

MEMO

T.a.v. de heer A. van Straten
Van de heer ir. T.H.M. Houterman

Bezoekadres:
De Waal 18
5684 PH Best
Postadres:
Hoofdweg 76
3067 GH Rotterdam

T +31 (0)88-5152505
E info@cauberg Huygen.nl
W <http://www.cauberg Huygen.nl>

K.V.K. 58792562
IBAN NL71RABO0112075584

Datum	Referentie	Behandeld door	E-mail
10 juli 2024	05985-52040-09	T.H.M. Houterman	tom.houterman@cauberg Huygen.nl

Betreft: Beoordeling Marktveste Breda

In opdracht van Interesting Vastgoed is door Cauberg Huygen B.V. een beoordeling gegeven van het rapport: "Beoordeling akoestisch onderzoek van Cauberg Huygen door Greten Raadgevende Ingenieurs" d.d. 18 juli 2024 met kenmerk HG.

Door Cauberg Huygen is een rapport opgesteld: "Marktveste te Breda; beoordeling parkeren en stemgeluid balkon." d.d. 13 november 2023 met kenmerk 05985-52040-06v2, hierop heeft Greten Raadgevende Ingenieurs opmerkingen op gegeven. Desbetreffende memo bevat een toelichting voor de desbetreffende opmerkingen. Onderstaand is eenzelfde opbouw aangehouden als de beoordeling door Greten Raadgevende Ingenieurs.

Bestaande en nieuwe situatie

Er wordt aangegeven dat desbetreffende gebied moet worden aangemerkt als geluidluw gebied. Echter is er in de huidige situatie al sprake van een parkeerterrein, een commerciële ruimte en kantoorgebouw welke zijn gevestigd in en aan het binnenterrein, hiermee kan worden gesteld dat er geen sprake is van een geluidluw gebied.

Er wordt gesteld dat ter plaatse van de inrit 4 nieuwe parkeerplaatsen worden toegevoegd, op basis van de aangeleverde foto's en figuren is er tevens in de bestaande situatie sprake van parkeerplaatsen. Op foto 3.2 en 3.3 zijn in de huidige situatie geparkeerde auto's zichtbaar.

1. Beoordeelde woonomgeving

De beoordeling is enkel uitgevoerd op de woning van de Eerste Markstraat 17 omdat door de eigenaar van desbetreffende woning zijn twijfels/klachten heeft uitgesproken is voor de eigenaar van het pand de geluidbelasting inzichtelijk gemaakt.

Indien er naar andere woningen wordt gekeken kan men stellen dat voor stemgeluid met de zeer hoge uitgangspunten ruimschoots wordt voldaan aan de richtlijn en hiermee kan men verwachten dat dit ook zo zal zijn voor de andere woningen. Wat betreft parkeren gaat het om de verhouding en deze is voor elke woning hetzelfde en zal er dus geen relevante stijging zijn van het geluidsniveau.

2. Gehanteerde gebiedstypering

Er wordt gesteld dat een onjuiste gebiedstypering is gehanteerd van een “gemengd gebied”. Zoals eerder is benoemd is het binnenterrein al in gebruik als parkeerterrein voor commercieel gebruik en een kantoor. Desbetreffende gebied is hierdoor niet meer als “gemengd gebied” aan te merken. Daarnaast wordt opgemerkt dat stemgeluid van een balkon is uitgesloten van toetsing en er aansluiting is gezocht bij de grenswaardes van het VNG om te beoordelen of een goed woon- en leefklimaat wordt gewaarborgd.

De gehanteerde uitgangspunten is een worst case benadering en in de praktijk zeer onwaarschijnlijk. Doel van het onderzoek was om aan te tonen dat zelf in dergelijke situatie nog steeds sprake is van een goed woon- en leefklimaat. In het onderzoek is als uitgangspunt gehanteerd dat op elk balkon één persoon in de dagperiode 12 uur, avondperiode 4 uur en in de nachtperiode 2 uur voor de volledige tijd met een verheven stem aan het praten is. Indien als uitgangspunt 12, 2.5 en 1.5 uur in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode wordt aangehouden wordt tevens voldaan aan de gestelde eisen voor stap 2 voor een “rustige woonwijk” (5 dB strengere eis).

Betreffend de geluidbelasting ten gevolge van verkeersgeneratie is het onderzoek voornamelijk gefocust of er geen verslechtering van de huidige situatie plaats vindt. In de huidige situatie wordt tevens ook de grenswaarde van een “rustige woonwijk” overschreden ten gevolge van het parkeerterrein. De VNG-publicatie is officieel niet van toepassing op het geluid ten gevolge van woningen, maar de waardes zijn enkel als handvat/richtlijn gebruikt om aan te tonen of een goed woon- en leefklimaat aanwezig is.

