

Besluit nummer Z-MATWERK-2013-03099

Beschikking van Burgemeester en wethouders van Peel en Maas inzake het opleggen van maatwerkvoorschriften op grond van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer voor: John Corneth Int. Transportbedrijf B.V., Pratwinkel 9 5991 NP te Baarlo.

Aanleiding

De inrichting John Corneth int transportbedrijf BV ligt aan de Pratwinkel 9 te Baarlo. Het transportbedrijf valt onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit en dient te voldoen aan de daarin opgenomen voorschriften. Van John Corneth int transportbedrijf BV is op 7 oktober 2013 een nieuwe melding Activiteitenbesluit ontvangen. Aanleiding tot het doen van de melding is de legalisatie van het bedrijf, alsmede een uitgevoerd akoestisch onderzoek (Rapportnummer F 20262-1-RA-001 d.d. 1 augustus 2013 (Peutz)).

Op grond van art. 2.20, lid 1 van het Activiteitenbesluit heeft het bevoegd gezag de mogelijkheid maatwerkvoorschriften op te stellen met betrekking tot het aspect geluid.

Motivatie

Het transportbedrijf is sinds 2007 aan de Pratwinkel 9 te Baarlo gevestigd. Voor de vestiging van het bedrijf is een vrijstelling ex artikel 19 WRO verleend en zijn in het kader van het Activiteitenbesluit al eerder maatwerkvoorschriften opgelegd. Naar aanleiding van de vernietiging van het vrijstellingsbesluit door de Rechtbank Roermond in maart 2012, is een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd inzake de geluidssituatie bij en rondom Corneth, zodat alsnog een zorgvuldige afweging over de ruimtelijke inpasbaarheid van het bedrijf gemaakt kan worden en correcte/haalbare maatwerkvoorschriften opgelegd kunnen worden.

De geluidbelasting van de gemelde activiteiten op geluidgevoelige objecten in de omgeving is beoordeeld met behulp van de "Handleiding industrielawaai en vergunningverlening" d.d. 21 oktober 1998 van het Ministerie van VROM (de Handleiking). Hierbij zijn met name hoofdstuk 3 (paragraaf 3.2) en hoofdstuk 4 van de Handleiking van belang. De akoestische gevolgen en consequenties zijn onderzocht en zijn vastgelegd in een akoestische rapportage (Rapportnummer F 20262-1-RA-001 d.d. 1 augustus 2013 (Peutz)). Dit rapport maakt onderdeel uit van de melding voor het Activiteitenbesluit en van dit Besluit. Voor de akoestisch relevante bronnen binnen de inrichting wordt verwezen naar de akoestische rapportages. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd overeenkomstig de Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999 (HMRI 1999).

Representatieve bedrijfssituatie

Het geluid wordt beoordeeld op basis van de representatieve bedrijfssituatie. Dit is de toestand waarbij de inrichting volledig gebruik maakt van de capaciteit in de betreffende beoordelingsperiode. In de representatieve bedrijfssituatie worden het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, de maximale geluidsniveaus en de indirecte hinder als gevolg van het in werking zijn van de inrichting beoordeeld. De inrichting valt binnen de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit. In afdeling 2.8 van het Activiteitenbesluit zijn grenswaarden gesteld waar inrichtingen zich aan moeten houden. Deze grenswaarden zijn hieronder in tabel 1 en 2 opgenomen.

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,LT}$)

Tabel 1: Grenswaarden voor woonomgevingen

	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{A,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{A,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)

Uit de resultaten van het akoestische rapport blijkt dat in de representatieve bedrijfssituatie (RBS) niet bij alle omliggende woningen wordt voldaan aan deze grenswaarden voor $L_{A,r,LT}$. Om toch te kunnen voldoen aan deze grenswaarden moeten volgens het akoestisch onderzoek organisatorische en technische maatregelen worden genomen. Deze maatregelen zijn als maatwerkvoorschriften aan dit Besluit verbonden.

Ten aanzien van de overschrijdingen van $L_{A,r,LT}$ concluderen wij dat:

- Op de woningen aan de Pratwinkel 2 en Koesdonkerveldweg 18 overschrijdingen van de grenswaarden in de nachtperiode aan de orde zijn van respectievelijk 1 dB(A) en 2 dB(A).
- Voor het overige geen overschrijdingen zijn berekend

Maximale geluidniveau ($L_{A,max}$)

Tabel 2: Grenswaarden voor woonomgevingen

	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{A,max}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
$L_{A,max}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

Uit de resultaten van het akoestische rapport blijkt dat in de representatieve bedrijfssituatie (RBS) niet bij alle omliggende woningen wordt voldaan aan deze grenswaarden voor $L_{A,max}$. Om toch te kunnen voldoen aan deze grenswaarden moeten volgens het akoestisch onderzoek organisatorische en technische maatregelen worden genomen. Deze maatregelen zijn als maatwerkvoorschriften aan dit Besluit verbonden.

Ten aanzien van de overschrijdingen van $L_{A,max}$ concluderen wij dat:

- Sprake is van een overschrijding van 5 dB(A) in de nachtperiode op de woning aan Pratwinkel 5;
- Voor het overige geen overschrijdingen zijn berekend.

Indirecte hinder

Volgens het akoestisch onderzoek voldoet de inrichting aan de geluidniveaus uit de Circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting'. Dit toetsingskader is van toepassing buiten de inrichting voor verkeer dat te herleiden is tot de inrichting. Voor de indirecte hinder zijn daarom ook geen extra maatwerkvoorschriften noodzakelijk.

Noodzaak maatregelen

De systematiek voor het treffen van maatregelen volgens de handreiking industrielawaai gaat uit van de volgende volgorde met afweging:

- a. Maatregelen aan bron (technisch organisatorisch).
- b. Maatregelen in de overdracht (geluidscherm, andere routing op terrein).
- c. Maatregelen aan de ontvanger (gevelmaatregelen)

Het akoestisch rapport stelt een aantal maatregelen voor om te kunnen voldoen aan de grenswaarden. De organisatorische en technische maatregelen om de overschrijdingen van het Langtijdgemiddelde geluidniveau en het maximale geluidniveau te voorkomen dan wel te beperken hebben wij vertaald in Maatwerkvoorschriften die wij verbinden aan dit Besluit.

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau

Het Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op de gevels van de woningen aan de Pratwinkel 2 en Koesdonkerveldweg 18 voldoen aan de grenswaarden zoals die in tabel 1 van dit Besluit zijn opgenomen

Maximale geluidniveau

De maximale geluidniveaus in de nachtperiode worden gereduceerd tot 65 à 67 dB(A).

Als aanvullende maatregel kan nog overwogen worden middels het verbeteren van de geluidwering van de gevel (door het vervangen van het enkel glas in de gevel van de slaapkamer aan de voorzijde van de woning) en te borgen dat de piekniveaus in de woning beperkt blijven tot 45 dB(A) in de nachtperiode. Vooralsnog wordt deze maatregel niet dwingend opgelegd.

Bij deze overwegingen betrekken wij verder nog het volgende:

- Pratwinkel 5 is een bedrijfswoning. Deze woning wordt blootgesteld aan eigen geluidbelasting. Deze eigen geluidbelasting zal over het algemeen dominant zijn;
- Het StAB deskundigenbericht van 16 juni 2011 met betrekking tot de Vrijstelling ex artikel 19 WRO, concludeert dat de plannen ruimtelijk inpasbaar zijn.
- Technisch/juridisch zou de meest voor de hand liggende maatregel het gebruik van de in,- en uitrit aan de noordzijde van het bedrijf zijn. Als deze in,- en uitrit door het vrachtverkeer wordt gebruikt is weliswaar een toename van hinder aan de orde maar kan in alle gevallen aan de grenswaarden uit afdeling 2.8 van het Activiteitenbesluit worden voldaan. Met omwonenden is in het verleden echter afgesproken dat deze inrit niet zou worden gebruikt om hinder zo veel mogelijk te voorkomen. Om deze reden schrijven wij deze maatregel niet dwingend voor.

Maatwerkvoorschriften

Om zowel de omwonenden als het milieu de hoogst mogelijke bescherming te bieden is het noodzakelijk de hiervoor genoemde maatwerkvoorschriften formeel vast te leggen.

Procedure

Betreffende deze inrichting loopt op dit moment ook een bestemmingplanprocedure. De omwonenden van de inrichting zijn daarbij betrokken als belanghebbenden. Om deze – en eventuele andere – belanghebbenden de mogelijkheid te bieden in een vroeg stadium hun zienswijze te geven over onze besluitvorming, kiezen wij ervoor dit besluit voor te bereiden met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Dit betekent dat wij een ontwerp van ons voorgenomen besluit ter inzage zullen leggen en zullen toesturen aan de ons bekende belanghebbenden in de bestemmingsplanprocedure. Het belang van de drijver van de inrichting verzet zich ons inziens niet tegen deze gekozen procedure, aangezien ook hij is gebaat bij een vroegtijdige afweging van alle betrokken belangen.

Zienswijzen

Vanaf 16 januari 2014 tot en met 26 januari 2014 bestond voor eenieder de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen tegen het ontwerpbesluit. Er zijn zienswijzen ingebracht door:

- A. Bij brief van 18 januari 2014, ingekomen 19 februari 2014, mevr. A. van der Hogen en dhr. K. Vormeer, Pratwinkel 3 te 5991 NP Baarlo;
- B. Bij brief van 24 februari 2014, ingekomen 24 februari 2014, dhr. G.J. Peulen, Albert Neuhuysstraat 35 te 5991 XX Baarlo;
- C. Bij brief van 22 februari 2014, ingekomen 25 februari 2014, mevr. J.H.M.S. Crien en dhr. J.W.M. Joosten, Koesdonkerveldweg 18 te 5991 NR Baarlo;
- D. Bij brief en fax van 25 februari 2014, ingekomen 25 februari 2014, DAS Rechtsbijstand namens de volgende personen:
 1. Dhr. G.J.M. Crien en, Pratwinkel 1 te Baarlo;
 2. G.J. Crien en Zn. BV, Pratwinkel 3a te Baarlo;
 3. Dhr. A.M.M.M. van Lier en mevr. A. van Lier – Crien en, Pratwinkel 2 te Baarlo.

Voor de inhoud van de zienswijzen en de overwegingen ten aanzien hiervan verwijzen we naar het zienswijzenverslag dat als bijlage bij dit besluit hoort. De zienswijzen hebben ertoe geleid dat de maatwerkvoorschriften zijn aangepast of aangevuld.

Vorbereiding

De voorbereiding van deze ontwerp-beschikking voor het vaststellen van maatwerkvoorschriften heeft plaatsgevonden overeenkomstig het bepaalde in artikelen 4:8 en 4:9 en de afdelingen 3:2 en 3:7 van de Awb.

Reacties van betrokken overheidsorganen

Bij deze procedure zijn geen andere bestuursorganen betrokken.

Overige regels en wetten

Deze beschikking houdt niet in dat hiermee is voldaan aan de bepalingen die in andere wetten, verordeningen enz. (zoals bijvoorbeeld Woningwet, Bouwverordening, bestemmingsplan of besluiten ingevolge de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren) zijn gesteld dan wel op grond hiervan worden voorgeschreven.

Geldigheid van het besluit

Dit besluit geldt voor eenieder die de inrichting drijft. Deze draagt er zorg voor dat de aan de beschikking verbonden voorschriften worden nageleefd.

Besluit

Burgemeester en Wethouders van Peel en Maas beschikken gezien de hiervoor genoemde overwegingen, alsmede gelet op de desbetreffende bepalingen van het Activiteitenbesluit, de Algemene Wet Bestuursrecht en de Wet milieubeheer:

1. Voor Corneth int transportbedrijf BV, gelegen aan Pratwinkel 9, 5991 NP te Baarlo, op grond van art. 2.20, lid 1 van het Activiteitenbesluit, maatwerkvoorschriften behorend bij het Activiteitenbesluit vast te stellen voor onbepaalde tijd.
2. Aan dit Besluit de betreffende maatwerkvoorschriften te verbinden, zoals die in de bijlagen bij dit besluit zijn opgenomen.
3. De melding Activiteitenbesluit met bijlagen zoals hieronder vernoemd, deel uit te laten maken van dit Besluit.

Bijlage 1: Maatwerkvoorschriften;

Bijlage 2: Meldingsformulier Z-MELD840-2013-0806 (405526);

Bijlage 3: Akoestisch onderzoek Peutz, rapportnr. F 20262-1-RA-001 dd. 1/8/2013 (409423);

Bijlage 4: Overzichtstekening (412492)

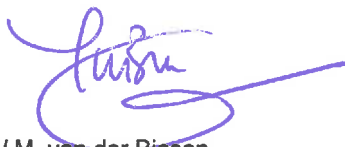
Bijlage 5: Plattegrondtekening gebouw (409664)

Bijlage 6: Detailtekening gebouw (412495)

Zienswijzenverslag

Panningen, 29 oktober 2014

Namens de burgemeester en wethouders van Peel en Maas,



J.W.M. van der Biesen

Teammanager vergunningen, toezicht en handhaving

Maatwerkvoorschriften in het kader van het Activiteitenbesluit voor “John Corneth Int. Transportbedrijf B.V.” gelegen aan Pratwinkel 9 5991 NP te Baarlo, kadastraal bekend gemeente Peel en Maas, plaatscode MBE00, sectie M nummers 139 en 1035.

MAATWERKVOORSCHRIFTEN

1. Geluid

1.1 Algemeen

1.1.1

De inrichting dient in werking te zijn overeenkomstig de uitgangspunten zoals genoemd in Hoofdstuk 2 van het akoestische onderzoek met rapportnummer F 20262-1-RA-001 (1 augustus 2013), opgesteld door Peutz.

1.1.2

Binnen de inrichting dient een registratie aanwezig te zijn, waaruit het aantal voertuigbewegingen per nacht blijkt. Deze registratie dient ten alle tijden binnen de inrichting aanwezig en voorhanden te zijn.

1.1.3

De in 1.1.2 genoemde registratie dient per nacht te worden bijgehouden, in elk geval het tijdstip van aankomen en/of het tijdstip van vertrekken. Met daarbij het kenteken van het betreffende voertuig.

1.2 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau's

1.2.1

Om, wat betreft de langtijdgemiddelde geluidniveau's ($L_{A,LT}$) te kunnen voldoen aan de grenswaarden uit tabel 1 in dit besluit moet de inrichting, naast de voorschriften bij het Activiteitenbesluit, aan de hierna opgenomen voorschriften 1.2.2 t/m 1.2.5 voldoen.

1.2.2

Binnen de inrichting mag één vrachtwagen aanwezig zijn uitgevoerd als bakwagen met onderkoeling waarvan de koelinstallatie in werking is.

1.2.3

De koelmotoren van de overige aanwezige vrachtauto's zijn uitgevoerd volgens de stand der techniek. Dit wil in ieder geval zeggen met een geluidvermogen van maximaal 85 d(B)A.

1.2.4

Binnen 2 jaar moeten -alle vrachtwagens die zijn uitgevoerd als bakwagen met onderkoeling zijn vervangen door geluidarme exemplaren die voldoen aan de stand der techniek zoals in voorschrift 1.2.3 bedoeld.

1.2.5

In de periode tot aan het vervangen van alle vrachtwagens met geluidarme koelmotoren mogen de vrachtwagens uitgevoerd als bakwagen met onderkoeling in de nachtperiode binnen de inrichting niet in werking zijn.

1.3 Maximale geluidniveau's

1.3.1

Om, wat betreft de maximale geluidniveau's (L_{Amax}), te kunnen voldoen aan de grenswaarden uit tabel 2 in dit Besluit moet de inrichting aan de hierna genoemde voorschriften 1.3.2 t/m 1.3.6 voldoen.

1.3.2

In afwijking van voorschrift 2.17 van het Activiteitenbesluit mag het maximale geluidsniveau (L_{Amax}) veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige toestellen en installaties, door de in de inrichting verrichte werkzaamheden of activiteiten, alsmede door het transportverkeer binnen de grenzen van

de inrichting, op de gevel van de woning aan de Pratwinkel 5, in de nachtperiode (23.00 uur -07.00 uur), niet meer bedragen dan **67 dB(A)**

1.3.3

Om te kunnen voldoen aan voorschrift 1.3.2 mag de maximale rijsnelheid op het bedrijfsterrein niet meer bedragen dan 10 km/h. Dit dient op duidelijke wijze op het gehele bedrijfsterrein zichtbaar te zijn, middels verbodsborden.

1.3.4

Binnen de inrichting dient een document "*Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens*" (RVV) aanwezig te zijn, dat op het bedrijfsterrein van toepassing is.

1.3.5

In het RVV zoals genoemd onder 3.1.2 dient in elk geval te zijn opgenomen:

- een bepaling dat de maximumsnelheid 10 km/u is;
- een verbod op de inzet van koelmotoren met een hoger geluidvermogen dan 85 DB(A).

1.3.6

Elke chauffeur die het bedrijfsterrein oprijdt, dient middels een ondertekend instructieblad te hebben verklaard dat zij het RVV hebben gezien en begrepen.

Bijlage 3

Akoestisch onderzoek Peutz

Rapportnummer F20262-1-RA-001

d.d. 01-08-2013

(zie bijlage 3 bij verleende vrijstelling)

Rapport

Akoestisch onderzoek Internationaal Transportbedrijf John
Corneth B.V. aan de Pratwinkel 9 te Baarlo

Rapportnummer F 20262-1-RA-001 d.d. 1 augustus 2013

Lid NLingenieurs
ISO-9001 gecertificeerd

Peutz bv
Paletsingel 2, Postbus 696
2700 AR Zoetermeer
Tel. (079) 347 03 47
Fax (079) 361 48 85
info@zoetermeer.peutz.nl

Lindenlaan 41, Molenhoek
Postbus 66, 6585 ZH Mook
Tel. (024) 357 07 07
Fax (024) 358 51 50
info@mook.peutz.nl

Oosterweg 127, Haren (Gn)
Postbus 7, 9700 AA Groningen
Tel. (050) 520 44 88
Fax (050) 526 31 78
info@groningen.peutz.nl

Montageweg 5
6045 JA Roermond
Tel. (0475) 324 333
info@roermond.peutz.nl

www.peutz.nl

Peutz GmbH
Düsseldorf, Dortmund, Berlin
info@peutz.de
www.peutz.de

Peutz SARL
Paris, Lyon
info@peutz.fr
www.peutz.fr

Peutz bv
London
info@peutz.co.uk
www.peutz.co.uk

Daidalos Peutz bvba
Lauven
info@daidalospeutz.be
www.daidalospeutz.be

Peutz
Sevilla
info@peutz.es
www.peutz.es

Köhler Peutz Geveltechniek bv
Zoetermeer
info@gevel.com
www.gevel.com

Opdrachten worden aanvaard
en uitgevoerd volgens De
Nieuwe Regeling 2011

BTW identificatienummer
NL004933837B01
KvK: 12028033

Opdrachtgever: Gemeente Peel en Maas
Rapportnummer: F 20262-1-RA-001
Datum: 1 augustus 2013
Ref.: TKe/TKe/KS/F 20262-1-RA-001

Inhoud

pagina

1. INLEIDING EN SAMENVATTING	3
2. UITGANGSPUNTEN	5
2.1. Algemeen	5
2.2. Situatie	5
2.3. Representatieve bedrijfsvoering	5
3. TOETSINGSKADER	7
3.1. Ruimtelijke ordening	7
3.2. Activiteitenbesluit	8
4. METINGEN	10
4.1. Meetmethode en meetinstrumenten	10
4.2. Meetresultaten	10
5. BEREKENINGEN	13
5.1. Algemeen	13
5.2. Bronsterkten	13
5.3. Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus	14
5.4. Maximale geluidniveaus	15
5.5. Indirecte hinder	15
6. BEOORDELING EN MOGELIJKE MAATREGELEN	16
6.1. Toetsing Activiteitenbesluit	16
6.2. Mogelijke maatregelen langtijdgemiddelde beoordelingniveaus	17
6.3. Mogelijke maatregelen maximale geluidniveaus	18
6.4. Geluidbelasting inclusief voorzieningen	19
7. CUMULATIE MET ANDERE GELUIDBRONNEN	20
7.1. Inleiding	20
7.2. Geluid vanwege wegverkeer	20
7.3. Geluid vanwege overige bedrijven	21
7.4. Cumulatieve geluidniveaus	21
7.5. Beoordeling cumulatieve geluidbelasting	21
8. CONCLUSIE	23

1. INLEIDING EN SAMENVATTING

In opdracht van de gemeente Peel en Maas is een onderzoek verricht naar de optredende geluidniveaus in de omgeving van de vestiging van Internationaal Transportbedrijf John Corneth B.V. aan de Pratwinkel 9 te Baarlo. Met betrekking tot de situering wordt verwezen naar figuur 1.

Het transportbedrijf is sinds 2007 aan de Pratwinkel 9 te Baarlo gevestigd. Voor de vestiging van het bedrijf is een vrijstelling ex artikel 19 WRO verleend en zijn in het kader van het Activiteitenbesluit maatwerkvoorschriften opgelegd. Aanleiding van het onderzoek vormt de vernietiging van het vrijstellingsbesluit door de Rechtbank Roermond in maart 2012. De gemeente Peel en Maas heeft aan Peutz verzocht een nieuw akoestisch onderzoek uit te voeren inzake de geluidssituatie bij en rondom Corneth, zodat alsnog een zorgvuldige afweging over de ruimtelijke inpasbaarheid van het bedrijf gemaakt kan worden en correcte/haalbare maatwerkvoorschriften opgelegd kunnen worden.

Op basis van door Corneth opgegeven bedrijfsvoeringgegevens, alsmede gegevens verkregen uit geluidmetingen is een akoestisch rekenmodel opgesteld voor de representatieve bedrijfssituatie. Bij de toegepaste meet- en rekenmethoden is aansluiting gezocht bij de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai" d.d. april 1999 (HMRI 1999). Met behulp van het rekenmodel zijn de geluidniveaus ter plaatse van omliggende woningen in beeld gebracht.

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

Vanwege de activiteiten van Corneth treden bij de omliggende woningen buiten het bedrijventerrein langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op die deels hoger zijn dan de grenswaarden die gesteld worden in het Activiteitenbesluit.

Indien maatregelen getroffen worden aan enkele luidere koelmotoren van vrachtauto's, kan wel voldaan worden aan de standaardgrenswaarden conform het Activiteitenbesluit.

De maatregelen kunnen als realistisch en technisch en economisch haalbaar gekwalificeerd worden. De firma Corneth heeft aangegeven bereid te zijn deze maatregelen te treffen.

Maximale geluidniveaus

De maximale geluidniveaus vanwege de activiteiten van Corneth voldoen ter plaatse van de woningen buiten het bedrijventerrein aan de standaardgrenswaarden conform het Activiteitenbesluit. Ter plaatse van de bedrijfswoning Pratwinkel 5 wordt in de nachtperiode de grenswaarde voor de maximale geluidniveaus overschreden.

Nachtelijk transport is inherent aan een internationaal transportbedrijf. Belangrijk is te borgen dat de piekniveaus in de woning beperkt blijven tot 45 dB(A) in de nachtperiode. Op deze wijze wordt een acceptabel woon- en leefklimaat in de woning voldoende

geborgd. Het is ons inziens mogelijk door gedragsmaatregelen en instructies aan chauffeurs de optredende maximale geluidniveaus in de nachtperiode terug te brengen tot 65 à 67 dB(A). Deze maatregelen kunnen bij maatwerkvoorschrift opgelegd worden. Overwogen kan voorts worden om middels het verbeteren van de geluidwering van de gevel -door het vervangen van het enkel glas in de gevel van de slaapkamer aan de voorzijde van de woning- de piekniveaus in de woning te beperken tot 45 dB(A).

Er zijn geen andere technische of organisatorische maatregelen mogelijk waarmee de maximale geluidniveaus bij deze woning in de nachtperiode teruggebracht kunnen worden, anders dan het verplaatsen van de vrachtautobewegingen naar de in- en uitrit aan de noordzijde, maar deze in- en uitrit wordt nu juist -in overleg met de burens- nachts niet gebruikt.

Geluid vanwege verkeer van en naar de inrichting

Vanwege verkeer van en naar de inrichting van Corneth treden geluidniveaus op die bij 1 woning niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarden. De maximale grenswaarde wordt echter niet overschreden. Gegeven de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse en de geluidwering van de gevel wordt een acceptabel woon- en leefklimaat in de woning voldoende geborgd.

Cumulatieve geluidbelasting

De cumulatieve geluidbelasting ter plaatse van de nabijgelegen woningen bedraagt tussen de 52 en 60 dB(A), inclusief de bedrijfsactiviteiten van Corneth. Zonder de bedrijfsactiviteiten van Corneth is de cumulatieve geluidbelasting ca. 1 dB(A) lager.

Gegeven de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse en de geluidwering van de gevel wordt een acceptabel woon- en leefklimaat in de nabijgelegen woningen voldoende geborgd.

2. UITGANGSPUNTEN

2.1. Algemeen

Ten behoeve van het onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- Rapport “Akoestisch onderzoek industrielawaai Pratwinkel 9 Baarlo” d.d. 6 mei 2011 met kenmerk 07201204N2, in opdracht van de gemeente Peel en Maas opgesteld door HMB B.V.
- StAB-verslag met onderwerp “Vrijstelling ex artikel 19 WRO voor het vestigen van Internationaal Transportbedrijf John Corneth B.V. aan de Pratwinkel 9 te Baarlo” d.d. 26 juli 2011 met kenmerk StAB-38890, opgesteld in opdracht van de Rechtbank Roermond.
- Uitspraak Rechtbank Roermond, sector bestuursrecht, d.d. 22 maart 2012 in zaaknummers AWB 08 / 1441, 09 / 941 en 09 / 942 WRO.
- Resultaten van uitgevoerde geluidmetingen d.d. 16 november 2012.

2.2. Situatie

Internationaal Transportbedrijf John Corneth B.V. is gelegen aan de Pratwinkel 9 te Baarlo, tegen het bestaande bedrijventerrein “De Kieën”, zie figuur 1. Direct ten oosten van het transportbedrijf is de woning aan de Pratwinkel 5 gelegen. Deze woning ligt op het bedrijventerrein. De woning Koesdonkerveldweg 18 ligt eveneens ten oosten van het transportbedrijf en net ten noorden van het bedrijventerrein. Ten zuiden van het transportbedrijf zijn de woningen Pratwinkel 1A en 2 gelegen. Deze woningen liggen eveneens juist buiten het bedrijventerrein “De Kieën”.

2.3. Representatieve bedrijfsvoering

Onder de representatieve bedrijfssituatie wordt in dit verband verstaan de bedrijfssituatie met een representatief aantal voertuigbewegingen, representatieve bedrijfsduur van installaties en apparatuur en dergelijke. De in de praktijk optredende bedrijfssituatie kan van dag tot dag enigszins verschillen. Bij de akoestische beschouwingen is rekening gehouden met de vanuit akoestisch oogpunt gezien normaliter maximaal optredende bedrijfssituatie.

Met betrekking tot de (akoestisch relevante) representatieve bedrijfsvoering zijn, conform opgave door Corneth, de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er is sprake van internationaal transport, waardoor de vrachtauto's veelal meerdere dagen onderweg zijn. Uitgegaan van een worst-case benadering door te veronderstellen dat alle vrachtauto's in één etmaal kunnen vertrekken en weer aankomen. Hierbij is sprake van 25 eigen vrachtauto's en 20 vrachtauto's van derden;

- Het aantal transportbewegingen van of naar het transportbedrijf betreft maximaal 90 per etmaal. Uitgegaan is van 55 vrachtautobewegingen in de dagperiode, 15 bewegingen in de avondperiode en 20 bewegingen in de nachtperiode;
- In de dag- en avondperiode is per beweging rekening gehouden met 2,5 minuut manoeuvreren en 2,5 minuut stationair draaien. In de nachtperiode wordt minder gemanoeuvreed omdat in die periode gestalde vrachtauto's alleen weggrijden (geen laden/lossen en dergelijke), uitgegaan is van een halve minuut per vrachtauto;
- in de dagperiode is rekening gehouden met het beperkt aanwezig zijn van vrachtauto's met ingeschakelde diesel koelmotoren. In de avond- en nachtperiode mogen diesel koelmotoren niet in werking zijn op het terrein van de inrichting;
- Op het achterterrein zijn 8 elektrische aansluitingen aanwezig voor koelwagens. In de maximale situatie worden alle aansluitingen gedurende het gehele etmaal benut. De koeling wordt gestuurd door een thermostaat. Uitgegaan is van een effectieve bedrijfsduur van 75% gedurende het etmaal;
- Laden en lossen ter plaatse van de 3 docks aan de achterzijde van het bedrijfsgebouw vindt in de regel plaats tussen 07.00 en 22.00 uur. Opleggers worden vanuit het gebouw via de docks geladen of gelost met een heftruck of palletwagen. Uitgegaan is van laad- en losactiviteiten gedurende 6 uur in de dagperiode en 1,5 uur in de avondperiode;
- Op het buitenterrein kan daarnaast gedurende 1 uur in de dagperiode een heftruck actief zijn;
- Binnen een deel van het bedrijfsgebouw vindt gekoelde opslag van goederen plaats. De koelinstallatie is opgesteld aan de achterzijde van het bedrijfsgebouw. Uitgegaan is van een effectieve bedrijfsduur van de installatie gedurende 60% van de tijd in de dagperiode, 40% van de tijd in de avondperiode en 20% van de tijd in de nachtperiode;
- Het aantal personenautobewegingen van of naar het transportbedrijf bedraagt maximaal 70 per etmaal. Het merendeel van de personenauto's (55 bewegingen) parkeert zuidelijk op het bedrijfsterrein. De overige personenauto's (15 bewegingen) parkeren op het voorterrein ten oosten van het bedrijfsgebouw.

3. TOETSINGSKADER

3.1. Ruimtelijke ordening

In het kader van de ruimtelijke procedure dient ervoor gezorgd te worden dat nieuwe bedrijven een passende locatie nabij woningen krijgen, waarbij enerzijds hinder ter plaatse van woningen voldoende beperkt wordt en anderzijds de (continuïteit van de) bedrijfsvoering voldoende gewaarborgd is.

In eerste aanleg kan hiertoe gebruik gemaakt worden van de methodiek van milieuzonering, waarbij beoogd wordt milieubelastende functies en milieugevoelige bestemmingen te scheiden. De hiertoe benodigde (richt)afstand tussen de functies is afhankelijk van de milieucategorie van het bedrijf en de typologie van het gebied. De methodiek is uiteengezet in de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering. In gevallen waarbij de concrete bedrijfsactiviteiten bekend zijn, adviseert de publicatie om van deze concrete activiteiten uit te gaan, omdat dit nauwkeuriger is dan de gegeven generieke richtafstanden.

Voor een buitenplanse inpassing van een bedrijf nabij woningen wordt in bijlage 5 van Bedrijven en Milieuzonering een stappenplan aangereikt. Daarbij is de typologie van het gebied van belang. In dit geval zijn de nabijgelegen woningen Koesdonkerveldweg 18, Pratwinkel 1a en Pratwinkel 2 direct naast het bedrijventerrein gelegen en is de woning Pratwinkel 5 een bedrijfswoning die op het bedrijventerrein gelegen is. Bovendien liggen de woningen in de akoestische invloedssfeer van de provinciale weg N 273 (Napoleonsbaan). Het gebied is derhalve te beschouwen als gemengd gebied.

Het stappenplan gaat uit van een inpasbare situatie in gemengd gebied indien de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus beperkt blijven tot 50 dB(A), de maximale geluidniveaus tot 70 dB(A) en de geluidbelasting vanwege verkeer van en naar de inrichting tot 50 dB(A).

Ook een geluidbelasting van respectievelijk 55 dB(A), 75 dB(A) en 65 dB(A) kan acceptabel geacht worden, maar dit dient nader gemotiveerd te worden. Bovendien dient hierbij de cumulatie met de reeds aanwezige geluidbelasting betrokken te worden.

De woningen Koesdonkerveldweg 18, Pratwinkel 1a en Pratwinkel 2 zijn woningen die direct naast het bedrijventerrein gelegen zijn. Het gebied is te beschouwen als gemengd gebied. Voorgesteld wordt een grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde voor bedrijven te hanteren.

De woning Pratwinkel 5 is een bedrijfswoning op het bedrijventerrein. Voor deze woning kan een enigszins hogere grenswaarde worden gehanteerd. Met een etmaalwaarde van

55 dB(A) kan bij deze woning nog van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gesproken worden.

Dit komt ook tot uitdrukking in het Activiteitenbesluit milieubeheer, het milieuhygiënisch kader waarbinnen de inrichting van Corneth beoordeeld wordt.

3.2. Activiteitenbesluit

Op de vestiging van Corneth is de regelgeving van het Activiteitenbesluit milieubeheer van toepassing. Ten aanzien van geluid in de omgeving zijn in onderhavige situatie met name lid 1 en 3 van artikel 2.17 van het Activiteitenbesluit van belang:

Artikel 2.17

1. Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Aeq,T}$) en het maximaal geluidsniveau L_{Amax} , veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting, geldt dat:

- a. de niveaus op de in tabel 2.17a genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;

Tabel 2.17a

	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{Aeq,T}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{Aeq,T}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
L_{Amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

- b. de in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur in tabel 2.17a opgenomen maximale geluidsniveaus L_{Amax} niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;

3. In afwijking van het eerste lid geldt voor een inrichting die is gelegen op een bedrijventerrein, dat:

- a. het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Aeq,T}$) en het maximaal geluidsniveau (L_{Amax}) op de in tabel 2.17c genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;

Tabel 2.17c

	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{A,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen op het bedrijventerrein	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)
$L_{A,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen op het bedrijventerrein	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
$L_{A,max}$ op de gevel van gevoelige gebouwen op het bedrijventerrein	75 dB(A)	70 dB(A)	65 dB(A)
$L_{A,max}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen op het bedrijventerrein	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

- b. de in de periode tussen 07:00 uur en 19:00 uur in tabel 2.17c opgenomen maximale geluidsniveaus ($L_{A,max}$) niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;

4. METINGEN

4.1. Meetmethode en meetinstrumenten

Ten behoeve van het onderzoek zijn op 16 november 2012 geluidniveaumetingen verricht bij Corneth.

De metingen zijn verricht volgens de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai" d.d. april 1999.

De metingen zijn uitgevoerd met behulp van de volgende instrumenten:

- Precision Sound Level Meter, fabrikaat Brüel & Kjær, type 2236 met microfoon, fabrikaat Brüel & Kjær, type 4188, met windbol;
- Compact Flash (CF) recorder, fabrikaat Marantz Solid State, type PMD 670;
- Akoestische ijkbron, fabrikaat Brüel & Kjaer, type 4231.

De nauwkeurigheid van de geluidniveaumeter bedraagt volgens IEC 60651 type 1 voor de octaafband met middenfrequentie van $63 \text{ Hz} \pm 1,5 \text{ dB}$, voor de octaafbanden met middenfrequenties van 125 t/m 4000 $\text{Hz} \pm 1 \text{ dB}$ en kan voor de octaafband met middenfrequentie van 8000 $\text{Hz} +1,5$ tot -3 dB bedragen.

De akoestische ijkbron geeft een geluidniveau van $93,8 (\pm 0,25) \text{ dB}$ bij 25°C en van $93,8 (\pm 0,5) \text{ dB}$ bij 0°C of 50°C bij een frequentie van $1000 (\pm 15) \text{ Hz}$.

4.2. Meetresultaten

De geluidmetingen hadden tot doel de geluidniveaus te bepalen vanwege de vrachtautobewegingen en de koelmotoren van geconditioneerde wagens. De geluidmetingen vonden plaats op relatief korte afstand tot de geluidbronnen welke representatief in bedrijf waren.

In tabel 1 zijn de resultaten van relevante gemeten equivalente geluidniveaus $L_{Aeq,T}$ in dB(A) weergegeven. Het aangegeven equivalente geluidniveau is het energetisch gemiddelde geluidniveau over de beschouwde periode. Het aangegeven maximale geluidniveau is de hoogste aflezing in de meterstand 'fast', verminderd met de meteocorrectieterm C_m . Door de relatief beperkte meetafstand en gehanteerde meethoogte is C_m in onderhavige situatie 0 dB .

