

## Wet geluidhinder

Besluit van burgemeester en wethouders van Diemen tot het op grond van artikel 83 van de Wet geluidhinder en artikel 4.10 van het Besluit geluidhinder vaststellen van hogere grenswaarden ten aanzien van de omgevingsvergunningen voor blok 1, blok 2 en toren 1, op het perceel, kadastraal bekend gemeente Diemen, sectie D, nummer 2157 Ged in overeenstemming met het bij dit besluit behorende rapport Akoestisch onderzoek Bergwijpark Noord blok1, blok 2 en toren 1, kenmerk Ro/Trb/AGH d.d. 10 mei 2015 en hier als volgt samengevat:

- 49 dB voor de geluidsbelasting Lden vanwege de Gooiseweg;
- 49 tot en met 52 dB voor de geluidsbelasting Lden vanwege de Bergwijkdreef;
- 49 dB voor de geluidbelasting Lden vanwege het raccordement, na toepassen van de aftrek van 5 dB, zoals dat volgt uit artikel 1 van de Wet geluidhinder (overige wegen) en artikel 3.4 eerste lid van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012;
- 49 dB tot en met 54 dB voor de geluidbelasting Lden vanwege het raccordement en van 49 tot en met 52 dB voor de geluidbelasting vanwege de metrospoorweg parallel aan de hoofdspoorweg, op welke geluidbelastingen de aftrek van 5 dB niet is toegepast, zoals dat volgt uit artikel 110g en artikel 1 (motorvoertuigen) van de Wet geluidhinder en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;
- 56 tot en met 61 dB voor de geluidbelasting Lden vanwege het spoorwegtraject 416 van de metro;
- 56 tot en met 65 dB voor de geluidbelasting Lden vanwege de hoofdspoorweg Duivendrecht – Weesp.

### Maatregelen

Om te voldoen aan het hogere grenswaarde beleid wordt om de balkons van 16 woningen een geluidsscherm geplaatst (gesloten balkon). Voor 3 woning wordt ontheffing verleend van het hogere grenswaarde beleid, de eis van een geluidluwe buitenruimte. Bij elk van deze drie woningen dient voor een te open raam een geluidsschermmaatregel aan de gevel te worden getroffen waarmee de geluidbelasting wordt teruggebracht tot de grenswaarde. De overige woningen voldoen aan het hogere grenswaarde beleid. Er wordt verder een dusdanige karakteristieke geluidwering van de gevel gerealiseerd dat de gecumuleerde geluidbelasting binnen in de woning niet hoger is dan de binnengrenswaarde van 33 dB.

Datum besluit: 12 mei 2015



### De omgevingsvergunning

Met drie omgevingsvergunningen wordt de bouw van 262 woningen toegelaten in de vorm van appartementen in gesloten bouwblokken met daartussen een woontoren. Het bestemmingsplan laat geen woningen toe. De aangevraagde omgevingsvergunningen wijken dus af van het bestemmingsplan. Een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan is mogelijk indien wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Met het voorliggende besluit wordt daarin voorzien.

### Zones

De Gooiseweg is een autoweg en wordt door de Wet geluidhinder daarom aangemerkt als weg in buitenstedelijk gebied<sup>1</sup>. De maximum snelheid bedraagt 70 km per uur. De weg bestaat uit 5 of meer rijstroken en heeft aan weerszijden van de weg een zone van 600 meter<sup>2</sup>.

De Eekholt, Diemerdreef, Boven Rijkersloot, Dalsteindreef en Bergwijkdreef zijn wegen in stedelijk gebied met een maximum snelheid van 50 km per uur. De wegen bestaan uit 2 en 3 rijstroken en hebben aan weerszijden een zone van 200 meter (2 rijstroken) en 350 m (3 rijstroken)<sup>3</sup>. Bij de overgang van 3 naar 2 rijstroken loopt de 350 m zone door over een lengte van 116,7 meter<sup>4</sup>.

De hoofdspoorweg Duivendrecht–Weesp is aangegeven op de geluidplafondkaart<sup>5</sup>. Ter hoogte van het kantorenpark Diemervijver is het geluidproductieplafond gelegen tussen 61 dB en 66 dB, waarbij een zone behoort van 300 meter<sup>6</sup>.

De metrospoorweg tussen de Venserweg en de Gaasperplas is aangegeven als spoorwegtraject 416 op de geluidzonekaart spoorwegen met een zonebreedte van 100 m<sup>7</sup>.

De metrospoorweg parallel aan de hoofdspoorweg is niet weergegeven op deze zonekaart en valt daarom onder het begrip 'weg' van de Wet geluidhinder. De metrospoorweg wordt hier aangemerkt als weg in stedelijk

<sup>1</sup> Artikel 1 Wet geluidhinder *buitenstedelijk gebied* : gebied buiten de bebouwde kom alsmede, en voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg

<sup>2</sup> Artikel 74,1.b.3 Wet geluidhinder

<sup>3</sup> Artikel 74,1.a.1 Wet geluidhinder

<sup>4</sup> Artikel 75 Wet geluidhinder

<sup>5</sup> Artikel 1 Wet geluidhinder *geluidplafondkaart* : kaart met daarop aangegeven de wegen en spoorwegen, alsmede de geprojecteerde wegen en spoorwegen, waarop titel 11.3 van de Wet milieubeheer en de daarop berustende bepalingen van toepassing zijn

<sup>6</sup> Besluit geluidhinder artikel 1.4a.1

<sup>7</sup> Regeling zonekaart spoorwegen geluidhinder

gebied. Omdat sprake is van 3 sporen strekt de zone om de metroweg zich uit tot 350 m uit de buitenste spoorstaaf<sup>8</sup>.

