



Gemeente Amsterdam

Dienst Ruimtelijke Ordening
Juridische en Milieuzaken

Besluit hogere waarden Wet geluidhinder t.b.v. bestemmingsplan Gershwin

Gemeente Amsterdam

11 november 2011

Vastgesteld door Burgemeester en Wethouders op 6 december 2011,
besluit BD 2011-005741

Colofon

Opdrachtgever	Dienst Zuidas
Opdrachtnemer	Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam.
Datum	11 november 2011

TOELICHTING

Inleiding

De Wet geluidhinder geeft aan welke geluidsbelasting aanvaardbaar is. Deze normen moeten bij het opstellen van een bestemmingsplan in acht worden genomen. Indien de voorkeurswaarden worden overschreden en geluidsbeperkende maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid om hogere grenswaarden vast te stellen.

De dienst Zuidas ontwikkelt een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Gershwin, dat deel uitmaakt van het project Zuidas. Het plangebied ligt binnen de grenzen van het stadsdeel Zuid, en maakt onderdeel uit van het projectgebied Zuidas. Het plangebied is gelegen ten zuiden van de A10. Het gebied wordt begrensd door de Gustav Mahlerlaan in het noorden, de Buitenveldertselaan in het westen, de Beethovenstraat in het oosten en de De Boelelaan in het zuiden.

In 2003 is het eerste bestemmingsplan Gershwin door de gemeenteraad vastgesteld, maar dat plan is door de Raad van State vernietigd. Inmiddels is een aantal bouwplannen in het plangebied met een artikel 19 procedure (oude Wro) gerealiseerd. Het plangebied bestaat uit 19 zogenaamde bouwveloppen. Van deze 19 projecten zijn er inmiddels 5 gerealiseerd. De bebouwing bestaat voornamelijk uit woonbebouwing met een maximale hoogte van 105 meter. In totaal zullen in het plangebied tussen de 1200 en 1520 woningen worden gerealiseerd. De hogere waarde worden aangevraagd voor het maximum aantal woningen dat per toren gerealiseerd kan worden maar in totaal zal het aantal woningen dat met een hogere waarde gebouwd zal worden, nooit hoger worden dan 1520. De bouwkavels 5, 6A, 6B, 7 en 8 zijn al gerealiseerd. De kavels 2A en 16 zijn in principe kantoor kavels maar het bestemmingsplan sluit een woonbestemming niet uit. Het bestemmingsplan maakt ook de vestiging van onderwijsfuncties mogelijk.

Woningen en onderwijsfuncties worden volgens de Wet geluidhinder beschouwd als geluidsgevoelige bebouwing die getoetst wordt aan geluidsnormen. Het plangebied ligt in de geluidszones van de A10, de Gustav Mahlerlaan, de Buitenveldertselaan, de Beethovenstraat, de De Boelelaan, de zuidelijke tak van de Ringspoorbaan en de baan van de sneltram van/naar Amstelveen. Het akoestisch onderzoek van het wegverkeer is uitgevoerd door de Dienst Ruimtelijke Ordening. De resultaten zijn vastgelegd in het rapport "Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan Gerhwin 2010, verkeerslawaaï" d.d 23 mei 2011. Het akoestisch onderzoek van railverkeer is uitgevoerd door Cauberg-Huygen raadgevend ingenieurs bv en vastgelegd in het rapport "bestemmingsplan Gershwin Amsterdam; onderzoek spoorweglawaaï" d.d 23 mei 2011 referentie 20100212-09. De conclusie van beide onderzoeken is dat de voorkeursgrenswaarden zowel door het wegverkeer als door het railverkeer zullen worden overschreden.

Wanneer geluidsbeperkende 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, voor autosnelwegen 53 dB en voor spoorbanen 68 dB.

De maximaal toelaatbare grenswaarde van 53 dB wordt bij veel gevels of geveldelen overschreden vanwege het verkeerslawaai van de A10. In het bestemmingsplan wordt opgenomen dat woningen alleen gerealiseerd kunnen worden indien de te zwaar belaste gevels worden uitgevoerd als dove gevels. Dove gevels zijn gevels waarvan de ramen en deuren van de verblijfsruimten niet geopend kunnen worden.