Tabel 1: Meetresultaten geluidbronnen op het terrein van de inrichting.

Geluidbron en meetomstandigheden	L _{Aeq,T} in dB(A)	L _{Amax} in dB(A)	Figuur
Koelmotor Thermo King SL-200e elektrisch aangesloten op 5 m	66	–	I.1
Koelmotor dak aanhanger elektrisch aangesloten op 5 m	63	–	I.2
Koelmotor onder bakwagen elektrisch aangesloten op 6 m	68	–	I.3
Renault 440 stationair draaien op 7 m	69	–	I.4
Renault 440 manoeuvreren op 7 m	72	76	I.5
Volvo 440 manoeuvreren op 7 m	72	74	I.6
Volvo 440 stationair draaien op 7 m	73	–	I.7
Volvo 500 stationair draaien op 7 m	70	–	I.8
Volvo 500 manoeuvreren op 7 m	71	75	I.9
Koelmotor dak aanhanger diesel-bedrijf op 7 m	66	–	I.10
Koelmotor Carrier Vector 1850Mt diesel-bedrijf op 7 m	72	–	I.11
Volvo 440 stationair draaien op 7 m	70	–	I.12
Volvo 440 manoeuvreren op 7 m	71	74	I.13
Scania manoeuvreren op 7,5 m	65	69	I.14
Scania stationair draaien op 7,5 m	61	–	I.15
Koelmotor Carrier Vector 1850Mt diesel-bedrijf op 7 m	71	–	I.16
Renault 410 stationair draaien + Carrier Vector diesel-bedrijf op 7 m	74	–	I.17
Renault 410 manoeuvreren/rijden + Carrier Vector diesel-bedrijf op 7 m	76	78	I.18
Renault rijden + Carrier Vector diesel-bedrijf op 7 m	76	78	I.19
Renault manoeuvreren + Carrier Vector diesel-bedrijf op 7 m	74	77	I.20
Mercedes Benz stationair draaien op 7 m	66	–	I.21
Mercedes Benz rijden op 7 m	72	75	I.22

In bijlage I, figuur I.1 en I.22, wordt van de metingen met betrekking tot de equivalente geluidniveaus de spectrale verdeling gegeven.

Het geluidniveau vanwege het rijden van de vrachtauto's op de openbare weg is bepaald in een meetpositie op ca. 13 m van de as van de Kieënweg. De gehanteerde meetpositie, gelegen in de buurt van de woning Pratwinkel 1A is in figuur 1 aangegeven. De meethoogte bedroeg 4 m. De representatieve rijsnelheid van de vrachtauto's ter plaatse bedroeg ca. 25 km/uur. Het bronvermogen van de over de Kieënweg rijdende vrachtauto's is bepaald uit het maximaal optredende geluidniveau tijdens de passage (worst-case). In tabel 2 zijn de resultaten van gemeten maximale geluidniveaus weergegeven. In bijlage I, figuur I.23, is de spectrale verdeling van de metingen gegeven.

Tabel 2: Meetresultaten vrachtautobewegingen over de openbare weg.

Geluidbron en meetomstandigheden	L _{Amax} in dB(A)	Figuur
Passage vrachtauto (vertrek) op 12 m	73	1.23
Passage vrachtauto (aankomst) op 14 m	71	1.23
Passage vrachtauto op 13 m	69	1.23
Passage vrachtauto op 13 m	70	1.23
Passage vrachtauto + koelmotor (vertrek) op 12 m	73	1.23
Passage vrachtauto + koelmotor (aankomst) op 14 m	70	1.23

Ten slotte zijn immissiemetingen verricht ter plaatse van de woning Pratwinkel 5, gelegen nabij de in- en uitrit van het terrein. Uit deze metingen is het maximale geluidniveau ter plaatse van deze woning bepaald dat optreedt vanwege de aankomende en vertrekkende vrachtauto's. De meethoogte bedroeg 5 m. Gemeten is op 1 m voor de gevel van de woning; derhalve inclusief gevelreflectie. In tabel 3 zijn de resultaten van gemeten maximale geluidniveaus weergegeven. In bijlage I, figuur I.24, is de spectrale verdeling van de metingen gegeven. In de tabel zijn tevens de uit de meetresultaten berekende waarden exclusief gevelreflectie gegeven.

Tabel 3: Meetresultaten maximale geluidniveaus woning Pratwinkel 5.

Geluidbron en meetomstandigheden	L _{Amax} in dB(A)		Figuur
	inclusief gevelreflectie (gemeten)	exclusief gevelreflectie (berekend)*	
Volvo 500 vertrek van terrein	73	70	1.24
Volvo 440 aankomst op terrein	72	69	1.24
Vrachtauto aankomst op terrein	71	68	1.24
Renault 440 vertrek van terrein	70	67	1.24
Renault 440 aankomst op terrein	69	66	1.24
Renault 410 + koelmotor diesel-bedrijf vertrek van terrein	71	68	1.24
Renault 410 + koelmotor diesel-bedrijf aankomst op terrein	72	69	1.24

* betreft berekende waarde uit gemeten waarde inclusief gevelreflectie, uitgaande van een gevelcorrectieterm C_g van 3 dB.

5. BEREKENINGEN

5.1. Algemeen

Op basis van de verkregen technische en akoestische gegevens, de bedrijfsvoering conform hoofdstuk 2 en ervaringsgegevens is een rekenmodel opgesteld ten aanzien van de representatieve bedrijfssituatie van het transportbedrijf. Basis van het rekenmodel vormt het model van HMB B.V. conform rapport 07201204N2 d.d. 6 mei 2011.

Met behulp van het rekenmodel zijn in rekenpositie 1 t/m 6, gelegen ter plaatse van woningen, de te verwachten langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,LT}$ en maximale geluidniveaus L_{Amax} gedurende de dag-, avond- en nachtperiode berekend. In figuur 1 zijn de rekenposities aangegeven.

Alle berekeningen zijn uitgevoerd conform de methode II van de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai" van april 1999 (HMRI 1999), te weten:

- II.2 Geconcentreerde bronmethode;
- II.8 Overdrachtsmodel.

De waarden in de octaafband met middenfrequentie 31,5 Hz zijn niet in beschouwing genomen aangezien deze niet relevant bleken te zijn.

De rekenhoogte bedraagt in de dagperiode 1,5 m en in de avond- en nachtperiode 5 m boven lokaal maaiveld.

Gerekend is met een akoestisch harde bodem ter plaatse van het bedrijfsterrein, de verkeerswegen en het terrein van de inrichting. Het overige bodemgebied is als akoestisch zacht ingevoerd.

Bijlage III geeft een overzicht van de invoergegevens van de genoemde rekenmethoden.

N.B. Beschouwd is de situatie waarin het kassencomplex ten noorden van Corneth gerealiseerd is (de actuele situatie). Vanwege reflecties richting de zuidelijk gelegen woningen aan de Prätwinkel kan dit als worst-case beschouwd worden.

5.2. Bronsterkten

De bronsterkteberekeningen zijn opgenomen in bijlage II. In tabel 4 is een overzicht gegeven van de berekende bronsterkten. Uit de bronsterkten is de energetisch gemiddelde bronsterkte bepaald die gehanteerd is in het rekenmodel. Deze energetisch gemiddelde bronsterkte is eveneens opgenomen in de tabel.

Tabel 4: Overzicht berekende bronsterkten en berekening aan te houden bronsterkte in het rekenmodel.

Geluidbron		Uit metingen berekende bronsterkten in dB(A)	Aangehouden bronsterkte in rekenmodel
Vrachtauto, stationair draaien		94,8 / 98,5 / 95,4 / 95,5 / 87,1 / 92,4 / (99,6*)	95,1 dB(A)
Vrachtauto, manoeuvreren		97,4 / 98,1 / 97,3 / 97,1 / 91,1 / (99,6*)	96,8 dB(A)
Vrachtauto, rijden op terrein inrichting		99,6 / 101,6* / 101,4*	101,0 dB(A)
Vrachtauto, rijden op openbare weg		104,1 / 104,3 / 100,7 / 102,1 / 104,6* / 102,6*	103,3 dB(A)
Koelmotor, elektrisch aangesloten	koelmotor kop-/dakpositie	88,7 / 86,2	87,6 dB(A)
	koelmotor onder vrachtauto	92,6	92,6 dB(A)
Koelmotor, diesel-bedrijf (kop-/dakpositie)		92,5 / 98,2 / 96,8	96,4 dB(A)

* Met ingeschakelde koelmotor (diesel-bedrijf).

Slechts een beperkt aantal van de vrachtauto's bij Corneth is uitgerust met een koelmotor onder de vrachtauto (bakwagen). Momenteel zijn er nog 4 van dergelijke bakwagens met onder-koeling in gebruik bij Corneth, op een totaal van 25 eigen vrachtauto's en 20 vrachtauto's van derden. Voorjaar 2013 is één van deze vrachtauto's met onder-koeling vervangen door een trekker-opleggercombinatie, waarbij de koeling op de kop van de oplegger is gesitueerd. Op basis hiervan is ervan uitgegaan dat op het achterterrein normaliter maximaal 2 vrachtauto's met onderkoeling en 6 wagens/opleggers met koeling op de kop van de wagen c.q. het dak elektrisch aangesloten zijn.

5.3. Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

In tabel 5 zijn de in de gehanteerde rekenposities berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,LT}$ in dB(A) gedurende de dag-, avond- en nachtperiode weergegeven voor de representatieve bedrijfssituatie van Corneth.

Tabel 5: Berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,LT}$) in de dag-, avond- en nachtperiode ten gevolge van Corneth.

Rekenpositie, zie figuur 1 en 2		$L_{A,LT}$ in dB(A)		
		Dagperiode	Avondperiode	Nachtperiode
01	Koesdonkerveldweg 18	43	44	42
02/03	Pratwinkel 5	45	46	45
04/05	Pratwinkel 1A	43	42	40
06	Pratwinkel 2	43	44	41

In bijlage IV is een overzicht van de in de rekenposities berekende beoordelingsniveaus weergegeven.

5.4. Maximale geluidniveaus

In tabel 6 zijn de vanwege Corneth bij woningen optredende maximale geluidniveaus L_{Amax} in dB(A) gedurende de dag-, avond- en nachtperiode weergegeven voor de representatieve bedrijfssituatie.

Tabel 6: Berekende maximale geluidniveaus L_{Amax} in de dag-, avond- en nachtperiode ten gevolge van activiteiten op het terrein van Corneth.

Rekenpositie, zie figuur 2		L_{Amax} in dB(A)		
		Dagperiode	Avondperiode	Nachtperiode
01	Koesdonkerveldweg 18	56	59	59
02/03	Pratwinkel 5	72	70	70
04/05	Pratwinkel 1A	56	56	56
06	Pratwinkel 2	54	56	56

De maximale geluidniveaus worden veroorzaakt door vrachtautobewegingen op het terrein van de inrichting. Bij de berekeningen is op grond van de geluidmetingen een maximale bronsterkte ($L_{W,max}$) van 106 dB(A) gehanteerd. De berekende waarde bij de woning Pratwinkel 5 komt hiermee goed overeen met de rechtstreeks voor de gevel van de woning Pratwinkel 5 gemeten maximale geluidniveaus van ten hoogste 70 dB(A) (exclusief gevelreflectie) op een meethoogte van 5 m.

In bijlage IV is een overzicht van de in de rekenposities berekende beoordelingsniveaus weergegeven.

5.5. Indirecte hinder

In tabel 7 zijn de vanwege verkeer van en naar de inrichting bij woningen optredende equivalente geluidniveaus L_{Aeq} in dB(A) gedurende de dag-, avond- en nachtperiode weergegeven voor de representatieve bedrijfssituatie.

Tabel 7: Berekende equivalente geluidniveaus L_{Aeq} in de dag-, avond- en nachtperiode ten gevolge van verkeer van en naar de inrichting.

Rekenpositie, zie figuur 2		L_{Aeq} in dB(A)		
		Dagperiode	Avondperiode	Nachtperiode
01	Koesdonkerveldweg 18	25	26	26
02/03	Pratwinkel 5	43	41	40
04/05	Pratwinkel 1A	49	48	46
06	Pratwinkel 2	28	32	30

6. BEOORDELING EN MOGELIJKE MAATREGELEN

6.1. Toetsing Activiteitenbesluit

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

Vanwege de activiteiten van Corneth treden bij de omliggende woningen buiten het bedrijventerrein langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op tot ca. 43 dB(A) in de dagperiode, tot ca. 44 dB(A) in de avondperiode en tot ca. 42 dB(A) in de nachtperiode.

Ter plaatse van de op het bedrijventerrein gelegen bedrijfswoning Pratwinkel 5 treden langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op van ca. 45 dB(A) in de dagperiode, van ca. 46 dB(A) in de avondperiode en van ca. 45 dB(A) in de nachtperiode.

De te hanteren grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde bij de woningen buiten het bedrijventerrein wordt in de nachtperiode plaatselijk met 1 tot 2 dB(A) overschreden.

De te hanteren grenswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde bij de bedrijfswoning op het bedrijventerrein wordt niet overschreden.

Maximale geluidniveaus

Vanwege de activiteiten van Corneth treden bij de omliggende woningen buiten het bedrijventerrein maximale geluidniveaus op tot ca. 56 dB(A) in de dagperiode, tot ca. 59 dB(A) in de avondperiode en tot ca. 59 dB(A) in de nachtperiode.

Ter plaatse van de op het bedrijventerrein gelegen bedrijfswoning Pratwinkel 5 treden maximale geluidniveaus op van ca. 72 dB(A) in de dagperiode, van ca. 70 dB(A) in de avondperiode en van ca. 70 dB(A) in de nachtperiode.

De te hanteren grenswaarden van 70 dB(A) in de dagperiode, 65 dB(A) in de avondperiode en 60 dB(A) in de nachtperiode bij de woningen buiten het bedrijventerrein worden niet overschreden.

De te hanteren grenswaarden van 75 dB(A) in de dagperiode, 70 dB(A) in de avondperiode en 65 dB(A) in de nachtperiode bij de bedrijfswoning op het bedrijventerrein worden in de dag- en avondperiode niet overschreden. In de nachtperiode wordt de grenswaarde met 5 dB(A) overschreden.

N.B. Overigens kunnen vanwege wegverkeer over de Pratwinkel ter plaatse van de woning hogere maximale geluidniveaus optreden dan vanwege de activiteiten van Corneth.

Indirecte hinder

Vanwege verkeer van en naar de inrichting treden geluidniveaus op tot 49 dB(A) in de dagperiode, 48 dB(A) in de avondperiode en 46 dB(A) in de nachtperiode. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde conform de Circulaire wordt ter plaatse van de woning Pratwinkel 1a in de avond- en nachtperiode overschreden. De maximale grenswaarde van 65 dB(A) wordt echter niet overschreden. Een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kan acceptabel zijn, mits het woon- en leefklimaat in de woning (het binnengeluidniveau) voldoende geborgd is. Hier wordt in hoofdstuk 7. nader op ingegaan.

6.2. Mogelijke maatregelen langtijdgemiddelde beoordelingniveaus

Teneinde aan de grenswaarden conform het Activiteitenbesluit te voldoen voor wat betreft de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus, zijn maatregelen nodig. Maatregelen kunnen aan de bron getroffen worden of in de overdracht. Beide mogelijkheden worden onderstaand beschouwd.

Bronmaatregelen

Belangrijkste geluidbron bij Corneth is het (elektrisch) koelen van gestalde vrachtauto's op het achterterrein gedurende de nachtperiode. In het algemeen is sprake van moderne koelmotoren met een geluidvermogen dat stand der techniek is. Enkele vrachtauto's (4 van de 45) zijn echter uitgevoerd als bakwagen met onder-koeling. De koelmotoren van deze vrachtauto's zijn ca. 5 dB(A) luider dan de koelmotoren van de overige vrachtauto's.

In het akoestisch rekenmodel is er rekening mee gehouden dat twee van de maximaal acht gestalde koelvrachtauto's uitgevoerd zijn met onder-koeling. Indien uitgegaan wordt van uitsluitend moderne koelmotoren ter plaatse van het achterterrein van Corneth, kan de geluidbelasting enigszins teruggebracht worden.

Na overleg is door Corneth aangegeven dat van 3 van de 4 vrachtauto's die tijdens de geluidmetingen nog beschikten over een meer luidruchtige onder-koeling, de koelunits vervangen zijn of zullen worden voor geluidarme exemplaren van het type Carrier Supra 850 U. Het geluidvermogen van deze koelmotor is ca. 85 dB(A), derhalve lager dan het gemeten geluidvermogen van de koelmotoren van de overige vrachtauto's.

Door Corneth is tevens aangegeven dat het bedrijf bereid is de luidruchtigere exemplaren in de nachtperiode niet meer in gebruik te hebben tot vervanging van de koelmotor.

Overdrachtsmaatregelen

Overdrachtsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van geluidschermen, wordt in voorliggende situatie niet realistisch geacht. Gezien de locatie en de hoogte van de relevante geluidbronnen ten opzichte van de nabijgelegen woningen, zou sprake dienen te zijn van meerdere geluidschermen met een aanzienlijke lengte en hoogte.

6.3. Mogelijke maatregelen maximale geluidniveaus

De grenswaarden conform het Activiteitenbesluit voor wat betreft de maximale geluidniveaus worden bij 1 woning in de nachtperiode overschreden, zijn maatregelen nodig. Maatregelen kunnen aan de bron getroffen worden of in de overdracht. Beide mogelijkheden worden onderstaand beschouwd. Ook wordt kort ingegaan op maatregelen bij de ontvanger.

Bronmaatregelen

De maximale geluidniveaus ter plaatse van de bedrijfswoning Pratwinkel 5 worden veroorzaakt door weggrijdende vrachtauto's in de nachtperiode. Er zijn dan ook geen technische (bron)maatregelen mogelijk om deze geluidniveaus terug te brengen. Nachtelijk transport is bovendien inherent aan een internationaal transportbedrijf.

Wel zijn organisatorische maatregelen mogelijk. Door gedragsmaatregelen en instructies aan chauffeurs kan er nog wat rustiger gereden worden met vrachtauto's dan tijdens de uitgevoerde geluidmetingen. Dit betekent dat de maximale geluidniveaus nog enigszins lager kunnen zijn indien chauffeurs voorzichtiger weggrijden van het terrein zonder teveel toeren te maken. Hierdoor kunnen de optredende maximale geluidniveaus bij de bedrijfswoning Pratwinkel 5 beperkt blijven tot 65 à 67 dB(A). Een verplichte instructie voor nieuw personeel en duidelijke instructieborden op het terrein kunnen als maatregel bij maatwerkvoorschrift opgelegd worden.

Overdrachtsmaatregelen

Overdrachtsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van geluidschermen, wordt in voorliggende situatie niet realistisch geacht. Gezien de locatie en de hoogte van de relevante geluidbronnen ten opzichte van de nabijgelegen woningen, zou sprake dienen te zijn van meerdere geluidschermen met een aanzienlijke lengte en hoogte.

Gebruik andere in- en uitrit

De inrichting van Corneth beschikt over een tweede in- en uitrit aan de noordoostzijde van het terrein. Uit berekeningen blijkt dat, indien deze in- en uitrit gebruikt zou worden voor het aankomen en vertrekken van vrachtauto's in de nachtperiode, bij woningen sprake is van maximale geluidniveaus van ten hoogste 65 dB(A). Ook kan, met beperkte voorzieningen, voldaan worden aan een grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde bij de dichtst bij deze inrit gelegen woning Koesdonkerveldweg 18 en blijft de geluidbelasting vanwege verkeer van en naar de inrichting beperkt tot 55 dB(A) etmaalwaarde.

Al met al lijkt het gebruik van deze inrit in de nachtperiode juridisch-akoestisch beter inpasbaar dan het gebruik van de zuidelijke inrit, waarbij maximale geluidniveaus van meer dan 65 dB(A) in de nachtperiode optreden. Het gebruik van deze inrit zal echter feitelijk tot meer hinder leiden, zowel bij de woning Koesdonkerveldweg 18 als bij de bedrijfswoning Pratwinkel 5, omdat de vrachtauto's dan direct voor deze woning

langsrijden en daarbij hogere maximale geluidniveaus zullen veroorzaken dan wanneer de zuidelijke inrit gebruikt wordt. Deze maximale geluidniveaus worden echter binnen de regelgeving niet getoetst.

In een eerder stadium is al met de omwonenden afgesproken om -teineinde hinder te beperken- de genoemde in- en uitrit juist *niet* te gebruiken in de nachtperiode.

Maatregelen bij de ontvanger

Gegeven de ligging van de bedrijfswoning op een bedrijventerrein en het feit dat de juridisch-akoestisch beter inpasbare oplossing in feite voor meer geluidhinder zal zorgen dan de voorliggende situatie, en technische of organisatorische maatregelen beperkt mogelijk zijn, kan een waarde van tussen de 65 en 70 dB(A) in de nachtperiode acceptabel zijn. Daarbij is wel van belang dat het woon- en leefklimaat in de woning (het binnengeluidniveau) voldoende geborgd is. Hier wordt in hoofdstuk 7 nader op ingegaan.

6.4. Geluidbelasting inclusief voorzieningen

In tabel 8 zijn de in de gehanteerde rekenposities berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,LT}$ in dB(A) gedurende de dag-, avond- en nachtperiode weergegeven voor de representatieve bedrijfssituatie van Corneth, na realisatie van de bovenomschreven bronmaatregelen aan de koelmotoren.

Tabel 8: Berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,LT}$) in de dag-, avond- en nachtperiode ten gevolge van Corneth, **na realisatie voorzieningen**.

Rekenpositie, zie figuur 1 en 2		$L_{A,LT}$ in dB(A)		
		Dagperiode	Avondperiode	Nachtperiode
01	Koesdonkerveldweg 18	42	44	40
02/03	Pratwinkel 5	45	46	44
04/05	Pratwinkel 1A	42	41	39
06	Pratwinkel 2	43	44	40

In bijlage IV is een overzicht van de in de rekenposities berekende beoordelingsniveaus weergegeven.

De voorzieningen hebben geen invloed op de hoogte van de maximale geluidniveaus en van de geluidniveaus vanwege verkeer van en naar de inrichting.

Inclusief de voorzieningen wordt voldaan aan het toetsingskader voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus van 50 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van de woningen Koesdonkerveldweg 18, Pratwinkel 1A en Pratwinkel 2 en van 55 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van de bedrijfswoning Pratwinkel 5.

7. CUMULATIE MET ANDERE GELUIDBRONNEN

7.1. Inleiding

Teneinde een zorgvuldige afweging over de ruimtelijke inpasbaarheid van de inrichting in de omgeving te kunnen maken, dient tevens inzicht te bestaan in de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse van omliggende woningen. Het betreft geluid vanwege wegverkeer over de Pratwinkel en de Napoleonsbaan en geluid vanwege industrielawaai van de bedrijven Corneth, GMB en Crienen.

Op basis van de cumulatieve geluidbelasting kan een uitspraak gedaan worden over het woon- en leefklimaat bij de omliggende woningen.

Ten aanzien van cumulatie heeft de StAB in haar verslag d.d. 16 juni 2011 geoordeeld dat de methode die HMB gehanteerd heeft, nu ook verkeersgegevens betrokken zijn en rekening is gehouden met omliggende bedrijven, realistisch is. In het vervolg wordt dan ook uitgegaan van dezelfde methode.

Voor de omliggende bedrijven en voor het wegverkeer wordt uitgegaan van de gegevens van HMB (rapport 07201204N2 d.d. 6 mei 2011), nu deze door de StAB als juist zijn beoordeeld. Deze gegevens worden in paragraaf 7.2. en 7.3. uiteengezet. Voor het geluid vanwege Corneth wordt uitgegaan van de in hoofdstuk 6. berekende geluidniveaus inclusief te treffen voorzieningen.

7.2. Geluid vanwege wegverkeer

In tabel 9 is de door HMB berekende geluidbelasting vanwege beide wegen weergegeven ter plaatse van de nabij Corneth gelegen woningen. Ook is de cumulatieve geluidbelasting van beide wegen samen weergegeven.

Tabel 9: Geluidbelasting in dB vanwege wegverkeer over Pratwinkel en Napoleonsbaan.

Rekenpositie	Geluidbelasting wegverkeer L_{den} in dB		
	Pratwinkel	Napoleonsbaan	Cumulatief
Koesdonkerveldweg 18	50	37	50
Pratwinkel 5	57	36	57
Pratwinkel 1a (achtergevel)	52	38	52
Pratwinkel 1a (zijgevel)	56	48	57
Pratwinkel 2	40	42	44

7.3. Geluid vanwege overige bedrijven

In tabel 10 is de berekende geluidbelasting vanwege industrielawaai (Corneth, GMB en Crien) weergegeven in etmaalwaarden.

Tabel 10: Geluidbelasting vanwege industrielawaai.

Rekenpositie	Geluidbelasting industrielawaai L_{etmaal} in dB(A)			
	Corneth	GMB	Crien	Cumulatief *
Koesdonkerveldweg 18	50	50	27	50
Pratwinkel 5	54	52	45	55
Pratwinkel 1a (achtergevel)	49	35	53	54
Pratwinkel 1a (zijgevel)	44	33	54	55
Pratwinkel 2	50	33	41	50

* De etmaalwaarde van de cumulatieve geluidbelasting is niet altijd gelijk aan de optelsom van de individuele etmaalwaardes, maar wordt bepaald uit de gecumuleerde bijdragen van de bedrijven per etmaalperiode (dag, avond en nacht).

7.4. Cumulatieve geluidniveaus

In tabel 11 is de berekende cumulatieve geluidbelasting weergegeven vanwege wegverkeerslawaai en industrielawaai samen. Ook is de toename van de geluidbelasting vanwege de vestiging van Corneth weergegeven.

Tabel 11: Geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai en industrielawaai.

Rekenpositie	Verkeerslawaai L_{den} in dB	Industrielawaai L_{etmaal} in dB(A)	Cumulatief L_{CUM} in dB	Cumulatief L_{CUM} in dB
			<u>Inclusief Corneth</u>	<u>exclusief Corneth</u>
Koesdonkerveldweg 18	50	50	54	53
Pratwinkel 5	57	55	59	58
Pratwinkel 1a (achtergevel)	52	54	57	56
Pratwinkel 1a (zijgevel)	57	55	60	59
Pratwinkel 2	44	50	52	46

De berekening van de cumulatieve geluidniveaus is toegevoegd in bijlage V.

7.5. Beoordeling cumulatieve geluidbelasting

Vanwege wegverkeer en omliggende bedrijven treedt ter plaatse van de woningen nabij Corneth een cumulatieve geluidbelasting op van ca. 52 tot 60 dB(A). Exclusief Corneth is sprake van een cumulatieve geluidbelasting van ca. 46 tot 59 dB(A). Bij vrijwel alle woningen is sprake van een toename van 1 dB van de cumulatieve geluidbelasting door de bedrijfsactiviteiten van Corneth.

Een cumulatieve geluidbelasting tussen 50 en 60 dB(A) kan -op basis van de milieukwaliteitsbeoordeling van Miedema- gekwalificeerd worden als matig tot tamelijk

slecht. De toename van de cumulatieve geluidbelasting door de bedrijfsactiviteiten van Corneth is beperkt en zorgt er niet voor dat deze beoordeling van de leefomgeving voor de woningen wijzigt. Alleen ter plaatse van de woning Pratwinkel 2 is sprake van een grotere toename van de geluidbelasting, waardoor de kwalificatie wijzigt van redelijk naar matig. Bij deze woning wordt door Corneth echter wel aan de standaardgrenswaarden van het Activiteitenbesluit voldaan.

Teneinde het woon- en leefklimaat in de woning te beschermen bij hoge geluidniveaus op de gevel, is de geluidwering van de gevel belangrijk. In het algemeen wordt een binnengeluidniveau van 35 dB(A) etmaalwaarde in woningen acceptabel geacht. Dit is ook het kwaliteitsniveau dat voor nieuwbouwwoningen in het Bouwbesluit wordt voorgeschreven.

De cumulatieve geluidbelasting is met name hoog ter plaatse van de woningen Pratwinkel 5 en Pratwinkel 1a, respectievelijk 59 en 60 dB(A). Voor deze woningen is de geluidwering van de gevel berekend¹ op respectievelijk 24 en 26 dB(A). Hiermee wordt het binnengeluidniveau derhalve beperkt tot 35 dB(A), waarmee sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat in de woning.

Bij de woningen Pratwinkel 2 en Koesdonkerveldweg 18 is sprake van een cumulatieve geluidbelasting van respectievelijk 52 en 54 dB(A). Uitgaande van de minimeisen die het Bouwbesluit stelt aan de geluidwering van de gevel van nieuwe woningen en de opbouw en goede staat van onderhoud van beide woningen, mag uitgegaan worden van een geluidwering van de gevel van ten minste 20 dB(A), waardoor ook bij deze beide woningen sprake zal zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat in de woning.

Ter plaatse van de bedrijfswoning Pratwinkel 5 is ook sprake van hoge maximale geluidniveaus (tot 70 dB(A) in de nachtperiode). Gegeven de geluidwering van de gevel van 24 dB(A) bedragen de maximale geluidniveaus binnen ca. 46 dB(A). Dit is 1 dB(A) hoger dan de gangbare grenswaarde van 45 dB(A). Een verplichte instructie voor nieuw personeel en duidelijke instructieborden op het terrein kunnen als maatregel bij maatwerkvoorschrift opgelegd worden. Hierdoor zullen de maximale geluidniveaus beperkt blijven tot 65 à 67 dB(A) en blijven de maximale geluidniveaus binnen lager dan 45 dB(A). Als alternatief kan overwogen worden middels het verbeteren van de geluidwering van de gevel -door het vervangen van het enkel glas in de gevel van de slaapkamer aan de voorzijde van de woning- te borgen dat de piekniveaus in de woning beperkt blijven tot 45 dB(A) in de nachtperiode.

¹ Zie rapport 07201204N2, "Akoestisch onderzoek industrielawaai Pratwinkel 9 Baarlo" d.d. 6 mei 2011 door HMB B.V.

8. CONCLUSIE

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

Vanwege de activiteiten van Corneth treden bij de omliggende woningen buiten het bedrijventerrein langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op die deels hoger zijn dan de grenswaarden die gesteld worden in het Activiteitenbesluit.

Indien maatregelen getroffen worden aan enkele luidere koelmotoren van vrachtauto's, kan wel voldaan worden aan de standaardgrenswaarden conform het Activiteitenbesluit.

De maatregelen kunnen als realistisch en technisch en economisch haalbaar gekwalificeerd worden. De firma Corneth heeft aangegeven bereid te zijn deze maatregelen te treffen.

Maximale geluidniveaus

De maximale geluidniveaus vanwege de activiteiten van Corneth voldoen ter plaatse van de woningen buiten het bedrijventerrein aan de standaardgrenswaarden conform het Activiteitenbesluit. Ter plaatse van de bedrijfswoning Pratwinkel 5 wordt in de nachtperiode de grenswaarde voor de maximale geluidniveaus overschreden.

Nachtelijk transport is inherent aan een internationaal transportbedrijf. Belangrijk is te borgen dat de piekniveaus in de woning beperkt blijven tot 45 dB(A) in de nachtperiode. Op deze wijze wordt een acceptabel woon- en leefklimaat in de woning voldoende geborgd. Het is ons inziens mogelijk door gedragsmaatregelen en instructies aan chauffeurs de optredende maximale geluidniveaus in de nachtperiode terug te brengen tot 65 à 67 dB(A). Deze maatregelen kunnen bij maatwerkvoorschrift opgelegd worden. Overwogen kan voorts worden om middels het verbeteren van de geluidwering van de gevel -door het vervangen van het enkel glas in de gevel van de slaapkamer aan de voorzijde van de woning- de piekniveaus in de woning te beperken tot 45 dB(A).

Er zijn geen andere technische of organisatorische maatregelen mogelijk waarmee de maximale geluidniveaus bij deze woning in de nachtperiode teruggebracht kunnen worden, anders dan het verplaatsen van de vrachtautobewegingen naar de in- en uitrit aan de noordzijde, maar deze in- en uitrit wordt nu juist -in overleg met de burens nachts niet gebruikt.

Geluid vanwege verkeer van en naar de inrichting

Vanwege verkeer van en naar de inrichting van Corneth treden geluidniveaus op die bij 1 woning niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarden. De maximale grenswaarde wordt echter niet overschreden. Gegeven de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse en de geluidwering van de gevel wordt een acceptabel woon- en leefklimaat in de woning voldoende geborgd.

Cumulatieve geluidbelasting

De cumulatieve geluidbelasting ter plaatse van de nabijgelegen woningen bedraagt tussen de 52 en 60 dB(A), inclusief de bedrijfsactiviteiten van Corneth. Zonder de bedrijfsactiviteiten van Corneth is de cumulatieve geluidbelasting ca. 1 dB(A) lager.

Gegeven de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse en de geluidwering van de gevel wordt een acceptabel woon- en leefklimaat in de nabijgelegen woningen voldoende geborgd.



Mook,

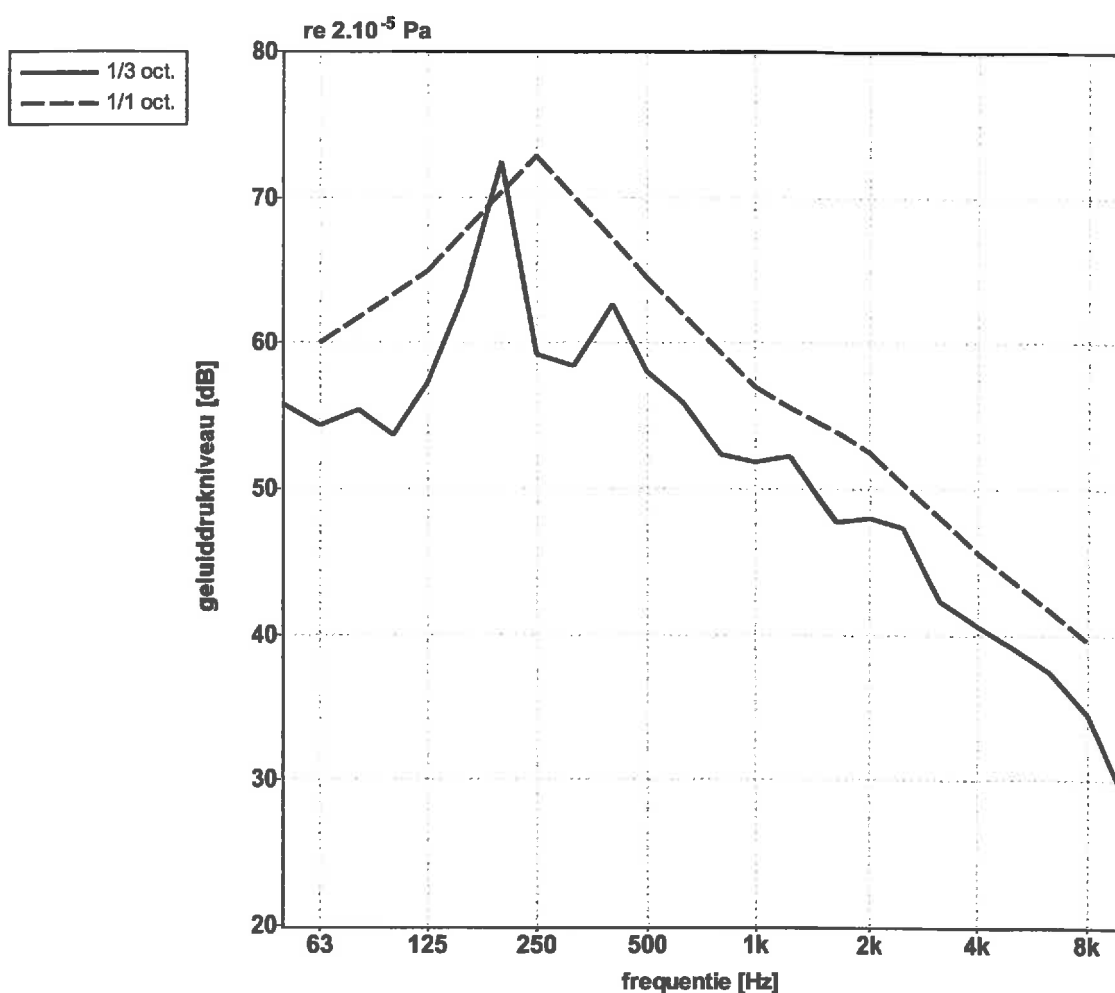
Dit rapport bestaat uit:
24 pagina's,
5 bijlagen.