De GVB lijnwerkplaats is gelegen op een gezoneerd industrieterrein. Op de verbindingssporen tussen de lijnwerkplaats en de metrospoorweg voor openbaar vervoer, het zogenaamde raccordement, is dus de Wet geluidhinder van toepassing<sup>9</sup>. Het raccordement wordt niet gebruikt voor openbaar vervoer en wordt daarom aangemerkt als aparte spoorweg die valt onder het begrip 'weg' van de Wet geluidhinder. Het raccordement is gesitueerd in stedelijk gebied, bestaat uit 3 sporen en heeft een zone van 350 m.

De zone om een (spoor)weg wordt gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijlijn of buitenste spoorstaaf en aan het einde van een (spoor)weg loopt de zone door over een lengte die gelijk is aan die breedte en behoudt daarbij de zonebreedte aan het (spoor)wegeinde<sup>10</sup>.

De omgevingsvergunning heeft betrekking op gronden die geheel of gedeeltelijk deel uitmaken van de zones om de Gooiseweg, de Dalsteindreef, de Diemerdreef, de Boven Rijkersloot, de Bergwijkdreef, de Eekholt, het raccordement, de metrospoorweg onder het begrip 'weg', de hoofdspoorweg Duivendrecht-Weesp en metrospoorwegtraject 416. Voordat met een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan een nieuwe woning in een zone kan worden toegelaten dient te zijn voldaan aan de Wet geluidhinder.

### **Akoestisch onderzoek**

Omdat de gronden waarop het plan betrekking heeft deel uitmaken van de zones is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd<sup>11</sup>.

De geluidbelasting vanwege de hoofdspoorweg is bepaald met de uitgangspunten die wettelijk verplicht zijn, te weten de uitgangspunten uit het geluidregister spoor. De overige geluidbelastingen zijn bepaald met de uitgangspunten die op dit moment beschikbaar zijn. Het gaat om het verkeersprognosemodel, de metrodienstregeling 2014 met een prognosetoeslag van ruim 1,5 dB, de gemeten bronsterkte van de dieseltractie, de sneltrams en de metrotreinen die gebruik maakt van het

<sup>8</sup> Artikel 74,1.a.1 Wet geluidhinder

<sup>9</sup> Artikel 1 Wet geluidhinder en de Circulaire Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening Wet milieubeheer van 29 februari 1996

<sup>10</sup> Artikel 75 Wet geluidhinder en artikel 1.4a Besluit geluidhinder

<sup>11</sup> Artikel 77 Wet geluidhinder, aanhef. Van het onderzoek is het rapport Akoestisch onderzoek Bergwijkpark Noord blok1, blok 2 en toren 1, kenmerk Dmn/Ro/Trb/AGH d.d. 27 januari 2015 opgemaakt met als bijlage het Onderzoek geluid en luchtkwaliteit Bergwijkpark – blok 1+2, toren 1 2/66 SNI001-01-16ev d.d. 26 november 2014

raccordement en de afwezigheid van afschermdende gebouwen langs de Gooiseweg. Een onderdeel van het voorliggend besluit kan worden vervangen door een nieuw besluit als door een afname van de geluidbelasting het huidige besluit teniet gaat. Het huidige besluit kan teniet gaan als het geluidregister voor de hoofdspoorwegen in overeenstemming is gebracht met het werkelijk spoorgebruik en het tracé besluit OV SAAL, de Dienst Metro een verkeersprognose heeft opgesteld voor het openbaar vervoer op de metrosporen na de ingebruikname van de Noord-Zuid lijn, er op grond van de Wet milieubeheer geluidreducerende maatregelen ten aanzien van de dieseltractie zijn geregeld of afschermden nieuwbouw ter plaatse van Bergwijkpark Noord de geluidbelasting vanwege de Gooiseweg terugbrengt tot de grenswaarde.

Met het akoestisch onderzoek zijn de geluidbelastingen bepaald, zonder het treffen van extra geluidbeperkende maatregelen<sup>12</sup> ten opzichte van de maatregelen die al zijn gerealiseerd, als de schermmaatregel langs de Gooiseweg ter hoogte van Diemen-Zuid en de maatregelen op grond van het Tracébesluit OV SAAL (betonnen dwarsliggers, buiten de wissels voorzien van raildempers). De geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden voor wegverkeerslawaaï van 48 dB en voor spoorweglawaaï van 55 dB<sup>13</sup>.

De geluidbelastingen vanwege de Diemerdreef, de Boven Rijkersloot, de Dalsteindreef en de Eekholt voldoen zonder het treffen van geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde.