Tijdens de uitwerking van het plan zal waarschijnlijk blijken dat het niet nodig zal zijn bepaalde geveldelen als dove gevel uit te voeren omdat de nu nog te realiseren bebouwing na voltooiing een zodanige afscherpende werking heeft dat de geluidsbelasting minder zal zijn dan 53 dB. In het bestemmingsplan is bepaald dat in dergelijke gevallen van een dove gevel kan worden afgezien. Om in die situatie, ook als de voorkeurswaarden worden overschreden, woningen zonder dove gevel te kunnen realiseren wordt voorgesteld om ook voor deze gevels hogere waarden vast te stellen.

Inhoudelijke overwegingen

De voorkeursgrenswaarde van wegverkeerslawaai bedraagt voor woningen en scholen 48 dB. De maximaal toelaatbare grenswaarde van woningen en scholen bedraagt voor stedelijk wegverkeerslawaai 63 dB en voor het verkeerslawaai van een snelweg 53 dB. De vast te stellen hogere waarden voor het wegverkeergeluid passen binnen de wettelijke maximaal toelaatbare grenswaarde.

De voorkeursgrenswaarde van railverkeerslawaai bedraagt voor woningen 55 dB. De maximaal toelaatbare grenswaarde bedraagt 68 dB. De vast te stellen waarden passen binnen de wettelijk maximaal toelaatbare waarde.

De voorkeursgrenswaarde van railverkeerslawaai bedraagt voor scholen 53 dB. De maximaal toelaatbare grenswaarde bedraagt 68 dB. De vast te stellen waarden passen binnen de wettelijk maximaal toelaatbare waarde.

Het Amsterdamse verkeersbeleid is gericht op beperking van het autoverkeer. Een extra plaatselijke beperking van het autoverkeer op de wegen rondom Gershwin zou ten koste gaan van de bereikbaarheid van Gershwin en de rest van het Zuidasgebied. De A10 heeft een zeer belangrijke functie in de afwikkeling van het autoverkeer in Amsterdam. Maatregelen ter vermindering van het autoverkeer op deze weg worden daarom niet voorzien. Ook maatregelen ter verlaging van de verkeerssnelheid worden op de wegen rondom Gershwin en op de A10 niet voorzien.

Amsterdam heeft het beleid dat bij groot onderhoud van wegen het nieuwe wegdek waar mogelijk zal bestaan uit een geluidsreducerende asfaltsoort. Geluidsreducerend asfalt kan de geluidsbelasting van de stedelijke wegen met ongeveer 3 dB terugdringen, maar kan om wegbouwkundige redenen vaak niet aangelegd worden. Geluidsreducerend asfalt slijt in bepaalde omstandigheden onaanvaardbaar snel. De aanwezigheid van kruispunten, verkeerslichten en putten versnellen dat proces. Het wegdek van de A10 is

uitgevoerd in geluidsreducerend 1-laags Zeer Open Asfalt Beton. Het wegdek van de Mahlerlaan zal in de eindfase ook uit een geluidsreducerende asfaltsoort bestaan. Op dit moment is onbekend of bij toekomstig groot onderhoud van de Buitenveldertselaan, Beethovenstraat en de De Boelelaan geluidsreducerend asfalt toegepast kan worden.

De treinen en de spoorbaan zijn geen eigendom van Amsterdam. Afgezien van de haalbaarheid liggen geluidsbeperkende maatregelen aan de treinen en railconstructie niet voor de hand gezien het overheersende wegverkeerslawaaï. Deze argumenten gelden ook voor de geluidhinder van de sneltram.

Maatregelen in het gebied tussen de wegen en de woningen

De woongebouwen in Gershwin zijn in het algemeen zeer hoog waardoor het effect van een geluidsscherm langs de A10 op de hogere verdiepingen gering of nihil is. Uit de gebouwontwerpen van de blokken die het meeste hinder ondervinden van de A10, blijkt bovendien dat relatief simpele oplossingen aan het gebouw mogelijk zijn om de belasting van de west en oostgevel te reduceren tot onder de maximale grenswaarde. Daarbij komt dat, wil een geluidsscherm voor het gehele Gershwin gebied effectief zijn, er een scherm nodig is van orde grootte 1,5 kilometer lang. Deze zou nagenoeg exact moeten worden gerealiseerd op de locatie waar het Dok is voorzien. Aangezien in maart 2011 de notitie Reikwijdte en Detailniveau in procedure is gebracht en daarmee de eerste formele stap in de besluitvorming over het Zuidas Dok, is genomen, is realisatie van het Dok op korte termijn mogelijk. Volgens de huidige planning zou in 2015 gestart worden met de bouw van het Dok en ligt de A10 in 2019 geheel onder de grond. Daarmee is de grootste bron voor de geluidhinder weggenomen.

