Notitie

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Aan:	5.1, 2, e Stadsdeel Zuidoost
Kopie aan:	
Van:	5.1, 2, e
Telefoon:	5.1, 2, e
E-mail:	5.1, 2, e e @odnzkg.nl
Datum:	13-6-2024
Zaaknummer:	12829007 - Develstein 100 – Amsterdam
Onderwerp:	Beoordeling geluidrapport ‘World of Food te Amsterdam - Akoestisch onderzoek McDrive’, datum: 22-5-2024, referentie: 21122.31, versie: 3 en opgesteld door adviesbureau Buro Bouwfysica

Conclusie
Na de beoordeling van het eerste akoestische onderzoek volgde een overleg met de ontwikkelaar en de akoestisch adviseur. In het overleg werd een tweede versie van het rapport toegelicht. De tweede versie was eerder verstuurd aan ons. Wij hebben in het overleg aangegeven dat onvoldoende ingegaan wordt op een deel van de opmerkingen. Zie onze beoordeling van het rapport verder in deze notitie. Dit zou moeten leiden tot afkeuring van het onderzoek tenzij de vergunning onder voorwaarden verleend zal worden. Het doel van de opmerkingen is toekomstige hinder te voorkomen. De voorwaarden die wij stellen aan de vergunning zien wij als een verplichting. Indien de vergunning zonder deze voorwaarden wordt verleend dan zal er geen sprake zijn van goede ruimtelijke ordening. De voorwaarden zijn opgenomen in bijlage 1 van deze notitie. Wij lichten hieronder de eerste twee voorwaarden toe:

De eerste voorwaarde dient te voorkomen dat bewoners last zullen hebben van ‘neven-hinder’, hiermee bedoelen wij hinder als gevolg van harde muziekgeluid vanaf wachtende auto’s op de late uren van de nacht. Wij verwachten dat dit het geval zal zijn bij de bestelpalen en -rij. Ook verwachten wij getoeter van wachtende auto’s en stemgeluid. De hinder wordt veroorzaakt door bezoekers in de nabijheid en op het terrein van de inrichting. Het komt dus niet door de activiteiten van de inrichting maar wel door de aanwezigheid van een dergelijk functie, een McDrive. In beginsel zou het niet wenselijk zijn om een McDrive te plaatsen naast woningen. In het onderzoek wordt het onderwerp van ‘neven-hinder’ niet beschouwd. Het rapport zou op dit punt moeten worden afgekeurd tenzij de vergunning wordt verleend op een voorwaarde dat dit onderwerp opgelost wordt door een maatregel in geval van aanhoudende klachten. De voorwaarde die wij stellen is het verlengen van de luifel over de gehele rij. In onze optiek zou de luifel al nu veel langer moeten worden uitgevoerd dan nu het geval is. Echter, hier hebben bij de ontwikkelaar andere overwegingen gespeeld.

De tweede voorwaarde dient te voorkomen dat het aantal auto’s in de toekomst zal groeien. Omdat een groter aantal auto’s zal leiden tot meer geluid bij de woningen. In het onderzoek wordt uitgegaan van 45-47 auto’s per uur in de maatgevende avond- en nachtperiode. De voorwaarde die wij stellen is dat het aantal auto’s niet groter mag zijn dan 50 per uur.

Zie onze beoordeling hieronder:

Inleiding
Het bouwplan ‘World of Food 2.0’ te Amsterdam behelst de realisatie van een woongebouw met 351 woningen verdeeld over 3 woontorens. In de plint wordt een fastfoodrestaurant(keten) gehuisvest met een oppervlakte van 732 m^2 en een drive in. De route naar de drive in loopt langs twee gevels van het gebouw. In de plint wordt ook de ‘World

of Food' – een aantal fastfoodketens gehuisvest op een oppervlakte van circa 1510 $m^{2.}$. Aan de Develstein wordt een viertal terrassen gerealiseerd. De bewoners van de woongebouwen beschikken over een ontmoetingsruimte, de huiskamer, met een oppervlakte van 301 m^2.

