

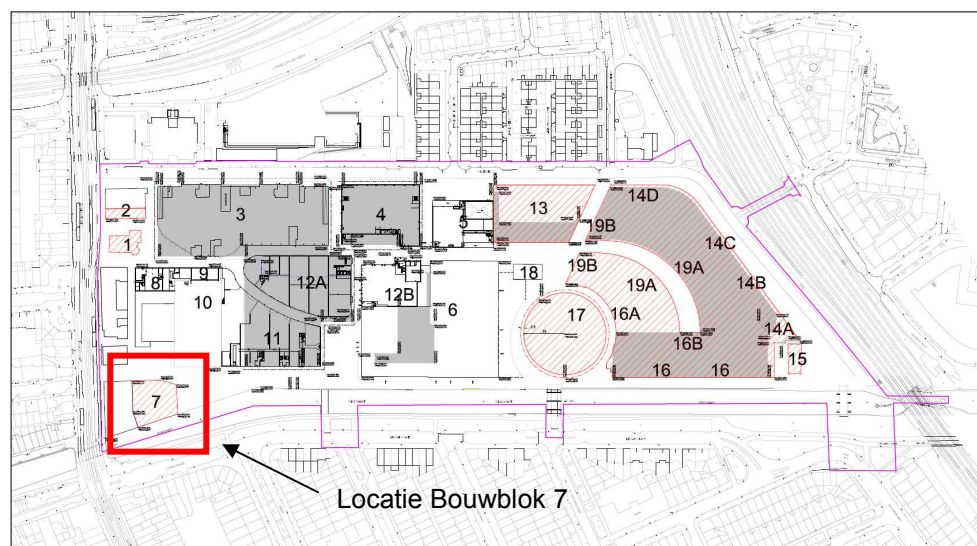
Stadsdeel-Oost

Geluidsbelastingen Bouwblok 7 Oostpoort

Datum 2 juni 2010
Kenmerk SD0015/Kmc/0051
Eerste versie

1 Inleiding

Oostpoort (voorheen Polderweggebied) is een stedenbouwkundig ontwikkelingsplan in het stadsdeel Oost te Amsterdam. In het gebied worden bijna 800 woningen gebouwd in combinatie met winkels, horeca en bedrijven en andere voorzieningen. Onderdeel van het plan vormt de realisatie van het zogenaamde Bouwblok 7. De locatie van dit bouwblok is indicatief weergegeven in figuur 1.1. Het gebouw biedt plaats aan commerciële ruimtes (op de begane grond) en appartementen op de verdiepingen 1 tot en met 6.



Figuur 1.1. Situering bouwblok 7 (Bron: Stedenbouwkundig Masterplan)

Gelijktijdig met het ontwerpplan zal worden gestart met de procedure voor hogere grenswaarden. Bij deze procedure is het van belang om de nota 'Vaststelling hogere grenswaarden, Wet geluidhinder, Amsterdams beleid' te hanteren. In deze nota is onder andere aangegeven dat woningen waarvoor hogere grenswaarden worden ver-

leend dienen te beschikken over een geluidsluwe zijde. Alleen bij uitzondering en met de nodige onderbouwingen kan hiervan worden afgeweken. Hoe groter de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, hoe zwaarder de motivatie moet zijn.

Met een geluidsluwe zijde wordt een zijde van de woning bedoeld waardoor de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Voor railverkeer betreft de voorkeursgrenswaarde 55 dB en voor wegverkeer betreft de voorkeursgrenswaarde 48 dB.

Het stadsdeel oost heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd de geluidsbelastingen op de geluidsluwe gevels van bouwblok 7 te berekenen. De resultaten zijn in voorliggende notitie beschreven.

2 Uitgangspunten

2.1 Rekenmethodiek

Het onderzoek is uitgevoerd met behulp van Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2006). Gerekend is met het programma GeoMilieu, V1.40.