Ook wanneer de in 2011 ingezette besluitvormingsprocedure voor het Dok niet leidt tot ondertunneling op korte termijn, is uitbreiding aan de A10 voorzien. Hierdoor is het niet mogelijk om op korte termijn een toekomstvast (inpasbaar)scherm te plaatsen, waardoor de investering van een geluidsscherm – ook bij een laag en weinig effectief scherm van 3 meter hoogte is een investering gemoeid van enkele miljoenen euro's – te niet wordt gedaan.

Plaatsing van geluidschermen langs stedelijke wegen is überhaupt geen optie. Afschermdende niet-geluidsgevoelige bebouwing is gerealiseerd in de vorm van de kantoorbebouwing in het deelgebied Mahler en in de vorm van het ABN-AMRO gebouw. Deze afscherming is echter niet voldoende.

Maatregelen in het gebied tussen de spoorbaan/sneltrambaan en de woningen.

De argumenten om af te zien van een geluidsscherm langs de spoorbaan komen deels overeen met die van het wegverkeer. Bovendien is de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van spoorweglawaaï relatief gering en is het wegverkeerslawaaï overheersend.

Maatregelen aan de woningen

Een andere maatregel is de realisatie van dove gevels, die geen toetsing vereisen aan de normen van de Wet geluidhinder. Deze gevels dragen ook zorg voor het wettelijk vereiste binnenklimaat. Ook de realisatie van geluidsafschermdende balkons, verglaasde serres en loggia's kunnen bijdragen aan de beperking van de geluidhinder. Overigens is in het Bouwbesluit voorgeschreven dat het geluidsniveau van nieuwe woningen altijd moet voldoen aan de binnennorm van 33 dB.

Amsterdams hogere waardenbeleid

In het Amsterdamse hogere waarden beleid is bepaald dat woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe dienen te beschikken over een geluidsluwe gevel of geluidsluw geveldeel. Van dit principe kan slechts op grond van zwaarwegende argumenten worden afgeweken. Hierbij is het doel dat aan de geluidsluwe zijde verblijfsruimten, met name slaapkamers, worden geprojecteerd. Volgens het beleid dienen woningen met een dove gevel altijd over een stille zijde te beschikken. In het volgende wordt gemotiveerd waarom in dit plan Amsterdam deels afwijkt van het beleid.

In 2002 is het uitvoeringsbesluit Gershwin door de gemeenteraad vastgesteld. Onderdelen van dit uitvoeringsbesluit vormden onder meer het toenmalige voorontwerp Bestemmingsplan Gershwin, het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) en de grondexploitatie. Deze documenten zijn daarmee tot op heden het kader waarbinnen de ontwikkeling van Gershwin is en wordt vormgegeven.

In het SPvE wordt gesteld dat de maat van de kavels zodanig is dat de stille zijde in het ontwerp gerealiseerd kan worden, maar dat dit de mate van transparantie van de topzone beperkt. Het SPvE spreekt van Gershwin als een hoogwaardig en dicht stedelijk milieu waar het accent ligt op woningbouw. Om deze hoge dichtheden te kunnen realiseren is een stedenbouwkundig gridpatroon uitgewerkt dat uitgaat van verschillende afzonderlijke stads- en waterbouwblokken. Uit stedenbouwkundige studies bleek namelijk dat met gesloten bouwblokken (vanuit het oogpunt van beperking van de geluidhinder te prefereren) de geambieerde hoogstedelijkheid niet haalbaar zou zijn. Bij het uitwerken van het voorontwerp naar het ontwerp bestemmingsplan Gershwin is ook het geluidonderzoek voor het bestemmingsplan definitief geworden. Uit dit onderzoek, in combinatie met verder inzicht in de stedenbouwkundige opzet en het ontwerp van de woonblokken, bleek dat het, door de gekozen stedenbouwkundige opzet, voor een groot deel van de woningen niet haalbaar is om een geluidluwe zijde te realiseren in die gevallen waar een woning een dove gevel heeft. Daarmee kan niet worden voldaan aan het Amsterdamse geluidbeleid. In de besluitvorming over het toenmalige, inmiddels vernietigde bestemmingsplan Gershwin (vastgesteld december 2003), is besloten dat voor Gershwin wordt afgeweken van het Amsterdamse beleid. Daarbij werd mede geanticipeerd op het Dok, waardoor de geluidbelasting van de A10, de grootste probleemveroorzaker, zou verdwijnen.

