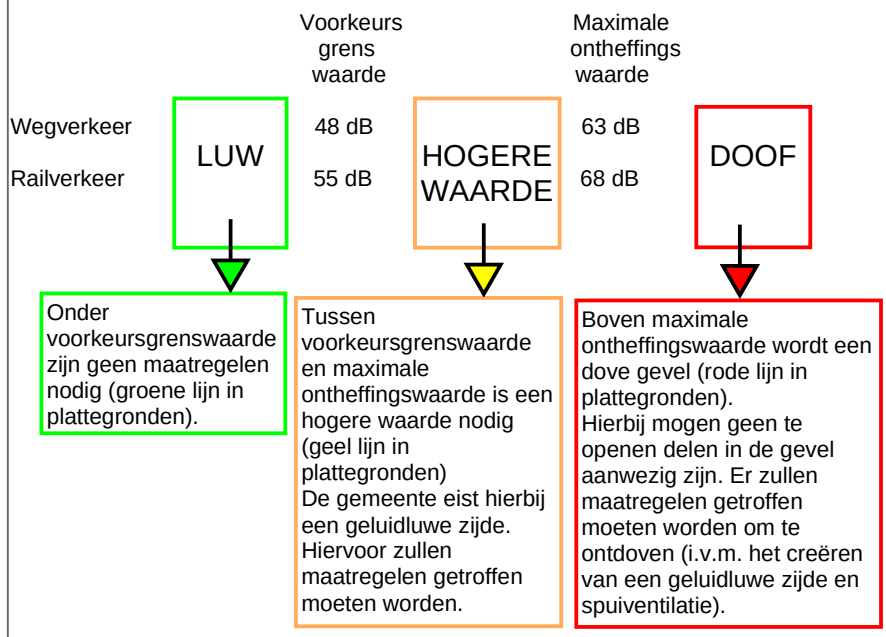
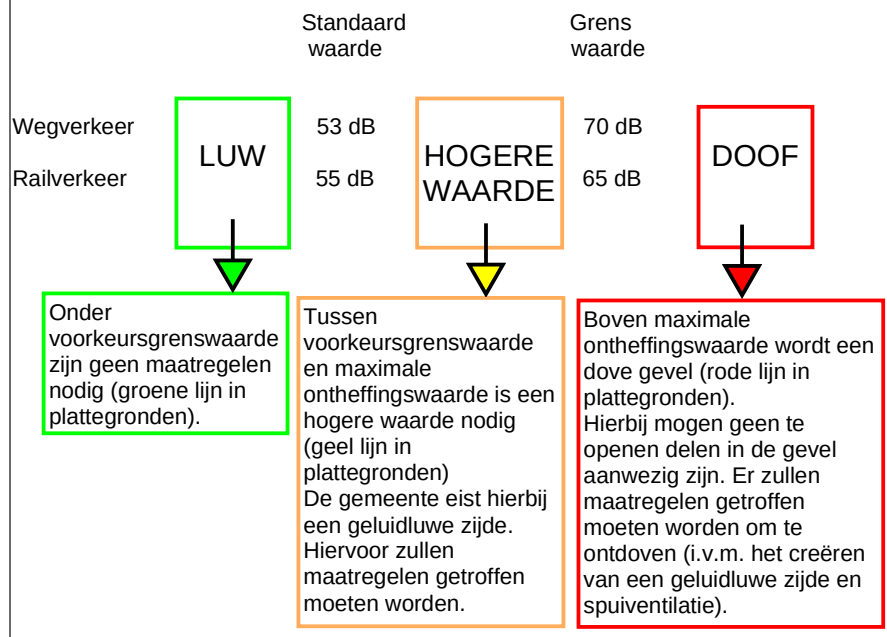


Wet Geluidhinder



Omgevingswet



Beknopt samengevat worden in de Omgevingswet (Ow), naast de geluidgrenswaarden, de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- De geluidszones worden geluidaandachtsgebieden. De omvang van de geluidaandachtsgebieden houden verband met de hoogte van de standaardwaarden, zie volgende opsommingsstreepte.
- De term voorkeursgrenswaarde wordt (formeel) de “standaardwaarde”, de term maximale ontheffingswaarde wordt (formeel) de “grenswaarde”.
- De toepassing van een aftrek (tot ten hoogste 5 dB) op de berekende geluidbelastingen voor wegverkeers-lawaai komt te vervallen.
- Alle geluidbelastingbijdragen die afkomstig zijn van wegen die onder één wegbeheerder vallen worden gesommeerd, waarna de beoordeling aan de geluidgrenswaarden plaatsvindt.
- De dove gevel wordt (formeel) een niet-geluidgevoelige gevel. Onder een niet-geluidgevoelige gevel wordt ook verstaan zodanige bouwkundige maatregel aan het gebouw dat het geluid op de te openen delen in de uitwendige scheidingsconstructie niet hoger is dan de grenswaarde.
- Wegen worden wel of niet meegomen op basis van verkeersintensiteit (in 2021 vanaf meer dan 4.500 voertuigen per etmaal en vanaf uiterlijk 2026 vanaf meer dan 1.000 voertuigen per etmaal), in plaats van de maximum snelheid.

N.B.

De Omgevingswet geeft nog geen expliciete duidelijkheid over de beoordeling van het metrolawaai. Het metrolawaai kan zowel aan de eisen van het wegverkeer getoetst worden als aan de eisen van het spoorweglawaai.

Conform de Wet geluidhinder (vigerend 2020) wordt het metrolawaai meegenomen bij het wegverkeerslawaai. Conform de Omgevingswet (> 2021) wordt een lokaal spoornetwerk (b.v. metro) meegenomen als spoorweglawaai, maar wordt een uitzondering benoemd voor het Amsterdamse metronetwerk.