Omdat het plan in strijd is met de regels van het bestemmingplan wordt een buitenplanse afwijking procedure doorlopen conform artikel 2.12 lid 1 onder a. onderdeel 3. van de Wabo. Een voorwaarde hiervoor is dat de plannen niet in strijd zijn met de 'goede ruimtelijke ordening'.

In dit kader heeft de initiatiefnemer een tweetal akoestische onderzoeken laten verrichten. Het eerste maakt de situatie rond de McDrive inzichtelijk en de tweede rond de terrassen. Beide onderzoeken zijn beoordeeld in ons advies van 9-4-2024 met zaaknummer 12636228.

Hierna volgde overleg met de ontwikkelaar. Het rapport werd aangepast aan de hand van onze opmerkingen. In dit advies wordt het aangepaste onderzoek beoordeeld.

Het dient vermeld te worden dat het terras van McDonalds wordt beschouwd in dit rapport. Voorheen was het opgenomen in het onderzoek over de terrassen.

Beoordeling geluidrapport 'World of Food te Amsterdam - Akoestisch onderzoek McDrive', datum: 22-5-2024, referentie: 21122.31, versie: 3 en opgesteld door adviesbureau Buro Bouwfysica

Hieronder wordt het aangepaste akoestisch onderzoek beoordeeld op basis van de opmerkingen op het vorige rapport. Voor het leesgemak zijn de oorspronkelijke opmerkingen ook opgenomen in de beoordeling.

Oorspronkelijke opmerking 1 – Bezoekers
Uit onze ervaring blijkt dat de bezoekers van een dergelijke functie, een McDrive, veel hinder veroorzaken. Het gaat met name om het toeteren van ongeduldige klanten, het stemgeluid vanuit geopende ramen en harde muziek die in de wachtende auto's draait. Dit kan spelen zowel in de zomerse maanden als in de winter omdat er tenslotte altijd een raam geopend wordt om een bestelling te kunnen maken en een bestelling te ontvangen bij de uitgifte. Het akoestisch onderzoek gaat niet in op deze geluidsbronnen. Als deze plaatsvinden op het terrein van het bedrijf dan is dat directe hinder. Als dat niet op het terrein van het bedrijf is, dan is dat indirecte hinder.

Reactie OD
Dit onderwerp wordt nog steeds niet beschouwd in het onderzoek. Het ontbreken van een beschouwing zou al moeten leiden tot het afkeuren van het onderzoek aangezien de toets op de goede ruimtelijke ordening alle relevante geluidbronnen moet behelzen. Dit onderwerp is extra toegelicht in de overleggen met de ontwikkelaar en gemeente. Ons voorstel tijdens de overleggen de luifel door te trekken over de gehele route werd niet geaccepteerd om andere overwegingen dan hinder. Omdat dit onderwerp niet wordt beschouwd, wordt door ons een voorwaarde opgelegd aan het verlenen van de vergunning, zie voorwaarde nummer 1.

Oorspronkelijke opmerking 2 – Pagina 7
Citaat

> *Uit de tabel volgt dat voor de Mc drive een richtafstand geldt van 10 m^1 voor een "rustige woonwijk" en 0 m^1 voor een "gemengd gebied". De afstand vanaf de grens van de McDrive tot de gevels van de meest nabijgelegen appartementen bedraagt circa 0 m^1*

Reactie OD
De richtafstand is bedoeld voor restaurants, cafetaria's, snackbars en niet voor een McDrive. Voor dit type activiteit zal een veel grotere richtafstand moeten worden gehouden. Dus de

onderzoeksplicht ontstaat vanuit de constatering dat voor een dergelijke activiteit geen richtafstand is opgenomen in de brochure.

Reactie OD
De tekst is niet veranderd. Echter, een gedetailleerd onderzoek is uitgevoerd ongeacht wat de reden is.

