

Opdrachtgever: Kragten

Contactpersoon: Paul van Zandvoort

Uitgevoerd door: WINDMILL
Milieu I Management I Advies
Postbus 5
6267 ZG Cadier en Keer
Tel. 043 407 09 71
Fax. 043 407 09 72

Contactpersoon: Msc. M.L.H. Blomsma

Datum: 6 oktober 2008

Rapportnummer 2008.043-2
Luchtkwaliteit Oprichting "John Cornett Int. Transport BV", Baarlo

Inhoud

1	Kaderomschrijving luchtkwaliteit	3
1.1	Wettelijk kader	
1.2	Normstelling PM ₁₀ en NO ₂	
1.3	Landelijke ontwikkelingen	
1.4	Besluit niet in betekenende mate	
2	Beschrijving luchtkwaliteit	5
2.1	Luchtkwaliteit Nederland	
2.2	Luchtkwaliteit plangebied	
3	Berekening luchtkwaliteit	6
3.1	Invoergegevens	
3.2	Berekeningsmethode	
3.3	Toetsingskader	
4	Resultaten	8
4.1	Resultaten luchtkwaliteit	
5	Conclusie	9

Bijlagen

Bijlage I	Normen Luchtkwaliteit
Bijlage II	Invoergegevens
Bijlage III	Berekeningsresultaten NO ₂ , PM ₁₀ , C ₆ H ₆ , SO ₂ , CO en BaP
Bijlage IV	NO ₂ -uurgemiddelde concentratie
Bijlage V	Ligging rekenpunten

1 KADEROMSCHRIJVING LUCHTKWALITEIT

1.1 Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is het Besluit luchtkwaliteit ingetrokken en zijn de eisen ten aanzien van luchtkwaliteit verankerd in de Wet milieubeheer. Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit vormt met ingang van 15 november 2007 de Wet milieubeheer de basis voor besluitvorming in het kader van onder andere de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Op basis van de Wet gelden milieukwaliteitseisen voor de luchtkwaliteit. Deze kwaliteitseisen zijn middels grenswaarden vastgelegd voor de luchtverontreinigingscomponenten zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, lood, koolmonoxide, benzeen en zwevende deeltjes (PM₁₀).

De grenswaarden gelden overal in de buitenlucht. De grenswaarden gelden niet op arbeidsplaatsen als bedoeld in de Arbeidsomstandighedenwet 1998.

In het licht van een goede ruimtelijke ordening kan voor wat betreft luchtkwaliteit verder worden gekeken dan de juridische verplichtingen op basis van de Wet milieubeheer. De handreiking bij de Wet milieubeheer geeft bijvoorbeeld aan dat de toekomstige AMvB 'gevoelige bestemmingen' nadere regels stelt die verplicht nageleefd moeten worden en geen vervanging is van het principe 'goede ruimtelijke ordening'. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zal afgewogen moeten worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Daarbij speelt de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

1.2 Normstelling PM₁₀ en NO₂

De grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit voor PM₁₀ en NO₂ zijn in onderstaande tabel weergegeven. De grenswaarden, plan- en alarmdrempels van de luchtverontreinigingscomponenten zijn opgenomen in bijlage I.

Component	Grenswaarden	Norm	In werking m.i.v.
fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde	40 µg/m ³	2005
	24-Uurgemiddelde (jaarlijks maximaal 35 overschrijdingen)	50 µg/m ³	2005
stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde	40 µg/m ³	2010
	Plاندrempel voor de jaargemiddelde concentratie	46 µg/m ³	2007
	Uurgemiddelde (jaarlijks maximaal 18 overschrijdingen)	200 µg/m ³	2010
	Plاندrempel uurgemiddelde concentratie	230 µg/m ³	2007
	Alarmdrempel	400 µg/m ³	2005

1.3 Landelijke ontwikkelingen (NSL)

De nieuwe wetgeving voorziet in een Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). In dit NSL worden alle 'grote' projecten en te nemen maatregelen opgenomen die een significante invloed hebben op de luchtkwaliteit. Na vaststelling van het NSL zullen alle ontwikkelingen die buiten de omvang van het NSL vallen, niet meer individueel getoetst hoeven te worden aan de normering voor luchtkwaliteit. Op dat moment is het doel van de nieuwe wetgeving bereikt en hoeft voor 95% van de bouwprojecten geen beoordeling op het gebied van luchtkwaliteit meer te worden opgenomen in ruimtelijke onderbouwingen.

Het definitief samenstellen en het vaststellen van het NSL zal echter nog enige tijd in beslag nemen. Indien alles volgens planning loopt, zal het NSL in het voorjaar van 2009 worden vastgesteld.

Op dit moment is sprake van een tussenfase waarin het NSL nog niet is uitgewerkt. De Wet voorziet in

een tijdelijke overgangsregeling totdat het NSL is vastgesteld. Deze regeling heeft tot doel om vooruitlopend op de definitieve vaststelling voor een deel van de bouwprojecten de inspanning op het gebied van luchtkwaliteit nu al te verminderen.

1.4 Besluit niet betekende mate bijdrage (NIBM)

Op basis van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen' van kracht. In dit besluit wordt geregeld welke nieuwe ontwikkelingen van een dermate beperkte omvang zijn dat de invloed van deze plannen op de lokale luchtkwaliteit niet meer individueel getoetst hoeft te worden. Als norm is hierbij aangehouden dat plannen waarvan de invloed op de lokale luchtkwaliteit minder is dan 3% van de grenswaarde voor PM₁₀ en NO₂ als niet significant worden aangemerkt. De plannen worden niet relevant geacht voor de lokale luchtkwaliteit.

Omdat zoals in de voorgaande paragraaf is aangegeven, het NSL op dit moment nog niet formeel is vastgesteld, is in het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen' een overgangsregeling opgenomen tot het moment dat het NSL formeel is vastgesteld. Gedurende deze termijn wordt een striktere grens aangehouden waaronder plannen als niet significant worden beoordeeld. Tot aan het van kracht worden van het NSL geldt dat de invloed op de lokale luchtkwaliteit minder dan 1% van de grenswaarde voor PM₁₀ en NO₂ dient te zijn om het plan als niet significant aan te merken.

Op basis van artikel 4 van het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen' is een ministeriële regeling van kracht geworden ('Regeling niet in betekende mate bijdragen'). In deze regeling worden een aantal ontwikkelingen genoemd die in elk geval als 'niet in betekende mate' kunnen worden aangemerkt. Voor de in de regeling benoemde ontwikkelingen hoeft ten behoeve van een planrealisatie geen luchtkwaliteitsberekening meer te hoeven worden uitgevoerd.

In de Regeling niet betekende mate bijdrage wordt de ontwikkeling van een bedrijventerrein niet aangewezen als een ontwikkeling die zonder meer als niet in betekende mate wordt aangemerkt. Dit betekent dat ten behoeve van de planvorming alsnog een toetsing aan de wettelijke luchtkwaliteitscriteria dient plaats te vinden. Deze toetsing kan op twee manieren plaatsvinden. Er dient aangetoond te worden dat na realisatie van het plan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer gerespecteerd worden of er dient inzichtelijk gemaakt worden dat de bijdrage aan de verontreiniging van de lokale luchtkwaliteit minder dan 1% van de grenswaarde bedraagt.

2 BESCHRIJVING LUCHTKWALITEIT

2.1 Luchtkwaliteit in Nederland

In Nederland wordt middels het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM (Rijksinstituut voor volksgezondheid en milieu) de luchtkwaliteit gevolgd. Over het algemeen blijkt dat in de toekomst de luchtkwaliteit een verbeterde trend laat zien.

Dit betekent echter niet dat er in de toekomst geen overschrijdingen van grenswaarden zullen plaatsvinden. In de toekomst zullen lokaal nog overschrijdingen van de 24-uursgemiddelde norm voor PM₁₀ worden aangetroffen. Ten aanzien van NO₂ wordt verwacht dat in de toekomst vooral in het stedelijk gebied op sterk verkeersbelastende locaties nog overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde zal plaatsvinden.

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) produceert jaarlijks kaarten met generieke concentraties voor Nederland (GCN) van het afgelopen jaar en kaarten met toekomstscenario's voor diverse luchtverontreinigende stoffen. Ten behoeve van de rapportageverplichtingen in het kader van de Wet milieubeheer worden de kaarten beschikbaar gesteld als achtergrondconcentraties in modelberekeningen CAR II¹. In enkele delen van Nederland worden ten aanzien van de PM₁₀-jaargemiddelde concentratie hoge concentraties (> 34 µg/m³) aangetroffen. Met betrekking tot het NO₂-jaargemiddelde worden lokaal, op sterk verkeersbelastende locaties hoge concentraties aangetroffen.

In de periode tot 2015 neemt naar verwachting het aantal knelpunten af door de daling van de NO₂ emissies als gevolg van de doorwerking van het ingezette beleid in binnen- en buitenland en lokale maatregelen.

Toch zal ook dan nog, ondanks alle maatregelen, een aantal knelpunten resteren. Uit de verschenen publicatie 'Nieuwe inzichten in de omvang van de fijnstofproblematiek', (maart 2006, Milieu en Natuur Planbureau) blijkt dat verwacht wordt dat in de toekomst het aantal knelpunten drastisch vermindert en dat in 2015 een groot gedeelte van de knelpunten opgelost kan zijn.

Het luchtkwaliteitsbeleid wordt momenteel verder uitgewerkt in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en alle grote ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren. Het is een bundeling van alle gebiedsgerichte programma's en alle Rijksmaatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Hiermee wordt een balans gevormd met aan de linkerzijde alle maatregelen die het Rijk, provincies en gemeenten nemen om de luchtkwaliteit in een gebied te verbeteren. Aan de rechterzijde staan (grote) ruimtelijke activiteiten, verkeers- en infrastructurele besluiten en vergunningen voor industriële installaties. De balans moet overhellen naar links: de positieve effecten (maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren) moeten de negatieve effecten (ruimtelijke projecten die de luchtkwaliteit verslechteren) ruimschoots overtreffen.

2.2 Luchtkwaliteit in het plangebied

Het complex is het bedrijf "John Cornett Int. Transport BV", gelegen te Baarlo. Het bedrijf is reeds opgericht, waardoor een toename verkeer is gerealiseerd. Het is van belang vast te stellen wat de lokale luchtkwaliteit is en in welke mate deze wijzigingen invloed hebben op de lokale luchtkwaliteit.

Aangenomen wordt dat in de directe omgeving van het plangebied geen lokale vaste bronnen aanwezig zijn met een significante bijdrage. De luchtkwaliteit wordt bepaald door de emissiebijdrage van het wegverkeer en het lokale achtergrondgehalte. Voor de verkeersbijdrage aan de luchtkwaliteit zijn de emissies van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) bepalend.

¹ Het programma CAR II 7.0 is ontwikkeld door VROM, TNO en RIVM. Met behulp van het CAR-model wordt met kenmerkende gegevens over verkeer en omgeving per wegvak de daaruit volgende concentraties berekend.

3 BEREKENING LUCHTKWALITEIT

3.1 Invoergegevens

De invloed van het wegverkeer op de lokale luchtkwaliteit ter hoogte van het plangebied wordt bepaald door twee aangrenzende wegen, "Pratwinkel" en de "Koesdonkerveldweg". Daarnaast moet er rekening worden gehouden met het lokale verkeer, waaronder ook vrachtverkeer, over de wegen van het complex en de bijbehorende parkeergelegenheden.

De regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 schrijft voor NO₂ en PM₁₀ een maximale afstand van 10 m vanaf de rand van de weg voor. Het rekenpunt is op de rand van de inrichting, aan de wegwand, gelegd, waarmee aan de afstandscriteria van de regeling wordt voldaan. De regeling gaat uit van afstanden ten opzichte van de wegwand. Het CAR-model rekent echter met rekenpunten waarbij de afstanden worden bepaald vanuit de as van de weg.

De lokale luchtkwaliteit wordt bepaald door de lokale achtergrondconcentratie en door de emissies veroorzaakt door het wegverkeer. De concentraties van de emissies veroorzaakt door het wegverkeer zijn direct aan de wegzijde het hoogst. Door de diffuse verspreiding van de emissies van het wegverkeer nemen de concentraties verder af naarmate de afstand tot de weg groter wordt.

Om uit te gaan van de meest negatieve situatie is het rekenpunt gekozen op de rand van het bedrijf, ter hoogte van de kruising van beide nabijgelegen wegen. De ligging van dit punt is opgenomen in bijlage V.

Verkeersintensiteit complex

Voor de intensiteit van het verkeer op het complex is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens afkomstig van de transportgegevens aangereikt door de opdrachtgever. Hierbij zijn de aantallen verdubbeld, aangezien ervan uitgegaan is dat de aangegeven getallen bezoekaantallen zijn die een heen- en een terugbeweging uitvoeren. Verder is een jaarlijkse groei van 1,5% aangegeven.

		Voertuigverdeling		
Situatie	Transport bewegingen	Lichte motorvoertuigen	Middel zware motorvoertuigen	Zware motorvoertuigen
2008	200	25%	50%	25%
2010	206	25%	50%	25%
2020	240	25%	50%	25%

Verkeersintensiteit Pratwinkel en Koesdonkerveldweg

Voor de aangrenzende weg "Pratwinkel" is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens afkomstig van de transportgegevens aangereikt door de opdrachtgever. De toename door het transportbedrijf is hierbij reeds meegenomen. Hierbij is een jaarlijkse groei van 1,5% aangegeven. Voor de Koesdonkerveldweg is met dezelfde intensiteit gerekend, aangezien het een gelijksoortige weg betreft in hetzelfde gebied en met dezelfde aansluitingen.

		Voertuigverdeling		
Situatie	Transport bewegingen	Lichte motorvoertuigen	Middel zware motorvoertuigen	Zware motorvoertuigen
2008	789	75%	15%	10%
2010	813	75%	15%	10%
2020	943	75%	15%	10%

3.2 Berekeningsmethode

Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is bepaald of de modellering met behulp van standaardrekenmethode I of II uitgevoerd dient te worden. Aangezien het plangebied gelegen is:

- op de rand van de bebouwde kom;
- het bedrijf binnen 60 m van de as van de weg gelegen is;
- langs de wegen geen afschermdende constructies aanwezig zijn;
- de wegen vrij zijn van tunnels

valt het plangebied binnen het toepassingsgebied van standaardrekenmethode 1. Modellering vindt plaats met behulp van CARII 7.0.

De emissies van NO₂ en PM₁₀ zijn vastgesteld met behulp van het programma CAR II 7.0 en gegevens van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM. CAR berekent de jaargemiddelde concentraties van NO₂ en PM₁₀, het aantal overschrijdingen van het uurgemiddelde NO₂, het 24-uursgemiddelde PM₁₀ en de jaargemiddelde concentraties van benzeen (C₆H₆), SO₂, CO en BaP (Benzo(a)pyreen). Met behulp van het programma is een luchtkwaliteitsberekening voor de jaren 2008, 2010, 2015 en 2020 uitgevoerd.

Het uurgemiddelde NO₂ kan niet middels CAR berekend worden. Het uurgemiddelde NO₂ is bepaald aan de hand van metingen van het meetstation Vredepeel, Vredeweg. De gemeten concentraties zijn opgenomen in bijlage IV.

3.3 Toetsingskader

Het programma CAR toetst de berekende waarden aan de algemeen geldende grenswaarden. De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 voorziet in een regiogebonden correctiefactor voor de jaargemiddelde concentratie voor fijn stof door het in mindering brengen van concentraties van zwevende deeltjes die zich van nature in de lucht bevinden (zeezout). Het aandeel zeezout in de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ is afhankelijk van de ligging ten opzichte van de westkust. Op basis van bijlage 4 van de Regeling kan voor de gemeente Maasbree een correctiefactor van 3 µg/m³ worden toegepast.

Voor het 24-uursgehalte blijkt dat de invloed van de in de buitenlucht aanwezige concentratie zeezout voor geheel Nederland nagenoeg gelijk is. Het 24-uursgemiddelde voor fijn stof kan voor zeezout gecorrigeerd worden door het 24-uursgemiddelde met een correctiefactor van 6 overschrijdingsdagen te verminderen.

Bij de in paragraaf 4.1 opgenomen berekende concentraties zijn jaargemiddelde correcties nog niet toegepast zoals bovengenoemd is weergegeven. De correcties voor het 24-uursgemiddelde van fijnstof voor zeezout zijn standaard wel al toegepast.

4 RESULTATEN

4.1 Resultaten luchtkwaliteit na realisatie bedrijventerrein

Uit de berekeningen blijkt dat de luchtverontreinigingscomponenten C₆H₆ (benzeen), SO₂, CO en BaP (Benzo(a)pyreen) allen ruimschoots voldoen aan de grenswaarden zoals opgenomen in de wet milieubeheer. Aangezien bij bovengenoemde componenten geen overschrijdingen zijn vastgesteld en deze landelijk ook als niet kritisch worden beschouwd, worden deze verder niet besproken. De resultaten zijn opgenomen in bijlage III.

Uit de metingen uit 2006 van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit volgt dat het hoogste uurgemiddelde dat ter plaatse van het meetstation Vredepeel, Vredeweg 18 maal per jaar overschreden wordt, 74 µg/m³ bedraagt (zie bijlage IV). De grenswaarde van 200 µg/m³ voor het uurgemiddelde wordt ter plaatse zeker niet meer dan 18 maal overschreden.

De gedetailleerde resultaten van de berekeningen voor de grenswaarden van NO₂ en PM₁₀ zijn opgenomen in bijlage III. Onderstaand zijn de eindresultaten per rekenpunt weergegeven. De (eventueel) aangetroffen overschrijdingen zijn in rood weergegeven. Daar waar geen sprake is van een overschrijding is de berekende waarde in het zwart weergegeven. Bij de kolom "overschrijdingen uurgemiddelde" en "overschrijdingen 24-uursgemiddelde" staan het aantal dagen weergegeven waarop de grenswaarden overschreden worden. De grenswaarde voor het NO₂-uurgemiddelde (200 µg/m³) mag maximaal 18 maal per jaar overschreden worden en het PM₁₀ 24-uursgemiddelde (50 µg/m³) maximaal 35 dagen per jaar.

John Cornett Int. Transport BV				
	NO ₂		PM ₁₀	
	Jaargemiddelde (norm = 40)	overschrijdingen uurgemiddelde (norm = maximaal 18)	Jaargemiddelde (norm = 40)	overschrijdingen 24- uursgemiddelde (norm = maximaal 35)
2008	23	<18	27,5	16
2010	20	<18	26,2	13
2020	14,8	<18	23,9	7

Op deze meest ongunstige locatie wordt ruimschoots aan de wettelijke normstelling voldaan.

Blootstelling

Bovenstaande rekenpunten zijn conform de rekenregels gelegd binnen 10 meter van de rand van de weg. Blootstelling van personen nabij woonbebouwing vindt doorgaans op een grotere afstand van de weg plaats waar de concentraties als gevolg van optredende diffusie lager zijn.

Voor het punt geldt dat ruimschoots aan de normstelling wordt voldaan en dat in toekomstige jaren met name als gevolg van een verbeterd wagenpark de concentraties verder afnemen.

5 CONCLUSIE

Op basis van de toetsingscriteria uit de Wet milieubeheer kan ten aanzien van de lokale luchtkwaliteit worden geconstateerd dat in de huidige en toekomstige situatie na planontwikkeling geen grenswaarden overschreden worden.

Gezien de lage blootstellingsconcentraties, ver onder de gestelde grenswaarden, worden ook ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening geen bezwaren aangetroffen tegen de realisatie van het plan.

Hiermee vormt de lokale luchtkwaliteit geen belemmering voor de vergunningverlening voor John Cornett Int. Transport BV binnen de gemeente Maasbree.

WINDMILL
MILIEU | MANAGEMENT | ADVIES

Msc. M.L.H. Blomsma

BIJLAGE I

NORMEN LUCHTKWALITEIT

Grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat op een aangegeven tijdstip (zoveel mogelijk) moet zijn bereikt. Grenswaarden gelden overal in de buitenlucht. Uitgesloten zijn bedrijfslocaties (in en rond bedrijf- en industriegebouwen).

Plandrempels

Naast grenswaarden kent de Wet milieubeheer plandrempels voor stikstofdioxide (NO₂) en benzeen. Een plandrempeel geeft een kwaliteitsniveau van de buitenlucht weer welke bij overschrijding door B&W een actieplan opgesteld dient te worden. In het actieplan wordt aangegeven op welke wijze op de betreffende plaatsen voldaan zal worden aan de grenswaarden voor de betreffende stof. Het niveau van plandrempels ligt boven dat van de grenswaarden en wordt jaarlijks aangescherpt tot de plandrempels op hetzelfde niveau liggen als de grenswaarden.

Alarmdrempels

Voor zwaveldioxide en stikstofdioxide kent het Besluit luchtkwaliteit alarmdrempels. Daarbij wordt een concentratieniveau van de buitenlucht aangeduid waarbij een kortstondige overschrijding risico's voor de gezondheid van de mens inhoudt.

