

Notitie

Datum:	15 december 2013	Project:	Verbreding Klaprozenweg - woonboot
Uw kenmerk:	-	Locatie:	Amsterdam
Ons kenmerk:	V085448ad.00001.rvv	Betreft:	Geluidbelasting dichtstbijzijnde woonboot na verbreding Klaprozenweg
Versie:	01_001		

1 Inleiding en uitgangspunten

In opdracht van de gemeente Amsterdam, Dienst infrastructuur Verkeer en Vervoer, zijn eerder de geluidbelastingen berekend op de woonschepen in Zijkanaal I vanwege het verkeer over de Klaprozenweg voor de situatie na verbreding van voornoemde weg. Nu is gebleken dat er één woonboot terug wordt geplaatst aan de kant van de Koppelingspad ten noorden van de nieuwe brug 356. Ook voor deze woonboot dient de geluidbelasting te worden berekend. Daarvoor is vanzelfsprekend gebruik gemaakt van het eerder vervaardigde rekenmodel dat ten grondslag heeft gelegen aan het rapport R085448aaA1.rvv, versie: 05, datum: 1 juni 2012.

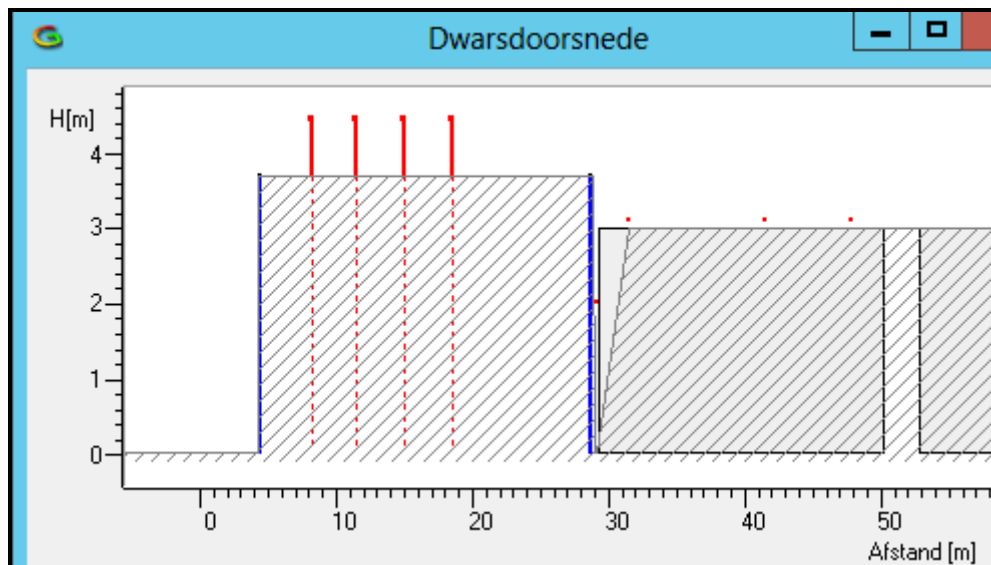
Bij de berekeningen is uitgegaan van RMW-2006 (ter vergelijking van situatie 2011 met situatie 2020/2030) en Geomilieu V1.91.

2 Situatie

De woonboot ligt in Zijkanaal I aan de kant van de Koppelweg ten noorden van brug 356.