3. Verkeersgeneratie en voertuigverdeling over de verschillende etmaal periode

Het desbetreffende onderzoek is een vergelijking van de huidige situatie ten opzichte van de nieuwe situatie. Hierbij is gekeken naar de voertuigbewegingen welke veranderen en of dit voor een ongewenste stijging zorgt. De bestaande aanwezige voertuig bewegingen zijn hiermee niet van belang, maar enkel de voertuigbewegingen welke wijzigen. Wanneer men ook de bestaande voertuig bewegingen zou meerekenen, welke niet veranderen zou verhoudingsgewijs (bestaand en nieuw) dichter bij elkaar liggen en zou er een minder grote daling of stijging van het geluidniveau plaats vinden. Aangezien de commerciële ruimte kleine bedrijvigheid betreft en deze in de huidige situatie tevens aanwezig zal het aantal vrachtwagen bewegingen gelijk blijven, om deze reden is enkel naar personenwagens gekeken.

Wanneer er een aanzienlijke stijging van het geluidniveau plaats vindt (>1,5 dB) kan men motiveren waarom de stijging acceptabel is door te kijken naar het absolute geluidniveau. In dit geval is er geen aanzienlijke stijging en hoeft er niet te worden gekeken naar de geluidbelasting.

Indien met hogere aantallen en de onderstaande uitgangspunten hanteert, moet men ook met hogere waardes voor het kantoor rekenen. Met de hogere aantallen komt men uit op de volgende dalingen of stijgingen van het geluidniveau:

- Kantoor:
7,7 voertuigbewegingen per 100m², resulteert in 216 voertuigbewegingen.
- Woningen:

- Appartement 3,8 voertuigbewegingen per woning
 - Penthouse 5,8 voertuigbewegingen per woning
- Resultierend in 132 voertuigbewegingen.

Origineel			
Periode	Huidig	Toekomstig	daling - of stijging ($10 \cdot \log(\text{toekomstig}/\text{huidig})$)
Dag	200	140	-1,5
Avond	52	36	-1,6
Nacht	13	18	1,4
Nieuwe aantallen			
Periode	Huidig	Toekomstig	daling - of stijging ($10 \cdot \log(\text{toekomstig}/\text{huidig})$)
Dag	255	183	-1,4
Avond	66	47	-1,5
Nacht	17	24	1,5

Er wordt een opmerking gemaakt over de voertuigverdeling in de dag-, avond- en nachtperiode. Hierin is gekozen in de huidige situatie van 75, 20, 5% in respectievelijk de dag-, avond en nachtperiode. Voor de toekomstige situatie is dit respectievelijk 72, 19 en 9%. Voor de desbetreffende voertuigbewegingen zijn geen kengetallen beschikbaar enkel aannames kunnen hiervoor worden gedaan. Uit ervaring van ons bureau is de desbetreffende verdeling aangehouden. Voor een commerciële ruimte met kantoor gebouw leek het aannemelijk dat een kleiner percentage van de verkeersgeneratie in de nacht zou arriveren of vertrekken en dit meer in de dagperiode zou plaats vinden. Voor de toekomstige situatie is dit dus gestegen in de nachtperiode. Indien de voertuig bewegingen welke niet zijn meegenomen in het onderzoek mee worden genomen zal dit om de omliggende woningen betrekken en zal hiervan het percentage bewegingen in de nacht dichter bij elkaar komen en hiermee zal dus ook in minder grote stijging zorgen.

4. Smalle toerit en nieuwe toegangspoort naar toerit

Er wordt gesteld dat desbetreffende straat een moeilijk te passeren straat is en het niet meer mogelijk zal zijn om elkaar hier gelijktijdig te passeren. In de huidige situatie (foto 3.2 en 3.3 van Greten Raadgevende Ingenieurs) is tevens te zien dat in de huidige situatie ook al gebruik wordt gemaakt van parkeren in de inrit. De toegang tot het parkeerterrein is vrij kort en overzichtelijk, aannemelijk is dat bij het in en uitrijden van de parkeerplaats men elkaar ziet en op elkaar wachten, de duur hiervan zal zeer beperkt zijn door de lengte van de inrit. Daarnaast zal dit op basis van het aantal voertuigbewegingen niet vaak per dag voorkomen.

Wat betreft de poort is dit onderdeel van toetsing van de bouwaanvraag en geen toetsing van het bestemmingsplan. Er zijn meerdere mogelijkheden om een stille variant of poort te plaatsen, dit zal onderzocht moeten worden in een later stadium. Door het mogelijk plaatsen van een poort wordt het bestemmingsplan niet gehinderd..

5. Commerciële ruimte

Opgemerkt wordt dat in het huidige onderzoek geen rekening is gehouden met de mogelijke invulling van de commerciële ruimte. In de huidige situatie is een commerciële ruimte al aanwezig, de functie wijzigt hiervan niet. Desbetreffende bedrijven dienen in de huidige situatie te voldoen aan de geluidgrenswaarde en dit zal in de toekomst net zo blijven.

Voor “gemengd-1” geldt een milieucategorie van 1 en 2. Hierbij behoort een richtafstand van ten hoogste 10m. Hier wordt ruimschoots aan voldaan en kan worden gesteld dat naar verwachting aan de gestelde grenswaarde wordt voldaan.