In deze eerste beschouwing zijn wij uitgegaan van het toetsen van het metrolawaai aan de eisen van het wegverkeer (gelijke situatie aan Wet geluidhinder). Bij het van toepassing zijn van de Omgevingswet en het laten toetsen van het plan zou ervoor gekozen kunnen worden om in te zetten op het toetsen van het metrolawaai aan de eisen voor railverkeer.

Conform de Omgevingswet dienen ook 30 km/h wegen met hoge verkeersintensiteit meegenomen te worden in de berekening. Aangezien op dit moment geen gegevens van deze wegen beschikbaar zijn, zijn de 30 km/h wegen in de nabije omgeving niet meegenomen in de berekeningen.

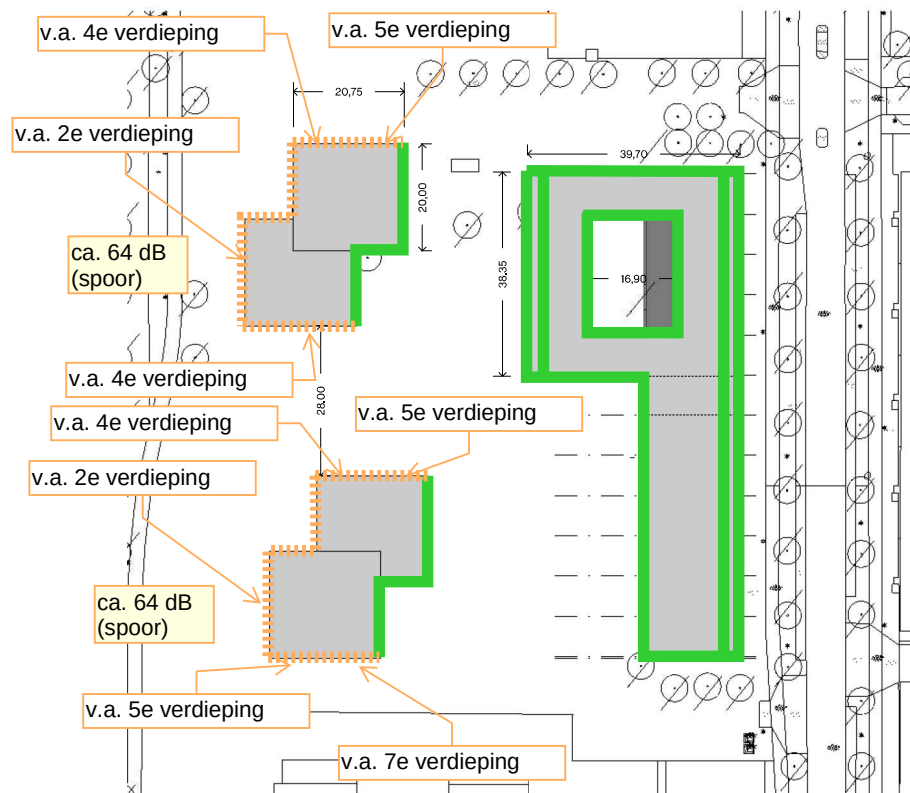
Quickscan omgevingsgeluid
Johan Greivestraat Amsterdam

**CAUBERG
HUYGEN**

27-02-2020
06282-52468

Op basis van de Omgevingswet
Spoorweglawaaï

schaal 1:100



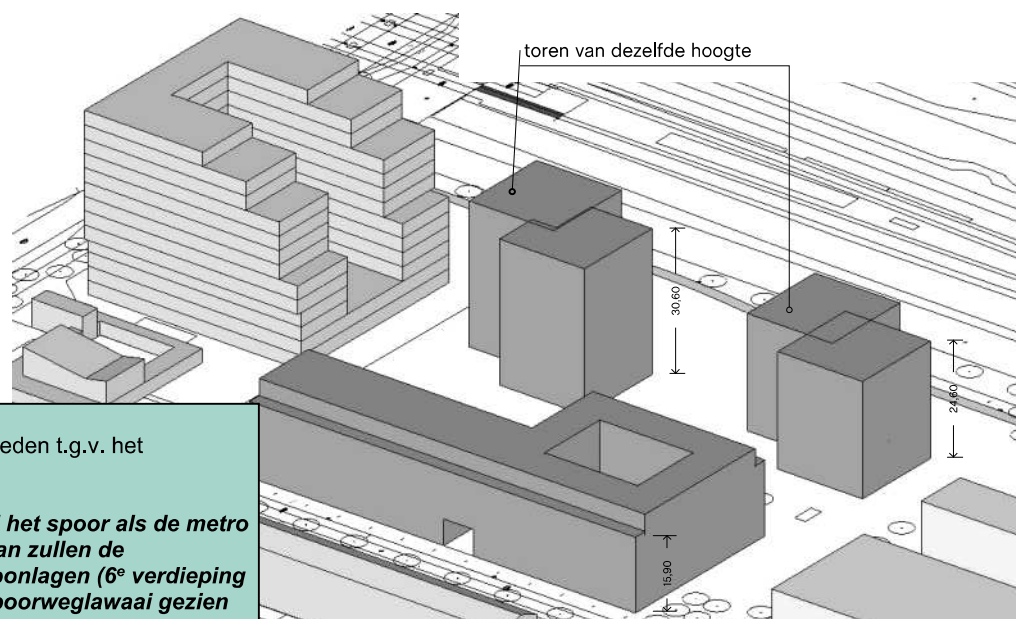
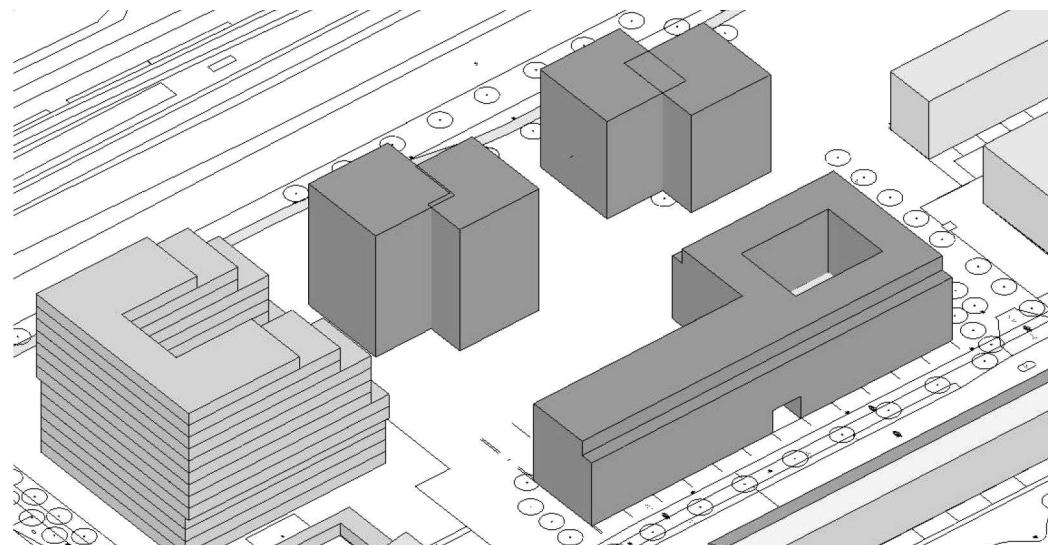
Overschrijdingen standaardwaarde

