Gemeente Amsterdam

Besluit hogere waarden Wet geluidhinder, bestemmingsplan

Partiële herziening Borneo Sporenburg en Rietlanden (zeilschool Nautiek)

TOELICHTING

Inleiding

De Wet geluidhinder geeft aan welke geluidbelasting aanvaardbaar is. Deze normen moeten bij het opstellen van een ruimtelijk plan of besluit in acht worden genomen.

Het plangebied van de partiële herziening van het bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden, waar dit besluit betrekking op heeft, bevindt zich in het Oostelijke Havengebied, aan de noordrand van Amsterdam Oost.

Met de vaststelling van de partiële herziening van het bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017 wordt de huidige daadwerkelijke situatie positief bestemd, in die zin dat de huidige locatie van het woonschip een specifieke aanduiding krijgt op grond waarvan een woonschip hier is toegestaan. Daadwerkelijk veranderd hier niets.

Plangebied
Het plangebied bevindt zich in het Oostelijke Havengebied, aan de noordrand van Amsterdam Oost aan de Verbindingsdam, tussen nummer 2 en 2A. In de navolgende afbeelding is de ligging en begrenzing van het projectgebied indicatief weergegeven.



Afbeelding: ligging en begrenzing plangebied indicatief (bron: Google Earth), locatie woonschip geel omcirkeld

Aanleiding voor het opstellen van het besluit hogere waarden
Met de bestemmingsplanherziening wordt het bestaande woonschip, dat zich al ruim 10 jaar op deze locatie bevindt, positief bestemd. Voor locaties, waar de geluidbelasting hoger is dan de zogenoemde voorkeursgrenswaarde, kan op grond van het *Besluit hogere waarden* een hoger waarde worden vastgesteld om -tot een daarvoor geldende maximale waarde- een woonschip planologisch wel mogelijk te maken.

Wettelijke kaders

Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder zijn normen voor toelaatbare geluidniveaus opgenomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in buitennormen (geluidbelasting op de gevel) en binnennormen (binnenwaarde). De normstelling in de Wet geluidhinder bestaat uit een voorkeursgrenswaarde en een maximale toelaatbare geluidsbelasting of maximale ontheffingswaarde. Voor wegverkeerslawaai zijn dit 48 respectievelijk 63 dB. Voor railverkeerslawaai zijn deze waarden 53/55dB respectievelijk 68 dB. Voor industrielawaai 50 dB(A) respectievelijk 55 dB(A). Indien de voorkeursgrenswaarden worden overschreden en geluidbeperkende maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid om hogere waarden vast te stellen. In het bouwbesluit is opgenomen dat nieuwe woningen geïsoleerd moeten worden tot een binnenwaarde van 33 dB.

De woonfunctie en een aantal maatschappelijke functies (zoals kinderopvang) zijn in de zin van de Wet geluidhinder omschreven als ‘geluidgevoelige functies’. Daarnaast spreekt de wet over geluidgevoelige terreinen. Hieronder vallen bijvoorbeeld ligplaatsen voor woonboten. Geluidgevoelige functies en terreinen die binnen de zone van een weg, spoorweg of binnen de geluidzone van een gezoneerd industrieterrein zijn geprojecteerd, worden beschermd door de Wet geluidhinder.

Dove gevel

Om in panden op locaties waar de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde wordt overschreden, woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen te kunnen realiseren (zoals hier een woonschip), is het maken van een dove gevel (een gevel zonder te openen delen) een voorwaarde. Een dove gevel is alleen mogelijk als woningen ook kunnen beschikken over een zogenoemde ‘stille zijde’; een zijde van het gebouw waar de waarde lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Een dove gevel is hier niet aan de orde.

Amsterdams geluidbeleid

Het doel van het Amsterdams geluidbeleid is het borgen van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de bouw van geluidgevoelige gebouwen op geluidbelasting locaties. Indien hogere waarden worden aangevraagd en het plan is gelegen binnen de zones van meerdere geluidbronnen, moet onderzoek gedaan worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden. Op plaatsen waar dit wordt geconstateerd moeten extra maatregelen worden getroffen teneinde te voldoen aan de op het wegverkeerslawaai afgestemde grenswaarde van LVL,cum = 66 dB (63+3).

