

Wet geluidhinder

Besluit van burgemeester en wethouders van Diemen tot het op grond van artikel 83 van de Wet geluidhinder en artikel 4.10 van het Besluit geluidhinder (Bg) vaststellen van hogere grenswaarden in het kader van het vaststellen van het bestemmingsplan Plantage de Sniep - deelplan de Tramlus, op het perceel, kadastraal bekend gemeente Diemen:

- Een deel van sectie A nummer 5934;
- Een deel van sectie A nummer 6015;

in overeenstemming met het bij dit besluit behorende geluidmodel van de gemeente Diemen en hier als volgt samengevat:

- Maximaal 63 dB voor de geluidbelasting L_{den} vanwege de spoorlijn Weesp – Duivendrecht;
- Maximaal 61 dB voor de geluidbelasting L_{den} vanwege de Muiderstraatweg (inclusief de in het wegprofiel opgenomen tramlijn 19);
- Maximaal 53 dB voor de geluidbelasting L_{den} vanwege de keerlus van tramlijn 19.

In de bijlage 1 wordt gespecificeerd om welke aantallen hogere waarden per bron en voor iedere gevel oriëntatie per woning het in totaal gaat.

Maatregelen voor Deelplan Tramlus

Het blijkt dat met de genomen maatregelen van

- geluidreducerend steenmastiekasfalt (SMA nl-8) op de Muiderstraatweg, en
- het aanbrengen van een 2,5 meter hoog scherm over een lengte van 161 meter in aansluiting op het 4 meter hoge scherm ten behoeve van de deelplannen J en J1,

niet voldaan wordt aan de voorkeurswaarde voor het wegverkeerslawaaï van 48 dB en de voorkeurswaarde voor het railverkeerslawaaï van 55 dB.

Het is daarom noodzakelijk om hogere waarden met een maximum van 63 dB te verlenen voor een aantal woningen voor de optredende geluidbelasting van het spoor. Daarnaast treedt een geluidbelasting van maximaal 61 dB op ten gevolge van het verkeer op de Muiderstraatweg inclusief het tramverkeer van tramlijn 19 dat deel uitmaakt van het wegprofiel van de Muiderstraatweg.

Het tramverkeer op de (van de Muiderstraatweg) losgelegen tramkeerlus veroorzaakt naast een hogere geluidbelasting van 53 dB op de woningen van deelplan Tramlus tevens piekgeluiden ten gevolge van de boog- en stootgeluiden van tramlijn 19 in de bochten van de keerlus.

In het plan worden ten behoeve van de piekgeluiden verregaande stedenbouwkundige voorzieningen getroffen aan de gevels van de woningen en om een geluidluwe buitenruimte te creëren op vooral de hoeken van het complex. Deze voorzieningen zijn van dusdanige aard dat deze geluidwering voor het equivalent geluidniveau ruimschoots zal gaan voldoen.

Daarnaast heeft de initiatiefnemer aangegeven dat hij een algemeen toegankelijke buitenruimte voor bewoners zal realiseren aan de binnenzijde van de afgesloten carré van bouwplan Tramlus. De buitenruimte zal dusdanig worden ingericht dat hier de illusie van een op maaiveld gelegen tuin ontstaat. Deze buitenruimte kan met ontheffing worden aangeboden als alternatief voor de bewoners van de appartementen waar het vanwege financiële en stedenbouwkundige voorwaarden niet lukt of wenselijk is om een individuele buitenruimte op te richten aan de buitenzijde van de carré.

De cumulatieve geluidbelasting $L_{VL,cum}$ (getoetst als wegverkeerslawaaï) ten gevolge van het weg-, railverkeers- en industrielowaaï bedraagt maximaal 66 dB (getoetst als railverkeerslawaaï bedraagt de cumulatieve geluidbelasting $L_{RL,cum}$ maximaal 71 dB) en wordt voor de goede ruimtelijke ordening waarbij getoetst wordt aan de maximaal toelaatbare cumulatieve waarde voor binnenstedelijk wegverkeer van 68 dB, aanvaardbaar geacht, mits de geluidwering van de gevel wordt gedimensioneerd voor de cumulatieve geluidbelasting.

Met deze voorzieningen is gewaarborgd dat een dusdanige karakteristieke geluidwering van de gevel wordt gerealiseerd, zodat de gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle geluidbronnen binnen in de woningen van deelplan T niet hoger is dan de binnengrenswaarde van 33 dB voor de verblijfsgebieden

Besluitnummer: 2018-065611
Datum besluit: 30 oktober 2018

Het bestemmingsplan

Met het bestemmingsplan wordt de bouw van het deelplan de Tramlus toegelaten. Het verlenen van de omgevingsvergunning in verband met het bestemmingsplan is mogelijk indien wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Met het voorliggende besluit wordt daarin voorzien. Het bouwplan voor deelplan Tramlus bestaat uit: max.110 gestapelde woningen in een carré.

Zone

De Muiderstraatweg is een weg in stedelijk gebied met een maximum snelheid van 50 km per uur. De weg bestaat uit wegdelen met 2 en 3 rijstroken en heeft aan weerszijden een zone van 350 m¹. De Prins Bernhardlaan is een weg met twee rijstroken in stedelijk gebied met een maximum snelheid van 50 km/u. De weg bestaat uit 2 rijstroken en heeft aan weerszijden een zone van 200 m.