De grenswaarden, alarmdrempels en plandrempels in tabelvorm:

Stof	Type norm	2005	2006	2007	2008	2009	2010
SO ₂	Grenswaarde(humaan, <u>uurgemiddelde</u> dat 24 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m ³).	← 350 →					
	Grenswaarde(humaan, <u>24-uurgemiddelde</u> dat 3 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m ³).	← 125 →					
	Alarmdrempel (uurgemiddelde in µg/m ³ gedurende 3 achtereenvolgende uren in gebied > 100 km ²	← 500 →					
Stof	Type norm	2005	2006	2007	2008	2009	2010
NO ₂	Grenswaarde (humaan, <u>jaargemiddelde</u> in µg/m ³)						40
	Plandrempeel (jaargemiddelde in µg/m ³)	50	48	46	44	42	40
	Grenswaarde(humaan, <u>uurgemiddelde</u> dat 18 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m ³).	← 200 →					
	Grenswaarde voor zeer drukke verkeerssituaties (<u>uurgemiddelde</u> dat 18 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m ³).	← 290 →					200
	Plandrempeel voor zeer drukke verkeerssituaties (<u>uurgemiddelde</u> dat 18 keer per jaar mag worden overschreden in µg/m ³).	250	240	230	220	210	200
	Alarmdrempel (uurgemiddelde in µg/m ³ gedurende 3 achtereenvolgende uren in gebied > 100 km ²	← 400 →					

Stof	Type norm	2005	2006	2007	2008	2009	2010
PM ₁₀	Grenswaarde (humaan, <u>jaargemiddelde</u> in $\mu\text{g}/\text{m}^3$).	← 40 →					
	Grenswaarde (humaan, <u>24-uursgemiddelde</u> dat 35 keer per jaar mag worden overschreden in $\mu\text{g}/\text{m}^3$).	← 50 →					
Lood	Grenswaarde (humaan, <u>jaargemiddelde</u> in $\mu\text{g}/\text{m}^3$).	← 0,5 →					
CO	Grenswaarde (humaan in $\mu\text{g}/\text{m}^3$).	← 10.000 →					
Ben- zeen	Grenswaarde (humaan, <u>jaargemiddelde</u> in $\mu\text{g}/\text{m}^3$).	← 10 →					5
	Plاندrempel (humaan, <u>jaargemiddelde</u> in $\mu\text{g}/\text{m}^3$).	10	9	8	7	6	5

BIJLAGE II

INVOERGEGEVENS

	Invoergegevens	Toelichting
1	Rijksdriehoek coördinaten <i>Aan de hand van de x en y coördinaten vindt per vierkante kilometer een toedeling plaats van de achtergrondconcentratie</i>	De Rijksdriehoekcoördinaten zijn bepaald aan de hand van topografisch kaartmateriaal. De achtergrondconcentratie is bepaald met behulp van CAR II 7.0. Hierin zijn de meest actuele achtergrondconcentraties opgenomen.
2	"Intensiteit" <i>Verkeersintensiteit van 2007, 2010 en 2017 (mvt/etmaal)</i>	De verkeersgegevens zijn gebaseerd op data die doorgegeven zijn door de opdrachtgever.
3	"Fractie licht, Fractie middel zwaar, Fractie zwaar, Fractie autobus"	De fracties zijn gebaseerd op data die doorgegeven zijn door de opdrachtgever.
4	Aantal parkeerbewegingen <i>Betreft het aantal parkeerbewegingen per dag over een afstand van 100 meter. Het aantal parkeerbewegingen is alleen van belang voor de bepaling van het benzeengehalte.</i>	Voor de in-/uitrit van het complex is gerekend met 1 parkeerbeweging per twee bewegingen, oftewel per transport. Voor de wegen is gerekend met 0 parkeerbewegingen, gezien de ligging van de weg en de bijbehorende verkeersaantallen.
5	Snelheidstype <i>Afhankelijk van de toegestane snelheid</i>	De in-/uitrit is getypeerd als stagnerend stadsverkeer, de andere wegen als buitenwegen.
6	Wegtype <i>Wegen worden afhankelijk van de omgeving (buitengebied, bebouwd gebied) en de situering van de aan de weg gelegen bebouwing ingedeeld in 4 verschillende wegtypen.</i>	De wegen zijn getypeerd als weg door open terrein. Dit door ontbreken van aaneengesloten bebouwing of constante begroeiing.
7	Bomenfactor <i>De bomenfactor is een maat voor de aanwezigheid van bomen. Bij een weg met een hoge bomenfactor wordt de verspreiding belemmerd en zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen hoger dan bij een weg met een lagere bomenfactor. Enkele of in groepjes verspreid staande bomen hebben geen invloed op de luchtkwaliteit en worden met een factor 1 gemodelleerd (geen invloed). Bij een straat met "een of meer rijen bomen met een onderlinge afstand van minder dan 15 meter met nog openingen tussen de kronen" wordt een bomenfactor van 1.25 toegepast. Indien sprake is van bomenrijen waarbij de kronen elkaar raken en 30% of meer van de straatbreedte wordt bedekt, dient een correctiefactor 1,5 te worden gehanteerd.</i>	Voor alle wegen is gekozen voor bomenfactor 1 bij gebrek aan constante begroeiing.

8	Afstand tot de wegas <i>In de regeling beoordeling luchtkwaliteit wordt de term wegrand gehanteerd. Het CAR model rekent met afstanden vanaf wegas tot het rekenpunt. Het meet en rekenvoorschrift hanteert maximale afstanden voor het berekenen van de lokale fijnstof-concentratie van 10 m en een maximale rekenafstand voor NO₂ van 5 m vanaf de wegrand.</i>	Het rekenpunt is zodanig gekozen dat deze binnen de maximale rekenafstanden van NO₂ en/of fijnstof vallen van de regeling.
9	Meteorologische conditie <i>CAR II maakt gebruik van de jaargemiddelde windsnelheid per regio. Voor een reeds gepasseerd jaar is deze bekend. Voor een toekomstig jaar is de gemiddelde windsnelheid niet bekend. Gekozen kan worden uit de gemiddelde windsnelheid over een periode van 10 jaar (meerjarige meteorologie) of uit de laagste jaargemiddelde windsnelheid uit een tijdreeks van 10 jaar (ongunstige meteorologie).</i>	Voor de CAR-berekening met betrekking tot het aantal <u>overschrijdingsdagen</u> van de grenswaarden speelt de meteorologische conditie een rol. In geval van ongunstige meteorologie kan het aantal overschrijdingsdagen hoger uitvallen dan bij de meerjarig gemiddelde meteorologie. Voor de berekening van de <u>jaargemiddelde concentratie</u> wordt bij toepassing van de ongunstige meteorologie geen overschatting gemaakt. Om te voorkomen dat een situatie te rooskleurig wordt voorgesteld is in onderhavige situatie gekozen voor een ongunstige meteorologie.
10	Bronbijdrage Aangezien bij een kruising of rotonde meerdere wegen bij elkaar komen dient bij het berekenen van de luchtkwaliteit de invloed van de verschillende wegen op elk rekenpunt (woning) te worden meegenomen. In het model wordt een onderscheid gemaakt tussen kruisingen bij streetcanyons en overige wegen. Indien een rekenpunt (woning) binnen 30 meter van een kruising ligt, wordt van de kruisende straat een bronbijdrage bepaald.	Voor het rekenpunt is rekening gehouden met bronbijdrages van de straten "Pratwinkel" en "Koesdonkerveldweg".

Rapportage AlleStoffen			
Naam	rekenaar, vrij.		
Versie	7.0		
Stratenbestand	John Cornett Int. Transport BV		
Jaartal	2008		
Resultaten inclusief bronbijdragen			
Meteorologische conditie	Ongunstige meteorologie		
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen		
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	0 mg/m3		
Schalingsfactor emissiefactoren			
Personeneauto's	1		
Middelzwaar verkeer	1		
Zwaar verkeer	1		
Autobussen	1		
Plaats	Straatnaam	X	Y
Baarlo	Terrein	204074	372127

NO2 (ug/m3)	NO2 (ug/m3)	NO2 (ug/m3)	NO2 (ug/m3)
		#	#
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Overschrijdingen grenswaarde	Overschrijdingen plandrempel
23	21	0	0

PM10 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)
		#	#
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Overschrijdingen grenswaarde	Overschrijdingen plandrempel
27,5	27,2	16	0

Benzeen (ug/m3)	Benzeen (ug/m3)
Jaargemiddelde	Jm achtergrond
0,6	0,6

SO2 (ug/m3)	SO2 (ug/m3)	SO2 (ug/m3)
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde
2,5	2,5	0

CO (ug/m3)	CO (ug/m3)	BaP (ug/m3)	BaP (ug/m3)
98-Percentiel 8h	98-Percentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
708,7	707	0,3	0,3

Rapportage AlleStoffen			
Naam	rekenaar, vrij.		
Versie	7.0		
Stratenbestand	John Cornett Int. Transport BV		
Jaartal	2010		
Resultaten inclusief bronbijdragen			
Meteorologische conditie	Ongunstige meteorologie		
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen		
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	0 mg/m3		
Schalingsfactor emissiefactoren			
Personeneauto's	1		
Middelzwaar verkeer	1		
Zwaar verkeer	1		
Autobussen	1		
Plaats	Straatnaam	X	Y
Baarlo	Terrein	204074	372127

NO2 (ug/m3)	NO2 (ug/m3)	NO2 (ug/m3)	NO2 (ug/m3)
		#	#
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Overschrijdingen grenswaarde	Overschrijdingen plandrempel
20	18,3	0	0

PM10 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)
		#	#
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Overschrijdingen grenswaarde	Overschrijdingen plandrempel
26,2	25,9	13	0

Benzeen (ug/m3)		Benzeen (ug/m3)	
Jaargemiddelde		Jm achtergrond	
0,6		0,6	

SO2 (ug/m3)	SO2 (ug/m3)	SO2 (ug/m3)
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde
3,4	3,4	0

CO (ug/m3)	CO (ug/m3)	BaP (ug/m3)	BaP (ug/m3)
98-Percentiel 8h	98-Percentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
708,2	707	0,3	0,3

Rapportage AlleStoffen			
Naam	rekenaar, vrij.		
Versie	7.0		
Stratenbestand	John Cornett Int. Transport BV		
Jaartal	2020		
Resultaten inclusief bronbijdragen			
Meteorologische conditie	Ongunstige meteorologie		
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen		
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	0 mg/m3		
Schalingsfactor emissiefactoren			
Personeneauto's	1		
Middelzwaar verkeer	1		
Zwaar verkeer	1		
Autobussen	1		
Plaats	Straatnaam	X	Y
Baarlo	Terrein	204074	372127

NO2 (ug/m3)	NO2 (ug/m3)	NO2 (ug/m3)	NO2 (ug/m3)
		#	#
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Overschrijdingen grenswaarde	Overschrijdingen plandrempel
14,8	13,8	0	0

PM10 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)	PM10 (ug/m3)
		#	#
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Overschrijdingen grenswaarde	Overschrijdingen plandrempel
23,9	23,6	7	0

Benzeen (ug/m3)	Benzeen (ug/m3)
Jaargemiddelde	Jm achtergrond
0,6	0,6

SO2 (ug/m3)	SO2 (ug/m3)	SO2 (ug/m3)
Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde
2,7	2,7	0

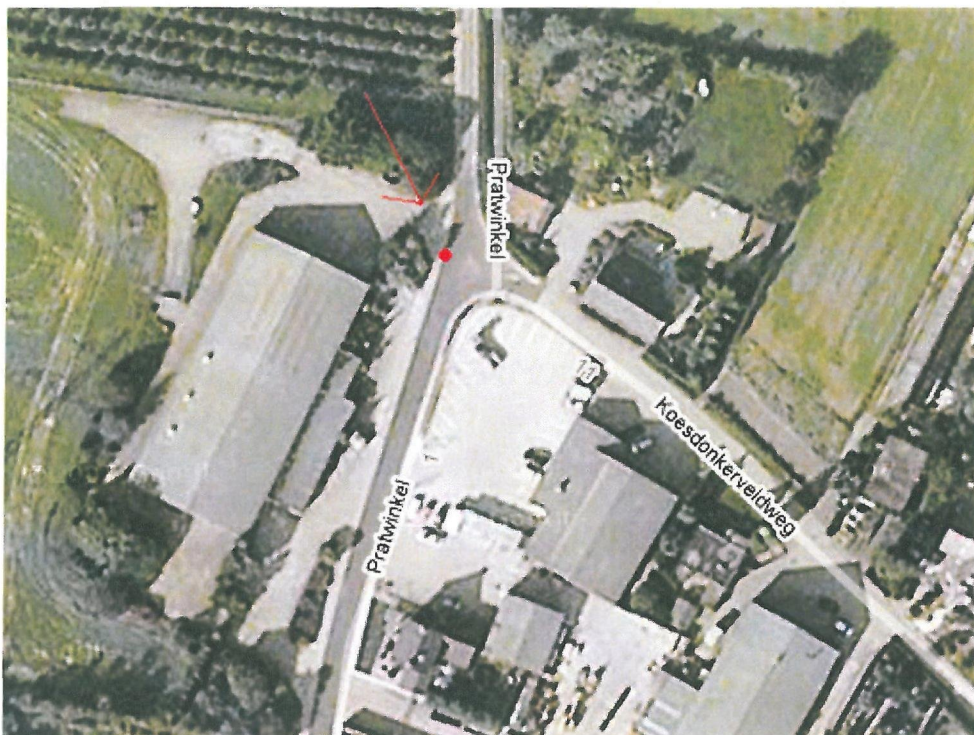
CO (ug/m3)	CO (ug/m3)	BaP (ug/m3)	BaP (ug/m3)
98-Percentiel 8h	98-Percentiel achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
707,7	707	0,3	0,3

BIJLAGE IV

NO₂ – UURGEMIDDELDE CONCENTRATIE

	Kalenderjaar 2006							Zomer (apr.06-sept.06)			Winter (okt.06-mrt.07)		
midde­lings­tijd in uren	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
kental	gem	P50	P95	P98	P99,5	max	C18 ¹	gem	P50	P98	gem	P50	P98
EU-grenswaarde	40 400 ² 200 ³												
regionale stations:													
107 Posterholt-Vlodrop­perweg *	25	22	52	61	73	91	77	21	18	52	25	23	61
131 Vrede­peel-Vrede­weg *	21	18	48	55	67	106	74	18	16	50	23	20	57
133 Wijnandsrade-Opfergelstraat	19	15	44	55	66	89	71	14	13	34	21	18	55
227 Budel-Toom	21	18	49	58	73	94	78	18	15	50	21	18	55
230 Biest Houtakker-Biestsestraat	20	17	46	54	63	79	68	18	15	48	22	19	57
235 Huijbergen-Vennekenstraat	23	21	48	55	71	118	78	20	18	50	27	24	61
301 Zierikzee-Lange Slikweg *	19	15	50	61	72	131	76	16	12	48	21	16	62
318 Philippine-Stelleweg	21	17	51	60	72	111	76	18	13	59	22	18	60
411 Schipluiden-Groeneveld	32	30	69	82	98	140	108	27	23	77	35	33	85
437 Westmaas-Groeneweg	23	20	53	62	73	103	79	21	17	60	24	21	65
444 De Zilk-Vogelaarsdreef	20	16	51	59	69	92	73	17	14	53	20	16	58
538 Wieringerwerf-Medemblikkerweg	14	10	42	49	56	68	60	11	8	35	17	12	57
620 Cabauw-Zijdeweg	23	20	52	62	77	137	87	20	17	58	25	21	60
631 Biddinghuizen-Hoekwantweg *	17	13	43	52	66	92	70	12	10	34	20	17	54
633 Zegveld-Oude Meije	20	17	48	56	67	91	74	17	14	49	25	20	69
722 Eibergen-Lintveldseweg *	16	12	40	47	55	66	56	11	9	29	20	17	52
738 Wekerom-Rienterdijk	21	18	46	54	65	126	67	18	15	47	21	19	53
807 Hellendoorn-Luttenbergerweg	16	13	37	45	53	67	59	13	12	33	16	14	44
818 Barsbeek-De Veenen	15	12	38	46	58	83	63	11	9	33	19	16	52
918 Balk-Trophomsterweg *	13	10	35	44	54	76	58	10	8	28	14	10	44
929 Valthermond-Noorderdiep	13	11	34	41	51	63	53	11	9	32	14	11	38
934 Kollumerwaard-Hooge Zuidwal	10	7	30	39	47	58	51	7	6	25	12	9	38
stadstations:													
137 Heerlen-Deken Nicolayestraat *	29	25	62	75	89	116	95	25	22	67	31	27	77
241 Breda-Bastenakenstraat	29	25	60	70	87	128	100	25	22	68	33	31	76
404 Den Haag-Rebecquestraat	30	26	67	82	99	181	110	27	22	80	29	24	78
418 Rotterdam-Schiedamsevest *	37	34	72	85	101	143	111	34	31	87	38	37	82
441 Dordrecht-Frisostraat	34	32	66	78	92	118	98	31	27	76	36	34	81
520 Amsterdam-Florapark	36	34	73	88	106	189	120	34	30	83	36	34	81
742 Nijmegen-Ruyterstraat	29	26	58	67	81	141	94	25	23	62	31	29	73
938 Groningen-Nijensteinhoofd	15	12	39	46	57	82	64	11	9	32	19	16	49
straatstations													
136 Heerlen-Looierstraat	42	40	78	89	110	146	120	41	39	97	40	39	86
236 Eindhoven-Genovevalaan *	36	34	67	78	91	123	97	33	32	73	37	35	85

BIJLAGE V
LIGGING REKENPUNTEN



Aan gemeentebestuur Peel en Maas
Wilhelminaplein 1
5881 CC Panningen

Baarlo, 18 februari 2014

Zaaknummer 1894/2013/044874

INGEKOMEN
19 FEB 2014

Geacht college,

Bij dezen dienen wij een zienswijze in tegen het vrijstellingsbesluit inzake transportbedrijf Corneth aan de Pratwinkel 9 te Baarlo

Vooraf

Wij hebben eerder beroep aangetekend in één bestemmingsplanprocedures met betrekking tot dit terrein. De gehele procedure loopt al sinds 2007 en het transportbedrijf is al sinds 2007 in bedrijf op het genoemde adres. De laatste uitspraak van de rechtbank dateert van maart 2012. Direct opvolgend op deze uitspraak hebben wij verzocht om het bestaande bestemmingsplan te handhaven. Het heeft vervolgens meer dan een jaar geduurd voordat u actie heeft ondernomen. De eerste actie bestond uit het opnemen van een bestemmingsplanwijziging van Pratwinkel 9 in het ontwerp bestemmingsplan buitengebied Peel en Maas. Naar wij mogen aannemen op initiatief van uzelf met de kennis dat de rechtbank tot twee maal toe een eerdere procedure in deze heeft vernietigd. U heeft deze gang van zaken niet onderbouwd of gemotiveerd. Op basis van zienswijzen heeft u het ontwerp bestemmingsplan weer aangepast. Pas na anderhalf jaar na ons verzoek tot handhaving heeft u voor ons zichtbare stappen richting ondernemer genomen. De onderneming is echter nog steeds in bedrijf en de overlast is niet verminderd, maar door de groei van het bedrijf zelfs toegenomen. Hierin hebben wij jullie te kennen gegeven dat wij van deze overlast steeds meer last hebben door te toename van het steeds groeiende wagenpark van het bedrijf op Pratwinkel 9, waar vooral in het weekend ieder uur van de dag meerdere vrachtwagens vertrekken of warm staan te draaien (uren lang)

Wij willen u wijzen op het feit dat het wederom twee jaar duurt voordat u een procedure start voor bestemmingsplanwijziging waaraan een onderbouwing ten grondslag ligt.

Onze indruk van de door u gevolgde procedure is dat hier sprake is van onbehoorlijk bestuur.

Het huidige gebruik van het terrein, ruimte bieden aan een internationaal transportbedrijf, geeft een dermate geluidsoverlast dat deze niet binnen de norm blijft, en veroorzaakt in belangrijke mate verkeersonveiligheid op de Pratwinkel, Kieënweg en Bong. Daarnaast zijn in de ruimtelijke onderbouwing zaken opgenomen die ons inziens niet juist zijn weergegeven. In deze zienswijze zullen we hier nader op ingaan.

Verder hebben wij nog enkele vragen t.a.v. de economische haalbaarheid en kostenverhaal.

Akoestisch onderzoek

Ten eerste verbaast het ons dat het akoestisch onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de gemeente. Het lijkt ons gebruikelijk dat een initiatiefnemer bij een aanvraag tot bestemmingsplanwijziging zelf een ruimtelijke onderbouwing indient inclusief alle noodzakelijke

onderzoeken die hierbij horen. Daar waar de gemeente zelf initiatiefnemer is zal zij zelf opdracht moeten geven voor deze onderzoeken. Dat is hier echter niet het geval. Opdrachtgeverschap, normaalgesproken met het doel en belang om iets te realiseren, en beoordeling van het einddocument ligt hier in een hand. Dit roept bij op zijn minst vragen op over de objectiviteit van de beoordeling. Wij verzoeken u een motivatie van deze handelwijze te verstrekken.

De rechtbank Roermond heeft in haar uitspraak van 22 maart 2012 uw eerdere besluit met name vernietigd omdat het akoestisch rapport onvoldoende onderbouwd is. De rechtbank heeft aangegeven dat de feitelijke situatie onvoldoende zorgvuldig is onderzocht. Dat is in het huidige onderzoek nog steeds aan de orde. Het betreft hier een in bedrijf zijnde onderneming waarvan de omwonenden aangeven geluidshinder te ondervinden. In het nieuwe onderzoek is weliswaar gemeten op de locatie maar niet aan de gevels en in de woningen. En niet bij en in alle woningen, op Pratwinkel nr. 3 is nooit gemeten, dat blijkt uit het akoestische rapport wat dateert uit 2012. Ons inziens is dit de enige manier om het werkelijke geluidsniveau te meten. Dit is in het onderzoek al tot drie keer toe verzuimd.

Indien u dit bij onze woning uit zou voeren zijn wij er stellig van overtuigd dat hier andere meetresultaten uit voortkomen. Dat is mede de reden dat wij al in een eerder stadium hebben verzocht om vooral naar de cumulatie van geluid te kijken. In een onderzoek, dat uitgevoerd is door een gespecialiseerd bureau komt dit niet tot uiting.

Het rapport gaat uit van 25 vrachtwagencombinaties in eigendom van transportbedrijf John Corneth BV. Op 1 september 2011 bestaat het transportbedrijf al uit 40 voertuigen en op 10 april 2012 is een artikel op internet geplaatst www.transport-online.nl/sit/15770/drie-renault-magnums-voor-john-corneth-bv/ waarin is opgenomen: "Het familiebedrijf John Corneth (....) en is inmiddels uitgegroeid tot een middelgroot bedrijf met een vijftigtal voertuigen". Mocht deze informatie niet correct zijn dan heeft de ondernemer ruim de tijd gehad deze informatie te corrigeren. In het onderzoek wordt verder aangegeven dat er dagelijks 20 transporten van derden komen. In feite gaat het hier niet om 45 vrachtauto combinaties maar om 70. U overweegt bij het ene punt, dat het gaat om vrachtwagens en bij het andere punt over vrachtwagencombinaties. Dit maakt wel degelijk verschil.