Anno 2011 is de situatie niet veranderd. Ten opzichte van het geluidsonderzoek is de geluidssituatie, als gevolg van hogere verkeersintensiteiten, zelfs nog iets verslechterd. Het aanpassen van de stedenbouwkundige opzet is niet haalbaar aangezien Gershwin voor circa 1/3 reeds is gerealiseerd conform het SPvE. Ook zouden, zoals hiervoor

reeds gesteld, de hoge dichtheden niet haalbaar zijn bij bijvoorbeeld gesloten bouwblokken. Daarbij zou ook de grondexploitatie drastisch moet worden bijgesteld. Daarnaast wordt er in de uitwerking van de afspraken met marktpartijen (ontwikkelingsovereenkomst gesloten december 2002) rekening gehouden met het afwijken van het Amsterdamse beleid. Achteraf afwijken op dit punt zou de gemeente door de marktpartijen kunnen worden verweten.

Ook ten aanzien van het Dok is de situatie niet veranderd. Met de onlangs vrijgegeven notitie Reikwijdte en Detailniveau is inmiddels een door het Rijk eerste formele procedurele stap gezet.

In het deel van het bestemmingsplangebied waarvoor nog geen bouwplannen zijn ontwikkeld, zal in het bestemmingsplan worden voorgeschreven dat de woningen met een dove gevel een geluidsluwe gevel zullen krijgen door de realisatie van bouwkundige voorzieningen zoals afsluitbare loggia's of serres.

Gecumuleerde geluidsbelasting

Volgens het Amsterdamse geluidsbeleid is een gecumuleerde geluidsbelasting die maximaal 3 dB hoger is dan de maximaal toelaatbare wettelijk waarde, nog aanvaardbaar. In dit geval is dat 66 dB. Dat wil zeggen dat het gecorrigeerde verkeerslawaai en railverkeerslawaai is gecumuleerd naar de hinder van stedelijk wegverkeer. De hoogste berekende gecorrigeerde gecumuleerde geluidsbelasting van de woonbebouwing bedraagt 66 dB. Dat is volgens het Amsterdamse beleid aanvaardbaar. Deze zwaar belaste gevels worden overigens op grond van de Wet geluidhinder doof uitgevoerd vanwege de hinder van de A10.

BESLUIT

Burgemeester en wethouders van Amsterdam hebben besloten tot de vaststelling van de onderstaande hogere waarden voor het wegverkeerslawaai en het railverkeerslawaai zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

Deze hogere grenswaarden worden vastgesteld voor het maximum aantal nieuwe woningen dat per bouwveloppe mogelijk is zonder dat rekening is gehouden met afscherming. Tevens worden hogere geluidswaarden vastgesteld om onderwijsvoorzieningen in het plangebied Gershwin mogelijk te maken.

Verkeerslawaai				
Locatie	weg	voorkeurs- grenswaarde	hogere waarde	aantal woningen en /of onderwijs

