

ONDERBOUWING VASTSTELLING HOGERE WAARDEN WET GELUIDHINDER

Spoorweggeluid

in het kader van het uitwerkingsplan “Herziening van het uitwerkingsplan Ugd4” van het bestemmingsplan Weesperzijdestrook

Stadsdeel Oost, te Amsterdam

16 februari 2011

INHOUD

1.	Inhoud van het plan	blz. 1
2.	Akoestisch onderzoek	blz. 1
3.	Cumulatie van geluid	blz. 4
4.	Conclusie akoestisch onderzoek	blz. 4
5.	Mogelijkheden voor beperking van de hinder	blz. 4
6.	Hogere waarden	blz. 6
7.	Binnenwaarde	blz. 7
8.	Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA)	blz. 7
9.	Schriftelijke en mondelinge reacties	blz. 7

Bijlagen:

1. Akoestisch onderzoek nieuwbouwproject Wibautstraat Amsterdam, Cauberg-Huygen, rapport nummer 20082625-19,19 januari 2011.

ONDERBOUWING VASTSTELLING HOGERE WAARDEN WET GELUIDHINDER in het kader van het uitwerkingsplan UGD4 van het bestemmingsplan Weesperzijdestrook.

1. Inhoud van het plan

Voor een bouwblok aan Wibautstraat tussen de Graaf Florisstraat en de Marcusstraat is een sloop/nieuwbouwplan ontwikkeld¹. Hierbij wordt de nieuwbouw langs de Wibautstraat hoger dan in de huidige situatie. De hier nu aanwezige kleine woningen worden vervangen door grotere woningen die aan de eisen van deze tijd voldoen. Het project betreft grotendeels sociale woningbouw.

In 2008 is ten behoeve van dit bouwplan het uitwerkingsplan UGD-4 vastgesteld. Dit uitwerkingsplan is op 5 november 2008 onherroepelijk geworden. Het bouwplan is in 2010 definitief gemaakt en wijkt op twee onderdelen af van dit uitwerkingsplan: verschuiving van een hoogtescheidingslijn en het verhogen van een deel van de uitbouw van 5 naar 7 meter. Besloten is het uitwerkingsplan hierop te herzien. Voor dit herziene uitwerkingsplan zijn de geluidseffecten beschreven in bijgevoegd akoestisch onderzoek. Het herziene uitwerkingsplan is in procedure gebracht

Deze herziening is inmiddels gereed om als ontwerp in procedure te worden gebracht.

2. Akoestisch onderzoek

Op grond van artikel 77 van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht indien nieuwe geluidsgevoelige functies als wonen mogelijk worden gemaakt in de geluidszones van:

- a. wegen waar 50 kilometer per uur of meer wordt gereden;
- b. spoorwegtrajecten;
- c. industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder.

De Wet geluidhinder kent geen onderzoeksplicht voor 30 km/u-wegen. Wel moet de akoestische belasting als gevolg van 30 km/u-wegen worden meegewogen indien dit vanuit goede ruimtelijke ordening noodzakelijk is. De Graaf Florisstraat en de Marcusstraat zijn beide 30 km/h wegen. Deze wegen hebben een lage verkeersintensiteiten. Voor deze buurtstraten is in het kader van de bouwaanvraag akoestisch onderzoek uitgevoerd ten einde om de binnenwaarde te bepalen. Er wordt voldaan aan de vereiste binnenwaarden.

Ad a. wegen waar 50 kilometer per uur of meer wordt gereden

Het plangebied ligt in de geluidzone van de verkeersweg Wibautstraat.

Ad b. spoorwegtrajecten

Het plangebied ligt in de geluidzone van het spoorwegtraject tussen Amsterdam CS en Amsterdam Amstel. De metro ligt hier nog ondergronds zodat deze geen rol speelt.

Ad c. industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder

Het plangebied ligt niet in een zone van een industrieterrein.

