Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan Partiele Herziening Borneo Sporenburg En Rietlanden (Zeilschool Nautiek)

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan Partiele herziening Borneo Sporenburg en Rietlanden (zeilschool Nautiek)

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.M2301BPSTD-VG01
Datum print	28 Maart 2024
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Bijlagen bij de toelichting **5**

Bijlage 1 Onderzoek Wet geluidhinder 'Woonschip Verbindingsdam tussen nummer 2 en 2A in Amsterdam' (ref.: 09759-57721-02), Cauberg Huygen d.d. 17 juli 2023 **7**

Bijlage 2 Besluit hogere waarden Wet geluidhinder (ontwerp) **39**

Bijlage 3 Toelichting als PDF **47**

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Onderzoek Wet geluidhinder 'Woonschip Verbindingsdam tussen nummer 2 en 2A in Amsterdam' (ref.: 09759-57721-02), Cauberg Huygen d.d. 17 juli 2023

Bezoekadres:
Gatwickstraat 11
1043 GL Amsterdam
Postadres:
Hoofdweg 76
3067 GH Rotterdam

T +31 (0)88-5152505
E info@cauberghuygen.nl
W http://www.cauberghuygen.nl

K.V.K. 58792562
IBAN NL71RABO0112075584

Woonschip Verbindingsdam tussen nummer 2 en 2A in Amsterdam; onderzoek Wet geluidhinder

Datum 17 juli 2023
Referentie 09759-57721-02

Referentie	09759-57721-02
Rapporttitel	Woonschip Verbindingsdam tussen nummer 2 en 2A in Amsterdam; onderzoek Wet geluidhinder
Datum	17 juli 2023

Opdrachtgever	Gemeente Amsterdam Amstel 1 1011 PN AMSTERDAM
Contactpersoon	Mevrouw S. Verwer

Behandeld door	De heer ing. F.P. van Dorresteijn Cauberg Huygen B.V. Bezoekadres: Gatwickstraat 11 1043 GL Amsterdam Postadres: Hoofdweg 76 3067 GH Rotterdam Telefoon 088-5152505

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**	**4**
1.1	Aanleiding onderzoek	4
1.2	Leeswijzer	4
2	**Toetskaders**	**5**
2.1	Wet geluidhinder	5
2.1.1	Systematiek grenswaarden en verzoek tot hogere grenswaarden	5
2.1.2	Wegverkeerslawaai	5
2.1.3	Spoorweglawaai	6
2.1.4	Industrielawaai	7
2.1.5	Cumulatie geluidbronnen	7
2.2	Gemeentelijk geluidbeleid	8
2.2.1	Cumulatie geluidbronnen	8
2.2.2	Stille zijden	8
3	**Invoergegevens en rekenmethoden onderzoek**	**9**
3.1	Wegverkeersgegevens	9
3.2	Spoorgegevens	9
3.3	Rekenmethoden geluidbelastingen	9
3.3.1	Algemeen	9
3.3.2	Wegverkeerslawaai inclusief tramlawaai	10
3.3.3	Spoorweglawaai	10
3.3.4	Nadere toelichting invoergegevens akoestische rekenmodellen	10
3.3.5	Gecumuleerde geluidbelastingen L_{cum}	11
4	**Berekeningsresultaten, afweging maatregelen en advies hogere waarde**	**12**
4.1	Berekeningsresultaten geluidbelastingen	12
4.1.1	Wegverkeerslawaai	12
4.1.2	Spoorweglawaai	12
4.1.3	Gecumuleerde geluidbelastingen	12
4.1.4	Gemeentelijk geluidbeleid	12
4.2	Afweging van maatregelen	12
4.2.1	Afweging van maatregelen aan de bron	12
4.2.2	Afweging van maatregelen in het overdrachtsgebied	13
4.2.3	Afweging maatregelen aan de ontvangzijde	13
4.3	Conclusie en advies aanvraag hogere waarden	13
5	**Samenvatting en conclusies**	**14**

Bijlagen

Bijlage I	Verkeersgegevens
Bijlage II	Invoergegevens rekenmodellen
Bijlage III	Berekeningsresultaten geluidbelastingen

1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Amsterdam is door Cauberg Huygen een onderzoek van het omgevingsgeluid uitgevoerd voor het planologisch mogelijk maken van een woonschip aan de Verbindingsdam, tussen nummer 2 en 2A in Amsterdam. In figuur 1.1 is de situatie van de locatie van het woonschip gepresenteerd.



Figuur 1.1: Locatie woonschip tussen nummer 2 en 2A

1.1 Aanleiding 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 de planlocatie een onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder nodig.

Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of bij uitwerking hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast. Tevens is getoetst aan het gemeentelijk geluidbeleid.

1.2 Leeswijzer

In deze rapportage komen in hoofdstuk 2 de aspecten uit de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid, die op dit plan van toepassing zijn, aan bod. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de invoergegevens, de uitgangspunten en de berekeningsmethoden omschreven. In hoofdstuk 4 worden de berekeningsresultaten en de beoordeling van de geluidbelastingen beschreven. Tevens wordt ingegaan op de aanvullende bepalingen uit het gemeentelijk geluidbeleid van de gemeente Amsterdam.

2 Toetskaders

2.1 Wet geluidhinder

In dit geluidonderzoek is getoetst aan de Wet geluidhinder, zoals deze geldt per 1 mei 2017 tot en met heden en aan het Besluit geluidhinder, zoals deze geldt per 1 juli 2022 tot en met heden.

Het bestaande woonschip wordt planologisch mogelijk gemaakt. Een woonschip is volgens het Besluit geluidhinder een geluidgevoelig terrein.

2.1.1 Systematiek grenswaarden en verzoek tot hogere grenswaarden

In de Wet geluidhinder (Wgh) en in het Besluit geluidhinder (Bgh) worden respectievelijk voor wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai twee typen grenswaarden benoemd: de zogenaamde voorkeursgrenswaarde en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde. Per geluidbron (per weg, per spoorweg en per industrieterrein) wordt aan de grenswaarden getoetst.

Bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar niet van de maximale ontheffingswaarde, kan een zogenaamde hogere grenswaarde worden aangevraagd bij het College van Burgemeester en Wethouders (B&W).

Het vaststellen van een hogere waarde door B&W is mogelijk indien maatregelen om de geluidbelasting te reduceren aan bron (verkeer) of tussen bron en ontvanger (gebouw), zoals schermen of verkeersreducerende maatregelen, niet doelmatig zijn of bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard ondervinden.

Indien ook de maximaal te verlenen ontheffingswaarde wordt overschreden is in principe het geluidgevoelige terrein niet mogelijk. Omdat bij een geluidgevoelig terrein de geluidgrenswaarden gelden ter plaatse van de grens van het geluidgevoelig terrein, en niet ter plaatse van een gevel, kunnen maatregelen zoals een dove gevel niet worden ingezet.

2.1.2 Wegverkeerslawaai

Zones langs wegen

Conform hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (zones langs wegen) hebben alle wegen een zone, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is.

Indien een spoorlijn niet in de Regeling geluidplafondkaart milieubeheer of in de Regeling zonekaart spoorwegen geluidhinder als spoortracé is aangewezen, worden de geluidbelastingen vanwege die spoorlijn aangemerkt als wegverkeerslawaai. In dit onderzoek is dit niet aan de orde.

De breedte van de zone, aan weerszijden van de weg of spoor, is afhankelijk van het aantal rijstroken of sporen en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk), zie tabel 2.1 op de volgende pagina. Of er sprake is van stedelijk of buitenstedelijk is onder meer afhankelijk van de ligging van de geluidgevoelige functie: het woonschip is gelegen binnen de bebouwde kom. De geluidzones langs nabijgelegen wegen zijn stedelijke gebieden.

Tabel 2.1: Schema zonebreedte aan weerszijden van de weg

Aantal rijstroken		Zonebreedte [m]
Stedelijk	**Buitenstedelijk**	
1 of 2	-	200
3 of meer	-	350
-	1 of 2	250
-	3 of 4	400
-	5 of meer	600

Het woonschip is gelegen binnen de geluidzone langs de Verbindingsdam.

Grenswaarden geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer

De voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeerslawaai bedraagt aan de grens van een geluidgevoelig terrein 48 dB L_{den} (artikel 3.1, lid 1 van het Bgh) en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde 53 dB L_{den} (artikel 3.2, lid 1c van het Bgh).