Op de gevels aan de zijde van het spoor zal de standaardwaarde met maximaal 9 dB worden overschreden t.g.v. het spoorweglawaaï (toetsing aan spoorwegverkeer)

Voor deze gevels hoeft in principe geen dove gevel gerealiseerd te worden. Echter indien zowel het spoor als de metro samen genomen dienen te worden (gecumuleerd) in de beoordeling van het spoorweglawaaï, dan zullen de geluidbelastingen uitkomen boven de maximale grenswaarde (65 dB) en zijn op de bovenste woonlagen (6^e verdieping en hoger) wél dove gevels benodigd. Onduidelijk is nog of het Amsterdamse metrolawaai als spoorweglawaaï gezien wordt en of in dat geval de beide bronnen gecumuleerd getoetst moeten worden.

Vooralsnog ziet het ernaar uit dat het metrolawaai bij het wegverkeerslawaaï genomen kan worden en zijn dove gevels niet benodigd.

De geluidbelastingen t.g.v. het spoorweglawaaï zal op de lager gelegen verdiepingen voldoen aan de standaardwaarde. De geluidbelastingen variëren van ca. 50 dB op de begane grond tot 64 dB op de bovenste woonlagen



Quickscan omgevingsgeluid
Johan Greivestraat Amsterdam

**CAUBERG
HUYGEN**

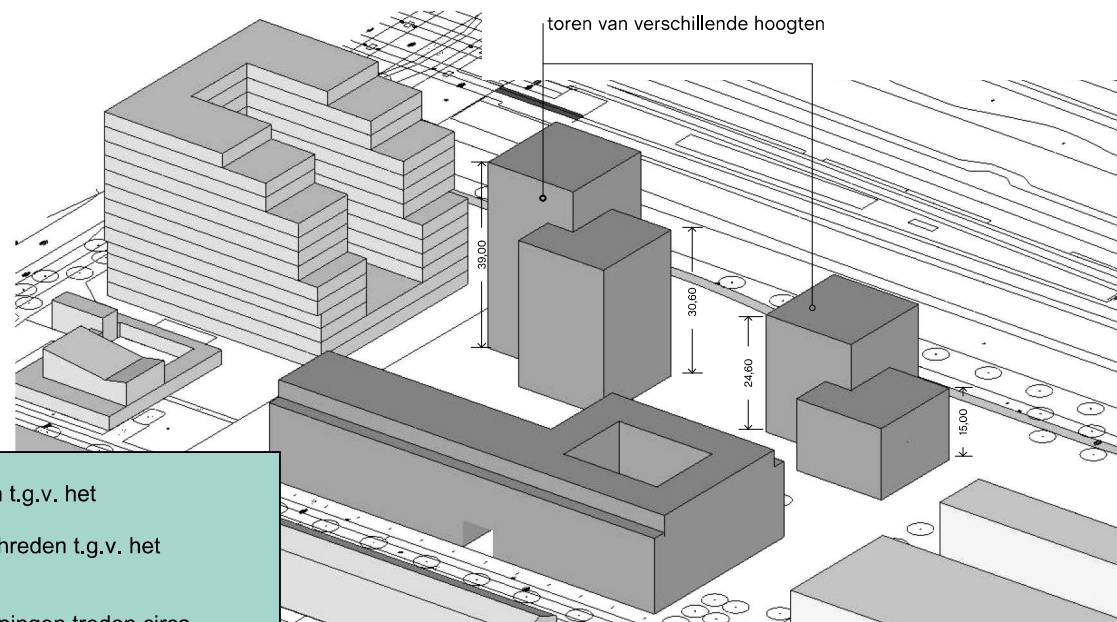
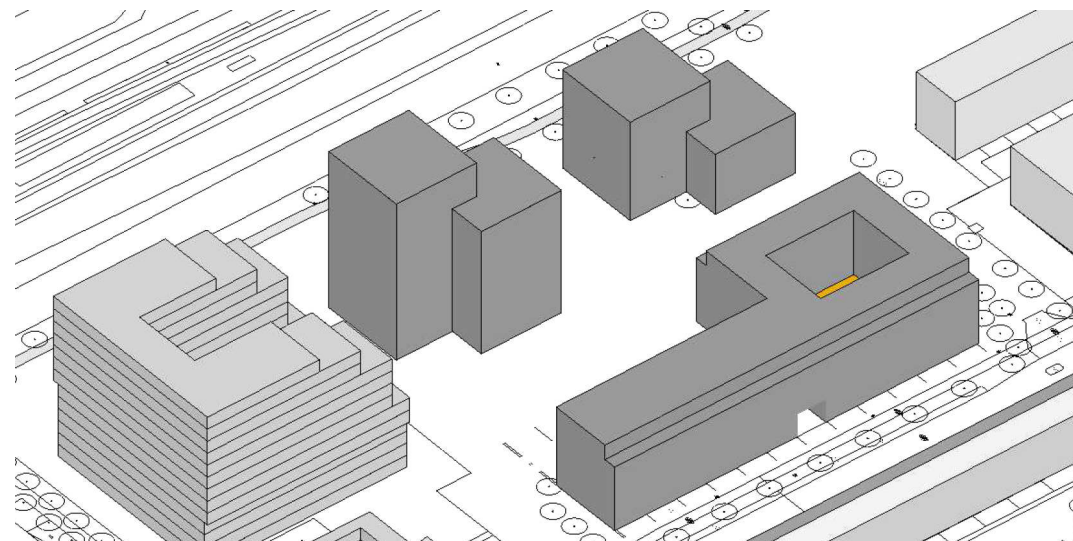
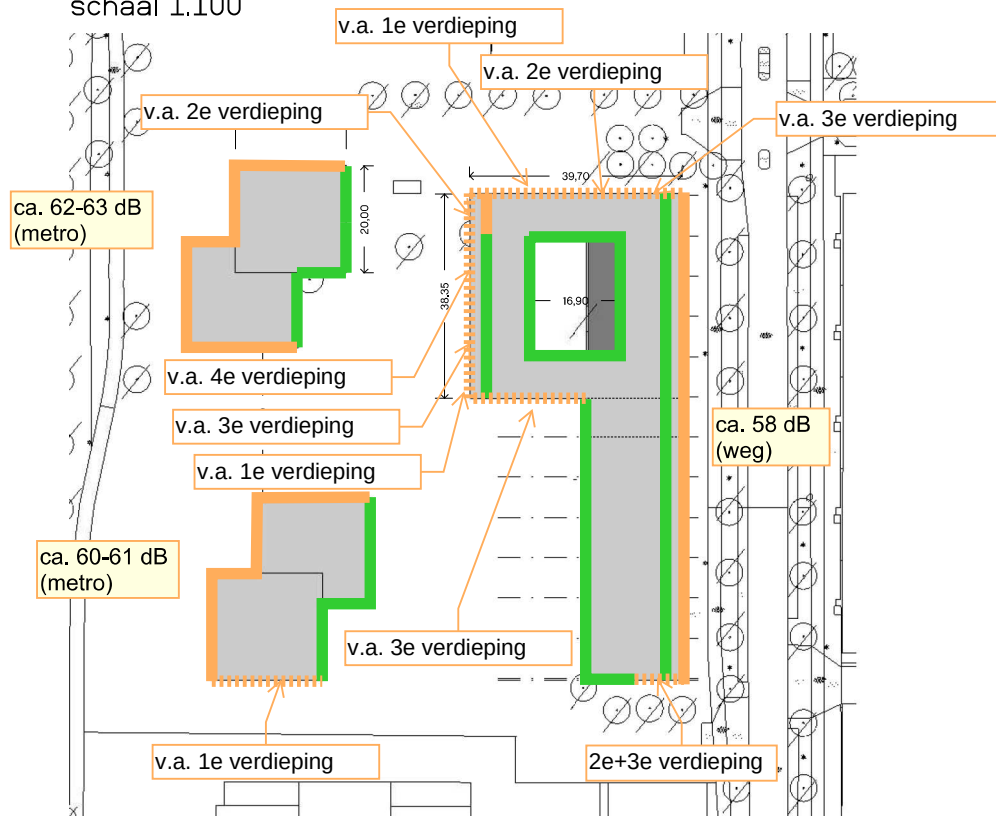
27-02-2020
06282-52468



arons en gelauff
architecten

Op basis van de Omgevingswet
Wegverkeerslawaai (incl. metro)

schaal 1:100



Overschrijdingen standaardwaarde

Op de gevels aan de Jan Tooropstraat zal de standaardwaarde met circa 5 dB worden overschreden t.g.v. het wegverkeerslawaai.

Op de gevels aan de zijde van het spoor zal de standaardwaarde met circa 7 - 10 dB worden overschreden t.g.v. het metrolawaai (toetsing aan wegverkeer)

De geluidbelastingen t.g.v. het wegverkeerslawaai varieert niet veel over de hoogte. Over alle verdiepingen treden circa dezelfde geluidbelastingen op (58 dB Jan Tooropstraat en 60-63 dB spoorzijde), met uitzondering van:

- begane grond spoorzijde (geluidbelasting ca. 57 - 59 dB)
- 5e verdieping zijde Jan Tooropstraat (48 dB op setback)

