

**Besluit hogere waarden Wet geluidhinder**

**Uitwerkingsplan Dijkgracht –  
Stadsverf Oostenburg**

## TOELICHTING

### *Inleiding*

De Wet geluidhinder geeft aan welke geluidbelasting aanvaardbaar is. Deze normen moeten bij het opstellen van een bestemmingsplan, uitwerkingsplan of wijzigingsplan in acht worden genomen.

Voor het plangebied Dijkgracht geldt volgens het bestemmingsplan Stadswerf Oostenburg (vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juli 2016) een uit te werken bestemming Gemengd. Binnen de regels van het bestemmingsplan is voor het plangebied Dijkgracht een uitwerkingsplan opgesteld.

### *Plangrenzen*

Het gebied van het uitwerkingsplan Dijkgracht bestaat uit twee delen, welke worden gescheiden door de Oostenburgermiddenstraat. De twee delen bevinden zich beide aan de noordoostzijde van het Oostenburgereiland. Het meest noordelijke deel bevindt zich in de hoek van de Dijkgracht met de Oostenburgermiddenstraat. Het andere, zuidoostelijk deel bevindt zich tussen de Dijkgracht, de Isaac Titsinghkade, de Willem Theunisse Blokstraat en de Oostenburgermiddenstraat. Ten zuidwesten van dit deel staat het INIT-gebouw.

### *Aanleiding voor het opstellen van het besluit hogere waarden*

Het bestemmingsplan biedt ruimte om wonen en andere geluidgevoelige functies mogelijk te maken in panden/op locaties waar deze functies nu niet aanwezig zijn. In het uitwerkingsplan is exact vastgesteld waar wonen en andere geluidgevoelige functies zijn toegestaan.

Voor die 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- wonen of een andere geluidgevoelige functie 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 geluid beperkende 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 (waaronder onderwijs en 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, 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 4,8 dB.

Een dove gevel is niet aan de orde in het plangebied van het uitwerkingsplan Dijkgracht.

### *Amsterdams geluidbeleid*

Het doel van het Amsterdams geluidbeleid is het borgen van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de bouw van woningen (en andere geluidsgevoelige gebouwen) op geluidbelaste locaties. Van belang voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is het rustig kunnen slapen met geopend raam in het slaapvertrek. Volgens Amsterdams geluidbeleid wordt een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat gerealiseerd als de woning wordt voorzien van een 'stille zijde'. Aan de 'stille zijde' worden bij voorkeur de slaapkamers gesitueerd zodat met open raam kan worden geslapen. Van dit principe kan gemotiveerd worden afgeweken. In het bestemmingsplan, en dus ook in het uitwerkingsplan, zijn stille zijdes verplicht gesteld voor woningen.

Volgens het Amsterdams geluidbeleid treedt er een onaanvaardbare geluidbelasting op als de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarde. 3 dB komt overeen met een verhoging van de geluidbelasting die als significant hoger wordt ervaren. Als de gecumuleerde geluidbelasting tenminste 2 dB hoger is dan de niet gecumuleerde geluidbelasting wordt aanbevolen de gevel zodanig te dimensioneren dat het akoestisch binnenklimaat van 33 dB/35 dB wordt behouden. Dit kan reden zijn voor extra gevelisolatie.

## **Akoestisch onderzoek**

### *Akoestisch onderzoek in het kader van het uitwerkingsplan Dijkgracht*

Om eventuele nieuwe geluidsgevoelige functies binnen het plangebied te kunnen realiseren, is akoestisch onderzoek verricht door DPA/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: 'Akoestische uitwerking verkavelingsplan Oostenburg Amsterdam; anno 2017, 02078-16729-21, 10 november 2017'.

