	--	--	--
31_B	Toren noord	4,50	--	--	--	--
31_C	Toren noord	16,50	--	--	--	--
31_D	Toren noord	28,50	--	--	--	--
31_E	Toren noord	40,50	43,5	39,9	36,4	44,9
31_F	Toren noord	52,50	43,7	40,1	36,7	45,1
32_A	Toren zuid	1,50	17,0	13,2	10,0	18,4
32_B	Toren zuid	4,50	17,4	13,4	10,3	18,7
32_C	Toren zuid	16,50	20,0	15,6	13,0	21,3
32_D	Toren zuid	28,50	30,4	26,4	23,3	31,7
32_E	Toren zuid	40,50	37,2	33,7	30,2	38,7
32_F	Toren zuid	52,50	37,7	34,2	30,7	39,2
33_A	Toren zuid	1,50	17,3	13,4	10,3	18,7
33_B	Toren zuid	4,50	17,8	13,8	10,8	19,1
33_C	Toren zuid	16,50	20,7	16,3	13,7	22,0
33_D	Toren zuid	28,50	30,6	26,7	23,6	32,0
33_E	Toren zuid	40,50	37,0	33,5	30,0	38,4
33_F	Toren zuid	52,50	37,4	33,9	30,4	38,9
34_A	Toren zuid	1,50	24,8	21,0	17,8	26,2
34_B	Toren zuid	4,50	24,9	21,1	17,9	26,3
34_C	Toren zuid	16,50	23,9	20,1	16,9	25,3
34_D	Toren zuid	28,50	24,0	20,1	17,0	25,4
34_E	Toren zuid	40,50	24,6	20,8	17,6	26,0
34_F	Toren zuid	52,50	--	--	--	--
35_A	Toren zuid	1,50	26,3	22,5	19,2	27,7
35_B	Toren zuid	4,50	26,3	22,5	19,3	27,7
35_C	Toren zuid	16,50	25,3	21,5	18,3	26,7
35_D	Toren zuid	28,50	25,4	21,6	18,4	26,8
35_E	Toren zuid	40,50	26,1	22,2	19,1	27,5
35_F	Toren zuid	52,50	--	--	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Berekeningsresultaten wegverkeerslawaaï V. Diemenstr./Tasmanstr./Sp.dijk Inclusief aftrek art. 110g Wet geluidhinder

Rapport: Resultatentabel
Model: verk. geg. 11-2013_Pontsteiger 01 minder punten (onderste deel)
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Tunnel/Sp.dijk/Tasmanstr./Van Diemenstr.
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
36_A	Toren zuid	1,50	40,4	36,8	33,4	41,9
36_B	Toren zuid	4,50	40,5	36,9	33,5	41,9
36_C	Toren zuid	16,50	40,7	37,0	33,6	42,1
36_D	Toren zuid	28,50	42,1	38,4	35,0	43,5
36_E	Toren zuid	40,50	42,4	38,8	35,4	43,9
36_F	Toren zuid	52,50	42,4	38,7	35,4	43,8
37_A	Toren zuid	1,50	41,1	37,5	34,1	42,5
37_B	Toren zuid	4,50	41,1	37,5	34,1	42,6
37_C	Toren zuid	16,50	41,4	37,7	34,4	42,8
37_D	Toren zuid	28,50	42,8	39,2	35,8	44,2
37_E	Toren zuid	40,50	43,0	39,4	36,0	44,5
37_F	Toren zuid	52,50	43,0	39,3	36,0	44,4
38_A	Toren zuid	1,50	--	--	--	--
38_B	Toren zuid	4,50	--	--	--	--
38_C	Toren zuid	16,50	--	--	--	--
38_D	Toren zuid	28,50	--	--	--	--
38_E	Toren zuid	40,50	44,2	40,5	37,1	45,6
38_F	Toren zuid	52,50	44,2	40,6	37,2	45,7
39_A	Toren zuid	1,50	--	--	--	--
39_B	Toren zuid	4,50	--	--	--	--
39_C	Toren zuid	16,50	--	--	--	--
39_D	Toren zuid	28,50	--	--	--	--
39_E	Toren zuid	40,50	43,9	40,3	36,9	45,3
39_F	Toren zuid	52,50	44,0	40,4	37,0	45,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Berekeningsresultaten wegverkeerslawaaï V. Diemenstr./Tasmanstr./Sp.dijk Inclusief aftrek art. 110g Wet geluidhinder