In het akoestisch onderzoek is tevens de geluidbelasting voor de geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van de Provincialeweg/Weteringweg en Weesperstraat vastgesteld. De Weesperstraat ontsluit (onder andere) het gezoneerde industrieterrein Verrijn Stuart bestaat uit 2 rijstroken is binnenstedelijk gelegen, een maximum snelheid van 50 km per uur en heeft een zone van 200 meter aan weerszijden van de weg. De Provincialeweg/Weteringweg met twee rijstroken is buitenstedelijk gelegen, heeft een rijksnelheid van 50 tot maximaal 70 km/u en heeft een zone van 200 m aan weerszijden voor het binnenstedelijke deel van de weg en 250 meter voor het buitenstedelijke deel van de weg.

Alhoewel het bouwplan buiten de zone van rijksweg 1, 9 en 10-oost met een buitenstedelijke zone van 600 m ligt ondervindt het nog wel een geluidbelasting.

De overige wegen hebben geen zone en zijn bestemd als 30 km/u straten en worden louter in het kader van de goede ruimtelijke ordening beoordeeld.

¹ Artikel 74,1.a.1 Wet geluidhinder.

Akoestisch onderzoek voor het deelplan Tramlus

Omdat de gronden waarop het plan betrekking heeft deel uitmaken van de zones is er met het geluidmodel van Diemen een akoestisch onderzoek uitgevoerd².

Weg en railverkeerslawaaai

Met het akoestisch onderzoek zijn de geluidbelastingen voor het railverkeerslawaaai bepaald, zonder het treffen van extra geluidbeperkende maatregelen³ ten opzichte van de maatregelen die al zijn gerealiseerd, als het toepassen van maatregelen op grond van het Tracébesluit OV SAAL (betonnen dwarsliggers, buiten de wissels voorzien van raildempers). De geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden voor spoorweglawaaai van 55 dB⁴.

De geluidbelastingen vanwege de hoofdspoorwegen voldoen niet aan de grenswaarde.

Verder is de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer in beeld gebracht. Het bouwplan ligt binnen de zone van de Muiderstraatweg (inclusief het verkeer van tramlijn 19) en voldoet niet aan een voorkeurswaarde van 48 dB.

Het bouwplan ligt binnen de zone van een aantal (buiten-)stedelijke wegen en voldoet aan een voorkeurswaarde van 48 dB:

- Ten gevolge van de Weesperstraat wordt een geluidbelasting L_{den} van maximaal 38 dB ondervonden;
- Ten gevolge van de Prins Bernhardlaan wordt een geluidbelasting L_{den} van maximaal 41 dB ondervonden;
- Ten gevolge van de Provincialeweg/Weteringweg wordt een geluidbelasting L_{den} van maximaal 45 dB ondervonden.

Daarnaast wordt in het kader van de goede ruimtelijke ordening de geluidbelasting afkomstig van:

- de 30 km/u straten beoordeeld als 'redelijk' met een waarde van 51 dB die niet aan de voorkeurswaarde van 48 dB voldoet, maar wel acceptabel wordt geacht;
- rijksweg 1 en 9, waarvan het bouwplan buiten de zone gelegen is, maar een geluidbelasting van 45 dB ondervindt en voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB.

Het geluid van tramlijn 19 op de keerlus wordt beoordeeld als equivalent wegverkeer met een voorkeurswaarde van L_{den} 48 dB en een maximale ontheffingswaarde van 63 dB (zonder toepassing van artikel 110g van de Wgh). De geluidbelastingen ten gevolge van de tramlus op het bouwblok Tramlus overschrijden de voorkeurswaarde van 48 dB, maar voldoen ruim aan de maximale ontheffingswaarde en kunnen daarmee als acceptabel worden gekwalificeerd. De optredende geluidbelastingen L_{den} bedragen maximaal 53 dB en worden als acceptabel en te ontheffen beschouwd.

Industrielawaai

Het bouwplan Tramlus is gelegen in de nabijheid van het bedrijf Pantar en de keerlus van tramlijn 19. In het kader van de realisatie van de deelplannen Pontveer en Tramlus zal de keerlus worden gereconstrueerd en worden aangelegd om de bebouwing van deelplan Tramlus en zal tussen de bebouwing van deelplannen Tramlus en Pontveer een deel van de keerlus berijden.

Bij het onderdeel wegverkeerslawaaai is de tramkeerlus beoordeeld als wegverkeer en worden hier hogere waarden L_{den} voor verzocht. In de onderstaande paragraaf wordt de tramkeerlus beoordeeld in het kader van de goede ruimtelijke ordening voor het boog- en piekgeluid.

² Artikel 77 Wet geluidhinder, aanhef. Van het onderzoek zijn twee rapporten opgemaakt, een voor industriellawaai en een voor het overige lawaai.

³ Conform artikel 77, eerste lid, sub a van de Wet geluidhinder en artikel 4.3, eerste lid, sub a van het Besluit geluidhinder

⁴ De grenswaarde voor wegverkeerslawaaai volgt uit artikel 82, eerste lid van de Wet geluidhinder en voor spoorweglawaaai uit artikel 4.9, eerste lid van het Besluit geluidhinder en voor industriellawaai uit artikel 44 van de Wet geluidhinder.

Het bedrijf Pantar

Het bedrijf Pantar is gelegen in de nabijheid van het deelgebied T. Het bedrijf Pantar is een categorie 2 type B bedrijf, met als bevoegd gezag de gemeente Diemen voor het Activiteitenbesluit van de Wet Milieubeheer.

Het geluid van Pantar wordt op drie aspecten beoordeeld:

1. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar, LT}$;
2. Het maximale geluidniveau L_{Amax} ;
3. Het geluid vanwege verkeer van en naar de inrichting.