Blok 1A	A10	48 dB	53 dB	45
Blok 1B			53 dB	60
Blok 2A			53 dB	130
Blok 2B			53 dB	180
Blok 3			53 dB	50
Blok 4			53 dB	180
Blok 9			53 dB	45
Blok 10			53 dB	200
Blok 11			53 dB	60
Blok 12			53 dB	165
Blok 13			53 dB	50
Blok 14			53 dB	250
Blok 15			53 dB	55
Blok 16			53 dB	50
Blok 2A	G Mahlerlaan	48 dB	55 dB	130
Blok 2B			56 dB	180
Blok 4			56 dB	180
Blok 10			54 dB	200
Blok 12			54 dB	165
Blok 14			53 dB	250
Blok 16			52 dB	50
Blok 1A	De Boelelaan	48 dB	55dB	45
Blok 1B			55 dB	60
Blok 2A			50 dB	130
Blok 2B			51 dB	180
Blok 3			55 dB	50
Blok 4			51 dB	180
Blok 9			55 dB	45
Blok 10			50 dB	200
Blok 11			55 dB	60
Blok 12			50 dB	165
Blok 13			55 dB	50
Blok 14			50 dB	250
Blok 15			54 dB	55
Blok 16			50 dB	50
Blok 9	Buitenveldertselaan	48 dB	50 dB	45
Blok 10			50 dB	200
Blok 11			53 dB	60
Blok 12			53 dB	165
Blok 13			58 dB	50
Blok 14			57 dB	250
Blok 15			63 dB	55
Blok 16			63 dB	50

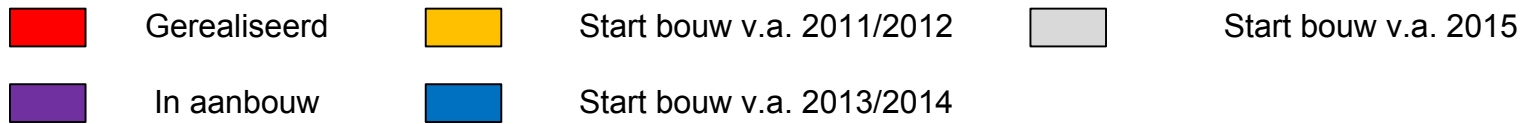
Blok 1A	Beethovenstraat	48 dB	62 dB	45
Blok 1B			56 dB	60
Blok 2A			62 dB	130
Blok 2B			58 dB	180
Blok 3			52 dB	50
Blok 4			52 dB	180

Railverkeerslawaaï

Locatie		voorkeurs- grenswaarde	hogere waarde	aantal woningen
Blok 1A	Zuidelijke ring	55 dB	59 dB	45
Blok 1B	spoorbaan		58 dB	60
Blok 2A			61 dB	130
Blok 4			60 dB	180
Blok 14			56 dB	250
Blok 15			57 dB	55
Blok 16			59 dB	60
Blok 15	Sneltrambaan	55 dB	59 dB	55
Blok 16			57 dB	50
Blok 1A	Zuidelijke ring	53 dB	59 dB	
Blok 1B	spoorbaan		58 dB	
Blok 2A			61 dB	
Blok 3			54 dB	
Blok 4			60 dB	
Blok 10			55 dB	
Blok 14			56 dB	
Blok 15			57 dB	
Blok 16			59 dB	
Blok 13	Sneltrambaan	53 dB	54 dB	
Blok 15			59 dB	
Blok 16			57 dB	

Kadastrale nummers

De hogere waarden worden vastgesteld voor woonbebouwing op percelen met de volgende kadastrale perceelnummers: ASD 30 AK 3951, 4007, 4008, 4012, 4013, 4015, 4016, 4017, 4018, 4019, 4020, 4021, 4022, 4023, 4278, 4279, 4280, 4281, 4282, 4283, 4284, 4285, 4286, 4288, 4290, 4291, 4292, 4293, 4294, 4295, 4296, 4297, 4298, 4377.





Portefeuille **25**
Agendapunt **A5**

Tekst van openbare besluiten **Onderwerp**
wordt gepubliceerd

Vaststelling van hogere grenswaarden Wet geluidhinder t.b.v. het ontwerp bestemmingsplan Gershwin

Tekst van openbare besluiten **Het college van burgemeester en wethouders besluit**
wordt gepubliceerd

1. de naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerp besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden Wet geluidhinder Gershwin naar voren gebrachte zienswijze van het Wijkopbouwcentrum Buitenveldert ontvankelijk, maar niet gegrond te verklaren;
2. in te stemmen met het besluit tot de vaststelling van hogere grenswaarden voor het wegverkeerslawaaï en het railverkeerslawaaï als bedoeld in de Wet geluidhinder voor het bestemmingsplan Gershwin.

Bestuurlijke achtergrond

Voor het van de Zuidas deel uitmakende plangebied Gershwin heeft een ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. De geplande vaststelling is voorzien in januari 2012. Om dit bestemmingsplan te kunnen vaststellen moeten voorafgaand hogere geluidwaarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder worden vastgesteld.