2.1.3 Spoorweglawaai

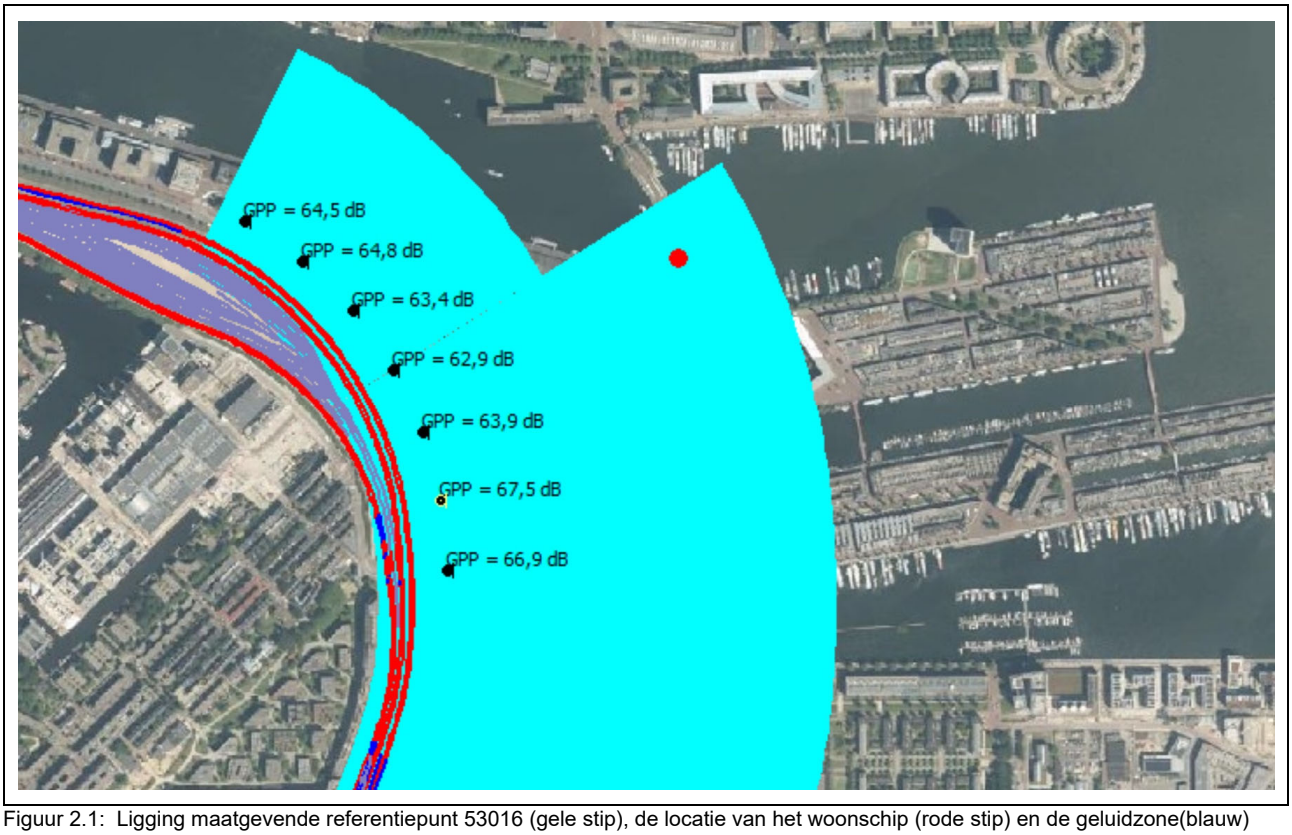
Zones langs spoorwegen

Het spoortracé Amsterdam Centraal Station – Amsterdam Muiderpoort is het meest nabijgelegen spoortracé. De zonebreedte langs een spoorweg wordt conform het Besluit geluidhinder bepaald door de waarden van de geluidproductieplafonds ter plaatse van referentiepunten langs de hoofdspoorweg (zie tabel 2.2).

Tabel 2.2: Zonebreedten spoorwegen voor de geluidproductieplafondklassen

Hoogte geluidproductieplafond	**Breedte zone (in meters)**
Kleiner dan 56 dB	100
Gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200
Gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300
Gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600
Gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900
Gelijk aan of groter dan 74 dB	1.200

Ter plaatse van het maatgevende referentiepunt 53016 geldt een geluidproductieplafond van 67,5 dB. De zonebreedte langs het spoor bedraagt ter hoogte van dit referentiepunt (en zuidelijker) 600 m. Noordelijk van dit referentiepunt geldt een zonebreedte van 300 m. Gelet op de regels voor het aansluiten van zones met verschillende breedten dient de breedste zone, die met een breedte van 600 m, vanaf referentiepunt 53016 over een lengte van 200 m te worden verlengd. Daarmee is het woonschip binnen de zone langs het spoor gelegen, zie ook figuur 2.1 op de volgende pagina.



Figuur 2.1: Ligging maatgevende referentiepunt 53016 (gele stip), de locatie van het woonschip (rode stip) en de geluidzone(blauw)

Grenswaarden geluidbelasting ten gevolge van railverkeer

De voorkeursgrenswaarde vanwege spoorweglawaai bedraagt aan de grens van een geluidgevoelig terrein 55 dB L_{den} (artikel 4.9, lid 3 van het Bgh) en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde 63 dB L_{den} (artikel 4.12 van het Bgh).

2.1.4 Industrielawaai

Het project is niet gelegen binnen een geluidzone rond een gezoneerd industrieterrein. Industrielawaai is om die reden niet onderzocht.

2.1.5 Cumulatie geluidbronnen

Indien een plan geluid ondervindt van meer dan één geluidbron, dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Er dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij het bepalen van de te treffen maatregelen (art. 110a en 110f van de Wgh).

2.2 Gemeentelijk geluidbeleid

In dit rapport wordt uitgegaan van het Amsterdams geluidbeleid vastgesteld per 5 maart 2019 door B&W van de gemeente Amsterdam.

2.2.1 Cumulatie 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 $L_{VL,cum}$ = 56 dB (53+3).

2.2.2 Stille zijden

Conform het gemeentelijk geluidbeleid dienen woningen waarvoor hogere grenswaarden worden vastgesteld in principe te beschikken over een stille zijde. Woonschepen vallen volgens het gemeentelijk geluidbeleid ook onder woningen. Hiervan kan alleen worden afgeweken op grond van zwaarwegende argumenten. De afwijking dient daarbij te worden beperkt.

Geluidluwe zijden hebben een per bronsoort (weg, spoor, industrie) gesommeerde geluidbelasting van maximaal de voorkeursgrenswaarde (48 dB voor wegverkeerslawaai, 55 dB voor spoorweglawaai en 50 dB(A) voor industrielawaai). Daarnaast geldt voor een geluidluwe zijde een nachtwaarde van de geluidbelasting van ten hoogste 40 dB(A) voor overige geluidbronnen die niet-gezoneerd zijn binnen de Wet geluidhinder zoals scheepvaartlawaai en bedrijven gelegen buiten een gezoneerd industrieterrein. Verblijfsruimten, vooral de slaapkamers, moeten grenzen aan de geluidluwe zijde, zodat deze op een natuurlijke wijze geventileerd (spuiventilatie) kunnen worden, zonder geluidhinder ervan te ondervinden.

3 Invoergegevens en rekenmethoden onderzoek

3.1 Wegverkeersgegevens

De verkeersgegevens van de wegen (inclusief OV-bussen en trams) zijn ontleend aan de website van dienst V&OR van de gemeente Amsterdam https://maps.amsterdam.nl/verkeersprognoses/. De uurintensiteiten op deze website zijn afkomstig van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA 4.5). Gebruikt zijn de verkeers-intensiteiten voor het peiljaar 2040. In het VMA zijn eveneens de OV-lijnen (OV-bussen en trams) opgenomen. De bussen zijn ingevoerd onder de middelzware voertuigcategorie.

De verkeersgegevens uit het VMA zijn gehanteerd in dit onderzoek. Voor al het gemotoriseerde verkeer geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Voor het wegdek is het referentiewegdek (standaard dicht asfaltbeton) ingevoerd. In bijlage I zijn de gehanteerde verkeersgegevens opgenomen.

3.2 Spoorgegevens

De spoorweggegevens van het spoortracé Amsterdam Centraal Station – Amsterdam Muiderpoort zijn conform het geluidregister spoor van ProRail (versie 14 april 2023).

3.3 Rekenmethoden geluidbelastingen

3.3.1 Algemeen

De te beoordelen geluidbelastingen voor wegverkeers- en spoorweglawaai worden uitgedrukt in "L_{den}" ("Level" over "day-evening-night"). De L_{den} is een over één jaar gemiddelde geluidbelasting. De praktijk is dat in de berekening van de L_{den} geen jaargemiddelde verkeersuurintensiteiten, maar weekgemiddelde uurintensiteiten worden gebruikt. Deze uurintensiteiten worden vastgesteld voor de dag-, avond- en nachtperiode (respectievelijk 7-19 u, 19-23 u en 23-7 u).

Ten behoeve van de bepaling van de geluidbelasting L_{den} worden conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012) eerst de equivalente geluidniveaus van de dag-, avond- en nachtperioden bepaald. Uit deze dag-, avond- en nachtwaarden wordt de geluidbelasting L_{den} vastgesteld met behulp van de volgende formule (bron: richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002):

$$L_{den} = 10 * \log\left(\frac{12 * 10^{\left(\frac{L_{dag}}{10}\right)} + 4 * 10^{\left(\frac{L_{avond}+5}{10}\right)} + 8 * 10^{\left(\frac{L_{nacht}+10}{10}\right)}}{24} \right) \text{ in dB}$$

In de formule wordt rekening gehouden met de duur van een periode (12, 4 of 8 uur) en met toeslagen van 5 en 10 dB op de geluidniveaus in de avond- en nachtperiode.