- Ad 1. Het **langtijdgemiddelde beoordelingsniveau** $L_{Ar, LT}$ op de woningen van deelplan de Tramlus is op een hoogte van 1,5 meter maximaal 37 dB(A) in de dagperiode en 26 dB(A) in de avond- en de nachtperiode (maximale waarde van alle hoogten). De grenswaarden conform het Activiteitenbesluit worden niet overschreden;
- Ad. 2 De **maximale geluidniveaus** L_{Amax} op de woningen bedragen ten hoogste 64 dB(A) in de dagperiode, 45 dB(A) in de avondperiode en 42 dB(A) in de nachtperiode. De maximale geluidniveaus voor de dag-, avond- en nachtperiode voldoen daarmee aan de grenswaarden van 70, 65 en 60 dB(A).
- Ad 3. Ten gevolge van **verkeer van en naar Pantar** treedt ter plaatse van de beoogde woningen van deelplan de Tramlus een geluidniveau op van ten hoogste 49 dB(A) in de dagperiode, 35 dB(A) in de avondperiode en 38 dB(A) in de nachtperiode. De etmaalwaarde voldoet hiermee aan de voorkeurswaarde van 50 dB(A), 45 dB(A) en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Resumerend kan geconstateerd worden dat het geluid (het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar, LT}$) veroorzaakt op het terrein van de inrichting voldoet aan de voorkeurswaarde van 50 dB(A). De maximale geluidniveaus voldoen aan de toetswaarde van 70 dB(A). Verder wordt maximaal 49 dB(A) op de oostgevel van het complex voor de geluidbelasting L_{etmaal} vanwege het verkeer heen en terug naar het bedrijf Pantar geconstateerd.

De tramkeerlus van tramlijn 19

Het geluid vanwege tramlijn 19 wordt berekend als onderdeel van het wegverkeer ten gevolge van de Muiderstraatweg. Bij dit geluid wordt geen rekening gehouden met het boog- en piekgeluid ten gevolge van het berijden van de keerlus door de trams. Daarom wordt in het kader van de goede ruimtelijke ordening een berekening uitgevoerd van de optredende geluidniveaus.

Op basis van geluidmetingen aan de bestaande keerlus is een akoestisch rekenmodel opgesteld. Met behulp van dit rekenmodel is de geluidbelasting vanwege de trams in de keerlus ter plaatse van de beoogde woningbouwlocaties van deelplan Tramlus berekend.

Voor bouwplan Tramlus zijn de maximale geluidniveaus L_{Amax} in dB(A) vanwege de tramkeerlus vastgesteld met het genoemde rekenmodel.

Het maximale geluidniveau bedraagt in de nachtperiode op deelplan Tramlus maximaal 86 dB(A), waarbij de hoogste maximale geluidniveaus optreden op de hoeken van beide bouwblokken, vanwege de afstand tot de bochten van de keerlus.

De maximale geluidniveaus worden beoordeeld in het kader van de "goede ruimtelijke ordening" of er sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. De gangbare richtwaarden voor het optredende geluidniveau binnen in de woning, om slaapverstoring te voorkomen, bedragen 55, 50 en 45 dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode. Met de optredende maximale waarde van 86 dB(A) wordt de richtwaarde van 45 dB(A) in de nachtperiode voor slaapvertrekken in aanzienlijke mate overschreden.

De richtwaarde voor de binnenwaarde kan alleen worden behaald als de woningen worden uitgevoerd met een zeer goede geluidwering van de gevel.

Om slaapverstoring te voorkomen kunnen de slaapkamers van de geprojecteerde woningen (appartementen) zoveel mogelijk aan de geluidluwe zijde (de binnenzijde van het carré) van de bouwblokken worden gesitueerd. Door de andere geluidgevoelige ruimten, zoals woonkamers, aan de zijde van de tramlus te oriënteren kan met afdoende geluidwering van de gevel worden voldaan aan de genoemde richtwaarden voor het maximale geluidniveau in de dag- en avondperioden.

De initiatiefnemer zal maatregelen dienen te nemen die garanderen dat de maximale binnenwaarde van 45 dB(A) ten gevolge van piekgeluiden niet wordt overschreden. Daarnaast moet bewerkstelligd worden dat op de geluidluwe gevel en buitenruimte het piekniveau in de dag-, avond- en nachtperiode niet een waarde van 70 dB(A), 65 dB(A) en 60 dB(A) niet overschrijdt.

Geluidbeperkende maatregelen

Muiderstraatweg (inclusief tramlijn 19)

De geluidsbelastingen L_{den} vanwege de Muiderstraatweg (inclusief tramlijn 19) overschrijden de desbetreffende grenswaarden.

De **Muiderstraatweg** wordt vanaf de aansluiting met de Provincialeweg tot aan rijksweg 10-oost voorzien van geluidreducerend steenmestiekasfalt (sma-nl8 CROW publicatie 316). Met het stille asfalt blijft de geluidbelasting van de Muiderstraatweg maximaal 61 + 5 dB en overschrijdt hiermee de voorkeurswaarde van 48 + 5 dB. Het is vanwege overwegingen van stedenbouwkundige, landschappelijke en verkeerskundige aard niet mogelijk om in het stedelijk gebied van Diemen afschermende maatregelen (anders dan stedenbouwkundige maatregelen aan de gevels/balkons van de woningen) te nemen. Daarbij is het ook zo dat de hoogbouw van 9 lagen aan de Muiderstraatweg – op de gevels waar de hoogste geluidbelastingen optreden – niet zou profiteren van relatief lage schermen in het wegbeeld (daarnaast zou de tramlijn deze schermen moeten doorkruisen). Het aanbrengen van een vliesgevel en/of uitvoeren als dove gevel is niet mogelijk vanwege financiële en stedenbouwkundige overwegingen.