Conform artikel 110g van de Wet geluidhinder en artikel 3.6 van het RMG2006 is op de geluidsbelasting voor wegverkeer een correctie toegepast van -5 dB voor wegen met een representatieve snelheid van minder dan 70 km/h en -2 dB voor de overige wegen. Deze regeling is ook wel bekend als de correctie conform artikel 110g Wgh.

2.2 Uitgangspunten wegverkeerslawaaai

De verkeerscijfers zijn gebaseerd op het verkeersmodel van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam. Het betreft het zogenaamde GENMOD-model. Dit model heeft het prognosejaar 2015. Dit prognosejaar wordt gezien als maatgevend voor het toekomstjaar 2020.

Het verkeersmodel geeft verkeersprognoses voor de avondspitsperiode (twee-uurs). Met behulp van de spreadsheet van DIVV zijn de verkeersintensiteiten voor een gemiddelde weekdag berekend, evenals het aandeel vrachtverkeer en de verdeling van het verkeer over het etmaal.

In tabel 2.2 is een overzicht opgenomen van de gehanteerde verkeersintensiteiten. Hierbij is in eerste instantie uitgegaan van één ontsluiting van het plangebied Oostpoort via de Polderweg op de Linnaeusstraat. Daarnaast is een doorkijk gegeven naar de geluidsbelastingen ten gevolge van de Polderweg met de komst van een tweede ontsluiting, al dan niet in combinatie met knips. In het bestluit van de deelraad d.d.

28 april 2010 is besloten om te kiezen voor de variant met dubbele knips op de Polderweg en een knip op de Linnaeuskade. Vandaar dat deze variant ook bij het onderzoek betrokken is. Een overzicht van de verschillende varianten is weergegeven in tabel 2.1.

De effecten van de tweede ontsluiting (al dan niet in combinatie met knips) zijn onderzocht en beschreven in de rapportage Milieuonderzoek 2^e ontsluiting Oostpoort Concept d.d. 6 mei 2010 met het kenmerk SDO015/Kmc/Concept.

variant	ontsluiting	ruimtelijk programma
huidige situatie (2010)	wegennet huidige situatie	
referentievariant (2020) (modelvariant 0)	een ontsluiting plangebied via de Polderweg	bestemmingsplan*
planvariant 1 (2020) (modelvariant 2)	twee ontsluitingen: Polderweg en Archimedesweg. Geen knips in Polderweg en Linnaeuskade	bestemmingsplan*
planvariant 2 (2020) (modelvariant 3)	drie ontsluitingen: Polderweg, Archimedesweg en Tuinwijk. Dubbele Knip in Polderweg en knip in Linnaeuskade	bestemmingsplan*

* Tevens is rekening gehouden met de verschuivingen in het programma zoals mogelijk wordt gemaakt met de gevoerde en nog te voeren vrijstellingsprocedures.

Tabel 2.1: Onderzochte varianten

wegvak	etmaalintensiteit (mvt/etm) autonoom	etmaalintensiteit (mvt/etm) plan 1	etmaalintensiteit (mvt/etm) plan 2	verdeling van het verkeer over het etmaal			aandeel vrachtverkeer en aandeel bussen		
				% daguur	% avonduur	% nachtuur	% mz	% zw	% bussen
Linnaeusstraat ten noorden van Linnaeuskade	15.700	13.300	15.050	6,1	3,4	1,3	2,3	1,1	1,2
Middenweg ten zuiden van Linnaeuskade	12.550	11.150	13.900	6,1	3,4	1,3	2,3	1,1	1,2
Polderweg	9.700	5.050	7.450	6,3	3,4	1,3	2,2	0,7	0,0
Linnaeuskade west	3.800	2.150	1.100	6,3	3,4	1,3	2,2	0,7	0,0