3.3.2 Wegverkeerslawaai inclusief tramlawaai

De berekeningen van de geluidbelastingen afkomstig van wegen zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (hierna te noemen: RMG2012). Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van Standaardrekenmethode 2 uit bijlage III van het RMG2012.

De gemeente Amsterdam heeft geluidemissiemetingen laten uitvoeren en beschikt over geluidgegevens van het Combino-trammaterieel. Uit deze gegevens blijkt dat de gemeten emissiegetallen van het Combino-materieel aanzienlijk lager zijn dan de emissiegetallen voor tramlawaai uit het RMG2012. In dit onderzoek is gebruik gemaakt van deze lagere emissiegetallen.

Op de berekende geluidbelasting mag, conform artikel 110g van de Wet geluidhinder, een correctie worden toegepast. Zoals omschreven in artikel 3.4 van het RMG2012 is de te hanteren aftrek 5 dB voor wegen waar de representatief te achten snelheid lager is dan 70 km/uur.
Deze aftrekwaarde is in dit onderzoek van toepassing op de Verbindingsdam. De aftrek is niet toegepast op de geluidbijdrage door tramgeluid. In dit onderzoek is de geluidbelasting van de Verbindingsdam inclusief trambanen als volgt berekend:
- Geluidbelasting van gemotoriseerd verkeer (licht, middelzwaar en zwaar) met toepassing van een aftrek van 5 dB.
- Geluidbelastingen van tramverkeer zonder toepassing van een aftrek van 5 dB.
- Sommatie van de geluidbelastingen gemotoriseerd wegverkeer en tramverkeer.

De berekeningen van het wegverkeerslawaai zijn uitgevoerd met behulp van het computerprogramma Geomilieu v2022.4 rev. 1 van DGMR.

3.3.3 Spoorweglawaai

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van Standaardrekenmethode 2 uit bijlage IV van het RMG2012. De berekeningen van het spoorweglawaai zijn eveneens uitgevoerd met behulp van het computerprogramma Geomilieu v2022.4 rev. 1 van DGMR.

3.3.4 Nadere toelichting invoergegevens akoestische rekenmodellen

In de rekenmodellen is uitgegaan van de volgende rekenparameters en uitgangspunten:
- Bodemfactor algemeen: 0,0 (akoestisch harde bodem, bijvoorbeeld water- en verharde oppervlakken).
- Bodemfactor gedefinieerde bodemgebieden: 1,0 (akoestisch zachte bodem, bijvoorbeeld grasvelden, bermen en spoortaluds).
- Sectoren met een zichthoek van 2 graden.
- De geluidbelastingen zijn berekend met alle geluidrelevante gebouwen. De gebouwen schermen geluid af dan wel reflecteren dit. Het maximaal aantal reflecties bedraagt 1.
- Meteorologische correcties: SRMII RMG2012.
- Luchtdemping: standaard SRMII RMG2012.

In bijlage II zijn de belangrijkste gegevens van het geluidinvoermodel opgenomen.

Gekozen is om de geluidsbelasting op de grens van een geluidsgevoelig object vanwege de betrokken weg of spoorweg te berekenen op een hoogte van 1 meter boven lokaal maaiveld direct grenzend aan de ligplaats, zoals ook in het kader van de Wet milieubeheer wordt gerekend (artikel 5.4 van het rekenvoorschrift).

3.3.5 Gecumuleerde geluidbelastingen L_{cum}

Gecumuleerde geluidbelastingen $L_{VL,cum}$ en $L_{RL,cum}$ zoals bedoeld in artikel 110a en 110f van de Wgh worden berekend conform hoofdstuk 2 van bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Alleen relevante geluidbronnen worden in principe meegenomen in de berekening van de gecumuleerde geluidbelasting. Relevante geluidbronnen zijn die bronnen waarvan de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde overschrijdt.

4 Berekeningsresultaten, afweging maatregelen en advies hogere waarde

4.1 Berekeningsresultaten geluidbelastingen

4.1.1 Wegverkeerslawaai

De geluidbelasting vanwege het weg- en tramverkeer over de Verbindingsdam bedraagt 52 dB L_{den} na aftrek. Er wordt niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar wel aan de maximale ontheffingswaarde van 53 dB.

4.1.2 Spoorweglawaai

De geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer op het spoortracé Amsterdam Centraal Station – Amsterdam Muiderpoort bedraagt 49 dB L_{den}. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

4.1.3 Gecumuleerde geluidbelastingen

Er vindt ter plaatse van het woonschip één overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaats, met betrekking tot wegverkeerslawaai. Er is geen sprake van samenloop van verschillende geluidbronnen.

4.1.4 Gemeentelijk geluidbeleid

Een stille zijde is ter plaatse van de westelijke begrenzing van het geluidgevoelig terrein/woonschip.

4.2 Afweging van maatregelen

4.2.1 Afweging van 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.

4.2.2 Afweging van 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.

4.2.3 Afweging 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.

4.3 Conclusie en advies aanvraag hogere waarden

Omdat in voorgaande paragrafen is omschreven dat verschillende geluidreducerende maatregelen aan de bron, in het geluidoverdrachtsgebied of aan de ontvangzijde bezwaren met zich meebrengen of niet mogelijk zijn, wordt geadviseerd om een hogere waarde aan te vragen voor de geluidbelasting ten gevolge van de Verbindingsdam van 52 dB L_{den}.

5 Samenvatting en conclusies

In opdracht van de gemeente Amsterdam is door Cauberg Huygen een onderzoek van het omgevingsgeluid uitgevoerd voor het planologisch mogelijk maken van een woonschip aan de Verbindingsdam, tussen nummer 2 en 2A in Amsterdam.

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.

Ten behoeve van dit geluidonderzoek is gebruik gemaakt van de Wet geluidhinder. De geluidbelastingen zijn berekend conform de Standaardrekenmethode 2 uit bijlage III van het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012' vanwege wegverkeer en conform de Standaardrekenmethode 2 uit bijlage IV vanwege het spoorweglawaai. De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- Wegverkeerslawaai stedelijk: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale grenswaarde 53 dB.
- Spoorweglawaai: voorkeursgrenswaarde 55 dB, maximale grenswaarde 63 dB.

Uit de berekeningen blijkt dat:

- De voorkeursgrenswaarde spoorweglawaai niet wordt overschreden.
- De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer (incl. tramlawaai) wordt wel 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.
- Omdat gebleken is dat verschillende geluidreducerende maatregelen aan de bron, in het geluid-overdrachtsgebied of aan de ontvangzijde bezwaren met zich meebrengen of niet mogelijk zijn, wordt geadviseerd om een hogere waarde aan te vragen voor de geluidbelasting ten gevolge van de Verbindingsdam van 52 dB L_{den}.

Cauberg Huygen B.V.

De heer ing. F.P. van Dorresteijn
Senior adviseur

Bijlage I Verkeersgegevens

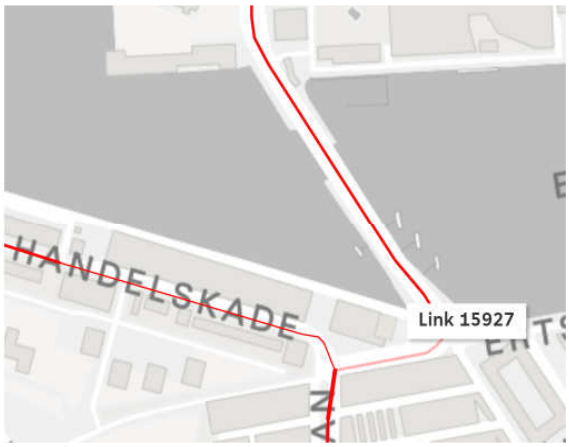
Link 31543

Jaar	2040
Straatnaam	Verbindingsdam
Etmaal weekdag	4075
Daguur - licht verkeer	223,167
Avonduur - licht verkeer	151,5
Nachtuur - licht verkeer	54,375
Daguur - middelzwaar verkeer	2
Avonduur - middelzwaar verkee	0,5
Nachtuur - middelzwaar verkeer	0,5
Daguur - zwaar verkeer	1
Avonduur - zwaar verkeer	0,5
Nachtuur - zwaar verkeer	0,5
Daguur - bus	17
Avonduur - bus	12,5
Nachtuur - bus	3,5
Daguur - tram	14
Avonduur - tram	9,5
Nachtuur - tram	2,5
Daguur - motorfietsen	1
Avonduur - motorfietsen	0,75
Nachtuur - motorfietsen	0,25