De onderzochte maatregelen, die het toepassen van SMA nl8 overtreffen, stuiten op overwegende bezwaren van financiële aard. Aan het eerste criterium van de Wet geluidhinder voor het vaststellen van een hogere grenswaarde wordt zodoende voldaan.

Railverkeerslawaaï

De geluidbelastingen L_{den} vanwege de spoorlijn Weesp – Duivendrecht overschrijden de desbetreffende grenswaarden.

De doeltreffendheid van de in aanmerking komende geluidbeperkende maatregelen dient te worden beoordeeld. Een maatregel is doeltreffend indien de geluidbelasting met die maatregel wordt teruggebracht tot de grenswaarde.

Zoals aangegeven zijn op de **spoorlijn** in het kader van het Tracebesluit OV-SAAL doorgelaste rail op betonnen dwarsliggers aangebracht voorzien van railedempers. Hiermee wordt de geluidbelasting niet teruggebracht tot de grenswaarde van 68 dB. Het is daarom nodig om een scherm van 2,5 meter hoog over een lengte van 161 meter aan te brengen in aansluiting op een scherm van 4 meter dat ten behoeve van de deelplannen J en J1 in Plantage de Sniep wordt geplaatst. Ook met dit scherm kan niet worden voldaan aan de voorkeurswaarde van 55 dB, maar de geluidbelasting wordt wel teruggebracht tot maximaal 63 dB op de bovenste bouwlagen van het bouwplan. Het aanbrengen van een hoger scherm is vanwege financiële overwegingen niet mogelijk, gezien het feit dat aan het complex uitgebreide stedenbouwkundige voorzieningen aan de gevels moeten worden bewerkstelligd om de binnenwaarde te laten voldoen aan de equivalente geluidniveaus en maximale piekgeluiden door de keerlus. Ook met een hoger scherm blijven deze voorzieningen noodzakelijk om de piekgeluiden van de keerlus te beperken in de woningen.

De onderzochte schermmaatregelen hoger dan 2,5 meter en langer dan 161 meter stuiten op overwegende bezwaren van financiële aard. Aan het eerste criterium van de Wet geluidhinder voor het vaststellen van een hogere grenswaarde wordt zodoende voldaan.

Keerlus

De keerlus is gelegen om de carré van bouwplan de Tramlus heen. In het kader van de akoestische en stedenbouwkundige verkenning is overwogen of het toepassen van een afschermende voorziening voor het tramgeluid (zowel equivalent en piekgeluiden) mogelijk is. Het blijkt dat naast het aanbrengen van een afschermende overkappende voorzieningen alsnog afscherming langs het spoor en maatregelen aan de geluidwering van de gevels nodig zijn ten behoeve van de equivalente en piekniveaus.

De onderzochte maatregelen voor het geluidluw maken van de tramlus stuiten op overwegende bezwaren van financiële aard. Aan het eerste criterium van de Wet geluidhinder voor het vaststellen van een hogere grenswaarde wordt zodoende voldaan.

Vanuit een goede ruimtelijke ordening kunnen wel aanbevelingen voor maatregelen om de geluidbelasting ten gevolge van de keerlus terug te brengen worden gedaan. Het geluid dat veroorzaakt wordt door de tramlus is niet met eenvoudige middelen terug te dringen. De volgende maatregelen kunnen overwogen worden om de overlast in enige mate te beperken:

- Een zo stil mogelijke bovenbouwconstructie van de trambaan van de keerlus toe te passen;
- Het terrein om de keerlus met zo veel mogelijk akoestisch zachte bodem uit te voeren;
- Een smeerinstallatie aan te brengen om het aantal keren dat booggeluid optreedt ten gevolge van de keerlus te beperken.

Samenloop en geluidbeperkende maatregelen aan de gevel

Samenloop van meerdere geluidbelastingen

De samenloop van geluidbelastingen die de grenswaarden overschrijden vanwege meer dan een geluidbron mag niet leiden tot een onaanvaardbare geluidsbelasting⁵ Dit is het tweede hogere grenswaarde criterium. De gecumuleerde geluidbelastingen zijn in kaart gebracht.

Het zogenaamde regiem voor samenloop van meerdere geluidbelastingen van verschillende bronnen van de Wet geluidhinder is dan niet van toepassing op het wegverkeerslawaaï van de niet gezoneerde wegen. Om te voldoen aan het criterium van de goede ruimtelijke ordening is deze bron echter wel meegenomen in de beoordeling en aanpak van de samenloop. De gecumuleerde geluidbelasting vanwege al het weg-, rail- en industrielawaai is in kaart gebracht. Het onderzoek wijst uit dat gecumuleerde geluidbelasting –qua hinderlijkheid omgerekend in wegverkeerslawaaï –de door de wetgever maximaal toelaatbaar geachte geluidbelasting vanwege een weg in stedelijk gebied van 68 dB niet overschrijdt (deze geluidbelasting is namelijk maximaal 66 dB). De samenloop leidt vanuit die invalshoek niet tot een onaanvaardbare geluidbelasting.