Koelmotor Thermo King SL-200e elektrisch aangesloten op 5 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 78,0 dB(LIN) 65,5 dB(A)



Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

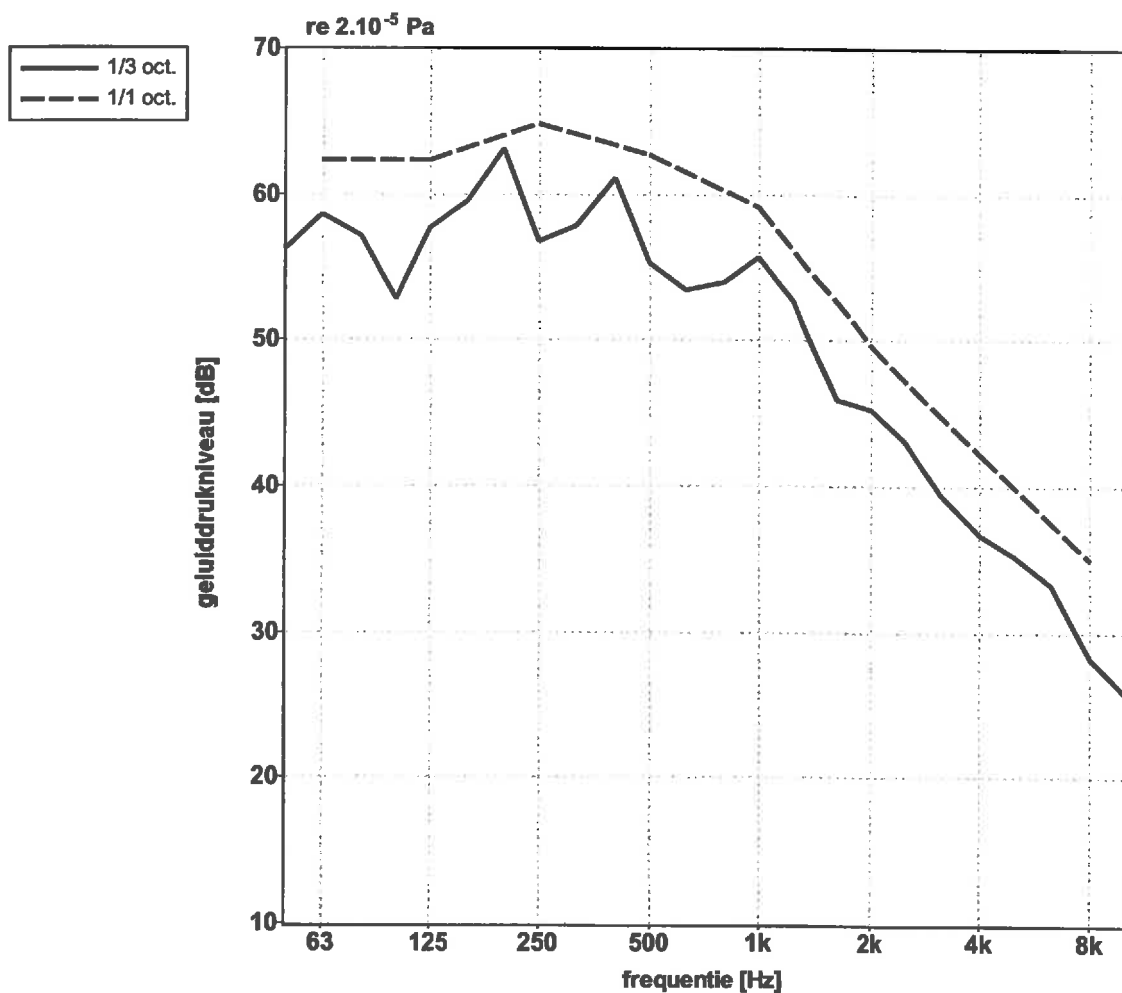
freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	55,8	53,7	72,5	62,7	52,4	47,8	42,3	37,4	
	54,3	57,3	59,2	58,0	51,9	48,0	40,6	34,5	dB
	55,4	63,6	58,5	55,9	52,3	47,3	39,1	29,4	
1/1 oct.	60,0	64,9	72,9	64,6	57,0	52,5	45,6	39,6	dB

Koelmotor dak aanhanger elektrisch aangesloten op 5 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 74,2 dB(LIN)

63,1 dB(A)



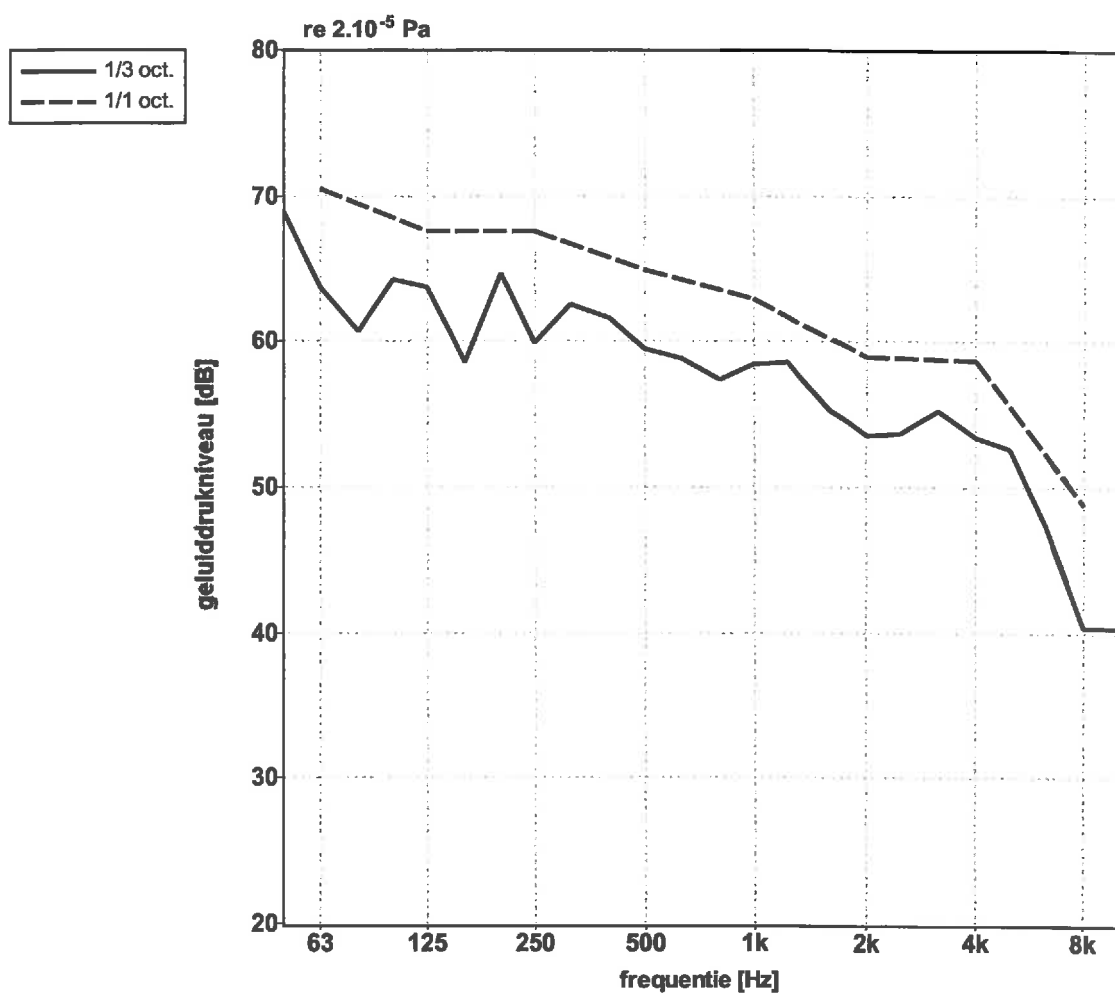
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	56,3	52,8	63,1	61,1	54,0	45,9	39,5	33,2	
	58,7	57,7	56,8	55,3	55,7	45,3	36,7	28,3	dB
	57,2	59,6	57,8	53,5	52,7	43,2	35,2	25,8	
1/1 oct.	62,3	62,3	64,9	62,7	59,1	49,7	42,3	35,0	dB

Koelmotor onder bakwagen elektrisch aangesloten op 6 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 76,4 dB(LIN) 68,0 dB(A)



Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

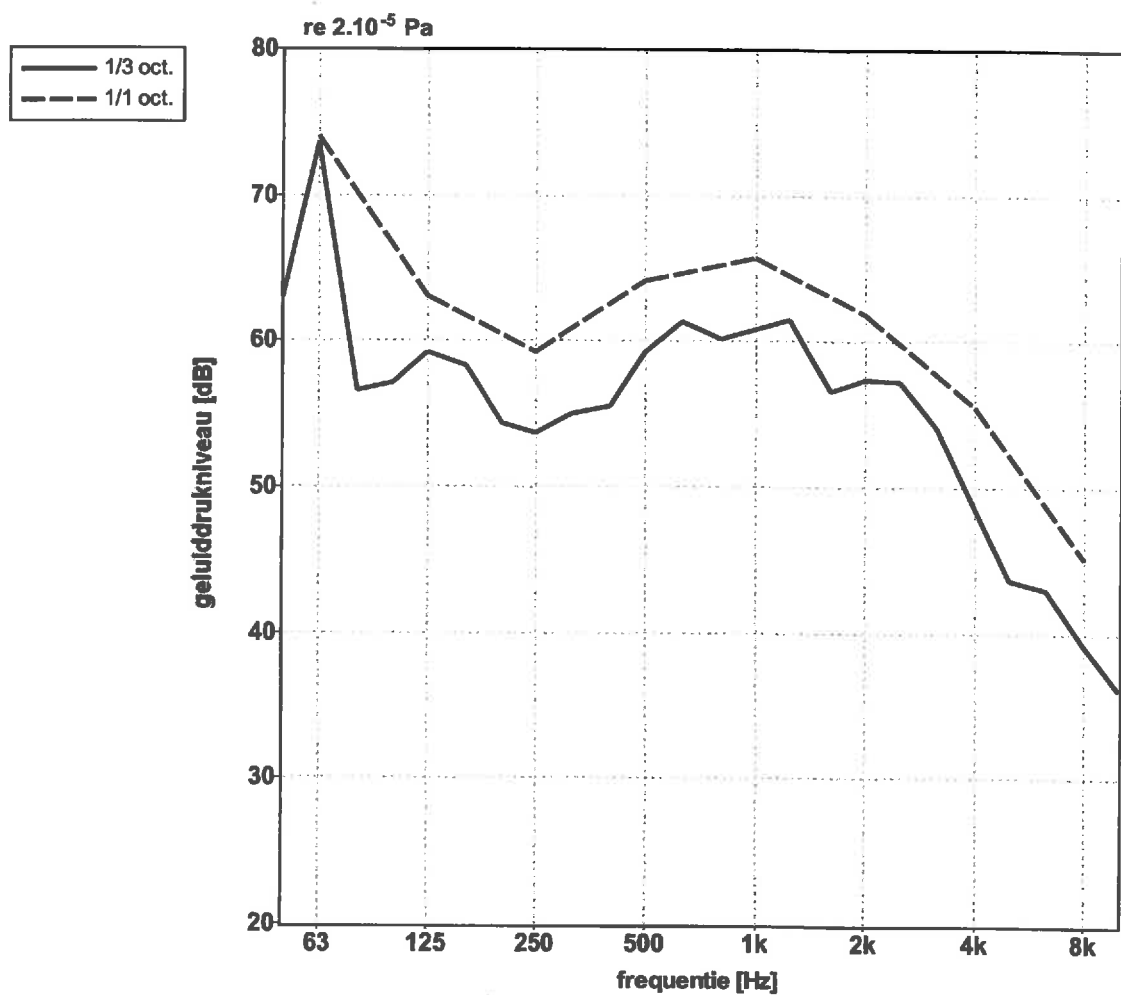
freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	68,9	64,3	64,7	61,6	57,4	55,3	55,3	47,4	
	63,8	63,8	59,9	59,5	58,5	53,6	53,4	40,3	dB
	60,7	58,6	62,5	58,9	58,6	53,7	52,6	40,4	
1/1 oct.	70,5	67,6	67,6	64,9	63,0	59,0	58,7	48,8	dB

Renault 440 stationair draaien op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 77,5 dB(LIN)

68,9 dB(A)



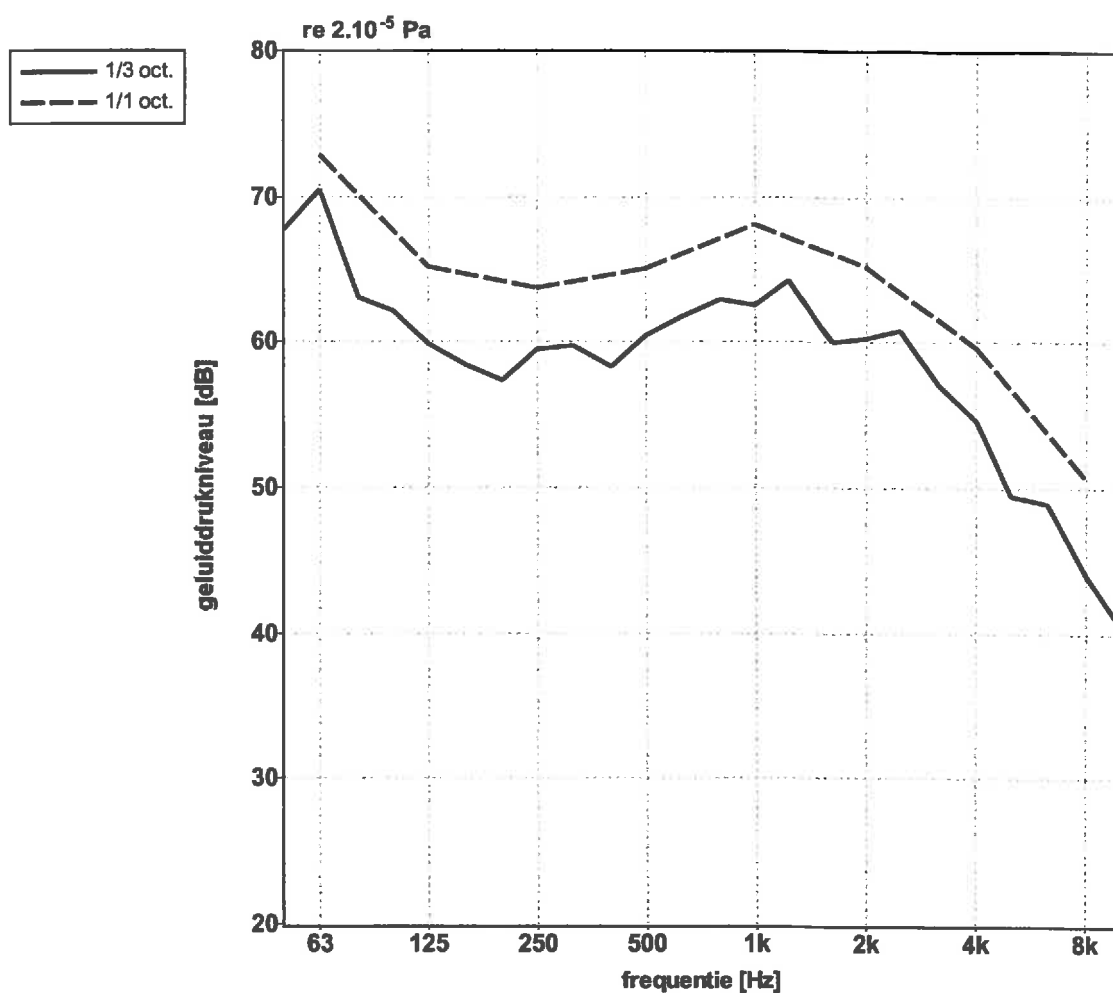
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	63,0	57,1	54,4	55,5	60,2	56,6	54,1	43,0	
	73,6	59,2	53,7	59,2	60,9	57,4	48,6	39,1	dB
	56,6	58,3	55,0	61,4	61,5	57,3	43,6	36,1	
1/1 oct.	74,0	63,1	59,2	64,1	65,7	61,9	55,5	45,1	dB

Renault 440 manoeuvreren op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 79,3 dB(LIN) 71,5 dB(A)



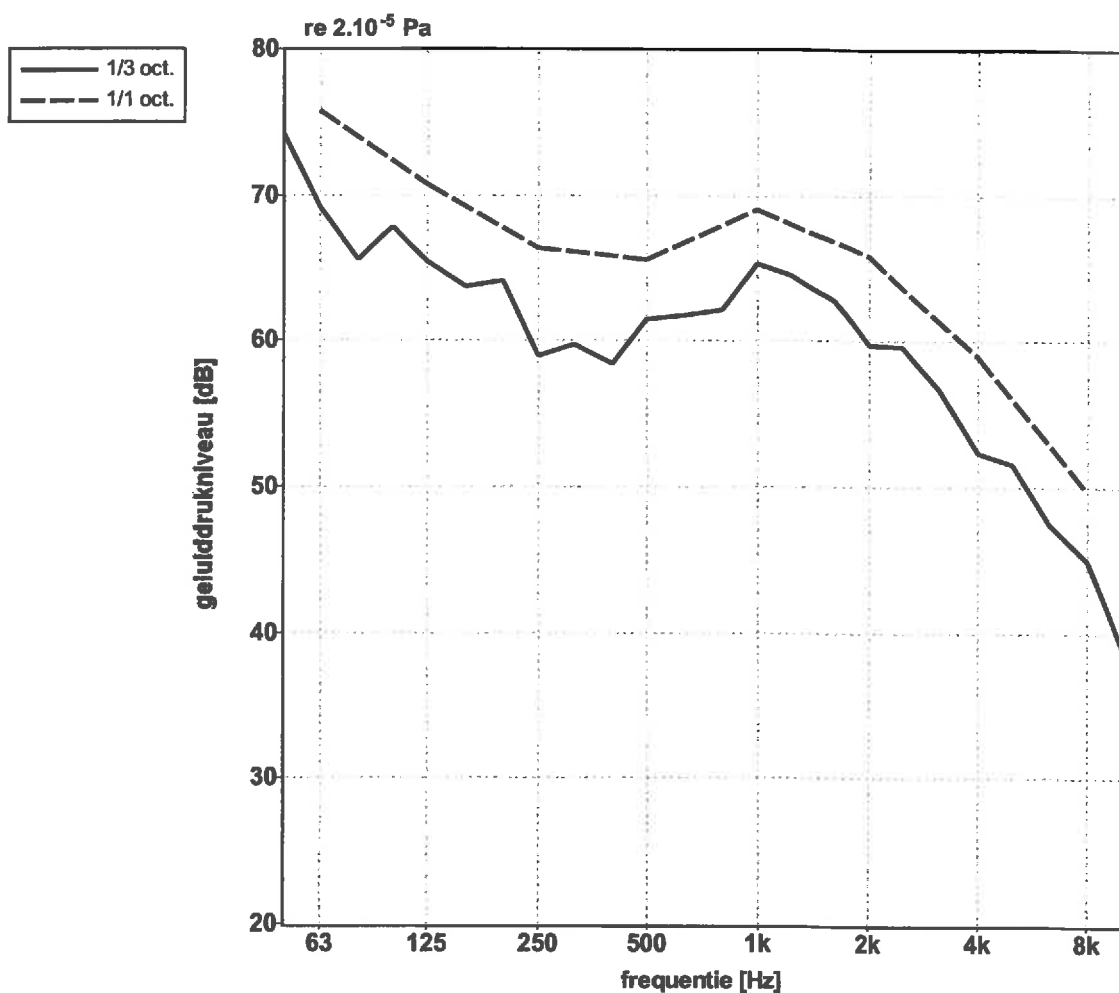
Leq getalwaarden behorend bij grafiek

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	67,7 70,5 63,1	62,2 59,9 58,4	57,4 59,5 59,8	58,3 60,4 61,7	62,9 62,5 64,3	60,0 60,3 60,9	57,2 54,6 49,5	48,9 44,0 40,6	dB
1/1 oct.	72,8	65,2	63,8	65,1	68,1	65,2	59,6	50,6	dB

Volvo 440 manoeuvreren op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 79,4 dB(LIN) 72,2 dB(A)



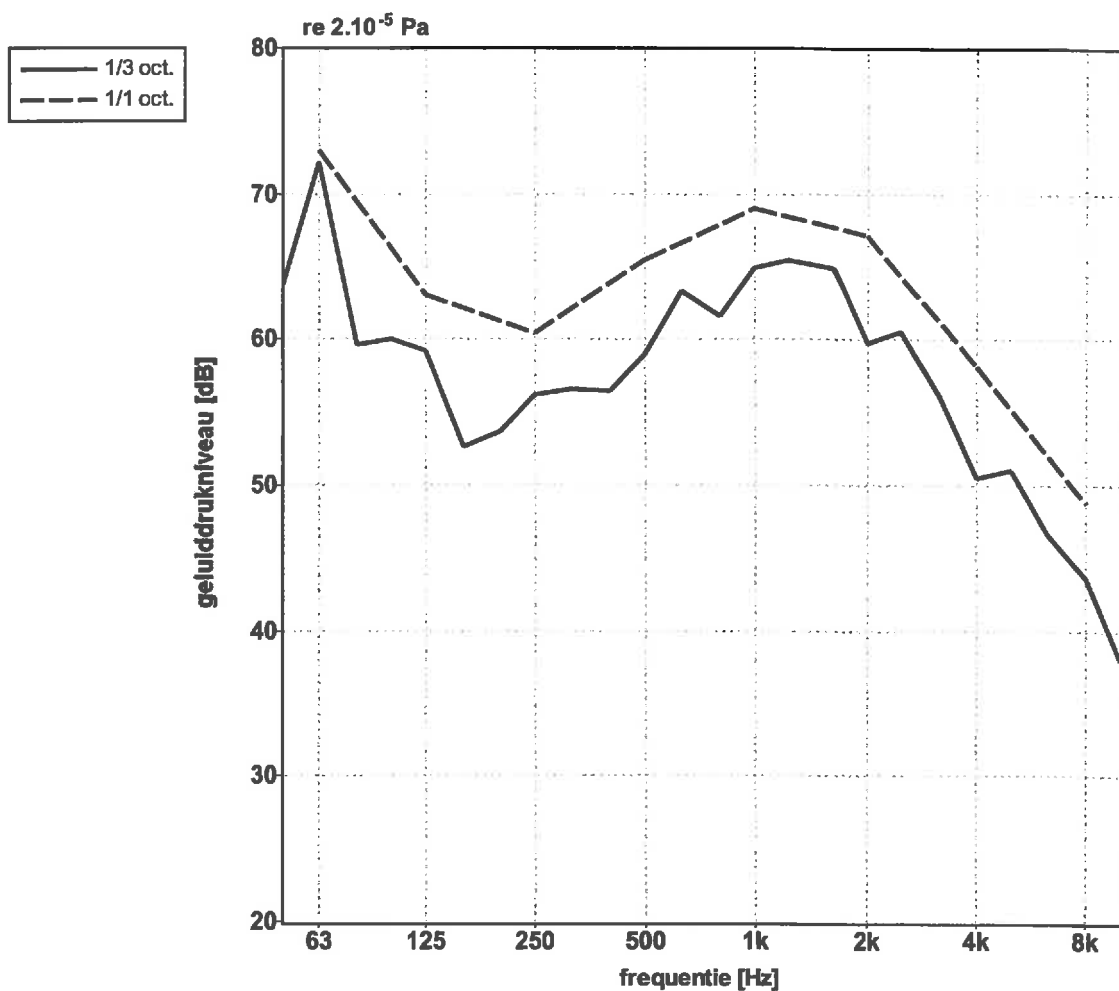
Leq getalwaarden behorend bij grafiek

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	74,2	67,8	64,2	58,4	62,2	62,8	56,7	47,5	
	69,2	65,5	59,0	61,5	65,3	59,8	52,4	45,0	dB
	65,6	63,8	59,8	61,8	64,6	59,7	51,6	39,0	
1/1 oct.	75,8	70,8	66,4	65,6	69,0	65,8	59,0	49,8	dB

Volvo 440 stationair draaien op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 77,4 dB(LIN) 72,6 dB(A)



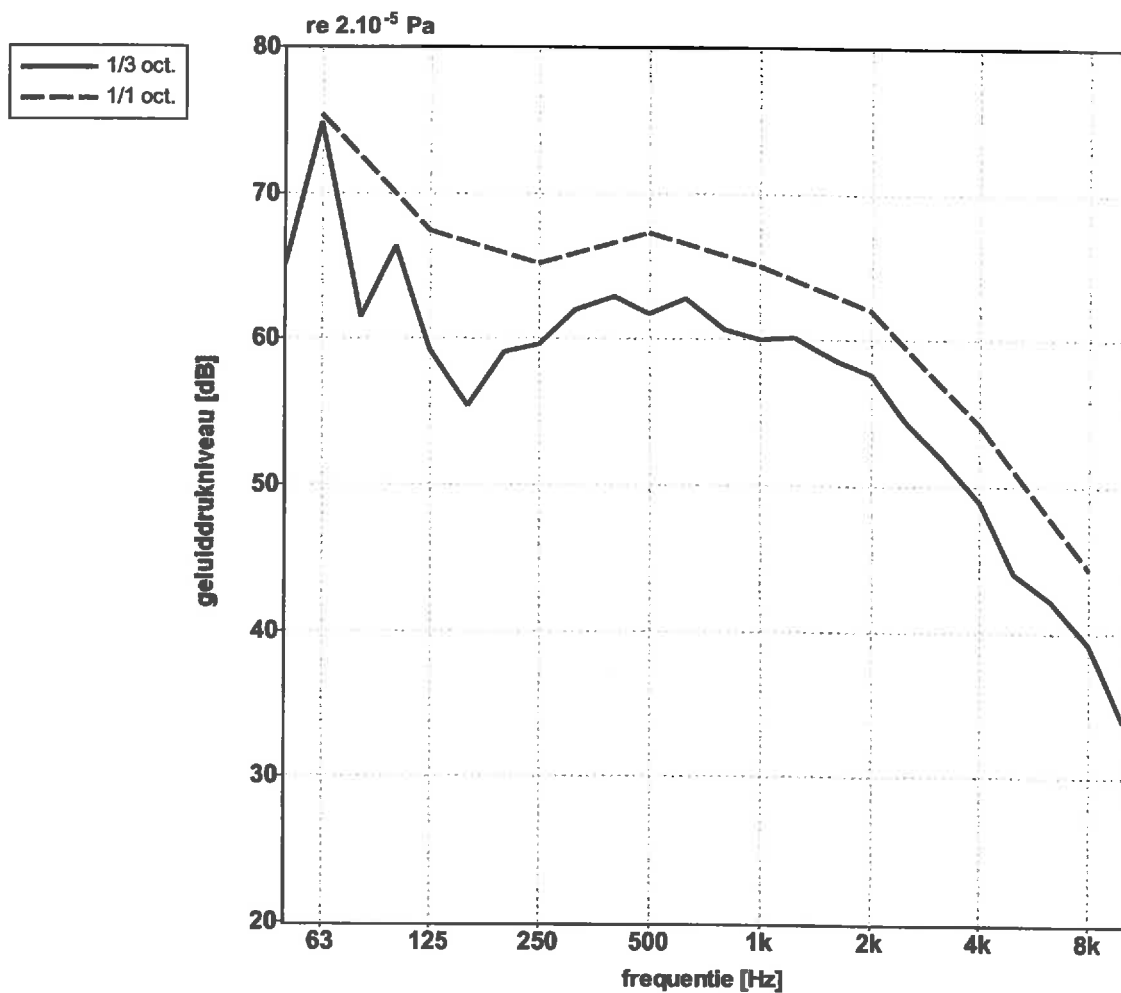
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	63,7	60,1	53,7	56,5	61,6	64,9	56,2	46,7	
	72,2	59,3	56,2	59,0	64,9	59,8	50,5	43,7	dB
	59,6	52,6	56,6	63,4	65,4	60,6	51,0	38,0	
1/1 oct.	73,0	63,1	60,4	65,4	69,0	67,2	58,2	48,8	dB

Volvo 500 stationair draaien op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 78,0 dB(LIN) 69,5 dB(A)



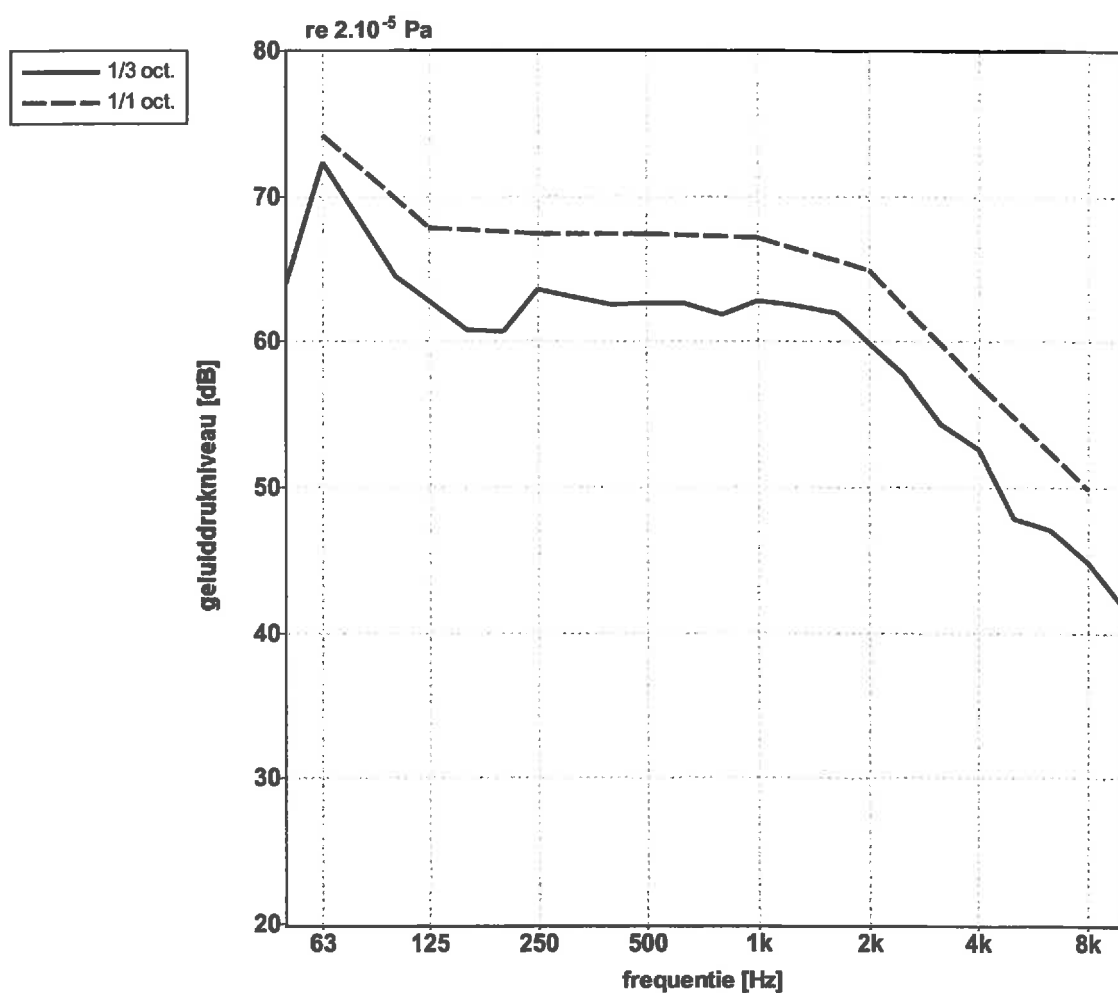
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	65,1 74,8 61,5	66,4 59,2 55,4	59,1 59,6 62,0	63,0 61,7 62,8	60,7 60,0 60,2	58,6 57,7 54,5	52,0 48,9 44,0	42,2 39,1 33,9	dB
1/1 oct.	75,4	67,4	65,2	67,3	65,1	62,0	54,2	44,3	dB

Volvo 500 manoeuvreren op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 79,3 dB(LIN) 71,4 dB(A)



Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

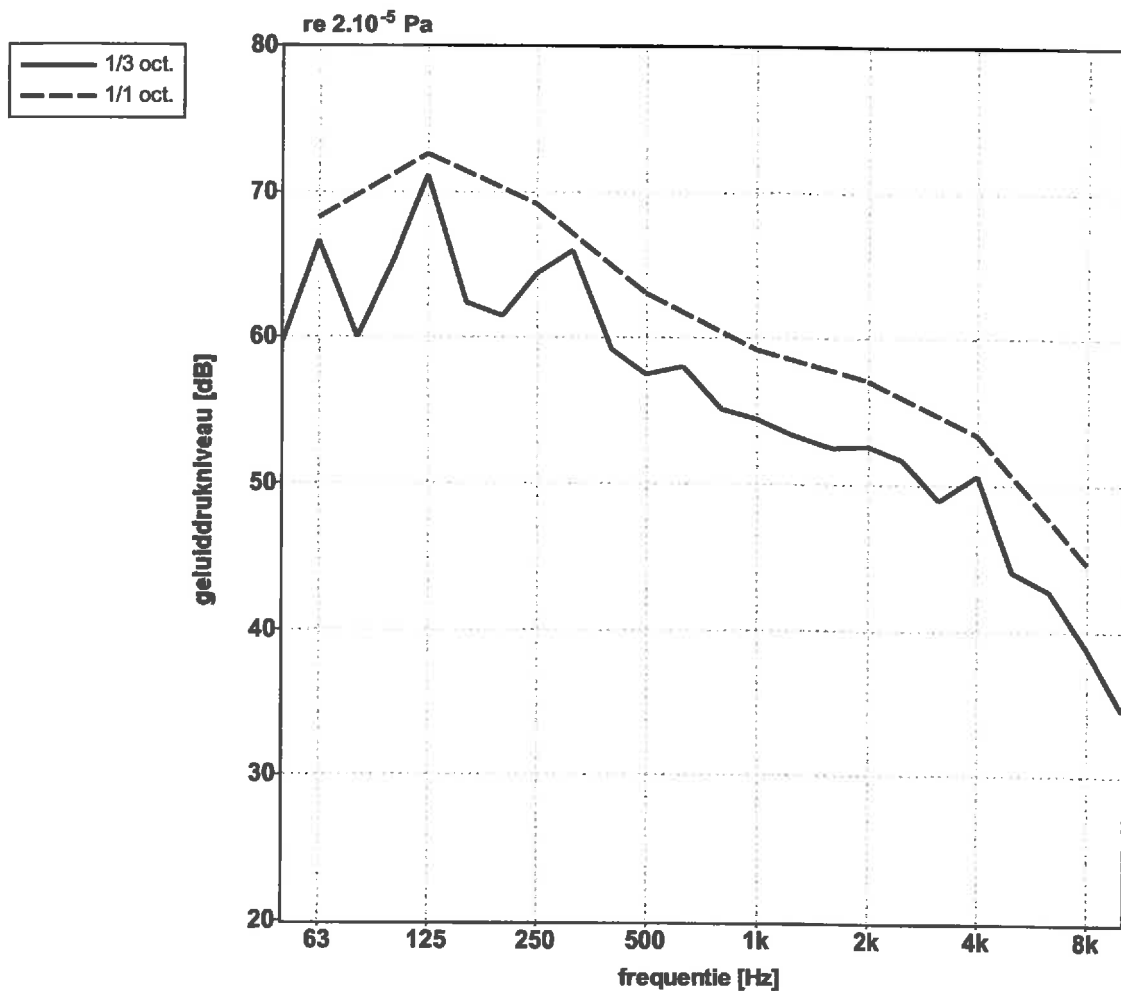
freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	64,0	64,6	60,7	62,6	61,9	62,0	54,4	47,1	
	72,4	62,8	63,6	62,7	62,8	59,9	52,6	44,9	dB
	68,2	60,9	63,1	62,7	62,5	57,8	47,9	42,0	
1/1 oct.	74,2	67,8	67,4	67,4	67,2	65,0	57,2	49,9	dB