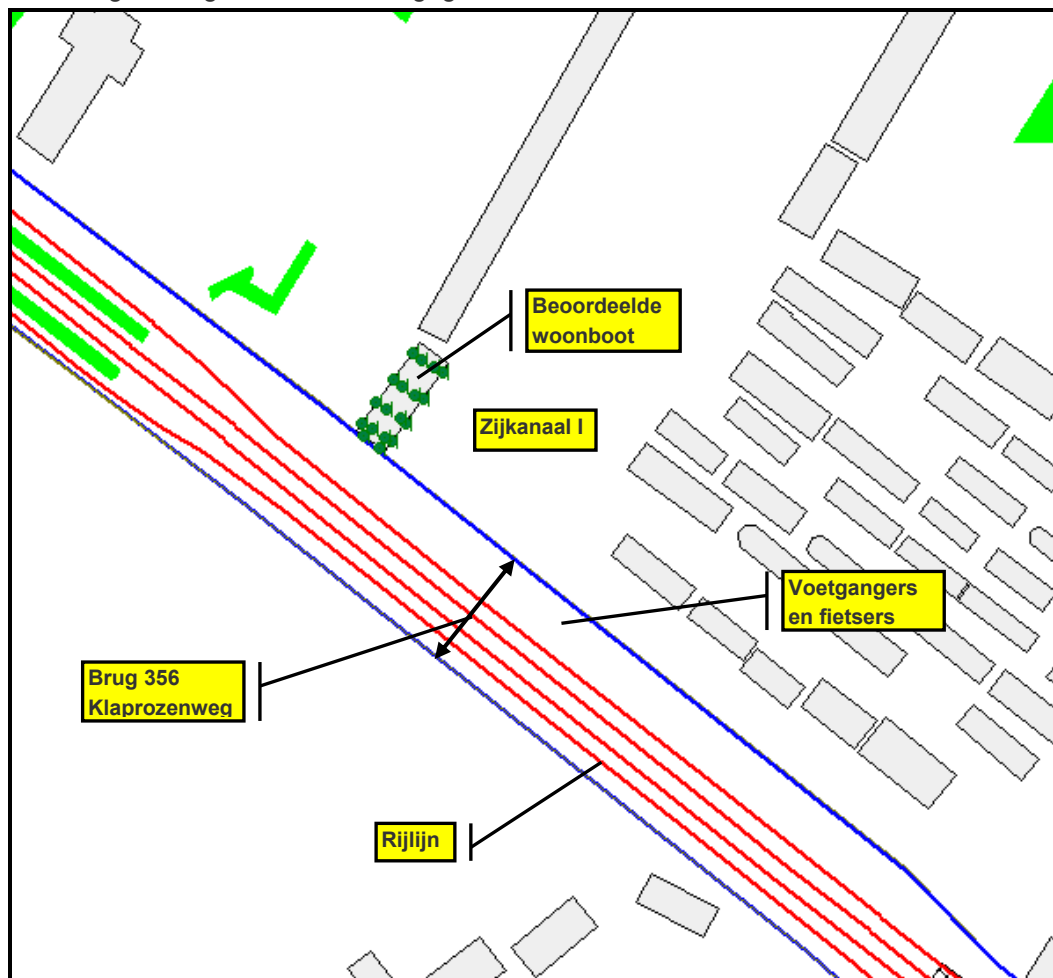
2.1 Situatie 2020/2030

In de volgende figuur is een doorsnede gegeven uit het rekenmodel over de Klaprozenweg en de woonboot, situatie 2020/2030. In deze figuur zijn de rijlijnen van het verkeer op de brug met de hoogtes van de geluidbronnen aangeduid. Daaruit valt af te leiden dat het wegdek deels het dak van de woonboot (zwaarst belaste deel van de woonboot) afschermt.



Figuur 1. Dwarsdoorsnede uit het rekenmodel over brug 356 en de woonboot, situatie 2020/2030

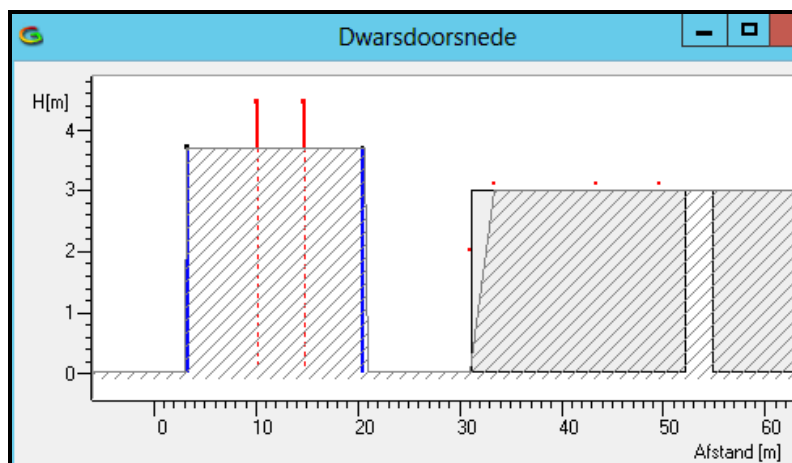
In de volgende figuur is de locatie gegeven van de woonboot, situatie 2020/2030