In 2003 is het eerste bestemmingsplan Gershwin door de gemeenteraad vastgesteld, maar dat plan is door de Raad van State vernietigd. Inmiddels is een aantal bouwplannen in het plangebied met een artikel 19 procedure (oude Wro) gerealiseerd. Het plangebied bestaat uit 19 zogenaamde bouwenvelopen. Van deze 19 projecten zijn er inmiddels 5 gerealiseerd. De bebouwing bestaat voornamelijk uit woonbebouwing met een maximale hoogte van 105 meter. In totaal zullen in het plangebied, naast andere niet-geluidgevoelige functies, tussen de 1200 en 1520 woningen worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan maakt ook de vestiging van onderwijsfuncties mogelijk. Woningen en onderwijsfuncties worden volgens de Wet geluidhinder beschouwd als geluidsgevoelige bebouwing die getoetst wordt aan geluidsnormen.

Het plangebied ligt in de geluidszones van de A10, de Gustav Mahlerlaan, de Buitenveldertselaan, de Beethovenstraat, de De Boeelaan, de zuidelijke tak van de Ringspoorbaan en de baan van de sneltram van/naar Amstelveen.

De conclusie van de geluidhinderonderzoeken (zie bijlage) is dat de voorkeursgrenswaarden zowel door het wegverkeer als door het railverkeer zullen worden overschreden. Wanneer geluidbeperkende maatregelen niet of in onvoldoende mate gerealiseerd kunnen worden, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid hogere geluidwaarden vast te stellen. De maximale hogere waarde bedraagt voor de geluidhinder van stedelijke wegen 63 dB, voor autosnelwegen 53 dB en voor spoorbanen 68 dB.

De maximaal toelaatbare waarde van 53 dB wordt bij veel gevels of geveldelen

overschreden vanwege het verkeerslawaaï van de A10. In het vast te tellen bestemmingsplan Gerswhin is opgenomen dat deze gevels van woningen alleen gerealiseerd kunnen worden indien de te zwaar belaste gevels worden uitgevoerd als dove gevels. Dove gevels zijn gevels zonder te openen ramen en deuren die grenzen aan verblijfsruimten.

Tijdens de uitwerking van het plan zal waarschijnlijk blijken dat het niet nodig zal zijn bepaalde geveldelen als dove gevel uit te voeren omdat door de realisatie van afschermdende bebouwing de geluidsbelasting minder zal zijn dan de maximumwaarde van 53 dB. Om in die situatie, ook als de voorkeurswaarden worden overschreden, woningen zonder dove gevel te kunnen realiseren wordt voorgesteld om ook voor deze gevels hogere waarden vast te stellen.

Ingediende zienswijze na tervisielegging van het ontwerpbesluit hogere waarden

Gelijktijdig met het bestemmingsplan Gerswhin heeft het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder met ingang van 21 juli 2011 voor de duur van zes weken ter inzage gelegen. Naar aanleiding hiervan is één zienswijze ingediend (Wijkopbouwcentrum Buitenveldert). Voorgesteld wordt het hogerewaardenbesluit ongewijzigd vast te stellen.

Onderbouwing besluit

Ad 1

Ingediende zienswijze

Formele aspecten

Het Ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden tbv. het bestemmingsplan Gerswhin heeft met ingang van 21 juli 2011 voor de duur van zes weken ter inzage gelegen, met de mogelijkheid voor belanghebbenden om zienswijzen in te dienen.

De ingediende zienswijze is binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend. De adressant kan worden aangemerkt als zijnde belanghebbende. De zienswijze kan aldus als zijnde ontvankelijk worden aangemerkt.

Inhoudelijke aspecten

In de Nota van Beantwoording (zie bijlage) worden de zienswijzen inhoudelijk besproken. De zienswijze stelt in zijn algemeenheid de functie van de Wet geluidhinder ter discussie omdat, met name in het gebied van de Zuidas, zo vaak besloten wordt dat hogere geluidwaarden zijn toegestaan.

De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerpbesluit gewijzigd vast te stellen.