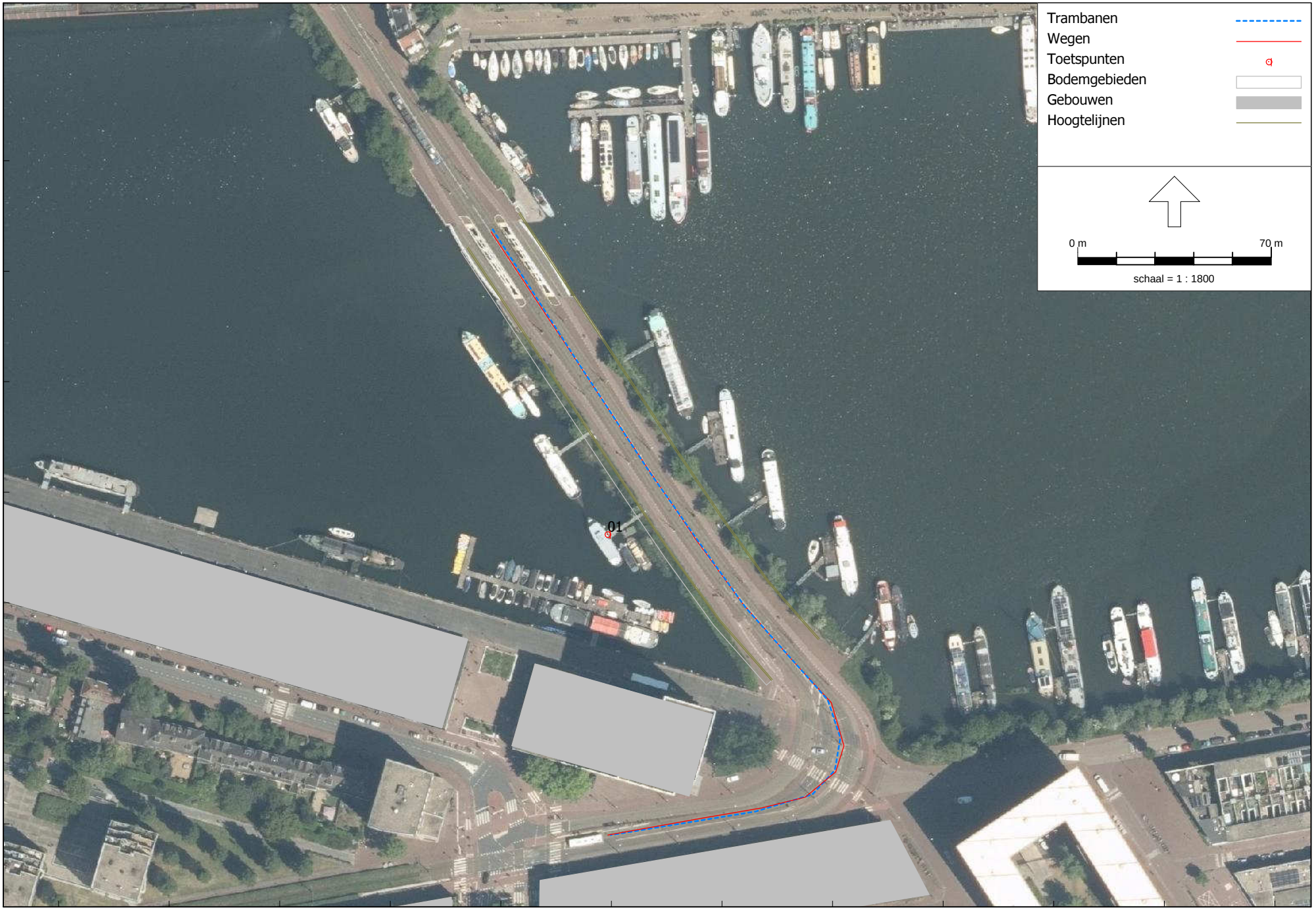


Link 15927

Jaar	2040
Straatnaam	I.F. van Hengelstraat
Etmaal weekdag	4545
Daguur - licht verkeer	249,333
Avonduur - licht verkeer	169,25
Nachtuur - licht verkeer	60,75
Daguur - middelzwaar verkeer	3,08333
Avonduur - middelzwaar verkee	1,25
Nachtuur - middelzwaar verkeer	0,75
Daguur - zwaar verkeer	2,33333
Avonduur - zwaar verkeer	0,75
Nachtuur - zwaar verkeer	0,75
Daguur - bus	17,3333
Avonduur - bus	12,5
Nachtuur - bus	3,5
Daguur - tram	13,9167
Avonduur - tram	9,5
Nachtuur - tram	2,5
Daguur - motorfietsen	1,16667
Avonduur - motorfietsen	0,75
Nachtuur - motorfietsen	0,25



Bijlage II Invoergegevens rekenmodellen

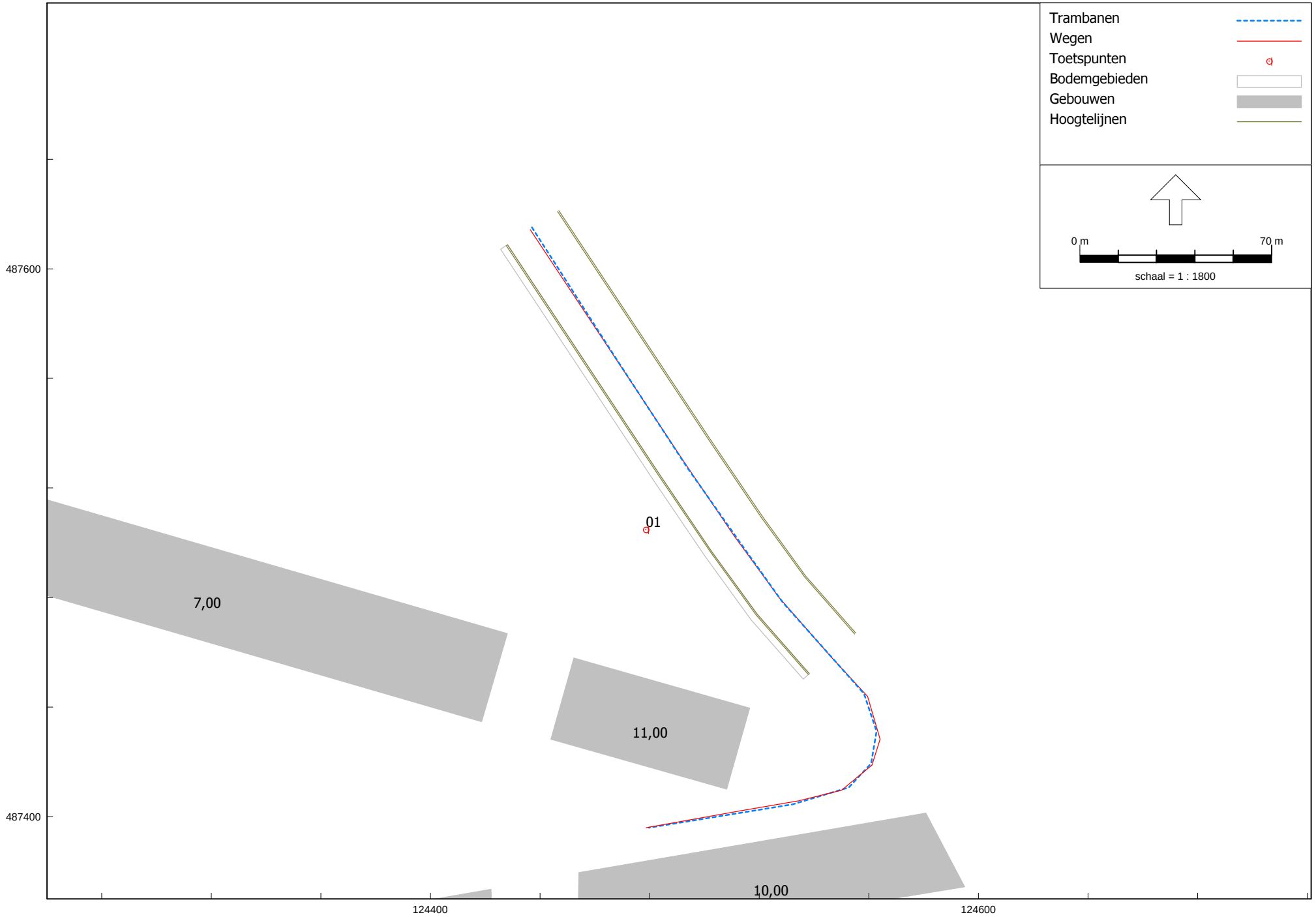


Overzicht invoergegevens wegverkeerslawaai (1)

Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

RMG-2012, wegverkeer, [versie van Gebied - wegverkeerslawaai] , Geomilieu V2022.4 Licentiehouder: Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