Figuur 2. Locatie van de beoordeelde woonboot, situatie 2020/2030

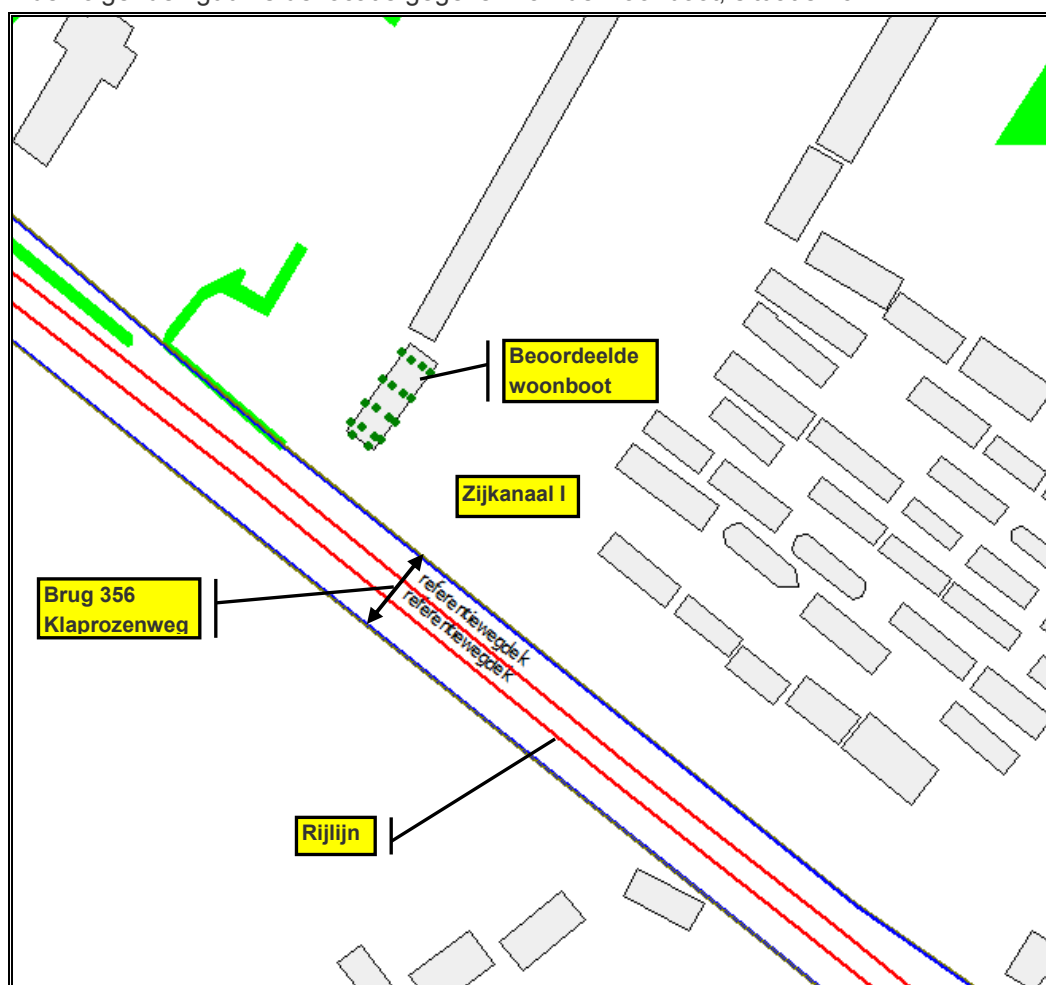
2.2 Situatie 2011

In de volgende figuur is een doorsnede uit het rekenmodel gegeven over brug 356 en de woonboot, situatie 2011



Figuur 3. Dwarsdoorsnede uit het rekenmodel over brug 356 en de woonboot, situatie 2011

In de volgende figuur is de locatie gegeven van de woonboot, situatie 2011:

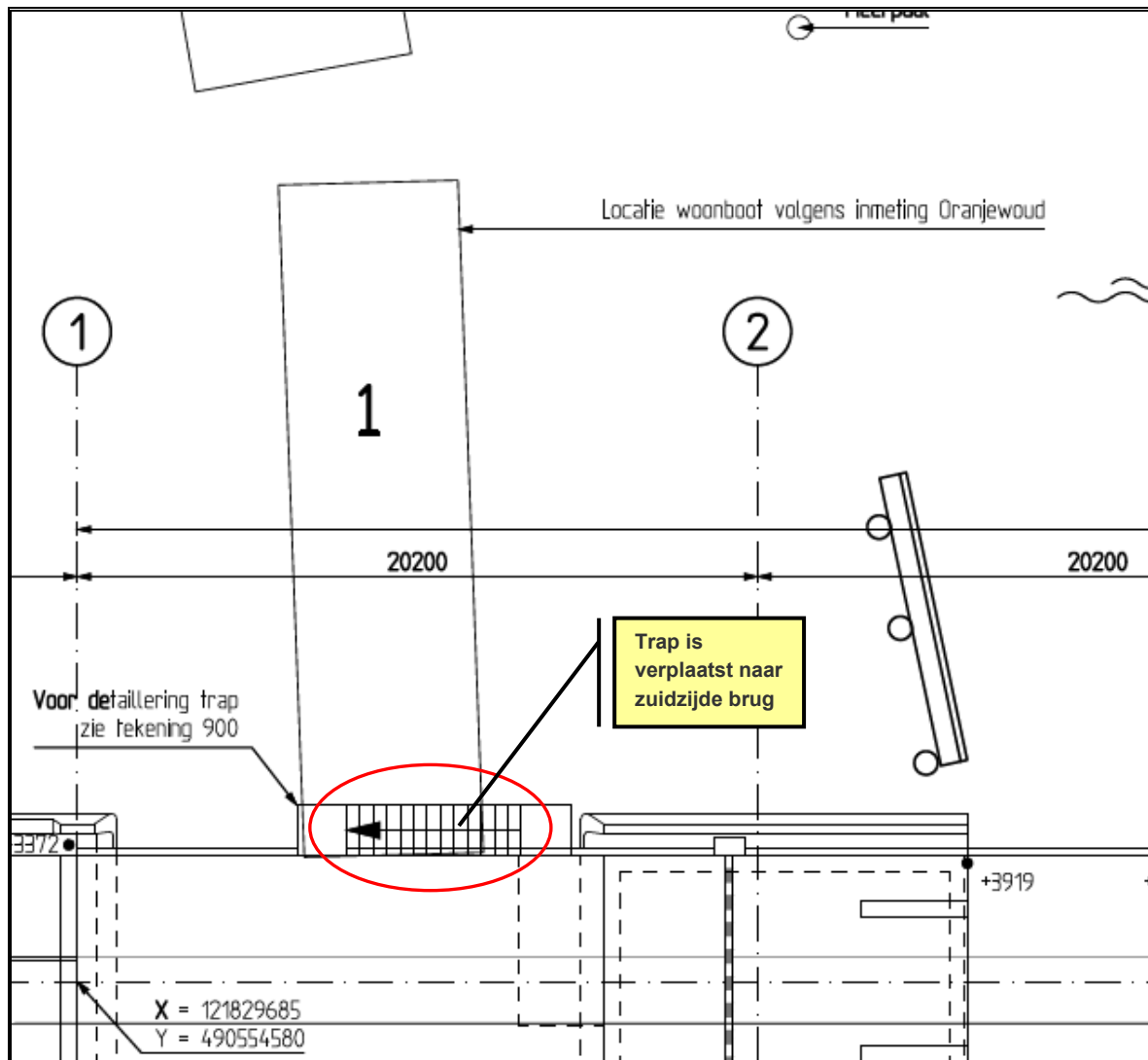


Figuur 4. Locatie van de beoordeelde woonboot, situatie 2011

3 Toegepaste tekeningen

Bij de beoordeling is gebruik gemaakt van de volgende tekeningen van het Ingenieursbureau van de Gemeente Amsterdam, projectnummer 65317 "Verbreding Klaprozenweg en Mosplein":

- Tekeningnr: 001; Datum: 27-09-2013; Onderdeel: Verbreding en vernieuwing brug 356 (bestaande situatie brug 356);
- Tekeningnr: 003; Datum: 27-09-2013; Onderdeel: Verbreding en vernieuwing brug 356 (overzichtstekening en nieuwe situatie en betonnen brugdek).
- Een niet genummerde tekening met de volgende 'knip':