Oorspronkelijke opmerking 3 – Pagina 10
Citaat:

> *Conform opgave komen op de drukste momenten ongeveer 40 – 45 auto's per uur naar de McDrive, hetgeen er op neerkomt dat er gemiddeld elke +/- 1,5 minuut een auto aankomt. Wanneer wordt uitgegaan van een totale tijdsduur van 6 minuten voor het aankomen, bestellen en afgifte van eten / drinken, volgt hieruit dat maximaal 4 auto's stilstaan en stationair draaien in en ter plaatse van de inrit van de onderdoorgang.*

Reactie OD
De Omgevingsdienst betwijfelt de aanname dat maximaal 4 stilstaande auto's stationair zullen draaien. Uit straatfoto's waar wij over beschikken blijkt dat in de huidige situatie het over meer dan 4 auto's kan gaan. In afbeelding 1 staan 8 auto's te wachten en in afbeelding 2 staan 7 auto's te wachten. Conform de HMRI dient uit te gaan van de RBS en niet van een gemiddelde.



Afbeelding 1 (datum 31-1-2024, bron: Cyclomedia)



Afbeelding 2 (datum 6-2-2024, bron: Cyclomedia)

Reactie OD
Het onderzoek gaat er nu vanuit dat er maximaal 45-47 auto's de inrichting gaan bezoeken. Wij stellen hierover een voorwaarde in de vergunning. Wij ronden het getal af naar 50 auto's per uur. Zie voorwaarde nummer 2.

Oorspronkelijke opmerking 4 – Pagina 10
Citaat

> *Voor de routing van de McDrive wordt er van uitgegaan dat naast de stilstaande auto's in en ter plaatse van de inrit van de onderdoorgang er in principe geen auto's stilstaan op de route van de McDrive.*

Reactie OD
Op de bovenstaande foto's is te zien dat in de huidige situatie auto's stil staan. Deze aanname is dus niet correct.

Reactie OD
De tekst is niet veranderd. Wij stellen hierover een voorwaarde in de vergunning, zie voorwaarde nummer 3.

Oorspronkelijke opmerking 5 – Pagina 10
Citaat

> *De onderdoorgang is gemodelleerd conform de meest recente tekeningenset, hierbij is in eerste instantie geen rekening gehouden met eventuele absorptie in de onderdoorgang. Conform opgave en bovengenoemde aannames zullen onder het eerste (lage) gedeelte van de onderdoorgang maximaal circa 3 auto's gelijktijdig stilstaan. Deze 3 auto's zullen volcontinu in bedrijf zijn en stationair draaien terwijl ze onder de onderdoorgang stilstaan. Rekening houdend met de ruimtedemping van de onderdoorgang levert dit een equivalent geluidniveau in de onderdoorgang van circa LA,eq = 82 dB(A) op, dit is gemodelleerd als uitstralende geveldelen in het akoestische model.*

Reactie OD
Aangezien geen sprake is van demping (absorptie) in de onderdoorgang, zal het volledige bronvermogen van de auto's via de openingen naar de omgeving gaan. Er is geen sprake van verlies van energie. Dus een reductie van 7 dB mag niet toegepast worden en dient verwijderd te worden uit het onderzoek.

Reactie OD
De tekst is veranderd. Het bronvermogen is verlaagd naar 80 dB(A). Wij stellen hierover een voorwaarde in de vergunning, zie voorwaarde nummer 4.

Oorspronkelijke opmerking 6 – Pagina 10
Citaat

> *Hierbij wordt uitgegaan van één rijdende auto hetgeen resulteert in een geluidniveau in de (lage) onderdoorgang na 2e afgifteraam van circa LA,eq = 78 dB(A) en in de (hogere) onderdoorgang van circa LA,eq = 71 dB(A).*

Reactie OD
Het bronvermogen van een auto verandert niet na een bestelling bij een McDrive. Deze reductie mag niet toegepast worden.

Reactie OD
De tekst is veranderd. De bronvermogens is zijn verlaagd naar 75 dB(A) en 68 dB(A). Wij zien geen aanleiding tot een verdere verlaging. Wij stellen geen voorwaarde op dit uitgangspunt omdat dit zou leiden tot een moeilijk te handhaven maatregel.

Oorspronkelijke opmerking 7 – tabel 5.1 - Pagina 13
Citaat

> *Uit de toetsing van de berekeningsresultaten blijkt dat als gevolg van de McDrive zowel in de dag-, avond- als de nachtperiode forse overschrijdingen plaatsvinden en*

niet zal worden voldaan aan de richtwaarden uit de VNG publicatie / grenswaarden uit het Activiteitenbesluit / Besluit kwaliteit leefomgeving.