Geluidwering van de gevel en de maatregel om voor woningen met een hogere waarde een geluidluwe gevel te bewerkstelligen

In het ontwerp van de 110 appartementen, die in het deelgebied de Tramlus worden gerealiseerd, is gekozen voor een carrévorm met een beschermd binnengebied.

Ondanks de geluidafscherming langs het spoor, kan door de gebogen vorm van de spoorlijn veel geluid het achtergelegen gebied van het bouwplan bereiken. Aangezien voor veel woningen een hogere waarde moet worden verleend, eist het hogere waarden beleid, dat voor iedere woning een geluidluwe gevel en buitenruimte wordt bewerkstelligd.

Daarnaast zorgen de Muiderstraatweg (inclusief de tramlijn in het profiel) en de tramlus voor het overschrijden van de voorkeurswaarde en zijn hogere waarden nodig.

⁵ Artikel 110a, zesde lid Wet geluidhinder.

Het blijkt (zie bijlage 1) dat voor de hoekappartementen niet overal een natuurlijke geluidluwe gevel bewerkstelligd kan worden. De initiatiefnemer zal hier een gesloten buitenruimte realiseren die tegelijk als geluidluwe gevel zal dienen. Daarnaast wordt aan de binnenzijde van de carré een algemeen toegankelijk buitenruimte gecreëerd die ook door de bewoners van deze hoekappartementen kan worden gebruikt.

Hiermee is voldaan aan het Gemeentelijke Beleid voor het verlenen van een hogere waarde op de desbetreffende gevels van de woningen.

De initiatiefnemer realiseert bovendien een dusdanige karakteristieke geluidwering van de gevel dat de gecumuleerde geluidbelasting binnen in de woning niet hoger is dan de binnengrenswaarde van 33 dB. De samenloop van de geluidbelastingen kan dan niet leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting binnen in de woning.

Ook aan het tweede wettelijke criterium voor het vaststellen van een hogere grenswaarde wordt voldaan.

Procedure

De voorbereiding van de beschikking wordt uitgevoerd conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerp besluit is tegelijkertijd met het ontwerp van het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3^e van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht ter inzage gelegd van 27 juli 2018 tot en met 6 september 2018. Over het ontwerp van het besluit zijn geen zienswijzen ingediend.

Het besluit wordt vóór het vaststellen van het bestemmingsplan vastgesteld (art. artikel 4.1 Besluit geluidhinder en artikel 76 lid 2a van de Wet geluidhinder).

Besluit

Op grond van artikel 83 van de Wet geluidhinder en artikel 4.10 van het Besluit geluidhinder (Bg) worden hogere grenswaarden in het kader van het vaststellen van het bestemmingsplan Plantage de Sniep - deelplan de Tramlus, op het perceel, kadastraal bekend gemeente Diemen:

- Een deel van sectie A nummer 5934;
- Een deel van sectie A nummer 6015;

vastgesteld in overeenstemming met het bij dit besluit behorende geluidmodel van de gemeente Diemen en hier als volgt samengevat:

- Maximaal 63 dB voor de geluidbelasting L_{den} vanwege de spoorlijn Weesp – Duivendrecht;
- Maximaal 61 dB voor de geluidbelasting L_{den} vanwege de Muiderstraatweg (inclusief de in het wegprofiel opgenomen tramlijn 19);
- Maximaal 53 dB voor de geluidbelasting L_{den} vanwege de keerlus van tramlijn 19.

In de bijlage wordt gespecificeerd om welke aantallen hogere waarden per bron en voor iedere gevel oriëntatie per woning het in totaal gaat.

Omdat op de eerstelijns bebouwing de maximale ontheffingswaarde van 68 dB voor het railverkeerslawaaï zou worden overschreden, zal een scherm over een lengte van circa 161 meter worden gerealiseerd langs het spoor met een hoogte van 2,5 meter. Met dit scherm wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde voor het railverkeerslawaaï.

Daarnaast wordt – door de initiatiefnemer - bij iedere woning met een hogere waarde⁶ voor:

- het railverkeerslawaaï, een geluidluwe gevel en buitenruimte bewerkstelligd waar 55 dB voor railverkeerslawaaï heerst;
- het wegverkeerslawaaï van de Muiderstraatweg, een geluidluwe gevel en buitenruimte bewerkstelligd waar 48 dB voor de Muiderstraatweg heerst.

Daarnaast zorgt de initiatiefnemer dat de maximale piekniveaus L_{Amax} veroorzaakt door het boog- en stootgeluid van de keerlus voor tramlijn 19 op de geluidluwe gevel en in de buitenruimte⁷ tot 70 dB(A), 65 dB(A) en 60 dB(A) gedurende de dag-, avond- en nachtperiode worden teruggebracht. De binnenwaarde voor piekniveaus in de woning mag maximaal 45 dB(A) bedragen.

In het plan worden ten behoeve van de piekgeluiden verregaande stedenbouwkundige voorzieningen getroffen aan de gevels van de woningen en om een geluidluwe buitenruimte te creëren op vooral de hoeken van het complex. Deze voorzieningen zijn van dusdanige aard dat deze geluidwering voor het equivalente geluidniveau ruimschoots zal gaan voldoen.

Met deze voorzieningen is gewaarborgd dat een dusdanige karakteristieke geluidwering van de gevel wordt gerealiseerd, zodat de gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle geluidbronnen binnen in de woningen van deelplan T niet hoger is dan de binnengrenswaarde van 33 dB voor de verblijfsgebieden.