Ad 2

In 2002 is het uitvoeringsbesluit Gerswhin door de gemeenteraad vastgesteld. Dit uitvoeringsbesluit vormde de grondslag voor onder meer het bestemmingsplan Gerswhin, het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) en de

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders
Voordracht voor de collegevergadering van 6 december 2011

grondexploitatie. Deze documenten zijn daarmee tot op heden het kader waarbinnen de ontwikkeling van Gershwin is en wordt vormgegeven.

Uitgangspunt van het Amsterdams beleid op het gebied van de geluidhinder is dat bij toepassing van een dove gevel, zoals in het onderhavige geval, woningen een geluidluwe zijde moeten hebben. De maat van de kavels is zodanig dat de stille zijde in het ontwerp gerealiseerd kan worden, maar dat dit de mate van transparantie van de topzone beperkt. Om de gewenste hoge dichtheden te realiseren is een stedenbouwkundig gridpatroon uitgewerkt, dat uitgaat van verschillende afzonderlijke stads- en waterbouwblokken. In de stedenbouwkundige studies die waren gedaan bleek namelijk dat met, vanuit geluidhinder meer te prefereren, gesloten bouwblokken, de geambieerde hoogstedelijkheid niet haalbaar zou zijn.

Bij de besluitvorming over het uiteindelijk vernietigde bestemmingsplan Gershwin (vastgesteld december 2003), is in het kader van het hogerewaardenbesluit besloten dat voor Gershwin wordt afgeweken van het Amsterdamse beleid. Daarbij werd mede geanticipeerd op het Dok, waardoor de geluidbelasting van de A10, de grootste probleemveroorzaker, zou verdwijnen. Anno 2011 is de situatie niet veranderd. Ten opzichte van het geluidsonderzoek is de geluidssituatie, als gevolg van hogere verkeersintensiteiten, nog iets verslechterd. Het aanpassen van de stedenbouwkundige opzet is niet haalbaar aangezien Gershwin voor circa 1/3 is gerealiseerd conform het SPvE en zoals hiervoor gesteld de hoge dichtheden niet haalbaar zijn bij bijvoorbeeld gesloten bouwblokken (waarbij ook de grondexploitatie drastisch moet worden bijgesteld). Daarnaast wordt er in de uitwerking van de afspraken met marktpartijen (ontwikkelingsovereenkomst gesloten december 2002) rekening gehouden met het afwijken van het Amsterdamse beleid. Achteraf afwijken op dit punt zou de gemeente door de marktpartijen kunnen worden verweten.

Uitkomsten advies

Binnen de gemeente

De geluidsaspecten van het bestemmingsplan Gershwin en het daarbij behorende hogerewaardenbesluit zijn op 26 april en 16 mei 2011 in het TAVGA besproken. Het TAVGA is akkoord met de gekozen werkwijze.

Buiten de gemeente

n.v.t.

Uitkomsten inspraak en/of maatschappelijk overleg

Het ontwerp besluit heeft met ingang van 21 juli 2011 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Zie hierboven onder 'onderbouwing besluit'.

Behandeling in raadscommissie

n.v.t.

Datum van behandeling in gemeenteraad

n.v.t.

Financiële paragraaf		
-----------------------------	--	--

Toelichting

Het Uitvoeringsbesluit voor Gershwin is in 19 juni 2002 door de gemeenteraad vastgesteld. In dat kader is een grondexploitatie opgesteld. Het plangebied van het bestemmingsplan Gershwin en daarmee indirect ook het voorliggende hogerewaardenbesluit maken onderdeel uit van de vastgestelde grondexploitatie.

Geheimhouding

n.v.t.

Voorlichting en communicatie

- | | |
|--------------------|--|
| Binnen de gemeente | <ol style="list-style-type: none">1. Opnemen in de besluitenlijst2. Bekendmaking volgt na het collegebesluit middels de publicatie van een kennisgeving |
| Buiten de gemeente | Bekendmaking volgt na het collegebesluit middels de publicatie van een kennisgeving |
-

Stukken

- | | |
|-------------------|--|
| Meegestuurd | <ol style="list-style-type: none">1. Besluit hogere geluidwaarden Wet Geluidhinder t.b.v. bestemmingsplan Gershwin2. Nota van beantwoording Besluit hogere waarden Wet Geluidhinder t.b.v. bestemmingsplan Gershwin |
| Ter inzage gelegd | <ol style="list-style-type: none">1. Akoestisch onderzoek spoorweglawaai tbv. bestemmingsplan Gershwin d.d. 23 mei 20112. Akoestisch onderzoek verkeerslawaai tbv. bestemmingsplan Gershwin d.d. 23 mei 2011 |
-