De rechtbank heeft ten aanzien hiervan gesteld dat u een duidelijke voorwaarde aan de vrijstelling dient te verlenen. Het huidige besluit is hier niet op aangepast.

In het rapport is sprake van het geven van instructie aan de eigen chauffeurs en dat bezoekers in hun rijgedrag rekening dienen te houden met de geluidsoverlast voor de buurt. Wij leven met z'n allen in een dichtbevolkt land. Redelijkerwijs kunnen we er van uitgaan dat we rekening met elkaar houden en zo min mogelijk overlast veroorzaken. We zien in de praktijk dat dit niet zo is en we hier wetgeving voor afgesproken hebben. Blijkbaar lukt dat niet vrijwillig. Met de grootte van de onderneming, het aantal transportbewegingen, de wisseling van chauffeurs binnen de eigen organisatie en zeker die van derden lijkt het simpel afspreken dat de chauffeurs rekening houden met de omgeving ons een wassen neus. Hoe denkt u hier toezicht op te houden en te handhaven over de periode vanaf nu zolang het bedrijf hier gevestigd is? Wij vragen u bij deze dringend in uw verweer hier een antwoord op te geven.

Verkeersveiligheid

Ten aanzien van de verkeersveiligheid heeft het StaB geadviseerd maatregelen te nemen. In de discussie over de ruimtelijke structuurvisie met de inwoners van Baarlo is nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid in de Bong. Er zijn suggesties gedaan om de verkeersveiligheid verder te vergroten door de Bong te ontlasten middels nieuwe aansluitingen vanuit Kuukven en het bedrijventerrein op de Napoleonsbaan. Toch is in de ruimtelijke onderbouwing hierover niets opgenomen. Indien de gemeente zelfsturing van de kernen serieus neemt en geregeld met de burgers in gesprek gaat over items die in de kern van belang zijn hadden wij op zijn minst verwacht dit in de ruimtelijke onderbouwing terug te vinden.

Wij vragen u in uw verweer nadrukkelijk in te gaan op de gesprekken die gevoerd zijn in het kader van de ruimtelijke structuurvisie en de keuze die u nu neemt voor het toevoegen van een middelgroot transportbedrijf dat de verkeersonveiligheid alleen maar laat toenemen. Neemt u de problematiek van de verkeersonveiligheid in de Bong op in de ruimtelijke structuurvisie en welke waarde hecht u in deze aan de inbreng van de bewoners van Baarlo?

Ruimtelijke onderbouwing

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

De ruimtelijke onderbouwing schetst een beeld van een onderneming die op de locatie Napoleonsbaan Noord uit het jasje is gegroeid en per ongeluk op de verkeerde locatie terecht is gekomen. De feitelijke situatie is dat het bedrijf zich illegaal heeft gevestigd aan de Napoleonsbaan Noord 12 in Baarlo, veel overlast veroorzaakte voor de omgeving en daarom gezocht is naar een andere locatie. Wij zijn van mening dat alle argumenten die genoemd worden waarom er sprake is van een kwaliteitsverbetering bij het vertrek naar de Pratwinkel er met de haren zijn bijgesleept. Een korte en niet uitputtende opsomming:

- Het terrein is niet terug gegeven aan een agrarische bestemming maar er is een crossbaan ingericht,
- Een groot deel van de dag waren de vrachtauto's niet op het terrein aanwezig waardoor een doorkijk naar het achterterrein gegarandeerd was. Met de aanleg van de crossbaan is feitelijk geen doorkijk meer mogelijk,
- De kwaliteit van de doorkijk is niet aangetoond. De gemeente heeft in de tussentijd kassenbouw vergund in het achterterrein,
- De huidige bestemming laat uitbreiding van bestaande agrarische-bedrijven toe waardoor een doorkijk niet gegarandeerd is en de argumentatie ook niet houdbaar is,
- de uitrit van het transportbedrijf wordt gedeeld met de uitrit van het tankstation, hier zijn vele malen meer verkeersbewegingen dan die veroorzaakt werden door het transportbedrijf (er mochten 14 vrachtautocombinaties gestald worden),
- inmiddels is de verkeerssnelheid teruggebracht tot 50 km. per uur en is de verkeersintensiteit op de Napoleonsbaan afgenomen. Dit is niet in de ruimtelijke onderbouwing meegenomen en afgezet tegen de verkeersonveilige situatie op de Bong.

In de onderbouwing wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Uitgangspunt van de Wro, en zeker van de nieuwe Wro is het kostenverhaal. Hoewel het in de oude situatie waaronder deze procedure gevoerd wordt geen verplichting is, staat het de gemeente vrij kosten te verhalen op de

initiatiefnemer. Het verbaast ons dan ook ten zeerste dat u gedurende inmiddels 7 jaar een procedure voert, waarvan het besluit vanwege niet toereikende onderbouwing al twee maal door de rechtbank is vernietigd, wederom om niet voor de initiatiefnemer ter hand neemt. Wij vragen ons af of u zelfs de benodigde onderzoeken voor de initiatiefnemer heeft uitgevoerd en of deze kosten verhaald zijn? In de gesprekken die met de burgers van Baarlo in het kader van de ruimtelijke structuurvisie zijn gevoerd is gevraagd voor extra ontsluiting van het bedrijventerrein. Indien u overweegt hier gevolg aan te geven komt dit dan niet mede door de vestiging van een middelgroot transportbedrijf en is het dan niet logisch dat deze kosten minimaal voor zijn aandeel verhaald worden? U heeft uiteraard niet de verplichting, maar kunt u een indicatie geven welke kosten voor de gemeente inmiddels gemoeid zijn met deze procedure en die niet op de initiatiefnemer verhaald worden? Als u hier om welke reden dan ook niet op in wilt of kunt gaan, kunt u dan wel de reden motiveren?

Samenvattend concluderen wij dat de gemeente Peel en Maas in de derde procedure tot het wijzigen van de bestemming Pratwinkel 9 wederom een onvolledige onderbouwing heeft ingediend en niet is ingegaan op de uitspraak van de rechtbank d.d. 22 maart 2012. Wij verzoeken u dan ook dringend de procedure niet te vervolgen en verder te gaan met de ingezette handhaving.

Met vriendelijke groeten,

Mevrouw A. van der Hogen

De heer K. Vormeer.

Pratwinkel 3
5991 NP Baarlo

1894/2013/044874



Gemeentebestuur Peel en Maas
Wilhelminaplein 1
5801 CC Panningen

G. J. Peulen Baarlo
Albert Neuhuisstraat 35
5991 XX Baarlo
Telefoon 077- 4777009
Fax 077- 4777005
email gpeulen@xs4all.nl
Rabobank NL53RABO0103903755



Aan het College van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Peel en Maas
Wilhelminaplein 1
5881 CC Panningen



Baarlo, 24-02-2014

Zaaknummer 1894/2013/044874

Geacht College,

Hierbij wil ik graag mijn zienswijze kenbaar maken op het vrijstellingsontwerp van artikel 19 lid 1 WRO voor Pratwinkel 9 te Baarlo, documentnr. 1894/2014/427893.

De zienswijze richt zich tegen het feit dat door de belanghebbende, Transportbedrijf John Corneth BV, geen baatbelasting of andersoortige bijdrage behoeft te worden voldaan voor het verkrijgen van deze bestemmingswijziging. Hierdoor zal de agrarische bestemming worden gewijzigd in een niet-agrarische bestemming. Het voordeel voor de betreffende ondernemer bedraagt hierdoor om en de nabij de één miljoen euro. Voordien had de grond met een oppervlakte van ca. 1.700 m², bebouwd met kantoren, koelcellen en opslagruimte, en de bijbehorende grond (ca. 12.000 m²) namelijk een lage economische waarde. Dit was te wijten aan de beperkte mogelijkheden door de agrarische bestemming en bovendien heeft de gemeente in een eerder stadium aangegeven dat een verdere uitbreiding van handelsterrein de Kieën niet tot de mogelijkheden behoort en ook niet wenselijk is.

Wanneer het college heden ten dage een andere visie heeft, en de bestemming een 'niet-agrarische' wordt, vind ik een bijdrage ten behoeve van de verbetering van de infrastructuur van handelsterrein de Kieën zeker op zijn plaats. De huidige verkeersstromen op de Kieënweg zijn immers al grotendeels toe te schrijven aan Transportbedrijf Corneth, dit zal er door de bestemmingswijziging in ieder geval niet minder op worden, om over de veiligheid nog maar niet te spreken. De gemeente heeft aangegeven dat de verkeersveiligheid op De Bong ter hoogte van de ontsluiting van de Kieënweg aanvaardbaar is. Is dit omdat er simpelweg nog geen ernstige ongelukken zijn gebeurd? In mijn ogen is de aansluiting van de Kieënweg op De Bong namelijk totaal niet berekend is op het vele vrachtverkeer. In de bocht kunnen tegemoetkomende vrachtwagens elkaar nauwelijks passeren. Ook is er ter plaatse geen voetpad en staat het pal aan de weg grenzende bedrijfsterrein, dat ca. 30 tot 40 cm hoger ligt, tot aan de rand van de bocht vol met hoge bedrijfswagens, zodat het zicht ook nog totaal wordt belemmerd. Wie is er verantwoordelijk als er in de toekomst wel ongelukken gebeuren met grote gevolgen? Ik zou het een chauffeur nauwelijks kwalijk kunnen nemen gezien de onoverzichtelijke situatie. Mijn inziens valt er aan de ontsluiting wel degelijk te verbeteren, door desnoods de Kieënweg door te trekken en rechtstreeks aan te sluiten op de Napoleonsbaan.

Vervolg naar blad 2/2

9

In uw rapport bestuurlijke onderbouwing geeft u onder artikel 4.2.5 op bladzijde 23 aan dat een bedrijfsvoering van 25 eigen vrachtauto's en 20 vrachtauto's van derden is toegestaan voor Transportbedrijf Corneth. Hierbij vermeld u niet dat er bij Transportbedrijf Corneth ook nog een warehousing is gevestigd met vele aan en afvoerbewegingen. Tevens heeft Cornet een Poolse en Bulgaarse vestiging geopend, welke dagelijks het moederbedrijf Corneth aan de Pratwinkel 9 aandoen. Het rapport Krachten (bijlage 3 voornemen verlenen vrijstelling ex artikel 19, lid 1 WRO Baarlo Pratwinkel 9) over verkeerstellingen d.d. 29-08-2008 is hierdoor allang niet meer actueel.

In een schrijven d.d. 22-12-2006 van de voormalige gemeente Maasbree met kenmerk GGZ/2006/7363 werd o.m. gesteld dat indien vrijstelling wordt verleend voor vestiging van Corneth aan de locatie Pratwinkel 9 te Baarlo het bedrijf mag bestaan uit maximaal 25 vrachtwagencombinaties. Verdere groei moet op een andere locatie als Pratwinkel 9 plaatsvinden. Dus de uitbreiding van Cornet met een warehouse voldoet niet aan het gestelde in uw voorgenoemde brief. Daarnaast heeft de rechter, in de uitspraak van de rechtbank te Roermond d.d. 28-04-2008, aangegeven dat er onvoldoende rekening is gehouden met de verkeersbewegingen van Corneth en dat dit geen beperkingen mag opleveren voor de overige kavels op het handelsterrein. Deze uitspraak herken ik niet in het voornemen voor de vrijstelling voor Corneth. Ook is in het aangepaste bestemmingsplan Bedrijven van de gemeente Peel en Maas een perceelgrote van 5.000 m² per bedrijf toegestaan. De beoogde vrijstelling van een bedrijfsterrein, Pratwinkel 9 groot 12.000 m² past dus überhaupt niet in het bestemmingsplan.

Alles samenvattend zou ik het volgende willen stellen dat zowel de wijziging van het bestemmingsplan als de uitbreiding van Transportbedrijf Corneth afbreuk doet aan allerlei eerder gemaakte afspraken en gedane beloftes. Wanneer het college mijn visie niet deelt, en het bestemmingsplan op Pratwinkel 9 wordt gewijzigd in niet-agrarisch, vindt er in mijn ogen bovendien ongelijke behandeling van gelijke gevallen plaats. In het verleden, in 2005 om preciezer te zijn, heb ik namelijk in verband met een bestemmingswijziging van Kieënweg en Pratwinkel een exploitatiebijdrage moeten betalen van € 24.487,82 (factuur met het kenmerk GGZ/2005/3940) bovendien heb ik destijds 400 m² grond moeten afstaan aan de gemeente voor de symbolische prijs van één euro. Dit is toch heel wat anders dan een 'gratis' bestemmingswijziging voor Transportbedrijf Corneth waardoor de waarde van de desbetreffende grond ook nog eens exponentieel toeneemt.

Gelet op het vorenstaande verzoek ik u de destijds door mij betaalde exploitatiebijdrage terug te betalen en mij alsnog een marktconforme prijs te betalen voor de destijds verplichte afgestane grond, of om de wijziging van het bestemmingsplan te heroverwegen.

Uiteraard ben ik ten allen tijden bereid om een en ander mondeling toe te lichten of desgewenst verdere informatie te verschaffen.

In afwachting van uw reactie verblijf ik, met vriendelijke groet,

G.J.G.M. Peulen.



8991 XX 35



Hon tot College van Burgemeesters en wethouders
Gemeente Peelen Maas
Wilhelmina plein 1
5881 CC Panningen

INGEKOMEN

25 FEB 2014

Aan gemeentebestuur Peel en Maas
Wilhelminaplein 1
5881 CC Panningen

Baarlo, 22 februari 2014

Zaaknummer 1894/2013/044874

Geacht college,

Bij dezen dienen wij een zienswijze in tegen het vrijstellingsbesluit inzake transportbedrijf Corneth aan de Pratwinkel 9 te Baarlo.

Vooraf

Wij hebben eerder beroep aangetekend in twee bestemmingsplanprocedures met betrekking tot dit terrein en de rechtbank heeft beide keren uw besluit vernietigd. De gehele procedure loopt al sinds 2007 en het transportbedrijf is al sinds 2007 in bedrijf op het genoemde adres. De laatste uitspraak van de rechtbank dateert van maart 2012. Direct opvolgend op deze uitspraak hebben wij verzocht om het bestaande bestemmingsplan te handhaven. Pas met tussenkomst van de Nationale Ombudsman heeft u hierop gereageerd met een excuus. Het heeft vervolgens meer dan een jaar geduurd voordat u actie heeft ondernomen. De eerste actie bestond uit het opnemen van een bestemmingsplanwijziging van Pratwinkel 9 in het ontwerp bestemmingsplan buitengebied Peel en Maas. Naar wij mogen aannemen op initiatief van uzelf met de kennis dat de rechtbank tot twee maal toe een eerdere procedure in deze heeft vernietigd. U heeft deze gang van zaken niet onderbouwd of gemotiveerd. Op basis van zienswijzen heeft u het ontwerp bestemmingsplan weer aangepast. Pas anderhalf jaar na ons verzoek tot handhaving heeft u voor ons zichtbare stappen richting ondernemer genomen. De onderneming is echter nog steeds in bedrijf en de overlast is niet verminderd, maar door de groei van het bedrijf zelfs toegenomen.

Wij willen u wijzen op het feit dat het wederom twee jaar duurt voordat u een procedure start voor bestemmingsplanwijziging waaraan een onderbouwing ten grondslag ligt.

Onze indruk van de door u gevolgde procedure is dat hier sprake is van onbehoorlijk bestuur. Wij zullen ook de Nationale Ombudsman vragen om hier onderzoek naar uit te voeren.

Het huidige gebruik van het terrein, ruimte bieden aan een internationaal transportbedrijf, geeft een dermate geluidsoverlast dat deze niet binnen de norm blijft, en veroorzaakt in belangrijke mate verkeersonveiligheid op de Pratwinkel, Kieënweg en Bong. Daarnaast zijn in de ruimtelijke onderbouwing zaken opgenomen die ons inziens niet juist zijn weergegeven. In deze zienswijze zullen we hier nader op ingaan.

Verder hebben wij nog enkele vragen t.a.v. de economische haalbaarheid en kostenverhaal.

Akoestisch onderzoek

Ten eerste verbaast het ons dat het akoestisch onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de gemeente. Het lijkt ons gebruikelijk dat een initiatiefnemer bij een aanvraag tot bestemmingsplanwijziging zelf een ruimtelijke onderbouwing indient inclusief alle noodzakelijke

onderzoeken die hierbij horen. Daar waar de gemeente zelf initiatiefnemer is zal zij zelf opdracht moeten geven voor deze onderzoeken. Dat is hier echter niet het geval. Opdrachtgeverschap, normaalgesproken met het doel en belang om iets te realiseren, en beoordeling van het einddocument ligt hier in één hand. Dit roept bij ons op zijn minst vragen op over de objectiviteit van de beoordeling. Wij verzoeken u een motivatie van deze handwijze te verstrekken.

De rechtbank Roermond heeft in haar uitspraak van 22 maart 2012 uw eerdere besluit met name vernietigd omdat het akoestisch rapport onvoldoende onderbouwd is. De rechtbank heeft aangegeven dat de feitelijke situatie onvoldoende zorgvuldig is onderzocht. Dat is in het huidige onderzoek nog steeds aan de orde. Het betreft hier een in bedrijf zijnde onderneming waarvan de omwonenden aangeven geluidshinder te ondervinden. In het nieuwe onderzoek is weliswaar gemeten op de locatie maar niet aan de gevels en in de woningen, en evenmin in de nachtelijke uren. Ons inziens is dit de enige manier om het werkelijke geluidsniveau te meten. Dit is in het onderzoek al tot drie keer toe verzuimd.

Indien u dit bij onze woning uit zou voeren zijn wij er stellig van overtuigd dat hier andere meetresultaten uit voortkomen. In het onderzoek is uitgegaan van het verlaten van de vrachtauto's van GMB via de Pratwinkel, op een afstand van ca. 75 meter van onze woning. De feitelijke situatie is dat deze wagens staan opgesteld en vertrekken op een afstand van ca. 7 meter van onze woning. Mogelijk dat de milieuvergunning van GMB het niet toestaat, maar de feitelijke situatie is dat 's morgens vóór 7.00 uur het merendeel van deze vrachtauto's vertrokken is. Dat is mede de reden dat wij al in een eerder stadium hebben verzocht om vooral naar de cumulatie van geluid te kijken. In een bureauonderzoek komt dit niet tot uiting.

Het rapport gaat uit van 25 vrachtwagencombinaties in eigendom van transportbedrijf John Corneth BV. Op 1 september 2011 bestaat het transportbedrijf al uit 40 voertuigen en op 10 april 2012 is een artikel op internet geplaatst www.transport-online.nl/sit/15770/drie-renault-magnums-voor-john-corneth-bv/ waarin is opgenomen: "Het familiebedrijf John Corneth (....) en is inmiddels uitgegroeid tot een middelgroot bedrijf met een vijftigtal voertuigen". Mocht deze informatie niet correct zijn dan heeft de ondernemer ruim de tijd gehad deze informatie te corrigeren. In het onderzoek wordt verder aangegeven dat er dagelijks 20 transporten van derden komen. In feite gaat het hier niet om 45 vrachtauto combinaties maar om 70. De rechtbank heeft ten aanzien hiervan gesteld dat u een duidelijke voorwaarde aan de vrijstelling dient te verlenen. Het huidige besluit is hier niet op aangepast.

Daarnaast is weliswaar uitgegaan van 20 transporten van derden, maar in de praktijk is dit aantal veel hoger. Er is namelijk sprake van een warehouse waar overslag activiteiten plaatsvinden en transporten worden samengesteld. Toelevering bestaat uit veel maar dan 20 transporten per dag. Hiermee willen we aangeven dat de gebruikte uitgangspunten in het rapport niet correct zijn.

Ten noorden van Pratwinkel 9 zijn woonunits geplaatst op ca. 50 meter afstand. Deze woonunits zijn niet meegenomen in het onderzoek.

In het rapport is sprake van het geven van instructie aan de eigen chauffeurs en dat bezoekers in hun rijgedrag rekening dienen te houden met de geluidsoverlast voor de buurt. Wij leven met z'n allen in een dichtbevolkt land. Redelijkerwijs kunnen we er van uitgaan dat we rekening met elkaar houden

en zo min mogelijk overlast veroorzaken. We zien in de praktijk dat dit niet zo is en we hier wetgeving voor afgesproken hebben. Blijkbaar lukt dat niet vrijwillig. Met de grootte van de onderneming, het aantal transportbewegingen, de wisseling van chauffeurs binnen de eigen organisatie en zeker die van derden lijkt het simpel afspreken dat de chauffeurs rekening houden met de omgeving ons een wassen neus. Hoe denkt u hier toezicht op te houden en te handhaven over de periode vanaf nu zolang het bedrijf hier gevestigd is? Wij vragen u bij deze dringend in uw verweer hier een antwoord op te geven.

Verkeersveiligheid

Ten aanzien van de verkeersveiligheid heeft het StaB geadviseerd maatregelen te nemen. In de discussie over de ruimtelijke structuurvisie met de inwoners van Baarlo is nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid in de Bong. Er zijn suggesties gedaan om de verkeersveiligheid verder te vergroten door de Bong te ontlasten middels nieuwe aansluitingen vanuit Kuukven en het bedrijventerrein op de Napoleonsbaan. Toch is in de ruimtelijke onderbouwing hierover niets opgenomen. Indien de gemeente zelfsturing van de kernen serieus neemt en geregeld met de burgers in gesprek gaat over items die in de kern van belang zijn hadden wij op zijn minst verwacht dit in de ruimtelijke onderbouwing terug te vinden.

