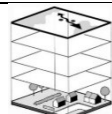




BEOORDELING AKOESTISCH RAPPORT RO-PROCEDURE			
Beschrijving ontwikkeling	Transformatie The Stayy		
Locatieduiding	Bogardeind te Geldrop		
Bestemmingsplan	BP Woongebied Zuid West Geldrop		
Adviesbureau			
Kenmerk/datum rapport	2212/074/CK-01, d.d. 26-06-2023		
Gemeente	Geldrop-Mierlo		
Projectnummer	308417		
Zaaknr. PB	2023-010391		
Advies opgesteld door	Team geluid		
Collegiale toets	Team geluid/		
Datum	22-8-2023		
Wij hebben het rapport beoordeeld. Wij kunnen nog niet instemmen met de uitgangspunten van het rapport en de wijze waarop de geluidbelasting als gevolg van de gewenste ontwikkeling is berekend.			
Het advies om het geluidonderzoek aan te vullen op basis van de opmerkingen die zijn vermeld in Hoofdstuk 3 van dit geluidadvies.			

1 Achtergrond

Initiatiefnemer is voornemens om de hoogbouw van het voormalige hotel te transformeren naar (permanente) woningen en de nieuwbouw van drie woningblokken nabij de bestaande hoogbouw mogelijk te maken. Deze ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan.

De bebouwing in het plangebied zal bestaan uit drie volumes:

1. het "NH-hotel" gebouw;
2. het nieuwe woongebouw.
3. de woontoren.

Dit advies behandelt in principe alleen de geluidtechnische aspecten zoals beschreven in het rapport. De afstemming van dit rapport en eventuele andere milieuaspecten als gevolg van de gewenste ontwikkeling valt buiten het kader van dit advies.

2 Beoordeling geluidonderzoek

Onderstaand wordt het geluidonderzoek per hoofdstuk beoordeeld.

1. Inleiding

Over de inleiding worden verder geen opmerkingen gemaakt

2. Uitgangspunten

Gegevens wegverkeer

Het plangebied is gelegen in het binnenstedelijk gebied van Geldrop. Voor wegverkeerslawaaï is het plan gelegen binnen de geluidzone van de wegen Bogardeind, Barrier en de Rijksweg A67. Dit is akkoord.

In het akoestisch onderzoek wordt het volgende uitgangspunten gehanteerd:

De verkeersgegevens van de voornoemde gemeentelijke wegen zijn verstrekt door de gemeente Geldrop-Mierlo. Van de weg Bogardeind zijn telgegevens van het jaar 2021 voorhanden. Conform opgave van de gemeente Geldrop-Mierlo dienen de etmaalintensiteiten met 0,5% per jaar te worden opgehoogd (autonome groei) tot het maatgevende jaar 2033. De telgegevens zijn per wegvak samengevoegd tot één richting. Van het gedeelte van de weg Bogardeind tussen de twee rotondes in zijn geen gegevens voorhanden. Voor dit wegvak zijn de gegevens ten noorden van de meest noordelijke rotonde overgenomen. Conform opgave van de gemeente Geldrop-Mierlo is voor de verdeling van lichte, middelzware en zware motorvoertuigen over dag-, avond- en nachtperiode gebruik gemaakt van de telgegevens van het nabijgelegen Emopad.

Conform de gemeente zijn er recentere tellingen beschikbaar, inclusief voertuigverdeling van maart 2023 v.w.b. het wegvak Bogardeind (tussen Barrier en Hout Oost). De verkeersintensiteiten van de Bogardeind wijken iet af met het BBMA-verkeersmodel (december 2022). Voor de Bogardeind zijn voor beide richtingen 26815 mvt/etmaal opgenomen. In het akoestisch onderzoek is gerekend met 25476 mvt/etmaal. Dit is een verschil van ongeveer 0,2 dB. Geadviseerd wordt om het onderzoek aan te passen met de recente telgegevens van maart 2023.

Van de weg Barrier zijn prognosegegevens van het jaar 2030 voorhanden. Deze gegevens zijn tevens met 0,5% per jaar opgehoogd (autonome groei) tot het maatgevende jaar 2033. Voor de verdeling van lichte, middelzware en zware motorvoertuigen over dag-, avond- en nachtperiode is gebruik gemaakt van de gegevens van de weg Bogardeind ten noorden van de meest noordelijke rotonde. Dit is akkoord. In het BBMA-verkeersmodel (december 2022) zijn geen gegevens beschikbaar van de Barrier.