De geluidbelasting vanwege de metrospoorweg parallel aan de hoofdspoorweg<sup>14</sup> en de geluidbelasting vanwege het raccordement<sup>15</sup> voldoen aan de grenswaarde voor railverkeerslawaaï van 55 dB.

Deze twee spoorwegen vallen echter onder het begrip 'weg' van de Wet geluidhinder. Dat wil zeggen dat op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder 5 dB in mindering wordt gebracht van de berekende geluidbelasting. De aldus gecorrigeerde geluidbelasting vanwege de metrospoorweg parallel aan de hoofdspoorweg voldoet zonder het treffen van maatregelen aan de grenswaarde voor wegverkeerslawaaï. De geluidbelasting vanwege het raccordement overschrijdt de grenswaarde van

<sup>12</sup> Conform artikel 77, eerste lid, sub a van de Wet geluidhinder en artikel 4.3, eerste lid, sub a van het Besluit geluidhinder

<sup>13</sup> De grenswaarde voor wegverkeerslawaaï volgt uit artikel 82, eerste lid van de Wet geluidhinder en voor spoorweglawaaï uit artikel 4.9, eerste lid van het Besluit geluidhinder.

<sup>14</sup> In overeenstemming met artikel 3.3.a het van het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012 berekend als railverkeerslawaaï.

<sup>15</sup> Conform Hoofdstuk 6.3. van bijlage IV bij hoofdstuk 4 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012 berekend met de methode volgens de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai. De reden is dat de gemiddelde snelheid en ook de emissie van de maatgevend diesellocomotieven te veel afwijken ten opzichte van de uitgangspunten waarop de methode railverkeerslawaaï berust.

48 dB voor wegverkeerslawaaï ter plaatse van 58 woningen die een geluidbelasting ondervinden van 49 dB.

### **Onderzoek en afweging schermmaatregel nabij de bron**

De geluidsbelastingen<sup>16</sup> Lden vanwege de Gooiseweg (3 woningen, 49 dB) de Bergwijckdreef (45 woningen, 49 tot en met 52 dB), het raccordement (58 woningen, 49 dB), het spoorwegtraject 416 van de metro (82 woningen, 56 tot en met 60 dB) en de hoofdspoorweg (133 woningen, 56 tot en met 65 dB) overschrijden de desbetreffende grenswaarden.

De doeltreffendheid van de in aanmerking<sup>17</sup> komende geluidbeperkende maatregelen is daarop onderzocht. Een maatregel is doeltreffend indien de geluidbelasting met die maatregel wordt teruggebracht tot de grenswaarde. Het raccordement is bij het maatregelen onderzoek buiten beschouwing gehouden omdat de geluidbelasting vanwege het raccordement voldoet aan de grenswaarde voor railverkeerslawaaï.

Het onderzoek wijst uit dat een schermmaatregel langs de metrospoorweg, de hoofdspoorweg en de Bergwijckdreef doeltreffend is<sup>18</sup>. In totaal 148 woningen ondervinden een geluidbelasting die hoger is dan de grenswaarde vanwege een of meer bronnen. Uitgaande van de ondergrens aan schermplaatsingskosten (€ 500,00 per m<sup>2</sup>) en gemiddeld over 148 woningen bedragen de kosten ten minste € 19.500,00 per afgeschermd woning.

Vanwege de hoge kosten van een doeltreffende schermmaatregel is ook een minder verregaande schermmaatregel onderzocht. De geluidbelasting vanwege de spoorwegen en metroweg wordt met die schermmaatregel tot en met de achtste verdieping teruggebracht tot de grenswaarde. Tien woningen ondervinden dan nog een overschrijding van grenswaarde.

<sup>16</sup> Wegverkeer gecorrigeerd conform artikel 110g van de Wet geluidhinder: Gooiseweg 2 dB aftrek van de berekende waarde, overige wegen met inbegrip van het raccordement en de metrospoorweg die valt onder het begrip weg 5 dB, als een spoorwegvoertuig gelijkgesteld mag worden aan een motorvoertuig.

<sup>17</sup> Waarmee voldaan wordt aan artikel 77, eerste lid, sub b van de Wet geluidhinder en artikel 4.3, eerste lid sub b van het Besluit geluidhinder. Niet in aanmerking komen overigens afstand houden, verkeersbeperkende maatregelen of een poreus wegdek, niet geschikt vanwege te veel kruisingen ed ( snelle slijtage door wrikkende banden).

<sup>18</sup> Doeltreffend : langs de hoofdspoorweg en in de tussenberm over een lengte van 645 m en een hoogte ten opzichte van de bovenkant spoorstaaf van 1,5 tot 8,5 meter, in totaal een oppervlak van 3.260 m<sup>2</sup>; langs de metroweg en metrospoorweg over een lengte van 700 meter en een hoogte ten opzichte van de bovenkant spoorstaaf van 0,5 tot 3,5 meter, in totaal een oppervlak van 1.993 m<sup>2</sup> ; langs de Bergwijckdreef over een totale lengte van 241 m en een hoogte van 2 tot 3,5 m in totaal een oppervlak van 5.794 m<sup>2</sup>. Omdat de spoor- en metroberm waar een scherm wordt geplaatst 0,5 m lager is dan de bovenkant spoorstaaf moet voor het bepalen van het schermoppervlak 0,5 meter bij de hoogte worden opgesteld. Het totale schermoppervlak (Bergwijckdreef, metroweg, metrospoorweg en hoofdspoorweg) bedraagt 5.800 m<sup>2</sup> bij €500 - €1000 per m<sup>2</sup> geluidscherm 2,9 – 5,8 miljoen euro.

