

Notitie

Referentienummer

Datum
29 februari 2016

Kenmerk
344182

Betreft

Beoordeling akoestisch onderzoek Heerlijkheid Sevenum

1 Inleiding

Voor de ontwikkeling van de Heerlijkheid is in 2007 akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek staan in het rapport 2007.0475-2 *Akoestisch onderzoek ten behoeve van de ontwikkeling "Heerlijkheid Sevenum"*. Caubergh-Huygen, 18 april 2007.

Voor het bestemmingsplan is beoordeeld of het uitgevoerde onderzoek bruikbaar is voor de ontwikkeling in 2015. Dit is gedaan door na te gaan of sprake is van veranderde wetgeving, verandering van uitgangspunten van het plan of verandering van de omgeving die relevant is voor de conclusie van het onderzoek.

2 Conclusie van de beoordeling

Het akoestisch onderzoek uit 2007 is ingegaan op twee aspecten:

1. de geluidbelasting ter plaatse van het hotel vanwege wegverkeer (ikv bepalen noodzakelijke geluidwering).
2. de akoestische effecten van de realisering van het plangebied op de omgeving

2.1 Geluidbelasting gevels hotel

Uit het onderzoek komt naar voren dat de geluidbelasting op de gevels van het hotel vanwege wegverkeer maximaal 65 dB L_{den} bedraagt vanwege de A67. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt eveneens 65 dB L_{den} .

Voor het nieuwe bestemmingsplan is geen onderzoek naar de gevelbelasting van de nieuwe functies (zoals het hotel) nodig. De beoogde functies zijn geen geluidgevoelige functies in het kader van de Wet geluidhinder. Zodoende is hiervoor geen actualisering van het onderzoek voor nodig.

Voor de omgevingsvergunning bouwen zal wel onderzoek naar de gevelbelasting nodig zijn in verband met het beoordelen van de benodigde geluidwering van de gevel om te komen tot een acceptabel geluidniveau binnen.

2.2 Akoestische effecten van de realisering van het plangebied op de omgeving

In het onderzoek is aangegeven dat geluidbronnen binnen het plangebied binnen alle redelijkheid geen relevante geluidbijdrage ter plaats van woningen in de omgeving veroorzaken. Dit omdat de meest nabijgelegen woning op ruim 250 meter afstand staat. Deze situatie is niet gewijzigd en de geluidbronnen binnen het plangebied zijn hetzelfde als destijds zijn beoordeeld (gebouwinstallaties op daken, geluid van parkeerterrein vanwege dichtslaande portieren en manoeuvrerende auto's).

Het verkeer dat van en naar het plangebied rijdt veroorzaakt op een afstand van ten hoogste 45 meter van de as van de weg een geluidbelasting van 50 dB. Woningen liggen op grotere afstand. Dit betekent dat de geluidbelasting ter plaatse van woningen minder dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) zal bedragen.

De planontwikkeling die in 2007 is onderzocht is op hoofdlijnen vergelijkbaar met het beoogde programma nu. Er hebben enkele wijzigingen plaatsgevonden. Het beauty- en healthcenter is geen onderdeel meer. Daar tegen over staat een algemene categorie dagrecreatie, wat niet nader is gespecificeerd. De verkeersaantrekkende werking van het nieuwe programma is onderzocht op basis van een minimale en maximale variant qua functies. De verkeersbewegingen vanwege het nieuwe programma zijn gelijk aan het aantal waar in het akoestisch onderzoek in 2007 van is uitgegaan. Dit betekent dat geen geluidtoename te verwachten is door een toename aan wegverkeer op de ontsluitende wegen.

Het onderzoek is ingegaan op de wegen Medegebroekweg, de nieuwe verbindingsweg en de N277. De geluidcontouren van de verkeersaantrekkende werking zijn in kaart gezet, zie afbeelding 1. De meest nabijgelegen woning is de woning aan de Kleefsedijk 31 op iets meer dan 250 m afstand van het project. In de berekening van 2007 staat deze woning in het groene gebied met <43 dB geluid. De bebouwing van het AC restaurant / Tulip hotel heeft voor deze woning een afschermende werking. Gelet hierop en het feit dat er sprake is van een gelijk aantal verkeersbewegingen bij het eerdere onderzoek zal ook door de huidige ontwikkeling hier naar verwachting geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaatsvinden.



afbeelding 1: geluidcontouren verkeersaantrekkende werking (bron: rapport 2007.0475-2, CH, april 2007)

Daar komt bij dat het verkeer vanwege de ontwikkeling geen significante bijdrage zal hebben op de geluidemissie van de N277. Deze weg heeft een intensiteit van 12.243 mvt/etmaal (in 2014, beide rijrichtingen samen, Mobiliteitsmonitor Limburg). De bijdrage vanwege het verkeer van de geplande ontwikkeling is dusdanig laag (circa 5-10%) dat dit niet zal leiden tot een toename van meer dan 2 dB ten opzichte van de huidige situatie.

3 Detailbeoordeling van het akoestisch onderzoek uit 2007

Hieronder is toegelicht waar bovenstaande conclusie op is gebaseerd.