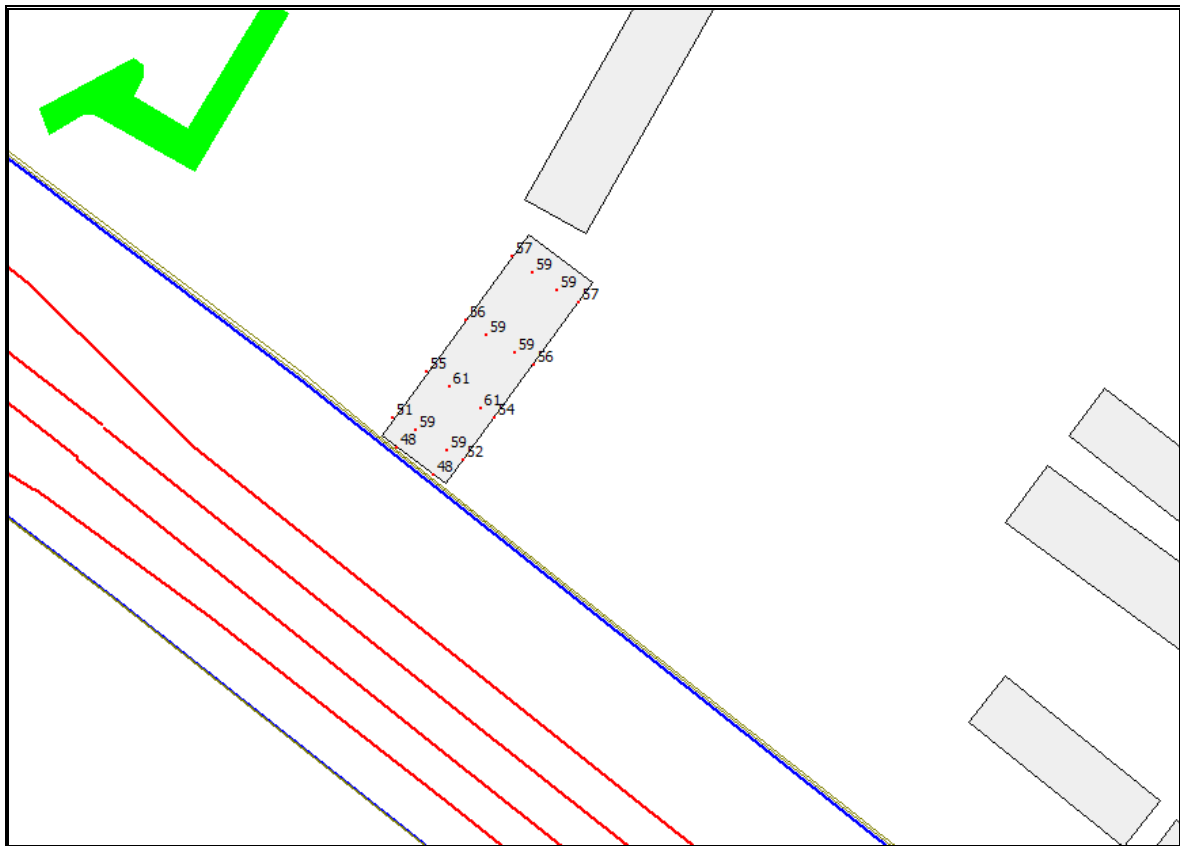
Figuur 5. 'Knip' uit niet genummerde tekening met locatie beoordeelde woonboot tegen de brug, na verbreding van de Klaprozenweg

4 Berekeningsresultaten

In het model ligt de hoogte van het dak van de woonboot 0,7 m lager dan de hoogte van het wegdek. Er zijn rekenpunten gekozen zowel op het dak van de woonboot als op de zijanten.