Quickscan omgevingsgeluid
Johan Greivestraat Amsterdam

CAUBERG
HUYGEN

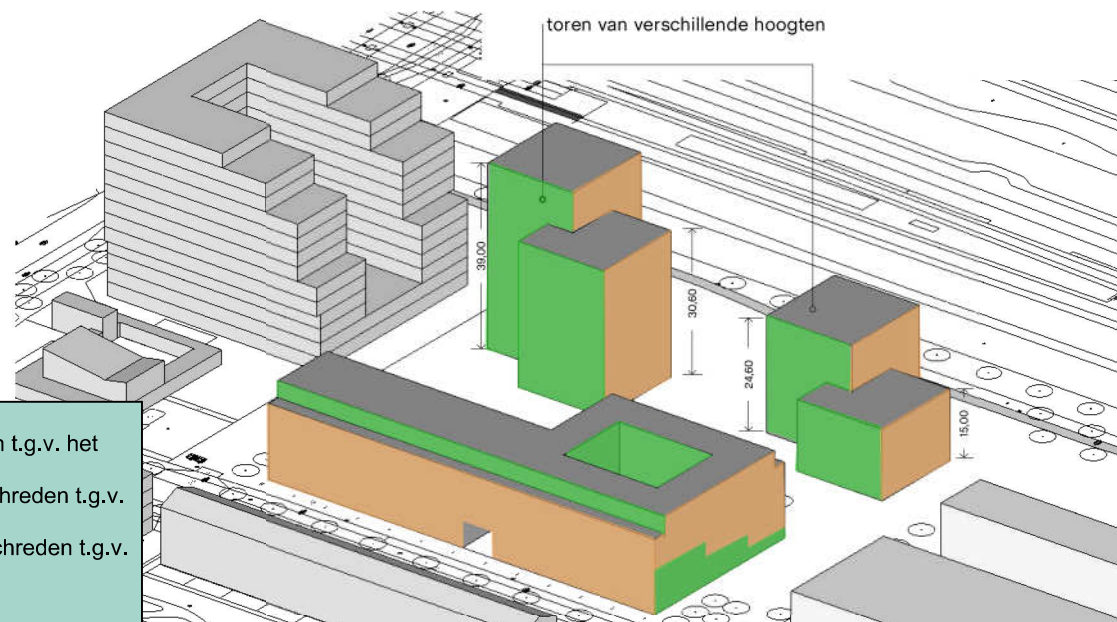
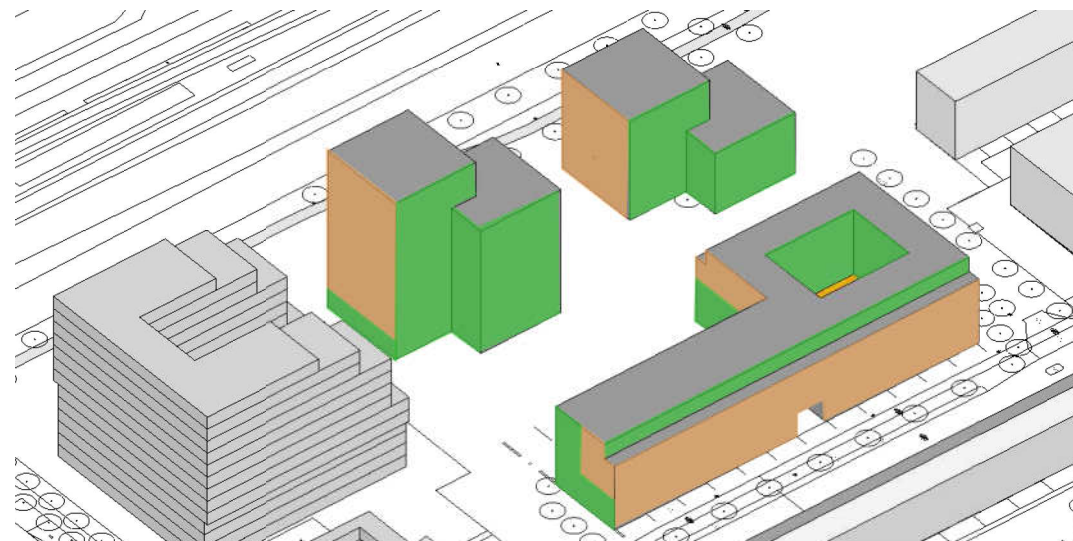
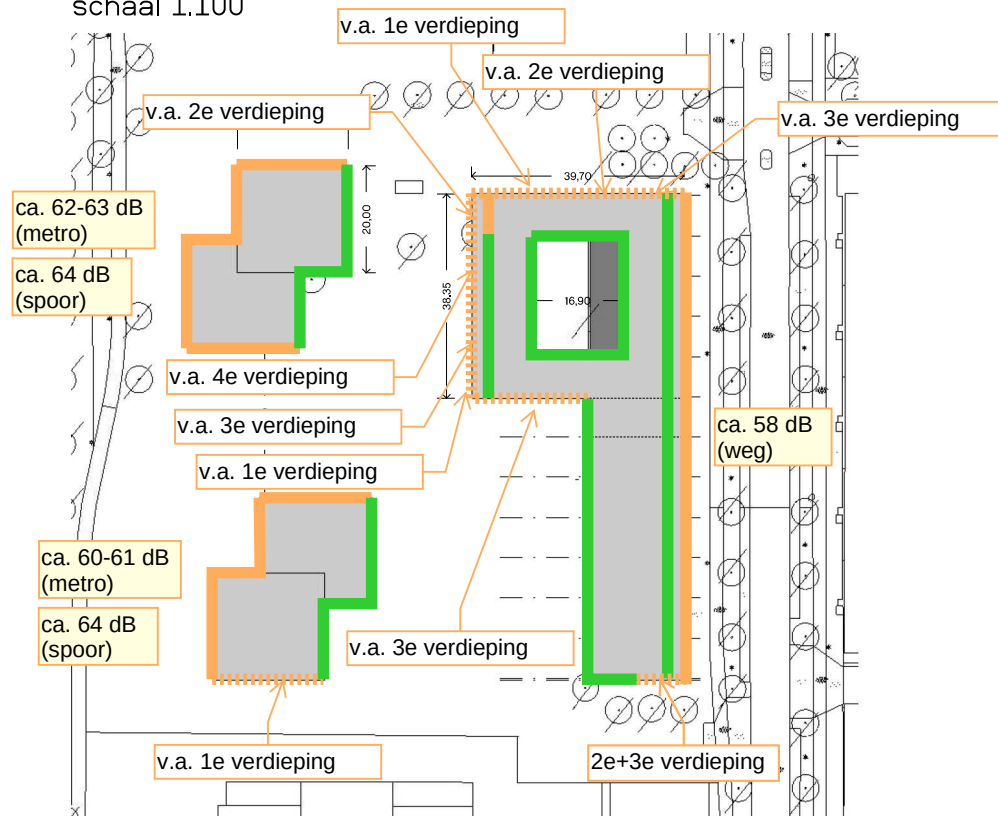
27-02-2020
06282-52468



arons en gelauff
architecten

Op basis van de Omgevingswet
Spoor- en wegverkeer gecombineerd
Geluidluwe gevels t.a.v. alle bronnen

schaal 1:100



Overschrijdingen standaardwaarde

Op de gevels aan de Jan Tooropstraat zal de standaardwaarde met circa 5 dB worden overschreden t.g.v. het wegverkeerslawaai.