Datum besluit: Besluitnummer: 2018-065611

30 oktober 2018

Burgemeester en wethouders van Diemen,
de secretaris, de burgemeester,

*bla C.J. Schell - ing
1000 - secretaris*

J.D. de Kort


E. Boog

⁶ De initiatiefnemer kan daar waar het vanwege overwegingen van financiële en stedenbouwkundige aard niet lukt of wenselijk is om een afgesloten buitenruimte te realiseren, een ontheffing aanvragen onder de voorwaarde dat op het binnenterrein van de (gesloten) carré een algemene buitenruimte wordt gerealiseerd die toegankelijk is voor de bewoners van het complex.

Bijlage 1: Aantallen hogere waarden voor de woningen per gevel oriëntatie per bron (voor deelplan de Tramlus)

Voor de verkaveling van deelplan de Tramlus moeten de volgende aantallen hogere waarden worden verleend:

- 25 hogere waarden van 56 tot maximaal 63 dB voor het railverkeerslawaaï.
Hiervan hebben 23 woningen een geluidluwe gevel;
- 95 hogere waarden van 49 tot maximaal 61 dB voor het wegverkeerslawaaï van de Muiderstraatweg (met de tram in het wegprofiel).
Hiervan hebben 86 woningen een geluidluwe gevel;
- 81 hogere waarden van 49 tot maximaal 53 dB voor de keerlus van tramlijn 19.
Hiervan hebben 73 woningen een geluidluwe gevel.

Tabel B1: Te verlenen hogere waarden voor de spoorlijn, Muiderstraatweg (met de tram in het wegprofiel) en de keerlus van tramlijn 19.

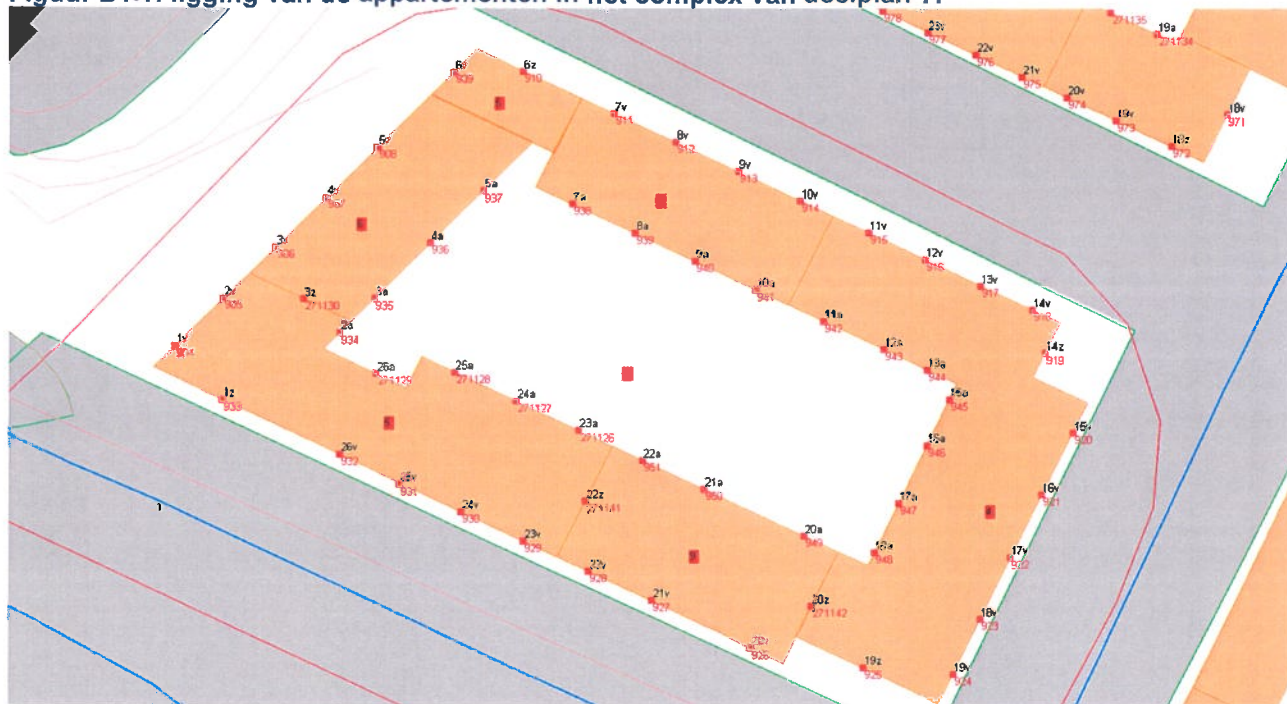
Plantage de Sniep Deelplan T								
Railverkeerslawaaï			Muiderstraatweg (+ tram in het wegprofiel)			tramlus		
Geluidbelastingsklasse in [dB]	Benodigde hogere waarde	Luwe gevel	Geluidbelastingsklasse in [dB]	Benodigde hogere waarde	Luwe gevel	Geluidbelastingsklasse in [dB]	Benodigde hogere waarde	Luwe gevel
< 48	0	0	< 48	0	0	< 48	0	0
48	0	0	48	0	0	48	0	0
49	0	0	49	1	1	49	1	1
50	0	0	50	5	5	50	15	15
51	0	0	51	4	4	51	23	22
52	0	0	52	12	12	52	22	19
53	0	0	53	8	8	53	20	16
54	0	0	54	8	8	54	0	0
55	0	0	55	3	3	55	0	0
56	2	2	56	0	0	56	0	0
57	7	7	57	0	0	57	0	0
58	4	4	58	0	0	58	0	0
59	3	2	59	0	0	59	0	0
60	4	4	60	13	9	60	0	0
61	2	1	61	41	36	61	0	0
62	0	0	62	0	0	62	0	0
63	3	3	63	0	0	63	0	0
64	0	0	64	0	0	64	0	0
65	0	0	65	0	0	65	0	0
66	0	0	66	0	0	66	0	0
67	0	0	67	0	0	67	0	0
68	0	0	68	0	0	68	0	0
Subtotaal	25	23	Subtotaal	95	86	Subtotaal	81	73
Aantallen hogere waarden								
Wegverkeerslawaaï								
49 - 54				38	38		81	73
55 - 59				3	3		0	0
60 - 63				54	45		0	0

