

Beantwoording raadsvraag

Onderwerp	Onderzoek geluid Spoortunnel Binderendreef		
Datum	1 juni 2021	Nummer	RV-2118
Steller vraag	Benny Munsters	Fractie	CDA
Portefeuillehouder	Helm Verhees		
Datum afdoening	11 juni 2021		

Inleiding

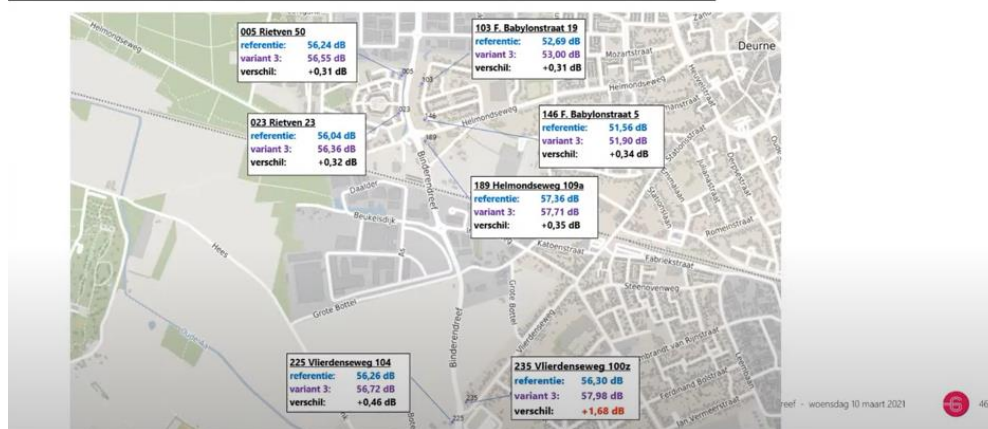
In onderstaande ontvangen informatie is uitgezet dat de cijfers die onlangs zijn gepresteerd tijdens een informatiebijeenkomst voor omwonenden **niet kloppen**.

Ik kan de vergelijking maken tussen deze cijfers (Goudappel Coffeng) en de resultaten van het onderzoek naar de snelheid op de 'rondwegen' (ook van Goudappel Coffeng).

10 maart 2021 (Goudappel Coffeng):

Scenario 3 - Alleen snelheidsverhoging

Variante 3: Snelheidsverhoging – Geluid t.g.v. Binderendreef



(uitgaande van 17000 auto's)

Vlierdenseweg 100: nu 56,30 dB, wordt 57,98 dB, +1,68 dB

Vlierdenseweg 104: nu 56,26 dB, wordt 56,72 dB, +0,46 dB

3 april 2018 (Goudappel Coffeng)

Notitie snelheid randwegen Deurne

adres	nummer	geluidsbelasting huidige situatie (dB)	grenswaarde (dB)	geluidsbelasting plansituatie (dB)	Afgerond verschil t.o.v. grenswaarde (dB)
Grote Bottel	10	46,67	48,00	51,62	+4
Heieindseweg	3	49,01	49,01	51,86	+3
Vlierdenseweg	92c	44,65	48,00	49,62	+2
Vlierdenseweg	94	45,12	48,00	50,07	+2
Vlierdenseweg	96	45,34	48,00	50,02	+2
Vlierdenseweg	98	50,42	50,42	55,40	+5
Vlierdenseweg	100 ³	55,84	55,84	60,71	+5
Vlierdenseweg	103	45,32	48,00	50,03	+2
Vlierdenseweg	104	57,48	57,48	61,96	+4
Vlierdenseweg	105	47,45	48,00	52,07	+4
Vlierdenseweg	106	49,30	49,30	53,78	+4
Vlierdenseweg	113	56,75	56,75	61,39	+5
Vlierdenseweg	115	51,59	51,59	56,38	+5

Tabel 4.4: Locaties waar een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder te verwachten is

(uitgaande van 13500 auto's = **minder!**)

Vlierdenseweg 100: toen 55,84 dB, wordt 60,71 dB, + 4,87 dB

Vlierdenseweg 104: toen 57,48 dB, wordt 61,96 dB, + 4,48 dB

! Mitigerende/Wettelijke maatregelen noodzakelijk !