Wij vragen u in uw verweer nadrukkelijk in te gaan op de gesprekken die gevoerd zijn in het kader van de ruimtelijke structuurvisie en de keuze die u nu neemt voor het toevoegen van een middelgroot transportbedrijf dat de verkeersonveiligheid alleen maar laat toenemen. Neemt u de problematiek van de verkeersonveiligheid in de Bong op in de ruimtelijke structuurvisie en welke waarde hecht u in deze aan de inbreng van de bewoners van Baarlo?

Ruimtelijke onderbouwing

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

De ruimtelijke onderbouwing schetst een beeld van een onderneming die decennialang in de kern van Baarlo was gevestigd, hetgeen onjuist is, en op de locatie Napoleonsbaan Noord uit het jasje is gegroeid. De feitelijke situatie is dat het bedrijf zich illegaal heeft gevestigd aan de Napoleonsbaan Noord 12 in Baarlo, veel overlast veroorzaakte voor de omgeving en daarom gezocht is naar een andere locatie. Wij zijn van mening dat alle argumenten die genoemd worden waarom er sprake is van een kwaliteitsverbetering bij het vertrek naar de Pratwinkel er met de haren zijn bijgesleept.

Een korte en niet uitputtende opsomming:

- Het terrein is niet terug gegeven aan een agrarische bestemming maar er is een crossbaan ingericht,
- Een groot deel van de dag waren de vrachtauto's niet op het terrein aanwezig waardoor een doorkijk naar het achterterrein gegarandeerd was. Met de aanleg van de crossbaan is feitelijk geen doorkijk meer mogelijk,
- De kwaliteit van de doorkijk is niet aangetoond. De gemeente heeft in de tussentijd kassenbouw vergund in het achterterrein,
- De huidige bestemming laat uitbreiding van bestaande agrarische bedrijven toe waardoor een doorkijk niet gegarandeerd is en de argumentatie ook niet houdbaar is,
- de uitrit van het transportbedrijf wordt gedeeld met de uitrit van het tankstation, hier zijn vele malen meer verkeersbewegingen dan die veroorzaakt werden door het transportbedrijf (er mochten 14 vrachtautocombinaties gestald worden),

- inmiddels is de verkeerssnelheid teruggebracht tot 50 km. per uur en is de verkeersintensiteit op de Napoleonsbaan afgenomen. Dit is niet in de ruimtelijke onderbouwing meegenomen en afgezet tegen de verkeersonveilige situatie op de Bong.

In de onderbouwing wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Uitgangspunt van de Wro, en zeker van de nieuwe Wro is het kostenverhaal. Hoewel het in de oude situatie waaronder deze procedure gevoerd wordt geen verplichting is, staat het de gemeente vrij kosten te verhalen op de initiatiefnemer. Het verbaast ons dan ook ten eerste dat u gedurende inmiddels 7 jaar een procedure voert, waarvan het besluit vanwege niet toereikende onderbouwing al twee maal door de rechtbank is vernietigd, wederom om niet voor de initiatiefnemer ter hand neemt. Wij vragen ons af of u zelfs de benodigde onderzoeken voor de initiatiefnemer heeft uitgevoerd en of deze kosten verhaald zijn? In de gesprekken die met de burgers van Baarlo in het kader van de ruimtelijke structuurvisie zijn gevoerd is gevraagd voor extra ontsluiting van het bedrijventerrein. Indien u overweegt hier gevolg aan te geven komt dit dan niet mede door de vestiging van een middelgroot transportbedrijf en is het dan niet logisch dat deze kosten minimaal voor zijn aandeel verhaald worden? U heeft uiteraard niet de verplichting, maar kunt u een indicatie geven welke kosten voor de gemeente inmiddels gemoeid zijn met deze procedure en die niet op de initiatiefnemer verhaald worden? Als u hier om welke reden dan ook niet op in wilt of kunt gaan, kunt u dan wel de reden motiveren?

Samenvattend concluderen wij dat de gemeente Peel en Maas in de derde procedure tot het wijzigen van de bestemming Pratwinkel 9 wederom een onvolledige onderbouwing heeft ingediend en niet is ingegaan op de uitspraak van de rechtbank d.d. 22 maart 2012. Wij verzoeken u dan ook dringend de procedure niet te vervolgen en verder te gaan met de ingezette handhaving.

Met vriendelijke groeten,

Mevrouw J.H.M.S Crienien



Koesdonkerveldweg 18
5991 NR Baarlo

De heer J.W.M. Joosten



Deel dit



John Corneth Internationaal Transportbedrijf BV

Lid sinds

Woensdag de 18 mei 2011 15:04

Laatst online

4 maanden geleden

Profile views

218 keer bekeken

Algemene informatie**Aard van de organisatie**
Logistics Service Provider**Andere type organisatie**
Verdeler

Onderneming beschrijving
We vooral transport chemische en farmaceutische producten, waaronder (geconditioneerd) gevaarlijke lading. Alle voertuigen zijn uitgerust met een boordcomputer en GPS tracking. Onze warehousing faciliteiten maken het mogelijk cross-docking en behandeling van vracht. We kunnen de temperatuur gecontroleerde opslag bieden ook op verschillende temperaturen in onze (gebonden) magazijn.

Bedrijfsinformatie**Informatiesystemen:**
TMS**Distributieketen netwerken**
IDS**Sectoren**
Weg

Feiten en Cijfers
- die zich in Baarlo, bij Venlo;
- 1 depot in Polen;
- 60 werknemers;
- 40 voertuigen: aanhangwagens, multi-temperatuur opleggers (2 temperaturen per trailer), zijladers en road trains - alle temperatuur gecontroleerd.

Visie en Missie
Wij zijn een logistieke dienstverlener gespecialiseerd in de behandeling en het vervoer van geconditioneerde (-25 C / +25 C) non-food lading. Multi-temperatuur transport en de temperatuur gecontroleerd transport gevaarlijk is onze specialiteit. Alle vrachtwagens en chauffeurs zijn uitgerust voor gevaarlijk transport.

Partnerschappen
Poolse Agro Logistiek**Certificeringen**
ISO 9001**Markten**
Oostenrijk
België
Duitsland
Luxemburg
Nederland
Polen
Verenigd Koninkrijk



Nieuws & Reportages	Info Zakelijk	Info voor Onderweg	Verkeer	Interactief & meer...
Wegvervoer	Ongevallen	Bedrijfsnieuws	Financieel	Nieuw Materieel
Spoorvervoer	Luchtvaart	Binnenvaart	Zeevaart	Personenvervoer
				Dakar
				Column
				Algemeen

Nieuwsverzicht | Persbericht insturen | Zoeken

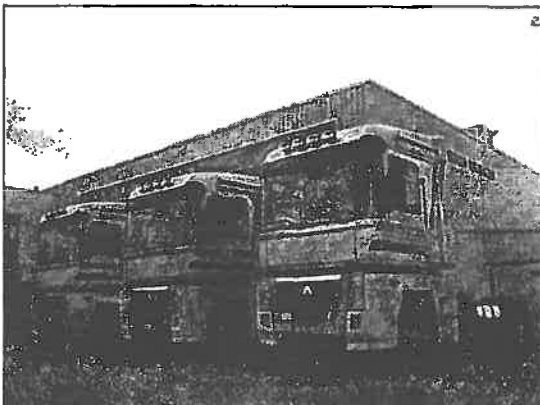
Drie Renault Magnums voor John Corneth BV



Renault Trucks Limburg leverde drie Renault Magnums aan John Corneth B.V. uit Baarlo. Het transportbedrijf is gespecialiseerd in het vervoer van chemicaliën op geleide temperatuur. De wagens worden ingezet voor internationaal verkeer en zullen jaarlijks zo'n 150.000 kilometer afleggen.

Het familiebedrijf John Corneth startte in 1988 met één vrachtwagen en is intussen uitgegroeid tot een middelgroot bedrijf met een vijftigtal voertuigen. Het bedrijf vervoert hoofdzakelijk producten uit de chemische en farmaceutische industrie maar brengt ook geconditioneerde ADR-goederen naar de plaats van bestemming. John Corneth heeft vooral klanten in de Benelux en opereert in Groot-Brittannië, Duitsland, Oostenrijk, Italië, Hongarije, Tsjechië en Polen waar het ook een filiaal heeft.

Voor die transporten neemt John Corneth B.V. nu drie Renault Magnums in gebruik. "De Renault Magnum scoorde als beste op het gebied van exploitatiekosten. Een ander sterk punt is de ruimte in de cabine, dat maakt hem uitermate geschikt voor internationaal transport", aldus John Corneth. De Renault Magnum viert dit jaar zijn twintigste verjaardag. Met een stahoogte van meer dan twee meter kan de chauffeur tijdens de pauzes ongehindert in zijn cabine rondlopen. In de nieuwste versie is het volume van de opbergvakken nog toegenomen.



Alle drie de Renault Magnums zijn uitgerust met de DXI13-motor 440 pk Euro 5. Deze zescilinder in lijn van 12,8 liter haakt zijn maximale koppeling van 2200 Nm vanaf 1020 omwentelingen per minuut. De drie Magnums zijn uitgerust met de geautomatiseerde versnellingsbak Optidriver+ met Opticool voor meer rijcomfort en een gecontroleerd brandstofverbruik. De besturingseenheid selecteert en schakelt systematisch naar de beste versnelling in functie van het toerental en de belasting van de motor. Zo worden alle verkeerde schakelmansoeuvres genutraliseerd en wordt elk risico op het rijden in een te lage of te hoge versnelling vermeden. Bovendien is er minder onderhoud vereist, omdat er minder mechanische onderdelen in beweging zijn dan bij een klassieke versnellingsbak. De koppeling heeft daardoor een langere levensduur.

Om de chauffeurs van John Corneth optimaal gebruik te laten maken van het potentieel van de voertuigen, zullen ze de Optifuel Training volgen. "Wij vinden het belangrijk dat onze chauffeurs ecologisch en economisch rijden, want elke druppel brandstof die niet wordt verbruikt, betekent een hoger rendement en een betere concurrentiepositie voor ons bedrijf", aldus John Corneth.

Nieuwsartikel geplaatst op 10-04-2012 10:29 door de redactie

<< Nieuwe Mercedes-Benz Act...
Primeur in Nederland: MIT... >>

Meer nieuws

- Nieuwe Daf XF 460 voor Hans van Sunten uit Horden
- Cosmo Trucks trots op levering DAF FAR XF.410 SSC aan Oegema
- Volvo FMX Bx4 tridem voor J.K. van den Doel
- Nieuwe Volvo's FH voor Ruimpol
- Twee IVECO Stralis HI-Road op LNG voor Snel Logistic Solutions
- Nieuwe MAN TGX voor Tjisse van der Hoek
- Nieuwe DAF XF Euro 6 voor Chauffeurs Vereniging Friesland
- BakePlus Haften BV gaat voor 'schoon en duurzaam' met DAF-CF-Euro-6
- Koel Volvo's FM voor Hollander Barendrecht

Nieuwsbrief

Elke werkdag het laatste nieuws in uw postvakje? Meldt u dan nu aan voor onze gratis nieuwsbrief.

Email:

Naam:

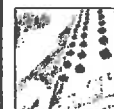
Aanmelden

WEER

ma 03 feb 1° / 8°
9

Mirasol Copacabana Hotel

Booking.com



Book now

€ 122,85

Rijverboden

maandag 3 februari t/m zondag 9 februari
Voor alle rijverboden van deze week kijkt u hier!

Meer rijverboden »

combinex
TEL: 0160 667 166 WWW.COMBINEX.EU

10% PAKKET KORTING
Pakketverzekeringen voor Eigen Rijders
Complete dekking
Uitstekende voorwaarden

Verkeersinformatie

» Er zijn geen verkeersmeldingen

Andere Europese Landen

- » België
- » Duitsland
- » Groot-Brittannië

Overige Verkeersinformatie

- » Wegwerkzaamheden
- » Planning Wegwerkzaamheden

Meer file informatie »

Tweedehands bedrijfsvoertuigen verkopen - makkelijk gemaakt - nu.

mijntransportverzekering.nl
06-42868708

Gastcolumnn

Deze maand de gastcolumnn van Han Lieverdink.

"Als alternatief, flexibeler, minder CO2 door minder kg's, minder kostbaar,... zouden we een 'normale' lijndienst, gelede of ongelede bus, aan kunnen passen om deze ook, dus niet alleen maar, op de rails te kunnen laten rijden. Als dat geen besparing dan wel reductie oplevert?"

Deze maand: Han Lieverdink: Waarom ontwikkelen we geen multibus?

Naar gastcolumnn »

Nu extra lage rente op een SNS Hypotheek

Actie loopt t/m 4 april

Profiteer nu! →

SNS Bank

Uw banner hier?

WWW.TRANSPORTONLINE.NL
Algemeen

Transport Online TV
YouTube

Eenmaal geschopt bij Transport Online...

Download de App Store

Google Play

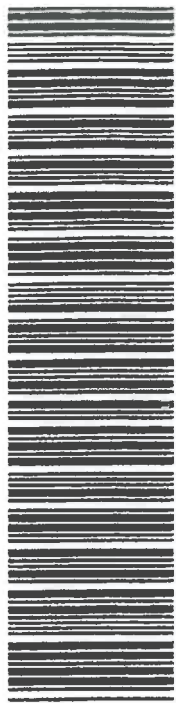
Huidige bezoekers: 363 bezoekers

161280 24-02-2014 14:26

43gr

RECOMMANDÉ

NL



3SRPKS965713553

5961CC 1



Gemeentebestuur Peel en Maas

Wilhelminaplein 1

5901 ~~5904~~ CC Panningen



AANTEKENEN

Burgemeester en Wethouders van
Gemeente Peel en Maas
Wilhelminaplein 1
5981 CC PANNINGEN

INGEKOMEN
25 FEB 2014

Per telefax 0773066767

Bij antwoord vermelden:
HKN.0.06.45881

Behandeld door:
JdV
Telefoon: 020-6518888
e-mail: j.de.vet@das.nl
afwezig woensdag

Datum:
25 februari 2014
Fax: 020-3659384

Betreft: ontwerp vrijstellingsbesluit transportbedrijf Corneth, Pratwinkel 9 te Baarlo uw ref. 1894/2013/044874.
Ontwerp besluit maatwerkvoorschriften Transportbedrijf Corneth, Partwinkel 9 te Baarlo, uw ref. 2013 - 03099

Geachte dames en heren,

Bovenvermelde conceptbesluiten liggen bij u ter inzage. Dit betekent het zoveelste hoofdstuk in een inmiddels reeds jarenlang slepende kwestie.

Ook thans treed ik weer op voor de navolgende cliënten:

- a. G.J.M. Crien en, wonende Pratwinkel 1a te Baarlo;
- b. G.J. Crien en Zn. BV, gevestigd aan de Pratwinkel 3a te Baarlo;
- c. A.M.M.M. van Lier en A. van Lier-Crien en, wonenden aan de Pratwinkel 2 te Baarlo;

Op 22 maart 2012 (!) heeft de rechtbank uitspraak gedaan en u de opdracht verleend een nieuw besluit te nemen op de aanvraag vrijstelling te verlenen van het bestemmingsplan voor het vestigen van het transportbedrijf van Corneth. Tegelijkertijd heeft de rechtbank het vrijstellingsbesluit van 26 mei 2009 vernietigd.

Eerder had dezelfde rechtbank bij uitspraak van 24 april 2008 al het vrijstellingsbesluit van 20 maart 2007 vernietigd.

DAS Nederlandstalig Rechtsbureau van Verzekeringmaatschappij N.V.



Keurmerk Klantgericht Verzekeren

Amsterdam

De Entree 222
Postadres
Postbus 23000
1100 DM Amsterdam

020 6517517
020 6514737
info@das.nl
www.das.nl

NL07 ABNA 0243 1303 69 (rekening)
NL46 ABNA 0243 1604 30 (overg.)

ABNANL2A
33110754



Wat thans aan de orde is, is dus een derde poging, in een periode van 7 jaar (!) om een vrijstelling te verlenen die de rechterlijke toetsing kan doorstaan. Onderwijl hebben cliënten al jarenlang overlast en zijn de wettelijke (geluids)normen aantoonbaar overschreden.

Vrijwel tegelijkertijd ligt een ontwerp besluit ter inzage dat tot strekking heeft Corneth maatwerkvoorschriften op te leggen. Vanwege de onderlinge verwevenheid van beide conceptbesluiten zal ik mijn reactie in één brief verwerken.

Eerder is er ter voorbereiding van de verdere besluitvorming in deze zaak een akoestisch onderzoek verricht door het Akoestisch Bureau Peutz. Dit heeft geleid tot de rapportage van Peutz van 7 maart 2013.

U heeft mij in de gelegenheid gesteld te reageren op het rapport van Peutz. Dit heb ik gedaan door u bij brief van 16 juli 2013 een second opinion te zenden van Kraaij Akoestisch Adviesbureau. De inhoud van deze correspondentie verzoek ik u als hier herhaald en ingelast te beschouwen.

Thans leg ik bij deze brief opnieuw een rapport van Akoestisch Bureau Kraaij over (**productie 1**). Ditmaal betreft het een reactie op het definitieve rapport van Bureau Peutz 1 augustus 2013.

Ik verzoek u de inhoud van de hierboven genoemde stukken als hier herhaald en ingelast te beschouwen tevens volsta ik hier te verwijzen naar al hetgeen in de eerder procedures namens cliënten is aangevoerd om aan te tonen dat de firma Corneth niet thuis hoort aan de Pratswinkel. Het woon- en leef klimaat van cliënten is onvoldoende geborgd.

Indien het bedrijf hier toch gevestigd blijft dan dienen de maatwerkvoorschriften te worden aangescherpt. Met de huidige voorschriften wordt een situatie gecreëerd die niet controleerbaar en daarmee ook niet te handhaven is. Er dient dan gewerkt te worden met harde feiten die ook toetsbaar zijn.

Zo zal precies moeten worden bijgehouden wanneer vrachtwagens af- en aanrijden. Dit dient te gebeuren met een registratie die steeds nauwgezet moet worden bijgehouden en op het bedrijf voor handhavers en andere belanghebbenden ter inzage moet liggen. Op deze manier kan inzichtelijk worden gemaakt, of er meer bewegingen van vrachtauto's zijn dan waarmee bij de berekening van het toelaatbare geluidsniveau rekening is gehouden. Cliënten weten inmiddels uit ervaring dat er in de praktijk veel meer vrachtauto's af- en aanrijden dan waarmee in de geluidsonderzoeken rekening is gehouden. Cliënten willen dat de gemeente dit onder ogen ziet en hierop handhaaft.

Verder vraag ik uw aandacht voor de woning van de heer Crien. De heer Crien ziet zijn woning niet terug in de kolom langtijdgemiddelde beoordelingsniveau, terwijl zijn woning direct aan de weg ligt met de grootste overlast van aan- en afrijdende vrachtauto's.

Voor beide cliënten geldt dat er een maatwerkvoorschrift moet zijn voor de maximale geluidsniveaus binnen hun woningen, zodat dit kan worden gemeten en ook hier op kan worden gehandhaafd. Er wordt te gemakkelijk vanuit gegaan dat de maximale geluidsbelasting binnen de woningen niet wordt overschreden. Er zijn nooit metingen verricht bij de woningen van cliënten, noch aan de gevel, noch binnen de woningen. Alles conclusies terzake zijn gebaseerd op aannames. Daarom menen cliënten dat de besluiten ook onvoldoende zorgvuldig zijn voorbereid. Cliënten verzoeken alsnog deze metingen te verrichten.

Ook dient er paal- en perk te worden gesteld aan vrachtauto's die zich voordat het bedrijf in de ochtend open gaat in een wachtrij opstellen en zo een enorme overlast veroorzaken in met name de woning van de heer Crien. De eigen auto's van Corneth zijn (deels) voorzien van apparatuur waarmee de slagbomen op afstand kunnen worden geopend, echter een groot aantal vrachtauto's, waarschijnlijk die van derden, heeft geen responder. Deze auto's staan vervolgens met draaiende motoren voor de poort te wachten totdat er iemand voor hen open doet. Dit geeft enorme overlast voor cliënten.

In de jaren dat deze zaak nu loopt heeft het er alle schijn van dat de grenzen waarbinnen Corneth in de gelegenheid wordt gesteld te opereren, steeds verder worden opgerekt. Zo was er in 2006 nog sprake van dat het bedrijf maximaal 25 vrachtauto's mocht hebben en dat verdere groei op deze locatie niet zou worden toegelaten. Inmiddels worden ook vrachtauto's van derden toegelaten en manifesteert Corneth zich regelmatig in de bedrijfspers om daarin zijn groei aspiraties te etaleren.

Het is voor cliënten duidelijk dat Corneth in de toekomst steeds zal blijven trachten grenzen op te rekken en te ontgaan. Daarom is het belangrijk dat toetsbare en objectiveerbare maatwerkvoorschriften worden vastgelegd, mocht het bedrijf hier toch gevestigd blijven.

Het zijn ook niet alleen de vrachtauto's die geluidsoverlast veroorzaken. Ook de chauffeurs bouwen op het terrein hun feestjes tot in de nachtelijke uren. Recent nog werd er op zaterdagavond een open vuur gemaakt met afvalhout van pallets, terwijl er nota bene gevaarlijke en licht ontvlambare stoffen in de vrachtauto's worden vervoerd. Ook dit gedrag houdt de omwonenden uit hun slaap. Ik verzoek u te bezien of ook met het oog hierop een maatwerkvoorschrift kan worden opgelegd of anders vanuit de APV kan worden opgetreden. Hier dient eenzelfde regiem te gelden als ook op campings gebruikelijk is.

Voor wat betreft de firma Crien gelden nog het navolgende bezwaar. Destijds hebben alle bedrijven die zich zouden vestigen aan de Pratwinkel of Kieënweg een bijdrage moeten leveren aan de ontsluitingskosten. Omdat het terrein van Corneth destijds een agrarische bestemming had, is dit terrein niet betrokken in de omslag van kosten. Thans krijgt Corneth gratis ontsluiting en worden er wat betreft de maatwerkvoorschriften regels gehanteerd die veel soepeler zijn dan die van de eerder gevestigde bedrijven, die allemaal tijdens de nachtelijke uren gesloten moeten zijn.