Op de gevels aan de zijde van het spoor zal de standaardwaarde met circa 7 - 10 dB worden overschreden t.g.v. het metrolawaai (toetsing aan wegverkeer)

Op de gevels aan de zijde van het spoor zal de standaardwaarde met maximaal 9 dB worden overschreden t.g.v. het spoorweglawaai (toetsing aan spoorwegverkeer)

Principemaatregelen geluidbeleid - geluidluwe gevels

- Voor overschrijdingen van 0 tot 5 dB kan gedacht worden aan een verglaasde balustrade/balkons met gesloten borstwering (afh. situatie en benodigde reductie)
- Voor overschrijdingen van 6 tot 8 dB kan gedacht worden aan gesloten loggia's/balkons met ongedempte permanente openingen
- Voor overschrijdingen van 8 dB of meer kan gedacht worden aan gesloten loggia's/balkons met gedempte permanente openingen (bouwkundige suskast)

Quickscan omgevingsgeluid
Johan Greivestraat Amsterdam

CAUBERG
HUYGEN

27-02-2020
06282-52468

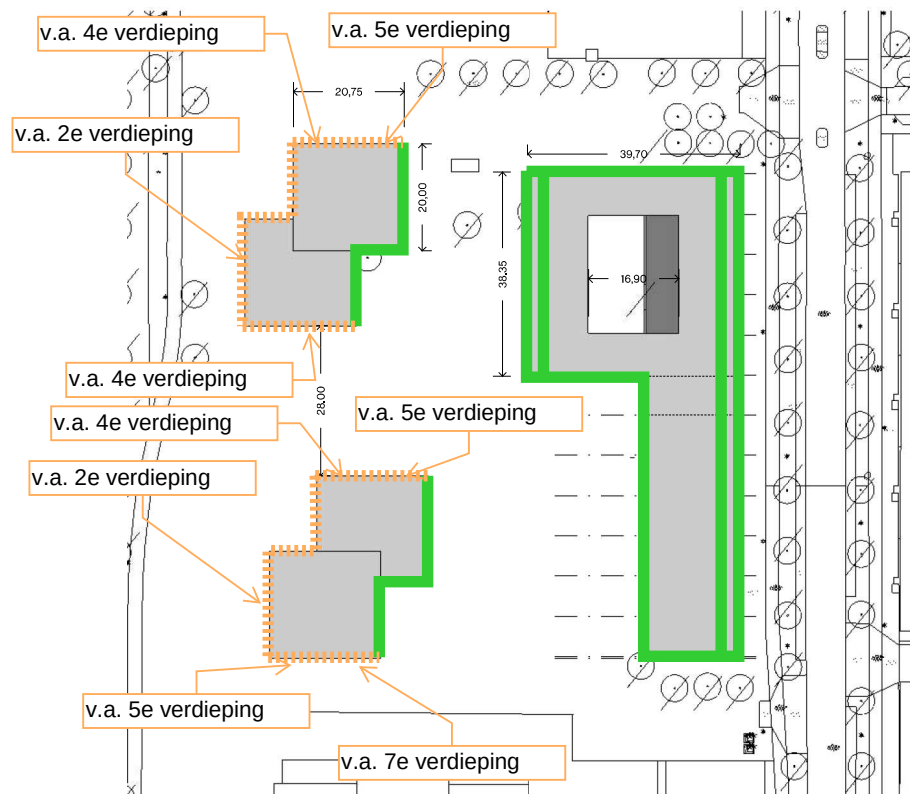


arons en gelauff
architecten

Ter referentie is dezelfde studie uitgevoerd m.b.v. de op dit moment vigerende regelgeving (Wet geluidhinder)