Gemiddeld over de 138 afgeschermdde woningen bedragen de kosten van deze schermmaatregel ten minste € 14.700,00 per woning. De onderzochte schermmaatregelen stuiten op overwegende bezwaren van financiële aard. Dit, temeer nu het bouwplan is gericht op het minder dure woningmarktsegment.

Aan het eerste criterium van de Wet geluidhinder<sup>19</sup> voor het vaststellen van een hogere grenswaarde wordt zodoende voldaan.

### **Samenloop en geluidbeperkende maatregelen aan de gevel**

De samenloop van grenswaarden overschrijdende geluidbelastingen vanwege meer dan een geluidbron mag niet leiden tot een onaanvaardbare geluidsbelasting<sup>20</sup>. Dit, is het tweede hogere grenswaarde criterium. De gecumuleerde geluidbelastingen zijn in kaart gebracht. Opgemerkt wordt, dat het plangebied geen deel uitmaakt van een met het oog op de geluidsbelasting vastgesteld beperkingengebied van Schiphol<sup>21</sup> en dat het vliegverkeer de desbetreffende grenswaarde niet overschrijdt. Het samenloopregiem van de Wet geluidhinder is dan niet van toepassing op het vliegverkeerslawaai, evenals het wegverkeerslawaai van de niet gezoneerde wegen. Om te voldoen aan het criterium van de goede ruimtelijke ordening zijn deze twee bronnen echter wel meegenomen in de beoordeling en aanpak van de samenloop. De gecumuleerde geluidbelasting vanwege al het weg-, rail- én vliegverkeerslawaai is in kaart gebracht. Het onderzoek wijst uit dat gecumuleerde geluidbelasting – qua hinderlijkheid omgerekend in wegverkeerslawaai – de door de wetgever maximaal toelaatbaar geachte geluidbelasting vanwege een weg in stedelijk gebied van 68 dB niet overschrijdt. De samenloop leidt vanuit die invalshoek niet tot een onaanvaardbare geluidbelasting.

De initiatiefnemer realiseert bovendien een dusdanige karakteristieke geluidwering van de gevel dat de gecumuleerde geluidbelasting binnen in de woning niet hoger is dan de binnengrenswaarde van 33 dB<sup>22</sup>. De samenloop van de geluidbelastingen kan dan niet leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting binnen in de woning.

Ook aan het tweede wettelijke criterium voor het vaststellen van een hogere grenswaarde wordt voldaan.

Van de 148 woningen waarvoor een hogere grenswaarde voor een of meer geluidbronnen moet worden vastgesteld voldoen 19 woningen niet aan het hogere grenswaarde beleid. Deze 19 woningen hebben geen geluidluw geveldeel met een bijbehorende geluidluwe verblijfsruimte in de buitenlucht.

<sup>19</sup> Artikel 110a, vijfde lid van de Wet geluidhinder

<sup>20</sup> Artikel 110a, zesde lid Wet geluidhinder

<sup>21</sup> Als bedoeld in hoofdstuk 8 of artikel 10.17 van de Wet luchtvaart

<sup>22</sup> Ten opzichte van de minimale prestatie eis van 20 dB op grond van het Bouwbesluit worden de extra kosten geraamd op circa € 500,00 per woning.

Om de balkons van 16 woningen wordt om die reden een geluidscherm geplaatst, (een gesloten balkon)<sup>23</sup>. Met deze schermmaatregel wordt een geluidluw geveldeel en een geluidluwe buitenruimte gerealiseerd. De overige drie woningen hebben geen gesloten balkon en voldoen niet aan het hogere grenswaarde beleid van de gemeente. Deze woningen worden met dit besluit vrijgesteld van de eis van een geluidluwe buitenverblijfsruimte bij de woning. Op grond van een ander gemeentelijk beleidsuitgangspunt is immers verlangd dat het balkon van deze drie woningen met een trap wordt aangesloten op de openbare ruimte. Hiermee wordt een ongewenst geachte (kosten)stapeling van beleidsuitgangspunten voorkomen. Voor de te openen ramen van deze woningen dient wel een geluidscherm te worden aangebracht. Met dat raamscherm dient de geluidbelasting te worden teruggebracht tot de grenswaarde.