De verplichting om 's nachts te sluiten is niet voor niets en zou ook voor Corneth moeten gelden. Er is geen enkele reden waarom auto's 's nachts af en aan zouden moeten rijden en als dat toch een keer moet, zouden de auto's ook elders kunnen worden geparkeerd. Door toch verkeer verkeer tijdens de nachtelijke uren toe te staan, geeft het bevoegd gezag blijk van een onjuiste wegen van belangen. De belangen van de omwonenden dienen hier zwaarder te worden gewogen.

Daarbij komt dat de weg Pratwinkel destijds in Noordelijke richting versmald is aangelegd, omdat er aan de Noordkant van de Pratwinkel geen uitbreiding mogelijk zou zijn. Dit leidt nu tot gevaarlijke situaties. De vraag is of het bevoegd gezag reden ziet de weg hier te verbreden en of de kosten hiervan aan Corneth kunnen worden doorbelast en of Corneth alsnog verplicht kan worden bij te dragen aan de kosten die aan de andere bedrijven in rekening zijn gebracht.

Verder geeft u aan dat in het verleden de afspraak is gemaakt dat de Noordelijke uitrit niet zal worden gebruikt. Deze afspraak – wat hiervan moge zijn – lijkt mij niet in het belang van cliënten en nu thans een nieuwe besluit wordt voorbereid, in welk kader nieuwe geluidsonderzoeken zijn gedaan, ben ik van mening dat het gebruik van beide uitritten opnieuw moet kunnen worden overwogen. Nu dit kennelijk niet gebeurd is, acht ik het conceptbesluit ook hierom onvoldoende zorgvuldig voorbereid.

Gelet op bovenstaande persisteer ik bij het verzoek van cliënten de gevraagde ontheffing niet te verlenen. Ingeval de vrijstelling niettemin mocht worden verleend, dienen in ieder geval de maatwerkvoorschriften te worden aangepast als deels hierboven en deels in het rapport van Akoestisch Bureau Kraaij aangegeven.

Tenslotte is mij bij de voorbereiding van deze zienswijze gebleken dat het bevoegd gezag nog niet heeft voldaan aan de kostenveroordeling die de rechtbank in zijn uitspraak van maart 2012 heeft uitgesproken. Ik verzoek u deze alsnog over te maken op onderstaande rekening van DAS onder vermelding van mijn naam en het dossiernummer.

Met vriendelijke groet,

DAS



Dhr. mr. J. de Vet

PRODUCTIE 1





Kraaij
Akoestisch
Adviesbureau

DAS Rechtsbijstand
T.a.v. mr. J. de Vet
Postbus 23000
1100 DM Amsterdam

Ons kenmerk: BP 1310.802
Uw kenmerk:
Betreft: Zienswijze naar aanleiding van maatwerk John Cornet Int. Transportbedrijf BV

Roosendaal, 21 februari 2014

Geachte heer Vet,

Naar aanleiding van de ontwerp-beschikking van het maatwerkbesluit van John Cornet Int. Transportbedrijf BV, ontvangt u hierbij de zienswijze voor wat betreft geluid. Naar aanleiding van het besluit heb ik de volgende opmerkingen die in een zienswijze kunnen worden verwerkt.

Ruimere geluidnorm

Op grond van artikel 2.20 lid 1 van het Activiteitenbesluit milieubeheer heeft het bevoegde gezag de mogelijkheid tot het stellen van maatwerkvoorschriften.

Op grond van artikel 2.20 lid 2 kan het bevoegde gezag slechts nogere waarden vaststellen dan de waarden bedoeld in de artikelen 2.17, 2.19 dan wel 6.11, indien binnen de geluidgevoelige ruimten dan wel verblijfsruimten van gevoelige gebouwen, die zijn gelegen binnen de akoestische invloedssfeer van de inrichting, een etmaalwaarde van maximaal 35 dB(A) wordt gewaarborgd. Dit geldt voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau.

Gelet op de aard en omvang van de inrichting dient te worden het volgende aanvullend voorgesteld:

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 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
$L_{Aeq,T}$ in geluidgevoelige ruimten dan wel verblijfsruimten	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} in geluidgevoelige ruimten dan wel verblijfsruimten	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

Kraaij Akoestisch Adviesbureau | Pindodijk 3, 4707 VG Roosendaal

Mobiel: 06 13 07 89 54 | Telefoon: 0163 544 833 | Fax: 0163 544 120 | Email: info@kraaijbv.nl | Internet: www.kraaijbv.nl
K.v.k. nr. 30120748 | B.V.W.-nr. NL6145 40 284 B01 | Rekening: BANK: NL72RABO0109298532 | BIC: RABONL21



Aantal voertuigen

Uit het akoestisch rapport van 1 augustus 2013 blijkt dat voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau exact aan de geluidnormen kan worden voldaan bij 20 vrachtwagenbewegingen in de nachtperiode. Dit aantal dient te worden vastgelegd in een registratieverplichting om een overschrijding van het aantal vrachtwagens en daarmee een overschrijding van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau te voorkomen.

Hierna is een voorstel voor een maatwerkvoorschrift opgenomen.

Ter waarborg van het langtijdgemiddeld 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.

Parkeren voertuigen op de openbare weg

Door uw cliënt is telefonisch aangegeven dat hinder wordt ondervonden van vrachtwagens die aankomen als de toegangspoort van het bedrijf nog gesloten is. De wagens blijven dan, met in werking zijnde koelmotor, op de openbare weg staan. Aan dit aspect is geen aandacht besteed. Op grond van de "Circulaire 'Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening'" verwijs ik naar de samenvatting, waarin staat:

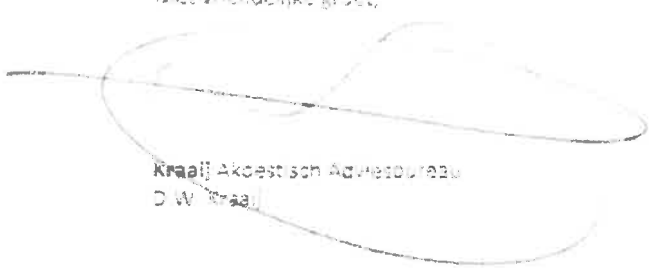
Bij de beoordeling van een vergunningaanvraag voor een inrichting als bedoeld in hoofdstuk 8 van de Wet milieubeheer moet ook de door de inrichting veroorzaakte 'indirecte hinder' betrokken worden. Onder indirecte hinder wordt hier ingevoegd artikel 1.1, tweede lid, van de Wet milieubeheer verstaan de nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt door activiteiten die, hoewel plaatsvindend buiten het terrein van de inrichting, aan de inrichting zijn toe te rekenen. Een belangrijke vorm van indirecte hinder is af- en aanrijdend verkeer, met name vrachtverkeer. Naast overlast als gevolg van stank, stof en parkeerdruk speelt hier ook het probleem van de geluidhinder.

Op grond van de zorgplicht uit het Activiteitenbesluit milieubeheer is het mogelijk om hierin het maatwerkbesluit aandacht aan te besteden.

Verzoekt dient te worden om het maatwerkbesluit aan te vullen met een voorschrift met een inspanningsverplichting voor het bedrijf om te voorkomen dat vrachtwagens met draaiende (koel)motor buiten open geluiden staan te wachten. Hierna is een voorstel voor een maatwerkvoorschrift opgenomen.

Bij de inritten van het bedrijfsterrein van het bedrijf dient middels een bord duidelijk aangegeven te worden dat het parkeren buiten de poorten met draaiende (koel)motoren niet is toegestaan.

Met vriendelijke groet,


Kraaij Akoestisch Adviesbureau
D.W. Kraaij

PRODUCTIE 2





Gemeente Maasbree

Fisc - Account B.V.
t.a.v. H.P.M. Simons
Bernhardtstraat 23
5941 GK Velden

Uw kenmerk

Uw brief van
4 augustus 2006

Ons kenmerk
GG2/2006/7363

Behandeld door
Dhr. G.J.J. van Houtert

Docusnummer
077-4656138

Bijlagen
1

Onderwerp
Zienswijze pratwinkel 9

Maasbree, 22 DEC 2006

Geachte heer/ mevrouw Simons,

Naar aanleiding van de door u, namens Sepel B.V., ingediende zienswijze tegen het voornemen vrijstelling te verlenen voor de vestiging van transport bedrijf J. Corneth op de locatie Pratwinkel 9 te Baarlo, berichten wij u als volgt

Naast uw zienswijze hebben wij van meerdere personen een zienswijze ontvangen. Inhoudelijk komen diverse onderdelen van door verschillende personen ingediende zienswijzen overeen. Uit alle ingediende zienswijzen hebben wij alle inhoudelijke onderdelen op een rijtje gezet en beantwoord in het bij deze brief gevoegde zienswijzenverslag.

Na beoordeling van de verschillende onderdelen van de zienswijzen zijn wij voornemens de vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 Wet op de Ruimtelijke Ordening voort te zetten, door middel van het aanvragen van een verklaring van geen bezwaar bij Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg. Wij zullen echter pas overgaan tot het aanvragen van deze verklaring van geen bezwaar nadat duidelijkheid is verkregen over de volgende onderwerpen

- Door middel van een akoestisch onderzoek zal de verzoeker aan moeten tonen dat door indirecte geluidshinder (aan- en afvoerbewegingen) geen geluidsnormen worden overschreden, waardoor het bedrijf niet zou passen binnen de lokale omgeving.
- De ruimte waar de vrachtwagens gestald zullen worden, moeten worden voorzien van een stofvrije verharding, zodat geen stofoverlast kan ontstaan voor omwonenden en omliggende bedrijven.

Indien vrijstelling verleend wordt voor de vestiging van het transportbedrijf, zullen hierna de volgende voorwaarden verbonden worden:

- Het bedrijf mag bestaan uit maximaal 25 vrachtwagencombinaties. Verdere groei van de bedrijfsactiviteiten of een toename van de bebouwing op deze locatie is niet toegestaan. Mocht het bedrijf zich verder willen ontwikkelen, dan zal dit moeten gebeuren op een andere locatie, niet op de locatie Pratwinkel 9.
- De activiteiten op de huidige bedrijfslocatie aan de Napoleonsbaan Noord 12 moeten worden beëindigd. De aangebrachte verharding zal worden verwijderd en de locatie zal weer "teruggegeven" worden aan het agrarisch gebied. Op deze wijze wordt kan algehele verbetering van de omgevingskwaliteit worden bereikt.

De genoemde voorwaarden zullen uitdrukkelijk opgenomen worden bij het vrijstellingsbesluit. De voorwaarde dat de oude bedrijfslocatie "teruggegeven" wordt aan het landelijk gebied, zal bovendien geborgd worden in een privaatrechtelijke garantieovereenkomst.

Wij vertrouwen er op u hiermee voorlopig voldoende te hebben geïnformeerd

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Maastricht,
de secretaris, de burgemeester,

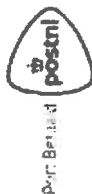
mr. M. H. M. Ohlenforst G. C. G. M. Rabenink

HKN 006.45881

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

P 2202

DAS Amsterdam
Postbus 23000, 1100 DM AMSTERDAM ZUIDOOST



G-A-1

Burgemeester en Wethouders van
Gemeente Peel en Maas
Wilhelminaplein 1
5981CC PANNINGEN

3SGQSM700020907

NL
opzending

Aangetekend



50 gr.

3SGQSM700020907



Postbus 23000, 1100 DM Amsterdam

000 000

Retouradres Postbus 7088, 5980 AB Panningen

Geadresseerde A. van der Hogen en K. Vormeer
Pratwinkel 3
5991 NP BAARLO

Wilhelminaplein 1
5981 CC Panningen
T (077) 308 66 66
E info@peelenmaas.nl
www.peelenmaas.nl

Datum

Contactpersoon
Dennis Langerak

Zaak 1894/2013/044874
Document 1894/2014/488560
Uw kenmerk
Onderwerp Beantwoording zienswijzen
Bijlage(n) Zienswijzenverslag

VERZONDEN

22 JUL 2014

Geachte mevrouw Van der Hogen en meneer Vormeer,

Bij brief van 18 februari 2014, ingekomen 19 februari 2014, heeft u naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerp-vrijstellingsbesluit en het ontwerp van de bijbehorende maatwerkvoorschriften ten bate van Transportbedrijf Corneth aan de Pratwinkel 9 een schriftelijke zienswijze ingediend.

De ingediende zienswijzen hebben, ondanks het feit dat ze aanleiding gaven de ruimtelijke onderbouwing en de maatwerkvoorschriften op enkele punten aan te passen, geen aanleiding gegeven de ingezette procedure tot het verlenen van vrijstelling en maatwerkvoorschriften stop te zetten. Op 15 juli 2014 heeft het college derhalve besloten voornoemde procedure voort te zetten. Voor de reactie op uw zienswijze verwijzen wij u naar het bijgevoegde zienswijzenverslag.

Wij zijn momenteel doende met het formuleren van de definitieve versie van het vrijstellingsbesluit en de maatwerkvoorschriften. Van het daadwerkelijk verlenen van de vrijstelling en de maatwerkvoorschriften zult u schriftelijk geïnformeerd worden, waarbij tevens de rechtsmiddelen die tegen de besluiten ingebracht kunnen worden vermeld zullen worden.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Om een snelle dienstverlening te bevorderen vragen wij u bij contact over deze zaak het zaaknummer 1894/2013/044874 te vermelden.

Met vriendelijke groet,



Dennis Langerak
Juridisch medewerker Omgevingsontwikkeling
Tel. 077-3279562
e-mail: dennis.langerak@peelenmaas.nl

Bijlage(n):

- Zienswijzenverslag

Retouradres Postbus 7088, 5980 AB Panningen

Geadresseerde G.J. Peulen
Albert Neuhuysstraat 35
5991 XX BAARLO

Wilhelminaplein 1
5981 CC Panningen
T (077) 306 66 66
E info@peelenmaas.nl
www.peelenmaas.nl

Contactpersoon
Dennis Langerak

Datum

Zaak 1894/2013/044874
Document 1894/2014/488576
Uw kenmerk
Onderwerp Beantwoording zienswijzen
Bijlage(n) Zienswijzenverslag

VERZONDEN

2 2 JUL 2014

Geachte heer Peulen,

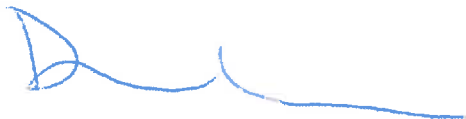
Bij brief van 24 februari 2014 heeft u naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerp-vrijstellingsbesluit en het ontwerp van de bijbehorende maatwerkvoorschriften ten bate van Transportbedrijf Corneth aan de Pratwinkel 9 een schriftelijke zienswijze ingediend.

De ingediende zienswijzen hebben, ondanks het feit dat ze aanleiding gaven de ruimtelijke onderbouwing en de maatwerkvoorschriften op enkele punten aan te passen, geen aanleiding gegeven de ingezette procedure tot het verlenen van vrijstelling en maatwerkvoorschriften stop te zetten. Op 15 juli 2014 heeft het college derhalve besloten voornoemde procedure voort te zetten. Voor de reactie op uw zienswijze verwijzen wij u naar het bijgevoegde zienswijzenverslag.

Wij zijn momenteel doende met het formuleren van de definitieve versie van het vrijstellingsbesluit en de maatwerkvoorschriften. Van het daadwerkelijk verlenen van de vrijstelling en de maatwerkvoorschriften zult u schriftelijk geïnformeerd worden, waarbij tevens de rechtsmiddelen die tegen de besluiten ingebracht kunnen worden vermeld zullen worden.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Om een snelle dienstverlening te bevorderen vragen wij u bij contact over deze zaak het zaaknummer 1894/2013/044874 te vermelden.

Met vriendelijke groet,



Dennis Langerak
Juridisch medewerker Omgevingsontwikkeling
Tel. 077-3279562
e-mail: dennis.langerak@peelenmaas.nl

Bijlage(n):

- Zienswijzenverslag

Retouradres Postbus 7088, 5980 AB Panningen

Geadresseerde J.H.M.S. Crien en J.W.M. Joosten
Koesdonkerveldweg 18
5991 NR BAARLO

Wilhelminaplein 1
5981 CC Panningen
T (077) 306 66 66
E info@peelenmaas.nl
www.peelenmaas.nl

Contactpersoon
Dennis Langerak

Datum

Zaak 1894/2013/044874
Document 1894/2014/488584
Uw kenmerk
Onderwerp Beantwoording zienswijzen
Bijlage(n) Zienswijzenverslag

VERZONDEN

22 JUL 2014

Geachte mevrouw Crien en meneer Joosten,

Bij brief van 22 februari 2014, ingekomen 25 februari 2014, heeft u naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerp-vrijstellingsbesluit en het ontwerp van de bijbehorende maatwerkvoorschriften ten bate van Transportbedrijf Corneth aan de Pratwinkel 9 een schriftelijke zienswijze ingediend.

De ingediende zienswijzen hebben, ondanks het feit dat ze aanleiding gaven de ruimtelijke onderbouwing en de maatwerkvoorschriften op enkele punten aan te passen, geen aanleiding gegeven de ingezette procedure tot het verlenen van vrijstelling en maatwerkvoorschriften stop te zetten. Op 15 juli 2014 heeft het college derhalve besloten voornoemde procedure voort te zetten. Voor de reactie op uw zienswijze verwijzen wij u naar het bijgevoegde zienswijzenverslag.

Wij zijn momenteel doende met het formuleren van de definitieve versie van het vrijstellingsbesluit en de maatwerkvoorschriften. Van het daadwerkelijk verlenen van de vrijstelling en de maatwerkvoorschriften zult u schriftelijk geïnformeerd worden, waarbij tevens de rechtsmiddelen die tegen de besluiten ingebracht kunnen worden vermeld zullen worden.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Om een snelle dienstverlening te bevorderen vragen wij u bij contact over deze zaak het zaaknummer 1894/2013/044874 te vermelden.

Met vriendelijke groet,



Dennis Langerak
Juridisch medewerker Omgevingsontwikkeling
Tel. 077-3279562
e-mail: dennis.langerak@peelenmaas.nl

Bijlage(n):

- Zienswijzenverslag

Retouradres Postbus 7088, 5980 AB Panningen

Geadresseerde DAS Rechtsbijstand
t.a.v. mr. J. de Vet
Postbus 23000
1100 DM AMSTERDAM

Wilhelminaplein 1
5981 CC Panningen
T (077) 306 66 66
E info@peelenmaas.nl
www.peelenmaas.nl

Contactpersoon
Dennis Langerak

Datum

Zaak 1894/2013/044874
Document 1894/2014/488593
Uw kenmerk HKN.0.06.45881
Onderwerp Beantwoording zienswijze
Bijlage(n) Zienswijzenverslag

VERZONDEN

22 JUL 2014

Geachte heer De Vet,

Bij brief van 25 februari 2014, ingekomen 26 februari 2014, heeft u naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerp-vrijstellingsbesluit en het ontwerp van de bijbehorende maatwerkvoorschriften ten bate van Transportbedrijf Corneth aan de Pratwinkel 9 namens de volgende personen een schriftelijke zienswijze ingediend:

- G.J.M. Crien en, Pratwinkel 1a te Baarlo;
- G.J. Crien en en Zn. BV, gevestigd aan de Pratwinkel 3a te Baarlo;
- A.M.M.M. van Lier en A. van Lier – Crien en, Pratwinkel 2 te Baarlo.

De ingediende zienswijzen hebben, ondanks het feit dat ze aanleiding gaven de ruimtelijke onderbouwing en de maatwerkvoorschriften op enkele punten aan te passen, geen aanleiding gegeven de ingezette procedure tot het verlenen van vrijstelling en maatwerkvoorschriften stop te zetten. Op 15 juli 2014 heeft het college derhalve besloten voornoemde procedure voort te zetten. Voor de reactie op uw zienswijze verwijzen wij u naar het bijgevoegde zienswijzenverslag.

Wij zijn momenteel doende met het formuleren van de definitieve versie van het vrijstellingsbesluit en de maatwerkvoorschriften. Van het daadwerkelijk verlenen van de vrijstelling en de maatwerkvoorschriften zult u schriftelijk geïnformeerd worden, waarbij tevens de rechtsmiddelen die tegen de besluiten ingebracht kunnen worden vermeld zullen worden.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. Om een snelle dienstverlening te bevorderen vragen wij u bij contact over deze zaak het zaaknummer 1894/2013/044874 te vermelden.

Met vriendelijke groet,



Dennis Langerak
Juridisch medewerker Omgevingsontwikkeling
Tel. 077-3279562
e-mail: dennis.langerak@peelenmaas.nl

Bijlage(n):
• Zienswijzenverslag

**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 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, 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 dicht bij 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 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). 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 handelwijze 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 òf aanvullend onderzoek c.q. een toelichting te vragen van de initiatiefnemer, òf 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 ($L_{Ar,LT}$) 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 binnenniveaus 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 LW_{max} 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 L_{Amax} 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_{Amax}), 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_{Amax} 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 geborgd is.

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.

Aan BRO Tegelen

Van M.H.J. Kersten

Betreft Verkeersintensiteiten en gevolgen voor de verkeersstructuur

Datum september 2008

Verkeersintensiteiten

Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing voor vestiging van John Cornett Int. Transport BV aan de Pratwinkel te Baarlo zijn verkeerstellingen verricht op de Kieënweg tussen de Edisonstraat en de Kruisstraat. Aangezien het transportbedrijf inmiddels gevestigd is aan de Pratwinkel geven de verkeerstellingen inzicht in de hoeveelheid verkeer inclusief het aantal voertuigen dat door het transportbedrijf wordt aangetrokken en gegenereerd.

De verkeerstellingen zijn verricht gedurende twee weken, van 29 augustus 2008 tot en met 15 september 2008, om een representatief beeld te krijgen van het aantal verkeersbewegingen op de Pratwinkel / Kieënweg, de weg waar alle voertuigen van en naar het bedrijf gebruik van maken. In onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de resultaten van deze verkeerstellingen¹.