4.1 Situatie 2020/2030

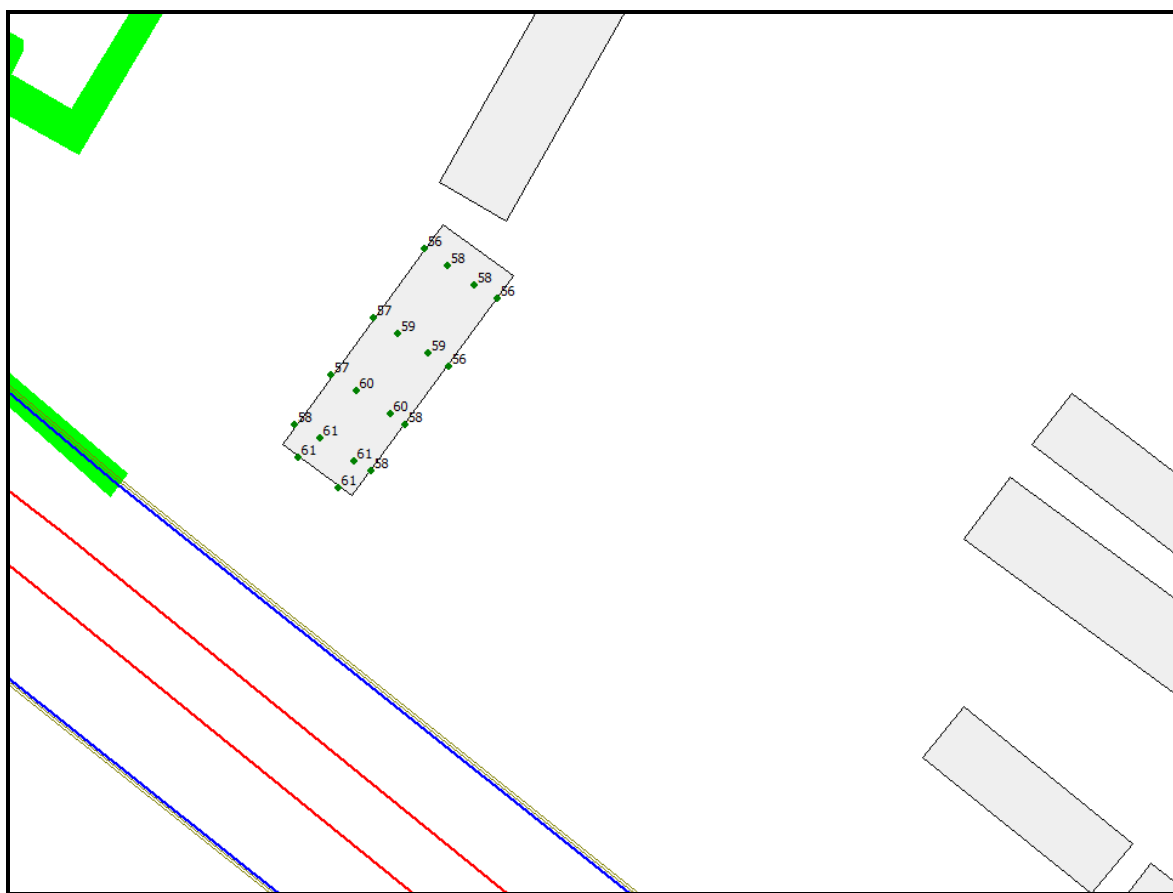
In de volgende figuur zijn de berekende geluidbelastingen gegeven van de woonboot



Figuur 6. Geluidbelastingen [dB] van de woonboot vanwege de Klaprozenweg - inclusief 5dB aftrek conform art.110g - voor situatie 2020/2030