Ten behoeve van het geluidonderzoek is gebruik gemaakt van de Wet geluidhinder, zoals deze geldt per 1 mei 2017. 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 Dijkgracht ligt binnen de geluidzones van (combinaties van) wegen en van een hoofdspoorweg. Het betreft de volgende (spoor-)wegen:

- Spoorlijn Amsterdam Centraal – Amsterdam Muiderpoort
- Piet Heinkade / Panamalaan
- Piet Heintunnel
- Czaar Peterstraat (vanwege tram)

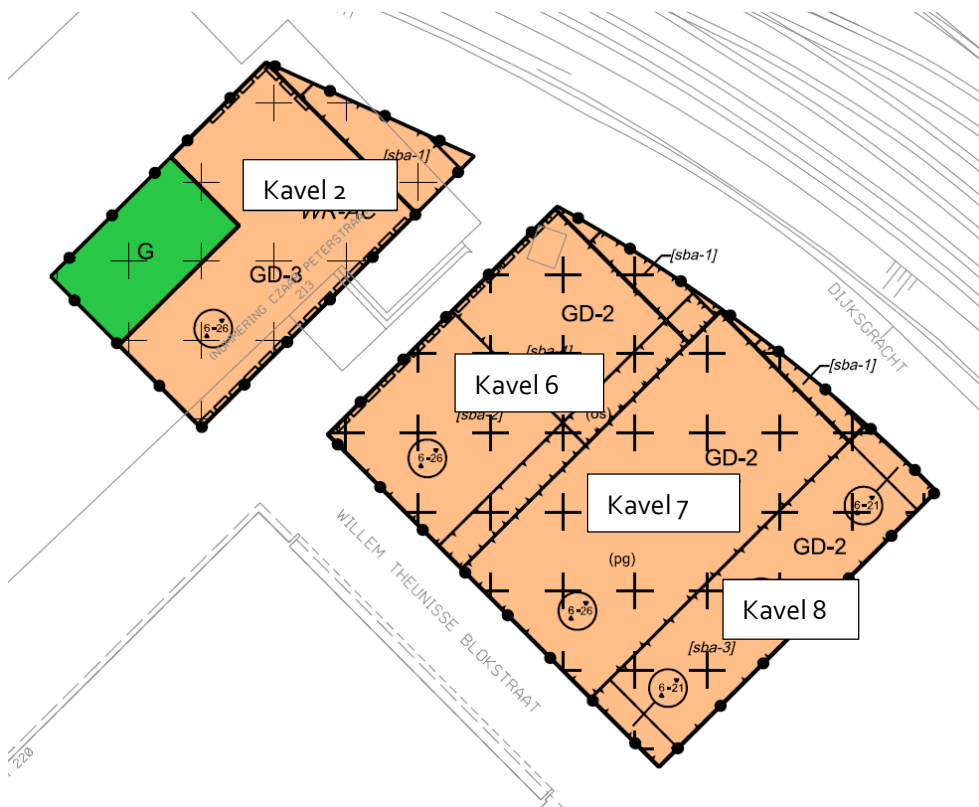
De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder:

- Stedelijke wegen: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarden 63dB
- Spoorlijn: voorkeursgrenswaarde 53/55dB, maximale ontheffingswaarde 68 dB