	Werkdag	Weekenddag
Intensiteit (mvt. / etmaal)	790	383
Motoren	22	20
Licht gemotoriseerd verkeer	570	314
Middelzwaar gemotoriseerd verkeer	117	28
Zwaar gemotoriseerd verkeer	81	21
Gemiddelde snelheid (km/u)	47,8	49,1
V85² (km/u)	61,9	63,5

Uit voorgaande tabel blijkt dat de werkdag maatgevend is voor het totaal aantal voertuigen op de Kieënweg. Op een gemiddelde werkdag rijden hier bijna 800 motorvoertuigen, waarvan 117 middelzware voertuigen (14,8%) en 81 zware voertuigen (10,3%). Ondanks dat de absolute aantallen beperkt zijn is dit relatief gezien een hoog aandeel middelzwaar en zwaar (vracht)verkeer.

¹ Een totaaloverzicht van de resultaten van de verkeerstellingen is als bijlage aan deze memo bijgevoegd en als input gebruikt voor het onderzoek naar luchtkwaliteit.

² V85: Snelheid die door 85% van de voertuigen niet wordt overschreden.

Gevolgen voor de verkeersstructuur

Om een beeld te krijgen van de verkeerssituatie is een locatiebezoek uitgevoerd. Tijdens dit locatiebezoek is gekeken naar de inrichting van de weg, de aanliggende voorzieningen en de ontsluiting richting de belangrijkste uitvalswegen. De Kieënweg / Pratwinkel wordt gekenmerkt door de ligging van diverse bedrijven en enkele woningen en heeft sterk de uitstraling van een bedrijventerrein en niet van een woonstraat.

Pratwinkel t.h.v. John Cornett Int. Transport



Pratwinkel / Kieënweg



De Pratwinkel / Kieënweg ligt binnen de bebouwde kom en er geldt een maximum toegestane snelheid van 50km/uur. Dit betekent dat deze weg een ontsluitende functie heeft voor de aanliggende voorzieningen. Tijdens het locatiebezoek is geconstateerd dat aan de Pratwinkel / Kieënweg diverse (grotere) bedrijven gevestigd zijn, zoals onder andere John Cornett Int. Transport bv., G.J. Crien en & ZN. bv. en Grondverzet Machineverhuur Baarlo (GMB). Daarnaast zijn er nog diverse andere (niet transport) bedrijven gevestigd aan deze weg. Deze bedrijven dragen gezamenlijk allemaal bij aan het aantal verkeersbewegingen op de Pratwinkel / Kieënweg, wat wil zeggen dat de gemeten verkeersintensiteiten qua middelzwaar en zwaar verkeer niet alleen door het transportbedrijf van John Cornett wordt veroorzaakt.

De breedte van de Pratwinkel / Kieënweg is tussen 5m en 6m (inclusief molgoten) wat betekent dat twee vrachtwagens elkaar kunnen passeren, weliswaar met beperkte snelheid. Daarnaast hebben de diverse bedrijven die aan de Pratwinkel / Kieënweg gevestigd zijn brede verharde stroken waardoor er voldoende uitwijkmogelijkheden zijn om elkaar te passeren.

De bedrijven aan de Pratwinkel en Kieënweg, waaronder John Cornett Int. Transport bv., dienen via de Bong richting de N273 Napoleonsbaan te rijden. De aansluiting van de Kieënweg op de Bong is vormgegeven als een voorrangskruispunt. Dit betekent dat het verkeer vanuit de Kieënweg voorrang dient te verlenen aan het verkeer op de Bong, wat overigens een weg is die relatief veel door fietsers gebruikt wordt. Dit betekent dat de doorstroming op de Bong niet in het geding komt.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid is met behulp van het ongevalanalyseprogramma Viastat-online gekeken naar de ongevallen op de Pratwinkel / Kieënweg, het kruispunt met de Bong en het wegvak Bong vanaf de aansluiting Kieënweg tot aan de Napoleonsbaan. Uit deze analyse is gebleken dat in de periode 2003-2007 geen ongevallen geregistreerd zijn. Hieruit blijkt dat er tot op heden geen verkeersknelpunten aanwezig zijn. Dit betekent echter niet dat het aspect verkeersveiligheid geen aandacht verdient. Conflicten tussen fietsers en vrachtverkeer dienen zo veel mogelijk beperkt te worden omdat de ernst van letsel bij conflicten meestal aanzienlijk is. Met name conflicten tussen afslaand vrachtverkeer richting Pratwinkel en doorgaand fietsverkeer op de Bong kunnen voor verkeersonveilige situaties zorgen. Tot op heden hebben er echter geen conflicten plaatsgevonden die het noodzakelijk maken aanvullende maatregelen te treffen.

De dimensionering van het kruispunt Bong - Kieënweg is overigens voldoende groot dat zwaar vrachtverkeer de bochten kan nemen.

Aansluiting Kieënweg - Bong



Grote voertuigen kunnen bocht nemen



Conclusie

Uit de verkeerstellingen is gebleken dat de hoeveelheid verkeer op de Kieënweg / Pratwinkel beperkt is voor de functie die er aan is toegekend, namelijk een ontsluitingsweg. Aangezien John Cornett Int. Transport bv hier een deel van de totale hoeveelheid verkeer veroorzaakt, is de verkeerssituatie op de Kieënweg / Pratwinkel niet geheel het gevolg van het transportbedrijf.

De breedte van de Kieënweg / Pratwinkel geeft geen aanleiding om problemen te verwachten ten aanzien van de verkeersafwikkeling en het passeren van grote voertuigen, mede gelet op de vele uitwijkmogelijkheden en de beperkte intensiteiten. De doorstroming op de Bong wordt bovendien nauwelijks belemmerd, want het verkeer op de Bong heeft voorrang op verkeer komende vanuit de Pratwinkel / Kieënweg.

Ook ten aanzien van de verkeersveiligheid zijn er op en in de directe omgeving van de Kieënweg / Pratwinkel geen problemen die op dit moment aanleiding geven om aanvullende maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te optimaliseren. Dit neemt echter niet weg dat de verkeersveiligheidssituatie, met name op het kruispunt Bong - Kieënweg, een aandachtspunt blijft dat regelmatig geëvalueerd dient te worden om de verkeersveiligheid voor met name fietsverkeer te kunnen waarborgen.



Rapport

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

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

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

Lid NLingenieurs
ISO-9001 gecertificeerd

Peutz bv
Paletsingel 2, Postbus 696
2700 AR Zoetermeer
Tel. (079) 347 03 47
Fax (079) 361 49 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
Leuven
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

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 wegrijden (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 ($L_{A,r,LT}$) en het maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$, 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
$L_{A,r,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{A,r,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
$L_{A,max}$ 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)

- b. de in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur in tabel 2.17a opgenomen maximale geluidsniveaus $L_{A,max}$ 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 ($L_{A,r,LT}$) en het maximaal geluidsniveau ($L_{A,max}$) 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
$L_{A,r,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen op het bedrijventerrein	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)
$L_{A,r,LT}$ 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 Hz $\pm$ 1,5 dB, voor de octaafbanden met middenfrequenties van 125 t/m 4000 Hz $\pm$ 1 dB en kan voor de octaafband met middenfrequentie van 8000 Hz +1,5 tot -3 dB bedragen.

De akoestische ijkbron geeft een geluidniveau van 93,8 ($\pm$ 0,25) dB bij 25 °C en van 93,8 ($\pm$ 0,5) dB bij 0 °C of 50 °C bij een frequentie van 1000 ($\pm$ 15) 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	I.23
Passage vrachtauto (aankomst) op 14 m	71	I.23
Passage vrachtauto op 13 m	69	I.23
Passage vrachtauto op 13 m	70	I.23
Passage vrachtauto + koelmotor (vertrek) op 12 m	73	I.23
Passage vrachtauto + koelmotor (aankomst) op 14 m	70	I.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	I.24
Volvo 440 aankomst op terrein	72	69	I.24
Vrachtauto aankomst op terrein	71	68	I.24
Renault 440 vertrek van terrein	70	67	I.24
Renault 440 aankomst op terrein	69	66	I.24
Renault 410 + koelmotor diesel-bedrijf vertrek van terrein	71	68	I.24
Renault 410 + koelmotor diesel-bedrijf aankomst op terrein	72	69	I.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 $L_{A,r,LT}$ en maximale geluidniveaus $L_{A,max}$ 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 Pratwinkel 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 $L_{A,T,LT}$ in dB(A) gedurende de dag-, avond- en nachtperiode weergegeven voor de representatieve bedrijfssituatie van Corneth.

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

Rekenpositie, zie figuur 1 en 2		$L_{A,T,LT}$ 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 beoordelingsniveaus

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 wegrijdende 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 wegrijden 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 $L_{A,T,LT}$ 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 ($L_{A,T,LT}$) in de dag-, avond- en nachtperiode ten gevolge van Corneth, **na realisatie voorzieningen**.

Rekenpositie, zie figuur 1 en 2		$L_{A,T,LT}$ 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 Crienlen.

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
			inclusief Corneth	exclusief Corneth
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 industrielaai 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,

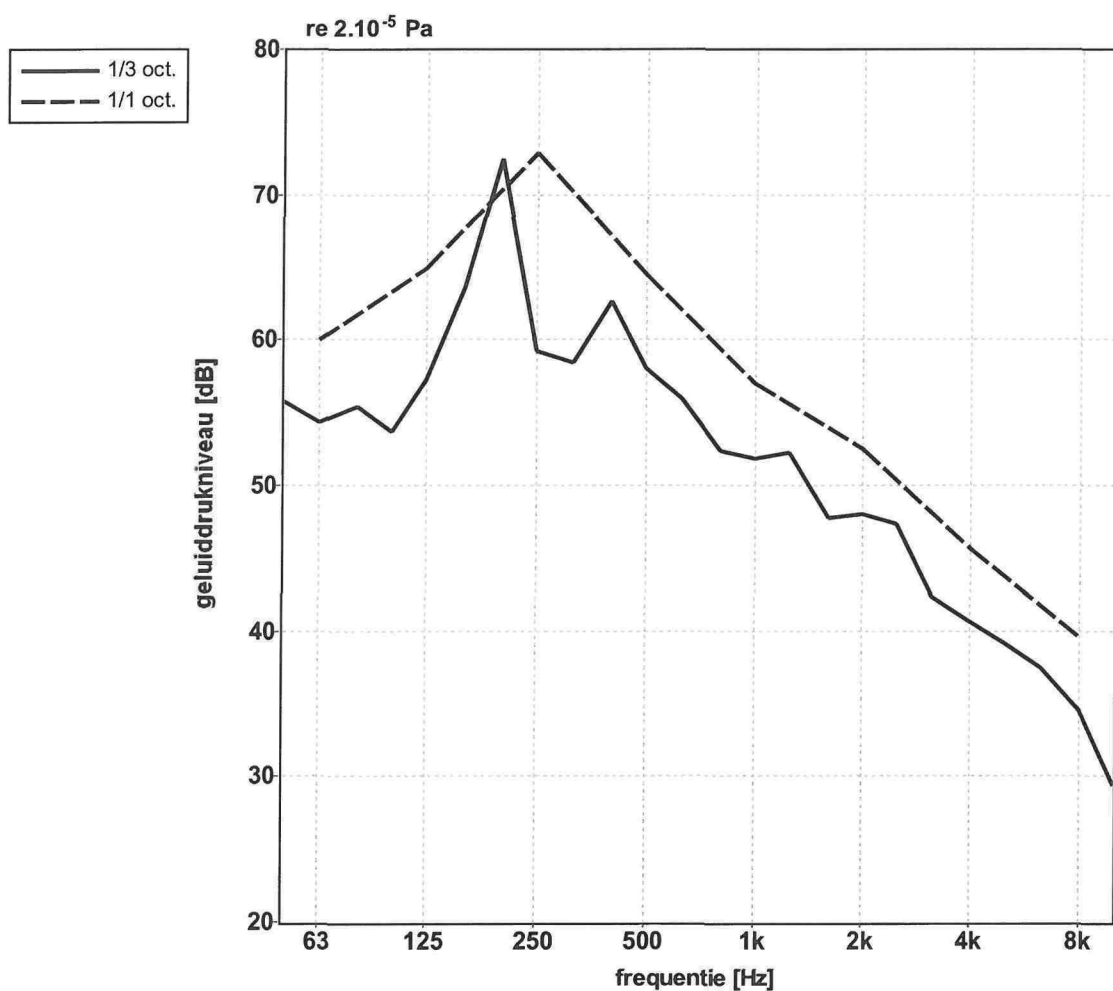
5 bijlagen.



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

meetdatum 16-11-2012

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



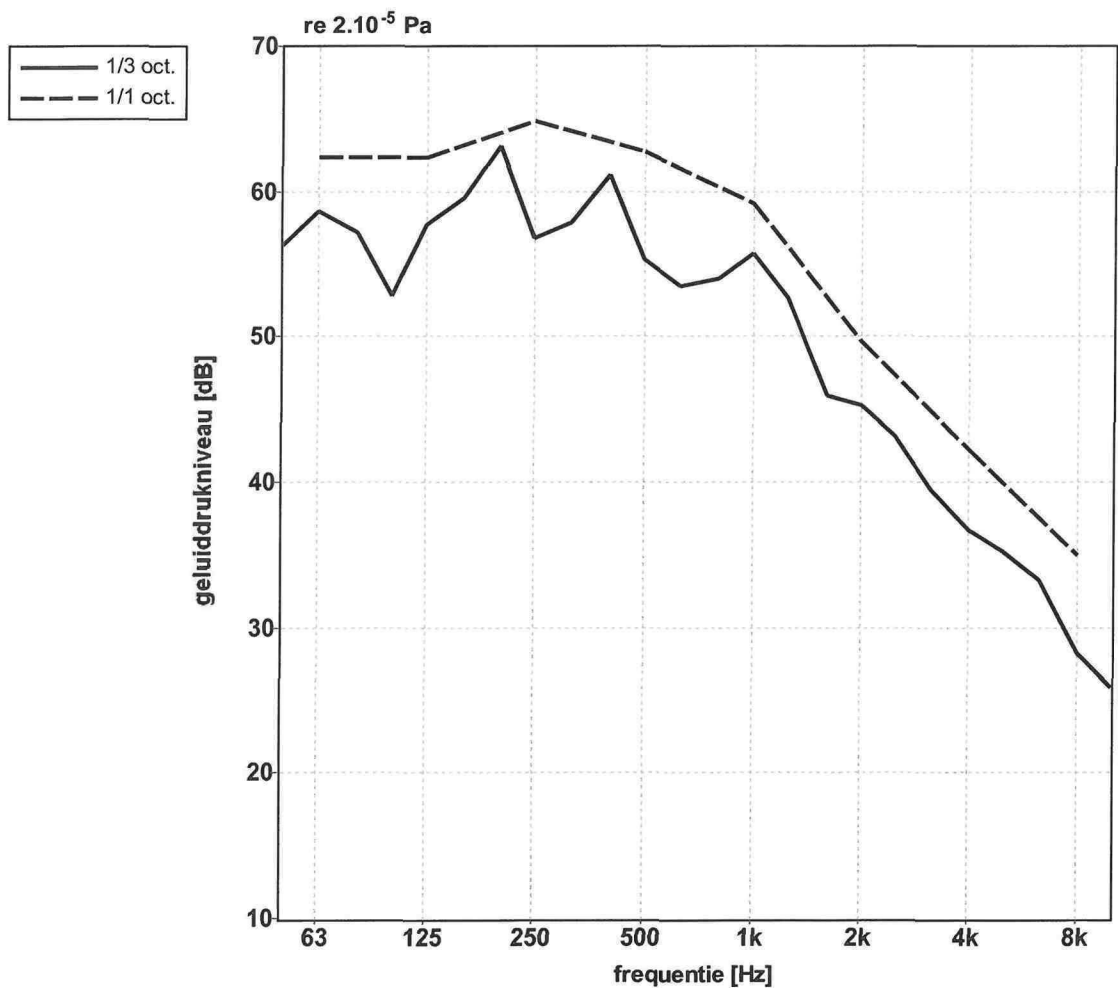
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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	dB
	54,3	57,3	59,2	58,0	51,9	48,0	40,6	34,5	
	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)



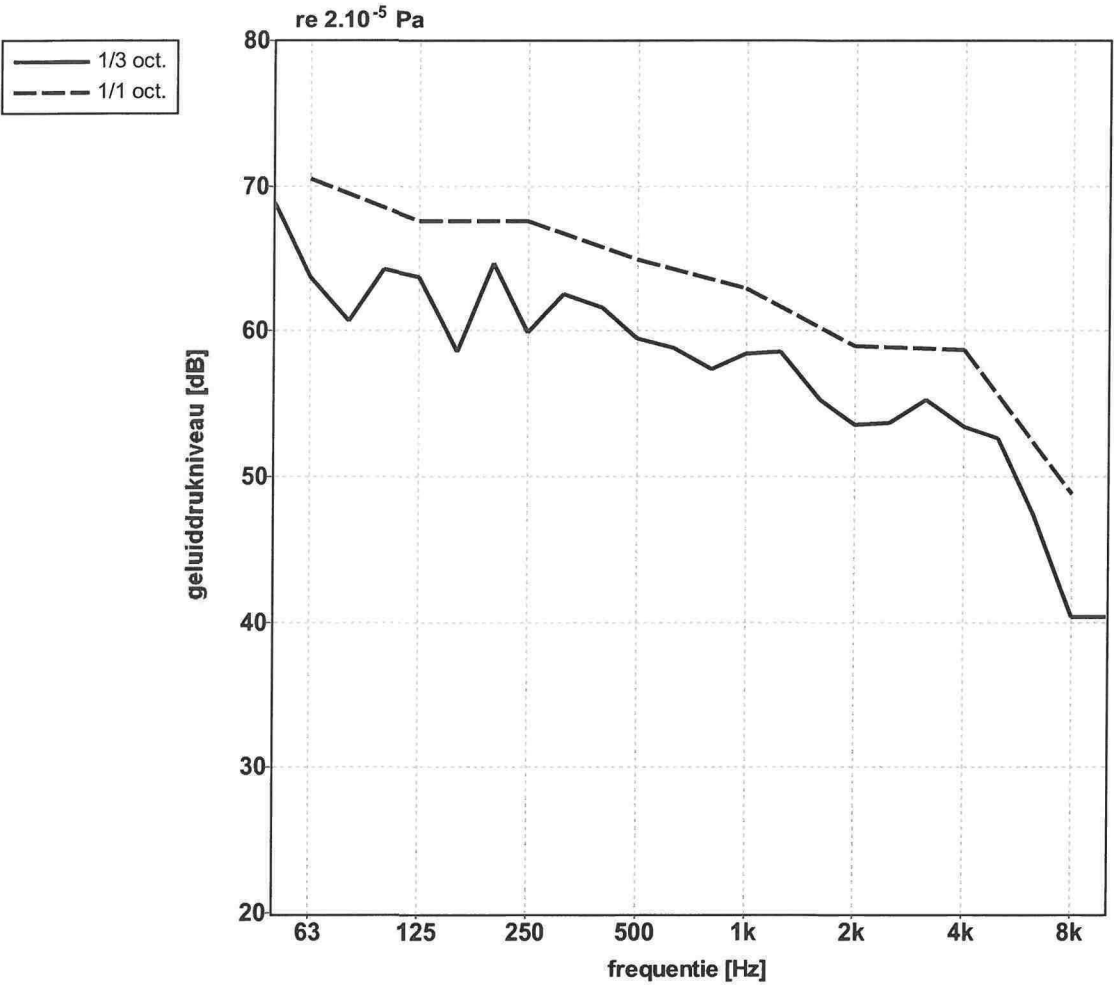
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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	dB
	58,7	57,7	56,8	55,3	55,7	45,3	36,7	28,3	
	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)



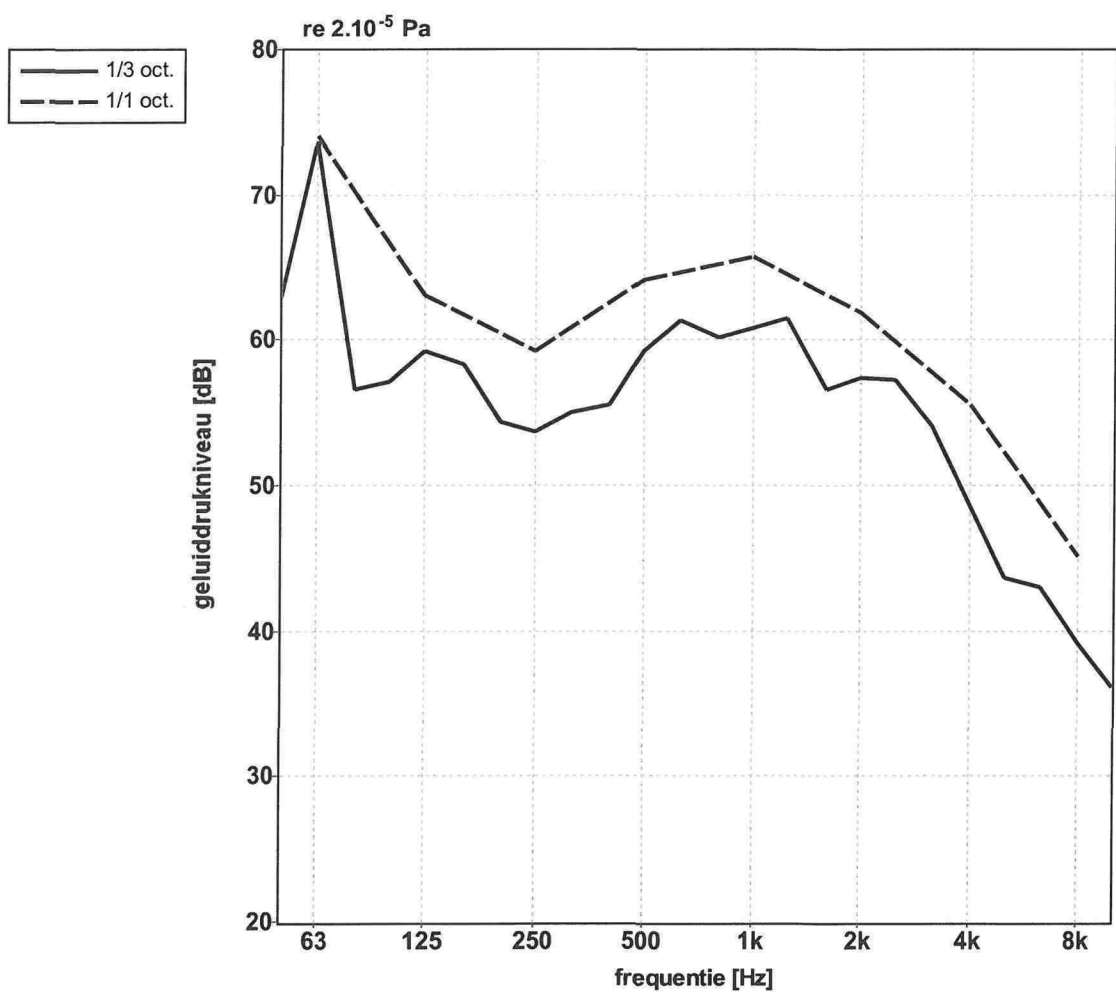
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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	dB
	63,8	63,8	59,9	59,5	58,5	53,6	53,4	40,3	
	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)