Overzicht invoergegevens wegverkeerslawaai (2)
met gebouwhoogten

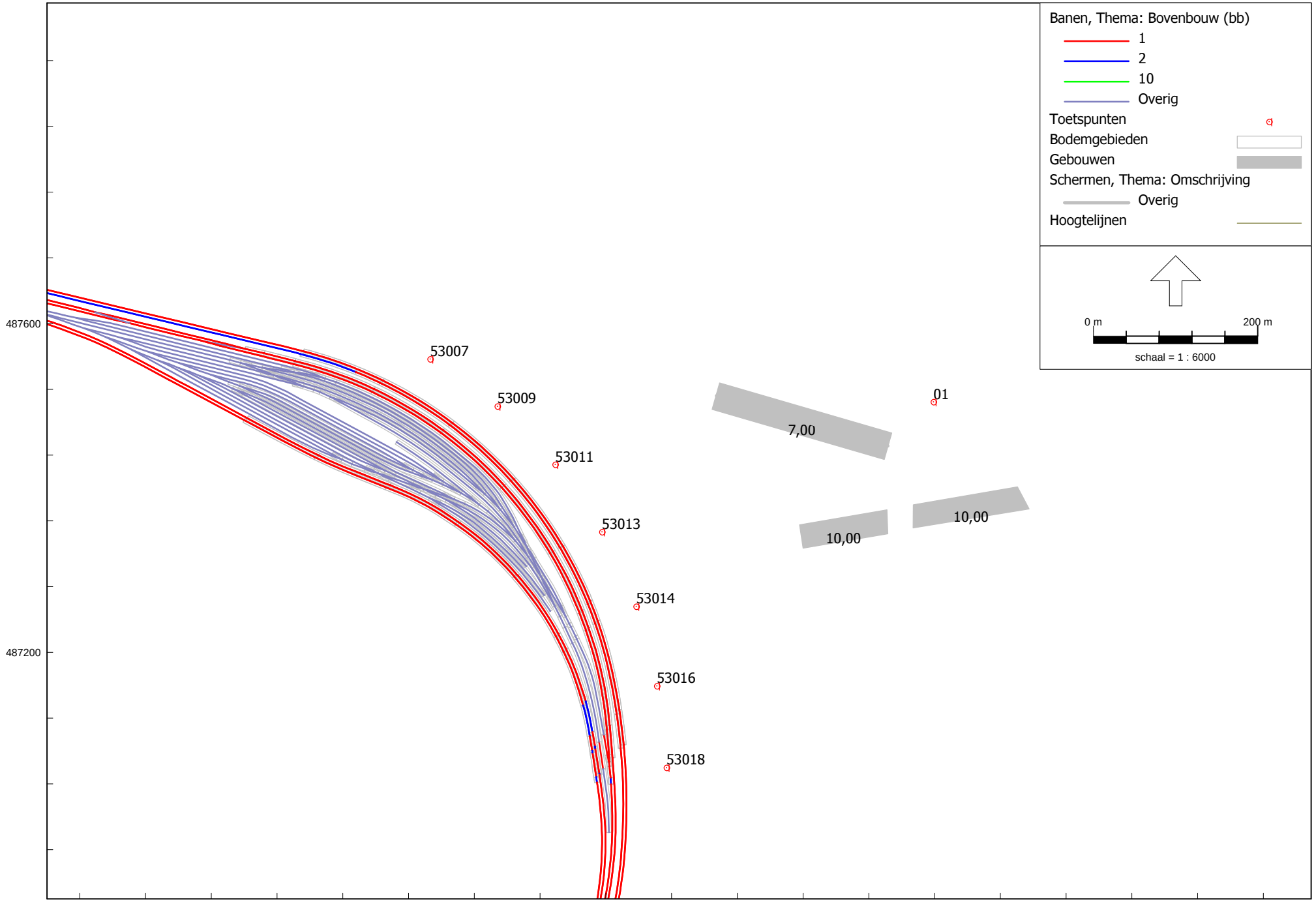


RMG-2012, wegverkeer, [versie van Gebied - wegverkeerslawaai] , Geomilieu V2022.4 Licentiehouder: Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

Overzicht geluidinvoergegevens spoorweglawaai

inclusief ligging referentiepunten (t.b.v. bepaling geluidzone)



RMG-2012, railverkeer, [versie van Gebied - spoorweglawaai] , Geomilieu V2022.4 Licentiehouder: Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

Cauberg-Huygen B.V. - vestiging Amsterdam

Model: wegverkeerslawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))
Verbinding	31543	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	50	50	50	--	50	50	50	--
F van den	15927	0,00	--	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	50	50	50	--	50	50	50	--

Verkkeersgegevens

Model: wegverkeerslawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)
Verbinding	50	50	50	--	50	50	50	--	4073,28	6,01	4,07	1,45	--	0,44	0,45	0,42	--
F van den	50	50	50	--	50	50	50	--	4543,92	6,01	4,06	1,45	--	0,40	0,41	0,38	--

Verkkeersgegevens

Model: wegverkeerslawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)
Verbinding	91,18	91,40	91,97	--	7,80	7,84	6,76	--	0,58	0,30	0,85	--	1,08	0,75	0,25	--	223,17	151,50
F van den	91,28	91,73	92,05	--	7,48	7,45	6,44	--	0,85	0,41	1,14	--	1,08	0,75	0,25	--	249,33	169,25

Verkkeersgegevens

Model: wegverkeerslawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
Verbinding	54,38	--	19,10	13,00	4,00	--	1,42	0,50	0,50	--	79,49	87,10	94,09	97,93	104,04
F van den	60,75	--	20,42	13,75	4,25	--	2,33	0,75	0,75	--	80,01	87,58	94,55	98,48	104,54

Verkkeersgegevens

Model: wegverkeerslawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250
Verbinding	100,76	94,04	85,07	77,69	85,32	92,29	96,11	102,31	99,03	92,30	83,29	73,21	80,72	87,63
F van den	101,25	94,53	85,56	78,11	85,70	92,64	96,57	102,77	99,48	92,75	83,70	73,74	81,21	88,10

Model: wegverkeerslawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
Verbinding	91,74	97,86	94,55	87,83	78,75	--	--	--	--	--	--	--	--
F van den	92,31	98,37	95,05	88,33	79,25	--	--	--	--	--	--	--	--

	Intensiteit per uur	
Traject	**Verbindingsdam**	
Dag	13,91	[-]
Avond	9,5	[-]
Nacht	2,5	[-]
Snelheid	50	km/uur
Bovenbouw	Spoor met trambaanplaten	

Tramverdeling conform opgaaf Dienst Metro Amsterdam

	Stuks
Tram 9G/10G	16
Tram 11G/12G	45
Combino	155
Totaal	216

Op alle trams rijden op alle lijnen met uitzondering van:

Lijn 26:	Alleen Combino
Lijn 5:	Combino en 11G/12G
Lijn 16 en 24:	Vooral 12G

Voor lijn 5 de onderstaande gemiddelde emissieterm hanteren

	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Dag	82,9	84,0	88,2	89,6	97,3	92,6	86,7	75,2	99,9
Avond	81,3	82,3	86,6	87,9	95,7	90,9	85,0	73,6	98,2
Nacht	75,5	76,5	80,8	82,1	89,9	85,1	79,3	67,8	92,4

Voor lijn 26 emissieterm uit tabblad Combino hanteren

	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Dag	83,7	84,9	86,6	88,1	95,6	92,0	85,7	75,6	98,6
Avond	82,1	83,3	85,0	86,5	94,0	90,4	84,1	74,0	97,0
Nacht	76,3	77,5	79,2	80,7	88,2	84,6	78,3	68,2	91,2

Voor lijn 16 en 14 emissieterm uit tabblad 11G hanteren

	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Dag	77,6	75,9	91,4	92,5	100,6	94,0	89,0	73,5	102,6
Avond	76,0	74,3	89,8	90,9	99,0	92,4	87,4	71,9	100,9
Nacht	70,2	68,5	84,0	85,1	93,2	86,6	81,6	66,1	95,1