Tabel 2.2: Gehanteerde verkeersgegevens

Tramverkeer

Op de Linnaeusstraat is ook tramverkeer aanwezig. Trams dienen als onderdeel te worden beschouwd van het wegverkeerslawaaï. Voor het tramverkeer is uitgegaan van de dienstregeling van mei 2010. Uitgegaan is van 'stillere' trams van het type Combi-no. Conform het eerdere akoestisch onderzoek van M+P is uitgegaan van een correctie van -5 dB ten opzichte van conventionele trams. Het aantal trams (per uur) is weergegeven in tabel 2.3.

locatie	aantal trams per daguur	aantal tram per avonduur	aantal trams per nachtuur	snelheid (km/h)
Linnaeusstraat (beide richtingen opgeteld)	15,5	10	2,8	50

Tabel 2.3: Uitgangspunten tramverkeer

Wegdekverharding

Voor de Linnaeusstraat en de Middenweg is uitgegaan van asfaltverharding van het type SMA0/6. Voor de Polderweg is uitgegaan van stille elementverharding. Voor de Linnaeuskade is uitgegaan van conventionele asfaltverharding.

Snelheden

Voor de Linnaeusstraat is uitgegaan van een maximum snelheid van 50 km/h. Voor de Polderweg en Linnaeuskade is uitgegaan van een maximum snelheid van 30 km/h.

2.3 Uitgangspunten railverkeerslawaaï

Het ministerie van VROM is voornemen langs onder andere spoortrajecten emissieplafonds voor geluid op te stellen. Tot die tijd is afgesproken de toekomstige geluidsbelasting te bepalen aan de hand van de huidige situatie. De geluidsbelasting in de toekomstige situatie (2020) is dan de huidige situatie plus 1,5 dB. Dit is een wijziging ten opzichte van eerdere akoestische onderzoeken waarvoor uitgegaan kon worden van de prognoses uit het akoestisch spoorboekje. Er is gebruik gemaakt van gegevens uit het meest recente akoestisch spoorboekje (ASWIN2009).

In ASWIN 2009 is het traject ten noorden van bouwblok 7 opgenomen als traject 384. In tabel 2.4 zijn de gehanteerde verkeergegevens samengevat. Het betreft het totaal van alle sporen samen. Ter hoogte van het station Amsterdam Muiderpoort is sprake van sterk verschillende rijsnelheden. De gehanteerde snelheden zijn overgenomen uit ASWIN 2009. Voor het doorgaande treinverkeer is gerekend met een snelheid van 70 km/h. Dit in verband met de boogstralen in combinatie met de aanwezigheid van station Muiderpoort.

categorie	aantallen (bakken/uur)			stopfractie		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
cat. 1	0,88	2,40	1,09	0,05	0,00	0,15
cat. 2	0,00	0,00	0,44	0,00	0,00	0,00
cat. 3	23,25	16,25	7,56	1,00	1,00	1,00
cat. 4	10,19	13,57	12,86	0,00	0,00	0,00
cat. 5	0,05	0,05	0,03	0,00	0,00	0,00
cat. 6	0,32	0,54	0,56	0,00	0,00	0,00
cat. 8	75,57	71,84	19,71	0,00	0,00	0,01
cat. 9	6,04	5,97	0,99	0,00	0,00	0,00

Tabel 2.4: Overzicht gehanteerde spoorgegevens traject 384, totaal van alle sporen (ASWIN2009)