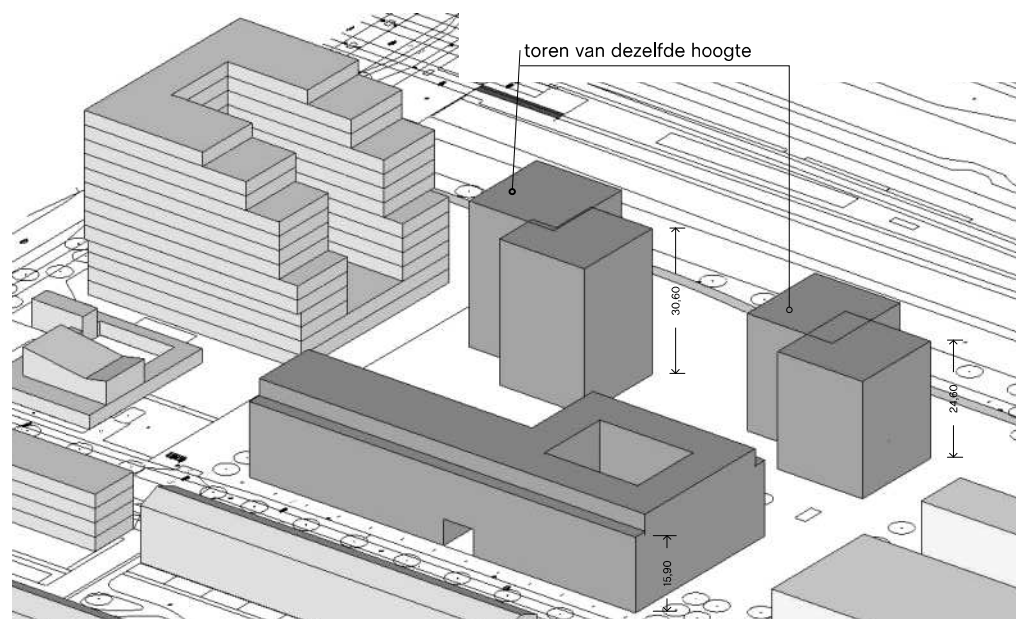
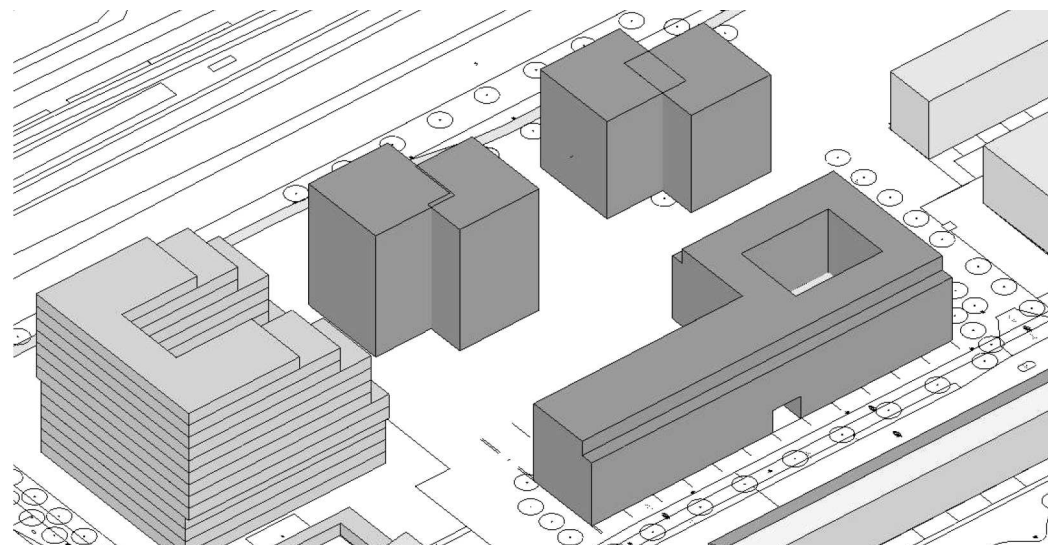
Op basis van de Wet geluidhinder
Spoorweglawaai

schaal 1:100



BVO's: ca. 26.000 m²

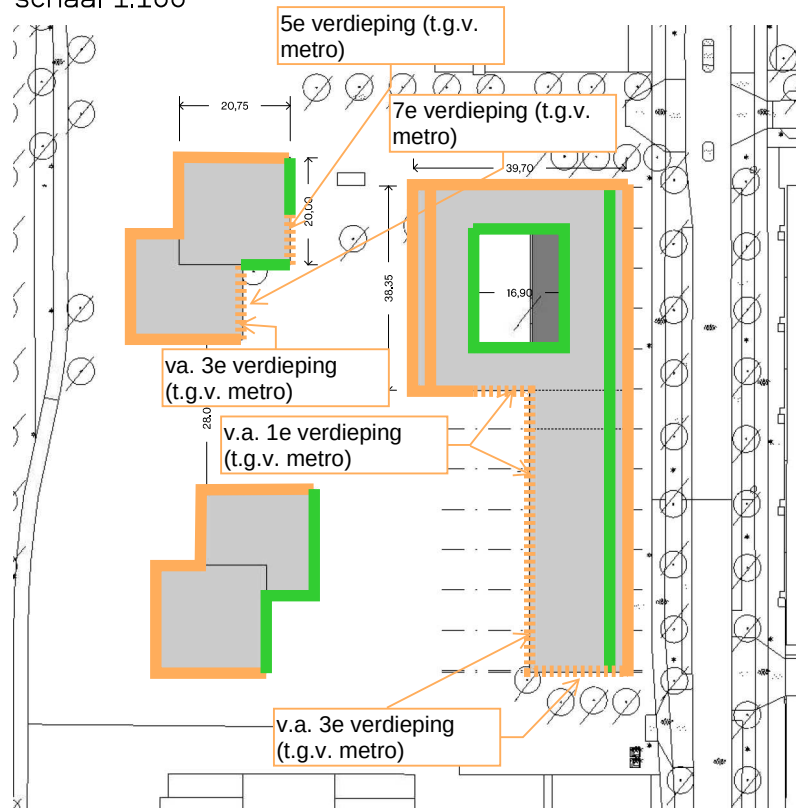
verschillende opties_hoogten



Ter referentie is dezelfde studie uitgevoerd m.b.v. de op
dit moment vigerende regelgeving (Wet geluidhinder)