Reactie OD
De resultaten in deze tabel dient opnieuw berekend te worden nadat het rapport aangepast is conform onze opmerkingen. Wij verwachten dat de overschrijdingen nog hoger zullen zijn.

Reactie OD
De tabel is opnieuw berekend. De opmerking vervalt.

Oorspronkelijke opmerking 8 – tabel 5.2 - Pagina 13
Citaat

Uit de bovenstaande tabel volgt dat in de dagperiode ter plaatse van de appartementen van het plan hogere waardes optreden dan de richtwaarde uit de VNG publicatie, de grenswaarde uit het Activiteitenbesluit of de standaardwaarde uit het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Reactie OD
De resultaten in deze tabel dient opnieuw berekend te worden nadat het rapport aangepast is conform onze opmerkingen. Wij verwachten dat de overschrijdingen nog hoger zullen zijn. Bovendien wordt niet de conclusie getrokken dat er ook in de nachtperiode forse overschrijdingen zullen zijn.

Reactie OD
De tabel is opnieuw berekend. De opmerking vervalt.

Oorspronkelijke opmerking 9 – Pagina 16
Citaat

Uit de berekeningsresultaten voor de uitgangsituatie (zie bijlage 2) volgt dat als gevolg van uitsluitend het verkeer op de inrichting reeds op meerdere toetspunten een geluidbelasting van LAr,LT > 50 dB(A) etmaalwaarde optreedt. Dit betekent dat om aan de richtwaarde uit de VNG publicatie / grenswaarden uit het Activiteitenbesluit / standaardwaarde uit het Besluit kwaliteit leefomgeving van LAr,LT = 50 dB(A) etmaalwaarde te kunnen voldoen de gehele route / buitenterrein van de McDrive zou moeten worden overkapt.

Reactie OD
In onze optiek wordt hier kort door de bocht beredeneerd dat de gehele route overkapt zou moeten worden. Gezien de grote verwachte overschrijdingen dient dit aspect grondig onderzocht worden. Welke gedeeltes van de route van belang zijn en wat de verwachte kosten zijn. Een alternatief voor een overkapping kan zijn in de vorm van gevelmaatregelen zoals een vliesgevel.

Reactie OD
Deze tekst is verwijderd. Op pagina 18 is nu een inhoudelijk vergelijkbare tekst opgenomen. Wij zien voorwaarde 1 die wij aan de vergunning stellen als een oplossing voor deze opmerking. De opsteller van het rapport stelt dat het overkappen van de gehele route zal leiden tot het voldoen aan stap 2 van de VNG. Hoewel dit niet wordt berekend in het onderzoek zijn wij het eens met de opsteller van het rapport.

Oorspronkelijke opmerking 10 – Pagina 16
Citaat

Vanuit economisch, esthetisch, stedenbouwkundig en veiligheid oogpunt is deze maatregelvariant naar onze mening geen realistische oplossing en is hiervoor geen verdere berekening uitgevoerd.

Reactie OD

Het onderzoek dient te vermelden welke economische, esthetische, stedenbouwkundige en veiligheidsoogpunten hier spelen. Er wordt nu in variant 2 voorgesteld een overkapping uit te voeren. Welk veiligheidsaspect speelt bij een overkapping een rol?

Reactie OD
Zie vorige opmerking.

Oorspronkelijke opmerking 11 – Pagina 16
Citaat

> *Op basis van artikel 2.20 van het Activiteitenbesluit kan door het bevoegd gezag een afweging worden gemaakt om bij maatwerkvoorschrift dan wel in het omgevingsplan hogere waarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en/of het maximaal geluidniveau vast stellen.*

Reactie OD
Wij zien deze variant als mogelijk indien de vergunning om af te wijken van het bestemmingsplan op voorwaarde verleend wordt dat de activiteiten van de McDrive alleen toegestaan zijn na het verlenen van de maatwerkvoorschriften.

Reactie OD
Deze tekst is verwijderd. Op pagina 18 is nu een inhoudelijk vergelijkbare tekst opgenomen.