Koelmotor dak aanhanger diesel-bedrijf op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 77,3 dB(LIN)

66,4 dB(A)



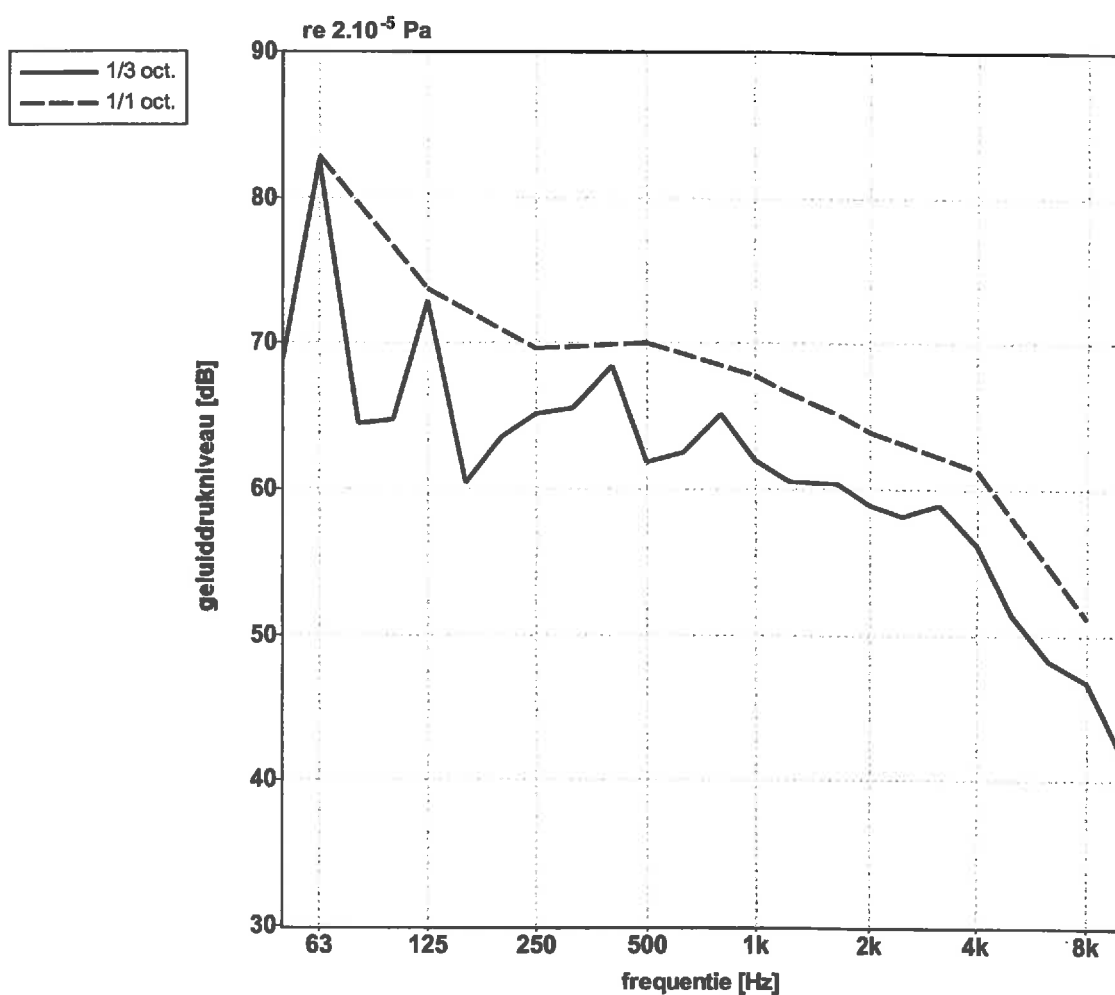
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	59,7	65,2	61,5	59,3	55,2	52,5	48,9	42,7	
	66,7	71,2	64,4	57,5	54,5	52,6	50,7	38,8	dB
	60,1	62,4	66,0	58,1	53,5	51,7	44,0	34,6	
1/1 oct.	68,2	72,6	69,1	63,1	59,2	57,1	53,4	44,6	dB

Koelmotor Carrier Vector 1850Mt diesel-bedrijf op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 84,1 dB(LIN) 72,4 dB(A)



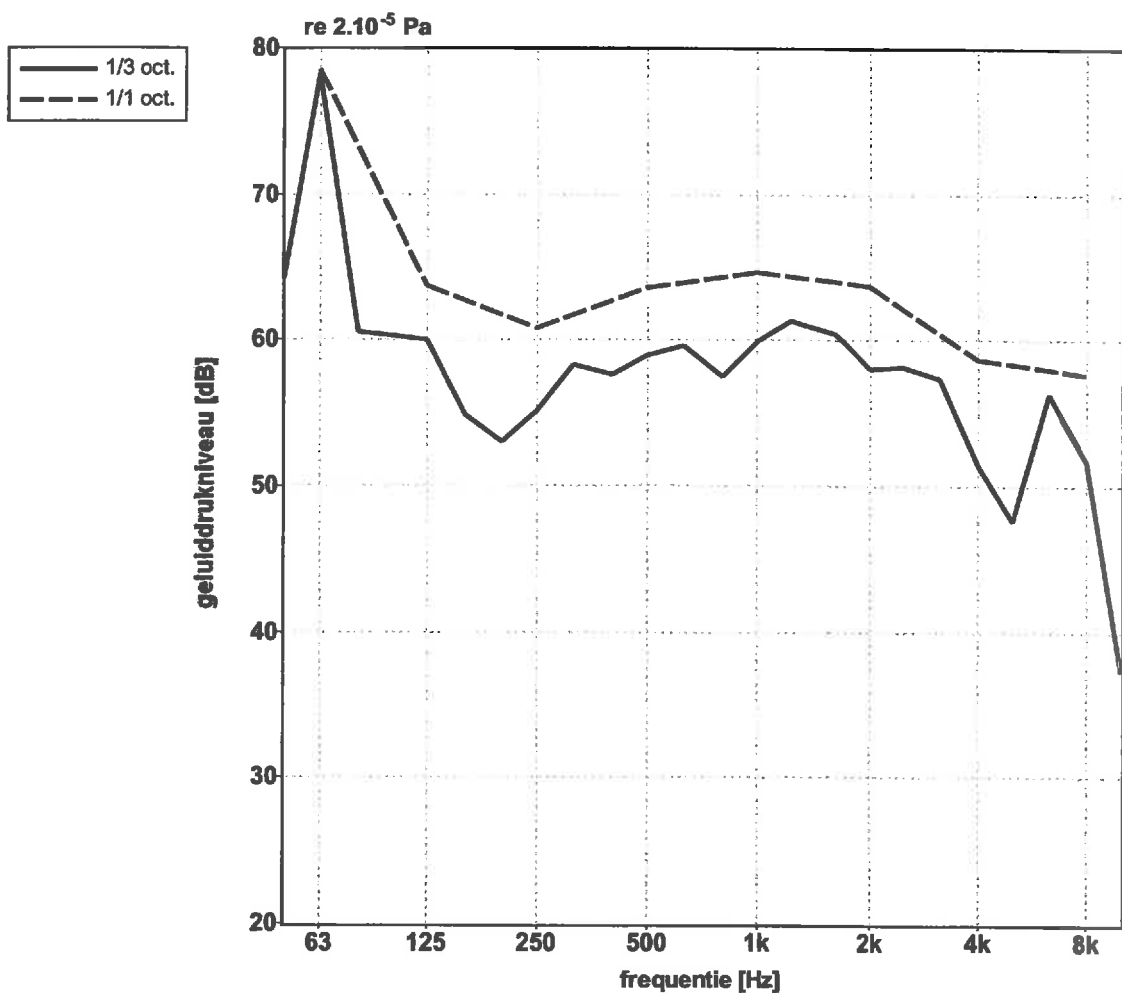
Leq getalwaarden behorend bij grafiek

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	68,9	64,7	63,6	68,4	65,2	60,4	59,0	48,3	
	82,6	73,0	65,2	61,8	62,0	58,9	56,2	46,8	dB
	64,5	60,4	65,6	62,5	60,5	58,1	51,4	41,9	
1/1 oct.	82,8	73,8	69,7	70,1	67,8	64,0	61,3	51,2	dB

Volvo 440 stationair draaien op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 81,5 dB(LIN) 69,6 dB(A)



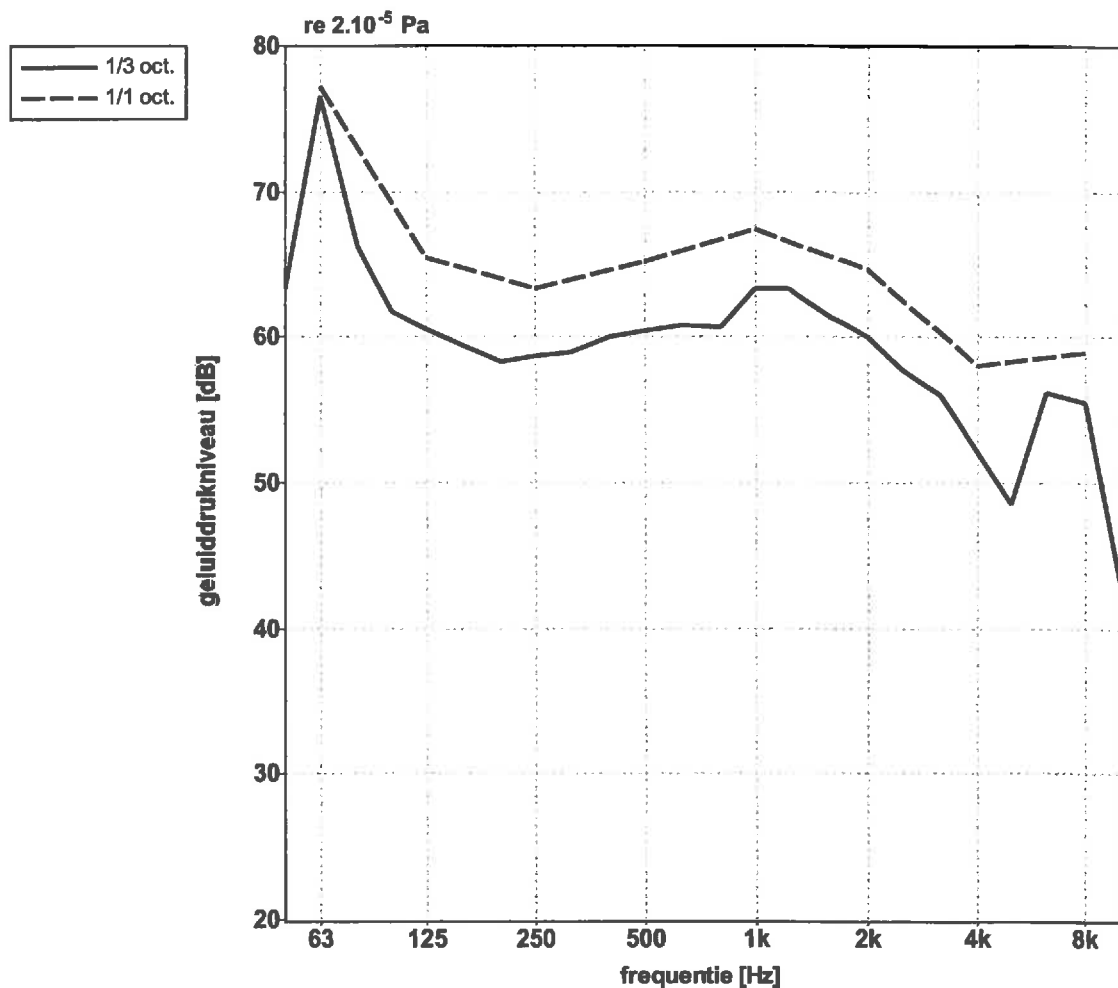
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	64,1	60,3	53,0	57,6	57,5	60,4	57,4	56,4	dB
	78,3	60,1	55,2	59,0	59,9	58,0	51,4	51,7	
	60,6	54,9	58,3	59,6	61,4	58,2	47,6	37,3	
1/1 oct.	78,5	63,8	60,8	63,6	64,7	63,8	58,7	57,7	dB

Volvo 440 manoeuvreren op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 81,9 dB(LIN) 71,2 dB(A)



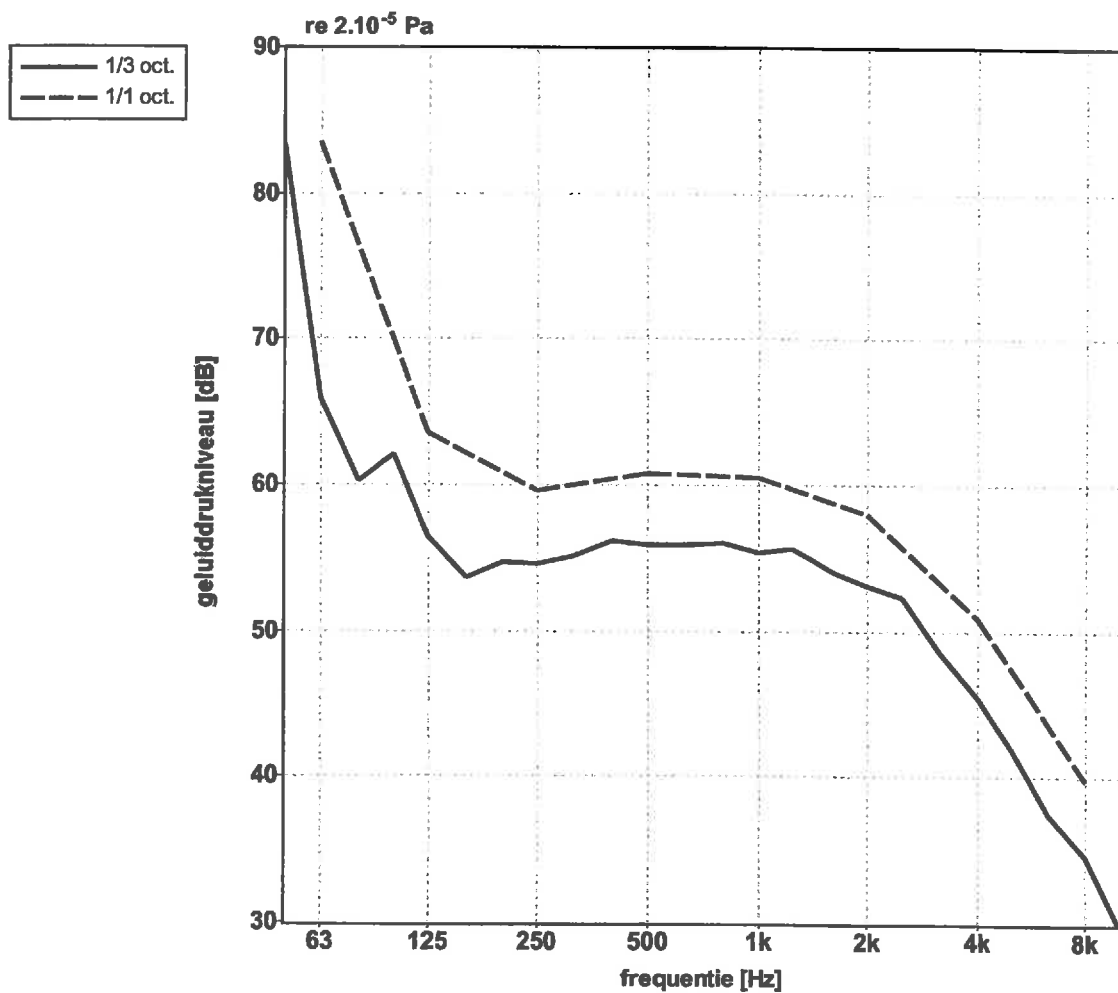
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	63,4	61,8	58,3	60,0	60,7	61,4	56,1	56,2	
	76,6	60,6	58,7	60,5	63,4	60,0	52,1	55,5	dB
	66,3	59,4	59,0	60,8	63,3	57,8	48,5	43,2	
1/1 oct.	77,2	65,5	63,4	65,2	67,4	64,7	58,1	59,0	dB

Scania manoeuvreren op 7,5 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 84,2 dB(LIN) 64,8 dB(A)



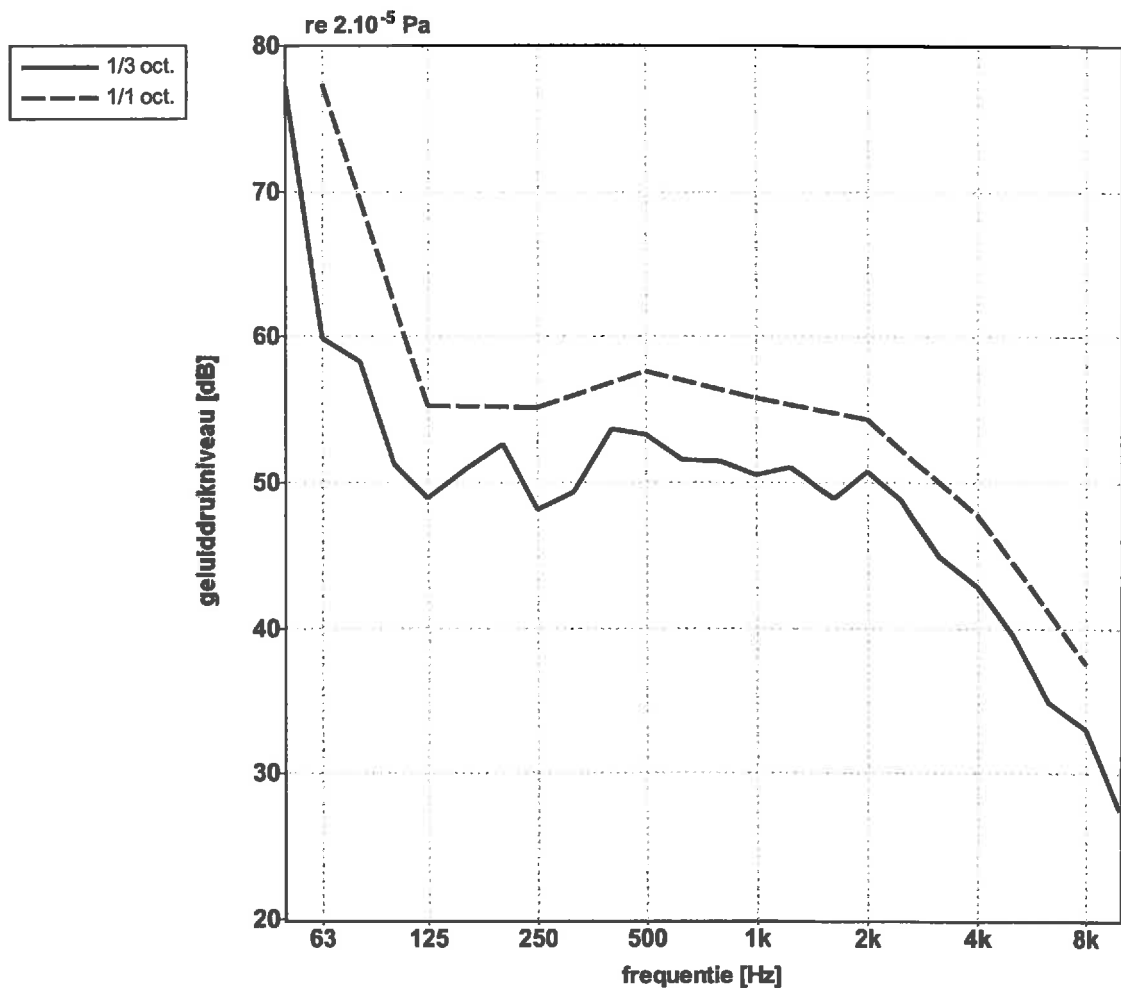
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	83,4	62,1	54,7	56,2	56,0	54,0	48,6	37,5	
	66,0	56,4	54,6	55,9	55,4	53,1	45,5	34,6	dB
	60,2	53,6	55,1	55,9	55,7	52,4	41,9	29,7	
1/1 oct.	83,5	63,6	59,6	60,8	60,5	58,0	50,9	39,8	dB

Scania stationair draaien op 7,5 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 78,4 dB(LIN) 60,7 dB(A)



Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

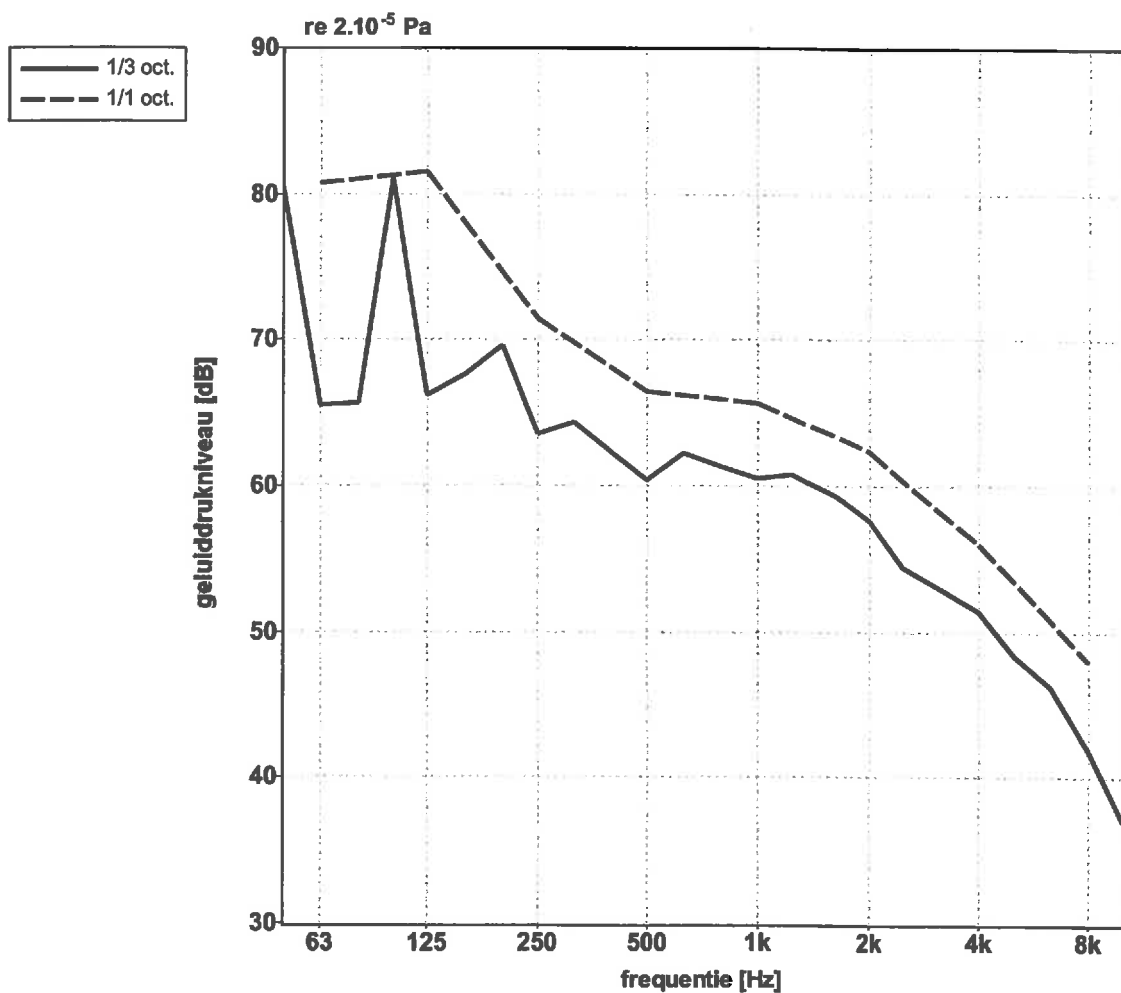
freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	77,2 59,9 58,3	51,3 48,9 50,9	52,6 48,1 49,3	53,7 53,3 51,6	51,4 50,5 51,1	48,9 50,8 48,8	45,0 42,9 39,6	34,9 33,1 27,5	dB
1/1 oct.	77,3	55,3	55,2	57,7	55,8	54,4	47,8	37,6	dB

Koelmotor Carrier Vector 1850Mt diesel-bedrijf op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 86,4 dB(LIN)

71,0 dB(A)



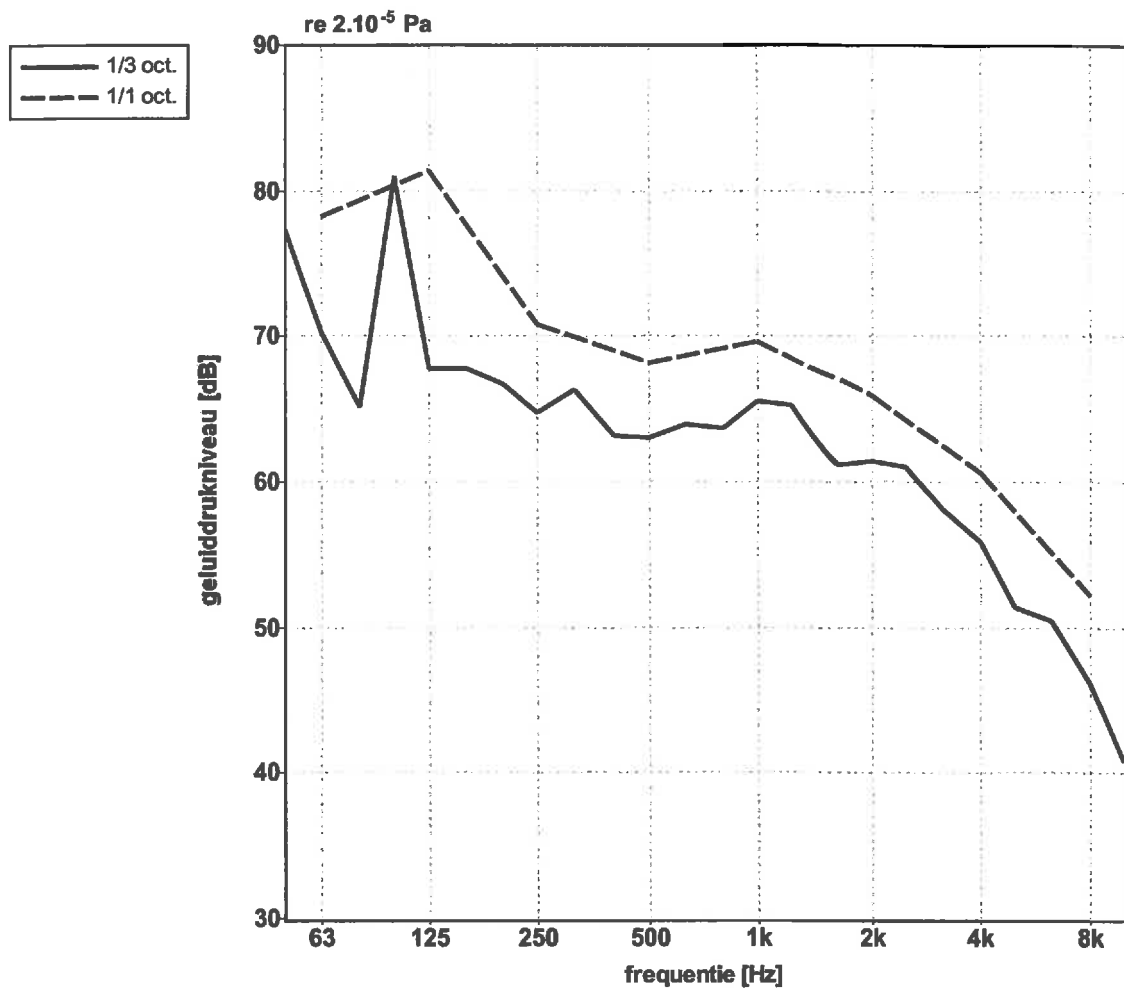
Leq getalwaarden behorend bij grafiek

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	80,5	81,2	69,6	62,3	61,3	59,4	53,0	46,3	
	65,5	66,2	63,6	60,4	60,5	57,6	51,4	41,9	dB
	65,7	67,7	64,3	62,2	60,8	54,5	48,4	37,0	
1/1 oct.	80,8	81,5	71,5	66,5	65,7	62,4	56,1	48,0	dB

Renault 410 stationair draaien + Carrier Vector diesel-bedrijf op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 85,4 dB(LIN) 73,7 dB(A)



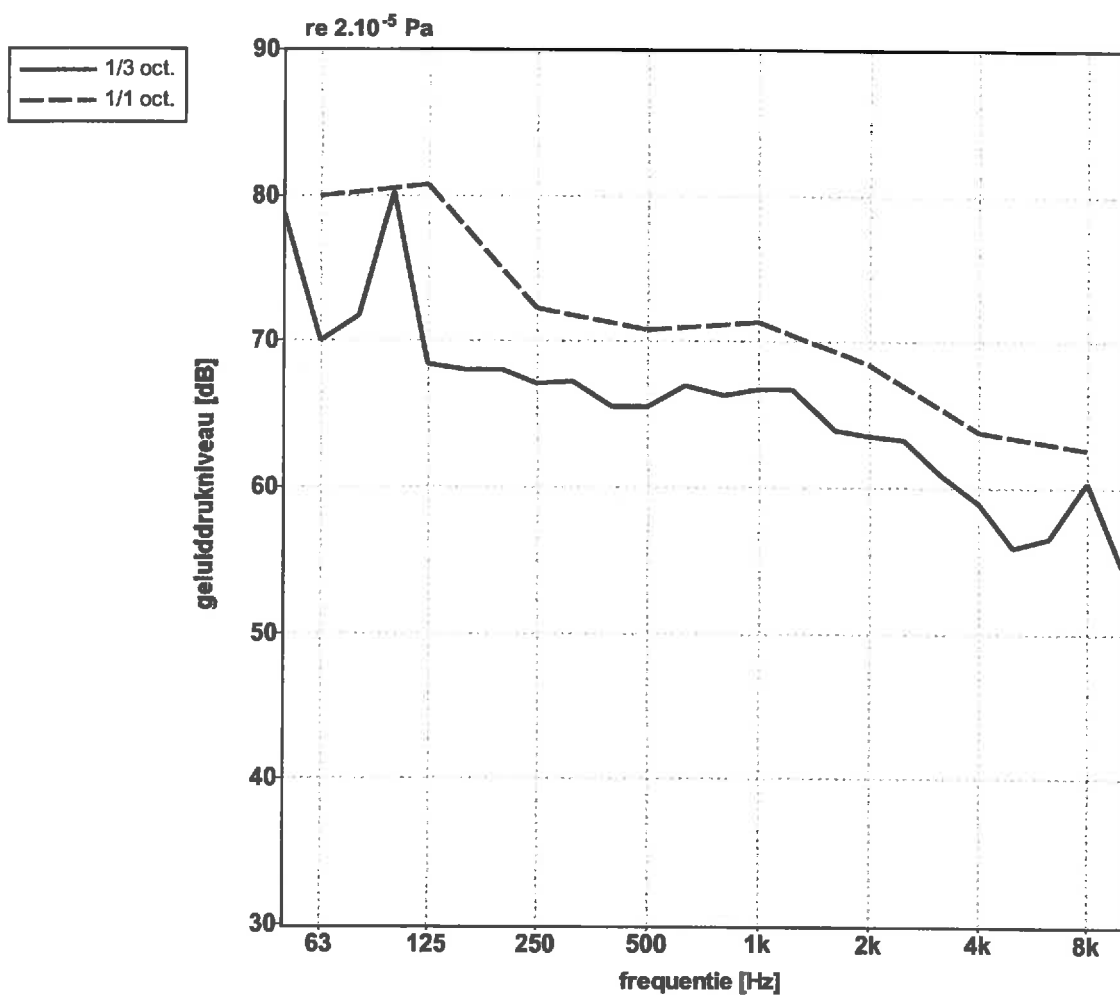
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	77,3	81,0	66,8	63,2	63,7	61,2	58,2	50,5	
	70,3	67,8	64,8	63,0	65,6	61,4	55,9	46,1	dB
	65,2	67,8	66,3	64,0	65,3	61,0	51,4	40,8	
1/1 oct.	78,3	81,4	70,8	68,2	69,7	66,0	60,7	52,2	dB

Renault 410 manoeuvreren/rijden + Carrier Vector diesel-bedrijf op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 87,9 dB(LIN) 75,8 dB(A)



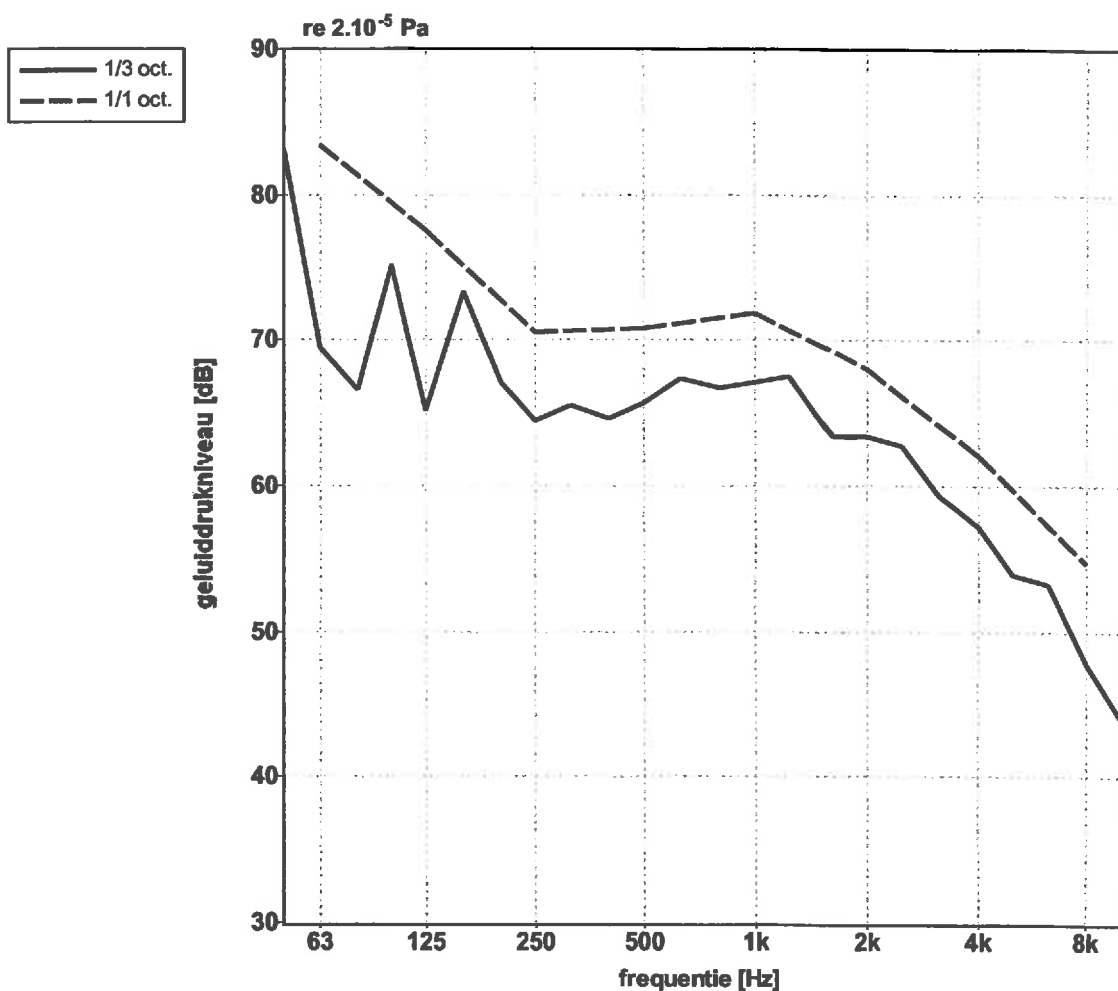
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	78,8	80,2	68,1	65,6	66,3	63,9	60,9	56,6	
	70,0	68,5	67,2	65,6	66,7	63,6	58,9	60,4	dB
	71,7	68,0	67,3	67,0	66,8	63,3	55,9	54,6	
1/1 oct.	80,0	80,7	72,3	70,9	71,4	68,4	63,8	62,7	dB

