



Onderbouwing van het besluit tot vaststelling hogere waarden dan de voorkeurgrenswaarden, als gesteld in de Wet geluidhinder in het kader van het bestemmingsplan Eenhoorn II

Datum

12 juni 2012

Inleiding

Het projectbureau Wibaut aan de Amstel ontwikkelt een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Eenhoorn II. Het plangebied wordt begrensd door de Ringdijk, de Nobelweg, de Kamerlingh Onneslaan, de George Westinghousestraat en de James Wattstraat. Het plangebied ligt in de geluidzones van de Gooiseweg en deels in de geluidzone van de spoorbaan Amsterdam-Utrecht

Het ontwerpbestemmingsplan Eenhoorn II voorziet onder andere in de bouw van 4 nieuwbouwblokken waarin woningen (kunnen) worden gerealiseerd. Cauberg-Huygen Raadgevend Ingenieurs BV heeft de geluidhinder van de wegen en de spoorbaan onderzocht en de resultaten vastgelegd in het rapport "Bestemmingsplan Eenhoorn Amsterdam: geluidonderzoek Wet geluidhinder" d.d. 8 februari 2012.

De conclusie van het onderzoek is dat de voorkeurgrenswaarden door het wegverkeer wordt overschreden. De voorkeurgrenswaarden door het railverkeer worden niet overschreden. Wanneer geluid beperkende maatregelen niet of in onvoldoende mate gerealiseerd kunnen worden, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid hogere geluidswaarden vast te stellen. De maximaal toelaatbare waarde bedraagt voor de geluidhinder van stedelijke wegen 63 dB.

Wettelijk kader

Wegverkeersgeluid

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of;
- waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken.

In artikel 76 van de Wet geluidhinder is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden in acht moeten worden genomen van de artikelen 82 (bij nieuwbouw).

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde, en mits deze hogere waarde kan worden verleend.

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wet geluidhinder tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de bouwaanvraag.

Tabel 1: Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]	
Woning	48	buitenstedelijk 53	binnenstedelijk 63

Op basis van artikel 110g van de Wet geluidhinder mag er op de geluidbelasting vanwege een weg, op de gevel van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen, een aftrek worden toegepast in verband met het stiller worden van het verkeer in de toekomst.

De aftrek bedraagt maximaal (artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006):

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor overige wegen;
- 0 dB in het geval de geluidbelasting wordt gebruikt voor de bepaling van de gevelisolatie (Bouwbesluit) of het de binnenwaarde betreft.

Spoorweglawaai

Op grond van artikel 106b van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst.

Tabel 2 Geluidshindernormen railverkeerslawaai bij nieuwbouw Lden

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]
Woning	55	68

Hogere waarden

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan binnen de systematiek van de Wet geluidshinder een hogere waarde (onthefing op de geluidsbelasting) worden

verleend door het Dagelijks Bestuur. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen.

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan het dagelijks bestuur slechts een hogere waarde vaststellen voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een naar hun oordeel onaanvaardbare geluidsbelasting (art. 110a lid 6 Wgh en artikel 1.5 Bgh). Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen (suskast, isolatie glas). De geluidwaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB.

Wanneer de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting wordt overschreden, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid woningen te realiseren met een dove gevel (een gevel zonder te openen/met slechts incidenteel te openen delen) of vliesgevel te realiseren. De definitie van een gevel (uitwendige scheidingsconstructie) in de Wgh maakt het mogelijk 'dove gevels' te creëren. Een dergelijke gevel heeft geen te openen delen in geluidsgevoelige ruimtes, waardoor toetsing aan de geluidsnormen niet is vereist. In situaties, waarbij de maximaal toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, kan een dove gevel worden toegepast om woningbouw toch mogelijk te maken.

Cumulatie

Bij blootstelling aan verschillende geluidbronnen tegelijk (bijv. spoor en weg) moeten de bronnen eerst bij elkaar worden opgeteld voordat een hogere waarde kan worden vastgesteld. De Wet geluidhinder geeft voor een dergelijk cumulatieve geluidbelasting geen aparte grenswaarden en evenmin een standaard toetsingsmethode. Wel moet worden gemotiveerd op welke wijze het bevoegd gezag rekening houdt met deze samenloop. Overigens speelt het vraagstuk van de cumulatieve geluidbelasting alleen als er voor één of meer van de geluidbronnen een hogere waarde wordt gevraagd. Dus als een woning zich in de invloedssfeer bevindt van twee wegen, die elk onder de voorkeursgrenswaarde blijven, dan bestaat er geen plicht tot cumulatie.

Amsterdams geluidbeleid

In het Amsterdamse geluidbeleid (november 2007) is bepaald dat de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe dienen te beschikken over een stille zijde. Van dit principe kan slechts worden afgeweken op grond van zwaarwegende argumenten. Woningen met een dove gevel of een geluidwerend vlies dienen altijd over een stille gevel of stil geveldeel te beschikken, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties.