Wij attenderen de gemeente erop dat het uitgangpunt van het akoestisch onderzoek is dat de grenswaarden van het Activiteitenbesluit overschreden zullen worden. Dit houdt in dat voordat de McDrive in werking kan zijn, er maatwerkvoorschriften opgesteld dienen te worden voor het bedrijf. De maatwerkvoorschriften kunnen in onze optiek niet hoger zijn dan LAr,LT ≤ 55 dB(A) etmaalwaarde en de maximale geluidniveaus in de nachtperiode niet hoger dan 64 dB(A).

Wij stellen geen voorwaarde aan de vergunning in relatie tot het Activiteitenbesluit. De McDrive dient zelf een verzoek in te dienen voor maatwerkvoorschriften omdat eenmaal in werking, het niet zal voldoen aan de grenswaarden in tabel 2.17a van het besluit.

Oorspronkelijke opmerking 12 – Pagina 16
Citaat

> *Overkapping ter plaatse van bestelpalen inclusief de volledige rijroute van bestelpalen naar de inrit naar uitgifte, afmetingen van circa 30 x 10 x 4,5 m1 , zie bijlage 3;*

Reactie OD
Bijlage 3 maakt niet helder wat uitgevoerd wordt. Het onderzoek dient te worden voorzien van een tekening waaruit blijkt wat uitgevoerd wordt.

Reactie OD
Versie 3 van het rapport bevat geen bijlagen. Echter in versie 2 is duidelijk aangegeven waar de luifel komt te liggen. De opmerking vervalt.

Oorspronkelijke opmerking 13 – Pagina 16
Citaat

> *Maatregelvariant 3 betreft de variant waarin maatregelen worden getroffen om op basis van maatwerkvoorschrift aan een geluidbelasting van LAr,LT = 58 – 60 dB(A) etmaalwaarde te kunnen voldoen, in onderstaande paragraaf zijn de noodzakelijke voorzieningen hiervoor beschreven.*

Reactie OD
Wij zien deze variant niet als een mogelijke variant omdat geen sprake meer zal zijn van een goed woon- en leefklimaat. Deze variant is alleen mogelijk als de gemeente akkoord gaat met de uitvoering van VNG stap 4.

Reactie OD
Deze variant is verwijderd uit het rapport. De opmerking vervalt.

Oorspronkelijke opmerking 14 – Uitdraai model
Er ontbreekt een bijlage met een uitdraai van het rekenmodel. Hierdoor kunnen wij de uitgangspunten en resultaten van het rekenmodel niet controleren.

Versie 3 van het rapport bevat geen bijlagen. Echter in versie 2 is een uitdraai van het model opgenomen. De opmerking vervalt.

Bijlage 1 – Voorwaarden vergunning

De vergunning wordt verleend onder de onderstaande voorwaarden:

1. Indien vanuit auto's die in de rij staan voor de McDrive aanhoudende hinder wordt veroorzaakt bij de naastgelegen woningen, specifiek door muziekgeluid vanuit deze auto's, stemgeluid en getoeter, dan dient de geplande luifel over een deel van de route getrokken te worden over de gehele route waar auto's stil staan.

2. Het aantal auto's dat de McDrive mag bezoeken, mag in de avond- en nachtperiode niet groter zijn dan 50 auto's per uur.

3. Behalve stilstaande auto's in en ter plaatse van de onderdoorgang mogen in principe geen auto's stilstaan op de route van de McDrive.

4. De openingen in de onderdoorgang worden door middel van beglazing dichtgezet en het plafond wordt voor 90% voorzien van absorberend materiaal met een absorptiecoëfficiënt van $\alpha w \geq 0,8$.

5. De noordzijde van de luifel over de bestelpalen wordt (deels) gesloten uitgevoerd en het gehele plafond wordt voor 90% voorzien van absorberend materiaal met een absorptiecoëfficiënt van
$\alpha w \geq 0,8$.

6. Op woningen waar het geluidniveau meer dan $L_{Ar,LT} \leq 55$ dB(A) etmaalwaarde bedraagt, wordt absorptie tegen de onderzijde van de galerij toegepast.

7. De openingstijden van de McDrive zijn zondag t/m donderdag van 07:00 – 01:00 uur en vrijdag t/m zaterdag van 07:00 – 03:00 uur.