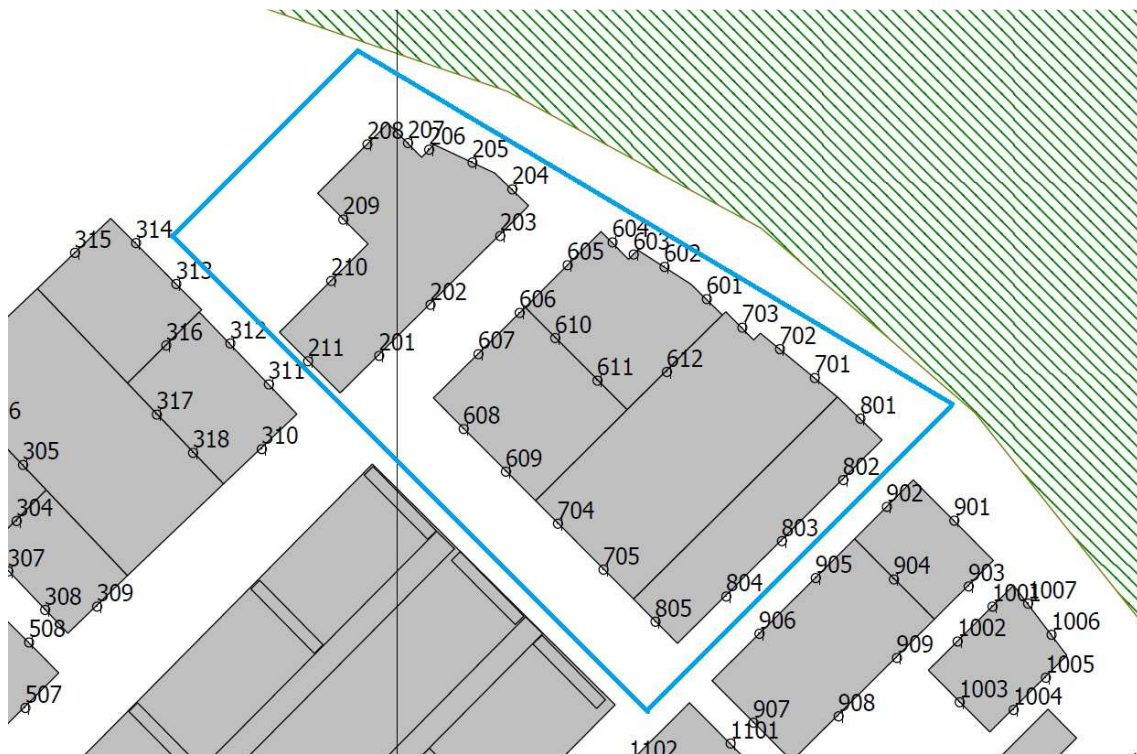
Omdat op dit moment nog niet duidelijk is welke bebouwing als eerste gerealiseerd gaat worden, is ook voor iedere kavel afzonderlijk de geluidbelasting bepaald. Zo is voor ieder kavel duidelijk wat de geluidbelasting is indien er geen afschermende werking van omliggende, nieuw te realiseren bebouwing is.

### Conclusies uit het akoestisch onderzoek

Voor dit *Besluit hogere waarden* is op basis van het akoestisch onderzoek een inventarisatie gemaakt van locaties/panden die binnen geluidzones van (spoor)wegen vallen. Het grootste deel van het plangebied bestaat uit een gemengde bestemming waarbinnen gebouwen kunnen worden opgericht met geluidgevoelige functies. In totaal zijn twee bestemmingsvlakken 'Gemengd' aanwezig. De bestemmingsvlakken zijn onderverdeeld in kavels 2, 6, 7 en 8, zie de navolgende afbeelding. De kavels zijn afzonderlijk onderzocht door te berekenen wat de geluidbelasting is op de randen van de kavels en op de plekken waar de bouwhoogte verschilt binnen deze kavels. De bestemming 'Groen' maakt geen geluidgevoelige functies mogelijk en is derhalve niet onderzocht.



Een overzicht van de betreffende meetpunten is in de navolgende afbeelding weergegeven. Het gaat om 33 plekken en per plek zijn voor 5 meetpunten (verdiepingshoogtes) berekeningen gedaan.



Afbeeldingen: meetpunten binnen het plangebied van uitwerkingsplan Dijkgracht (binnen blauw kader)

Uit het onderzoek blijkt dat:

- ter plaatse van het bestemmingsvlak aangeduid als 'kavel 2' overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde plaatsvinden tot maximaal 68 dB vanwege railverkeer;
- ter plaatse van het bestemmingsvlak aangeduid als 'kavel 6' overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde plaatsvinden:
  - o tot maximaal 50 dB vanwege de Piet Heinkade/Panamalaan;
  - o tot maximaal 49 dB vanwege de Piet Heintunnel;
  - o tot maximaal 68 dB vanwege railverkeer;
- ter plaatse van het bestemmingsvlak aangeduid als 'kavel 7' overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde plaatsvinden:
  - o tot maximaal 49 dB vanwege de Piet Heinkade/Panamalaan;
  - o tot maximaal 49 dB vanwege de Piet Heintunnel;
  - o tot maximaal 68 dB vanwege railverkeer;
- ter plaatse van het bestemmingsvlak aangeduid als 'kavel 8' overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde plaatsvinden:
  - o tot maximaal 50 dB vanwege de Piet Heinkade/Panamalaan;
  - o tot maximaal 49 dB vanwege de Piet Heintunnel;
  - o tot maximaal 68 dB vanwege railverkeer.