Voor de overige lijnen een gemiddelde emissieterm hanteren

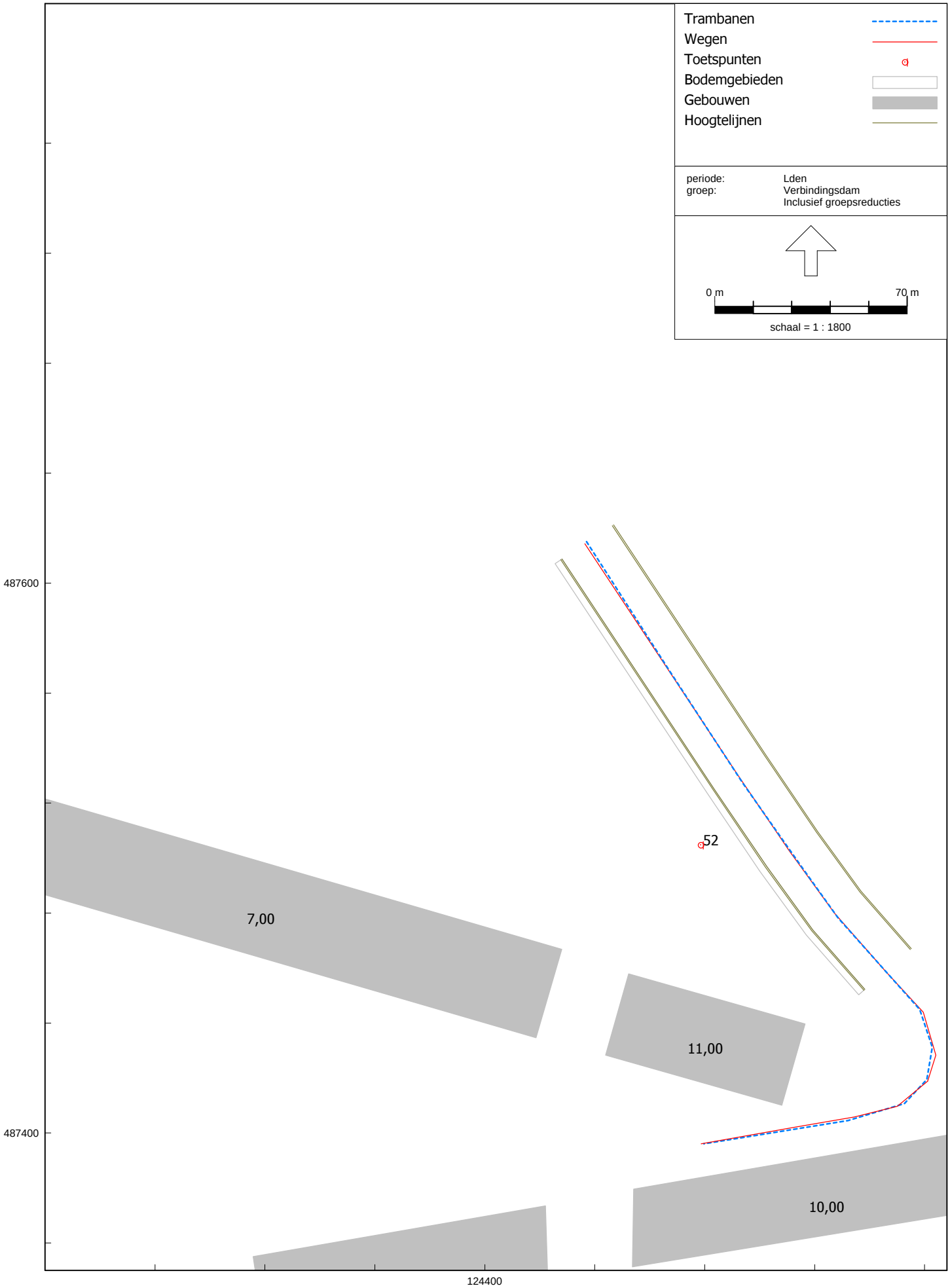
	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	
Dag	82,8	83,9	88,5	90,2	98,2	93,6	87,4	75,3	100,6
Avond	81,1	82,2	86,9	88,5	96,5	91,9	85,7	73,7	99,0
Nacht	75,3	76,4	81,1	82,7	90,7	86,1	79,9	67,9	93,2

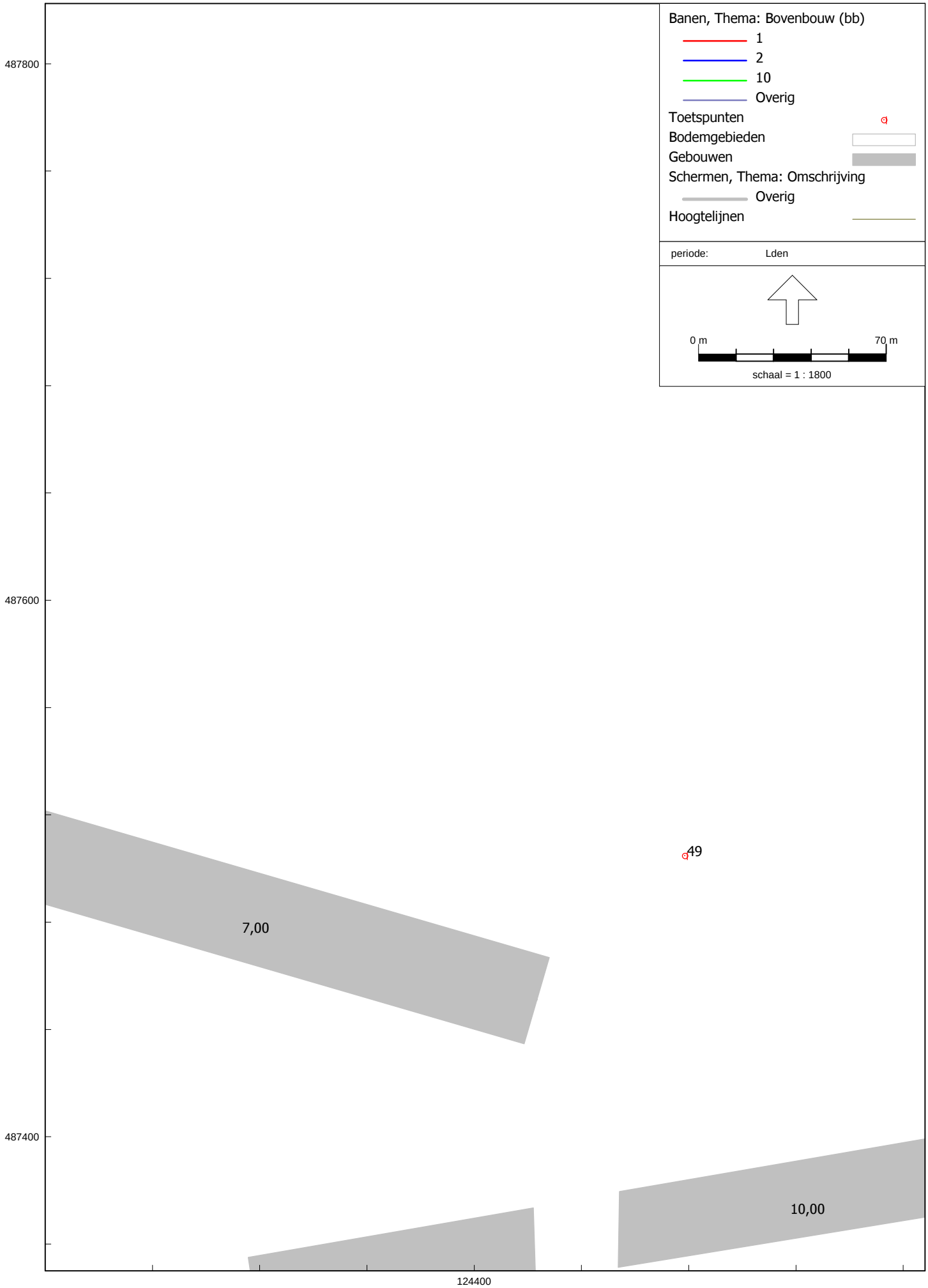
Model: wegverkeerslawaai
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01		0,00	Relatief	1,00	--	--	--	--	--	Ja

Bijlage III Berekeningsresultaten geluidbelastingen

Geluidbelasting inclusief aftrek op bijdrage gemotoriseerd verkeer




Banen, Thema: Bovenbouw (bb)
1
2
10
Overig
Toetspunten
Bodemgebieden
Gebouwen
Schermen, Thema: Omschrijving
Overig
Hoogtelijnen
periode: Lden
0 m
70 m
schaal = 1 : 1800
487800
487600
487400
124400
49
7,00
10,00

Bijlage 2 Besluit hogere waarden Wet geluidhinder (ontwerp)

Gemeente Amsterdam

Ontwerpbesluit 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* ontheffing worden verleend 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

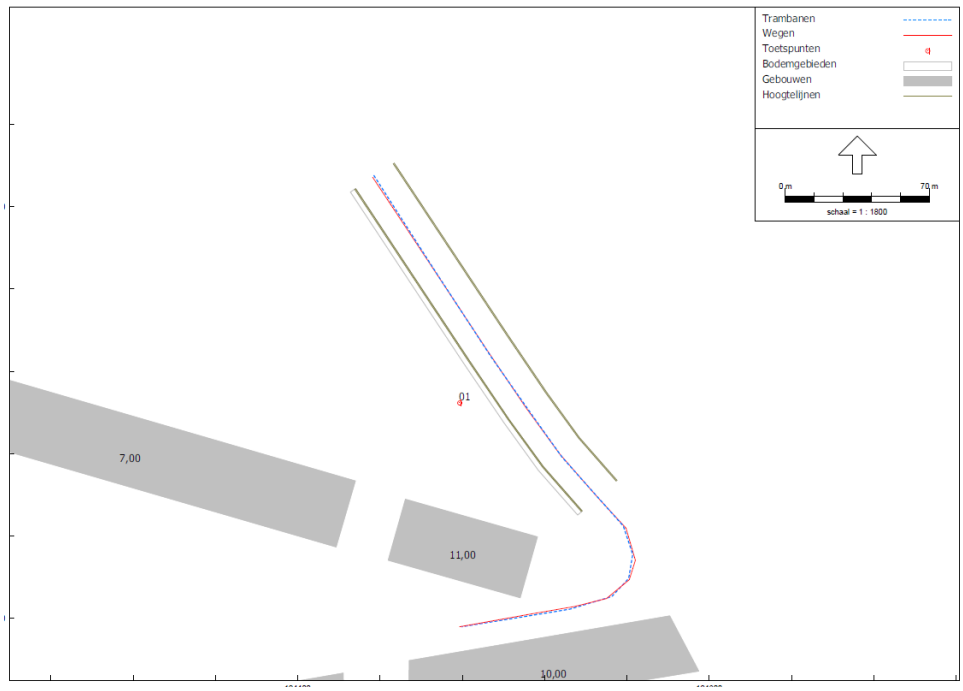
Om nieuwe geluidgevoelige functies binnen het plangebied te kunnen realiseren, is akoestisch onderzoek verricht door Cauberg-Huygen. Het onderzoek bevat berekeningen van de geluidbelasting in het plangebied en de toetsing van de geluidbelasting aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk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

ONTWERPBESLUIT

Besluit als bedoeld in artikel 110a van de Wet geluidhinder

Burgemeester en wethouders van Amsterdam besluiten in te stemmen met het ontwerpbesluit 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 maximale ontheffingswaarde 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 voor de functie 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 voor een woonschip.