Binnen de hierboven genoemde zones onder a en b is de Wet geluidhinder en de daarin opgenomen geluidsnormen. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege wegverkeergeluid bedraagt 48 dB. Voor spoorweggeluid bedraagt de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op de gevels van woningen 55 dB. In geval van een overschrijding van de deze geluidbelasting kan een hogere waarde worden verleend. Voor wegverkeergeluid vanwege wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u geldt dat een hogere waarde niet hoger mag worden vastgesteld dan 63 dB. Voor spoorweggeluid mag een hogere

¹ Het betreft de huidige panden Wibautstraat 198-210.

waarde niet hoger worden vastgesteld dan 68 dB.

Door onderzoeksbureau Cauberg-Huygen is akoestisch onderzoek verricht in het kader van de herziening van het uitwerkingsplan Ugd4.. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de bijlage bij deze onderbouwing.

a. wegen waar 50 kilometer per uur of meer wordt gereden

Er zijn is bij het bestemmingsplan Weesperzijdestrook, waarop de herziening is gebaseerd hogere waarden vastgesteld voor het wegverkeergeluid vanwege de Wibautstraat. Deze waarden bedragen 65 dB(A). Uit het akoestisch rapport blijkt dat hieraan nog steeds wordt voldaan, verdere bespreking hiervan blijft in dit verzoek daarom achterwege.

b. spoorwegtrajecten

Ten gevolge van het spoorwegverkeer op de spoorweg Amsterdam Centraal-Amsterdam-Amstel vindt op de voorgevels van alle woningen een overschrijding van de ten hoogst toelaatbare waarde van 55 dB plaats. Het dagelijks bestuur is bevoegd een hogere waarde tot ten hoogste 68 dB. Deze waarde wordt nergens overschreden. De geluidbelasting vanwege het spoorwegverkeer aan de zijde van de Wibautstraat bedraagt 61 dB. Op de achtergevels van de woningen zals de geluidbelasting overal lager dan 55 dB bedragen. Dit betekent dat alle woningen een geluidluwe zijde hebben.

3. **Cumulatie van geluid**

Op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder dient, als een nieuwe geluidsgevoelige functie binnen twee of meerdere geluidzones ligt, waarbij voor twee of meer geluidsbronnen de ten hoogste toegelaten geluidbelasting wordt overschreden, de gecumuleerde geluidbelasting te worden berekend. Dit is het geval bij dit bouwplan.

Ingevolge het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden (63 dB voor wegverkeergeluid en 68 dB voor spoorweggeluid).

Voor dit bouwplan geldt dat de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 66 dB bedraagt waar er volgens het Amsterdamse beleid 71 dB nog aanvaardbaar zou zijn.

4. **Conclusie akoestisch onderzoek**

Uit het voorafgaande kan geconcludeerd worden dat ten gevolge van de geluidbelasting vanwege het wegverkeer en het spoorwegverkeer de ten hoogste toegelaten geluidbelasting wordt overschreden. De maximum geluidbelasting waarvoor een hogere waarde kan worden verleend als gevolg van weg- en spoorwegverkeer wordt evenwel nergens overschreden. Voor de gevel van de woningen aan de Wibautstraat waar ten hoogste toegelaten waarde wordt overschreden dienen hogere waarden te worden vastgesteld. Voor wegverkeer zijn de hogere waarden reeds verleend bij het bestemmingsplan. Aan deze hogere waarden wordt nog voldaan. Voor het spoorwegverkeer zullen hogere waarden (61 dB) moeten worden vastgesteld.

In het beleid van de gemeente Amsterdam is bepaald dat "woningen waarvoor hogere waarden worden vastgesteld in principe dienen te beschikken over een stille zijde". Hieronder wordt verstaan dat ten minste één geveldeel stil moet zijn. De geluidbelasting mag aan deze gevelzijde ten hoogste 48 dB vanwege wegverkeergeluid en 55 dB vanwege spoorweggeluid bedragen). Uit het onderzoek blijkt dat alle onderzochte woningen een stille zijde hebben aan de afgeschermd niet-straatzijde.