Bij de volgende appartementen wordt geconstateerd dat er in de voorgestelde verkaveling geen natuurlijke luwe gevel aanwezig is:

- Voor het railverkeer bij 2 woningen op de noordwestelijke gelegen hoekappartementen aan het spoor,
 - Appartement 6v op 11 meter (vierde bouwlaag);
 - Appartement 6v op 14 meter (vijfde bouwlaag).

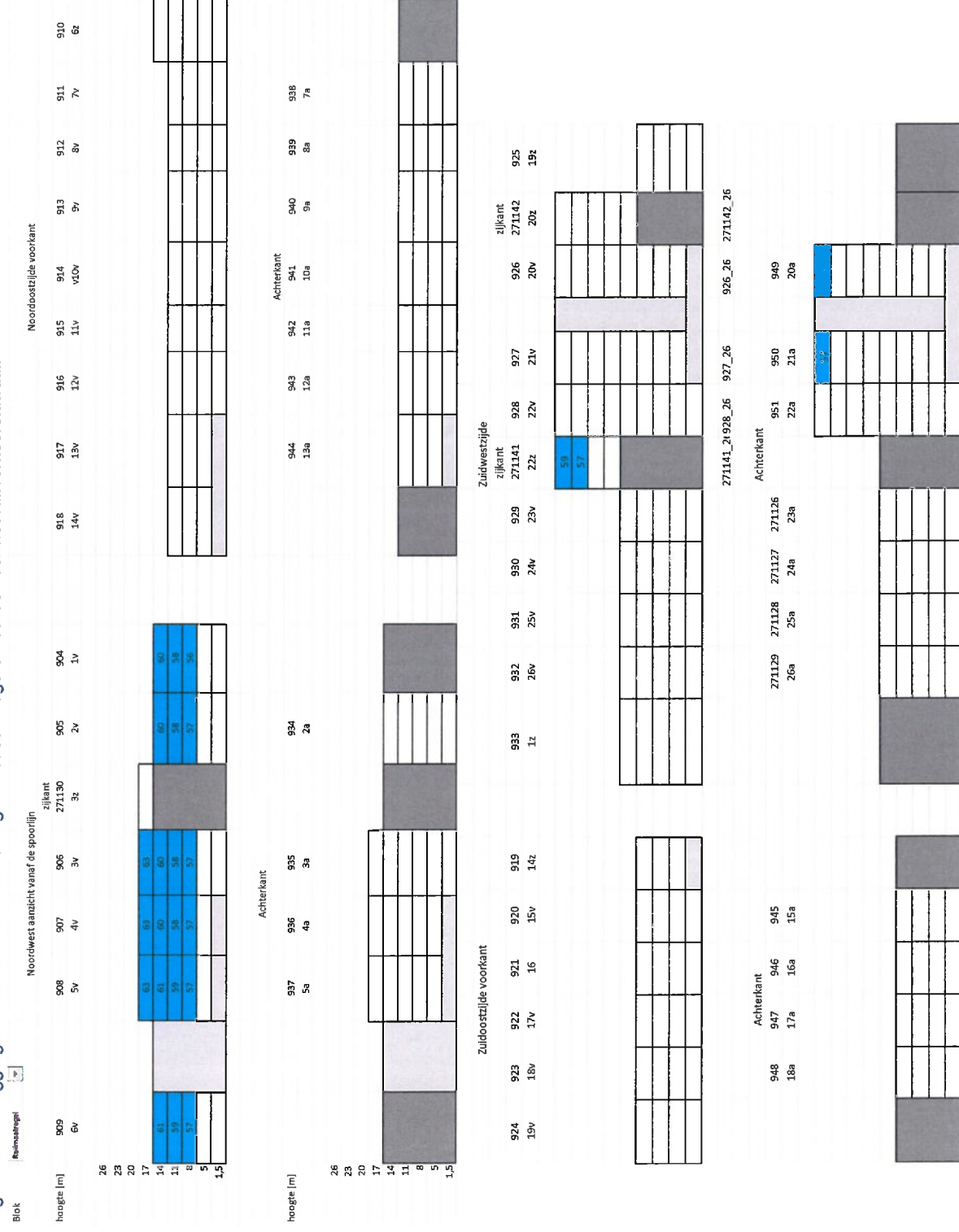
- Voor het wegverkeer van de Muiderstraatweg bij 9 woningen
 - o Appartement 1v op 1,5 meter (eerste bouwlaag);
 - o Appartement 1v op 5 meter (tweede bouwlaag);
 - o Appartement 1v op 8 meter (derde bouwlaag);
 - o Appartement 1v op 11 meter (vierde bouwlaag);
 - o Appartement 1v op 14 meter (vijfde bouwlaag).
- op de zuidoostelijke gelegen hoekappartementen nabij deelplan 10,
 - o Appartement 19v op 1,5 meter (eerste bouwlaag);
 - o Appartement 19v op 5 meter (tweede bouwlaag);
 - o Appartement 19v op 8 meter (derde bouwlaag);
 - o Appartement 19v op 11 meter (vierde bouwlaag).
- Voor het wegverkeer van de keerlus van tramlijn 19 bij 8 woningen
 - o Appartement 6v op 1,5 meter (eerste bouwlaag);
 - o Appartement 6v op 5 meter (tweede bouwlaag);
 - o Appartement 6v op 8 meter (derde bouwlaag);
 - o Appartement 6v op 11 meter (vierde bouwlaag);
 - o Appartement 6v op 14 meter (vijfde bouwlaag).
- op de noordoostelijke gelegen hoekappartementen nabij deelplan 10,
 - o Appartement 14v op 5 meter (tweede bouwlaag);
 - o Appartement 14v op 8 meter (derde bouwlaag);
 - o Appartement 14v op 11 meter (vierde bouwlaag).

