

Notitie

Aan: 5.1, 2, e^{5.1, 2, e} SD Centrum
Kopie aan: 5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e 2, e
Telefoon: 06 – 3442 5523
E-mail: 5.1, 2, e @odnzkg.nl

Datum: 6 januari 2023
Zaaknummer: 11610330 – Raamplein 1A - Amsterdam

Onderwerp: Beoordeling geluidrapport 'Appartementengebouw Raamplein Amsterdam, Onderzoek geluidbelasting en geluidwering gevel, d.d. 10 juni 2022

Samenvatting en conclusie

De initiatiefnemer heeft voor de aanvraag van een omgevingsvergunning een akoestisch rapport laten verrichten voor het her-ontwikkelen van een parkeerplaats naar een woninggebouw aan de Raamplein 1A in Amsterdam.

Met betrekking tot het rapport zijn er een aantal opmerkingen gemaakt waaronder het bepalen van het geluidniveau bij de balkons, lijst van toetspunten en tramverkeergegevens. Onze hoofdopmerking is de omgang met de gehanteerde verkeersgegevens van motorvoertuigen. De gegevens zijn gehaald uit een rapport van 5 jaar geleden en dienen te worden aangepast met de huidige verkeersgegevens.

Onze beoordeling is hieronder weergegeven:

Inleiding

Raamplein 1 B.V. is voornemens op de planlocatie aan de Raamplein 1A in Amsterdam het voormalige parkeerplaats te her-ontwikkelen naar een nieuw woninggebouw. De initiatiefnemer heeft voor de aanvraag voor een omgevingsvergunning een akoestisch rapport laten verrichten

Het gebouw zal bestaan uit 10 woningen, een parkeergarage en een bedrijfsruimte en ligt binnen de geluidzone van de Marnixstraat en de Nassaukade. In deze notitie wordt het geluidrapport beoordeeld.

Beoordeeld geluidrapport

- Geluidrapport: 'Appartementengebouw Raamplein Amsterdam, Onderzoek geluidbelasting en geluidwering gevel, d.d. 10 juni 2022, referentie H 6582-13-RA-002, d.d. 10 juni 2022 en opgesteld door adviesbureau Peutz

Toetsingskader

- Wet geluidhinder

Relevante wetgeving

- Bestemmingsplan: Westelijke binnenstad, d.d. 07-02-2013. De status is onherroepelijk.

Beoordeling geluidrapport

In het geluidrapport zijn de geluidbelastingen van het omgevingsgeluid bij de woningen inzichtelijk gemaakt. Met betrekking tot het rapport zijn de volgende geluidbelastingen bepaald:

- De geluidbelasting vanwege de Marnixstraat bedraagt ten hoogste 58 dB L_{den} na aftrek.
- De geluidbelasting vanwege de Nassaukade is buiten beschouwing gelaten vanwege de afstand en afscherming.
- De geluidbelasting vanwege de 30 km/uur wegen (Raamplein, Raamstraat, Raamdwardsstraat, Leidsegracht, Nieuwe Passeerderstraat, Passeerdersgracht) bedraagt ten hoogste 59 dB L_{den} na aftrek.
- De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt ten hoogste 59 dB $L_{VL,cum}$ na aftrek.