Rapport: Resultatentabel
Model: verk. geg. 11-2013_Pontsteiger 02 minder punten (bovenste deel)
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Tunnel/Sp.dijk/Tasmanstr./Van Diemenstr.
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
40_A	Brugdeel	61,50	36,0	32,5	29,0	37,5
40_B	Brugdeel	64,50	36,1	32,6	29,1	37,5
40_C	Brugdeel	70,50	36,2	32,7	29,2	37,7
40_D	Brugdeel	76,50	36,4	32,9	29,4	37,8
40_E	Brugdeel	82,50	36,5	33,0	29,5	38,0
40_F	Brugdeel	88,50	36,6	33,0	29,6	38,0
41_A	Brugdeel	61,50	35,9	32,4	28,8	37,3
41_B	Brugdeel	64,50	35,9	32,4	28,9	37,4
41_C	Brugdeel	70,50	36,0	32,5	29,0	37,5
41_D	Brugdeel	76,50	36,2	32,7	29,2	37,6
41_E	Brugdeel	82,50	36,3	32,8	29,3	37,7
41_F	Brugdeel	88,50	36,4	32,8	29,4	37,8
42_A	Brugdeel	61,50	--	--	--	--
42_B	Brugdeel	64,50	--	--	--	--
42_C	Brugdeel	70,50	--	--	--	--
42_D	Brugdeel	76,50	--	--	--	--
42_E	Brugdeel	82,50	--	--	--	--
42_F	Brugdeel	88,50	--	--	--	--
43_A	Brugdeel	61,50	--	--	--	--
43_B	Brugdeel	64,50	--	--	--	--
43_C	Brugdeel	70,50	--	--	--	--
43_D	Brugdeel	76,50	--	--	--	--
43_E	Brugdeel	82,50	--	--	--	--
43_F	Brugdeel	88,50	--	--	--	--
44_A	Brugdeel	61,50	--	--	--	--
44_B	Brugdeel	64,50	--	--	--	--
44_C	Brugdeel	70,50	--	--	--	--
44_D	Brugdeel	76,50	--	--	--	--
44_E	Brugdeel	82,50	--	--	--	--
44_F	Brugdeel	88,50	--	--	--	--
45_A	Brugdeel	61,50	--	--	--	--
45_B	Brugdeel	64,50	--	--	--	--
45_C	Brugdeel	70,50	--	--	--	--
45_D	Brugdeel	76,50	--	--	--	--
45_E	Brugdeel	82,50	--	--	--	--
45_F	Brugdeel	88,50	--	--	--	--
46_A	Brugdeel	61,50	--	--	--	--
46_B	Brugdeel	64,50	--	--	--	--
46_C	Brugdeel	70,50	--	--	--	--
46_D	Brugdeel	76,50	--	--	--	--
46_E	Brugdeel	82,50	--	--	--	--
46_F	Brugdeel	88,50	--	--	--	--
47_A	Brugdeel	61,50	--	--	--	--
47_B	Brugdeel	64,50	--	--	--	--
47_C	Brugdeel	70,50	--	--	--	--
47_D	Brugdeel	76,50	--	--	--	--
47_E	Brugdeel	82,50	--	--	--	--
47_F	Brugdeel	88,50	--	--	--	--
48_A	Brugdeel	61,50	42,4	38,8	35,4	43,8
48_B	Brugdeel	64,50	42,4	38,8	35,4	43,8
48_C	Brugdeel	70,50	42,4	38,7	35,4	43,8
48_D	Brugdeel	76,50	42,4	38,7	35,3	43,8
48_E	Brugdeel	82,50	42,4	38,7	35,3	43,8
48_F	Brugdeel	88,50	42,4	38,7	35,4	43,8
49_A	Brugdeel	61,50	43,0	39,3	36,0	44,4
49_B	Brugdeel	64,50	43,0	39,3	35,9	44,4
49_C	Brugdeel	70,50	43,0	39,3	35,9	44,4
49_D	Brugdeel	76,50	43,0	39,3	35,9	44,4
49_E	Brugdeel	82,50	43,0	39,3	35,9	44,4
49_F	Brugdeel	88,50	43,0	39,3	35,9	44,4
50_A	Brugdeel	61,50	44,2	40,5	37,1	45,6
50_B	Brugdeel	64,50	44,2	40,6	37,2	45,6
50_C	Brugdeel	70,50	44,2	40,6	37,2	45,7
50_D	Brugdeel	76,50	44,2	40,6	37,2	45,7
50_E	Brugdeel	82,50	44,3	40,6	37,2	45,7
50_F	Brugdeel	88,50	44,3	40,6	37,2	45,7
51_A	Brugdeel	61,50	44,1	40,5	37,0	45,5
51_B	Brugdeel	64,50	44,1	40,5	37,1	45,5
51_C	Brugdeel	70,50	44,1	40,5	37,1	45,6
51_D	Brugdeel	76,50	44,2	40,5	37,1	45,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Berekeningsresultaten wegverkeerslawaai V. Diemenstr./Tasmanstr./Sp.dijk Inclusief aftrek art. 110g Wet geluidhinder