6. Installatiegeluid

Bij het opstellen van de bouwaanvraag dient dit te onderzocht te worden en worden aangetoond dat aan de eisen wordt voldaan conform het BBL. Dit is echter geen reden om het bestemmingsplan af te keuren. Uitgangspunt is hiermee dat wordt voldaan aan de gestelde eisen. Daarnaast zijn er genoeg soorten maatregelen om aan de eisen te voldoen en het geluidniveau te beperken.

7. Laad- en losactiviteiten

Opgemerkt wordt dat er geen rekening is gehouden met laad- en losactiviteiten van de bedrijven en woningen van het te transformeren kantoorgebouw. Momenteel is er al een commerciële ruimte toegestaan en aanwezig. Genoemde laad- en losactiviteiten zijn daarmee al aanwezig, de laad- en losactiviteiten van de woningen lijken mij voor woningen sporadisch te gebeuren en hiervan kan worden aangenomen dat dit niet tot overlast lijdt. Opgemerkt wordt dat tevens de laad- en los activiteiten aan de voorzijde van het pand gebeuren.

Wat betreft piekgeluiden voor laad- en losactiviteiten zijn deze, wanneer in de dagperiode uitgevoerd, uitgesloten van toetsing. Uit wetenschappelijk onderzoek is gebleken dat de nieuwe grenswaarden uit het Bkl reeds een afdoende bescherming bieden. Hierbij is rekening gehouden met het bestaan van gevels met een minder goede geluidwering dan doorgaans het geval is, en met eventuele extra slaapverstoring die het gevolg kan zijn door het herhaald optreden van piekgeluiden.

8. Cumulatie van de geluidbelasting vanwege het nieuwe plan en maskering

Opgemerkt wordt waarom er niet is gekeken naar cumulatie. Ten eerste is stemgeluid van het balkon uitgesloten van toetsing en zijn de grenswaarde uit het VNG enkel als richtlijn gebruikt om te beoordelen of een goed woon- en leefklimaat aanwezig is.

Daarnaast is de eerder benoemde berekening voor stemgeluid gebaseerd op zeer hoge uitgangspunten, om aan te tonen dat zelfs met een uitgangspunten voor een in de praktijk onwaarschijnlijke situatie nog steeds een acceptabel woon- en leefklimaat wordt gewaarborgd. Naar verwachting zal het geluidniveau een stuk lager liggen. Aangezien stemgeluid eigenlijk uitgesloten is van toetsing is cumulatie hiervoor ook niet aan de orde.

Verder wordt er enkel naar cumulatie gekeken indien de waardes uit stap 2 overschreden worden. Vervolgens kan men cumulatie gebruiken ter motivatie voor een goed woon- en leefklimaat.

9. Maximale geluidniveaus ($L_{A,max}$)

Zoals eerder benoemd zijn piekgeluiden uitgesloten van toetsing in de dagperiode, uitgangspunt is dan ook dat de laad- en los activiteiten in de dagperiode plaats vinden. Uit wetenschappelijk onderzoek is gebleken dat de nieuwe grenswaarden uit het Bkl reeds een afdoende bescherming bieden. Daarnaast zijn de maximale piekniveaus ten gevolge van parkeren niet beoordeeld aangezien dit in de huidige situatie ook aanwezig is. Zo ook voor de dichtstbijzijnde maatgevende locatie.

10. Indirecte hinder

Zoals eerder benoemt zijn de grenswaardes uit het VNG enkel als handvat/richtlijn aangehouden voor het aantonen van een goed woon- en leefklimaat. Zoals door Greten Raadgevende Ingenieurs zelf is benoemd is desbetreffende onderzoeksmethode eigenlijk bedoeld voor het oprichten van bedrijven, om deze reden is de indirecte hinder dan ook niet beoordeeld. Indien het wel beoordeeld wordt, is het aannemelijk dat grotendeel van de voertuigen in de richting van marktsingel vertrekken en is de indirecte hinder naar verwachting geen probleem. Aangezien het om de verhouding gaat zal er tevens voor indirecte hinder geen relevante stijging zijn. De voertuigen reden er tevens ook al voor het kantoor.

Conclusie

Bovenstaand is een extra toelichting gegeven aan het rapport: "Marktveste te Breda; beoordeling parkeren en stemgeluid balkon." d.d. 13 november 2023 met kenmerk 05985-52040-06v2. Uitgangspunt van bovengenoemde rapport is het vergelijken van de huidige situatie ten opzichte van de nieuwe situatie met betrekking tot de voertuigbewegingen. Hierin is gebleken dat er een verwaarloosbare daling of stijging van het geluidniveau voor zowel de dag-, avond- als nachtperiode wordt berekend ($<1,5$ dB). Daarnaast is aangetoond met worst-case uitgangspunten voor stemgeluid dat ook in een niet te verwachte situatie de geluidbelasting op de gevel acceptabel is.

Maximaal mogelijke , in de praktijk onwaarschijnlijk.