Renault rijden + Carrier Vector diesel-bedrijf op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 86,9 dB(LIN) 75,5 dB(A)



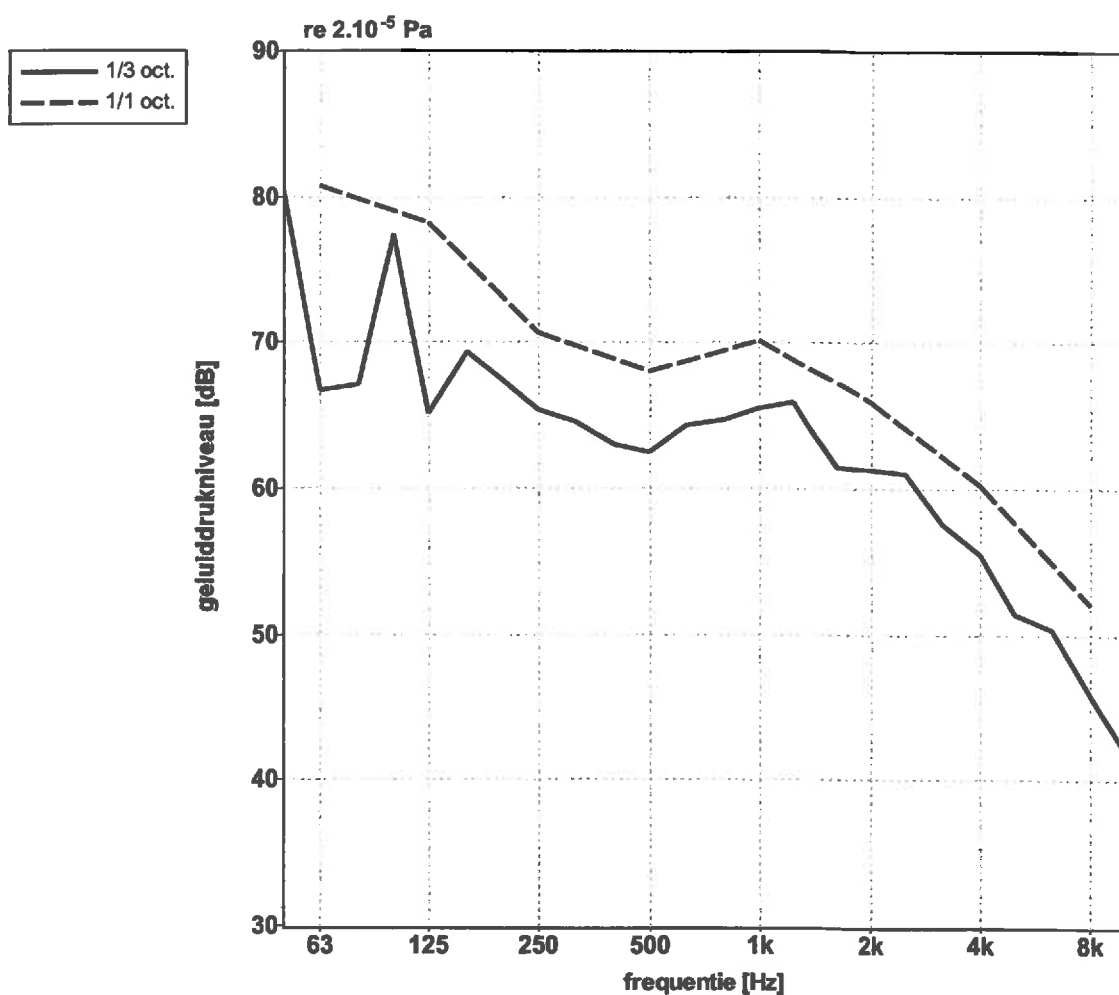
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	83,1	75,2	67,1	64,6	66,8	63,4	59,3	53,2	
	69,5	65,1	64,5	65,7	67,2	63,5	57,2	47,8	dB
	66,6	73,3	65,5	67,4	67,5	62,8	53,9	44,1	
1/1 oct.	83,4	77,6	70,6	70,8	71,9	68,0	62,1	54,7	dB

Renault manoeuvreren + Carrier Vector diesel-bedrijf op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 84,4 dB(LIN) 73,7 dB(A)



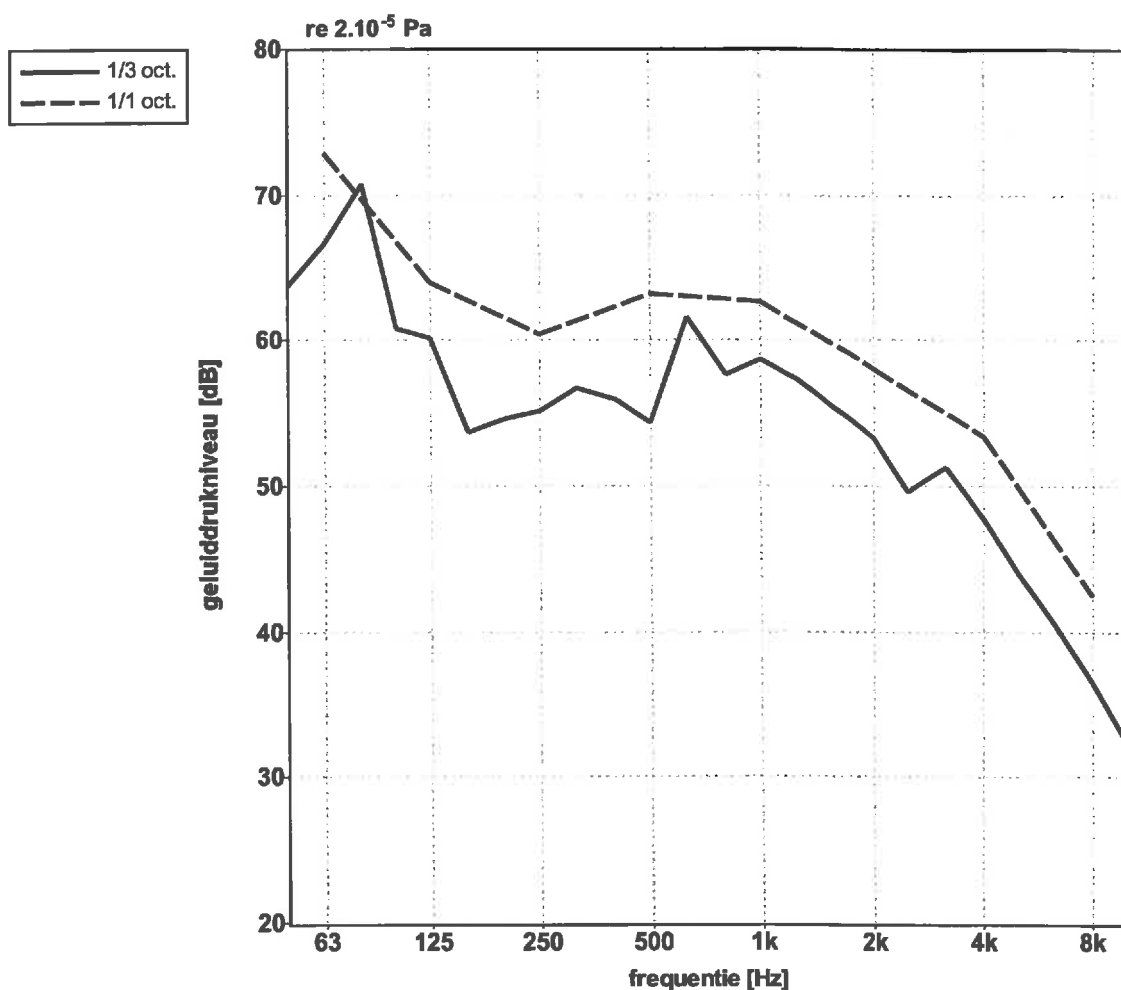
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	66,8	65,2	65,4	62,5	65,5	61,3	55,5	45,8	dB
	67,2	69,4	64,6	64,4	66,0	61,1	51,4	42,0	
1/1 oct.	80,8	78,3	70,7	68,1	70,2	66,0	60,3	52,1	dB

Mercedes Benz stationair draaien op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 81,1 dB(LIN) 66,5 dB(A)



Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

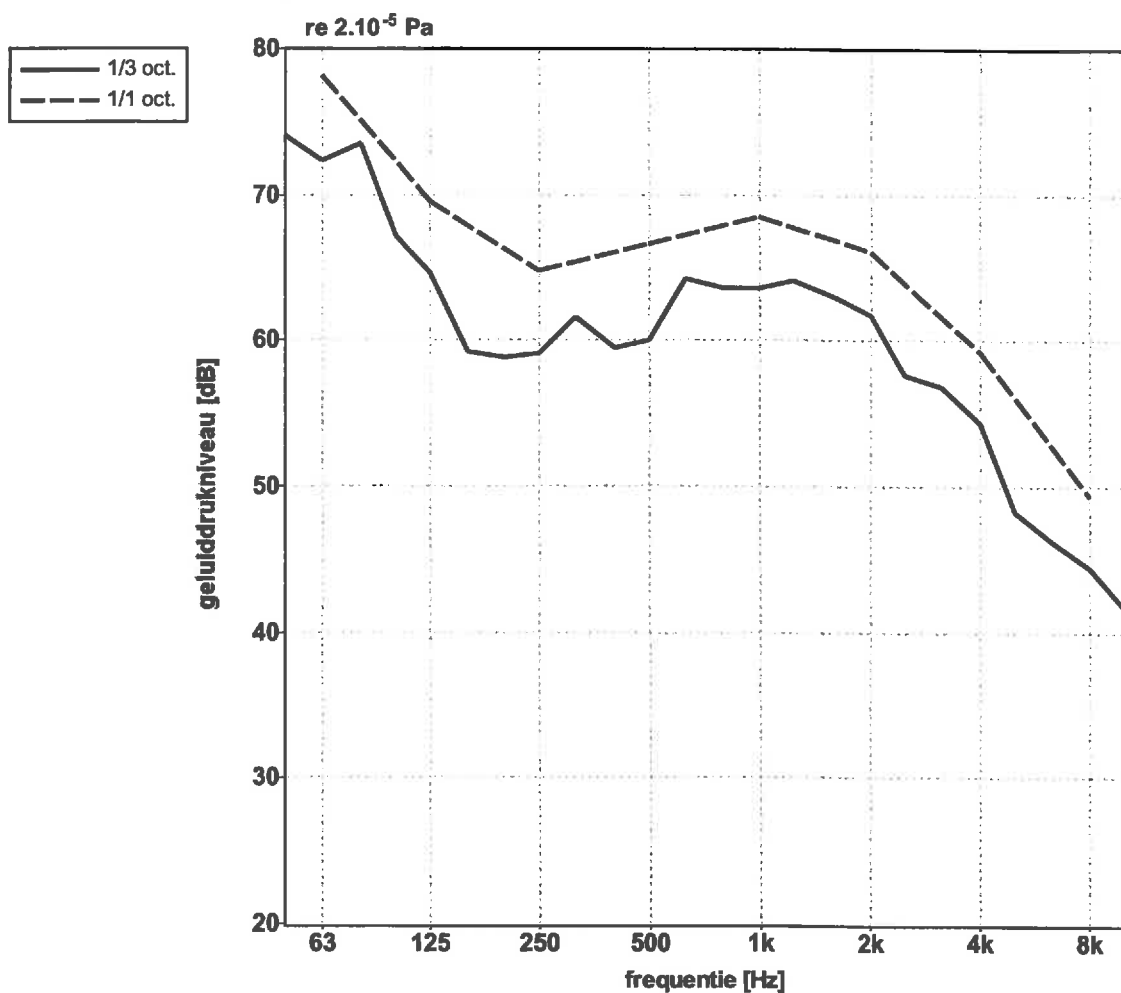
freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	63,7 66,6 70,8	60,8 60,2 53,7	54,6 55,2 56,7	55,9 54,4 61,6	57,7 58,7 57,4	55,1 53,3 49,6	51,3 47,8 44,0	40,6 36,5 32,4	dB
1/1 oct.	72,8	64,0	60,4	63,2	62,7	58,0	53,4	42,5	dB

Mercedes Benz rijden op 7 m

meetdatum 16-11-2012

Leq : 86,0 dB(LIN)

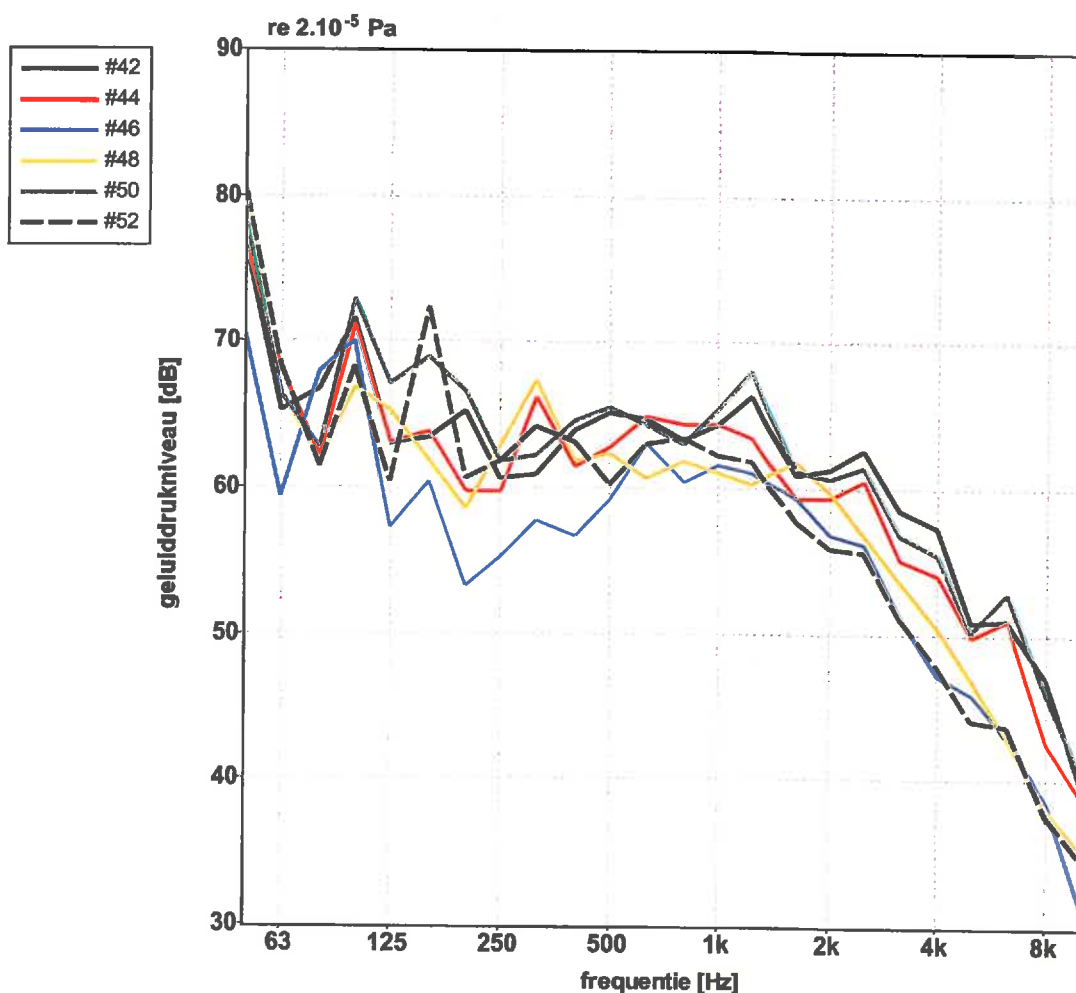
72,3 dB(A)



Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

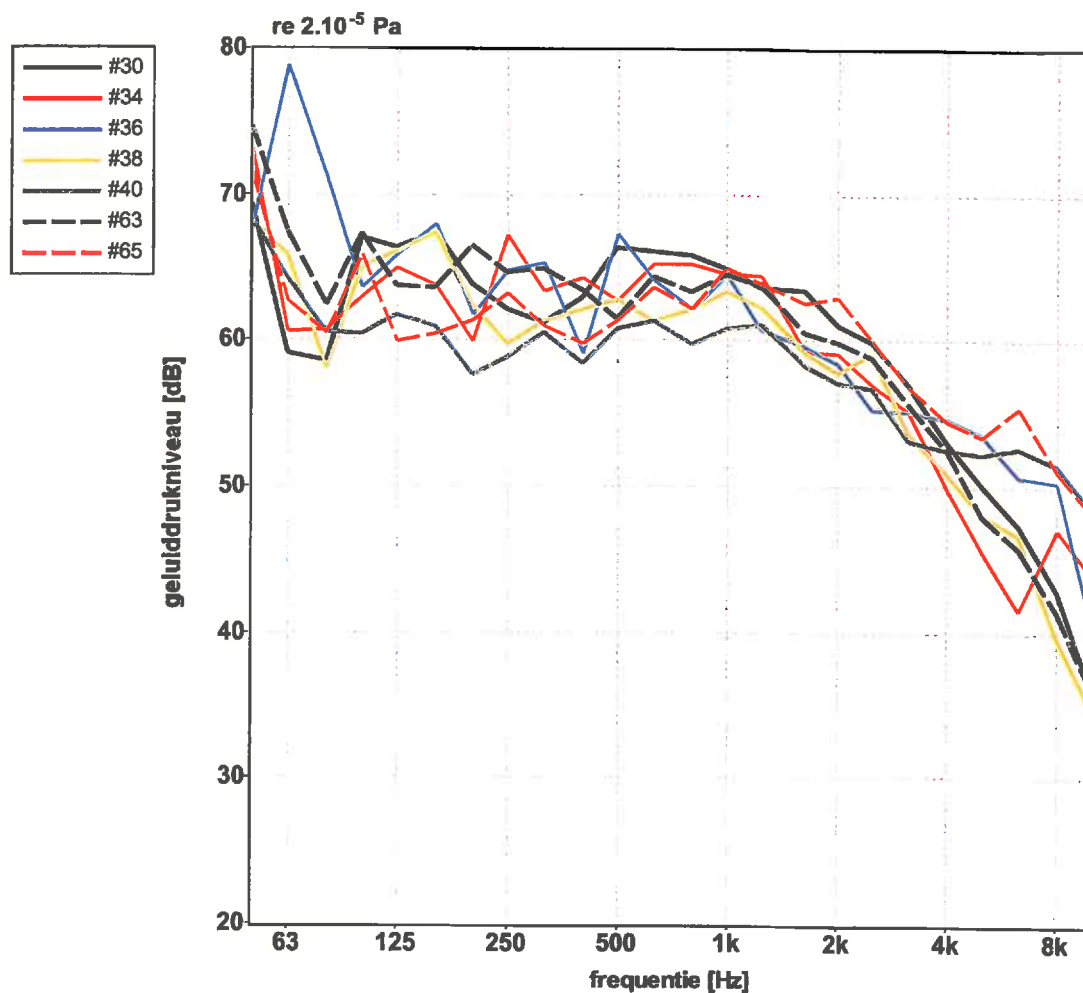
freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	74,1	67,2	58,9	59,5	63,6	63,0	56,9	46,3	
	72,3	64,7	59,1	60,1	63,6	61,7	54,4	44,5	dB
	73,5	59,2	61,6	64,3	64,1	57,6	48,3	41,8	
1/1 oct.	78,1	69,6	64,8	66,6	68,5	66,1	59,2	49,3	dB

NR.	Rec-Nr.			OMSCHRIJVING
27	#42	72,9 dB(A)	82,4 dB(LIN)	Passage vrachtauto (vertrek) op 12 m
28	#44	71,4 dB(A)	83,8 dB(LIN)	Passage vrachtauto (aankomst) op 14 m
29	#46	68,6 dB(A)	78,1 dB(LIN)	Passage vrachtauto op 13 m
30	#48	69,7 dB(A)	81,9 dB(LIN)	Passage vrachtauto op 13 m
31	#50	73,2 dB(A)	81,7 dB(LIN)	Passage vrachtauto met koeling (vertrek) op 12 m
32	#52	69,7 dB(A)	82,7 dB(LIN)	Passage vrachtauto met koeling (aankomst) op 14 m



Rec.nr	Lmax getalwaarden behorend bij grafiek:							
#42	77,2	72,7	67,6	69,4	69,6	66,5	61,4	52,7 dB
#44	77,1	72,4	67,8	68,1	68,8	64,5	58,3	51,8 dB
#46	72,7	70,7	60,6	65,2	65,8	62,4	53,5	44,4 dB
#48	80,8	69,9	69,1	66,4	65,9	64,7	55,9	44,7 dB
#50	78,7	75,2	68,9	69,7	70,8	65,9	59,7	53,8 dB
#52	80,6	74,0	67,3	67,1	67,4	61,3	53,4	45,1 dB

NR.	Rec-Nr.			OMSCHRIJVING
21	#30	72,7 dB(A)	79,3 dB(LIN)	VOLVO 500 vertrek van terrein
23	#34	71,9 dB(A)	77,3 dB(LIN)	VOLVO 440 aankomst op terrein
24	#36	71,2 dB(A)	81,7 dB(LIN)	Vrachtauto aankomst op terrein
25	#38	70,0 dB(A)	77,0 dB(LIN)	RENAULT 440 vertrek van terrein
26	#40	68,8 dB(A)	83,3 dB(LIN)	RENAULT 440 aankomst op terrein
39	#63	71,4 dB(A)	84,9 dB(LIN)	Renault 410 + koelmotor vertrek van terrein
40	#65	71,9 dB(A)	85,6 dB(LIN)	Renault 410 + koelmotor aankomst op terrein



Rec.nr	Lmax	getalwaarden behorend bij grafiek:						
#30	70,1	71,8	67,4	70,2	69,7	66,5	59,1	48,9 dB
#34	73,7	68,7	69,2	69,0	69,5	63,4	56,7	49,6 dB
#36	79,8	71,0	69,0	69,4	67,6	62,9	59,2	53,6 dB
#38	70,4	71,1	66,1	66,9	67,4	63,5	56,3	47,7 dB
#40	70,3	65,8	63,9	65,2	65,4	62,2	57,5	56,0 dB
#63	75,7	70,0	70,2	68,1	68,7	64,6	57,9	47,5 dB
#65	72,3	67,7	66,7	66,6	68,6	66,7	60,0	57,3 dB

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Koelmotor Thermo King SL-200e elektrisch aangesloten
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	3,00
Meetafstand [m]	:	5,00
Meethoogte [m]	:	4,00
Frequentie [Hz]	:	31.5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 34,7 50,8 62,3 60,7 56,9 53,6 46,6 39,1 65,8
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	25,0 25,0 25,0 25,0 25,0 25,0 25,0 25,0 25,0
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 53,7 73,8 85,3 83,7 79,9 76,6 69,6 62,1 88,7

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Koelingmotor dak aanhanger elektrisch aangesloten
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	4,00
Meetafstand [m]	:	5,00
Meethoogte [m]	:	5,00
Frequentie [Hz]	:	31.5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 37,1 47,7 55,6 58,7 59,0 50,9 43,3 34,4 63,2
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	25,0 25,0 25,0 25,0 25,0 25,0 25,0 25,0 25,0
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 56,1 70,7 78,6 81,7 82,0 73,9 66,3 57,4 86,2

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Koelingmotor onder bakwagen elektrisch aangesloten
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,00
Meetafstand [m]	:	6,00
Meethoogte [m]	:	2,00
Frequentie [Hz]	:	31.5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 43,0 51,0 58,8 61,5 63,0 60,2 59,7 48,3 68,0
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	26,6 26,6 26,6 26,6 26,6 26,6 26,6 26,6 26,6
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 63,6 75,6 83,4 86,1 87,6 84,8 84,3 72,9 92,6

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Renault 440, stationair draaien
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,00
Meetafstand [m]	:	7,00
Meethoogte [m]	:	2,00
Frequentie [Hz]	:	31.5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 47,7 47,6 50,9 61,5 65,7 63,1 56,6 44,5 69,0
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 69,6 73,5 76,8 87,4 91,6 89,0 82,5 70,4 94,8

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Renault 440, manoeuvreren
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,00
Meetafstand [m]	:	7,00
Meethoogte [m]	:	2,00
Frequentie [Hz]	:	31.5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 46,4 48,8 55,8 62,3 68,1 66,4 60,6 50,1 71,5
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 68,3 74,7 81,7 88,2 94,0 92,3 86,5 76,0 97,4

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Volvo 440, manoeuvreren
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,00
Meetafstand [m]	:	7,00
Meethoogte [m]	:	2,00
Frequentie [Hz]	:	31.5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 48,2 54,3 57,3 62,7 69,1 66,9 60,0 49,2 72,3
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 70,1 80,2 83,2 88,6 95,0 92,8 85,9 75,1 98,1

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Volvo 440, stationair draaien
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,00
Meetafstand [m]	:	7,00
Meethoogte [m]	:	2,00
Frequentie [Hz]	:	31.5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 46,7 46,2 52,5 62,9 69,2 68,3 59,2 48,3 72,6
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 68,6 72,1 78,4 88,8 95,1 94,2 85,1 74,2 98,5

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Volvo FH 500, stationair draaien
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,00
Meetafstand [m]	:	7,00
Meethoogte [m]	:	2,00
Frequentie [Hz]	:	31.5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 49,2 49,5 57,3 64,1 65,0 63,2 55,2 43,8 69,5
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 71,1 75,4 83,2 90,0 90,9 89,1 81,1 69,7 95,4

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Volvo FH 500, manoeuvreren (piek)
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,00
Meetafstand [m]	:	7,00
Meethoogte [m]	:	2,00
Frequentie [Hz]	:	31.5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 58,7 61,9 69,5 70,1 72,2 72,2 65,3 65,7 77,9
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 80,6 87,8 95,4 96,0 98,1 98,1 91,2 91,6 103,8

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Volvo FH 500, manoeuvreren
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,00
Meetafstand [m]	:	7,00
Meethoogte [m]	:	2,00
Frequentie [Hz]	:	31,5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 49,1 51,4 59,3 64,3 67,2 66,1 58,2 49,2 71,4
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 71,0 77,3 85,2 90,2 93,1 92,0 84,1 75,1 97,3

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Koelmotor dak aanhanger diesel-bedrijf
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	4,00
Meetafstand [m]	:	7,00
Meethoogte [m]	:	5,00
Frequentie [Hz]	:	31,5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 42,5 56,5 61,4 59,9 59,1 58,2 54,4 44,1 66,6
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 64,4 82,4 87,3 85,8 85,0 84,1 80,3 70,0 92,5

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Koelmotor Carrier Vector 1850Mt diesel-bedrijf
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	3,00
Meetafstand [m]	:	7,00
Meethoogte [m]	:	4,00
Frequentie [Hz]	:	31,5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 56,6 57,6 61,6 66,2 67,5 65,2 62,4 50,5 72,4
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 78,5 83,5 87,5 92,1 93,4 91,1 88,3 76,4 98,2

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012										
Bronnaam	:	Volvo 440, stationair draaien										
MeetDatum	:	16-11-2012										
Meetduur	:	:										
Type geluid	:	Continu										
Temperatuur [°C]	:	--										
Windsnelheid [m/s]	:	--										
Hoek windricht [°]	:	--										
RV [%]	:	--										
Alu conform	:	HMRI-II.8										
Bronhoogte [m]	:	1,00										
Meetafstand [m]	:	7,00										
Meethoogte [m]	:	2,00										
Frequentie [Hz]	:	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)	
Lp [dB(A)]	:	--	52,3	47,2	53,2	60,6	64,8	64,9	59,8	57,4	69,6	
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
DGeo [dB]	:	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	--	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	--	74,2	73,1	79,1	86,5	90,7	90,8	85,7	83,3	95,5	

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012										
Bronnaam	:	Volvo 440, manoeuvreren										
MeetDatum	:	16-11-2012										
Meetduur	:	:										
Type geluid	:	Continu										
Temperatuur [°C]	:	--										
Windsnelheid [m/s]	:	--										
Hoek windricht [°]	:	--										
RV [%]	:	--										
Alu conform	:	HMRI-II.8										
Bronhoogte [m]	:	1,00										
Meetafstand [m]	:	7,00										
Meethoogte [m]	:	2,00										
Frequentie [Hz]	:	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)	
Lp [dB(A)]	:	--	51,3	49,4	55,2	62,2	67,5	65,9	59,1	58,4	71,2	
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
DGeo [dB]	:	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	--	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	--	73,2	75,3	81,1	88,1	93,4	91,8	85,0	84,3	97,1	

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012										
Bronnaam	:	Passage vrachtauto openbare weg (vertrek)										
MeetDatum	:	16-11-2012										
Meetduur	:	:										
Type geluid	:	Continu										
Temperatuur [°C]	:	--										
Windsnelheid [m/s]	:	--										
Hoek windricht [°]	:	--										
RV [%]	:	--										
Alu conform	:	HMRI-II.8										
Bronhoogte [m]	:	1,00										
Meetafstand [m]	:	12,00										
Meethoogte [m]	:	3,00										
Frequentie [Hz]	:	31,5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)	
Lp [dB(A)]	:	--	48,9	55,1	58,5	66,4	69,7	67,7	62,4	52,3	73,5	
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
DGeo [dB]	:	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	32,6	--	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	--	75,5	85,7	89,1	97,0	100,3	98,3	93,0	82,9	104,1	

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Passage vrachtauto openbare weg (aankomst)
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,00
Meetafstand [m]	:	14,00
Meethoogte [m]	:	3,00

Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	--	48,2	55,1	60,5	65,3	68,8	65,7	59,3	51,5	72,4
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	--
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	--
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	--
Lw [dB(A)]	:	--	76,1	87,0	92,4	97,2	100,7	97,6	91,2	83,4	104,3

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Passage vrachtauto, openbare weg
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,00
Meetafstand [m]	:	13,00
Meethoogte [m]	:	3,00

Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	--	46,8	52,7	52,9	62,7	65,8	63,6	54,6	44,0	69,4
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	33,3	33,3	33,3	33,3	33,3	33,3	33,3	33,3	33,3	--
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	--
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	--
Lw [dB(A)]	:	--	74,1	84,0	84,2	94,0	97,1	94,9	85,9	75,3	100,7

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Passage vrachtauto, openbare weg
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,00
Meetafstand [m]	:	13,00
Meethoogte [m]	:	3,00

Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	--	51,1	53,3	61,8	63,2	65,7	65,9	57,0	44,2	70,8
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	33,3	33,3	33,3	33,3	33,3	33,3	33,3	33,3	33,3	--
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	--
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	--
Lw [dB(A)]	:	--	78,4	84,6	93,1	94,5	97,0	97,2	88,3	75,5	102,1

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Passage vrachtauto + koelmotor openbare weg (vertrek)
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,00
Meetafstand [m]	:	12,00
Meethoogte [m]	:	3,00
Frequentie [Hz]	:	31,5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 49,3 58,7 59,7 66,5 71,0 67,1 60,8 53,5 74,0
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	32,6 32,6 32,6 32,6 32,6 32,6 32,6 32,6 32,6
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 75,9 89,3 90,3 97,1 101,6 97,7 91,4 84,1 104,6

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Passage vrachtauto + koelmotor openbare weg (aankomst)
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,00
Meetafstand [m]	:	14,00
Meethoogte [m]	:	3,00
Frequentie [Hz]	:	31,5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 51,0 59,6 59,5 64,0 67,2 62,5 54,4 44,7 70,7
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	33,9 33,9 33,9 33,9 33,9 33,9 33,9 33,9 33,9
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 78,9 91,5 91,4 95,9 99,1 94,4 86,3 76,6 102,6

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Scania, manoeuvreren
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	1,00
Meetafstand [m]	:	7,50
Meethoogte [m]	:	2,00
Frequentie [Hz]	:	31,5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 53,5 46,1 51,3 57,6 60,4 59,1 52,0 39,2 64,8
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	28,5 28,5 28,5 28,5 28,5 28,5 28,5 28,5 28,5
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 76,0 72,6 77,8 84,1 86,9 85,6 78,5 65,7 91,1

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012									
Bronnaam	:	Scania, stationair draaien									
MeetDatum	:	16-11-2012									
Meetduur	:	:									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	1,00									
Meetafstand [m]	:	7,50									
Meethoogte [m]	:	2,00									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	--	47,5	39,6	46,3	54,4	55,7	55,5	48,8	36,9	60,8
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	28,5	28,5	28,5	28,5	28,5	28,5	28,5	28,5	28,5	--
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	--
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	--
Lw [dB(A)]	:	--	70,0	66,1	72,8	80,9	82,2	82,0	75,3	63,4	87,1

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012									
Bronnaam	:	Koelmotor Carrier Vector 1850Mt diesel-bedrijf									
MeetDatum	:	16-11-2012									
Meetduur	:	:									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	3,00									
Meetafstand [m]	:	7,00									
Meethoogte [m]	:	4,00									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	--	51,4	63,0	62,2	63,3	65,6	63,5	57,1	47,5	70,9
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	--
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	--
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	--
Lw [dB(A)]	:	--	73,3	88,9	88,1	89,2	91,5	89,4	83,0	73,4	96,8

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012									
Bronnaam	:	Renault 410 stationair draaien + Carrier Vector diesel-bedrijf									
MeetDatum	:	16-11-2012									
Meetduur	:	:									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	3,00									
Meetafstand [m]	:	7,00									
Meethoogte [m]	:	4,00									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp [dB(A)]	:	--	49,8	62,9	62,4	65,1	69,8	67,1	61,8	51,7	73,7
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	--
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	--
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	--
Lw [dB(A)]	:	--	71,7	88,8	88,3	91,0	95,7	93,0	87,7	77,6	99,6

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Renault 410 manoeuvreren/rijden + Carrier Vector diesel-bedrijf
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	3,00
Meetafstand [m]	:	7,00
Meethoogte [m]	:	4,00
Frequentie [Hz]	:	31.5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 52,5 62,4 63,8 67,9 71,4 69,5 64,8 61,6 75,8
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 74,4 88,3 89,7 93,8 97,3 95,4 90,7 87,5 101,6

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Renault rijden + Carrier Vector diesel-bedrijf
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	3,00
Meetafstand [m]	:	7,00
Meethoogte [m]	:	4,00
Frequentie [Hz]	:	31.5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 53,8 61,7 62,0 68,0 72,0 69,2 63,1 54,2 75,6
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 75,7 87,6 87,9 93,9 97,9 95,1 89,0 80,1 101,4

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Metingen 16 november 2012
Bronnaam	:	Renault manoeuvreren + Carrier Vector diesel-bedrijf
MeetDatum	:	16-11-2012
Meetduur	:	:
Type geluid	:	Continu
Temperatuur [°C]	:	--
Windsnelheid [m/s]	:	--
Hoek windricht [°]	:	--
RV [%]	:	--
Alu conform	:	HMRI-II.8
Bronhoogte [m]	:	3,00
Meetafstand [m]	:	7,00
Meethoogte [m]	:	4,00
Frequentie [Hz]	:	31.5 63 125 250 500 1000 2000 4000 8000 dB(A)
Lp [dB(A)]	:	-- 51,6 60,6 61,9 65,2 70,3 67,2 61,3 51,6 73,7
Achtergr [dB(A)]	:	-- -- -- -- -- -- -- -- --
DGeo [dB]	:	27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9 27,9
DAlu*R [dB]	:	0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0
DBodem [dB]	:	6,0 6,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0 2,0
Lw [dB(A)]	:	-- 73,5 86,5 87,8 91,1 96,2 93,1 87,2 77,5 99,6