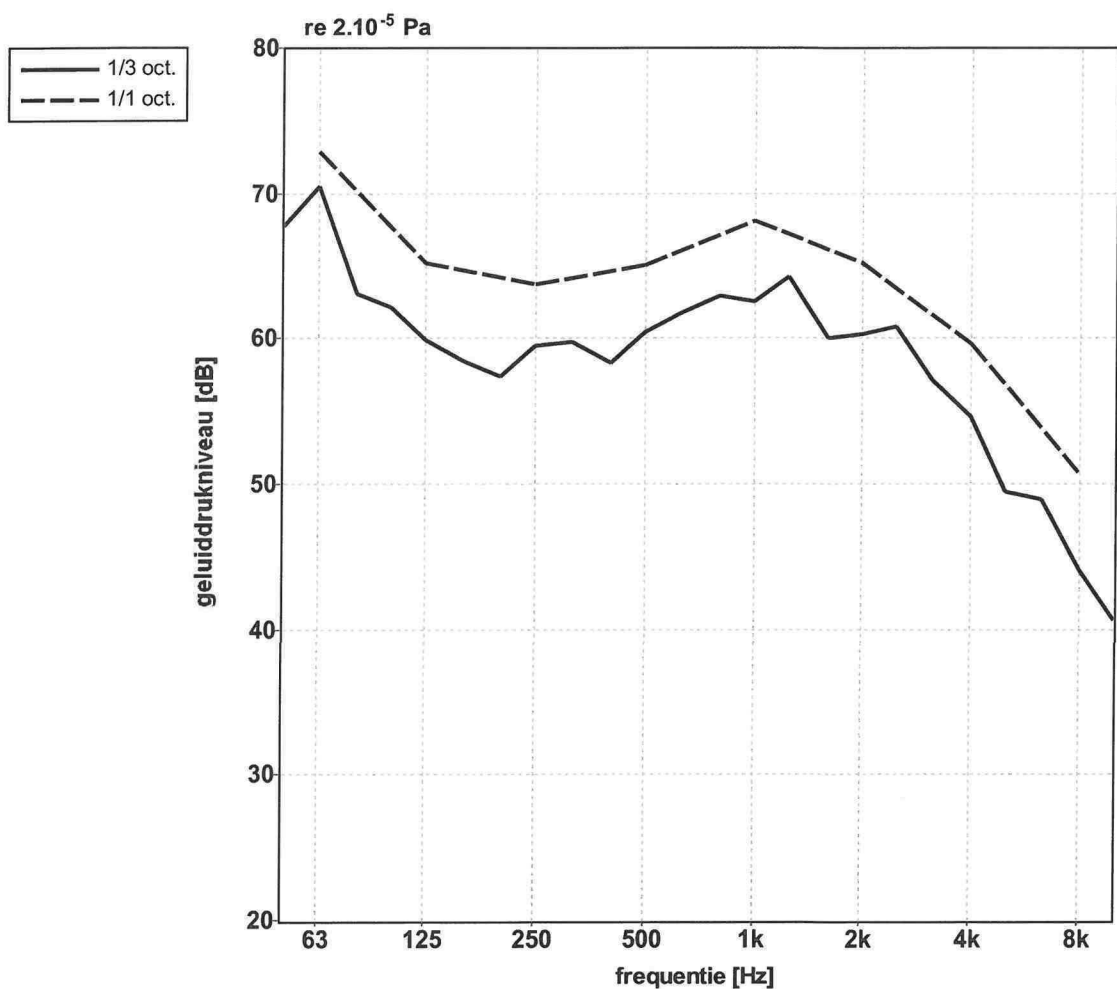
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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)



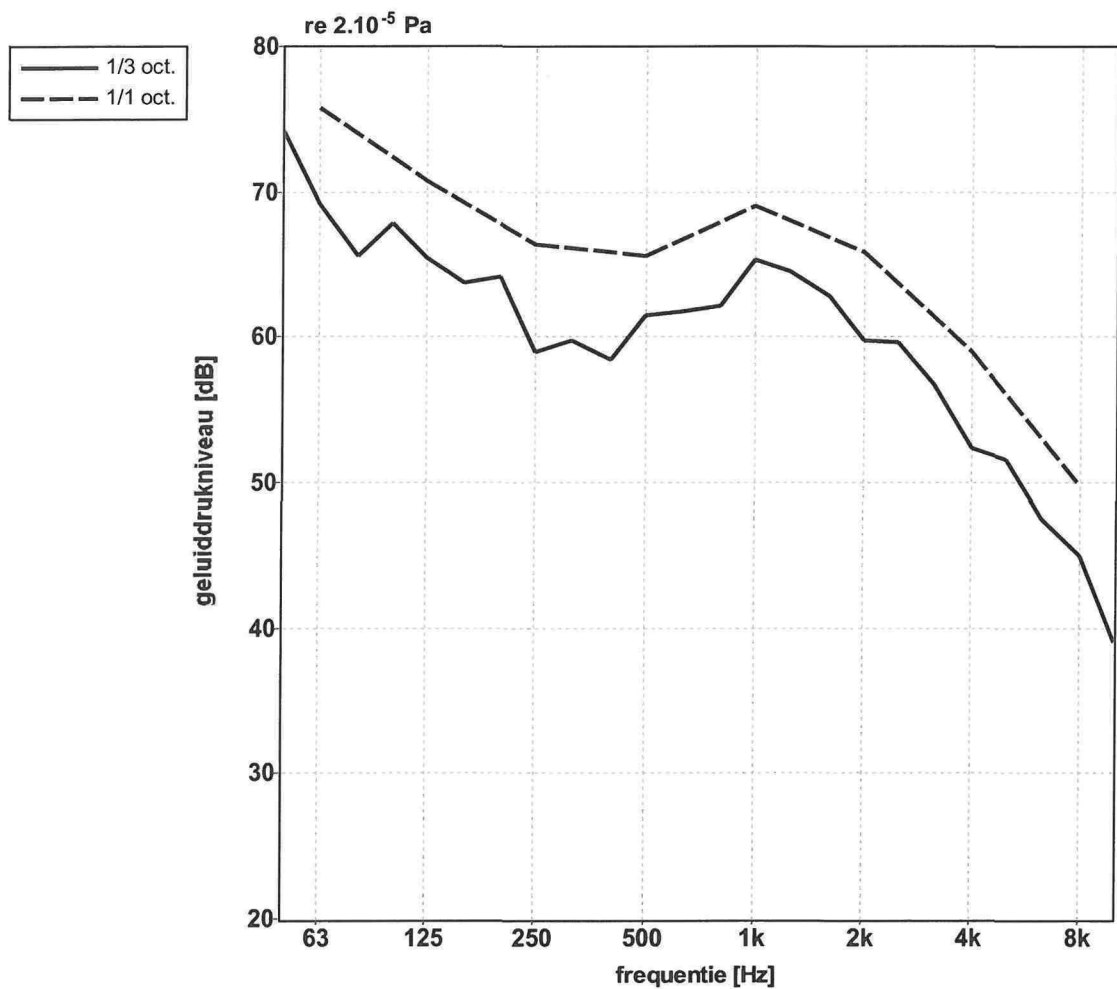
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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



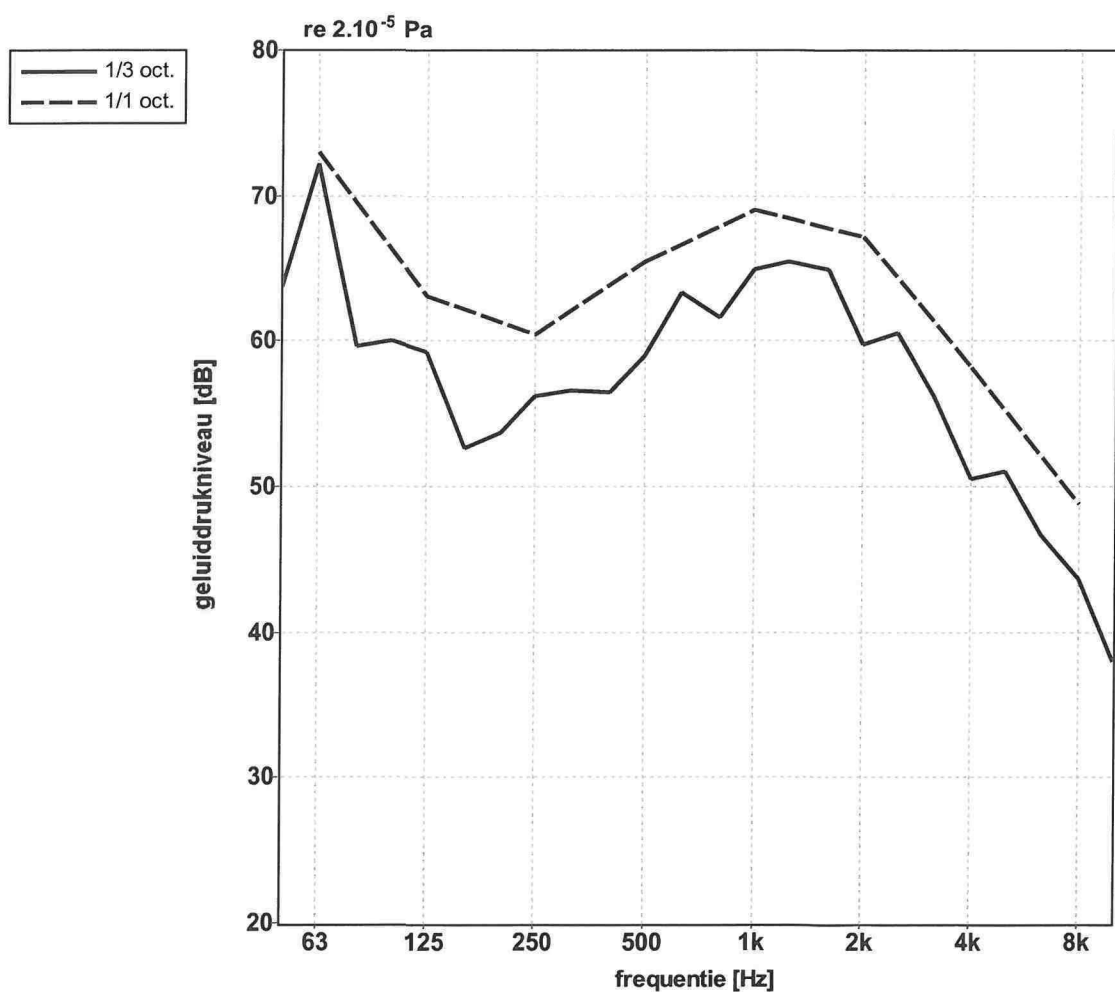
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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	dB
	69,2	65,5	59,0	61,5	65,3	59,8	52,4	45,0	
	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)



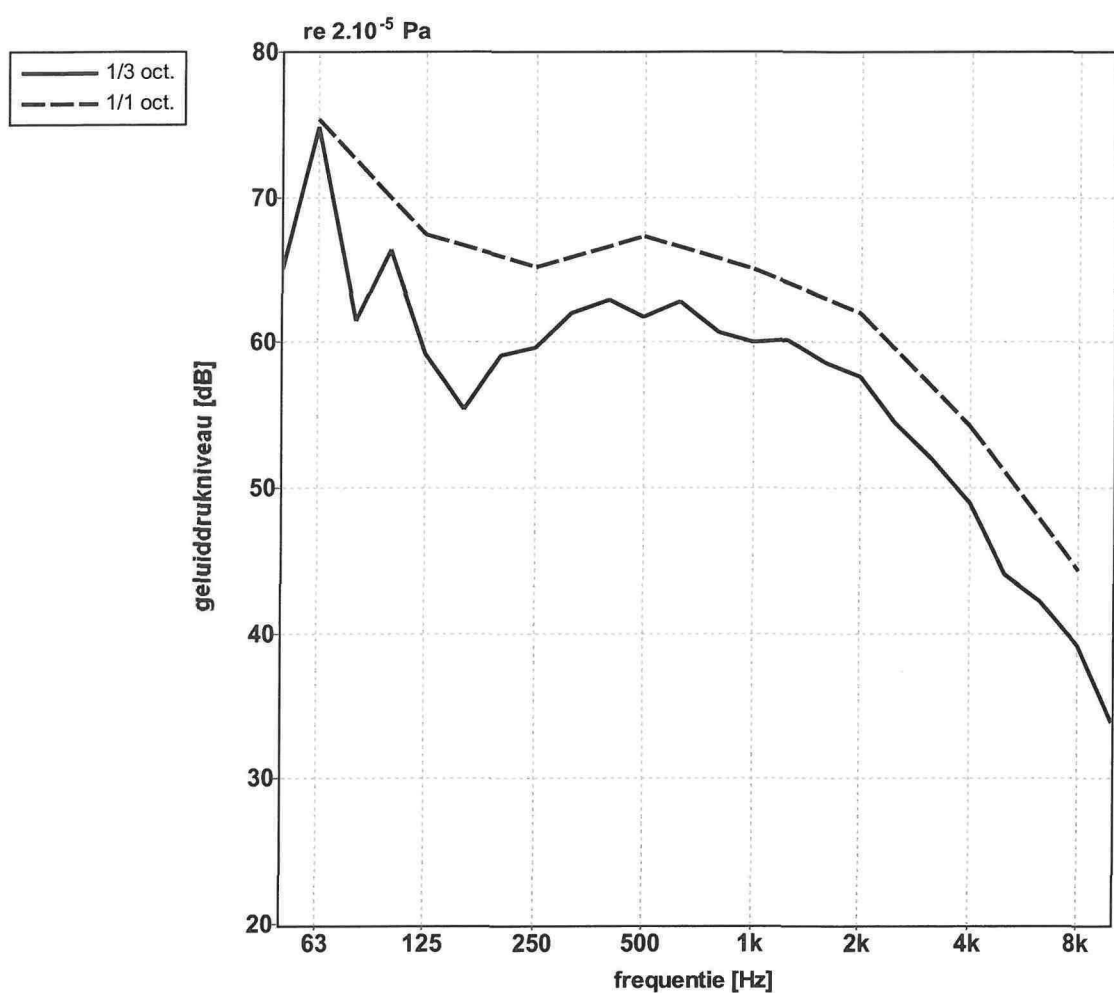
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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)



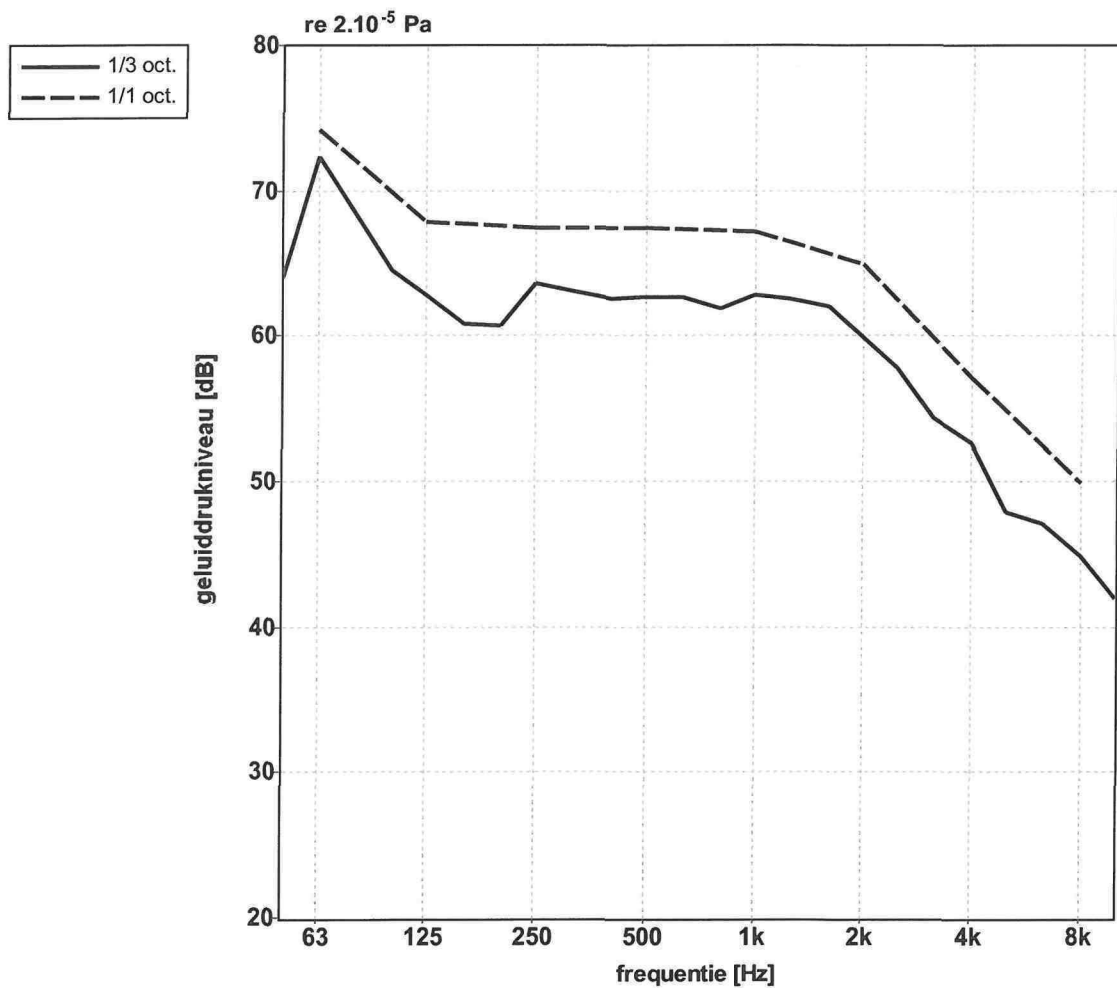
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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



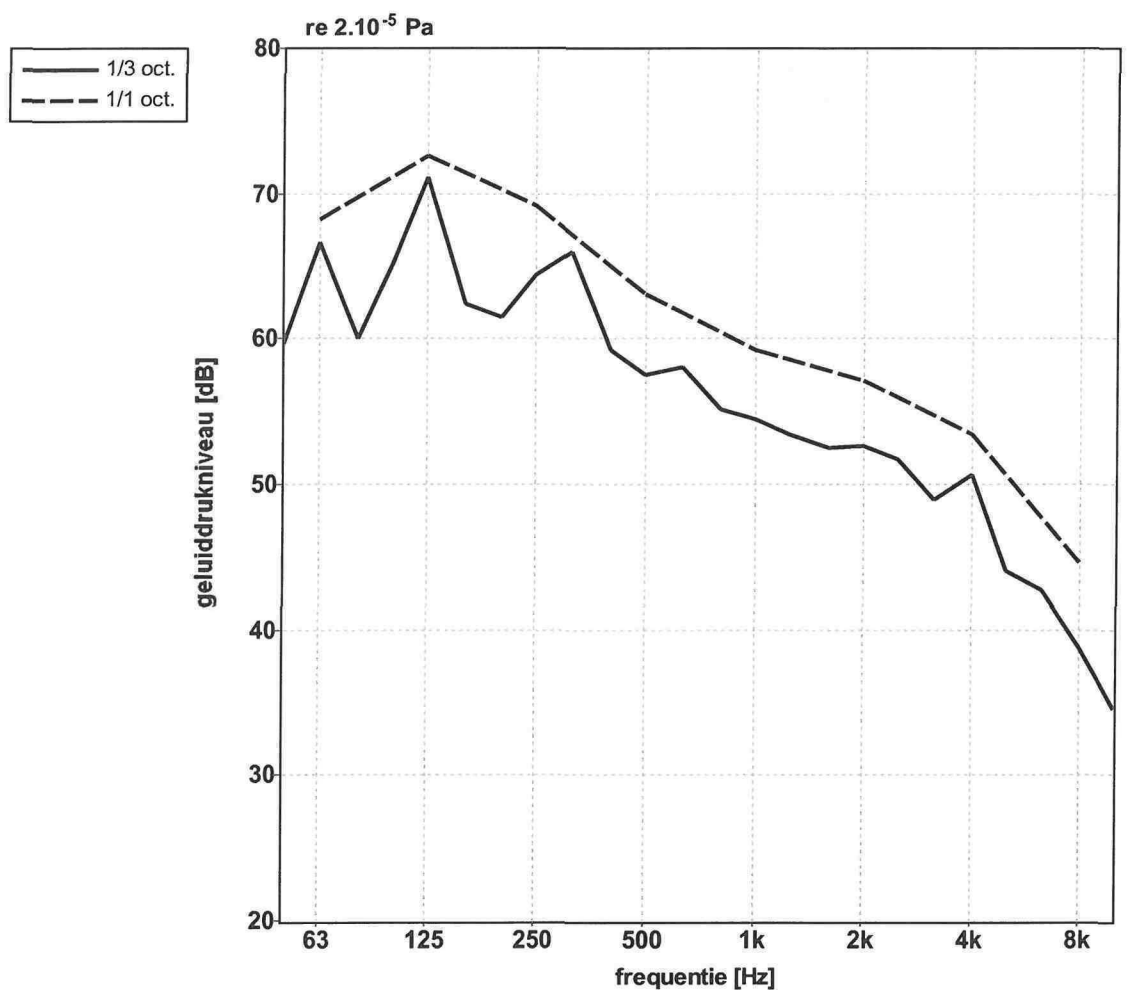
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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	dB
	72,4	62,8	63,6	62,7	62,8	59,9	52,6	44,9	
	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)