Op deze locaties kunnen alleen nieuwe woningen/geluidgevoelige functies worden gerealiseerd als een hogere waarde wordt verleend. Voorwaarde hiervoor is dat iedere woning een stille zijde heeft. Dit is als voorwaarde in de regels van het uitwerkingsplan Dijkgracht – Stadswerf

Oostenburg opgenomen. Voor beide bestemmingsvlakken (onderverdeeld in kavels 2, 6, 7 en 8), die tevens bouwvlakken zijn, dienen hogere waarden te worden vastgesteld van maximaal 68 dB vanwege railverkeer. Voor het bestemmingsvlak waarbinnen zich de kavels 6, 7 en 8 bevinden dienen ook hogere waarden te worden vastgesteld van maximaal 49 dB vanwege wegverkeer van/naar de Piet Heintunnel en maximaal 50 dB vanwege wegverkeer op de Piet Heinkade/Panamalaan.

De hogere waarden worden aangevraagd voor de gehele kavels die zijn aangeduid als 'kavel 2', 'kavel 6', 'kavel 7' en 'kavel 8'. Ter verduidelijking is in de bijlage exact aangegeven waarvoor de hogere waarde moet worden vastgesteld.

#### *Spoorwegemplacement Dijkgracht*

Het onderzoek van DPA gaat ook in op de situatie met betrekking tot het spoorwegemplacement Dijkgracht. De planlocatie ligt binnen de invloedssfeer van het nabijgelegen spooreplacement Dijkgracht. Het emplacement valt onder de Wet Milieubeheer en op 10 juli 2002 is voor de bedrijfsactiviteiten op het emplacement een (revisie) milieuvergunning verleend. Het akoestisch onderzoek behorende bij de vergunning is 'Rapport C.99.0094.B, d.d. 1 december 2000 van DGMR'. Uit dit onderzoek blijkt dat de 50 dB(A) contour voor een klein gedeelte over het plangebied van het uitwerkingsplan voor Dijkgracht ligt.

Het emplacement is al langere tijd niet meer in gebruik conform de vergunnings situatie. Er vinden veel minder activiteiten plaats. Nadere informatie van ProRail leert dat het emplacement in de naaste toekomst geen emplacementfunctie meer heeft. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor zal op deze locatie een fly-over worden gerealiseerd. Een tracébesluit hierover is in voorbereiding. De verwachting is dat dit tracébesluit in het vierde kwartaal van 2019 zal worden genomen. Hierdoor vervalt de functie rangeerterrein en dus ook de geluidinvloed ervan. Tot dat moment moet nog rekening worden gehouden met piekgeluiden die kunnen optreden als gevolg van het emplacement. Door de hoge geluidsbelasting op de bebouwing als gevolg van het spoorwegverkeer (tot 68 dB) zullen maatregelen aan de gebouwen genomen moeten worden om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Deze maatregelen zullen tot gevolg hebben dat ook de overschrijdingen van de geluidsbelasting als gevolg van het emplacement zullen worden teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau. Hiermee wordt gezorgd dat zolang het emplacement nog niet officieel is verdwenen er toch sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

#### **Advies TAVGA**

Het voornemen tot vaststellen van hogere waarden is op 12 april 2018 besproken in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA).

Het TAVGA heeft positief geadviseerd.

## Overwegingen

In de navolgende tabel is een overzicht opgenomen van de voorkeurswaarde en de maximaal toelaatbare waarde voor de geluidgevoelige gebouwen.

Bron	Bestemming/object	Voorkeursgrenswaarde (dB)	Maximaal toelaatbare waarde (dB)
Spoorlijn AC-AM	Gemengd	53/55	68
Piet Heinkade/Panamalaan	Gemengd	48	63
Piet Heintunnel	Gemengd	48	63
Czaar Peterstraat	Gemengd	48	63

De volgende overwegingen liggen ten grondslag aan de vast te stellen hogere waarden:

- De bouw van nieuwe woningen binnen het plangebied van het uitwerkingsplan Dijkgracht – Stadswerf Oostenburg past in het Amsterdams beleid van de stedelijke verdichting;
- Om de haalbaarheid van het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen te toetsen is voor dit uitwerkingsplan akoestisch onderzoek verricht. De resultaten van het onderzoek hebben geleid tot dit conceptbesluit hogere grenswaarden en het onderzoek is als bijlage bij het besluit gevoegd.
- Het akoestisch onderzoek toont aan dat op een aantal locaties de voorkeurswaarde wordt overschreden. Op deze locaties kunnen alleen nieuwe woningen/geluidgevoelige functies worden gerealiseerd als deze een geluidluwe zijde hebben. Dit is als voorwaarde in de regels van het uitwerkingsplan Dijkgracht – Stadswerf Oostenburg opgenomen.
- Bij geluidgevoelige functies waar niet de maximale ontheffingswaarde, maar wel de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, is het ook mogelijk maatregelen te treffen in de vorm van dove gevels, of in de vorm van gebouwgebonden geluidschermen, zodat aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Met een dove gevel worden de gevels uitgesloten van toetsing aan de Wet geluidhinder. Een gevel zonder te openen delen staat echter op gespannen voet met de spui-ventilatie-eisen conform het Bouwbesluit. Het is daarom reëler om de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde door middel van het vaststellen van hogere waarden toe te staan.
- Op een aantal locaties worden de voorkeursgrenswaarden overschreden, maar voldoen de gemeten waarden aan de maximale ontheffingswaarden. Voor deze locaties kunnen ontheffingen worden verleend tot aan de gemeten hogere waarden.
- Geluidreducerende maatregelen, zoals plaatsing of verhoging van schermen en het plaatsen van raildempers, zijn in deze stedelijke situatie niet gewenst en/of niet haalbaar. De schermen zouden onaanvaardbaar hoog moeten worden gerealiseerd om effect te hebben en raildempers hebben onvoldoende effect. Wanneer de geplande werkzaamheden ter wijziging van het spoor(traject) worden uitgevoerd, zouden maatregelen kunnen worden meegenomen teneinde toch enige geluidreductie tot stand te brengen.
- Het beleid van de gemeente Amsterdam is gericht op het realiseren van woningen met een optimaal leefklimaat. Daarom is bepaald dat woningen waarvoor hogere grenswaarden worden vastgesteld, in beginsel moeten beschikken over een stille zijde. De ruimtelijke opzet van de bebouwing van kavel 2 biedt mogelijkheden om de woningen die een gevel hebben aan de binnentuin te voorzien een stille zijde. Voor de overige woningen op kavels 2 (die dus geen gevel aan de binnentuin hebben) en de woningen op de kavels 6, 7 en 8 geldt dat deze woningen kunnen worden voorzien van afschermdende balkons of loggia's. Er zijn voor deze

woningen afdoende oplossingsrichtingen toepasbaar om de woningen te voorzien van een stille zijde.

- Het voornemen om hogere waarden vast te stellen is op 12 april 2018 om advies voorgelegd aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA).

## BESLUIT

Burgemeester en wethouders hebben ingestemd met het voorliggend ontwerpbesluit tot vaststelling van de navolgende hogere waarden voor het spoorwegverkeerslawaai en wegverkeerslawaai zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

De hogere waarden worden vastgesteld voor de functie wonen en/of een andere geluidgevoelige functie.

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

vast te stellen op grond van artikel 110a van de Wet geluidhinder hogere waarden dan de voorkeursgrenswaarden als gesteld in de Wet geluidhinder voor het uitwerkingsplan 'Dijkgracht – Stadswerf Oostenburg'.

Conform de bijlage bij dit besluit:

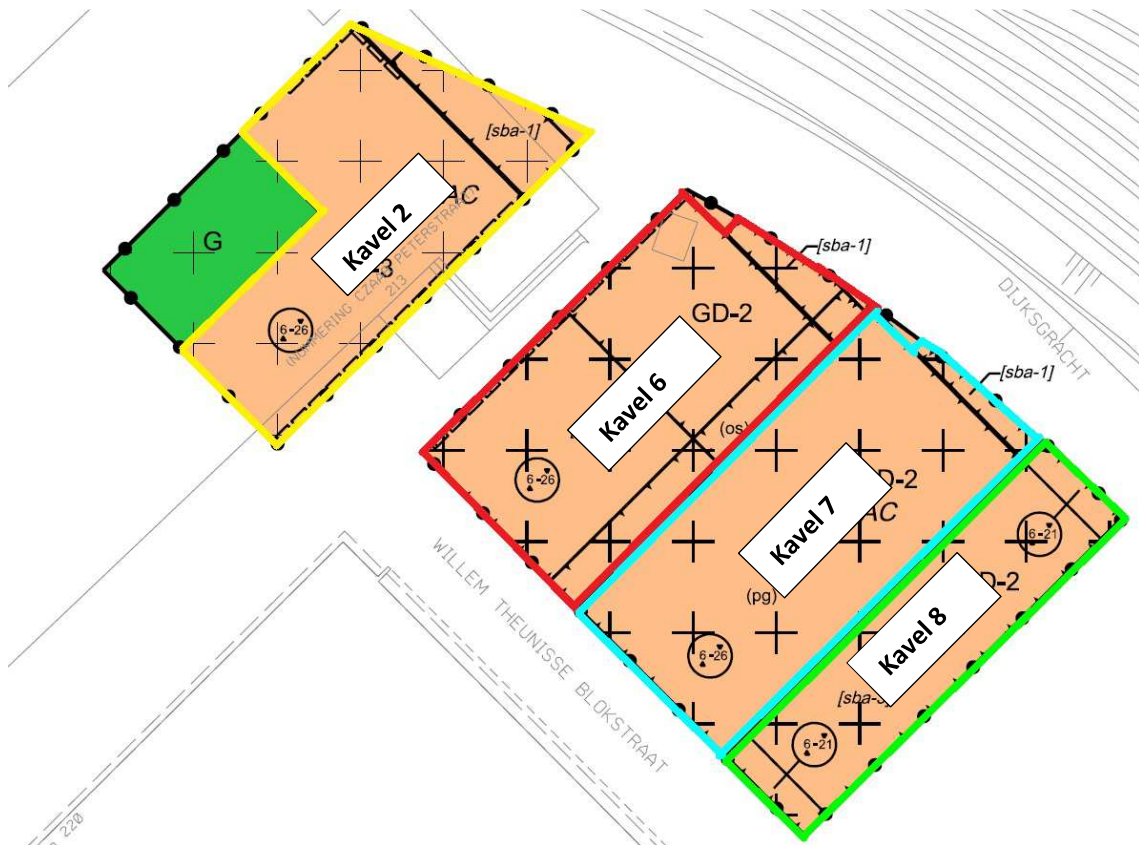
- voor het bestemmingsvlak aangegeven met een gele omkadering en de aanduiding 'kavel 2' een hogere waarde vast te stellen van maximaal 68 dB vanwege spoorwegverkeerslawaai;
- voor het bestemmingsvlak aangegeven met een rode omkadering en de aanduiding 'kavel 6' een hogere waarde vast te stellen van maximaal 68 dB vanwege spoorwegverkeerslawaai, een hogere waarde van maximaal 49 dB vanwege wegverkeerslawaai Piet Heintunnel en een hogere waarde van maximaal 50 dB vanwege wegverkeerslawaai Piet Heinkade/Panamalaan;
- voor het bestemmingsvlak aangegeven met een blauwe omkadering en de aanduiding 'kavel 7' een hogere waarde vast te stellen van maximaal 68 dB vanwege spoorwegverkeerslawaai, een hogere waarde van maximaal 49 dB vanwege wegverkeerslawaai Piet Heintunnel en een hogere waarde van maximaal 49 dB vanwege wegverkeerslawaai Piet Heinkade/Panamalaan;
- voor het bestemmingsvlak aangegeven met een groene omkadering en de aanduiding 'kavel 8' een hogere waarde vast te stellen van maximaal 68 dB vanwege spoorwegverkeerslawaai, een hogere waarde van maximaal 49 dB vanwege wegverkeerslawaai Piet Heintunnel en een hogere waarde van maximaal 50 dB vanwege wegverkeerslawaai Piet Heinkade/Panamalaan;

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.



BIJLAGE BIJ HET BESLUIT Inzake vaststelling hogere waarden dan de voorkeursgrenswaarden als gesteld in de Wet geluidhinder voor het uitwerkingsplan Dijksgracht – Stadswerf Oostenburg voor de kadastrale gemeente Amsterdam sectie ASD



Afbeelding: gebieden waarvoor hogere waarde wordt verleend aangeduid met een kavelaanduiding en gekleurde omkadering