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel : Metingen 16 november 2012
 Bronnaam : Mercedes Benz, stationair draaien
 MeetDatum : 16-11-2012
 Meetduur : :
 Type geluid : Continu
 Temperatuur [°C] : --
 Windsnelheid [m/s] : --
 Hoek windricht [°] : --
 RV [%] : --
 Alu conform : HMRI-II.8
 Bronhoogte [m] : 1,00
 Meetafstand [m] : 7,00
 Meethoogte [m] : 2,00

Frequentie	[Hz]	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp	[dB(A)]	--	49,1	47,1	52,3	60,8	62,7	59,1	54,5	41,9	66,5
Achtergr	[dB(A)]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	--
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	--
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	--
Lw	[dB(A)]	--	71,0	73,0	78,2	86,7	88,6	85,0	80,4	67,8	92,4

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel : Metingen 16 november 2012
 Bronnaam : Mercedes Benz, rijden
 MeetDatum : 16-11-2012
 Meetduur : :
 Type geluid : Continu
 Temperatuur [°C] : --
 Windsnelheid [m/s] : --
 Hoek windricht [°] : --
 RV [%] : --
 Alu conform : HMRI-II.8
 Bronhoogte [m] : 1,00
 Meetafstand [m] : 7,00
 Meethoogte [m] : 2,00

Frequentie	[Hz]	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB(A)
Lp	[dB(A)]	--	54,5	51,4	57,7	65,5	70,0	68,8	61,7	48,2	73,7
Achtergr	[dB(A)]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	27,9	--
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	--
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	--
Lw	[dB(A)]	--	76,4	77,3	83,6	91,4	95,9	94,7	87,6	74,1	99,6

Invoergegevens rekenmodel
Gebouwen

Model: Representatieve bedrijfssituatie
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Maaiveld	Ref1.	1k
01	bedrijfsloods	204069,07	372104,73	3,00	0,00	0,80	0,80
02	kantoor	204072,64	372113,05	3,00	0,00	0,80	0,80
03	kantoor	204082,53	372134,19	3,00	0,00	0,80	0,80
04	laaddocks	204054,93	372145,62	4,00	0,00	0,80	0,80
05	schuur derden	204122,72	372172,81	2,00	0,00	0,80	0,80
06	Koesdonkerveldweg 18	204133,73	372151,93	6,00	0,00	0,80	0,80
07	bedrijfsgebouw derden	204119,39	372114,85	3,00	0,00	0,80	0,80
08	bedrijfsgebouw derden	204152,83	372119,31	6,00	0,00	0,80	0,80
09	pand derden	204190,97	372114,06	6,00	0,00	0,80	0,80
10	pand derden	204211,98	372167,58	2,50	0,00	0,80	0,80
11	pand derden	204151,35	372061,72	3,00	0,00	0,80	0,80
12	pand derden	204169,02	372051,29	7,00	0,00	0,80	0,80
13	pand derden	204126,98	372076,19	5,00	0,00	0,80	0,80
14	Pratwink 5	204105,35	372078,72	3,00	0,00	0,80	0,80
15	Pratwink 5	204106,98	372086,40	6,00	0,00	0,80	0,80
16	pand derden	204083,03	371991,47	7,00	0,00	0,80	0,80
17	Pratwink 1a	204049,72	371999,06	3,00	0,00	0,80	0,80
18	schuur derden	204041,18	372004,93	3,00	0,00	0,80	0,80
19	pand derden	204005,20	372007,12	5,00	0,00	0,80	0,80
20	Pratwink 2/3	203970,62	371996,70	6,00	0,00	0,80	0,80
21	schuur derden	203975,70	372026,84	3,00	0,00	0,80	0,80
22	Koesdonkerveldweg 9a	204161,94	372093,81	3,00	0,00	0,80	0,80
23	kas derden	204052,13	372201,86	6,80	0,00	0,80	0,80

Invoergegevens rekenmodel
Ontvangers

Model: Representatieve bedrijfssituatie
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hoogte A	Hoogte B	Gevel
01	Koesdonkerveldweg 18	204136,97	372157,51	0,00	1,50	5,00	Ja
02	Pratwinkel 5	204099,23	372085,20	0,00	1,50	5,00	Ja
03	Pratwinkel 5 (zijgevel)	204099,50	372080,45	0,00	1,50	--	Ja
04	Pratwinkel 1a (achtergevel)	204055,00	372003,28	0,00	1,50	--	Ja
05	Pratwinkel 1a (zijgevel)	204058,22	371996,56	0,00	1,50	--	Ja
06	Pratwinkel 2	203991,39	372003,94	0,00	1,50	5,00	Ja

Invoergegevens rekenmodel Puntbronnen

Model: Representatieve bedrijfssituatie
 Groep: Corneth
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Cb (D)	Cb (A)	Cb (N)	Lwr 63	Lwr 125
01	vrachtw. stationair	204034,86	372187,92	1,20	0,00	10,20	11,07	12,83	69,00	72,50
02	vrachtw. stationair	204010,67	372152,24	1,20	0,00	10,20	11,07	12,83	69,00	72,50
03	koelmotor (6 st.)	203970,17	372169,10	3,00	0,00	1,25	1,25	1,25	70,97	79,37
04	groepage/laden/lossen	204055,21	372153,20	1,00	0,00	3,39	4,26	--	77,90	88,20
05	heftruck buiten	204019,16	372168,96	1,00	0,00	10,79	--	--	78,50	89,20
06	koelinstallatie	204051,07	372125,88	2,00	0,00	2,22	3,98	6,99	51,30	57,90
07	piek vrachtw.	204081,32	372078,09	1,20	0,00	0,00	0,00	0,00	84,90	95,60
08	piek vrachtw.	204037,25	372091,63	1,20	0,00	0,00	0,00	0,00	84,90	95,60
09	piek vrachtw.	203973,22	372170,25	1,20	0,00	0,00	0,00	0,00	84,90	95,60
10	piek vrachtw.	204059,49	372182,03	1,20	0,00	0,00	0,00	0,00	84,90	95,60
11	piek pers.wagen	204079,77	372073,66	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	79,50	82,10
12	piek pers.wagen	204040,99	372071,71	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	79,50	82,10
13	piek pers.wagen	204022,85	372087,89	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	79,50	82,10
14	piek pers.wagen	204085,64	372098,75	0,80	0,00	0,00	--	--	79,50	82,10
15	piek pers.wagen	204096,84	372136,10	0,80	0,00	0,00	--	--	79,50	82,10
16	vrachtw. manoeuvreren	204039,68	372167,55	1,20	0,00	10,20	11,07	19,83	70,70	74,20
17	vrachtw. manoeuvreren	203981,90	372168,87	1,20	0,00	10,20	11,07	19,83	70,70	74,20
18	Koelmotor (diesel)	204035,00	372172,50	3,00	0,00	10,79	--	--	72,89	88,49
19	Koelmotor (diesel)	204006,51	372155,33	3,00	0,00	10,79	--	--	72,89	88,49
20	koelmotor (2 st.)	203970,39	372170,82	0,75	0,00	1,25	1,25	1,25	71,17	79,57

Invoergegevens rekenmodel
Puntbronnen

Model: Representatieve bedrijfssituatie
Groep: Corneth
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
01	78,90	85,40	91,80	90,10	83,90	74,90	95,14
02	78,90	85,40	91,80	90,10	83,90	74,90	95,14
03	83,27	86,77	87,47	90,67	88,47	84,47	95,43
04	93,60	95,70	91,40	90,60	86,90	79,90	99,93
05	94,60	96,70	92,40	91,90	87,90	80,90	100,97
06	62,60	66,60	71,00	63,10	49,00	30,90	73,40
07	95,40	99,40	101,50	98,20	93,80	88,10	106,01
08	95,40	99,40	101,50	98,20	93,80	88,10	106,01
09	95,40	99,40	101,50	98,20	93,80	88,10	106,01
10	95,40	99,40	101,50	98,20	93,80	88,10	106,01
11	87,30	90,40	94,90	94,00	89,70	88,20	99,59
12	87,30	90,40	94,90	94,00	89,70	88,20	99,59
13	87,30	90,40	94,90	94,00	89,70	88,20	99,59
14	87,30	90,40	94,90	94,00	89,70	88,20	99,59
15	87,30	90,40	94,90	94,00	89,70	88,20	99,59
16	80,60	87,10	93,50	91,80	85,60	76,60	96,84
17	80,60	87,10	93,50	91,80	85,60	76,60	96,84
18	87,69	88,79	91,09	88,99	82,59	72,99	96,38
19	87,69	88,79	91,09	88,99	82,59	72,99	96,38
20	83,47	86,97	87,67	90,87	88,67	84,67	95,63

Invoergegevens rekenmodel
Mobiele bronnen

Model: Representatieve bedrijfssituatie
 Groep: Corneth
 Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO H	ISO M	Aantal (D)	Aantal (A)	Aantal (N)
R01	vrachtw. aankomst/vertrek	204079,98	372075,51	1,20	0,00	55	15	20
R02a	vrachtw. manoeuvreren/groepage	203989,53	372182,47	1,20	0,00	55	25	10
R02b	vrachtw. manoeuvreren/groepage	204027,70	372150,63	1,20	0,00	55	15	20
R03	pers.wagen personeel	204023,38	372100,52	0,80	0,00	18	15	10
R04	pers.wagen bezoekers	204085,81	372097,70	0,80	0,00	8	2	2
R05	vrachtw. ih	204083,46	372075,35	1,20	0,00	55	15	20
R06	pers.wagen ih	204101,34	372135,58	0,80	0,00	35	10	25

Invoergegevens rekenmodel
Mobiele bronnen

Model: Representatieve bedrijfssituatie
 Groep: Corneth
 Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Gem.snelheid	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
R01	10	79,90	90,60	90,40	94,40	96,50	93,20	88,80	83,10	101,01
R02a	10	79,90	90,60	90,40	94,40	96,50	93,20	88,80	83,10	101,01
R02b	10	79,90	90,60	90,40	94,40	96,50	93,20	88,80	83,10	101,01
R03	10	69,50	72,10	77,30	80,40	84,90	84,00	79,70	78,20	89,59
R04	5	69,50	72,10	77,30	80,40	84,90	84,00	79,70	78,20	89,59
R05	25	82,20	92,90	92,70	96,70	98,80	95,50	91,10	85,40	103,31
R06	30	69,50	72,10	77,30	80,40	84,90	84,00	79,70	78,20	89,59



Industrielaan - IL, [versie Peutz van november 2012 - Representatieve bedrijfssituatie], Geomilieu V2.12

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
Corneth - zonder maatregelen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Representatieve bedrijfssituatie
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: LA_r, LT
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01_A	Koesdonkerveldweg 18	1,50	42,8	41,6	39,0	49,0
01_B	Koesdonkerveldweg 18	5,00	45,7	44,4	42,0	52,0
02_A	Pratwinkel 5	1,50	44,3	43,4	41,6	51,6
02_B	Pratwinkel 5	5,00	47,2	46,3	44,7	54,7
03_A	Pratwinkel 5 (zijgevel)	1,50	44,7	44,0	42,1	52,1
04_A	Pratwinkel 1a (achtergevel)	1,50	43,0	41,9	40,2	50,2
05_A	Pratwinkel 1a (zijgevel)	1,50	38,5	37,3	35,8	45,8
06_A	Pratwinkel 2	1,50	42,9	42,0	37,9	47,9
06_B	Pratwinkel 2	5,00	45,0	44,1	41,0	51,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2.12

7-3-2013 14:06:21

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
Corneth - inclusief maatregelen

Rapport: Resultatentabel
Model: Representatieve bedrijfssituatie inclusief maatregelen
LAgg totaalresultaten voor toetspunten
Groep: LAr,LT
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01_A	Koesdonkerveldweg 18	1,50	42,2	40,8	37,3	47,3
01_B	Koesdonkerveldweg 18	5,00	45,1	43,5	40,3	50,3
02_A	Pratwinkel 5	1,50	44,1	43,2	41,3	51,3
02_B	Pratwinkel 5	5,00	47,0	46,1	44,4	54,4
03_A	Pratwinkel 5 (zijgevel)	1,50	44,7	44,0	42,0	52,0
04_A	Pratwinkel 1a (achtergevel)	1,50	42,3	41,0	38,9	48,9
05_A	Pratwinkel 1a (zijgevel)	1,50	37,9	36,5	34,5	44,5
06_A	Pratwinkel 2	1,50	42,6	41,6	36,7	46,7
06_B	Pratwinkel 2	5,00	44,6	43,5	39,7	49,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2.12

7-3-2013 14:12:41

Maximale geluidniveaus

Corneth

Rapport: Resultatentabel
 Model: Representatieve bedrijfssituatie
 L_{Amax} totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: L_{Amax}

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
01_A	Koesdonkerveldweg 18	1,50	56	55	55
01_B	Koesdonkerveldweg 18	5,00	59	59	59
02_A	Pratwinkel 5	1,50	70	70	70
02_B	Pratwinkel 5	5,00	70	70	70
03_A	Pratwinkel 5 (zijgevel)	1,50	72	72	72
04_A	Pratwinkel 1a (achtergevel)	1,50	55	55	55
05_A	Pratwinkel 1a (zijgevel)	1,50	55	55	55
06_A	Pratwinkel 2	1,50	54	54	54
06_B	Pratwinkel 2	5,00	56	56	56

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2.12

7-3-2013 14:07:43

Verkeer van en naar de inrichting
Corneth

Rapport: Resultatentabel
Model: Representatieve bedrijfssituatie
LAgg totaalresultaten voor toetspunten
Groep: indirect
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01_A	Koesdonkerveldweg 18	1,50	25,2	24,4	23,7	33,7
01_B	Koesdonkerveldweg 18	5,00	27,3	26,5	25,8	35,8
02_A	Pratwinkel 5	1,50	41,0	40,2	38,9	48,9
02_B	Pratwinkel 5	5,00	42,1	41,3	39,9	49,9
03_A	Pratwinkel 5 (zijgevel)	1,50	43,1	42,3	40,8	50,8
04_A	Pratwinkel 1a (achtergevel)	1,50	45,3	44,5	42,8	52,8
05_A	Pratwinkel 1a (zijgevel)	1,50	48,7	47,8	46,2	56,2
06_A	Pratwinkel 2	1,50	28,5	27,6	26,0	36,0
06_B	Pratwinkel 2	5,00	32,4	31,5	29,9	39,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V2.12

7-3-2013 14:08:51

BIJLAGE V Berekening cumulatieve geluidbelasting



Berekening cumulatieve geluidniveaus Zonder maatregelen

rekenpunt	Pratwinkels	weg ft. den (dB)	Cumulatief	Cumeth	Intensite (L _{Aeq}) (dB(A))	Cumulatief excl. Cumeth	Cumulatief incl. Cumeth	L _{cum}	L _{cum} excl. Cumeth
01 Koesdonkerveldweg 18	dag	49,0	49,4	42,8	49,6	20,6	49,6	50,4	
	avond	44,7	44,7	44,4	0,0	16,0	16,1	44,4	
	nacht	41,4	41,4	42,0	0,0	16,9	17,0	42,0	
	Letm / Lden	50,1	50,2	52,0	49,6	26,9	49,6	52,0	53,4
02 Pratwinkel 5	dag	56,3	56,3	44,3	51,5	30,1	51,5	52,3	
	avond	50,7	50,7	46,3	0,0	34,5	34,5	46,6	
	nacht	47,4	47,4	44,7	0,0	35,4	35,4	45,2	
	Letm / Lden	56,6	56,7	54,7	51,5	45,4	51,5	55,2	58,1
03 Pratwinkel 5	dag	54,4	54,4	44,7	45,8	33,8	46,1	48,4	
	avond	47,4	48,3	0,0	0,0	41,8	41,8	41,8	
	nacht	44,1	45,2	0,0	0,0	42,5	42,5	42,5	
	Letm / Lden	54,0	54,5	44,7	45,8	52,5	52,5	52,5	57,1
04 Pratwinkel 1A	dag	52,0	52,1	43,0	34,6	43,0	43,6	46,3	
	avond	46,5	46,7	41,9	0,0	42,1	42,1	45,0	
	nacht	43,1	43,3	40,2	0,0	42,9	42,9	44,8	
	Letm / Lden	52,3	52,5	50,2	34,6	52,9	52,9	54,8	56,3
05 Pratwinkel 1A	dag	56,0	56,4	38,5	32,9	48,1	48,2	48,7	
	avond	50,5	51,1	37,3	0,0	43,7	43,7	44,6	
	nacht	47,1	47,9	35,8	0,0	44,5	44,5	45,0	
	Letm / Lden	56,3	56,9	45,8	32,9	54,5	54,5	55,0	59,3
06 Pratwinkel 2	dag	38,6	41,0	42,9	32,6	28,9	34,1	43,4	
	avond	34,8	38,9	44,1	0,0	30,0	30,0	44,3	
	nacht	31,4	36,2	41,0	0,0	30,8	30,8	41,4	
	Letm / Lden	39,9	43,9	51,0	32,6	40,8	40,8	51,4	46,0

BIJLAGE V Berekening cumulatieve geluidbelasting

Berekening cumulatieve geluidniveaus Met maatregelen

rekeningr.		Pratwink	weg (Lden) (dB)		Industrie (L _{Aeq} (dB(A)))		Cumulatief		Cumulatief		Cumulatief		Cumulatief	
			Pratwink	Map	Map	Pratwink	Map	Map	Pratwink	Map	Pratwink	Map	Pratwink	Map
01	Koesdonkenveldweg 18		49,0	39,2	49,4	42,2	49,6	20,6	49,6	50,3	20,6	49,6	50,3	
	dag		44,7	22,3	44,7	43,5	0,0	16,0	16,1	43,5	16,0	16,1	43,5	
	avond		41,4	20,1	41,4	40,3	0,0	16,9	17,0	40,3	16,9	17,0	40,3	
	nacht		50,1	36,6	50,2	50,3	49,6	26,9	49,6	50,3	26,9	49,6	50,3	53,4
	L _{eqm} / L _{den}													
02	Pratwink 5		56,3	36,9	56,3	44,1	51,5	30,1	51,5	52,3	30,1	51,5	52,3	
	dag		50,7	28,7	50,7	46,1	0,0	34,5	34,5	46,4	34,5	34,5	46,4	
	avond		47,4	26,4	47,4	44,4	0,0	35,4	35,4	44,9	35,4	35,4	44,9	
	nacht		56,6	36,3	56,7	54,4	51,5	45,4	51,5	54,9	45,4	51,5	54,9	58,1
	L _{eqm} / L _{den}													
03	Pratwink 5		54,4	34,4	54,4	44,7	45,8	33,8	45,8	48,4	33,8	45,8	48,4	
	dag		47,4	40,9	48,3	0,0	0,0	41,8	41,8	41,8	41,8	41,8	41,8	
	avond		44,1	38,6	45,2	0,0	0,0	42,5	42,5	42,5	42,5	42,5	42,5	
	nacht		54,0	45,1	54,5	44,7	45,8	52,5	52,5	57,1	52,5	52,5	57,1	57,1
	L _{eqm} / L _{den}													
04	Pratwink 1A		52,0	36,0	52,1	42,3	34,6	43,0	43,6	46,0	43,0	43,6	46,0	
	dag		46,5	32,3	46,7	41	0,0	42,1	42,1	44,6	42,1	42,1	44,6	
	avond		43,1	30,2	43,3	38,9	0,0	42,9	42,9	44,4	42,9	42,9	44,4	
	nacht		52,3	38,0	52,5	48,9	34,6	52,9	52,9	54,4	52,9	52,9	54,4	56,3
	L _{eqm} / L _{den}													
05	Pratwink 1A		56,0	46,1	56,4	37,9	32,9	48,1	48,2	48,6	48,1	48,2	48,6	
	dag		50,5	42,5	51,1	36,5	0,0	43,7	43,7	44,5	43,7	43,7	44,5	
	avond		47,1	40,2	47,9	34,5	0,0	44,5	44,5	44,9	44,5	44,5	44,9	
	nacht		56,3	48,1	56,9	44,5	32,9	54,5	54,5	54,9	54,5	54,5	54,9	59,3
	L _{eqm} / L _{den}													
06	Pratwink 2		38,6	37,2	41,0	42,6	32,6	28,9	34,1	43,2	28,9	34,1	43,2	
	dag		34,8	36,8	38,9	43,5	0,0	30,0	30,0	43,7	30,0	30,0	43,7	
	avond		31,4	34,5	36,2	39,7	0,0	30,8	30,8	40,2	30,8	30,8	40,2	
	nacht		39,9	41,6	43,9	49,7	32,6	40,8	40,8	50,2	40,8	40,8	50,2	46,0
	L _{eqm} / L _{den}													

Bijlage 1

Maatwerkvoorschriften

Maatwerkvoorschriften in het kader van het Activiteitenbesluit voor "John Corneth Int. Transportbedrijf B.V." gelegen aan Pratwinkel 9 5991 NP te Baarlo, kadastraal bekend gemeente Peel en Maas, plaatscode MBE00, sectie M nummers 139 en 1035.

MAATWERKVOORSCHRIFTEN

1. Geluid

1.1 Algemeen

1.1.1

De inrichting dient in werking te zijn overeenkomstig de uitgangspunten zoals genoemd in Hoofdstuk 2 van het akoestische onderzoek met rapportnummer F 20262-1-RA-001 (1 augustus 2013), opgesteld door Peutz.

1.1.2

Binnen de inrichting dient een registratie aanwezig te zijn, waaruit het aantal voertuigbewegingen per nacht blijkt. Deze registratie dient ten alle tijden binnen de inrichting aanwezig en voorhanden te zijn.

1.1.3

De in 1.1.2 genoemde registratie dient per nacht te worden bijgehouden, in elk geval het tijdstip van aankomen en/of het tijdstip van vertrekken. Met daarbij het kenteken van het betreffende voertuig.

1.2 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau's

1.2.1

Om, wat betreft de langtijdgemiddelde geluidniveau's ($L_{A,LT}$) te kunnen voldoen aan de grenswaarden uit tabel 1 in dit besluit moet de inrichting, naast de voorschriften bij het Activiteitenbesluit, aan de hierna opgenomen voorschriften 1.2.2 t/m 1.2.5 voldoen.

1.2.2

Binnen de inrichting mag één vrachtwagen aanwezig zijn uitgevoerd als bakwagen met onderkoeling waarvan de koelinstallatie in werking is.

1.2.3

De koelmotoren van de overige aanwezige vrachtauto's zijn uitgevoerd volgens de stand der techniek. Dit wil in ieder geval zeggen met een geluidvermogen van maximaal 85 d(B)A.

1.2.4

Binnen 2 jaar moeten -alle vrachtwagens die zijn uitgevoerd als bakwagen met onderkoeling zijn vervangen door geluidarme exemplaren die voldoen aan de stand der techniek zoals in voorschrift 1.2.3 bedoeld.

1.2.5

In de periode tot aan het vervangen van alle vrachtwagens met geluidarme koelmotoren mogen de vrachtwagens uitgevoerd als bakwagen met onderkoeling in de nachtperiode binnen de inrichting niet in werking zijn.

1.3 Maximale geluidniveau's

1.3.1

Om, wat betreft de maximale geluidniveau's (L_{Amax}), te kunnen voldoen aan de grenswaarden uit tabel 2 in dit Besluit moet de inrichting aan de hierna genoemde voorschriften 1.3.2 t/m 1.3.6 voldoen.

1.3.2

In afwijking van voorschrift 2.17 van het Activiteitenbesluit mag het maximale geluidsniveau (L_{Amax}) veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige toestellen en installaties, door de in de inrichting verrichte werkzaamheden of activiteiten, alsmede door het transportverkeer binnen de grenzen van

de inrichting, op de gevel van de woning aan de Pratwinkel 5, in de nachtperiode (23.00 uur -07.00 uur), niet meer bedragen dan 67 dB(A)

1.3.3

Om te kunnen voldoen aan voorschrift 1.3.2 mag de maximale rijsnelheid op het bedrijfsterrein niet meer bedragen dan 10 km/h. Dit dient op duidelijke wijze op het gehele bedrijfsterrein zichtbaar te zijn, middels verbodsborden.

1.3.4

Binnen de inrichting dient een document "*Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens*" (RVV) aanwezig te zijn, dat op het bedrijfsterrein van toepassing is.

1.3.5

In het RVV zoals genoemd onder 3.1.2 dient in elk geval te zijn opgenomen:

- een bepaling dat de maximumsnelheid 10 km/u is;
- een verbod op de inzet van koelmotoren met een hoger geluidvermogen dan 85 DB(A).

1.3.6

Elke chauffeur die het bedrijfsterrein oprijdt, dient middels een ondertekend instructieblad te hebben verklaard dat zij het RVV hebben gezien en begrepen.

Bijlage 2
Meldingsformulier
Z-MELD840-2013-02806

Melding Activiteitenbesluit

Hierbij doe ik, **de heer JGW Corneth**, melding van de oprichting van de inrichting **John Corneth int transportbedrijf BV**. Het voor de melding gebruikte e-mail adres is **john@corneth.nl**.

Activiteiten

Op basis van uw antwoorden zijn de volgende activiteiten uit het Activiteitenbesluit van toepassing:

- In werking hebben van een stookinstallatie (keuring en onderhoud)
- Parkeren van vervoerseenheden met gevaarlijke stoffen
- In werking hebben acculader
- Algemene regels voor bodembedreigende activiteiten

Gegevens melder

Naam melder:	de heer JGW Corneth
Adres:	Pratwinkel 9 5991 NP BAARLO LB
Telefoon:	0774771996
Fax:	0774771521
E-mail:	john@corneth.nl

Gegevens inrichting

Naam inrichting:	John Corneth int transportbedrijf BV
Adres inrichting:	Pratwinkel 9 5991 NP BAARLO LB
Toelichting locatie:	
KvK nummer:	14098904
Type bedrijf:	type B
Reden van melding:	oprichting

Correspondentieadres melding

Correspondentie sturen naar het adres van de inrichting.

Gegevens oprichting inrichting

Datum oprichting:	07-10-2013
Omschrijving:	Opslag en transport
Bijlage meezenden:	Nee

Stookinstallaties

De volgende stookinstallaties zijn in uw bedrijf aanwezig:

- Aardgasgestookte verwarmingsketel of warmwaterketel met een vermogen van 400 kW of minder (alleen de voorschriften voor keuring en onderhoud uit paragraaf 3.2.1 van het Activiteitenbesluit zijn van toepassing)

Extra informatie bij de melding

- De inrichting is in werking volgens de representatieve bedrijfssituatie en de uitgangspunten uit het akoestisch onderzoek; - De in het rapport voorgestelde gedragsmaatregelen, om aan de grenswaarden te kunnen voldoen, worden doorgevoerd;

Bijlagen op papier

U moet de volgende bijlagen op papier toesturen aan het bevoegd gezag.

- Indeling inrichting:
 - de grenzen van het terrein van de inrichting;
 - de ligging en de indeling van de gebouwen;
 - de functie van de te onderscheiden ruimten;
 - de ligging van de bedrijfsriolering;
 - de plaats van de lozingspunten.
- Situatieschets van de inrichting en in de omgeving gelegen gebouwen (schaal minimaal 1:10.000 en een noordpijl)
- Rapport akoestisch onderzoek

Gegevens bevoegd gezag

Gemeente Peel en Maas Team Vergunningen, Toezicht en Handhaving Team VTH 5980 AB Panningen
--

Bestanden met milieuregels en toelichtingen

Aan de hand van de door u ingevulde vragenboom van de AIM zijn pdf-bestanden gemaakt met daarin de milieuregels uit het Activiteitenbesluit en toelichtingen op deze milieuregels. Met de volgende link gaat u [naar de downloadpagina](#) (opent in een nieuw scherm), waar u deze bestanden kunt inzien of downloaden.

Correspondentienummer

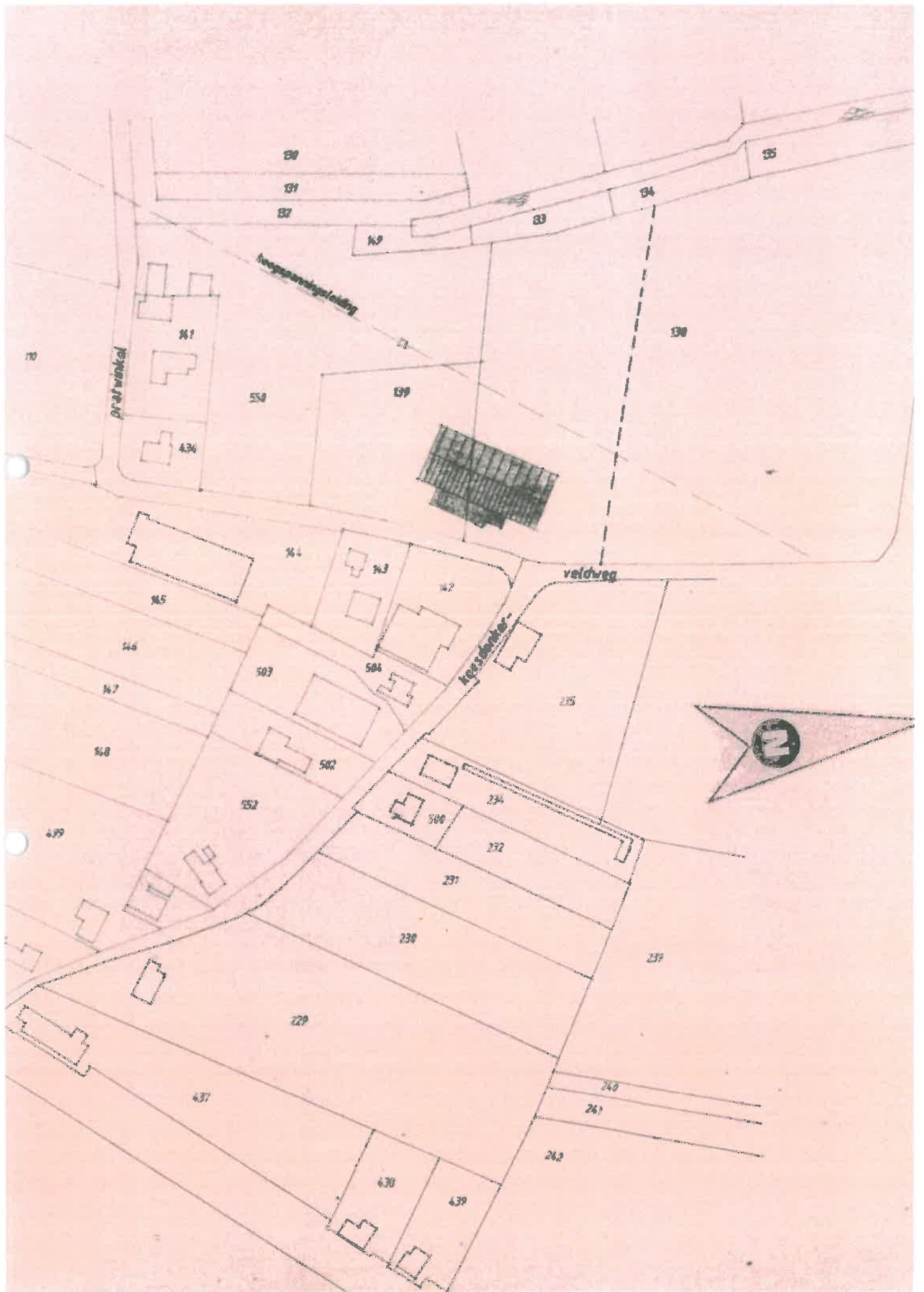
Wilt u alstublieft, als u schriftelijk of mondeling contact zoekt, onderstaand nummer als correspondentienummer gebruiken?

Correspondentienummer: **l0yblrzlws**

Datum en tijdstip melding: 07-10-2013 14:51

Bijlage 4

Overzichtstekening



Bijlage 5

Plattegrondstekening gebouw

Bijlage 6

Detailtekening gebouw

INT. TRANSPORT



H.W.A.
EIGEN OPANG

H.W.A.
EIGEN OPANG

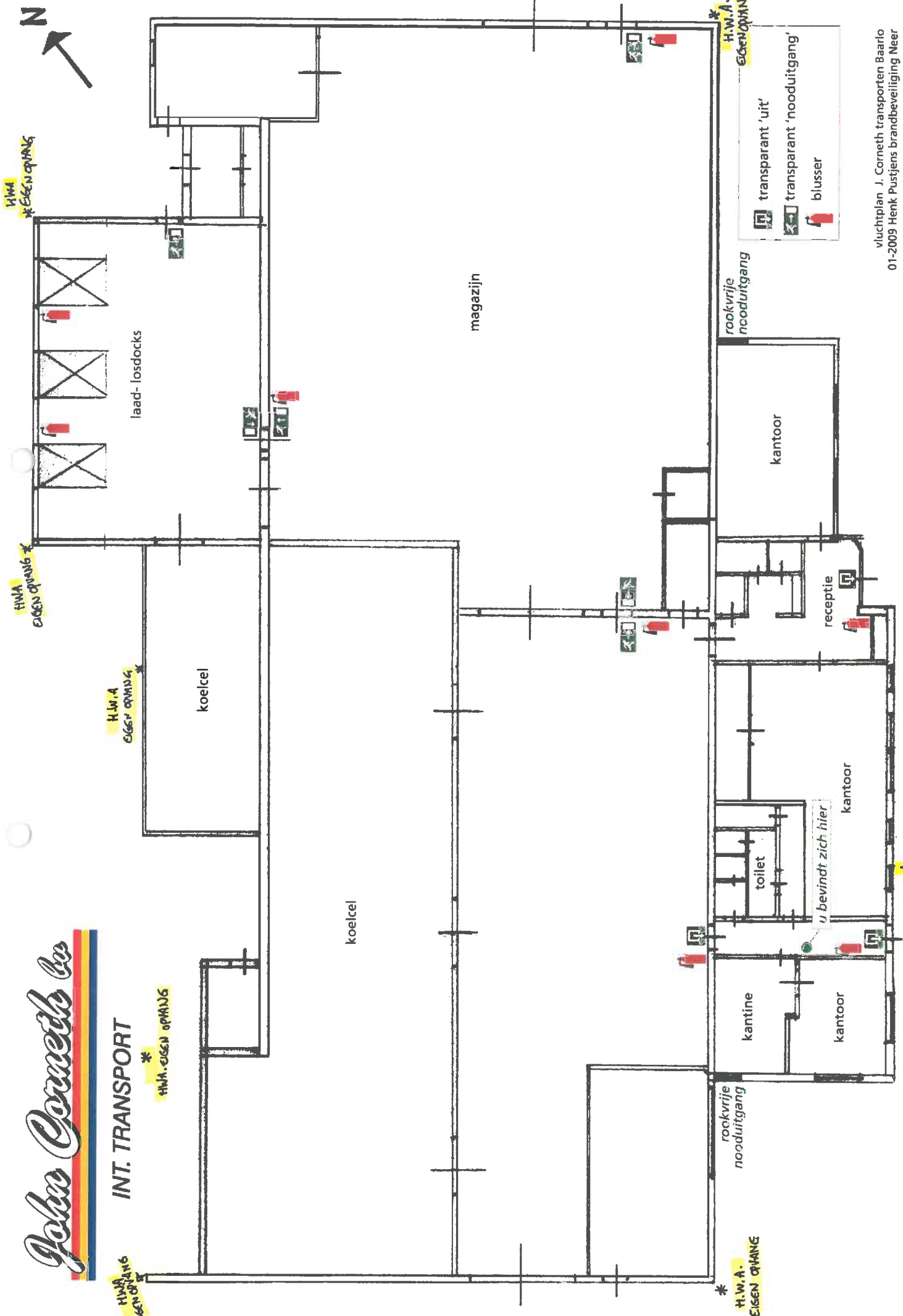
H.W.A.
EIGEN OPANG

H.W.A.
EIGEN OPANG

H.W.A.
EIGEN OPANG

H.W.A.
EIGEN OPANG

H.W.A.
EIGEN OPANG



Zienswijzenverslag
(zie bijlage 11 bij verleende vrijstelling)

**Zienswijzenverslag
inzake de verplaatsing van Internationaal
Transportbedrijf John Corneth BV naar de locatie
Pratwinkel 9 te Baarlo**

Inleiding

Op 16 januari 2014 is de ontwerp-vrijstelling ex artikel 19, lid 1 WRO (oud) voor het verplaatsen van Internationaal Transportbedrijf John Corneth BV naar de locatie Pratwinkel 9 te Baarlo ter inzage gelegd. De ontwerp-vrijstelling ging vergezeld van een ontwerp van de maatwerkvoorschriften (geluid) die in dit kader aan voornoemd bedrijf zullen worden opgelegd. Voor eenieder bestond in dit kader de mogelijkheid om terzake gedurende zes weken, tot en met 26 februari 2014, zienswijzen in te dienen.