Conclusies

Cauberg-Huygen Raadgevend Ingenieurs BV heeft de geluidhinder van de wegen en de spoorbaan onderzocht en de resultaten vastgelegd in het rapport "Bestemmingsplan Eenhoorn Amsterdam: geluidonderzoek Wet geluidhinder" d.d. 8 februari 2012.

De conclusie van het onderzoek is dat de voorkeursgrenswaarden door het wegverkeer wordt overschreden voor kavel 4 en 8. De voorkeursgrenswaarden door het railverkeer worden niet overschreden. De voorkeursgrenswaarde van wegverkeerslawaaai voor woningen bedraagt 48 dB. De maximaal toelaatbare grenswaarde bedraagt voor stedelijk wegverkeerslawaaai 63 dB. De vast te stellen hogere waarden passen binnen de wettelijke maximaal toelaatbare grenswaarde.

Maatregelen

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan binnen de systematiek van de Wet geluidshinder een hogere waarde (onthefving op de geluidsbelasting) worden verleend door het Dagelijks Bestuur. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen.

Het plangebied biedt geen ruimte om de geluidsgevoelige bebouwing op voldoende afstand van de wegen en spoorbaan te projecteren.

Maatregelen aan wegen

Het Amsterdamse verkeersbeleid is gericht op beperking van het autoverkeer. Een extra plaatselijke beperking van het autoverkeer op de wegen in en rondom het plangebied zou ten koste gaan van de bereikbaarheid van het plangebied en de omgeving. Maatregelen ter verlaging van de verkeerssnelheid worden op de wegen in en rondom het plangebied niet voorzien en zijn ook niet wenselijk, gelet op de belangrijke verkeersfunctie van de wegen en het gebruik van de wegen door het openbaar vervoer.

Amsterdam heeft het beleid dat bij groot onderhoud van wegen het nieuwe wegdek waar mogelijk zal bestaan uit een geluid reducerende asfaltsoort. Geluid reducerend asfalt kan de geluidsbelasting van de stedelijke wegen met ongeveer 3 dB terugdringen, maar kan om wegbouwkundige redenen vaak niet aangelegd worden. Geluid reducerend asfalt slijt in bepaalde omstandigheden onaanvaardbaar snel. De aanwezigheid van kruispunten, verkeerslichten en putten versnellen dat proces. Om deze redenen wordt geluid reducerend asfalt zeer beperkt op het Amsterdamse wegennet toegepast. De kosten van het versneld opnieuw aanleggen zijn in dat proces vaak doorslaggevend. Omdat op dit moment de aanleg van geluid reducerend asfalt niet wordt voorzien, is hiermee geen rekening gehouden. Maatregelen in het gebied tussen de wegen en de woningen zoals de plaatsing van geluidschermen is langs stedelijke wegen geen optie vanwege de beperkte stedenbouwkundige inpasbaarheid en de hoge kosten.

Maatregelen aan de woningen

Als maatregel aan de woningen zouden dove gevels overwogen kunnen worden daar waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden maar niet de maximaal toelaatbare waarde. Vanuit kostenoverwegingen en omdat dove of vliesgevels praktische bezwaren hebben, is het reëel voor vaststelling van hogere geluidswaarden te kiezen.

Amsterdams hogere waarden beleid

In het Amsterdamse hogere waarden beleid is bepaald dat woningen waarvoor een hogere geluidswaarde wordt vastgesteld in principe dienen te beschikken over een geluidsluwe zijde. Een geluidsluwe zijde is een gevel of geveldeel waar de geluidsbelasting gelijk of minder is dan de voorkeursgrenswaarde. Van dit principe kan slechts op grond van zwaarwegende argumenten worden afgeweken. In het bestemmingsplan is daarom geregeld dat iedere woning een geluidsluwe gevel of geveldeel zal krijgen. In het bestemmingsplan is de verplichting opgenomen dat een woning een geluidsluwe gevel of geveldeel moet krijgen.

Gecumuleerde geluidsbelasting

Volgens het Amsterdamse geluidsbeleid is een gecumuleerde geluidsbelasting die maximaal 3 dB hoger is dan de maximaal toelaatbare wettelijk waarde, nog aanvaardbaar. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een overschrijding van de maximaal toelaatbare waarde die in het Amsterdamse hogere waardenbeleid is vermeld.

Advies TAVGA

Het project is op 23 mei 2012 behandeld in het TAVGA. Het TAVGA heeft het volgende geadviseerd:

- Akkoord met de overwegingen tot het aanvragen van een hogere waarden besluit voor de kavels 4 en 8.

Hogere waarden

Gezien het voorgaande is het noodzakelijk dat een besluit wordt genomen voor het vaststellen van navolgende hogere waarden:

Locatie	Bron	Voorkeurs grenswaarde	Hogere waarde	Aantallen woningen
Kavel 4	Nobelweg/Schalk Burgerstraat	48 dB	53 dB	19
Kavel 8	Nobelweg/Schalk Burgerstraat	48 dB	53 dB	20