### Procedure

De voorbereiding van de beschikking is uitgevoerd conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, waarbij op grond van paragraaf 3.6.1 van de Wet ruimtelijke ordening de gemeentelijke coördinatie regeling is toegepast. Het ontwerp besluit is tegelijkertijd met het ontwerp van de omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 1.12 lid 1 sub a onder 3<sup>e</sup> van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht ter inzage gelegd. Het voorliggend besluit dient vóór het verlenen van de omgevingsvergunning te zijn vastgesteld (art. 76a Wet geluidhinder en artikel 4.1 Besluit geluidhinder). Het ontwerp besluit heeft ter inzage gelegen van 12 februari 2015 tot en met 26 maart 2015. Van belanghebbende zijn geen zienswijzen ingekomen. Van anderen dan de belanghebbende zijn zienswijzen ingekomen over het ontwerp van de omgevingsvergunning en het ontwerp van het hogere grenswaarde besluit. Zienswijzen zijn ingekomen van de Buurtvereniging Kruidenspoor en van de bewoners van de aan de overzijde van de spoorweg gesitueerde woonwijk Kruidenhof. De bekendmaking van het ontwerp besluit voldoet aan de coördinatieregeling en kan worden aangemerkt als besluit op grond van artikel 3:15 Algemene wet bestuursrecht, dat ook anderen zienswijzen over het ontwerp naar voren brengen. De ingekomen zienswijzen over het ontwerp van het besluit zijn dan ontvankelijk. In het voorliggende besluit worden alleen de zienswijzen over het ontwerp besluit aan de orde gesteld. Deze zienswijzen worden als volgt samengevat.

- 1) Wet geluidhinder en de daarop berustende bepalingen worden onjuist toegepast. De spoorweg zone is 350 m en de spoorweg is gelijkgesteld aan een weg in buitenstedelijk gebied waarvoor een hogere grenswaarde niet hoger mag worden vastgesteld dan 53 dB.
- 2) De geluidrapportage is niet zorgvuldig en bevat onjuistheden.

<sup>23</sup> De kosten van het scherm om het balkon worden geraamd op € 4.000,00 per afgeschermd woning

- a) De geluidbelasting van het spoor wordt gesteld op 58 dB terwijl de geluidrapportage van OV SAAL uitgaat van 65 dB.
- b) De extra geluidbelasting op de gevels wordt gesteld op +1,5 dB terwijl de reflectie in algemene zin zorgt voor een toename van 3 dB (verdubbeling geluidenergie).
- 3) Met de te verwachten toename van het trein- en metroverkeer is geen rekening gehouden en er is onvoldoende afstemming met ProRail bijvoorbeeld over het project Zuidasdok.
- 4) Volgens de RIVM site ( [http://geluid.rivm.nl/geluid/geluidbel\\_maps.php](http://geluid.rivm.nl/geluid/geluidbel_maps.php) ) is de geluidbelasting van blok 1, blok 2 en toren 1 > 65 dB met de kwalificatie zeer slecht. Woningbouw dient vanwege de slechte geluidkwaliteit niet te worden toegelaten. De geluidkwaliteit is dermate slecht dat een negatief effect op de gezondheid is te verwachten.
- 5) De geluidbelasting van de RIVM site moet worden getoetst aan de Wet geluidhinder.
- 6) De geluidbelasting is dermate hoog dat er een dubbele gevel moet worden toegepast, dan wel een gevel zonder te openen delen.
- 7) Met de samenloop van geluidbronnen als het vliegverkeerslawaaai en het railverkeerslawaaai is onvoldoende rekening gehouden. De geluidwering van de gevel moet zijn afgestemd op de samenloop van de geluidbronnen, met inbegrip van vliegverkeerslawaaai. Vastgelegd moet zijn welke gevelmaatregelen vereist zijn.
- 8) De geluidbelasting van de geluidluwe gevelzijde is niet berekend en aan de Beleidnota hogere grenswaarde wordt niet voldoende tegemoet gekomen.

Overwegingen ten aanzien van de zienswijzen.

#### Zienswijze 1

Het is niet toegestaan om de hoofdspoorweg gelijk te stellen aan een weg in buitenstedelijk gebied. De zonebreedte bedraagt 300 m.

Een hogere grenswaarde voor een woning mag niet hoger worden vastgesteld dan:

- 68 dB voor het railverkeerslawaaai vanwege de hoofdspoorweg en vanwege de metrospoorweg tussen de Venserweg en Station Gaasperplas (artikel 4.10 Besluit geluidhinder);
- 53 dB voor het wegverkeerslawaaai vanwege de Gooiseweg (artikel 83, eerste lid Wet geluidhinder);
- 63 dB voor wegverkeerslawaaai vanwege Bergwijkdreef, Diemerdreef, Eekholt, Dalsteindreef, de Boven Rijkersloot, het raccordement en

de metrospoorweg tussen Duivendrecht en de Venserweg (artikel 83, tweede lid Wet geluidhinder).

Het hogere grenswaardenbesluit neemt deze artikelen in acht.

Zienswijze 1 is tot zover ongegrond.