Voorbeeld vergelijking:

Vlierdenseweg 104

Nu (2021) 56,26 dB

Toen (2018) 57,48 dB (hogere waarde bij minder auto's)

Zou worden **61,96 dB!** (2018)

Wordt nu maar (met meer auto's): 56,72 dB

Vraag en antwoord

1. Kloppen de gepresenteerde cijfers tijdens de informatiebijeenkomst van 10 maart 2021?

Het aangehaalde onderzoek van 3 april 2018 betreft een verkennend onderzoek waarbij inzicht gegeven is in de te verwachten effecten van de snelheidsverhoging, ten aanzien van verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Hierin is onder meer onderzocht welke wegvakken wel of niet aanpassing behoeven. Ten aanzien van geluid is ook aangegeven dat het onderzoek een onderzoek op hoofdlijnen betreft en dat bij aanpassingen aan de weg een gedetailleerd reconstructieonderzoek uitgevoerd dient te worden. Op basis van het eerste onderzoek zijn de plannen vervolgens verder uitgewerkt. In oktober 2018 is het benodigde reconstructieonderzoek in de zin van de Wet geluidhinder uitgevoerd ("Akoestisch onderzoek snelheidsverhoging randwegen Deurne" met kenmerk 002314.20180803.R2.01 d.d. 3 oktober 2018). Uit het onderzoek blijkt dat er als gevolg van de snelheidsverhoging een knelpunt zou ontstaan ten aanzien van de geluidsbelasting rond de aansluitingen van de Vlierdenseweg op de Binderendreef-Vlierdensedreef (rotonde ter hoogte van Willibrordhaeghe). Daarom is vervolgens besloten de snelheidsverhoging ter hoogte van die aansluitingen niet door te voeren.

De in maart 2021 beschouwde situaties wijken om een aantal redenen af van het in april 2018 uitgevoerde indicatieve onderzoek op hoofdlijnen. Dit komt door:

- nieuwe inzichten ten aanzien van verkeersgegevens (2018: verkeersmodel SRE; 2021: verkeersmodel BBMA);
- het wel of niet verhogen van de maximumsnelheid ter hoogte van de aansluitingen Vlierdenseweg. Besloten is de snelheidsverhoging ter hoogte van de aansluitingen van de Vlierdenseweg op de Binderendreef-Vlierdensedreef (rotonde ter hoogte van Willibrordhaeghe) niet door te voeren;
- het vergelijken van verschillende situaties:
 - in het onderzoek 2018 was de aanleg van de ongelijkvloerse spoorkruising een vast uitgangspunt. In 2021 zijn de verschillende plannen afzonderlijk én gezamenlijk beschouwd. Het aangehaalde 'scenario 3' betreft de situatie met snelheidsverhoging, zonder tunnel;
 - bij een reconstructieonderzoek wordt de relatie gelegd met de huidige situatie terwijl in de aangehaalde vergelijking uit 2021 de situatie ten opzichte van de toekomstige referentiesituatie inzichtelijk gemaakt is.

Kortom: de aangehaalde geluidsbelastingen zijn niet goed met elkaar te vergelijken, omdat uitgegaan is van verschillende uitgangspunten, referentiesituaties en plan-situaties.

2. Er worden, heel selectief, specifieke huisnummers benoemd voor geluidswerende oplossingen (waarom Frans Babylonstraat 1 wel en 3 niet?)

In de raadsinformatiebrief van 28 mei 2021 ([RIB-HV-2125](#)) wordt juist gesproken over een totaalpakket aan wensvoorzieningen in de overdracht.

3. Men spreekt continu van "bovenwettelijke" maatregelen, alsof men zo toegeeflijk is. De gemeente is er voor de burger, en niet voor de wethouder en de raad. En ook niet voor burgers van andere gemeenten of grote transport-firma's die door Deurne menen te moeten rijden. Wat voor verkeer zijn die grote vrachtwagens die zondagavond om 10 uur nog over het Knoflookpad en Binderendreef rijden? Naar welke lokale bedrijven gaan die?

Eenzijds zal het bestemmingsverkeer zijn en anderzijds zal het sluipverkeer zijn. Juist het sluipverkeer willen we met bebording gaan omleiden via de N279. Hiervoor is overleg met de provincie noodzakelijk.

4. Waarom heeft de gemeente geen focus op een fiets- en voetgangers-vriendelijke benadering?

In de gehele aanpak wordt breed gekeken naar langzaam verkeer. Er is reeds een met verkeerslichten beveiligde oversteekplaats. Daarbij werken we aan het veilig oversteken van de rotondes en onderzoeken we de mogelijkheden van een snelfietspad met ongelijkvloerse kruising.

Gelet op de urgentie van de verkeersveiligheidsproblematiek rotonde Binderendreef – Helmondseweg is het voornemen dit versneld op te pakken. Zo wordt gewerkt aan ontwerpen die leiden tot onder andere een verbetering van de routing langzaamverkeer (fietsers en voetgangers) en de oversteekbaarheid (gefaseerd kunnen oversteken). De komende weken wordt gewerkt aan de (definitieve) ontwerpen van de rotondes (Binderendreef-Dukaat, -Helmondseweg en -Industrieweg). Er is een raadsvoorstel in voorbereiding waarin de dekking voor deze kortetermijnmaatregel wordt voorgesteld.