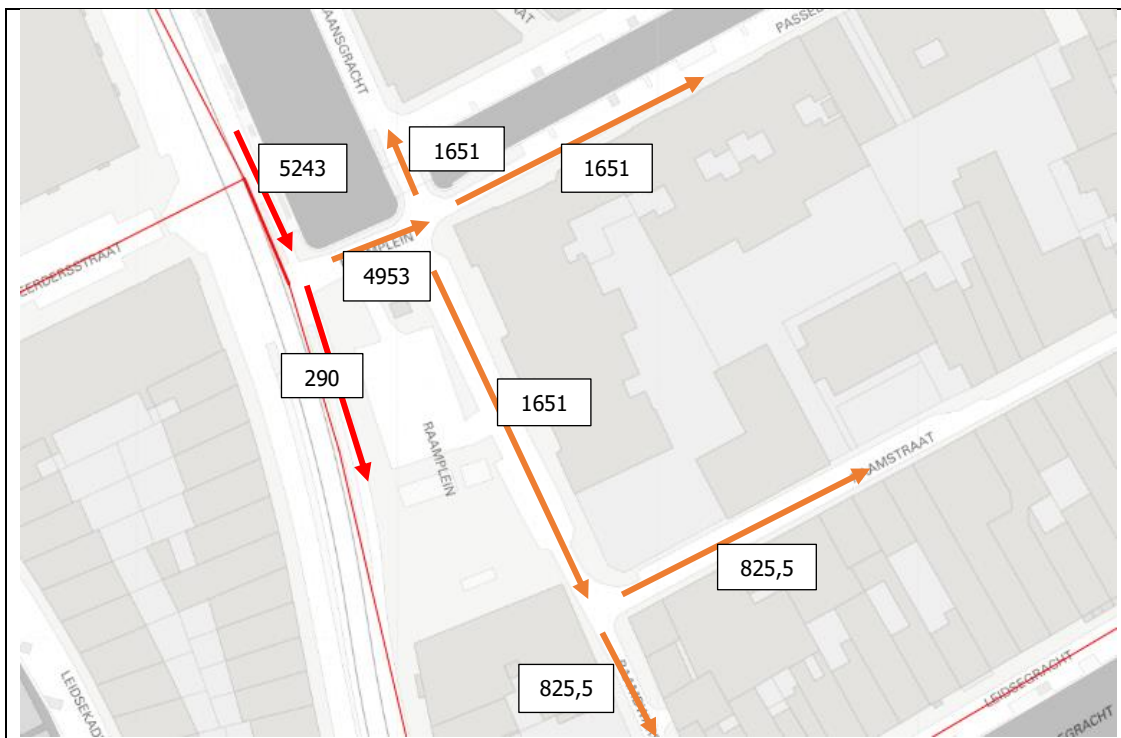
Volgens het rapport is het plan niet in strijd met het gemeentelijk geluidbeleid.

Hieronder is onze beoordeling weergegeven:

Opmerking 1 – VMA 1.4 – pagina 7

Er wordt door ons niet begrepen waarom er verkeersgegevens worden gebruikt uit een rapport van 5 jaar geleden. Het geluidrapport voor de vergunningaanvraag is opgesteld in 2022. Het is daardoor van belang om de gegevens te gebruiken die op dat moment beschikbaar zijn en geen oudere gegevens.

Hoewel de etmaalintensiteiten hoger bedragen in de VMA 1.4 is het voor de bepaling van de 30 km/uur-wegen van belang om de nieuwste gegevens te gebruiken. In het rapport wordt uitgegaan van etmaalintensiteit 515 voertuigen voor deze wegen. Dit is ons niet duidelijk. Het verkeer dat binnen de 30 km/uur-zone binnenkomt kan uit het VMA-model bepaald worden door te kijken naar het verschil tussen het verkeer op de hoofdweg na de inrit van de 30 km/uur-zone en ervoor. Vervolgens kunnen de etmaalintensiteiten binnen de 30 km/uur zone gelijkmatig verdeeld worden. Hieronder is een voorbeeld weergegeven waarin aangetoond wordt hoe de etmaalintensiteiten binnen de 30 km/uur-zone bepaald kunnen worden en verder worden verdeeld.



Figuur 1: etmaalintensiteiten uit de VMA versie 4.1 met prognose 2040

Het is ons duidelijk dat de verkeersgegevens een prognose is uit het rekenmodel die in de praktijk anders zal kunnen uitpakken. Desalniettemin is het belangrijk om voor een akoestische onderzoek een logische plan van aanpak te hebben met een onderbouwing.

Opmerking 2 – tram – pagina 8

In het geluidrapport zijn de bronvermogens voor het tramverkeer niet onderbouwd. Zover bij ons bekend bestaat het GVB Amsterdam uit type Combino en oude gelede tramwagens. Op de tramlijnen kunnen zowel de Combino-trams als de oude tramwagens rijden. In het rapport dient aangegeven te worden of het bronvermogen voor het tramverkeer zijn gebaseerd op geluidemissiemetingen of de emissiegetallen uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Opmerking 3 – lijst van toetspunten

In het rapport zijn geen invoergegevens weergegeven met de bijbehorende hoogte. Het rapport dient aangevuld te worden met deze invoergegevens. Het gebouw laat op 3 verschillende hoogten (excl. Penthouse) resultaten zien terwijl in de tekeningen op 4 verdiepingen (excl. Penthouse) woningen worden gerealiseerd.

Opmerking 4 – balkons

In het rapport zijn de balkons berekend met het Geomilieu rekenmodel. Dit is incorrect. Geomilieu is niet geschikt voor dergelijke berekeningen. Het geluidniveau bij de balkons dienen te worden bepaald met de NPR5272-methode.