Rapport: Resultatentabel
Model: verk. geg. 11-2013_Pontsteiger 02 minder punten (bovenste deel)
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Tunnel/Sp.dijk/Tasmanstr./Van Diemenstr.
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
51_E	Brugdeel	82,50	44,2	40,6	37,2	45,6
51_F	Brugdeel	88,50	44,2	40,5	37,1	45,6
52_A	Brugdeel	61,50	44,1	40,4	37,0	45,5
52_B	Brugdeel	64,50	44,1	40,5	37,1	45,5
52_C	Brugdeel	70,50	44,1	40,5	37,1	45,5
52_D	Brugdeel	76,50	44,1	40,5	37,1	45,6
52_E	Brugdeel	82,50	44,1	40,5	37,1	45,6
52_F	Brugdeel	88,50	44,2	40,5	37,1	45,6
53_A	Brugdeel	61,50	43,8	40,2	36,8	45,3
53_B	Brugdeel	64,50	43,9	40,2	36,8	45,3
53_C	Brugdeel	70,50	43,9	40,3	36,9	45,3
53_D	Brugdeel	76,50	43,9	40,3	36,9	45,4
53_E	Brugdeel	82,50	44,0	40,3	36,9	45,4
53_F	Brugdeel	88,50	44,0	40,3	36,9	45,4
54_A	Brugdeel	61,50	43,7	40,0	36,6	45,1
54_B	Brugdeel	64,50	43,7	40,0	36,6	45,1
54_C	Brugdeel	70,50	43,7	40,1	36,7	45,2
54_D	Brugdeel	76,50	43,8	40,1	36,7	45,2
54_E	Brugdeel	82,50	43,8	40,2	36,8	45,2
54_F	Brugdeel	88,50	43,8	40,2	36,8	45,2
55_A	Brugdeel	61,50	43,7	40,1	36,7	45,1
55_B	Brugdeel	64,50	43,7	40,1	36,7	45,1
55_C	Brugdeel	70,50	43,7	40,1	36,7	45,1
55_D	Brugdeel	76,50	43,8	40,1	36,7	45,2
55_E	Brugdeel	82,50	43,8	40,1	36,7	45,2
55_F	Brugdeel	88,50	43,8	40,2	36,8	45,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4:
Besluit Vaststelling hogere waarden ten behoeve van bestemmingsplan De Houthaven –
Pontsteigergebouw, Partiële herziening (29-01-2014)

Paraaf Portefeuillehouder:	
Paraaf Directeur:	



A-besluit

Directie:
Afdeling:
Behandelend ambtenaar:
Telefoon:

Strategie en Beleidsrealisatie
Ruimtelijke ordening en grondzaken
Frank Arents
30174