Constructie en hoogteligging spoorbaan

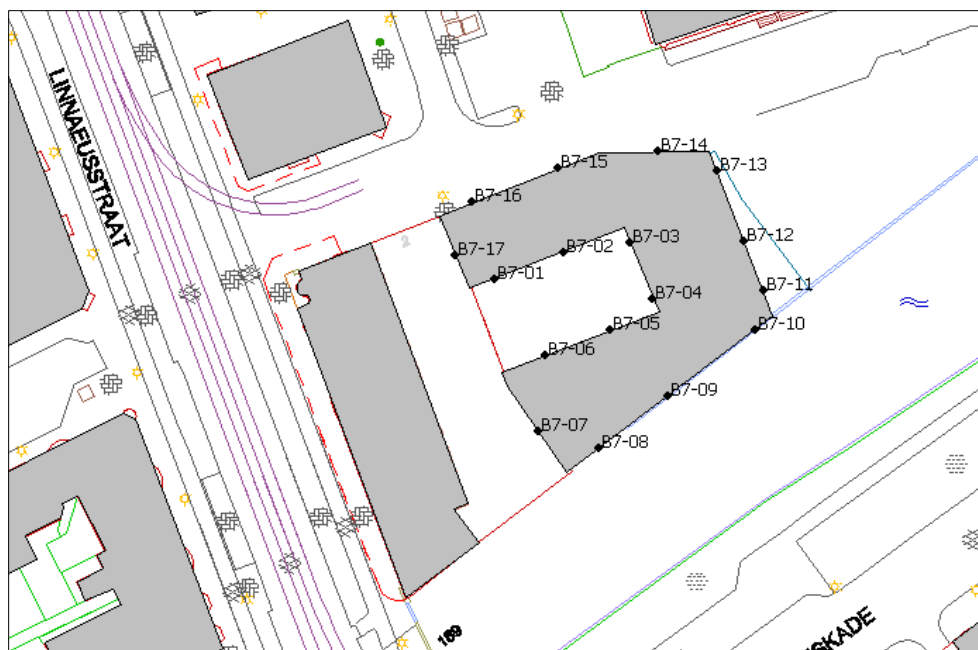
Uitgegaan is van een hoogteligging van het spoor van circa 5,0 m ten opzichte van maaiveld. Ter hoogte van het plangebied is er sprake van een voegloos spoor met betonnen dwarsliggers. Dit met uitzondering van de spoorbruggen. Langs de spoorbaan is een laag scherm aanwezig. Uitgegaan is van een scherm met een hoogte van 1,0 m.

Stalen bruggen

Van invloed op de geluidsbelasting is ook de aanwezigheid van de stalen spoorbrug over de Linnaeusstraat. De correcties uit ASWIN versie 2009 zijn hiervoor overgenomen. Het betreft een correctie van +10 dB.

2.4 Waarneempunten

De situering van de waarneempunten is weergegeven in figuur 2.1. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de waarneemhoogtes waar appartementen gesitueerd zijn. Op de begane grond worden geen geluidgevoelige bestemmingen gesitueerd. De waarneemhoogtes zijn 6,0 m voor de eerste verdieping, 9,0 m voor de tweede verdieping enz. Deze waarneemhoogtes zijn gebaseerd op de meest recente ontwerptekeningen



Figuur 2.1: Overzicht van de waarneempunten

3 Resultaten wegverkeer

Resultaten Linnaeusstraat / Middenweg

De resultaten ten gevolge van het tramverkeer op de Linnaeusstraat zijn weergegeven in tabel 3.1. Voor het tramverkeer is geen onderscheid gemaakt in verschillende scenario's omdat het tramverkeer in alle varianten gelijk blijft.

waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting tram Linnaeus- straat (dB)		waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting tram Linnaeus- straat (dB)	
B7-01_A	6	43		B7-10_D	15	49	
B7-01_B	9	44		B7-10_E	18	49	
B7-01_C	12	44		B7-10_F	21	48	
B7-01_D	15	44		B7-11_A	6	< 40	
B7-02_A	6	< 40		B7-11_B	9	< 40	
B7-02_B	9	< 40		B7-11_C	12	< 40	
B7-02_C	12	< 40		B7-11_D	15	< 40	
B7-02_D	15	< 40		B7-11_E	18	< 40	
B7-02_E	18	< 40		B7-11_F	21	< 40	
B7-03_A	6	< 40		B7-12_A	6	< 40	
B7-03_B	9	< 40		B7-12_B	9	< 40	
B7-03_C	12	< 40		B7-12_C	12	< 40	
B7-03_D	15	< 40		B7-12_D	15	< 40	
B7-03_E	18	< 40		B7-12_E	18	< 40	
B7-03_F	21	< 40		B7-12_F	21	< 40	
B7-04_A	6	< 40		B7-13_A	6	< 40	
B7-04_B	9	< 40		B7-13_B	9	< 40	
B7-04_C	12	< 40		B7-13_C	12	< 40	
B7-04_D	15	< 40		B7-13_D	15	< 40	
B7-04_E	18	< 40		B7-13_E	18	< 40	
B7-04_F	21	< 40		B7-13_F	21	< 40	
B7-05_A	6	< 40		B7-14_A	6	40	
B7-05_B	9	< 40		B7-14_B	9	41	
B7-05_C	12	< 40		B7-14_C	12	42	
B7-05_D	15	< 40		B7-14_D	15	43	
B7-06_A	6	43		B7-14_E	18	45	
B7-06_B	9	44		B7-14_F	21	47	
B7-06_C	12	45		B7-15_A	6	49	
B7-07_A	6	51		B7-15_B	9	49	
B7-07_B	9	51		B7-15_C	12	50	
B7-07_C	12	51		B7-15_D	15	50	
B7-08_A	6	52		B7-15_E	18	50	
B7-08_B	9	52		B7-16_A	6	52	
B7-08_C	12	52		B7-16_B	9	52	
B7-09_A	6	50		B7-16_C	12	52	
B7-09_B	9	51		B7-16_D	15	52	
B7-09_C	12	51		B7-17_A	6	51	
B7-09_D	15	50		B7-17_B	9	51	
B7-10_A	6	48		B7-17_C	12	52	
B7-10_B	9	49		B7-17_D	15	52	
B7-10_C	12	49					

Tabel 3.1: Geluidsbelasting ten gevolge van Tramverkeer Linnaeusstraat.

Voor het wegverkeer op de Linnaeusstraat is onderscheid gemaakt in de scenario's autonoom, de planvariant 1 en de planvariant 2. Dit omdat de verschillende ontslui-

tingsvarianten effect hebben op de verkeersintensiteiten. De resultaten zijn gepresenteerd in tabel 3.2.

waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting Linnaeusstraat autonoom (dB)	geluidsbelasting Linnaeusstraat plan 1 (dB)	geluidsbelasting Linnaeusstraat plan 2 (dB)
B7-01_A	6,0	43	43	44
B7-01_B	9,0	44	43	44
B7-01_C	12,0	44	44	45
B7-01_D	15,0	45	44	45
B7-02_A	6,0	< 40	< 40	< 40
B7-02_B	9,0	< 40	< 40	< 40
B7-02_C	12,0	< 40	< 40	< 40
B7-02_D	15,0	< 40	< 40	< 40
B7-02_E	18,0	< 40	< 40	< 40
B7-03_A	6,0	< 40	< 40	< 40
B7-03_B	9,0	< 40	< 40	< 40
B7-03_C	12,0	< 40	< 40	< 40
B7-03_D	15,0	< 40	< 40	< 40
B7-03_E	18,0	< 40	< 40	< 40
B7-03_F	21,0	< 40	< 40	< 40
B7-04_A	6,0	< 40	< 40	< 40
B7-04_B	9,0	< 40	< 40	< 40
B7-04_C	12,0	< 40	< 40	< 40
B7-04_D	15,0	< 40	< 40	< 40
B7-04_E	18,0	< 40	< 40	< 40
B7-04_F	21,0	< 40	< 40	< 40
B7-05_A	6,0	< 40	< 40	< 40
B7-05_B	9,0	< 40	< 40	< 40
B7-05_C	12,0	< 40	< 40	< 40
B7-05_D	15,0	< 40	< 40	< 40
B7-06_A	6,0	44	44	44
B7-06_B	9,0	45	44	45
B7-06_C	12,0	45	45	45
B7-07_A	6,0	51	51	51
B7-07_B	9,0	52	51	52
B7-07_C	12,0	52	51	52
B7-08_A	6,0	52	52	52
B7-08_B	9,0	53	52	53
B7-08_C	12,0	53	52	53
B7-09_A	6,0	51	50	51
B7-09_B	9,0	51	51	51
B7-09_C	12,0	51	51	51
B7-09_D	15,0	51	50	51
B7-10_A	6,0	49	48	49
B7-10_B	9,0	50	49	50
B7-10_C	12,0	50	49	50
B7-10_D	15,0	50	49	50
B7-10_E	18,0	49	49	49
B7-10_F	21,0	49	48	49
B7-11_A	6,0	< 40	< 40	< 40
B7-11_B	9,0	< 40	< 40	< 40
B7-11_C	12,0	< 40	< 40	< 40
B7-11_D	15,0	< 40	< 40	< 40
B7-11_E	18,0	< 40	< 40	< 40
B7-11_F	21,0	< 40	< 40	< 40
B7-12_A	6,0	< 40	< 40	< 40
B7-12_B	9,0	< 40	< 40	< 40
B7-12_C	12,0	< 40	< 40	< 40
B7-12_D	15,0	< 40	< 40	< 40
B7-12_E	18,0	< 40	< 40	< 40
B7-12_F	21,0	< 40	< 40	< 40