Voor de Barrier is een snelheid aangehouden van 80 km/h. Conform de gemeente zal in de toekomstige situatie de Barrier een binnenstedelijke weg worden waarbij de snelheid wordt aangepast naar 30 km/h. Het akoestisch onderzoek dient hierop aangepast te worden. Voor de volledigheid kan opgemerkt worden dat indien er nog geen verkeersbesluit is genomen voor de Barrier, waarbij rekening gehouden wordt met

80 km/h, er in principe van de huidige situatie moet worden uitgegaan. Niet duidelijk is of hier al een verkeersbesluit voor genomen is en of dit gaat gebeuren en zo ja, wanneer dit gaat gebeuren. Het verkeersbesluit zal eerder genomen moeten worden dan het ruimtelijk besluit. Is dat niet het geval dan is sprake van een onderschatting van de berekende geluidniveaus en is sprake van een afbreukrisico.

De toekomstige verkeersgegevens voor de Rijksweg A67 zijn afkomstig uit het Geluidregister Hoofdwegenet (SWUNG-1), zoals deze beschikbaar is gesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Hierbij is gebruik gemaakt van de meest recente versie van het Geluidregister Hoofdwegenet (versie 20 december 2022). Ten behoeve van de modellering zijn deze gegevens direct overgenomen in het akoestisch rekenmodel. **Dit is akkoord.**

Modellering

Akkoord. Hier worden verder geen opmerkingen over gemaakt.

3. Toetsingskader en Wet geluidhinder

De locatie in onderhavig onderzoek is gelegen binnen de bebouwde kom van Geldrop en betreft de nieuwbouw van woningen. Derhalve bedraagt de maximale ontheffingswaarde voor de wegen Bogardeind en Barrier 63 dB. Voor de Rijksweg A67 bedraagt de maximale ontheffingswaarde 53 dB.

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is tevens rekening gehouden met het document “Vaststellen hogere grenswaarden Weg geluidhinder” d.d. 11 juli 2007 van de gemeente Geldrop-Mierlo. Conform dit beleidsstuk kan pas een hogere waarde worden verleend als voldaan wordt aan de hoofdcriteria uit de Wgh en aan de in het beleidsstuk genoemde subcriteria. Deze subcriteria zijn als volgt:

- dorps- en of stadsvernieuwing;
- verspreid gesitueerd wonen;
- doelmatige afscherming;
- grond- en/of bedrijfsgebondenheid;
- opvullen open plaats;
- vervanging bestaande bebouwing.

Als aanvullende eis wordt gesteld dat de woningen zullen beschikken over ten minste één geluidluwe gevel en dat voldoende is verzekerd dat de verblijfsruimten en de tot de woning behorende buitenruimte niet worden gesitueerd aan de gevel waar de hoogste geluidbelasting optreedt.

4. Rekenresultaten en toetsing

Er heeft nog geen toetsing van de rekenresultaten plaatsgevonden daar de resultaten van het onderzoek nog kunnen wijzigen na aanpassing. Door het wijzigen van de verkeersintensiteiten van de Bogardeind en de snelheid ter plaatse van de Barrier, kunnen de gewijzigde resultaten van invloed zijn op de eventuele hogere waarde procedure en hiermee uiteindelijk ook de benodigde karakteristieke geluidwering van de gevels (GA,k) van verblijfsgebieden en verblijfsruimten binnen de woonfunctie.

4.1 Herinrichting A67

Voor het geluid van de Rijksweg A67 is de hoofdrijbaan maatgevend. Daarnaast zijn tevens de twee op- en afritten aan de noordzijde van de snelweg belangrijke geluidbronnen.

Conform opgave van de opdrachtgever zijn Rijkswaterstaat en de gemeente Geldrop-Mierlo voornemens om een herinrichting uit te voeren, waarbij de hoofdrijbaan zal worden verbreed en de op- en afritconstructie met Geldrop zal worden gewijzigd.