Akoestisch onderzoek

Akoestisch onderzoek in het kader van de partiele herziening van het bestemmingsplan

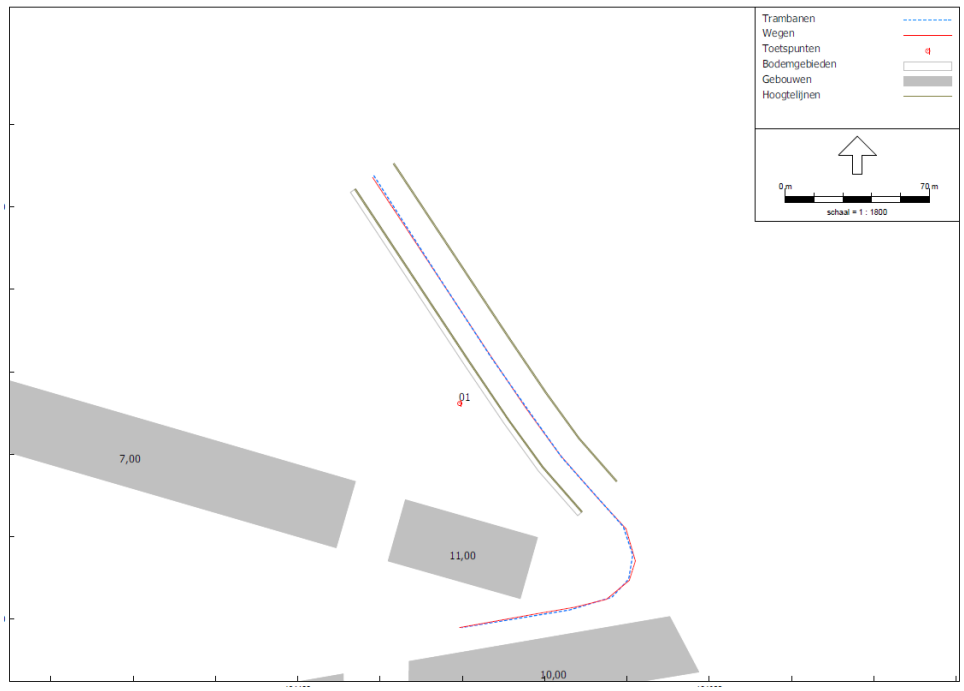
Om nieuwe geluidgevoelige functies binnen het plangebied te kunnen realiseren, is akoestisch onderzoek verricht door Cauberg-Huygen. Het onderzoek bevat berekeningen van de geluidbelasting in het plangebied en de toetsing van de geluidbelasting aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid.

De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn vastgelegd in het rapport: 'Woonschip Verbindingsdam tussen nummer 2 en 2A in Amsterdam; onderzoek Wet geluidhinder, 09759-57721-02, 17 juli 2023'. Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is gebruik gemaakt van de Wet geluidhinder (zoals deze geldt per 1 mei 2017) en het Amsterdams geluidbeleid (zoals deze op 5 maart 2019 is vastgesteld). Het onderzoek is uitgevoerd volgens het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, de berekeningen zijn uitgevoerd op de grondslag van Standaard Rekenmethode II uit bijlage III en IV van het RMG2012.

Het plangebied ligt binnen de geluidzones van de weg Verbindingsdam en de hoofdspoorweg Amsterdam Centraal-Amsterdam Muiderpoort.

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:
De voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeerslawaai bedraagt voor stedelijke wegen 48 dB en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde 53 dB en voor spoorweglawaai 55 dB en 63 dB.

Conclusies uit het akoestisch onderzoek
Het woonschip is volgens het Besluit geluidhinder een geluidgevoelig terrein. Het woonschip is gelegen binnen de geluidzones langs de Verbindingsdam en langs de hoofdspoorweg Amsterdam Centraal-Amsterdam Muiderpoort. Om die redenen is voor het woonschip een onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder uitgevoerd.



Afbeelding: toetspunt woonschip

Uit het onderzoek blijkt dat:
- De voorkeursgrenswaarde spoorweglawaai niet wordt overschreden.
- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer (incl. tramlawaai) wel wordt overschreden. De geluidbelasting bedraagt 52 dB L_{den}.
- Omdat maar één voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, is er geen sprake van samenloop van verschillende geluidbronnen.
- Het woonschip heeft aan de westelijke begrenzing van de ligplaats een geluidluwe zijde.