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

John Smit, DRO 552 7934 j.smit@dro.amsterdam.nl
Martijn Overmulder, Dienst Zuidas, 0622218631 mor@zuidas.nl

Besluit college van burgemeester en wethouders

Akkoord



Gemeente Amsterdam
College van B&W

Uitslag, dinsdag 6 december 2011

Onderwerp

Vaststelling van hogere grenswaarden Wet geluidhinder t.b.v. het ontwerp bestemmingsplan Gershwin

Uitslag

Akkoord



Gemeente Amsterdam

Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

Nota van Beantwoording

Besluit hogere geluidwaarden Wet geluidhinder

t.b.v. bestemmingsplan Gershwin

4 november 2011

Colofon

Opdrachtgever	Dienst Zuidas
Opdrachtnemer	Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam.
IMRO_idn	
Datum	4 november 2011
Planstatus	voorstel tbv. vaststelling hogere geluidwaarden Wet geluidhinder

Formele aspecten:

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 110c van de Wet geluidhinder is op de voorbereiding van deze besluiten afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing en heeft het ontwerpbesluit hogere geluidwaarden Wet geluidhinder, met de daarop betrekking hebbende stukken, met ingang van 21 juli 2011 voor de duur van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen.

Naar aanleiding hiervan is 1 zienswijze ontvangen, van het Wijkopbouwcentrum Buitenveldert, Deze zienswijze is tijdig zijn ingediend.

Inhoudelijke behandeling

Zienswijze:

Wij vragen ons wel eens af of de Wet Geluidshinder nog wel zin heeft omdat zo vaak besloten wordt, vooral in het gebied van de Zuidas, dat hogere waarden zijn toegestaan.

Reactie:

De Wet geluidhinder geeft vorm aan een goede ruimtelijke invulling in relatie tot mogelijke geluidhinder. In dat verband wordt aangegeven welke geluidbelasting zonder meer aanvaardbaar is. Bij een hoger geluidniveau moet een expliciete afweging worden gemaakt alvorens een hogere waarde vast te kunnen stellen. Overigens stelt de Wet geluidhinder ook aan een hogere geluidbelasting grenzen.

Bijlage: Zienswijze

Commissie Ruimtelijke Ordening



Burgemeester en Wethouders van Amsterdam
p/a/ Directeur DRO
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

A.J. Ernststraat 112
1082 LP Amsterdam
telefoon 020 644 99 36
woc.buitenveldert@worldonline.nl
www.wocbuitenveldert.nl
ING bank 67.88.16.212
KvK 41203272

Datum: 29 augustus 2011
Onderwerp: Zienswijze Ontwerpbesluit hogere geluidswaarden Gershwin

Geacht College,

De Commissie Ruimtelijke Ordening van Stichting Wijkopbouwcentrum Buitenveldert behartigt de belangen van de bewoners, bezoekers en bedrijven in Buitenveldert op dit gebied.

De voorkeurswaarden voor geluid zullen zowel door het wegverkeer als door het railverkeer worden overschreden. Het is uw bedoeling voor maximaal 1.520 woningen en onderwijsvoorzieningen hogere grenswaarden dan de voorkeursgrenswaarden vast te stellen omdat geluidsreducerende maatregelen niet doeltreffend dan wel bezwaarlijk zouden zijn.

Wij vragen ons wel eens af of de Wet Geluidshinder nog wel zin heeft omdat zo vaak besloten wordt, vooral in het gebied van de Zuidas, dat hogere waarden zijn toegestaan. Grenzen overschrijden, wie mag dat wel?

Hoogachtend,

Commissie Ruimtelijke Ordening,

M. Disselhoff, voorzitter

C. Lammersen, lid

Dienst Ruimtelijke Ordening	
datum:	6/9
rappeldatum:	
volgnr.	11-1782

Zie voor de volgende bijlagen bij het hogerewaardenbesluit bestemmingsplan Gershwin de bijlagen bij het bestemmingsplan.

- Onderzoek Spoorweglawaai d.d. 23-05-2011
- Onderzoek Verkeerslawaai d.d. 23-05-2011