5. **Mogelijkheden voor beperking van de hinder**

Er is een aantal mogelijkheden om de geluidsbelasting vanwege spoorweg- en verkeersgeluid op gevels

te verminderen dan wel te beperken. Omdat er al een hogere waarde voor het wegverkeersgeluid is en hieraan wordt voldaan wordt hier alleen nader gekeken naar de mogelijkheden om het spoorweggeluid te beperken. De maatregelen kunnen zowel aan de bron, in het overdrachtsgebied als aan de ontvangzijde worden toegepast. Het gaat hierbij om volgende maatregelen:

Aan de bron:

- toepassen raildempers;
- terugdringen (rail)verkeersintensiteiten;

In het overdrachtsgebied

- plaatsen of verhogen van geluidsschermen;

Aan de ontvangzijde:

- gebouwgebonden geluidsschermen / dove gevels.

Toepassen raildempers

Door toepassing van raildempers kan een geluidreductie van circa 3 dB worden bewerkstelligd, hetgeen onvoldoende is om aan ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer te voldoen. Kostentechnisch is dit ook niet reëel in relatie tot het aantal adressen (20 woningen) waarvoor deze ingreep zou worden gedaan.

Terugdringen (rail)verkeersintensiteit

Het terugdringen van het spoorwegverkeer is niet mogelijk. De dienstregeling van NS moet worden uitgevoerd en verkeersplannen van Prorail voorzien niet in een beperking van het spoorwegverkeer.

Geluidsschermen

Door het toepassen van geluidsschermen langs de spoorweg kunnen geluidreducties worden behaald. In dit geval zou er voor 20 woningen een constructief zeer ingewikkeld scherm moeten worden geplaatst op een viaduct dat hier bouwkundig gezien niet op berekend zal zijn. Aan het viaduct zelf zal dus ook bouwkundig ingegrepen moeten worden. De kosten van deze ingrepen zijn zeer hoog en staan niet in verhouding tot de baten. Ook zouden schermen de stedenbouwkundige barrièrewerking van het spoor juist hier op een bijzonder ongewenste wijze versterken. Bij eerdere procedures in de directe nabijheid, waar het ging om aanzienlijk meer woningen, is deze afweging op gelijke wijze gemaakt.

Gebouwgebonden geluidsschermen / dove gevels

Het is ten slotte ook mogelijk om maatregelen te treffen aan geluidgevoelige functies zelf, in de vorm van dove gevels of gebouwgebonden geluidsschermen, teneinde aan de ten hoogste toelaatbare waarde te voldoen. Met een dove gevel zouden de gevels uitgesloten worden van toetsing aan de Wet geluidhinder. Omdat een gebouwgebonden geluidsscherm ook relatief veel kosten met zich meebrengt, is het reëler om de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde toe te staan en de overschrijding door een goede gevelwering op te lossen.

Conclusie

Omdat de hiervoor beschreven maatregelen grote bezwaren met zich meebrengen en de kosten niet opwegen tegen de baten, is het realistischer om voor de geluidgevoelige functies hogere waarden vast te stellen voor de geluidsbelasting vanwege het spoorweggeluid.

6. Hogere waarden

Gezien het voorgaande is het noodzakelijk dat een besluit wordt genomen voor het vaststellen van hogere waarden voor 20 woningen aan de Wibautstraat, tussen de Graaf Florisstraat en Marcusstraat. In het akoestisch onderzoek is per woning aangegeven hoeveel de hogere waarde bedraagt. De hoogst noodzakelijke waarde is 61 dB.

7. Binnenwaarde

Conform artikel 3.2 van het Bouwbesluit geldt voor woningen een wettelijke binnenwaarde van 33 dB voor wat betreft weg- en spoorweggeluid. Deze waarde mag niet worden overschreden. Uit het in 2008 bij de bouwaanvraag ingediende rapport blijkt dat in het bouwplan zodanige gevelmaatregelen zijn getroffen dat aan deze eisen wordt voldaan.

8. Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA)

De onderbouwing voor hogere waarden en het akoestisch onderzoek zijn voorgelegd aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA).

---- invoegen advies TAVGA ----

9. Schriftelijke en mondelinge reacties

Het ontwerpbesluit zal in maart 2011 ter inzage worden gelegd. Eventuele reacties zullen door het Dagelijks Bestuur worden betrokken bij de vaststelling van hogere waarden.

BIJLAGE: Akoestisch onderzoek Cauberg-Huygen d.d. 19 januari 2011 (los bijgevoegd)