Hiervoor zijn momenteel een vijftal varianten opgenomen. In het akoestisch onderzoek wordt gesteld dat voor alle varianten de locatie van de maatgevende bron, de hoofdrijbaan is en dat deze niet zal wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. **Dit is een onjuiste conclusie. Na overleg met de gemeente schuift de hoofdrijbaan in alle varianten in noordelijke richting op.**

Voor de voorkeursvariant 1 zal de hoofdrijbaan van de A67 bij de beoogde verbreding in noordelijke richting opschuiven. De meest nabij gelegen rijstrook van de noordelijke rijbaan van de A67 komt ca 37 m dichter bij de woontoren te liggen (conform het VKA in de vastgestelde Structuurvisie A67 van 2020). Hier ligt het volgende probleem ten grondslag. Op dit moment ligt de aansluitvorm van het Bogardeind op de A67 nog niet vast. Variant 1 is conform het VKA op het plangebied geprojecteerd en heeft daarmee een conflict met de woontoren en de daaronder geprojecteerde parkeeroplossing. In variant 3 schuift het Bogardeind in oostelijke richting op, gedeeltelijk over het plangebied. Onderdelen van het Bogardeind en de noodzakelijke op- en afrit komen dan ook dichter bij de geprojecteerde woontoren.

Geconcludeerd kan worden dat de herinrichting van de A67 en de hierbij uitgewerkte varianten nog niet voldoende duidelijk zijn. Geadviseerd wordt om met de betrokken partijen hierover in overleg te gaan alvorens het onderzoek hierop aan te passen. Hierbij kan tevens besproken worden welk type asfalt er komt te liggen voor de op- en afritten ten noorden van de A67.

3 Conclusie

Wij hebben het rapport beoordeeld. Wij kunnen nog niet instemmen met de uitgangspunten van het rapport en de wijze waarop de geluidbelasting is berekend. Het rapport dient aangepast te worden op de volgende punten:

- Conform de gemeente zijn er recentere tellingen beschikbaar, inclusief voertuigverdeling van maart 2023 voor wat betreft het wegvak Bogardeind (tussen Barrier en Hout Oost). Geadviseerd wordt om het onderzoek aan te passen met de recente telgegevens van maart 2023.
- Voor de Barrier is een snelheid aangehouden van 80 km/h. Conform de gemeente zal in de toekomstige situatie de Barrier een binnenstedelijke weg worden waarbij de snelheid wordt aangepast naar 30 km/h. Het akoestisch onderzoek dient hierop aangepast te worden. Voor de volledigheid kan opgemerkt worden dat indien er nog geen verkeersbesluit is genomen voor de Barrier, waarbij rekening gehouden wordt met 80 km/h, er in principe van de huidige situatie moet worden uitgegaan. Niet duidelijk is of hier al een verkeersbesluit voor genomen is en of dit gaat gebeuren en zo ja, wanneer dit gaat gebeuren. Het verkeersbesluit zal eerder genomen moeten worden dan het ruimtelijk besluit. Is dat niet het geval dan is sprake van een onderschatting van de berekende geluidniveaus en is sprake van een afbreukrisico.
- Voor de herinrichting van de A67 zijn momenteel een vijftal varianten opgenomen. In het akoestisch onderzoek wordt gesteld dat voor alle varianten de locatie van de maatgevende bron, de hoofdrijbaan is en dat deze niet zal wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. Dit is een onjuiste conclusie. Na overleg met de gemeente schuift de hoofdrijbaan in alle varianten in noordelijke richting op. Voor de voorkeursvariant 1 zal de hoofdrijbaan van de A67 bij de beoogde verbreding in noordelijke richting opschuiven. De meest nabij gelegen rijstrook van de noordelijke rijbaan van de A67 komt ca 37 m dichterbij de woontoren te liggen (conform het VKA in de vastgestelde Structuurvisie A67 van 2020). Hier ligt het volgende probleem ten grondslag. Op dit moment ligt de aansluitvorm van het Bogardeind op de A67 nog niet vast. Variant 1 is conform het VKA op het plangebied geprojecteerd en heeft daarmee een conflict met de woontoren en de daaronder geprojecteerde parkeeroplossing. In variant 3 schuift het Bogardeind in oostelijke richting op, gedeeltelijk over het plangebied. Onderdelen van het Bogardeind en de noodzakelijke op- en afrit komen dan ook dichterbij de geprojecteerde woontoren. Geconcludeerd kan worden dat de herinrichting van de A67 en de hierbij uitgewerkte varianten nog niet voldoende duidelijk zijn. Geadviseerd wordt om met de betrokken partijen hierover in overleg te gaan alvorens het onderzoek hierop aan te passen. Hierbij kan tevens besproken worden welk type asfalt er komt te liggen voor de op- en afritten ten noorden van de A67.