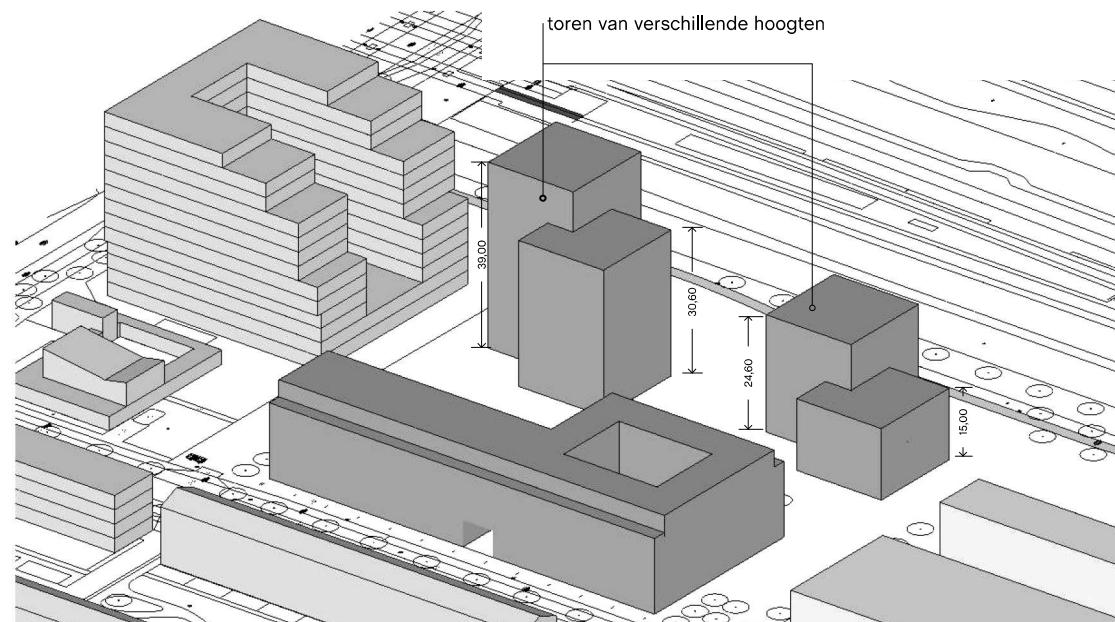
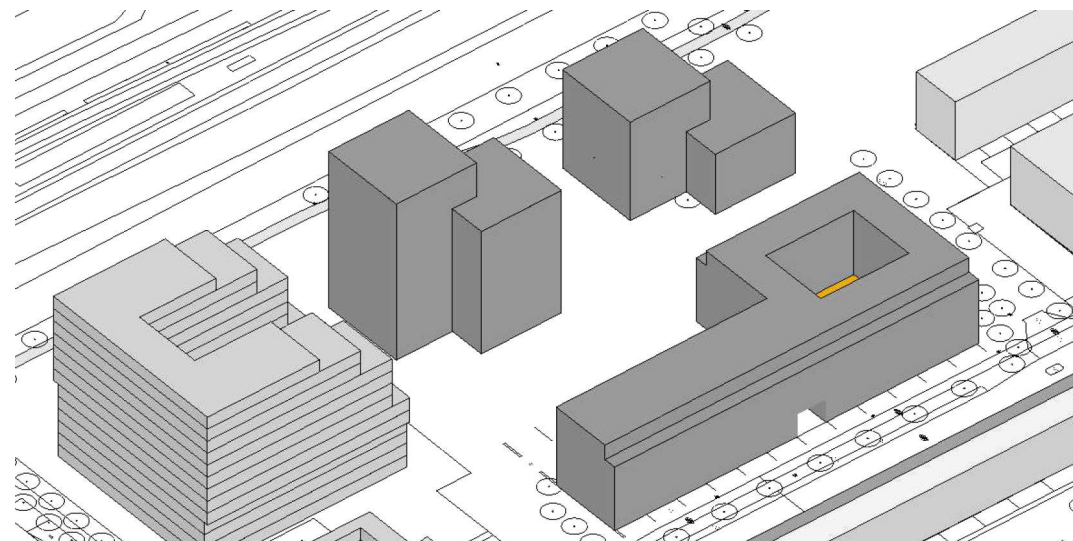
Op basis van de Wet geluidhinder
Wegverkeer (incl. Metro)
incl. aftrek art. 110g Wgh

schaal 1:100



BVO's: ca. 25.600 m²

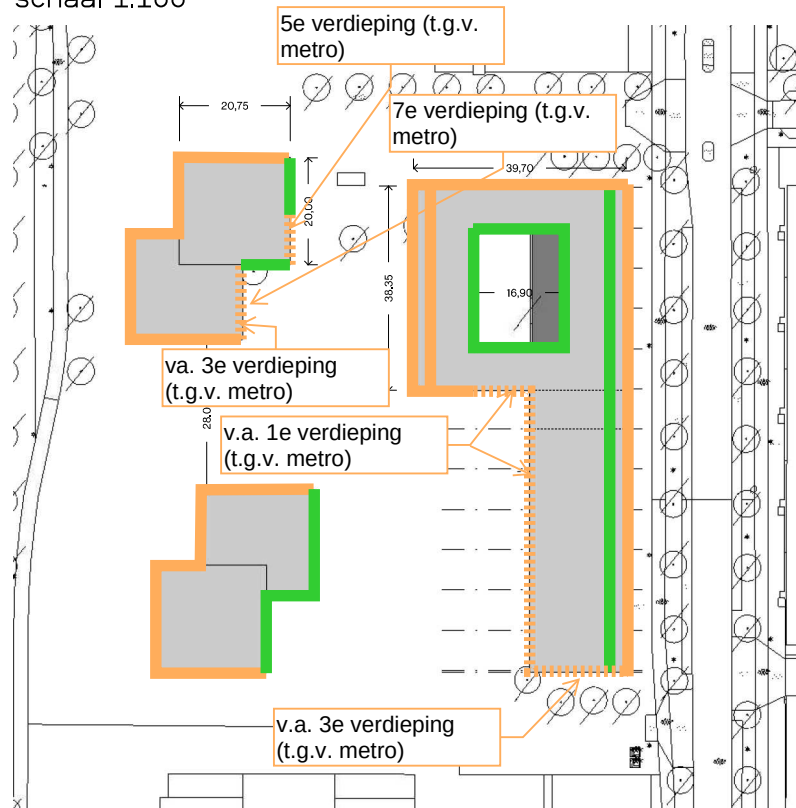
verschillende opties_hoogten



Ter referentie is dezelfde studie uitgevoerd m.b.v. de op
dit moment vigerende regelgeving (Wet geluidhinder)

Op basis van de Wet geluidhinder
Spoor- en wegverkeer
incl. aftrek art. 110g Wgh

schaal 1:100



BVO's: ca. 25.600 m²

verschillende opties_hoogten