Overwegingen maatregelen ter reducering van de geluidbelasting

Bij het bepalen van benodigde maatregelen is onderscheid gemaakt tussen:
a. maatregelen aan de bron;
b. maatregelen in het overdrachtsgebied;
c. maatregelen aan de ontvangzijde.

Maatregelen aan de bron

Geluidreducerend asfalt
Overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde tot 3-4 dB vanwege verkeerslawaai kunnen worden weggenomen door het toepassen van een geluidreducerend asfalt, bijvoorbeeld een dunne deklaag type B. Voor dit effect van 3-4 dB is het nodig om - met betrekking tot de Verbindingsdam - het wegdek over een afstand van ruim 140 m aangebracht te worden. Met toepassing van dunne deklaag type B wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. De kosten voor de aanleg van geluidreducerend asfalt staan echter niet in verhouding tot dit enkele woonschip waarvoor deze maatregel is bedoeld. Daarom is de aanleg van geluidreducerend asfalt op de Verbindingsdam niet gewenst.

Snelheidsbeperking
Het beperken van de snelheid is een mogelijkheid om het verkeerslawaai te beperken. Een dergelijke snelheidsverlaging is niet wenselijk. Terugdringen verkeersintensiteiten Het terugdringen van het verkeer leidt eveneens tot onvoldoende geluidreductie. Voor een geluidreductie van 5 dB bijvoorbeeld zou het verkeer tot ongeveer een derde van de oorspronkelijke verkeersintensiteiten moeten worden verminderd. Verkeersplannen van de gemeente voorzien hier niet in.

Maatregelen in het overdrachtsgebied

Door het toepassen van geluidschermen langs de Verbindingsdam kunnen hogere geluidreducties worden behaald dan door toepassing van geluidarm asfalt. Om stedenbouwkundige redenen zijn geluidschermen niet wenselijk op de binnenstedelijke locatie.

Maatregelen aan de ontvangzijde

Dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen
Omdat het geluid ter plaatse van een woonschip wordt onderzocht kunnen maatregelen aan gevels niet worden overwogen. Een woonschip moet worden aangemerkt als een geluidgevoelig terrein, waar ter plaatse van de begrenzing van de ligplaats het geluid wordt beoordeeld.

Hogere waarden

Omdat verschillende geluidreducerende maatregelen aan de bron, in het geluidoverdrachtsgebied of aan de ontvangzijde bezwaren met zich meebrengen, worden de volgende hogere waarden vastgesteld:

1. 52 dB L_{den} vanwege het wegverkeer op de Verbindingsdam.

Advies TAVGA

Het voornemen tot vaststellen van hogere waarden is besproken in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA) op 4 oktober 2023.

Er waren geen vragen of opmerkingen. Het TAVGA is akkoord met het vaststellen van een hogere waarde.

BESLUIT

Besluit als bedoeld in artikel 110a van de Wet geluidhinder

Burgemeester en wethouders van Amsterdam besluiten in te stemmen met het besluit tot de vaststelling van de navolgende hogere waarde voor spoorweglawaai, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

Overwegende dat:
- gebleken is dat verschillende geluidreducerende maatregelen zwaarwegende bezwaren met zich meebrengen;
- de ten hoogste vast te stellen waarde niet wordt overschreden;
- vaststelling van de volgende hogere waarde voor de geluidbelasting ten gevolge van weg Verbindingsdam, noodzakelijk wordt geacht in verband met de vaststelling van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening:

De hogere waarden worden vastgesteld aan de grens van de ligplaats voor een woonschip.

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

I vast te stellen op grond van artikel 110a van de Wet geluidhinder hogere waarden dan de voorkeursgrenswaarden als gesteld in de Wet geluidhinder voor de partiële herziening van het bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden (zeilschool Nautiek).

Het gaat daarbij om het volgende:
- 52 dB vanwege het wegverkeer op de Verbindingsdam.
- De hogere waarde wordt vastgesteld aan de grens van de ligplaats voor een woonschip.

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

Amsterdam,
Burgemeester en wethouders van Amsterdam.