waarneempunt	waarneem- hoogte (m)	geluidsbelasting Linnaeusstraat autonoom (dB)	geluidsbelasting Linnaeusstraat plan 1 (dB)	geluidsbelasting Linnaeusstraat plan 2 (dB)
B7-13_A	6,0	< 40	< 40	< 40
B7-13_B	9,0	< 40	< 40	< 40
B7-13_C	12,0	< 40	< 40	< 40
B7-13_D	15,0	< 40	< 40	< 40
B7-13_E	18,0	< 40	< 40	< 40
B7-13_F	21,0	< 40	< 40	< 40
B7-14_A	6,0	41	40	41
B7-14_B	9,0	41	41	41
B7-14_C	12,0	43	42	43
B7-14_D	15,0	44	44	44
B7-14_E	18,0	46	46	46
B7-14_F	21,0	48	47	48
B7-15_A	6,0	50	49	50
B7-15_B	9,0	50	50	50
B7-15_C	12,0	51	50	51
B7-15_D	15,0	51	50	51
B7-15_E	18,0	52	51	51
B7-16_A	6,0	53	52	53
B7-16_B	9,0	53	52	53
B7-16_C	12,0	53	52	53
B7-16_D	15,0	53	53	53
B7-17_A	6,0	52	51	52
B7-17_B	9,0	52	51	52
B7-17_C	12,0	52	52	52
B7-17_D	15,0	52	52	52

Tabel 3.2: Geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer op de Linnaeusstraat/Middenweg, inclusief correctie artikel 110g van de Wet geluidhinder

Resultaten 30 km/h-wegen

De resultaten voor de 30 km/h-wegen zijn gepresenteerd zonder correcties. Het bouwbesluit schrijft voor dat de minimale gevelisolatie 20 dB moet bedragen. Uitgaande van een maximale binnenwaarde van 33 dB kan worden verondersteld dat bij een geluidsbelasting van 53 dB (zonder correcties) zonder aanvullende maatregelen kan worden voldaan aan de binnenwaarde.

Voor de Polderweg zijn alle geluidsbelastingen lager dan 40 dB. Daarom zijn de resultaten niet gepresenteerd in tabellen. Voor de Linnaeuskade zijn de geluidsbelastingen opgenomen in tabel 3.3.