3.1 Opbouw uitgevoerde onderzoek

Het akoestisch onderzoek is ingegaan op twee aspecten:

- de geluidbelasting ter plaatse van het hotel vanwege wegverkeer (i.k.v. bepalen noodzakelijke geluidwering).
- de akoestische effecten van de realisering van het plangebied op de omgeving

Voor het bestemmingsplan is beoordeeld of het uitgevoerde onderzoek bruikbaar is voor de ontwikkeling in 2015. Dit is gedaan door na te gaan of sprake is van:

1. verandering van wet- en regelgeving; of
2. verandering van uitgangspunten van het plan; of
3. verandering van de omgeving die relevant is voor de conclusie van het onderzoek.

3.2 Beoordeling veranderingen wet- en regelgeving

In het akoestisch onderzoek uit 2007 is uitgegaan van de Wet geluidhinder, Reken- en meetvoorschrift 2006, het Activiteitenbesluit en de Schrikkelcirculaire 1996.

Deze kaders zijn nog steeds van toepassing, maar er hebben sindsdien verschillende wijzigingen plaatsgevonden.

De Wet geluidhinder kent verscheidende wijzigingen sinds 2007, maar de grenswaarden zijn in dit geval niet gewijzigd. In het onderzoek is uitgegaan van de Lden (day, evening, night) voor wegverkeer.

Het Reken- en meetvoorschrift is in 2012 grondig herzien. Deze herziening heeft er toe geleid dat voor lichte motorvoertuigen andere emissiewaarden gelden. Bij snelheden hoger dan 50 km/u is de emissie per voertuig iets hoger dan in het Reken- en meetvoorschrift 2006 geldt. Dit is relevant voor geluid vanwege de A67 en de N277. Bij gelijk aantal voertuigen op deze wegen zal een berekening nu uitgaan van een iets hogere geluidemissies.

3.3 Beoordeling uitgangspunten van het plan

Het onderzoek is uitgegaan van de ontwikkeling van een hotel, specialiteitenrestaurant, gamingcenter en een beauty- en healthcenter. Naast een hotel (110 kamers en 13 verdiepingen), specialiteitenrestaurant, gamingcenter en een beauty- en healthcenter is een parkeerterrein met 300 plaatsen voorzien.

De planontwikkeling die in 2007 is onderzocht is op hoofdlijnen vergelijkbaar met het beoogde programma nu. Er hebben enkele wijzigingen plaatsgevonden. Het beauty- en healthcenter is geen onderdeel meer. Daar tegen over staat een algemene categorie dagrecreatie, welke niet nader is gespecificeerd. De verkeersaantrekkende werking van het nieuwe programma is onderzocht op basis van een minimale en maximale variant qua functies.

De verkeersaantrekkende werking in het onderzoek van 2007 is berekend door uit te gaan van 3,5 voertuigbewegingen per parkeerplaats. In het plan was destijds uitgegaan van 300 parkeerplaatsen. Dit leverde een verkeersaantrekkende werking op van 1.050 mvt/etmaal. Tegenwoordig wordt gewerkt met verkeersintensiteiten per 100 m² bvo van een functie of per woning. Dit omdat het aantal te realiseren parkeerplaatsen niet één-op-één samenhangt met de te verwachten verkeersbewegingen, maar ook met bijvoorbeeld fysieke beperkingen of met het dubbelgebruik door een combinatie van functies waardoor parkeerplaatsen efficiënter gebruikt worden. De nieuwe verkeerskundige berekeningen geven een bandbreedte van de te verwachten verkeersaantrekkende werking van ca 530 tot 1.280 mvt/etmaal (afhankelijk van het type dagrecreatie).

De verkeersaantrekkende werking vanwege het nieuwe programma is gemiddeld genomen gelijk aan de verkeersaantrekkende werking uit het akoestisch onderzoek van 2007. Dit betekent dat

geen geluidtoename te verwachten is door een toename aan wegverkeer op de ontsluitende wegen.

Daar komt bij dat het verkeer vanwege de ontwikkeling geen significante bijdrage zal hebben op de geluidemissie van de N277. Deze weg heeft een intensiteit van 12.243 mvt/etmaal (in 2014, beide rijrichtingen samen, Mobiliteitsmonitor Limburg). De bijdrage vanwege het verkeer van de geplande ontwikkeling is dusdanig laag (circa 5-10%) dat dit niet zal leiden tot een toename van meer dan 2 dB ten opzichte van de huidige situatie.

3.4 *Beoordeling omgeving*

Het plangebied ligt ten noorden van de A67, op circa 110 m van deze weg. In oostelijke richting ligt de Middenpeelweg (N277) op circa 160 meter. Binnen een straal van 300 m zijn geen woningen van derden gelegen. Tussen de N277 en het plangebied liggen partycentrum "De Turfhoeve" en een tankstation.

De situatie is sindsdien niet gewijzigd. Het nieuwe bestemmingsplan ziet nog steeds toe op dezelfde locatie, de omliggende wegen zijn niet verlegd en er zijn geen nieuwe woonfuncties in de nabijheid bij gekomen (dichter dan 300 m).