Figuur B1.1: ligging van de appartementen in het complex van deelplan T.

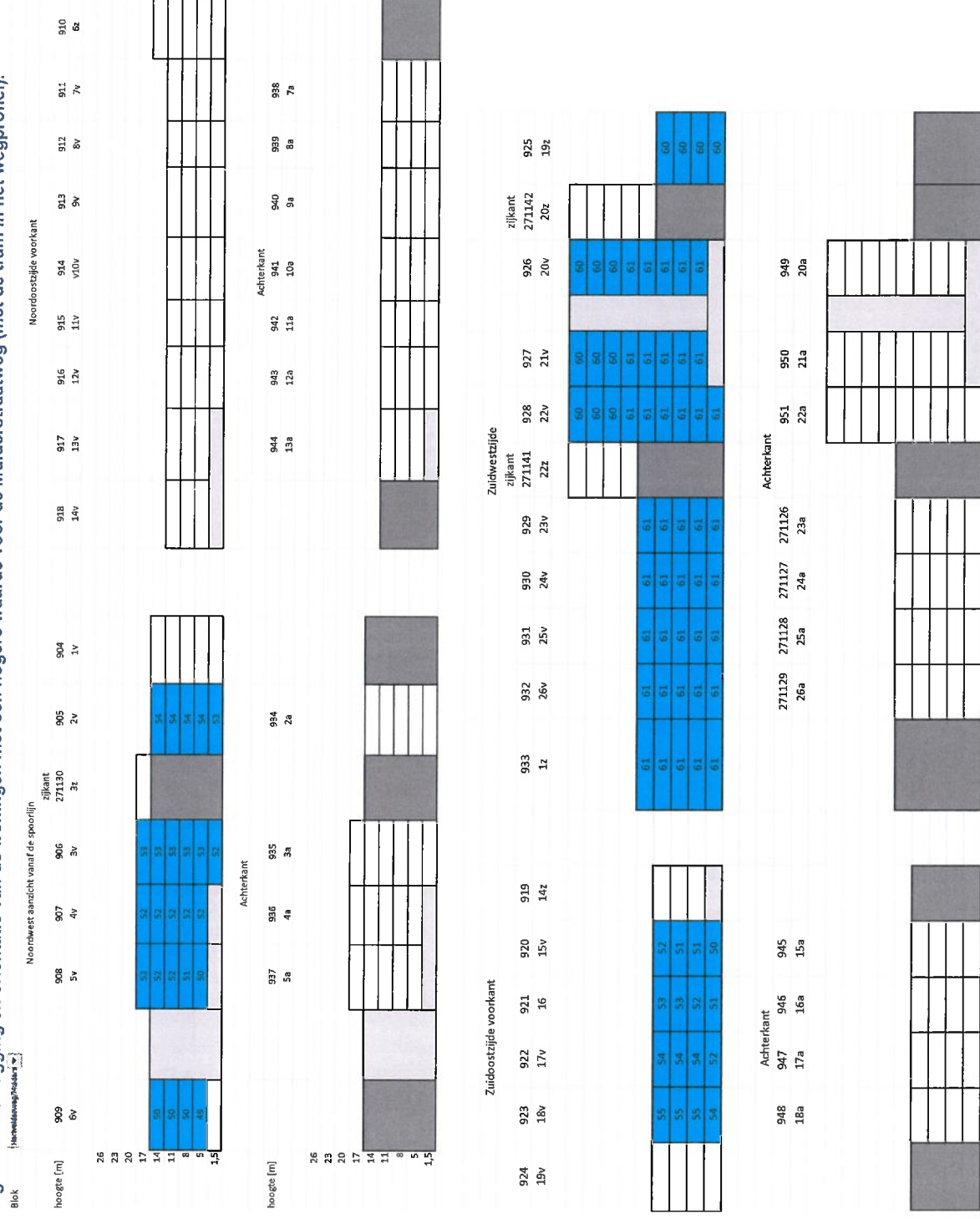


De ligging van de hogere waarden voor de bronnen wordt weergegeven in figuren B1.2a, 2b en 2c

Figuur B1.2a: Ligging en orientatie van de woningen met een hogere waarde voor het railverkeerslawaaï.



Figuur B1.2b: Ligging en oriëntatie van de woningen met een hogere waarde voor de Muiderstraatweg (met de tram in het wegprofiel).



Figuur B1.2c: Ligging en oriëntatie van de woningen met een hogere waarde voor de keerlus van tramlijn 19.