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting Linnaeuskade auto- noom (dB)	geluidsbelasting Linnaeuskade plan 1 (dB)	geluidsbelasting Linnaeuskade plan 2 (dB)
B7-01_A	6,0	44	42	< 40
B7-01_B	9,0	45	42	< 40
B7-01_C	12,0	45	42	< 40
B7-01_D	15,0	45	42	< 40
B7-02_A	6,0	< 40	< 40	< 40
B7-02_B	9,0	< 40	< 40	< 40
B7-02_C	12,0	< 40	< 40	< 40
B7-02_D	15,0	< 40	< 40	< 40
B7-02_E	18,0	< 40	< 40	< 40

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting Linnaeuskade auto- noom (dB)	geluidsbelasting Linnaeuskade plan 1 (dB)	geluidsbelasting Linnaeuskade plan 2 (dB)
B7-03_A	6,0	< 40	< 40	< 40
B7-03_B	9,0	< 40	< 40	< 40
B7-03_C	12,0	< 40	< 40	< 40
B7-03_D	15,0	< 40	< 40	< 40
B7-03_E	18,0	< 40	< 40	< 40
B7-03_F	21,0	< 40	< 40	< 40
B7-04_A	6,0	< 40	< 40	< 40
B7-04_B	9,0	< 40	< 40	< 40
B7-04_C	12,0	< 40	< 40	< 40
B7-04_D	15,0	< 40	< 40	< 40
B7-04_E	18,0	< 40	< 40	< 40
B7-04_F	21,0	< 40	< 40	< 40
B7-05_A	6,0	< 40	< 40	< 40
B7-05_B	9,0	< 40	< 40	< 40
B7-05_C	12,0	< 40	< 40	< 40
B7-05_D	15,0	< 40	< 40	< 40
B7-06_A	6,0	< 40	< 40	< 40
B7-06_B	9,0	< 40	< 40	< 40
B7-06_C	12,0	< 40	< 40	< 40
B7-07_A	6,0	51	49	46
B7-07_B	9,0	51	49	46
B7-07_C	12,0	51	49	46
B7-08_A	6,0	56	53	50
B7-08_B	9,0	56	53	50
B7-08_C	12,0	56	53	50
B7-09_A	6,0	56	53	50
B7-09_B	9,0	56	53	50
B7-09_C	12,0	56	53	50
B7-09_D	15,0	55	53	50
B7-10_A	6,0	55	53	50
B7-10_B	9,0	55	53	50
B7-10_C	12,0	55	53	50
B7-10_D	15,0	55	53	50
B7-10_E	18,0	55	53	50
B7-10_F	21,0	55	52	50
B7-11_A	6,0	53	51	48
B7-11_B	9,0	53	51	48
B7-11_C	12,0	53	51	48
B7-11_D	15,0	53	51	48
B7-11_E	18,0	53	51	48
B7-11_F	21,0	53	51	48
B7-12_A	6,0	52	50	47
B7-12_B	9,0	53	50	47
B7-12_C	12,0	53	50	47
B7-12_D	15,0	53	50	47
B7-12_E	18,0	53	50	47
B7-12_F	21,0	52	50	47
B7-13_A	6,0	51	49	46
B7-13_B	9,0	52	49	47
B7-13_C	12,0	52	50	47
B7-13_D	15,0	52	49	47
B7-13_E	18,0	52	49	46
B7-13_F	21,0	52	49	46
B7-14_A	6,0	44	41	< 40
B7-14_B	9,0	45	42	< 40
B7-14_C	12,0	45	42	< 40
B7-14_D	15,0	45	42	< 40
B7-14_E	18,0	45	42	< 40
B7-14_F	21,0	45	42	< 40
B7-15_A	6,0	< 40	< 40	< 40
B7-15_B	9,0	< 40	< 40	< 40

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting Linnaeuskade auto- noom (dB)	geluidsbelasting Linnaeuskade plan 1 (dB)	geluidsbelasting Linnaeuskade plan 2 (dB)
B7-15_C	12,0	< 40	< 40	< 40
B7-15_D	15,0	< 40	< 40	< 40
B7-15_E	18,0	< 40	< 40	< 40
B7-16_A	6,0	< 40	< 40	< 40
B7-16_B	9,0	< 40	< 40	< 40
B7-16_C	12,0	< 40	< 40	< 40
B7-16_D	15,0	< 40	< 40	< 40
B7-17_A	6,0	46	43	40
B7-17_B	9,0	46	44	41
B7-17_C	12,0	46	44	41
B7-17_D	15,0	46	44	41

Tabel 3.3: Geluidsbelastingen ten gevolge van de Linnaeuskade, zonder correcties

4 Resultaten railverkeer

De resultaten ten gevolge van de spoorlijn ten noorden van Oostpoort is weergegeven in tabel 4.1. Aan de binnenzijde van bouwblok 7 wordt ten gevolge van het railverkeer de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. In dat geval is in het kader van het Amsterdams beleid sprake van een geluidsluwe zijde.