4.2 Situatie 2011

In de volgende figuur zijn de geluidbelastingen gegeven van de woonboot

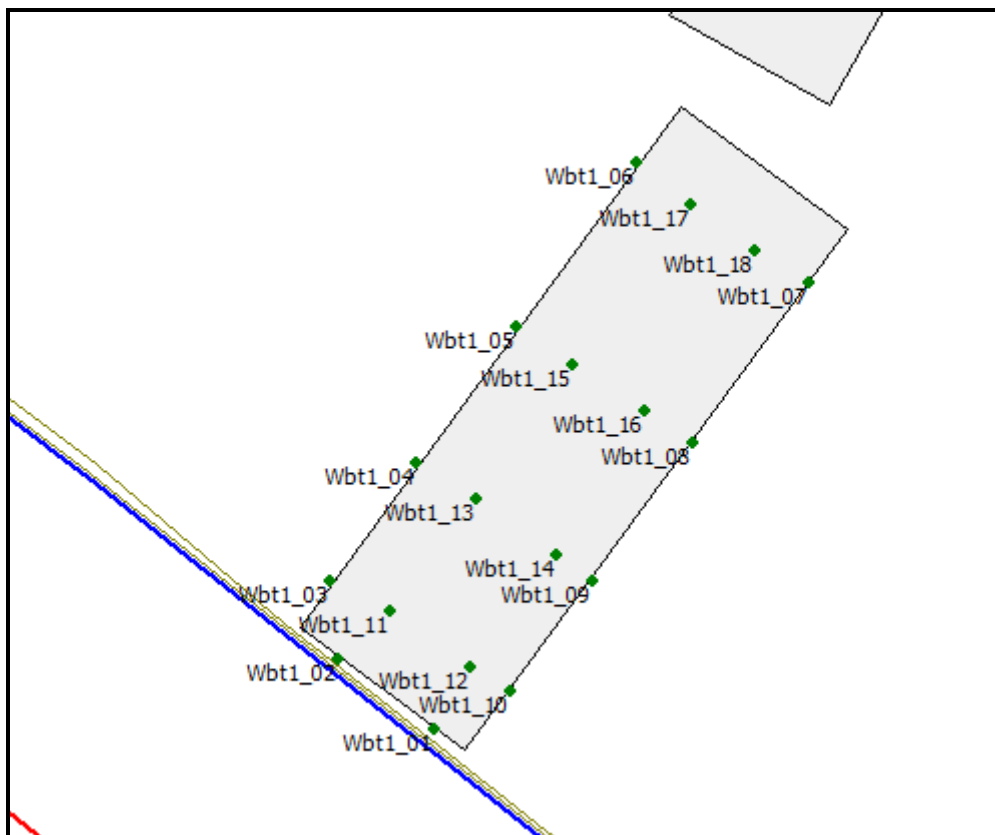


Figuur 7. Geluidbelastingen [dB] van de woonboot vanwege de Klaprozenweg - inclusief 5dB aftrek conform art.110g, voor situatie 2011

5 Vergelijking situatie 2011 versus situatie 2020/2030

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder als na het fysiek aanpassen van een weg de geluidbelasting toeneemt met 1,50 dB en hoger. Als de geluidbelasting met niet meer dan 1,49 dB toeneemt is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en kunnen de aanpassingen aan de weg zonder strijd met deze wet worden uitgevoerd.

In de volgende figuur is nogmaals de locatie gegeven van de toetsingspunten.



Figuur 8. Locatie toetsingspunten op de gevel en dak van de woonboot.

In de volgende tabel zijn de geluidbelastingen gegeven van situatie 2011 en situatie 2020/30 inclusief beoordeling wel, of geen reconstructie.

Situatie 2011				Situatie 2020/2030 HOV 16x, inclusief voorzieningen	
Naam	Omschrijving	Hoogte [m]	Bi [dB]	Bi [dB]	Reconstructie:
Wbt1_01_A	Woonboot 01	2,0	60,76	48,53	nee
Wbt1_02_A	Woonboot 01	2,0	60,67	47,96	nee
Wbt1_03_A	Woonboot 01	2,0	58,01	51,29	nee
Wbt1_04_A	Woonboot 01	2,0	57,30	54,70	nee
Wbt1_05_A	Woonboot 01	2,0	56,89	56,36	nee
Wbt1_06_A	Woonboot 01	2,0	55,84	56,84	nee
Wbt1_07_A	Woonboot 01	2,0	55,83	57,12	nee
Wbt1_08_A	Woonboot 01	2,0	56,41	56,18	nee
Wbt1_09_A	Woonboot 01	2,0	57,50	54,57	nee
Wbt1_10_A	Woonboot 01	2,0	58,41	52,21	nee
Wbt1_11_A	Woonboot 01	0,1	60,90	58,64	nee
Wbt1_12_A	Woonboot 01	0,1	60,87	58,77	nee
Wbt1_13_A	Woonboot 01	0,1	60,09	60,65	nee
Wbt1_14_A	Woonboot 01	0,1	60,07	60,64	nee
Wbt1_15_A	Woonboot 01	0,1	59,16	59,46	nee
Wbt1_16_A	Woonboot 01	0,1	59,10	59,45	nee
Wbt1_17_A	Woonboot 01	0,1	58,05	58,74	nee
Wbt1_18_A	Woonboot 01	0,1	58,07	58,82	nee

6 Conclusie

De hoogste geluidbelasting van de gevel van de woonboot voor de situatie 2020/2030 is $B_i = 57$ dB en de hoogste geluidbelasting van het dak is $B_i = 61$ dB.

De hoogste geluidbelasting van de gevel van de woonboot voor situatie 2011 is $B_i = 61$ dB en de hoogste geluidbelasting van het dak is $B_i = 61$ dB.

Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, omdat de toename van de geluidemissie - grotendeels - teniet wordt gedaan door de afschermende werking van de nieuwe brug, na verbreding van de Klaprozenweg. Vanuit de optiek van de Wet geluidhinder bestaat er dan ook geen belemmering tot de voorgenomen aanpassing van de Klaprozenweg.

LBP|SIGHT BV

Frans Houtkamp