Van de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen hebben de volgende personen gebruik gemaakt:

- A. Bij brief van 18 januari 2014, ingekomen 19 februari 2014, mevr. A. van der Hogen en dhr. K. Vormeer, Pratwinkel 3 te 5991 NP Baarlo;
- B. Bij brief van 24 februari 2014, ingekomen 24 februari 2014, dhr. G.J. Peulen, Albert Neuhuisstraat 35 te 5991 XX Baarlo;
- C. Bij brief van 22 februari 2014, ingekomen 25 februari 2014, mevr. J.H.M.S. Crien en dhr. J.W.M. Joosten, Koesdonkerveldweg 18 te 5991 NR Baarlo;
- D. Bij brief en fax van 25 februari 2014, ingekomen 25 februari 2014, DAS Rechtsbijstand namens de volgende personen:
 - 1. Dhr. G.J.M. Crien, Pratwinkel 1 te Baarlo;
 - 2. G.J. Crien en Zn. BV, Pratwinkel 3a te Baarlo;
 - 3. Dhr. A.M.M.M. van Lier en mevr. A. van Lier – Crien, Pratwinkel 2 te Baarlo.

In het navolgende zijn de zienswijzen samengevat en wordt er een reactie op gegeven. :

A. Zienswijze A. van der Hogen en K. Vormeer, Pratwinkel 3 te Baarlo.

1. Akoestisch onderzoek

- 1.1 *Twijfel over objectiviteit akoestisch onderzoek.*** In de onderhavige kwestie is in opdracht van de gemeente een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het is echter gebruikelijk dat een dergelijk onderzoek in opdracht van de initiatiefnemer wordt uitgevoerd en dat de gemeente slechts beoordeelt. Er wordt derhalve getwijfeld aan de objectiviteit van het onderzoek. Verzocht wordt deze handelswijze te motiveren.

Reactie:

Los van het feit dat er in het kader van een ruimtelijke procedure afspraken gemaakt kunnen worden tussen een initiatiefnemer en de gemeente over het uitvoeren van de noodzakelijke onderzoeken en de partij die dit op zich neemt, is het over het algemeen gebruikelijk dat de initiatiefnemer zorgt draagt voor het aanleveren van deze onderzoeken. Indien een gemeente echter twijfelt over de correctheid van een onderzoek, kan zij er voor kiezen om of aanvullend onderzoek c.q. een toelichting te vragen van de initiatiefnemer, of zelf het benodigde onderzoek te laten uitvoeren.

In de onderhavige kwestie is er in het kader van de objectiviteit van het onderzoek voor gekozen om zelf het noodzakelijke akoestische onderzoek te laten uitvoeren. Hiertoe hebben wij opdracht gegeven aan een gerenommeerd en ervaren onderzoeksbureau dat (onder andere) gespecialiseerd is in akoestisch onderzoek. Dit bureau heeft onafhankelijk onderzoek naar de akoestische situatie in de onderhavige kwestie uitgevoerd. Het oordeel, dat in de onderhavige kwestie wordt getwijfeld aan de objectiviteit van het akoestische onderzoek, bestrijden wij.

- 1.2 *Onvoldoende onderzoek naar feitelijke akoestische situatie ter plaatse.*** Er is bij het nieuwe akoestische onderzoek niet gemeten in de woningen en aan de gevels van de woningen die overlast ondervinden, zoals Pratwinkel 3. Ook is er geen rekening gehouden met de cumulatie van geluid.

Reactie

Er heeft in de onderhavige kwestie wel voldoende onderzoek naar de feitelijke akoestische situatie plaatsgevonden. De metingen hebben in dit kader plaatsgevonden aan de gevels van de meest bepalende woningen. Dit zijn bijvoorbeeld de woningen aan de Pratwinkel 1a en 2. Deze zijn dichterbij het onderhavige transportbedrijf gelegen dan de woning aan de Pratwinkel 3.

De metingen hebben plaatsgevonden aan de gevels van de woningen. Dit is de plaats waar de grenswaarden gelden die, conform de wet- en regelgeving, als toetsingskader bij akoestische onderzoeken gebruikt dienen te worden. Uitgaande van een gevelisolatie van minimaal 20 dB(A) (gebruikelijk bij woningen die in goede staat van onderhoud zijn) is in de woningen sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat.

Wat betreft de cumulatie van geluid merken wij op dat dit aspect wel onderzocht is in de onderhavige kwestie. Dit aspect komt in hoofdstuk 7 van voornoemd akoestisch onderzoeksrapport aan de orde.

- 1.3 Onvoldoende duidelijkheid over toegestane aantal aanwezige vrachtwagens.** Het akoestisch rapport gaat uit van een lager aantal vrachtwagens (eigen en bezoekende) dan er daadwerkelijk opereren op het bedrijf. Het toegestane aantal vrachtwagens op het bedrijf is derhalve niet afdoende in de vrijstelling geregeld. Ook is het niet duidelijk of het nu om vrachtwagens of vrachtwagencombinaties gaat.

Reactie

In het kader van de onderhavige procedure zijn we uitgegaan van de situatie, zoals die door de aanvrager is gemeld. De aanvrager heeft aangegeven dat er vanaf de locatie Pratwinkel 9 maximaal 25 eigen vrachtwagens opereren en dat er per dag sprake is van maximaal 20 bezoekende vrachtwagens. Het akoestisch onderzoek is ook van deze aantallen uitgegaan, waarbij voor elk van de vrachtwagens één koelmotor is geteld. Deze situatie is ook in de (ontwerp) beschikking vastgelegd. Mocht er sprake zijn van een groter aantal vrachtwagens dat vanaf de locatie opereert of een groter aantal bezoekende vrachtwagens of er sprake van wagens met twee koelmotoren, dan is dat niet in overeenstemming met het gestelde in de beschikking en hiertegen zal dan handhavend worden opgetreden.

Om eventuele onduidelijkheden uit te sluiten zal in de beschikking specifiek worden aangegeven dat het in de onderhavige kwestie gaat om vrachtwagens of vrachtwagencombinaties met één koelmotor per vrachtwagen of vrachtwagencombinatie. Er zal geen sprake zijn van vrachtwagencombinaties met meerdere koelmotoren, zodat de uitgangspunten van het onderhavige akoestische onderzoek geen geweld zal worden aangedaan.

Om te kunnen controleren dat er daadwerkelijk binnen de inrichting niet meer vrachtwagens aanwezig zijn dan toegestaan is, zal er een registratiesysteem binnen de inrichting bijgehouden dienen te worden. De maatwerkvoorschriften zullen in dit kader aangepast worden.

- 1.4 Twijfel over toezicht en handhaving van afspraken ter voorkoming van geluidsoverlast.** Het akoestisch onderzoek gaat uit van het geven van instructie aan chauffeurs om bij hun rijgedrag rekening te houden met de omgeving. Hoe hier toezicht op gehouden wordt en hoe er in dit kader handhavend tegen overtredingen opgetreden gaat worden is echter niet duidelijk.

Reactie

De in dit kader opgestelde maatwerkvoorschriften, die onderdeel uitmaken van de in dit kader te verlenen vrijstelling, zien ook toe op het rijgedrag binnen de inrichting. Dit zijn dan voorschriften waar ook de chauffeurs zich aan moeten houden. Worden deze maatwerkvoorschriften overtreden, dan zal hier handhavend tegen opgetreden worden. Dit handhavend optreden kan plaatsvinden naar aanleiding van klachten of en/of controles ter plaatse en zal dan gebeuren conform het gemeentelijke handhavingsbeleid.

2. Verkeersveiligheid

- 2.1** ***Er wordt in het plan geen rekening gehouden met suggesties vanuit de kern Baarlo mbt. de verkeersveiligheid op de Bong.*** De inwoners van Baarlo hebben aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid op de Bong en hebben in dit kader suggesties gedaan. Hiervan komt in de ruimtelijke onderbouwing niets terug. Verzocht wordt in de reactie op de zienswijzen in te gaan op de in dit kader gevoerde gesprekken en de in dit kader gemaakte keuze (toevoeging transportbedrijf), welke een toename van de verkeersonveiligheid tot gevolg heeft.

Reactie

Op 15 januari 2013 heeft in Baarlo een kernbijeenkomst plaatsgevonden in het kader van de structuurvisie voor de kern Baarlo. Daar is nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid op de Bong. Er zijn toen mogelijke oplossingsrichtingen door bewoners aangegeven. Op 2 april 2013 heeft er een verdiepingsbijeenkomst plaatsgevonden, waar verder ingegaan is op dit aspect. Er zijn destijds drie mogelijke oplossingen bedacht: extra ontsluiting vanuit noordzijde bedrijventerrein naar de Napoleonsbaan, extra ontsluiting vanuit Kuukven op de Napoleonsbaan en een eventuele afsluiting van De Meeren voor autoverkeer. Deze drie mogelijkheden zijn in de concept-structuurvisie opgenomen als mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Op 22 april 2014 is er een dorpsavond georganiseerd door het Dorpsoverleg Baarlo. Hier is onder andere de concept-structuurvisie voor de kern Baarlo door de gemeente toegelicht. Tijdens deze bijeenkomst is door de aanwezigen in groepen gesproken over de aanpak van een aantal concrete thema's en projecten en zijn werkgroepen geformeerd. In dit kader is er ook een werkgroep geformeerd voor het onderwerp verkeer.

Opname van voornoemde drie oplossingen in de concept-structuurvisie betekent echter niet dat deze oplossingen ook allemaal uitgevoerd gaan worden en, als deze al uitgevoerd worden, dit op korte termijn zal geschieden. Dit is mede afhankelijk van initiatieven vanuit betrokkenen, financieringsmogelijkheden en prioriteiten vanuit het dorp c.q. de gemeenschap. Wel is de extra ontsluiting van Kuukven concreet in onderzoek bij de gemeente. Uitvoering ervan zal in ieder geval invloed hebben op de verkeersbewegingen op de Bong.

Omdat op voorhand niet gesteld kan worden dat voornoemde oplossingen daadwerkelijk uitgevoerd gaan worden of pas in de onderzoeksfase zitten, kan ook nog niet vooruitgelopen worden op de uitvoering ervan. Derhalve kan er ook nog geen rekening mee gehouden worden in ruimtelijke procedures als de onderhavige. Wat betreft de aanwezigheid van het onderhavige transportbedrijf merken wij op dat dit niet automatisch tot gevolg heeft dat er in de toekomst specifiek voor een van voornoemde oplossingen wordt gekozen. De keuze voor een of meerdere van voornoemde oplossingen is, zoals eerder gezegd, afhankelijk van factoren als initiatieven vanuit betrokkenen, financieringsmogelijkheden en prioriteiten vanuit het dorp c.q. de gemeenschap.

3. Ruimtelijke onderbouwing

3.1 *Algemeen: de in dit kader opgestelde ruimtelijke onderbouwing is onvolledig en gaat niet in op de uitspraak van de rechtbank op de eerder in dit kader gevolgde ruimtelijke procedure.*

Reactie

Een ruimtelijke onderbouwing dient ter motivering van een wijziging van het gebruik en/of de bebouwingsmogelijkheden van een bepaald perceel of gebied en dient in te gaan op alle relevante aspecten die een rol spelen bij de beoordeling of de gewijzigde gebruiks- en/of bebouwingsmogelijkheden passen binnen het beleid en de regelgeving. In onze optiek gaat de in dit kader opgestelde ruimtelijke onderbouwing in op alle relevante aspecten die in dit kader een rol spelen en is derhalve volledig.

Wat betreft de opmerking, dat in de ruimtelijke onderbouwing niet wordt ingegaan op de eerdere uitspraak van de rechtbank in dit kader, merken wij op dat het noemen van deze eerdere uitspraak niet relevant is voor de motivering van het onderhavige ruimtelijke plan. Het is echter wel mogelijk om hier alsnog op in te gaan in de ruimtelijke onderbouwing. Volledigheidshalve zal in de ruimtelijke onderbouwing bij de beschrijving van de procedure ingegaan worden op de eerdere uitspraken van de rechtbank in dit kader.

3.2 *De ruimtelijke onderbouwing is niet gedateerd en het is niet duidelijk in wiens opdracht deze is opgesteld.*

Reactie

Het is correct dat de ruimtelijke onderbouwing, zoals deze bij het ontwerp-vrijstellingsbesluit ter inzage is gelegd, niet is gedateerd en ook niet aangeeft in wiens opdracht deze is opgesteld. Dit is ook niet relevant voor de inhoud van de ruimtelijke onderbouwing. Volledigheidshalve zal dit in de definitieve versie alsnog worden aangegeven.

3.3 *Een van de motieven voor de verplaatsing van het transportbedrijf naar de huidige locatie is kwaliteitsverbetering op de oude locatie. De in dit kader in de ruimtelijke onderbouwing genoemde argumenten zijn echter niet correct.* In dit kader wordt (niet limitatief) opgemerkt dat de doorkijk vanaf de oude locatie naar het achterliggende gebied niet meer mogelijk is en ook niet gegarandeerd kan worden door de aanwezigheid van een crossbaan en kassen en de mogelijkheid tot het uitbreiden van agrarische bedrijven. Ook is het aantal verkeersbewegingen op de oude locatie nog steeds hoog door de aanwezigheid van een tankstation, waarvan de in- en uitrit vroeger gedeeld werd met het transportbedrijf, en is er geen rekening gehouden met de afname van de verkeersintensiteit op de Napoleonsbaan, welke niet is afgezet tegen de verkeersonveilige situatie op de Bong.

Reactie

De in de ruimtelijke onderbouwing gegeven argumentatie voor het verplaatsen van het onderhavige transportbedrijf is nog immer valide. De in deze zienswijze aangedragen (niet limitatieve) argumentatie die dit bestrijdt, onderschrijven wij niet. Met betrekking tot de opmerking over de doorkijk naar het achterliggende gebied merken wij op dat dit streven nog immer in de beleidsstukken is opgenomen. Het feit dat in het achterliggende gebied kassen zijn opgericht en dat er mogelijkheden zijn voor het uitbreiden van agrarische bedrijven, doet daar niets aan af. Vanaf de voormalige locatie is er nu doorkijk naar het achterliggende gebied. Wat betreft de crossbaan, deze is niet meer ter plaatse aanwezig. Het aantal verkeersbewegingen bij de voormalige locatie mag dan nog steeds hoog zijn, het is in ieder geval

afgenomen door de verplaatsing van het transportbedrijf. Het transportbedrijf deelde in het verleden overigens niet de in- en uitrit met het naastgelegen tankstation. Dit waren gescheiden in- en uitritten. Wat betreft de afname van de verkeersintensiteit op de Napoleonsbaan in relatie tot de toename van het verkeer op de Bong merken wij op dat de verkeersbewegingen van het onderhavige transportbedrijf nu gedoseerd, vanaf de Bong via een stoplicht, op de Napoleonsbaan invoegt, terwijl dat vroeger rechtstreeks gebeurde, met alle gevolgen van dien voor de doorstroming van het verkeer op de Napoleonsbaan. Het feit dat de verkeersintensiteit op de Napoleonsbaan is afgenomen door de realisatie van de A73 doet daar niets aan af. Wat betreft de beweerdte verkeersonveilige situatie op de Bong die in dit kader zou zijn ontstaan merken wij op dat hier geen sprake van is. Natuurlijk kan de verkeerssituatie op de Bong altijd verbeterd worden, maar onderzoek heeft uitgewezen dat de aanwezigheid van een transportbedrijf op het naastgelegen bedrijventerrein geen substantieel effect op de verkeersveiligheid op de Bong heeft.

Nadrukkelijk wijzen wij in dit kader nogmaals naar de in de ruimtelijke onderbouwing opgenomen ruimtelijke motivering voor de verplaatsing van het onderhavige transportbedrijf, welke nog immer valide is.

3.4 *Afgevraagd wordt waarom er wederom om niet een ruimtelijke procedure gevolgd wordt (inclusief het op kosten van de gemeente uitvoeren van de benodigde onderzoeken), terwijl kostenverhaal ook mogelijk is.*

Reactie

Indien er een verzoek om vrijstelling/ontheffing van het bestemmingsplan wordt ingediend, dient hier een besluit op genomen te worden. Voor het in behandeling nemen van een dergelijke aanvraag zijn leges verschuldigd. Deze leges vormen de vergoeding voor het volgen van de vereiste procedure, inclusief een eventuele beroepsprocedure. Indien de situatie ontstaat dat een beslissing op een verzoek om vrijstelling/ontheffing middels een rechterlijke uitspraak wordt vernietigd, dan dient er alsnog een beslissing op het oorspronkelijke verzoek om vrijstelling/ontheffing genomen te worden. Het vernietigen van een besluit heeft namelijk niet tot gevolg dat ook de aanvraag is vernietigd. De aanvraag blijft gewoon bestaan, tenzij de aanvrager deze intrekt. Voor de nieuwe besluitvormingsprocedure zijn geen nieuwe leges verschuldigd. Deze procedure valt immers onder dezelfde aanvraag en daarvoor worden reeds leges in rekening gebracht.

In de onderhavige situatie is de beslissing op een vrijstellingsverzoek vernietigd en de aanvrager heeft de aanvraag niet ingetrokken. Er dient een nieuw besluit op de oorspronkelijke aanvraag genomen te worden. Een eventuele procedure die met de nieuwe besluitvorming samenhangt valt nog onder de oorspronkelijke aanvraag en hiervoor kunnen dus geen nieuwe leges in rekening gebracht worden.

De onderhavige aanvraag is ingediend onder het regime van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna te noemen: WRO). Deze is inmiddels vervangen door de Wet ruimtelijke ordening (hierna te noemen: Wro), maar is nog steeds van toepassing op de onderhavige casus. De oude WRO voorzag niet automatisch in kostenverhaal; hiervoor dienden concreet afspraken gemaakt te worden met een aanvrager. Van dergelijke afspraken is in de onderhavige casus geen sprake, zodat kostenverhaal in de onderhavige casus niet mogelijk is.

3.5 *Indien gevolg gegeven wordt aan het verzoek van inwoners om een extra ontsluiting van het bedrijventerrein, kunnen de kosten dan (deels) verhaald worden op het transportbedrijf?* De extra ontsluiting is mede het gevolg van de

aanwezigheid van het transportbedrijf en het is logisch dat deze dan een deel van de kosten voor rekening neemt.

Reactie

Of er een extra ontsluiting van het bedrijventerrein komt, kan op dit moment niet gezegd worden. Feit is echter wel dat, indien het bedrijventerrein een extra ontsluiting krijgt, er in ieder geval gepoogd zal worden om de kosten zoveel mogelijk op de partijen die hier voordeel bij hebben te verhalen.

- 3.6** ***Verzocht wordt een indicatie te geven van de kosten van de onderhavige procedure die niet verhaald kunnen worden op de initiatiefnemer, dan wel aan te geven waarom een dergelijke indicatie niet gegeven kan worden.***

Reactie

Voor het volgen van de onderhavige procedure zijn leges verschuldigd. Deze leges dienen in principe ter vergoeding van de kosten die de gemeente in dit kader moet maken, inclusief het doorlopen van een eventuele bezwaar- en beroepsprocedure. Of het legesbedrag uiteindelijk de daadwerkelijk door de gemeente in het kader van deze procedure gemaakte kosten zal dekken, is op dit moment niet duidelijk. Dat zal pas duidelijk gemaakt kunnen worden als de gehele procedure is afgerond.

B. Zienswijze G.J. Peulen, Albert Neuhuysstraat 35 te Baarlo.

- 1. *De ondernemer behoeft geen financiële bijdrage te voldoen over het voordeel dat verbonden is aan de bestemmingswijziging.*** De locatie Pratwinkel 9 krijgt door de onderhavige ruimtelijke procedure een hogere economische waarde, terwijl eerder is aangegeven dat verdere uitbreiding van het bedrijventerrein niet mogelijk was.

Reactie

Ten geleide kan in dit kader opgemerkt worden dat ieder ruimtelijk plan op haar eigen merites wordt beoordeeld. Het als gevolg van een ruimtelijke procedure al dan niet verkrijgen van een hogere economische waarde van een perceel is niet relevant voor het bepalen van de vraag of medewerking verleend dient te worden aan een ruimtelijk plan. De onderhavige locatie krijgt, indien de ruimtelijke procedure met goed gevolg wordt afgerond, meer/andere gebruiksmogelijkheden. Of dit eveneens een hogere economische waarde van de locatie tot gevolg heeft, kan niet op voorhand gesteld worden. Feit in dit kader is, dat er beperkingen zijn gesteld aan de ruimere gebruiksmogelijkheden en dat de ondernemer bewust een ondernemersrisico heeft genomen door het aankopen van de locatie zonder dat op voorhand reeds vaststond of het gewenste gebruik uiteindelijk toegestaan zou worden. Ook is de aankoopprijs en de nieuwe verkoopwaarde van het perceel niet bekend, zodat niet gesteld kan worden dat het perceel een hogere economische waarde heeft gekregen.

Zelfs al zou er sprake zijn van een hoger economische waarde, dan nog is het niet mogelijk om hiervoor een bijdrage te verlangen. Voor de onderhavige ruimtelijke procedure worden leges geheven en de legesverordening voorziet niet in het vragen van een bijdrage voor een eventuele hogere economische waarde van een perceel. Ook voorziet de wetgeving, op basis waarvan medewerking wordt verleend (het onderhavige plan is nog ingediend onder het regime van de oude WRO) in de onderhavige kwestie niet in het vragen van een financiële bijdrage.

Wat betreft de (on)mogelijkheid van de verdere uitbreiding van het bedrijventerrein merken wij op dat de onderhavige locatie formeel weliswaar niet tot het bedrijventerrein behoort, maar wel een reeds bestaande bedrijfslocatie betreft, welke gelegen is direct aansluitend aan het bedrijventerrein en welke eveneens gebruik maakt van de faciliteiten van het bedrijventerrein. Feitelijk gezien is er ook geen onderscheid tussen de onderhavige locatie en het bedrijventerrein. Mocht de onderhavige locatie in de toekomst onder het plangebied van het bedrijventerrein gebracht worden, dan is er feitelijk gezien ook geen sprake van de uitbreiding van het bedrijventerrein, maar van formalisering van een bestaande situatie.

- 2. *Een bijdrage ten behoeve van de verbetering van de infrastructuur van het bedrijventerrein is op z'n plaats.*** De huidige verkeersstromen zijn al grotendeels toe te schrijven aan het transportbedrijf en zullen zeker niet minder worden door de onderhavige bestemmingswijziging. Ook is de verkeersveiligheid in het geding. De ontsluiting van het bedrijventerrein valt zeker te verbeteren.

Reactie

Dat de huidige verkeersstromen op het bedrijventerrein en de omgeving ervan grotendeels zijn toe te rekenen aan het onderhavige transportbedrijf, kan niet gesteld worden. Dit gelet op de omvang van het bedrijventerrein en de aard van de bedrijvigheid die hier op plaatsvindt. Er zijn meerdere bedrijven op het bedrijventerrein aanwezig die verkeersbewegingen op en rondom het bedrijventerrein tot gevolg hebben.

Niet is gebleken dat als gevolg van de aanwezigheid van het transportbedrijf de verkeersveiligheid in het geding is. Zouden er concrete plannen zijn voor het verbeteren van de infrastructuur ter plaatse, dan zal uiteraard gepoogd worden om de kosten hiervan te verhalen op de partijen die hier profijt van hebben.

3. ***De in dit kader uitgevoerde verkeerstellingen zijn niet meer actueel.*** In het betreffende onderzoek is geen rekening gehouden met de aanwezigheid van opslag op het betreffende perceel (Warehousing) en de daaruit voortvloeiende transportbewegingen. Ook is er geen rekening gehouden met het feit dat de ondernemer intussen ook een Poolse en Bulgaarse vestiging heeft, welke ook de onderhavige locatie aan doen.

Reactie

Het in dit kader uitgevoerde onderzoek is nog steeds actueel. Destijds is eveneens rekening gehouden met de aanwezigheid van opslag op het betreffende perceel en er hebben in de periode sinds het onderzoek geen wijzigingen in de opslagcapaciteit plaatsgevonden. Ook hebben er geen grote wijzigingen in de bedrijvigheid op het bedrijventerrein zelf plaatsgevonden, welke eventueel een effect op de verkeerssituatie zouden kunnen hebben. De omvang van het transportbedrijf en het bezoekende vrachtverkeer wordt eveneens beperkt door de voorwaarden die aan de in dit kader te verlenen vrijstelling worden verbonden. Mocht het bedrijf ondertussen gegroeid zijn en, zoals gesteld wordt, buitenlandse vestigingen hebben, dan doet dat niets af aan het feit dat het bedrijf ter plaatse slechts een bepaalde omvang mag hebben en het bezoekende vrachtverkeer beperkt wordt door voorwaarden, verbonden aan de vrijstelling.

4. ***Er wordt gehandeld in strijd met eerder gemaakte afspraken:***

1. In het verleden is aangegeven dat het bedrijf uit maximaal 25 vrachtwagencombinaties mocht bestaan en een verdere groei zou elders dienen plaats te vinden. De uitbreiding met warehousing voldoet hier niet aan;
2. In een eerdere uitspraak van de rechtbank in deze kwestie is aangegeven dat er onvoldoende rekening was gehouden met de verkeersbewegingen van de ondernemer en dat deze geen beperkingen mochten opleveren voor de andere gebruikers van het bedrijventerrein. Dit komt niet terug in de onderhavige vrijstelling;
3. Volgens het bestemmingsplan voor de bedrijventerreinen is slechts een perceelsgrootte van 5000 m² per bedrijf toegestaan, terwijl het onderhavige bedrijf een oppervlakte van 12.000 m² heeft.

Reactie

Er wordt niet gehandeld in strijd met eerder gemaakte afspraken. De onderhavige ruimtelijke procedure gaat uit van een bedrijf met maximaal 25 eigen vrachtwagencombinaties. Het feit dat er ook warehousing op het perceel plaatsvindt, doet niets af aan het feit dat het bedrijf slechts een omvang van 25 vrachtwagencombinaties mag hebben, exclusief de bezoekende vrachtwagens. Daar was in het verleden niets over geregeld. De ruimtelijke procedure voorziet in maximaal 20 bezoekende vrachtwagens per dag. Het in dit kader uitgevoerde akoestische onderzoek is uitgegaan van dit aantal. Overigens maakt de warehousing sinds de vestiging van het bedrijf ter plaatse deel uit van het bedrijfsconcept.

Ook is het niet noodzakelijk geacht om in de onderhavige vrijstelling voorschriften op te nemen over de verkeersbewegingen van de ondernemer, daar deze in onze optiek geen beperkingen oplevert voor de andere gebruikers van het bedrijventerrein. Het bedrijventerrein en de bijbehorende wegeninfrastructuur zijn volledig berekend op het gebruik door het transportbedrijf en de andere ondernemers.

Het is niet correct dat het bestemmingsplan voor de bedrijventerreinen slechts een perceelsgrootte van 5000 m² toestaan. Het bestemmingsplan voorziet weliswaar in bouwpercelen van 5000 m², maar dit zegt niets over de totale perceelsgrootte. Hier worden geen beperkingen aan gesteld. Het bouwperceel op de locatie Pratwinkel 9 bedraagt minder dan 5000 m². Overigens valt de locatie Pratwinkel 9 niet onder het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein, maar onder het bestemmingsplan voor het buitengebied.

5. ***Indien er medewerking wordt verleend in de onderhavige kwestie, is er sprake van ongelijke behandeling van gelijke gevallen.*** Dhr. Peulen heeft in het verleden een exploitatiebijdrage moeten betalen en tevens een bepaalde oppervlakte grond aan de gemeente Maasbree moeten afstaan voor een symbolische prijs. Corneth hoeft niets te betalen voor de bestemmingswijziging, waardoor de waarde van de grond ook nog eens toeneemt.

Reactie:

Er is geen sprake van ongelijke behandeling van gelijke gevallen. De huidige eigenaar van het perceel heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheden die de ten tijde van de aanvraag geldende wetgeving hem bood. De onderhavige ruimtelijke procedure is ingezet onder het regime van de oude WRO en dit regime is op deze zaak nog steeds van toepassing. De oude WRO voorzag niet automatisch in kostenverhaal bij ruimtelijke procedures. Bij vrijstellingen op grond van artikel 19, lid 1 WRO, zoals de onderhavige, was dat in principe niet mogelijk. De omstandigheid dat ondernemers in het verleden wellicht een exploitatiebijdrage hebben moeten betalen en grond hebben moeten verkopen voor de realisatie van het bedrijventerrein is een gevolg van destijds gemaakte afspraken. De onderhavige ondernemer heeft een dergelijke afspraak niet gemaakt.

Overigens zijn voornoemde exploitatiebijdrage en grondafdracht niet relevant in de onderhavige procedure. Ieder plan dient nl. op z'n eigen merites beoordeeld te worden, waarbij getoetst wordt aan ruimtelijk relevante aspecten. Voornoemde aspecten zijn ruimtelijk niet relevant en gelden niet als beoordelingskader in de onderhavige procedure.

6. ***Verzocht wordt de in het verleden betaalde exploitatiebijdrage terug te betalen en alsnog een marktconforme prijs te betalen voor de afgestane grond (zie het gestelde onder 5).***

Reactie:

Wat er in het verleden ten aanzien van de realisatie en exploitatie van het bedrijventerrein is afgesproken, speelt geen rol in de onderhavige kwestie. Uw verzoek tot terugbetaling van de in het verleden betaalde exploitatiebijdrage en het alsnog betalen van een marktconforme prijs voor afgestane grond kan derhalve niet betrokken worden bij de beoordeling van het onderhavige ruimtelijke plan.

C. Zienswijze J.H.M.S. Crien en J.W.M. Joosten, Koesdonkerveldweg 18 te Baarlo

1. Akoestisch onderzoek

- 1.1 *Twijfel over objectiviteit akoestisch onderzoek.*** In de onderhavige kwestie is in opdracht van de gemeente een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het is echter gebruikelijk dat een dergelijk onderzoek in opdracht van de initiatiefnemer wordt uitgevoerd en dat de gemeente slechts beoordeeld. Er wordt derhalve getwijfeld aan de objectiviteit van het onderzoek. Verzocht wordt deze handelswijze te motiveren.

Reactie

Los van het feit dat er in het kader van een ruimtelijke procedure afspraken gemaakt kunnen worden tussen een initiatiefnemer en de gemeente over het uitvoeren van de noodzakelijke onderzoeken en de partij die dit op zich neemt, is het over het algemeen gebruikelijk dat de initiatiefnemer zorgt draagt voor het aanleveren van deze onderzoeken. Indien een gemeente echter twijfelt over de correctheid van een onderzoek, kan zij er voor kiezen om of aanvullend onderzoek c.q. een toelichting te vragen van de initiatiefnemer, of zelf het benodigde onderzoek te laten uitvoeren.

In de onderhavige kwestie is er in het kader van de objectiviteit van het onderzoek voor gekozen om zelf het noodzakelijke akoestische onderzoek te laten uitvoeren. Hiertoe hebben wij opdracht gegeven aan een gerenommeerd en ervaren onderzoeksbureau dat (onder andere) gespecialiseerd is in akoestisch onderzoek. Dit bureau heeft onafhankelijk onderzoek naar de akoestische situatie in de onderhavige kwestie uitgevoerd. Het oordeel, dat in de onderhavige kwestie wordt getwijfeld aan de objectiviteit van het akoestische onderzoek, bestrijden wij.

- 1.2 *Onvoldoende onderzoek naar feitelijke akoestische situatie ter plaatse.*** Er is bij het nieuwe akoestische onderzoek niet gemeten in de woningen en aan de gevels van de woningen die overlast ondervinden en ook is er niet onderzocht in de nacht. Verder wordt uitgegaan van een verkeerde uitgangssituatie (de situatie bij het nabijgelegen bedrijf GMB). Derhalve is ook verzocht om de met name te kijken naar de cumulatie van geluid, wat niet terugkomt in het laatstelijk uitgevoerde onderzoek.

Reactie

Er heeft in de onderhavige kwestie wel voldoende onderzoek naar de feitelijke akoestische situatie plaatsgevonden. De metingen hebben in dit kader plaatsgevonden aan de gevels van de meest bepalende woningen. Dit is bijvoorbeeld de woning aan de Koesdonkerveldweg 18. Andere woningen zijn verder weg gelegen. De resultaten van het onderzoek voor deze woningen zijn verwerkt in de rapportage.

De metingen hebben plaatsgevonden aan de gevels van de woningen. Dit is de plaats waar de grenswaarden gelden die, conform de wet- en regelgeving, als toetsingskader bij akoestische onderzoeken gebruikt dienen te worden. Bij de bepaling van het geluidsniveau binnen de woning wordt, conform de wet- en regelgeving, uitgegaan van een gevelisolatie die het geluidsniveau binnenshuis met minimaal 20 dB(A) vermindert. Het binnenniveau mag de waarde van 35 dB(A) niet overschrijden om te kunnen spreken van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Uit het akoestisch onderzoek van Peutz¹ is gebleken dat deze waarde niet wordt overschreden.

Wat betreft de nachtperiode en de cumulatie van geluid, ook deze aspecten zijn onderzocht. In hoofdstuk 7 komt bijvoorbeeld de cumulatie van geluid aan de orde. Hierin is het geluid van GMB ook meegenomen. Dit is in onze optiek correct gebeurt.

1.3 Onvoldoende duidelijkheid over toegestane aantal aanwezige vrachtwagens.

Het akoestisch rapport gaat uit van een lager aantal vrachtwagens (eigen en bezoekende) dan er daadwerkelijk opereren op het bedrijf. Het toegestane aantal vrachtwagens op het bedrijf is derhalve niet afdoende in de vrijstelling geregeld. Verder is het aantal transportbewegingen in het kader van de opslagfaciliteiten op het perceel veel hoger dan de 20 waar het akoestisch rapport van uitgaat en is er ook geen rekening gehouden met de aanwezigheid van woonunits op ca. 50 meter afstand van Pratwinkel 9.

Reactie

In het kader van de onderhavige procedure zijn we uitgegaan van de situatie, zoals die door de aanvrager is gemeld. De aanvrager heeft aangegeven dat er vanaf de locatie Pratwinkel 9 maximaal 25 eigen vrachtwagens opereren en dat er per dag sprake is van maximaal 20 bezoekende vrachtwagens. Het akoestisch onderzoek is ook van deze aantallen uitgegaan. Deze situatie is ook in de (ontwerp) beschikking vastgelegd. Mocht er sprake zijn van een groter aantal vrachtwagens dat vanaf de locatie opereert of een groter aantal bezoekende vrachtwagens, dan is dat niet in overeenstemming met het gestelde in de beschikking en hiertegen zal dan handhavend worden opgetreden. Overigens is er geen enkele aanleiding om vraagtekens te zetten bij het opgegeven aantal vrachtwagens. Om te kunnen controleren dat er daadwerkelijk binnen de inrichting niet meer vrachtwagens aanwezig zijn dan toegestaan is, zal er een registratiesysteem binnen de inrichting bijgehouden dienen te worden. De maatwerkvoorschriften zullen in dit kader aangepast worden.

Wat betreft de aanwezigheid van woonunits op ca. 50 meter afstand van Pratwinkel 9 merken wij op dat deze inderdaad niet bij het onderzoek betrokken zijn. Het onderzoek heeft in dit kader plaatsgevonden aan de gevels van de meest bepalende gevoelige objecten. Dit zijn bijvoorbeeld de woningen aan de Pratwinkel en uw woning aan de Koesdonkerveldweg. Voor deze woningen kan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd worden. Dat geldt dan ook voor de genoemde woonunits. Overigens worden de betreffende woonunits slechts tijdelijk gebruikt, zijn ze pas na de vestiging van het transportbedrijf geplaatst en zijn ze op dit moment illegaal ter plaatse aanwezig. Hier zal handhavend tegen opgetreden worden. Mocht er in het kader van handhaving gekozen worden voor legalisatie, dan zal bij het bepalen van het woon- en leefklimaat rekening gehouden worden met de aanwezigheid van het transportbedrijf.