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting (dB)
B7-01_A	6,0	40
B7-01_B	9,0	43
B7-01_C	12,0	43
B7-01_D	15,0	44
B7-02_A	6,0	< 40
B7-02_B	9,0	< 40
B7-02_C	12,0	< 40
B7-02_D	15,0	41
B7-02_E	18,0	45
B7-03_A	6,0	< 40
B7-03_B	9,0	< 40
B7-03_C	12,0	< 40
B7-03_D	15,0	< 40
B7-03_E	18,0	44
B7-03_F	21,0	46
B7-04_A	6,0	< 40
B7-04_B	9,0	< 40
B7-04_C	12,0	< 40
B7-04_D	15,0	< 40
B7-04_E	18,0	43
B7-04_F	21,0	46
B7-05_A	6,0	< 40
B7-05_B	9,0	< 40
B7-05_C	12,0	< 40
B7-05_D	15,0	< 40
B7-06_A	6,0	< 40
B7-06_B	9,0	40
B7-06_C	12,0	40
B7-07_A	6,0	45
B7-07_B	9,0	45
B7-07_C	12,0	43
B7-08_A	6,0	45

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting (dB)
B7-08_B	9,0	44
B7-08_C	12,0	--
B7-09_A	6,0	44
B7-09_B	9,0	44
B7-09_C	12,0	--
B7-09_D	15,0	--
B7-10_A	6,0	43
B7-10_B	9,0	43
B7-10_C	12,0	--
B7-10_D	15,0	--
B7-10_E	18,0	--
B7-10_F	21,0	--
B7-11_A	6,0	< 40
B7-11_B	9,0	< 40
B7-11_C	12,0	< 40
B7-11_D	15,0	< 40
B7-11_E	18,0	< 40
B7-11_F	21,0	< 40
B7-12_A	6,0	< 40
B7-12_B	9,0	< 40
B7-12_C	12,0	< 40
B7-12_D	15,0	< 40
B7-12_E	18,0	< 40
B7-12_F	21,0	< 40
B7-13_A	6,0	< 40
B7-13_B	9,0	< 40
B7-13_C	12,0	< 40
B7-13_D	15,0	< 40
B7-13_E	18,0	< 40
B7-13_F	21,0	< 40
B7-14_A	6,0	42
B7-14_B	9,0	45
B7-14_C	12,0	46
B7-14_D	15,0	48
B7-14_E	18,0	50
B7-14_F	21,0	52
B7-15_A	6,0	45
B7-15_B	9,0	49
B7-15_C	12,0	50
B7-15_D	15,0	51
B7-15_E	18,0	52
B7-16_A	6,0	46
B7-16_B	9,0	51
B7-16_C	12,0	51
B7-16_D	15,0	52
B7-17_A	6,0	47
B7-17_B	9,0	51
B7-17_C	12,0	51
B7-17_D	15,0	52

Tabel 4.1: Geluidsbelastingen blok 7 ten gevolge van traject 384

5 Conclusies

Het stadsdeel oost heeft Goudappel Coffeng gevraagd de geluidsbelastingen op de geluidsluwe gevels van bouwblok 7 te berekenen. De resultaten zijn in voorliggende notitie beschreven.

Uit de berekeningen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde voor de verschillende bronnen op de geluidsluwe gevels (aan de binnenzijde van het bouwblok) niet wordt overschreden. In dat geval is er conform het Amsterdams beleid sprake van een geluidsluwe gevel.