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

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

Amsterdam,
Burgemeester en wethouders van Amsterdam.

Bijlage 3 Toelichting als PDF

Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan Partiele Herziening Borneo Sporenburg En Rietlanden (Zeilschool Nautiek)

Ontwerp

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan Partiele herziening Borneo Sporenburg en Rietlanden (zeilschool Nautiek)

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.M2301BPSTD-OW01
Datum print	5 December 2023
Planstatus	ontwerp

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging plangebied en plangrens	7
Hoofdstuk 2	**Kader**	**9**
2.1	Bestemmingsplan	9
2.2	Beleid	10
Hoofdstuk 3	**Partiele herziening bestemmingsplan**	**11**
3.1	Aard en doel	11
3.2	Regels bestemmingsplan Borneo Sporenbrug en Rietlanden	11
3.3	Bestemming Water	11
Hoofdstuk 4	**Milieu- en omgevingsaspecten**	**13**
4.1	Verkeer en parkeren	13
4.2	Bodem	13
4.3	Water	13
4.4	Milieuzonering	13
4.5	Geluid	13
4.6	Luchtkwaliteit	14
4.7	Externe veiligheid	14
4.8	Cultuurhistorie en archeologie	14
4.9	Ecologie	14
4.10	Stikstofdepositie	14
4.11	Luchtvaartverkeer	14
4.12	Milieueffectrapportage	14
Hoofdstuk 5	**Economische uitvoerbaarheid**	**15**
Hoofdstuk 6	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**17**
6.1	Participatie	17
6.2	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	17
6.3	Zienswijzen	17

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Stadsdeel Oost heeft de wens om de planologische situatie van het woonschip De Zeerob aan de Verbindingsdam in Amsterdam Oost in overeenstemming te brengen met de bestaande situatie, ofwel om het bestemmingsplan aan te passen conform de huidige ligplaats van de Zeerob. Redenen hiervoor zijn dat het woonschip hier al langere tijd (ruim 10 jaar) ligt, de gemeente een toegangsvoorziening voor de huidige locatie heeft gerealiseerd en binnen het bestemmingsvlak van zeilschool Nautiek praktisch geen tweede schip kan worden geplaatst vanwege de beperkte diepte van het water en de exploitatie van de zeilschool.

Met de vaststelling van de voorliggende 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. Daarnaast wordt met deze herziening ook geborgd dat het aantal vaartuigen in het gebied gelijk blijft.

1.2 Ligging plangebied en plangrens

Het gebied waarvoor nu het bestemmingsplan op onderdelen wordt herzien bevindt zich in het Oostelijke Havengebied, aan de noordrand van Amsterdam Oost aan de Verbindingsdam, tussen nummer 2 en 2A. In volgende afbeelding is de ligging en begrenzing indicatief weergegeven.



Afbeelding: ligging en begrenzing plangebied 'Partiele herziening Borneo Sporenburg en Rietlanden (zeilschool Nautiek)', indicatief

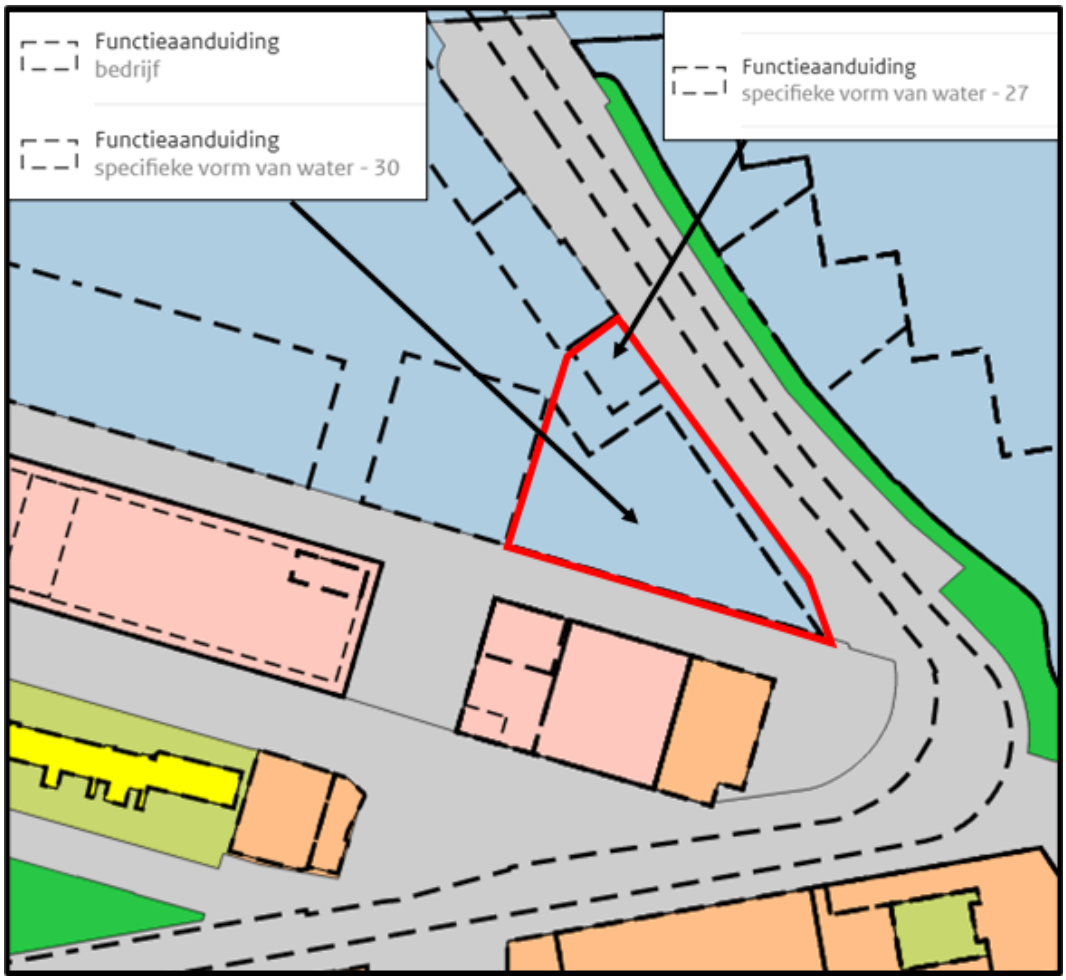
Hoofdstuk 2 Kader

2.1 Bestemmingsplan

Ter plaatse gelden de (paraplu)bestemmingsplannen 'Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017', 'Drijvende bouwwerken' en 'Grondwaterneutrale Kelders'.

Bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017

Het bestemmingsplannen 'Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017' is op 22 januari 2020 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De gronden van de partiële herziening zijn vooral bestemd voor waterwegen, waterafvoer, waterberging, waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden. Daarnaast zijn betreffende gronden ook bestemd voor natuurlijke oevers of oeverbeschoeiingen en voorzieningen ten behoeve van de waterwegen, waterafvoer, waterberging, waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden, extensief recreatief medegebruik en kunstwerken geen bruggen zijnde.



Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017, plangebied partiële herziening rood omrand

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - 30' is een zeilschool met bijbehorende steigers en afmeer- en toegangsvoorzieningen toegestaan. Genoemde aanduiding valt ook samen met de aanduiding 'bedrijf'. Hier zijn maximaal 2 bedrijfsvoertuigen toegestaan, waarvan een vervangen mag

worden door een woonschip. Het bedrijfsvaartuig mag worden gebruikt voor één vestiging van horeca IV

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - 30' is tevens de verhuur van pleziervaartuigen toegestaan en ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - 27' zijn afmeer- en toegangsvoorzieningen voor een object toegestaan.

Paraplubestemmingsplan 'Drijvende bouwwerken'

Het paraplubestemmingsplan is op 18 september 2019 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Op 28 juni 2023 os een voorbereidingsbesluit genomen voor de partiële herziening van dit bestemmingsplan. Inhoudelijk heeft dit geen gevolgen voor deze herziening.

Paraplubestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'

Het paraplubestemmingsplan is op 7 oktober 2021 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Dit bestemmingsplan is niet relevant voor de onderhavige partiële herziening.

2.2 Beleid

Het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen of in een verruiming van bestaande functies, zodat in het kader van deze partiële herziening geen toetsing aan het relevante beleid nodig is. Deze toets is al bij vaststelling van het bestemmingsplan in 2020 gedaan.

Na vaststelling van het bestemmingsplan uit 2020 heeft de gemeenteraad in 2021 de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. De inhoud van deze partiële herziening is ook in overeenstemming met dit beleid.

Hoofdstuk 3 Partiele herziening bestemmingsplan

3.1 Aard en doel

Voorliggende partiële herziening voorziet niet in nieuwe functies of in een uitbreiding van het programma. Met de vaststelling van de voorliggende partiële herziening van het bestemmingsplan Borneo Sporenburg 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. Daarnaast wordt met deze herziening ook geborgd dat het aantal vaartuigen in het gebied gelijk blijft.

3.2 Regels bestemmingsplan Borneo Sporenbrug en Rietlanden

Voor de herziening geldt dat het bepaalde in de regels van het bestemmingsplan 'Borneo Sporenbrug en Rietlanden 2017', zoals is vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 22 januari 2020, onverkort van toepassing is. Er wordt wél een beperkt aantal ondergeschikte wijzigingen opgenomen.

3.3 Bestemming Water

De gronden van de partiële herziening hebben de bestemming 'Water' (zie ook 2.1). Deze bestemming blijft in deze partiële herziening behouden en wordt alleen op een beperkt aantal regels aangepast. Bij de wijzigingen gaat het om de volgende wijzigingen:

Artikel 17.1 onder j wordt redactioneel aangepast, zodat duidelijk is, dat hier alleen afmeer- en toegangsvoorzieningen voor een woonboot zijn toegestaan. Sublid k wordt zodanig aangepast dat hier ook één bedrijfswoning is toegestaan. Hiervoor is recentelijk een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verleend. Dit recht wordt nu in de partiële herziening meegenomen.

Artikel 17.2.3 onder d is zodanig aangepast, dat ter plaatsen van de zeilschool er één bedrijfsvaartuig is toegestaan. Betreffende aanduidingen op de verbeelding die dit toestaat ('bedrijf' en 'specifieke vorm van water - 30') worden minimaal aangepast, zodat het huidige woonschip conform de bestaande situatie hier buiten valt. Vervolgens wordt voor het woonschip een nieuwe aanduiding opgenomen ('specifieke vorm van water - 31') . Op deze manier blijft het planologisch aantal vaartuigen op en nabij het perceel van zeilschool Nautiek hetzelfde als in de huidige situatie, namelijk in totaal 2 vaartuigen (een bedrijfsvaartuig en een woonschip) en ontstaat geen verdichting op het water.

Daarnaast worden de in artikel 17.2.3 een nieuw sublid h opgenomen met de daadwerkelijke afmetingen van het woonschip. De maximum breedte is 5,3 meter en de maximum hoogte is 4,6 meter. De lengte is maximaal 22 meter.

Sublid f met afmetingen voor objecten komt te vervallen, omdat deze hier niet zijn (waren) toegestaan.

Verder wordt niet voorzien in aanpassingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan (moederplan).

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Verkeer en parkeren

Er wordt niet voorzien in nieuwe ontwikkelingen die een effect hebben op het verkeer en parkeren. Onderzoek is niet nodig. Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van deze partiële herziening van het bestemmingsplan.

4.2 Bodem

Er wordt niet voorzien in nieuwe functies of graafwerkzaamheden. Onderzoek is niet nodig. Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van deze partiële herziening van het bestemmingsplan.

4.3 Water

Er wordt niet voorzien in nieuwe ontwikkelingen die een effect hebben op de waterhuishouding. Onderzoek is niet nodig.

4.4 Milieuzonering

Er worden geen andere bedrijven mogelijk gemaakt, dan reeds zijn toegestaan. Milieuzonering vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de partiële herziening van het bestemmingsplan.

4.5 Geluid

Het moederplan biedt de mogelijkheid om bedrijfsvaartuigen te vervangen met woonschepen. Ter plaatse van de nu voorliggende herziening is dat circa 10 jaar geleden al gedaan. De locatie valt echter net buiten de functieaanduiding op de verbeelding, waarbinnen dit is toegestaan. Het woonschip is gelegen binnen de geluidzones langs de Verbindingsdam en langs de hoofdspoorweg Amsterdam Centraal-Amsterdam Muiderpoort. Er is daarom door onderzoeksbureau Cauberg Huygen een akoestisch onderzoek Wet geluidhinder uitgevoerd om aan te tonen dat hier vanwege het geluid sprake is van een goed leefklimaat (zie Bijlage 1).

Uit de berekeningen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde (48 dB) spoorweglawaai niet wordt overschreden. Wel wordt de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer (incl. tramlawaai) overschreden. De geluidbelasting bedraagt 52 dB L_{den}. Er is geen sprake van een samenloop van verschillende geluidbronnen.

Het woonschip heeft aan de westelijke begrenzing van de ligplaats een geluidluwe zijde.

Omdat gebleken is dat verschillende geluidreducerende maatregelen aan de bron, in het geluidoverdrachtsgebied of aan de ontvangzijde bezwaren met zich meebrengen of niet mogelijk zijn, wordt een hogere waarde voor de geluidbelasting ten gevolge van de Verbindingsdam van 52 dB Lden vastgesteld (zie Bijlage 2).

TAVGA

Op 4 oktober 2023 is deze partiële herziening besproken in het TAVGA. Er waren geen vragen of opmerkingen. Het TAVGA is akkoord met dit plan en het vaststellen van een hogere waarde.

Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van deze partiële herziening van het

bestemmingsplan.

4.6 Luchtkwaliteit

Er wordt niet voorzien in nieuwe ontwikkelingen die een negatief effect op de luchtkwaliteit hebben. Onderzoek is niet nodig. Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van deze partiële herziening van het bestemmingsplan.

4.7 Externe veiligheid

Externe veiligheid levert geen belemmering op voor de voorliggende partiële herziening van het bestemmingsplan, dat de gebruiksrechten van het moederplan respecteert. Deze herziening maakt geen nieuwe (beperkt) kwetsbare functies mogelijk. Nader onderzoek is niet nodig. Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van deze partiële herziening van het bestemmingsplan.

4.8 Cultuurhistorie en archeologie

Conform het moederplan is het onderhavige plangebied voor alle bodemingrepen uitgezonderd van archeologisch vervolgonderzoek. Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van deze partiële herziening van het bestemmingsplan.

4.9 Ecologie

Er wordt niet voorzien in nieuwe ontwikkelingen. De vaststelling van deze partiële herziening heeft dan ook geen nadelig effect op de flora en fauna. Onderzoek is niet nodig. Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van deze partiële herziening van het bestemmingsplan.

4.10 Stikstofdepositie

Er wordt niet voorzien in nieuwe ontwikkelingen die een negatief effect op stikstofdepositie in gevoelige Natura 2000-gebieden kunnen hebben. Onderzoek is niet nodig. Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van deze partiële herziening van het bestemmingsplan.

4.11 Luchtvaartverkeer

Deze partiële herziening voldoet aan de regels van het Luchthavenindelingbesluit (LIB). Het LIB vormt geen belemmering voor de partiële herziening van het bestemmingsplan.

4.12 Milieueffectrapportage

De voorliggende partiële herziening van het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen. Er is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een MER is daarom niet nodig. Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van deze partiële herziening van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Economische uitvoerbaarheid

In deze partiële herziening van het bestemmingsplan wordt niet voorzien in nieuwe ontwikkelingen.

Voor het onderhavige bestemmingsplan bestaat dan ook geen verplichting om een exploitatieplan vast te stellen. Voor de gemeente zijn aan zowel de opstelling als de uitvoering van dit bestemmingsplan, met uitzondering van de begrote kosten voor de planvorming, geen kosten verbonden en is deze partiële herziening economisch uitvoerbaar.

Hoofdstuk 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Participatie

De voorliggende partiële herziening maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Het is dan ook niet nodig om een uitgebreid participatie traject te doorlopen. Eigenaren/gebruikers van betreffende gronden zijn op de hoogte gesteld van deze herziening. Tijdens ter inzage legging van het ontwerp kunnen belanghebbende een zienswijze op dit plan indienen (zie paragraaf 6.3).

6.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp van het bestemmingsplan aan de volgende instanties/bedrijven toegezonden:

- Waternet
- Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland
- ProRail
- Gasunie
- Liander
- Tennet
- KPN
- Vattenfall

Er zijn 3 reacties ontvangen van ProRail, Liander en Tennet. Deze instanties hebben geen opmerkingen op of bezwaar tegen de inhoud van dit bestemmingsplan. Overige instaties hebben niet gereageerd. Er wordt ervan uitgegaan dat zij ook geen opmerking op of bezwaar tegen de inhoud van dit bestemmingsplan hebben.

6.3 Zienswijzen

PM