Datum agendering:
Besluitnummer:
Portefeuille:

4 februari 2014
2013/13279
Ruimtelijke ordening

Onderwerp:

Vaststelling hogere waarden ten behoeve van bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw, Partiële herziening

Het Dagelijks Bestuur besluit:

Hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vast te stellen van 55 d(B)A voor maximaal 500 woningen vanwege industrielawaai vanwege industrieterrein Westpoort zoals deze geprojecteerd zijn in bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw, Partiële herziening

Korte samenvatting: (max. 10 regels)

Het op 8 september 2009 vastgestelde bestemmingsplan Pontsteigergebouw voorzag in een markant gebouw op de kop van de Pontsteiger met 250 woningen en 2000 m2 niet-woonfuncties. De ongunstige gewijzigde marktomstandigheden nopen tot een ander invulling, concreet met een toename van het aantal woningen tot maximaal 500. Voor alle woningen wordt dezelfde hogere waarde vastgesteld, waardoor voor elke verdeling van de woningen over het gebouw gekozen kan worden. Dit kan middels een partiële herziening en opnieuw vaststellen van hogere waarden geluidhinder.

Op grond van nader geluidsonderzoek is vaststelling van hogere waarden vanwege wegverkeer niet langer nodig, die nog wel in het ontwerpbesluit waren opgenomen. Tijdens de terinzagelgging zijn geen zienswijzen ingediend.

Omdat het bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw een zogenoemd papieren plan is, wordt ook de partiële herziening op papier gemaakt.

Bestuurlijke achtergrond (aanleiding en context):

Het DB is bevoegd gezag om ten behoeve van het bestemmingsplan hogere waarden geluidhinder vast te stellen. Het ontwerp van dit besluit heeft vanaf 5 december 2013 (samen met het ontwerpbestemmingsplan) gedurende zes weken ter inzage gelegen; er zijn geen zienswijzen hierop ontvangen.

Reden van het besluit:

Materieel is dit besluit nodig om te komen tot daadwerkelijke realisatie van de voorgestane ontwikkelingen. De artikelen 110a en volgende van de Wet geluidhinder regelen de procedure voor vaststelling van hogere waarden. Artikel 48 en 76 van de Wet geluidhinder bepaalt dat de hogere waarden vastgesteld dienen te worden voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Ontwerpvaststelling hogere waarden en ontwerpbestemmingsplan zijn gelijktijdig ter inzage gelegd.

Kosten, baten en dekking:

Besluit heeft geen financiële consequenties voor de stadsdeelbegroting of negatieve gevolgen voor de grex.

Vorbereiding en adviezen:

Het voorontwerp is besproken met de Portefeuillehouder en Projectbureau Houthaven.

Uitkomsten inspraak en/of maatschappelijk overleg:

Van de mogelijkheid om een zienswijze (inspraak) in te dienen is geen gebruik gemaakt

Meegezonden/ter inzage gelegde stukken:

Bestemmingsplan met toelichting en bijlagen, waarin opgenomen akoestisch onderzoek.

Afhandeling:
Afschrift aan:

Rob Schouten
Frank Arents

Bekendmaking / publicatie:

Gelijk met bekendmaking vastgesteld bestemmingsplan

Communicatie:

De raad wordt over dit plan geïnformeerd conform de brief van het db aan de raad over "organische planontwikkeling".

Op 17 december (17.00-19.00 uur) is een inloopbijeenkomst gehouden in het kantoor in de Houthaven.

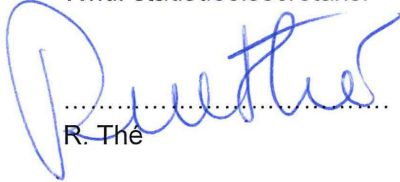
Verdere behandeling door de raad:

- Ter kennisname: Nee
 - Bespreking op politieke avond op:
 - Raadsbesluit gepland op:
-

Besloten in de vergadering van: 4 februari 2014

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel West,

Wvd. stadsdeelsecretaris:



.....
R. The

Voorzitter van het Dagelijks Bestuur:



.....
M. Kuitenbrouwer