1.4 Twijfel over toezicht en handhaving van afspraken ter voorkoming van

geluidsoverlast. Het akoestisch onderzoek gaat uit van het geven van instructie aan chauffeurs om bij hun rijgedrag rekening te houden met de omgeving. Hoe hier toezicht op gehouden wordt en hoe er in dit kader handhavend tegen overtredingen opgetreden gaat worden is echter niet duidelijk.

Reactie

De in dit kader opgestelde maatwerkvoorschriften, die onderdeel uitmaken van de in dit kader te verlenen vrijstelling, zien ook toe op het rijgedrag binnen de inrichting. Dit zijn dan voorschriften waar ook de chauffeurs zich aan moeten houden. Worden deze maatwerkvoorschriften overtreden, dan zal hier handhavend tegen opgetreden worden. Dit handhavend optreden kan plaatsvinden naar aanleiding van klachten of en/of controles ter plaatse en zal dan gebeuren conform het gemeentelijke handhavingsbeleid.

2. Verkeersveiligheid

- 2.1** *Er wordt in het plan geen rekening gehouden met suggesties vanuit de kern Baarlo mbt. de verkeersveiligheid op de Bong.* De inwoners van Baarlo hebben aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid op de Bong en hebben in dit kader suggesties gedaan. Hiervan komt in de ruimtelijke onderbouwing niets terug. Verzocht wordt in de reactie op de zienswijzen in te gaan op de in dit kader gevoerde gesprekken en de in dit kader gemaakte keuze (toevoeging transportbedrijf), welke een toename van de verkeersonveiligheid tot gevolg heeft.

Reactie

Op 15 januari 2013 heeft in Baarlo een kernbijeenkomst plaatsgevonden in het kader van de structuurvisie voor de kern Baarlo. Daar is nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid op de Bong. Er zijn toen mogelijke oplossingsrichtingen door bewoners aangegeven. Op 2 april 2013 heeft er een verdiepingsbijeenkomst plaatsgevonden, waar verder ingegaan is op dit aspect. Er zijn destijds drie mogelijke oplossingen bedacht: extra ontsluiting vanuit de noordzijde van het bedrijventerrein naar de Napoleonsbaan, extra ontsluiting vanuit Kuukven op de Napoleonsbaan en een eventuele afsluiting van De Meeren voor autoverkeer. Deze drie mogelijkheden zijn in de concept-structuurvisie opgenomen als mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Op 22 april 2014 is er een dorpsavond georganiseerd door het Dorpsoverleg Baarlo. Hier is onder andere de concept-structuurvisie voor de kern Baarlo door de gemeente toegelicht. Tijdens deze bijeenkomst is door de aanwezigen in groepen gesproken over de aanpak van een aantal concrete thema's en projecten en zijn werkgroepen geformeerd. In dit kader is er ook een werkgroep geformeerd voor het onderwerp verkeer.

Opname van voornoemde drie oplossingen in de concept-structuurvisie betekent echter niet dat deze oplossingen ook allemaal uitgevoerd gaan worden en als deze al uitgevoerd worden dit op korte termijn zal geschieden. Dit is mede afhankelijk van initiatieven vanuit betrokkenen, financieringsmogelijkheden en prioriteiten vanuit het dorp c.q. de gemeenschap. Wel is de extra ontsluiting van Kuukven concreet in onderzoek bij de gemeente. Uitvoering ervan zal in ieder geval invloed hebben op de verkeersbewegingen op de Bong. Omdat op voorhand niet gesteld kan worden dat voornoemde oplossingen daadwerkelijk uitgevoerd gaan worden of pas in de onderzoeksfase zitten, kan ook nog niet vooruitgelopen worden op de uitvoering ervan. Derhalve kan er ook nog geen rekening mee gehouden worden in ruimtelijke procedures als de onderhavige.

Wat betreft de aanwezigheid van het onderhavige transportbedrijf merken wij op dat niet automatisch tot gevolg heeft dat er in de toekomst specifiek voor een van voornoemde oplossingen wordt gekozen. De keuze voor een of meerdere van voornoemde oplossingen is, zoals eerder gezegd, afhankelijk van factoren als initiatieven vanuit betrokkenen, financieringsmogelijkheden en prioriteiten vanuit het dorp c.q. de gemeenschap.

3. Ruimtelijke onderbouwing

- 3.1** *Algemeen: de in dit kader opgestelde ruimtelijke onderbouwing is onvolledig en gaat niet in op de uitspraak van de rechtbank op de eerder in dit kader gevolgde ruimtelijke procedure.*

Reactie

Een ruimtelijke onderbouwing dient ter motivering van een wijziging van het gebruik en/of de bebouwingsmogelijkheden van een bepaald perceel of gebied en dient in te

gaan op alle relevante aspecten die een rol spelen bij de beoordeling of de gewijzigde gebruiks- en/of bebouwingsmogelijkheden passen binnen het beleid en de regelgeving. In onze optiek gaat de in dit kader opgestelde ruimtelijke onderbouwing in op alle relevante aspecten die in dit kader een rol spelen en is derhalve volledig.

Wat betreft de opmerking, dat in de ruimtelijke onderbouwing niet wordt ingegaan op de eerdere uitspraak van de rechtbank in dit kader, merken wij op dat het noemen van deze eerdere uitspraak niet relevant is voor de motivering van het onderhavige ruimtelijke plan. Het is echter wel mogelijk om hier alsnog op in te gaan in de ruimtelijke onderbouwing. Volledigheidshalve zal in de ruimtelijke onderbouwing bij de beschrijving van de procedure ingegaan worden op de eerdere uitspraken van de rechtbank in dit kader.

3.2 *De ruimtelijke onderbouwing is niet gedateerd en het is niet duidelijk in wiens opdracht deze is opgesteld.*

Reactie

Het is correct dat de ruimtelijke onderbouwing, zoals deze bij het ontwerp-vrijstellingsbesluit ter inzage is gelegd, niet is gedateerd en ook niet aangeeft in wiens opdracht deze is opgesteld. Dit is ook niet relevant voor de inhoud van de ruimtelijke onderbouwing. Volledigheidshalve zal dit in de definitieve versie alsnog worden aangegeven.

3.3 *Een van de motieven voor de verplaatsing van het transportbedrijf naar de huidige locatie is kwaliteitsverbetering op de oude locatie. De in dit kader in de ruimtelijke onderbouwing genoemde argumenten zijn echter niet correct.* In dit kader wordt (niet limitatief) opgemerkt dat de doorkijk vanaf de oude locatie naar het achterliggende gebied niet meer mogelijk is en ook niet gegarandeerd kan worden door de aanwezigheid van een crossbaan en kassen en de mogelijkheid tot het uitbreiden van agrarische bedrijven. Ook is het aantal verkeersbewegingen op de oude locatie nog steeds hoog door de aanwezigheid van een tankstation, waarvan de in- en uitrit vroeger gedeeld werd met het transportbedrijf, en is er geen rekening gehouden met de afname van de verkeersintensiteit op de Napoleonsbaan, welke niet is afgezet tegen de verkeersonveilige situatie op de Bong.

Reactie

De in de ruimtelijke onderbouwing gegeven argumentatie voor het verplaatsen van het onderhavige transportbedrijf is nog immer valide. De in deze zienswijze aangedragen (niet limitatieve) argumentatie die dit bestrijdt, onderschrijven wij niet. Met betrekking tot de opmerking over de doorkijk naar het achterliggende gebied merken wij op dat dit streven nog immer in de beleidsstukken is opgenomen. Het feit dat in het achterliggende gebied kassen zijn opgericht en dat er mogelijkheden zijn voor het uitbreiden van agrarische bedrijven, doet daar niets aan af. Vanaf de voormalige locatie is er nu doorkijk naar het achterliggende gebied. Wat betreft de crossbaan, deze is niet meer ter plaatse aanwezig. Het aantal verkeersbewegingen bij de voormalige locatie mag dan nog steeds hoog zijn, het is in ieder geval afgenomen door de verplaatsing van het transportbedrijf. Het transportbedrijf deelde in het verleden overigens niet de in- en uitrit met het naastgelegen tankstation. Dit waren gescheiden in- en uitritten. Wat betreft de afname van de verkeersintensiteit op de Napoleonsbaan in relatie tot de toename van het verkeer op de Bong merken wij op dat de verkeersbewegingen van het onderhavige transportbedrijf nu gedoseerd, vanaf de Bong via een stoplicht, op de Napoleonsbaan invoegt, terwijl dat vroeger rechtstreeks gebeurde, met alle gevolgen van dien voor de doorstroming van het verkeer op de Napoleonsbaan. Het feit dat de verkeersintensiteit op de Napoleonsbaan is afgenomen door de realisatie van de A73 doet daar niets aan af.

Wat betreft de beweerde verkeersonveilige situatie op de Bong die in dit kader zou zijn ontstaan merken wij op dat hier geen sprake van is. Natuurlijk kan de verkeerssituatie op de Bong altijd verbeterd worden, maar onderzoek heeft uitgewezen dat de aanwezigheid van een transportbedrijf op het naastgelegen bedrijventerrein geen substantieel effect op de verkeersveiligheid op de Bong heeft.

Nadrukkelijk wijzen wij in dit kader nogmaals naar de in de ruimtelijke onderbouwing opgenomen ruimtelijke motivering voor de verplaatsing van het onderhavige transportbedrijf, welke nog immer valide is.

3.4 *Afgevraagd wordt waarom er wederom om niet een ruimtelijke procedure gevolgd wordt (inclusief het op kosten van de gemeente uitvoeren van de benodigde onderzoeken), terwijl kostenverhaal ook mogelijk is.*

Reactie

Indien er een verzoek om vrijstelling/ontheffing van het bestemmingsplan wordt ingediend, dient hier een besluit op genomen te worden. Voor het in behandeling nemen van een dergelijke aanvraag zijn leges verschuldigd. Deze leges vormen de vergoeding voor het volgen van de vereiste procedure, inclusief een eventuele beroepsprocedure. Indien de situatie ontstaat dat een beslissing op een verzoek om vrijstelling/ontheffing middels een rechterlijke uitspraak wordt vernietigd, dan dient er alsnog een beslissing op het oorspronkelijke verzoek om vrijstelling/ontheffing genomen te worden. Het vernietigen van een besluit heeft namelijk niet tot gevolg dat ook de aanvraag is vernietigd. De aanvraag blijft gewoon bestaan, tenzij de aanvrager deze intrekt. Voor de nieuwe besluitvormingsprocedure zijn geen nieuwe leges verschuldigd. Deze procedure valt immers onder dezelfde aanvraag en daarvoor worden reeds leges in rekening gebracht.

In de onderhavige situatie is de beslissing op een vrijstellingsverzoek vernietigd en de aanvrager heeft de aanvraag niet ingetrokken. Er dient een nieuw besluit op de oorspronkelijke aanvraag genomen te worden. Een eventuele procedure die met de nieuwe besluitvorming samenhangt valt nog onder de oorspronkelijke aanvraag en hiervoor kunnen dus geen nieuwe leges in rekening gebracht worden.

De onderhavige aanvraag is ingediend onder het regime van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna te noemen: WRO). De ze is inmiddels vervangen door de Wet ruimtelijke ordening (hierna te noemen: Wro), maar is nog steeds van toepassing op de onderhavige casus. De oude WRO voorzag niet automatisch in kostenverhaal; hiervoor dienden concreet afspraken gemaakt te worden met een aanvrager. Van dergelijke afspraken is in de onderhavige casus geen sprake, zodat kostenverhaal in de onderhavige casus niet mogelijk is.

3.5 *Indien gevolg gegeven wordt aan het verzoek van inwoners om een extra ontsluiting van het bedrijventerrein, kunnen de kosten dan (deels) verhaald worden op het transportbedrijf?. De extra ontsluiting is mede het gevolg van de aanwezigheid van het transportbedrijf en het is logisch dat deze dan een deel van de kosten voor rekening neemt.*

Reactie

Of er een extra ontsluiting van het bedrijventerrein komt, kan op dit moment niet gezegd worden. Feit is echter wel dat, indien het bedrijventerrein een extra ontsluiting krijgt, er in ieder geval gepoogd zal worden om de kosten zoveel mogelijk op de partijen die hier voordeel bij hebben te verhalen.

3.6 *Verzocht wordt een indicatie te geven van de kosten van de onderhavige procedure die niet verhaald kunnen worden op de initiatiefnemer, dan wel aan te geven waarom een dergelijke indicatie niet gegeven kan worden.*

Reactie

Voor het volgen van de onderhavige procedure zijn leges verschuldigd. Deze leges dienen in principe ter vergoeding van de kosten die de gemeente in dit kader moet maken, inclusief het doorlopen van een eventuele bezwaar- en beroepsprocedure. Of het legesbedrag uiteindelijk de daadwerkelijk door de gemeente in het kader van deze procedure gemaakte kosten zal dekken, is op dit moment niet duidelijk. Dat zal pas duidelijk gemaakt kunnen worden als de gehele procedure is afgerond.

- D. Zienswijze DAS Rechtsbijstand namens G.J.M. Crien en, Pratiwinkel 1 te Baarlo, G.J. Crien en en Zn. BV, Pratiwinkel 3a te Baarlo en A.M.M.M. van Lier en A. van Lier – Crien en, Pratiwinkel 2 te Baarlo.

1. **De reactie van 18 juni 2013 (Kraaij Akoestisch Adviesbureau) op het concept van het in dit kader uitgevoerde akoestisch onderzoek (Peutz) wordt als hier herhaald en ingelast beschouwd.**

In voornoemde reactie werden de volgende opmerkingen gemaakt:

1. **Technische beoordeling**
 - a. In het rekenmodel zijn bronnen 19 en 20 opgenomen. De bedrijfsduur is niet in de rapportage gemotiveerd;
 - b. het laden en lossen in de nachtperiode is niet in de modellering opgenomen;
2. **Maximale geluidsniveaus:** Het opgenomen bronvermogen L_{wmax} van 106 dB(A) is niet nader onderbouwd en kan als een behoudend bronvermogen worden betiteld bij het rijden onder geconditioneerde omstandigheden. Een realistisch bronvermogen zou volgens de in dit kader opgestelde StAB-rapportage 110 dB(A) zijn. Inzichtelijk dient te worden gemaakt wat het maximale geluidsniveau bij dit bronvermogen is in de meest ongunstige situatie ten opzichte van de woningen.
3. **Geluidbelastingen:** In het onderzoek wordt geconstateerd dat de geconstateerde normoverschrijding gedurende de nachtperiode ($L_{A,LT}$) middels het opleggen van maatwerkvoorschriften opgelost kan worden. De geconstateerde normoverschrijding voor het maximaal geluidsniveau L_{max} wordt echter buiten beschouwing gelaten omdat het technisch en organisatorisch onmogelijk zou zijn om maatregelen te treffen en de overschrijding, gelet op de ligging op een bedrijventerrein, acceptabel is omdat aan de binneniniveaus wordt voldaan. Deze motivering is echter onvoldoende.
4. **Indirecte hinder wagens op de weg:**
 - a. In het akoestisch rapport is geen rekening gehouden met geluid van vrachtwagens/koelmotoren die aankomen als de poort van het bedrijf nog gesloten is. Dit valt onder indirecte hinder en dient toch meegenomen te worden in het onderzoek. Hierdoor zal de indirecte hinder op de woning aan de Pratiwinkel 1a, welke nu al te hoog is, nog toenemen
 - b. Er zijn onvoldoende gegevens voorhanden om de geluidwering van de woningen te kunnen beoordelen.
5. **Geluidmetingen:** Het uitvoeren van onaangekondigde geluidmetingen is niet zinvol. Overwogen kan worden een onbemand meetstation te plaatsen en onaangekondigd te monitoren.

Reactie

Ad. 1.1a Technische beoordeling

Wij gaan er van uit dat hier de bronnen 18 en 19 bedoeld worden. Met betrekking tot de bronnen 18 en 19 staat in het rapport op pagina 6: *"in de dagperiode is rekening gehouden met het beperkt aanwezig zijn van vrachtauto's met ingeschakelde diesel koelmotoren. In de avond- en nachtperiode mogen diesel koelmotoren niet in werking zijn op het terrein van de inrichting;"*. In het rekenmodel is dit meegenomen door middel van de bronnen 18 en 19, die beide 1 uur diesel koelmotoren in (alleen) de dagperiode representeren.

Ad. 1.1b Technische beoordeling

De uitgangspunten op pagina 6 stellen (op basis van opgave door de ondernemer): *"Laden en lossen ter plaatse van de 3 docks aan de achterzijde van het bedrijfsgebouw vindt in de regel plaats tussen 07.00 en 22.00 uur. Opleggers worden*

vanuit het gebouw via de docks geladen of gelost met een heftruck of palletwagen. Uitgegaan is van laad- en losactiviteiten gedurende 6 uur in de dagperiode en 1,5 uur in de avondperiode;". Aangezien laden en lossen in de nachtperiode niet zal voorkomen, is dit ook niet in de modellering opgenomen.

Ad. 1.2 Maximale geluidsniveaus

Het bronvermogen LWmax van 106 dB(A) is gebaseerd op metingen ter plaatse. Hierbij is bij de gevel van de meest maatgevende woning Pratwinkel 5 gemeten aan de werkelijke situatie bij het bedrijf (dus wegrijdende en aankomende vrachtauto's). Dit is beschreven op pagina 12 van het rapport en nogmaals op pagina 15 onder de tabel. Gemeten zijn pieken tussen 66 en 70 dB(A), het gehanteerde bronvermogen van 106 dB(A) in het rekenmodel geeft een LMax bij de woning van 70 dB(A) en is dus een juiste weergave van de situatie. Ook de StAB geeft overigens aan dat metingen in situ normaliter de voorkeur hebben boven het hanteren van kentallen (zie ook paragraaf 2.4 van het StAB-verslag van juli 2011.). Het StAB-advies is opgesteld n.a.v. de rapportage van de eerdere akoestisch adviseur HMB, die niet ter plaatse gemeten had.

Ad. 1.3 Geluidsbelastingen

In het akoestische onderzoek zijn de maximale geluidsniveaus wel nader beschouwd. Alleen voor de woning aan de Pratwinkel 5 is een overschrijding in de nachtperiode aan de orde. In het akoestisch onderzoek zijn de mogelijke maatregelen aan de bron en in de overdracht van geluid onderzocht, zowel wat betreft de langtijdgemiddelde als de maximale geluidsniveaus. Maatregelen aan de bron worden getroffen door de meer luidruchtige koelingen te vervangen door geluidarmere exemplaren. Verder zullen de luidruchtige exemplaren in de nachtperiode niet meer in gebruik zijn. Overdrachtsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld een akoestisch scherm worden niet realistisch geacht. Om het geluid te kunnen reduceren zouden meerdere geluidsschermen met een aanzienlijke lengte en hoogte nodig zijn. De kosten die hiervoor gemaakt moeten worden wegen niet op tegen de geluidreductie die het scherm tot gevolg heeft en verder zijn schermen van een dergelijke omvang ook niet inpasbaar in de omgeving. De maximale geluidsniveaus worden veroorzaakt door wegrijdende vrachtauto's. Bronmaatregelen aan de vrachtauto's zelf zijn redelijkerwijs niet mogelijk. Wel zijn organisatorische maatregelen mogelijk door vrachtauto's rustiger te laten rijden. Hierdoor kunnen de maximale geluidsniveaus nog worden verlaagd. In de maatwerkvoorschriften hebben wij daarom een verplichte instructie voor het personeel opgenomen. Wat betreft overdrachtsmaatregelen verwijzen wij naar hetgeen hiervoor al bij de langtijdgemiddelde geluidsniveaus is opgenomen. In de woning wordt, volgens het onderzoek, in ieder geval voldaan aan het binnenniveau, als door middel van organisatorische maatregelen de geluidbelasting op de gevel extra wordt gereduceerd. Zoals gezegd zijn deze instructiemaatregelen bij maatwerkvoorschrift geborgd.

Ad. 1.4a Indirecte hinder wagens op de weg

Dit is een situatie die niet meegenomen is in het rekenmodel. Volgens de aanvrager komt een dergelijke situatie niet voor, daar dit een kwestie is van planning, communicatie en organisatie. Een dergelijke situatie is dan ook niet aangevraagd.

Ad. 1.4b Indirecte hinder wagens op de weg

Grenswaarden gelden aan de gevel van een geluidgevoelig object. Om die reden worden metingen altijd uitgevoerd aan de gevel van woningen. Bij metingen aan de gevel van woningen mag uitgegaan worden van een gevelisolatie van 20 dB(A), wat gebruikelijk is voor woningen die in een goede staat van onderhoud verkeren. Met aftrek van deze gevelisolatie dient er een binnenniveau van maximaal 35 dB(A)

gewaarborgd te zijn om te kunnen spreken van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daar is in de onderhavige situatie sprake van.

Ad. 1.5 Geluidmetingen

Op dit moment is er geen aanleiding om het plaatsen van een onbemand meetstation te overwegen en in dit kader onaangekondigd te monitoren. Indien blijkt dat het onaangekondigd uitvoeren van geluidmetingen niet effectief is, kan een dergelijke actie worden overwogen.

2. ***De reactie van 21 februari 2014 (Kraaij Akoestisch Adviesbureau) op de definitieve versie van het in dit kader uitgevoerde akoestisch onderzoek (Peutz) wordt als hier herhaald en ingelast beschouwd.***

In voornoemde reactie worden concrete aanbevelingen ten aanzien van de in dit kader opgestelde maatwerkvoorschriften en de formulering ervan gegeven. De volgende aanbevelingen worden in dit kader gegeven:

1. Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$) en het maximaal geluidniveau ($L_{A,max}$), veroorzaakt door de in inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichtte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting, geldt dat de niveaus op de in onderstaande tabel genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;

	07.00–19.00 uur	19.00–23.00 uur	23.00–07.00 uur
$L_{A,r,LT}$ in geluidgevoelige ruimten dan wel verblijfsruimten	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
$L_{A,max}$ in geluidgevoelige ruimten dan wel verblijfsruimten	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

2. Ter waarborg van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau dient een registratie van het aantal voertuigbewegingen in de nachtperiode te worden bijgehouden, waarbij het tijdstip van aankomst of tijdstip van vertrek inclusief kenteken van het trekkend voertuig en aanhanger/oplegger wordt geregistreerd. De registratie dient binnen de inrichting aanwezig te zijn.
3. Bij de inritten van het bedrijfsterrein van het bedrijf dient middels een bord duidelijk aangegeven te worden dat het parkeren met draaiende (koel)motoren niet is toegestaan.

Reactie

Ad. 2.1 Middels deze aanbeveling wordt ingezet op het verkrijgen van een bepaalde mate van garantie met betrekking tot de maximale binnenniveaus in woningen. In het activiteitenbesluit, op basis waarvan de onderhavige maatwerkvoorschriften zijn opgesteld, zijn echter geen voorschriften opgenomen voor de (maximale) binnenniveaus van woningen, indien deze woningen niet in- of aanpandig zijn. Formeel gezien kunnen hiervoor dus ook geen maatwerkvoorschriften opgesteld worden.

In het activiteitenbesluit is in artikel 2.19 de mogelijkheid opgenomen om middels een geluidverordening gebiedsgericht voorschriften vast te stellen. Dit artikel is in onze optiek in dit kader gebruikt. Op basis hiervan zou voor geluidsgevoelige ruimten of verblijfsruimten, voor zover niet gelegen op gezondeerde industrieterreinen, de tijdstippen met bijbehorende waarden, als genoemd in de onder 2.1 van deze zienswijze opgenomen tabel, als

maatwerkvoorschrift opgenomen kunnen worden. **Echter, artikel 2.19 is nog niet in werking getreden en is, gelet op de toelichting op dit artikel, niet bedoeld om een situatie als de onderhavige te regelen.** Er kunnen in dit kader met betrekking tot de binnenniveaus van de woningen dus geen maatwerkvoorschriften opgesteld worden.

Ad. 2.2 Alhoewel dit aspect in onze optiek reeds geregeld is in de maatwerkvoorschriften (1.1.1, uitgangspunten akoestisch onderzoek), zullen in dit kader als 1.1.2 en 1.1.3 extra maatwerkvoorschriften opgenomen worden:

Maatwerkvoorschrift 1.1.2

Binnen de inrichting dient een registratie aanwezig te zijn, waaruit het aantal voertuigbewegingen per nacht blijkt. Deze registratie dient ten alle tijden binnen de inrichting aanwezig en voorhanden te zijn.

Maatwerkvoorschrift 1.1.3

De in 1.1.2 genoemde registratie dient per nacht te worden bijgehouden, in elk geval het tijdstip van aankomen en/of het tijdstip van vertrekken. Met daarbij het kenteken van het betreffende voertuig.

Ad. 2.3 Ten aanzien van dit onderdeel van deze zienswijze merken wij op dat parkeren bij de inrit van het terrein van de ondernemer geen deel uitmaakt van de representatieve bedrijfssituatie, als opgegeven door de ondernemer. Een dergelijke situatie komt volgens de aanvrager dus niet voor.

3. ***Er wordt verwezen naar al hetgeen in eerdere procedures namens cliënten is aangevoerd om aan te tonen dat het transportbedrijf niet thuishoort aan de Pratwinkel en het woon- en leefklimaat van cliënten onvoldoende is geborgd.***

Reactie

Het is niet mogelijk om hetgeen in eerdere procedures in dit kader namens cliënten is aangevoerd, om aan te tonen dat als gevolg van de aanwezigheid van het transportbedrijf het woon- en leefklimaat van cliënten onvoldoende is geborgd, mee te nemen in de beoordeling van de onderhavige ruimtelijke procedure. Voornoemde eerdere procedures hebben geleid tot vernietiging van de besluiten en in het onderhavige ontwerpbesluit heeft een nieuwe afweging plaatsgevonden aan de hand van nieuwe onderzoeken en wordt in onze optiek afdoende rekening gehouden met de aspecten op basis waarvan de eerdere besluiten vernietigd zijn. Er zal concreet aangegeven dienen te worden op basis waarvan geconcludeerd wordt dat het woon- en leefklimaat van cliënten onvoldoende is geborgd.

4. ***Indien het transportbedrijf ter plaatse gevestigd blijft, dienen de maatwerkvoorschriften te worden aangescherpt om de situatie controleerbaar en handhaafbaar te krijgen. De volgende zaken dienen hierin geregeld te worden:***

1. Er dient een maatwerkvoorschrift te komen met betrekking tot het bijhouden van aan en afrijdende vrachtwagens. Op deze manier kan inzichtelijk gemaakt worden of er meer of minder bewegingen zijn dan waar in de onderzoeken rekening mee is gehouden;
2. Er dient een maatwerkvoorschrift te komen voor de maximale geluidsniveaus binnen de woningen van cliënten. Deze niveaus zijn nooit gemeten, waarmee het akoestisch onderzoek niet zorgvuldig is uitgevoerd het besluit onzorgvuldig is voorbereid. Alleen op deze manier kan inzichtelijk worden gemaakt of sprake is van overschrijdingen van de geluidsniveaus;

3. Er dient een maatwerkvoorschrift te komen met betrekking tot het opstellen van vrachtwagens buiten de inrichting in afwachting van het verkrijgen van toegang. Deze wagens staan met draaiende motoren te wachten en veroorzaken zo overlast voor cliënten;
4. Er dient een maatwerkvoorschrift te komen om voor de gedragingen van de chauffeurs van de vrachtwagens. Deze veroorzaken overlast voor cliënten door hun gedragingen buiten de vrachtwagens (feesten met open vuren in de nachtelijke uren en in de weekenden. Indien maatwerkvoorschriften in dit kader niet mogelijk zijn, dient bezien te worden of hiertegen op basis van de APV opgetreden kan worden;

Reactie

- Ad. 4.1 Alhoewel dit aspect in onze optiek reeds geregeld is in de maatwerkvoorschriften (1.1.1, uitgangspunten akoestisch onderzoek), zullen in dit kader als 1.1.2 en 1.1.3 extra maatwerkvoorschriften opgenomen worden:

Maatwerkvoorschrift 1.1.2

Binnen de inrichting dient een registratie aanwezig te zijn, waaruit het aantal voertuigbewegingen per nacht blijkt. Deze registratie dient ten alle tijden binnen de inrichting aanwezig en voorhanden te zijn.

Maatwerkvoorschrift 1.1.3

De in 1.1.2 genoemde registratie dient per nacht te worden bijgehouden, in elk geval het tijdstip van aankomen en/of het tijdstip van vertrekken. Met daarbij het kenteken van het betreffende voertuig.

- Ad. 4.2 Middels deze aanbeveling wordt ingezet op het verkrijgen van een bepaalde mate van garantie met betrekking tot de maximale binnenniveaus in woningen. In het activiteitenbesluit, op basis waarvan de onderhavige maatwerkvoorschriften zijn opgesteld, zijn echter geen voorschriften opgenomen voor de (maximale) binnenniveaus van woningen, indien deze woningen niet in- of aanpandig zijn. Formeel gezien kunnen hiervoor dus ook geen maatwerkvoorschriften opgesteld worden.

In het activiteitenbesluit is in artikel 2.19 de mogelijkheid opgenomen om middels een geluidverordening gebiedsgericht voorschriften vast te stellen. Dit artikel is in onze optiek in dit kader gebruikt. Op basis hiervan zou voor geluidsgevoelige ruimten of verblijfsruimten, voor zover niet gelegen op gezondeerde industrieterreinen, de tijdstippen met bijbehorende waarden, als genoemd in de onder 2.1 van deze zienswijze opgenomen tabel, als maatwerkvoorschrift opgenomen kunnen worden. ***Echter, artikel 2.19 is nog niet in werking getreden en is, gelet op de toelichting op dit artikel, niet bedoeld om een situatie als de onderhavige te regelen.*** Er kunnen in dit kader met betrekking tot de binnenniveaus van de woningen dus geen maatwerkvoorschriften opgesteld worden.

- Ad. 4.3 Ten aanzien van dit onderdeel van deze zienswijze merken wij op dat parkeren bij de inrit van het terrein van de ondernemer geen deel uitmaakt van de representatieve bedrijfssituatie, als opgegeven door de ondernemer. Een dergelijke situatie komt volgens de aanvrager dus niet voor.

- Ad. 4.4 Ten aanzien van dit onderdeel van deze zienswijze merken wij op dat het Activiteitenbesluit geen grondslag biedt voor het opleggen van maatwerkvoorschriften voor dergelijke activiteiten. De APV biedt ook geen

mogelijkheid tot optreden tegen dergelijke activiteiten. Pas op het moment dat er sprake is van samenscholing, openbare ordeverstoring of verminderde bruikbaarheid van de openbare weg is handhavend optreden op basis van de APV mogelijk. Wij raden u aan om contact op te nemen met de politie, in het geval zich de door u beschreven overlast voordoet

5. ***Verzocht wordt om na te gaan of het transportbedrijf verplicht kan worden om alsnog bij te dragen aan de ontsluitingskosten van het bedrijventerrein, welke de andere bedrijven op het bedrijventerrein in het verleden in rekening is gebracht.*** De onderhavige locatie heeft hier destijds niet aan bijgedragen omdat het destijds een agrarische locatie betrof.

Reactie

Het transportbedrijf kan niet verplicht worden om alsnog bij te dragen aan de ontsluitingskosten van het bedrijventerrein. De onderhavige aanvraag is ingediend onder het regime van de oude WRO en dient ook conform dit regime afgehandeld te worden. Deze wet voorzorg in de onderhavige kwestie (er wordt een vrijstellingsprocedure op basis van artikel 19, lid 1 WRO gevoerd) niet in kostenverhaal. Er is dus geen mogelijkheid om de ondernemer alsnog bij te laten dragen aan de ontsluitingskosten van het bedrijventerrein. Mochten er zich in de toekomst wel ruimtelijke ontwikkelingen voordoen, waar het transportbedrijf baat bij heeft, dan zal gepoogd worden deze kosten (deels) op het transportbedrijf te verhalen.

6. ***Verzocht wordt om na te gaan of er aanleiding is de Pratwinkel in Noordelijke richting te verbreden en of de kosten hiervan doorbelast kunnen worden aan het transportbedrijf.*** De Pratwinkel is in noordelijke richting versmald aangelegd, wat leidt tot gevaarlijke situaties.

Reactie

Op dit moment is er geen enkele aanleiding om de Pratwinkel in noordelijke richting te verbreden. De Pratwinkel is volkomen berekend op de hoeveelheid verkeer die er gebruik van maakt, waaronder het onderhavige transportbedrijf. Mocht het in de toekomst noodzakelijk zijn om de Pratwinkel alsnog te verbreden, dan zal uiteraard gekeken worden of de kosten hiervan (deels) doorbelast kunnen worden aan de gebruikers, waaronder het transportbedrijf.

7. ***Waarom heeft het onderhavige transportbedrijf middels maatwerkvoorschriften toestemming om ook gedurende de nachtelijke uren in bedrijf te zijn, terwijl andere bedrijven op het bedrijventerrein gedurende de nachtelijke uren gesloten dienen te zijn.*** Het belang van de omwonenden (overlast) dient zwaarder te wegen.

Reactie

Het Activiteitenbesluit kent geen verbodsbepalingen met betrekking tot het verplicht sluiten van een inrichting gedurende de nachtperiode. Het laat een ondernemer daar volkomen vrij in. Een dergelijk voorschrift kan dan ook niet middels maatwerkvoorschriften geregeld worden.

8. ***Het ontwerp besluit is onvoldoende zorgvuldig voorbereid, daar het openstellen van de noordelijke toegangsweg naar het perceel niet als optie is onderzocht en bij de voorbereiding van de besluitvorming is betrokken.***

Reactie

Er is geen sprake van een onzorgvuldige voorbereiding van het ontwerp-besluit. De genoemde noordelijke toegangsweg naar het perceel is in het verleden komen te vervallen, wordt niet meer gebruikt door de ondernemer en geldt niet meer als toegangsweg tot het perceel. Tevens voorziet het onderhavige ruimtelijke plan ook niet in deze toegangsweg.

Wel kan in dit kader nog het volgende opgemerkt worden. Op 15 januari 2013 heeft in Baarlo een kernbijeenkomst plaatsgevonden in het kader van de structuurvisie voor de kern Baarlo. Daar is nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid op de Bong. Er zijn toen mogelijke oplossingsrichtingen door bewoners aangegeven. Op 2 april 2013 heeft er een verdiepingsbijeenkomst plaatsgevonden, waar verder ingegaan is op dit aspect. Er zijn destijds drie mogelijke oplossingen bedacht: extra ontsluiting vanuit noordzijde bedrijventerrein naar Napoleonsbaan, extra ontsluiting vanuit Kuukven op Napoleonsbaan en een eventuele afsluiting van De Meeren voor autoverkeer. Deze drie mogelijkheden zijn in de concept-structuurvisie opgenomen als mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Op 22 april 2014 is er een dorpsavond georganiseerd door het Dorpsoverleg Baarlo. Hier is onder andere de concept-structuurvisie voor de kern Baarlo door de gemeente toegelicht. Tijdens deze bijeenkomst is door de aanwezigen in groepen gesproken over de aanpak van een aantal concrete thema's en projecten en zijn werkgroepen geformeerd. In dit kader is er ook een werkgroep geformeerd voor het onderwerp verkeer.

Opname van voornoemde drie oplossingen in de concept-structuurvisie betekent echter niet dat deze oplossingen ook allemaal uitgevoerd gaan worden en als deze al uitgevoerd worden dit op korte termijn zal geschieden. Dit is mede afhankelijk van initiatieven vanuit betrokkenen, financieringsmogelijkheden en prioriteiten vanuit het dorp c.q. de gemeenschap. Wel is de extra ontsluiting van Kuukven concreet in onderzoek bij de gemeente. Uitvoering ervan zal in ieder geval invloed hebben op de verkeersbewegingen op de Bong.