De metrospoorweg parallel aan de hoofdspoorweg en het raccordement zijn geen onderdeel van een weg. Indien een spoorweg onderdeel is van een weg wordt de geluidbelasting van de weg bepaald door het equivalent geluidsniveau vanwege de spoorweg, berekend met de methode railverkeerslawaaï, energetisch te sommeren bij het equivalente geluidniveau vanwege de weg. Het resultaat wordt omgerekend naar Lden. Op de Lden (gecumuleerd) wordt vervolgens de aftrek toegepast die behoort bij de weg. De beide spoorwegen maken echter geen deel uit van een weg zodat zij vallen onder de categorie overige wegen<sup>24</sup> waarop op grond van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 een aftrek van toepassing is van 5 dB. De aftrek voor de spoorwegen zou zijn bedoeld als compensatie voor de strengere grenswaarde, te weten 48 dB in plaats van 55 dB voor railverkeerslawaaï, die vanaf de opname van de hoofdspoorweg in het geluidregister in 2012 voor dit traject van de metrospoorweg (en raccordement) is gaan gelden. *Artikel 110g van de Wet geluidhinder luidt als volgt. ...* Onze Minister stelt regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidsbelasting van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast...

Artikel 1 van de Wet geluidhinder refereert voor de definitie van motorvoertuigen aan het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990: alle gemotoriseerde voertuigen behalve bromfietsen, fietsen met trapondersteuning en gehandicaptenvoertuigen, bestemd om anders dan langs rails te worden voortbewogen. Het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is op dit punt dus in strijd met de Wet geluidhinder. De 5 dB aftrek voor spoorweglawaaï is vanuit deze invalshoek niet toegestaan. Om deze reden wordt het besluit aangepast door hogere grenswaarden voor het raccordement en de metrospoorweg parallel aan de hoofdspoorweg vast te stellen met en zonder toepassing van de 5 dB aftrek.

---

<sup>24</sup> Artikel 1 Wet geluidhinder

### Zienswijze 2

Het ontwerp van het besluit is gebaseerd op het Akoestisch onderzoek Bergwijckpark Noord blok 1, blok 2 en toren 1 (gemeente Diemen d.d. 04-03-2015). Het gaat om een actualisatie van het Onderzoek geluid en luchtkwaliteit Bergwijckpark – blok 1+2, toren 1 2/66 SNI001-01-16ev d.d. 26 november 2014 (bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing). Bij de actualisatie is gebruik gemaakt van hetzelfde geluidmodel, waar nodig geactualiseerd en aangepast. De geluidbelasting vanwege de hoofdspoorweg, de metrospoorweg, de wegen en het industrieterrein is met geluidonderzoeken in kaart gebracht. Het geluidmodel is opgesteld met de gegevens van het geluidregister spoor, de grootschalige basiskaart van Nederland (GBKN), het Actueel Hoogtebestand van Nederland (AHN2), de peilbesluiten van de beheerder van de oppervlaktewateren, het Verkeersmodel van Diemen (een detaillering van het regionaal verkeersmodel VENOM), de dienstregeling 2014 van het metroverkeer (vermeerderd met een toeslag van 1,5 dB voor een eventuele toename van de treinintensiteit als gevolg van de in gebruikstelling van de Noord Zuidlijn omstreeks 2017), de geluidkaart van de provincie Noord Holland, het zonebeheermodel van het industrieterrein, de digitale autocad tekeningen van de vergunningsaanvraag, en de tekeningen van het Stedenbouwkundig Plan Holland Park Urban Picturesque. Het onderzoek voldoet aan het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 (rekenmethode 2). De berekeningsresultaten zijn geschikt voor vaststellen van een hogere grenswaarde.

De geluidbelasting vanwege het vliegverkeerslawaai (Lden 48 dB; Lden 58 dB) is afkomstig van de provinciale geluidkaart.

Het onderzoek en de rapportage zijn dan ook voldoende zorgvuldig.

Zienswijze 2 is ongegrond.

### Zienswijze 2.a

De geluidbelasting vanwege de hoofdspoorweg is berekend en bedraagt maximaal 65 dB ter plaatse van blok 1, maximaal 64 dB ter plaatse van toren 1 en maximaal 63 dB ter plaatse van blok 2. De maximale waarde van de gecumuleerde geluidbelasting vanwege het rail-, weg-, vlieg – en industrielawaai is qua hinderlijkheid omgerekend in railverkeerslawaai en bedraagt ter plaatse van blok 1: 68 dB, blok 2: 66 dB en toren 1: 67 dB.

Zienswijze 2a is ongegrond.

### Zienswijze 2.b

Een toeslag van circa 1,5 dB wordt toegepast op de dienstregeling 2014 van het metroverkeer en niet voor de reflectie op een gevel. Het gaat om een toeslag die wordt toegepast in afwachting van de in 2014 aan de afdeling Metro en Tram van de gemeente Amsterdam gevraagde prognose

van de metro-intensiteit. Een prognose is overigens tot op heden niet beschikbaar gesteld.

Indien een gevel 100% reflecteert en voldoende omvang heeft is de geluidbelasting voor de gevel ten gevolge van de cumulatie met het gereflecteerde geluid inderdaad 3 dB hoger dan de invallende geluidbelasting. Onder de geluidbelasting van een woning wordt echter verstaan de geluidbelasting van het invallend geluid, exclusief deze reflectie. De bijdrage van de reflectie aan de geluidbelasting voor een gevel neemt overigens snel af met de afstand tot het reflectievlak vanwege het geringe geluidvermogen van een reflectievlak ten opzichte van de bron, de geometrische geluiduitbreiding, de demping door de bodem en de lucht en de geluidafscherming door objecten.

Zienswijze 2b is ongegrond.

### Zienswijze 3

De hoofdspoorweg Duivendrecht – Weesp is aangegeven op de geluidplafondkaart. ProRail heeft als beheerder van het hoofdspoorwegennet op grond van de Wet milieubeheer (artikel 11.20) de plicht de geluidproductieplafonds na te leven en dient jaarlijks een verslag uit te brengen met betrekking tot die naleving in het voorafgaande kalenderjaar. Indien de geluidproductie toeneemt met een spoorweguitbreiding als met de keerspoelen ten behoeve van het project Zuidasdok moeten het geluidproductieplafond worden herzien in welk kader maatregelen tegen een toename van de geluidproductie kunnen worden verlangd. Het plan Hollandpark is beschikbaar gesteld aan ProRail (de 3 dimensionale situatie). In onze zienswijze over het Zuidasdok project hebben wij er op gewezen dat Zuidasdok onvoldoende rekening houdt met Holland Park.

Voor het bepalen van de geluidbelasting vanwege het raccordement heeft het GVB de prognosegegevens beschikbaar gesteld.

Zienswijze 3 is tot zover ongegrond.

Het plan Holland Park is afgestemd met de rechtsvoorganger van de afdeling Metro en Tram van de gemeente Amsterdam. Naar aanleiding van die afstemming is met een brief van 2014 de prognose van het metroverkeer opgevraagd. De verkeersintensiteit wijzigt immers omdat de dienstregeling als gevolg van de ingebruikname van de Noord Zuid lijn zal wijzigen. Door het vervangen van de oude treinen door nieuw materieel wijzigen ook de emissiegetallen (geluidproductie) en het aantal rekeneenheden per metro. Tot op heden hebben wij geen opgave ontvangen. In afwachting van een opgave is gewerkt met een prognose toeslag van 1,5 dB op de dienstregeling 2014. Een prognosetoeslag van 1,5 dB op de dienstregeling 2014 wil zeggen dat gerekend wordt met een toename van 41,2 % van de metro-intensiteit ten opzichte van 2014.

Met het GVB wordt vanwege de lijnwerkplaats op het industrieterrein met regelmaat vergaderd over het plan Hollandpark. Bij controle bleek deze 1,5 dB prognosetoeslag onvoldoende te zijn toegepast, waardoor de geluidbelasting te laag is berekend. Het geluidonderzoek is gecorrigeerd en het besluit is aangepast waardoor voor spoorwegtraject een hogere grenswaarde vastgesteld van 56 tot en met 61 dB in de plaats van 56 tot en met 60 dB.

#### Zienswijze 4

De RIVM site geeft een indicatie van de geluidkwaliteit in de woonomgeving, gebaseerd op een indeling in klassen van 5 dB van de gecumuleerde geluidbelasting vanwege wegverkeer, railverkeer, luchtvaart, windturbines en industrie. De indicatie van de geluidkwaliteit ter plaatse van een strook langs de hoofdspoorweg is zeer slecht en buiten die strook slecht (60 – 65 dB).

De in opdracht van de gemeente berekende gecumuleerde geluidbelasting vanwege het rail-, weg-, vlieg – en industrielawaai is qua hinderlijkheid omgerekend in railverkeerslawaaai en bedraagt ter plaatse van blok 1: 68 dB, blok 2: 66 dB en toren 1: 67 dB. Ook deze geluidbelastingen vallen in de geluidkwaliteitsklasse zeer slecht.

De geluidkwaliteit heeft betrekking op de situatie buitenshuis. Een slechte of zeer slechte geluidkwaliteit buitenshuis hoeft niet noodzakelijk ook binnenshuis op te treden. Goed geïsoleerde woningen of woningen met een stil geveldeel kunnen voldoende bescherming bieden. Ook negatieve effecten op de gezondheid zijn dan niet te verwachten. Bij blok 1, blok 2 en toren 1 worden goed geïsoleerde woningen met een stil geveldeel gerealiseerd (3 woningen in blok1 hebben geen stil geveldeel).

#### Zienswijze 5

De kwaliteitsindicatie van de RIVM site kan en mag niet worden gebruikt voor het toetsen aan de Wet geluidhinder.

Zienswijze 5 is ongegrond.

#### Zienswijze 6

Gedoeld wordt op een geluidscherm aan de gevel (dubbele gevel), dan wel een dove gevel (als bedoeld met artikel 1b vierde lid Wet geluidhinder).

De geluidbelasting vanwege de bronnen met railverkeerslawaaai of wegverkeerslawaaai overschrijdt de hoogst mogelijke hogere grenswaarde niet, zodat een geluidscherm aan de gevel of een dove gevel niet kan worden verlangd.

Zienswijze 6 is ongegrond.

#### Zienswijze 7

Aan zienswijze 7 is al met het ontwerp van het besluit tegemoet gekomen (zie het onderdeel Samenloop en geluidbeperkende maatregelen aan de gevel van het voorliggende besluit). Ook blijkt de aanvraag om de omgevingsvergunning realiseert de initiatiefnemer een dusdanige karakteristieke geluidwering van de gevel dat uitgaande van de gecumuleerde geluidbelasting vanwege het vliegverkeerslawaaï, het railverkeerslawaaï en het wegverkeerslawaaï (met inbegrip van de wegen zonder zone) binnen in de woning niet meer bedraagt 33 dB.

Zienswijze 7 is ongegrond.

#### Zienswijze 8

De geluidbelasting is berekend op een voor elk deel van een woninggevel representatief immissiepunt, dus ook op de geluidluwe geveldeelen. Om te voldoen aan het hogere grenswaarde beleid wordt om de balkons van 16 woningen een geluidscherm geplaatst (gesloten balkon) waarmee en geluidluwe gevel deel en een geluidluwe buitenverblijfsruimte bij de woning wordt gerealiseerd. Voor 3 woning wordt ontheffing verleend van het hogere grenswaarde beleid, te weten de eis van een geluidluwe buitenverblijfsruimte. Bij elk van deze drie woningen dient voor een te open raam een geluidschermmaatregel aan de gevel te worden getroffen waarmee de geluidbelasting wordt teruggebracht tot de grenswaarde. De overige woningen voldoen ten aanzien van een geluidluwe geveldeel en een geluidluwe buitenverblijfsruimte bij de woning aan het besluit. Er wordt verder een dusdanige karakteristieke geluidwering van de gevel gerealiseerd dat de gecumuleerde geluidbelasting binnen in de woning niet hoger is dan de binnengrenswaarde van 33 dB. Verder zijn de entrees van de appartementen en de berging zoveel mogelijk aan het geluidbelaste geveldeel gesitueerd. Aan het hogere grenswaarde beleid wordt in voldoende mate tegemoet gekomen.

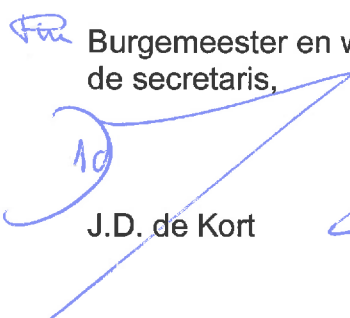
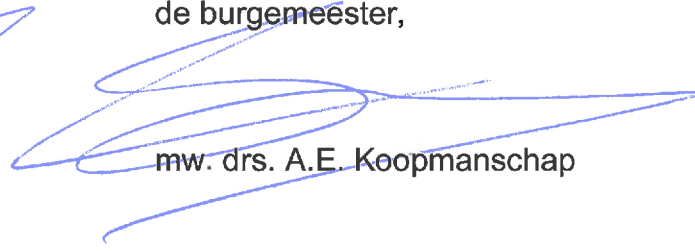
Zienswijze 8 is ongegrond.

**Besluit**

Gelet op wat eerder is vermeld, de Wet geluidhinder en de Wet algemene bepalingen bestuursrecht Besluit van burgemeester en wethouders van Diemen tot het op grond van artikel 83 van de Wet geluidhinder en artikel 4.10 van het Besluit geluidhinder vaststellen van hogere grenswaarden ten aanzien van de omgevingsvergunningen voor blok 1, blok 2 en toren 1, op het perceel, kadastraal bekend gemeente Diemen, sectie D, nummer 2157 Ged in overeenstemming met het bij dit besluit behorende rapport Akoestisch onderzoek Bergwijckpark Noord blok1, blok 2 en toren 1, kenmerk Ro/Trb/AGH d.d. 10 mei 2015 en hier als volgt samengevat:

- 49 dB voor de geluidsbelasting Lden vanwege de Gooiseweg;
- 49 tot en met 52 dB voor de geluidsbelasting Lden vanwege de Bergwijckdreef;
- 49 dB voor de geluidbelasting Lden vanwege het raccordement, na toepassen van de aftrek van 5 dB, zoals dat volgt uit artikel 1 van de Wet geluidhinder (overige wegen) en artikel 3.4 eerste lid van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012;
- 49 dB tot en met 54 dB voor de geluidbelasting Lden vanwege het raccordement en van 49 tot en met 52 dB voor de geluidbelasting vanwege de metrospoorweg parallel aan de hoofdspoorweg, op welke geluidbelastingen de aftrek van 5 dB niet is toegepast, zoals dat volgt uit artikel 110g en artikel 1 (motorvoertuigen) van de Wet geluidhinder en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;
- 56 tot en met 61 dB voor de geluidbelasting Lden vanwege het spoorwegtraject 416 van de metro;
- 56 tot en met 65 dB voor de geluidbelasting Lden vanwege de hoofdspoorweg Duivendrecht – Weesp.

Datum besluit: 12 mei 2015

 Burgemeester en wethouders van Diemen,  
de secretaris, de burgemeester,  
  
J.D. de Kort mw. drs. A.E. Koopmanschap

Besluitnummer 15.00733