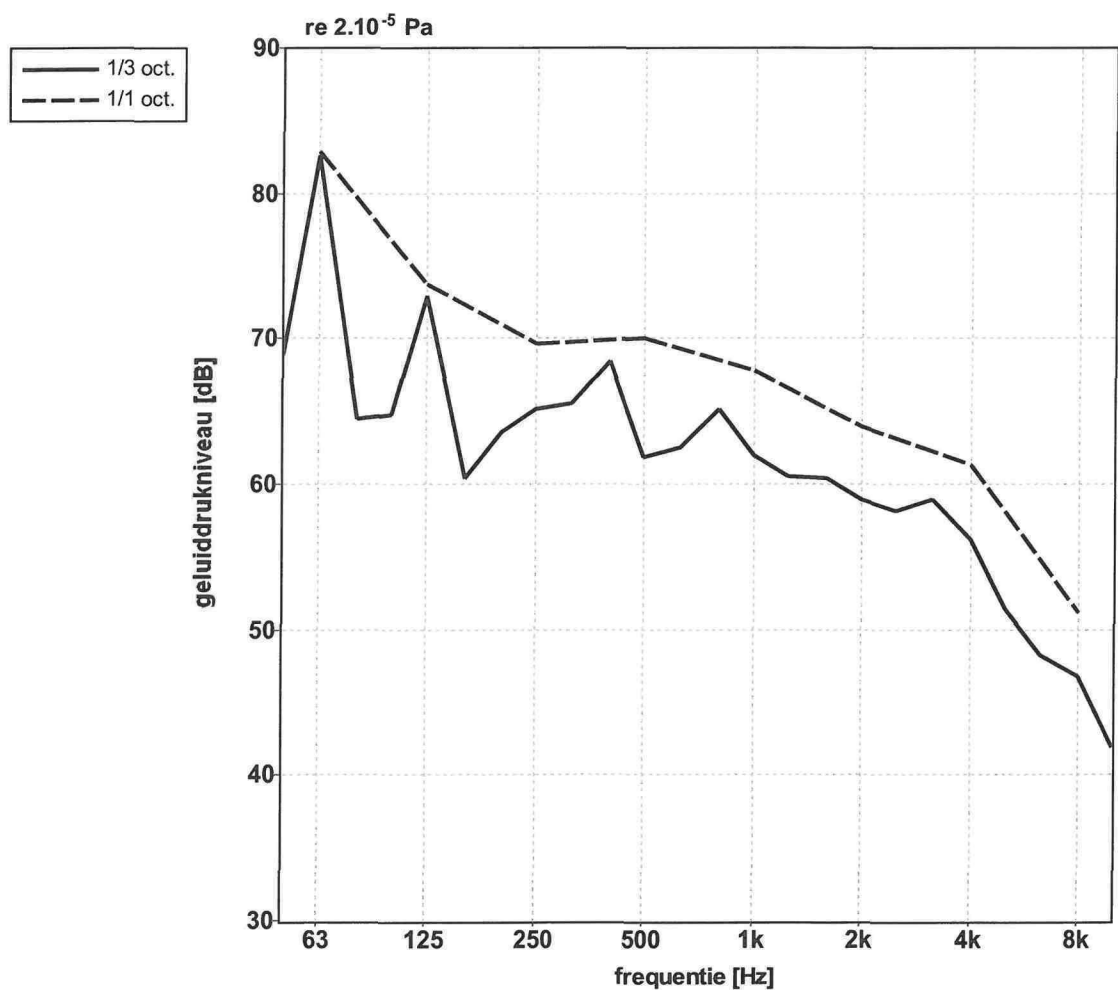
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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	dB
	66,7	71,2	64,4	57,5	54,5	52,6	50,7	38,8	
	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)



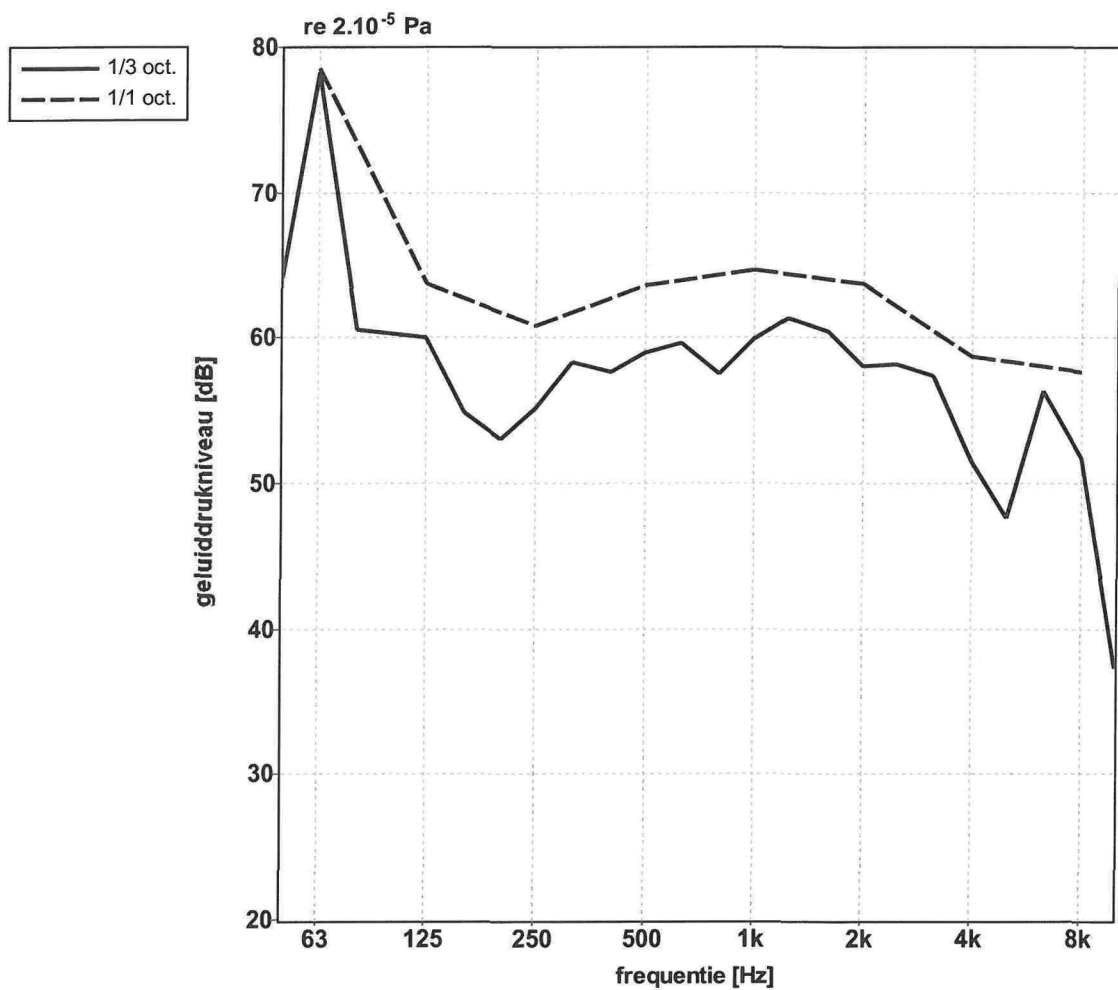
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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	dB
	82,6	73,0	65,2	61,8	62,0	58,9	56,2	46,8	
	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)



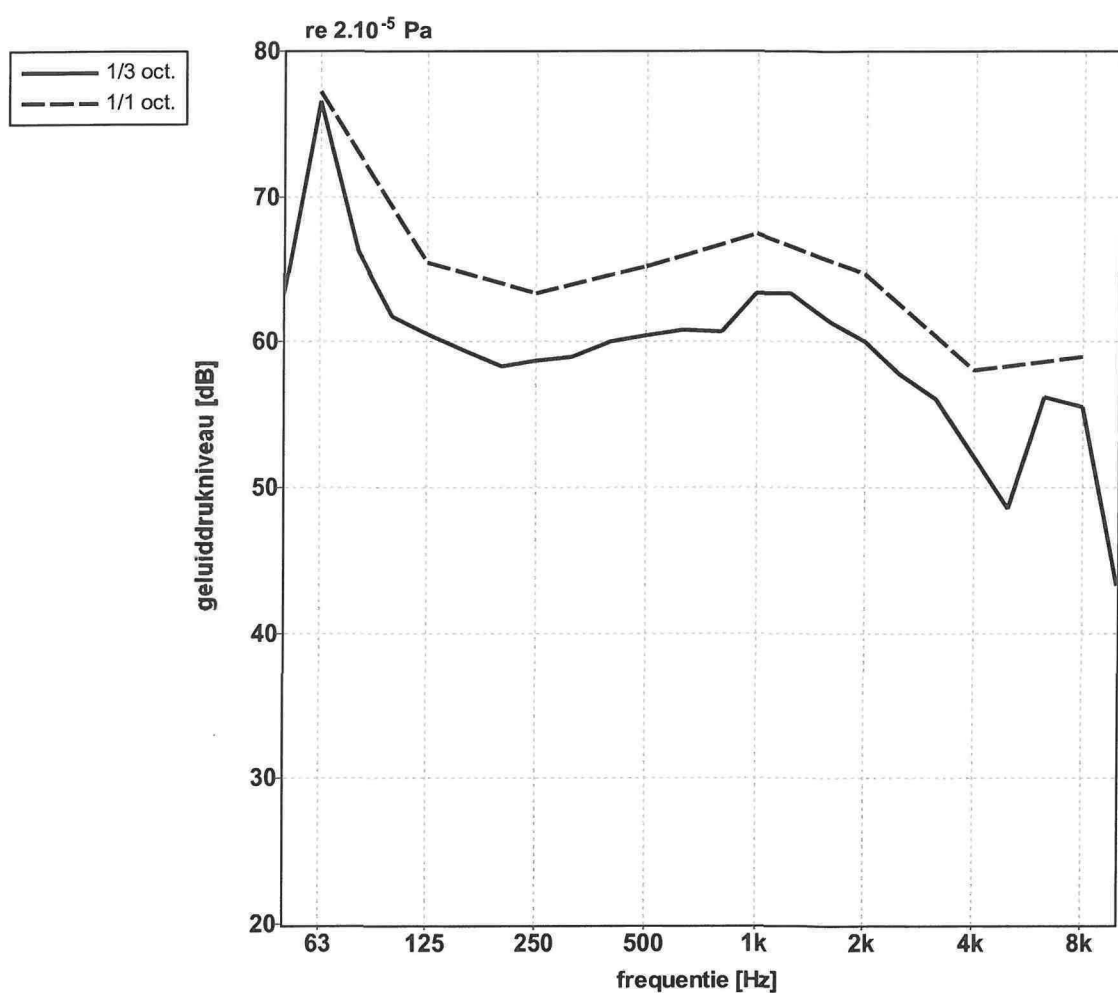
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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)



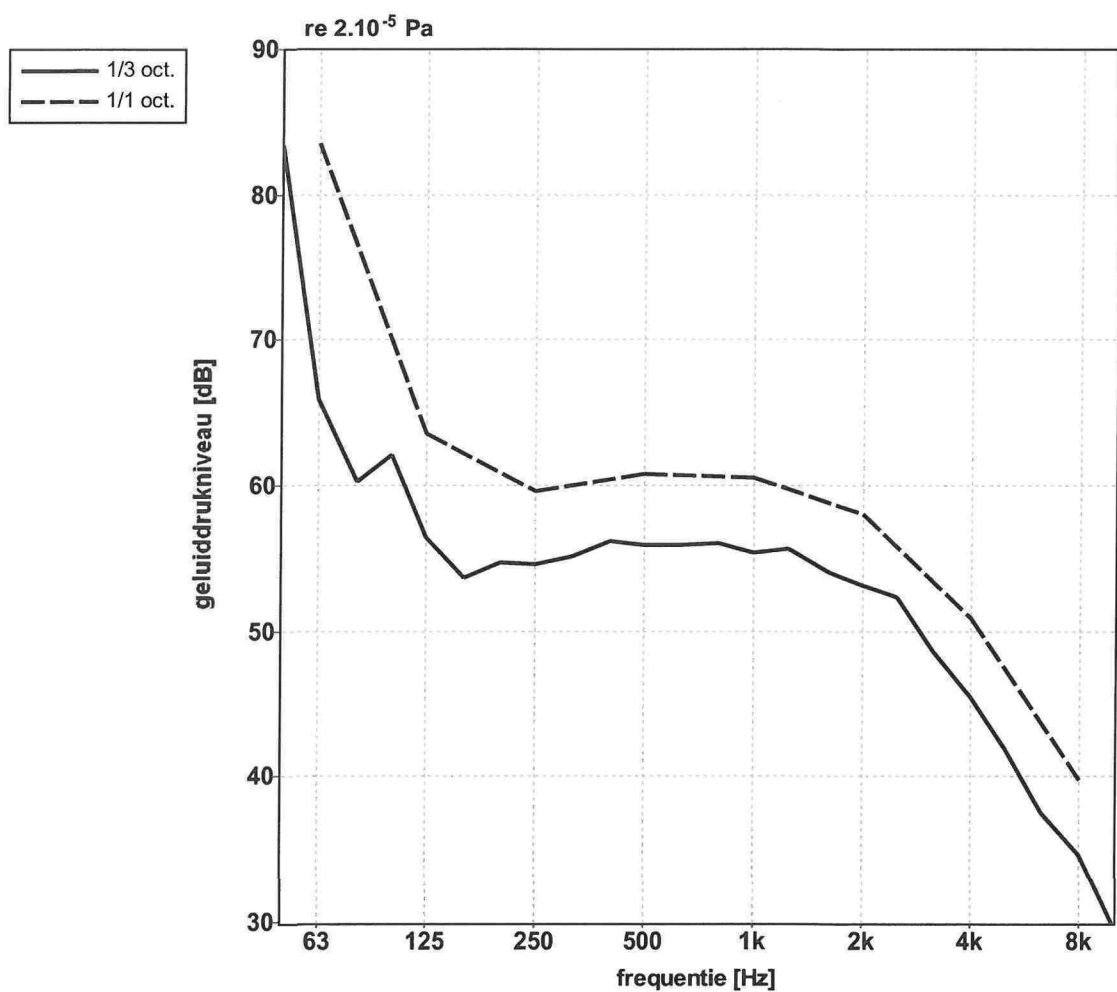
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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)



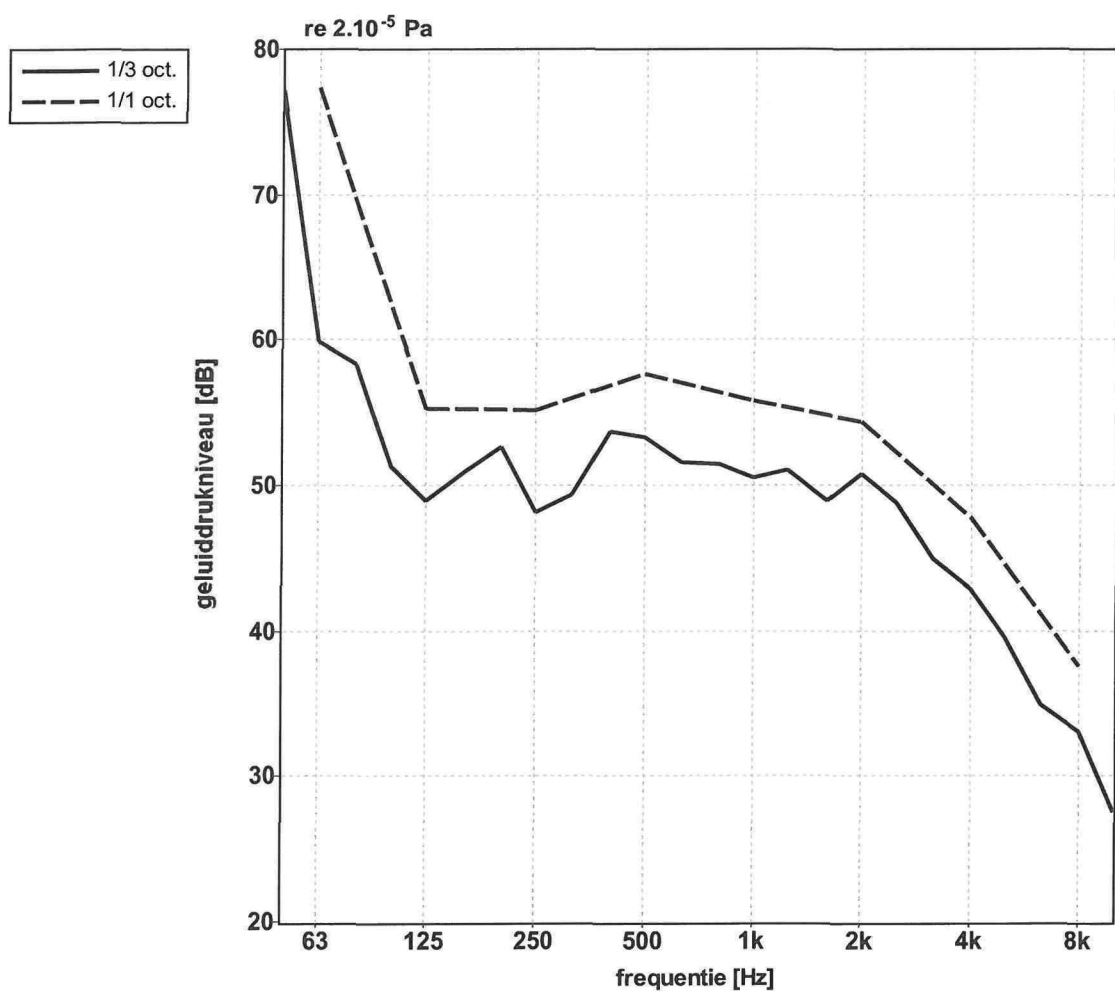
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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	dB
	66,0	56,4	54,6	55,9	55,4	53,1	45,5	34,6	
	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)



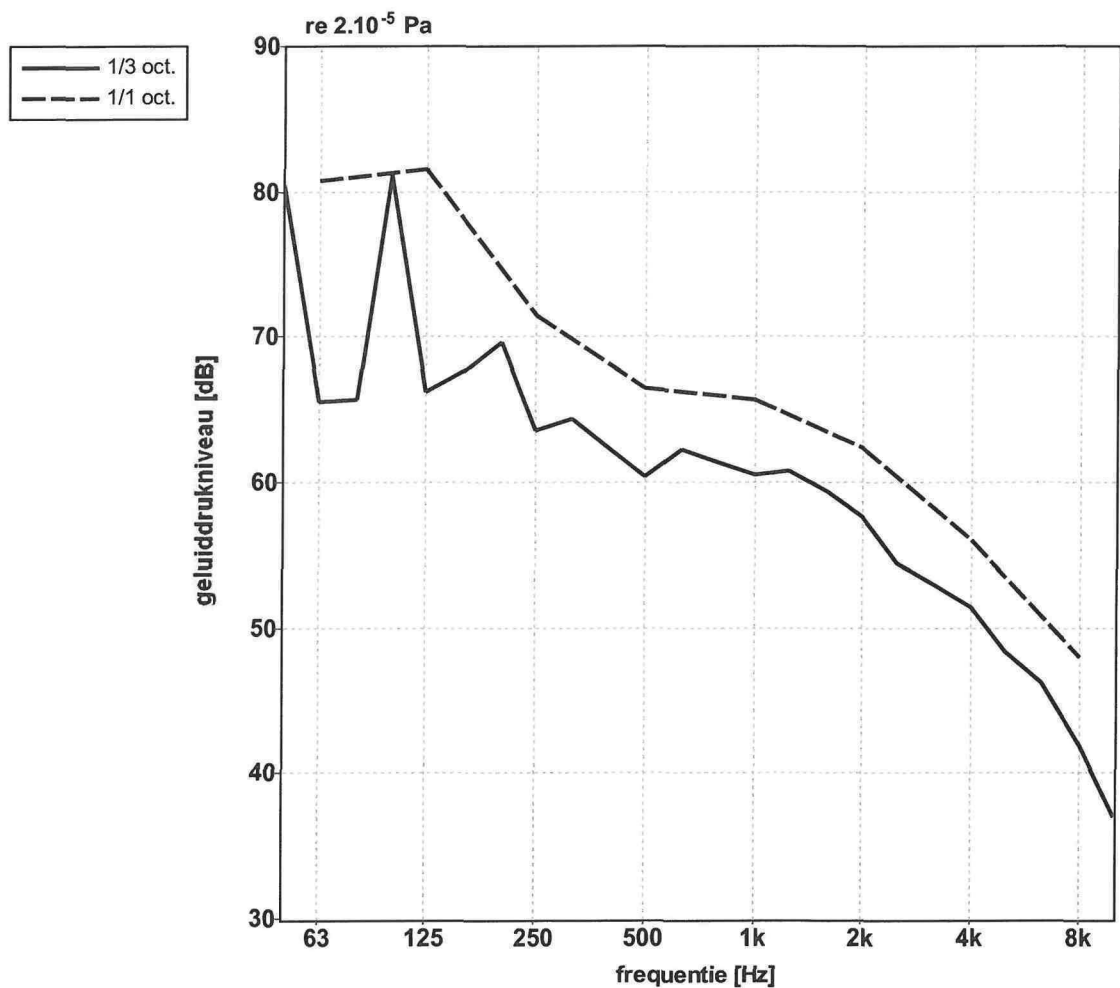
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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



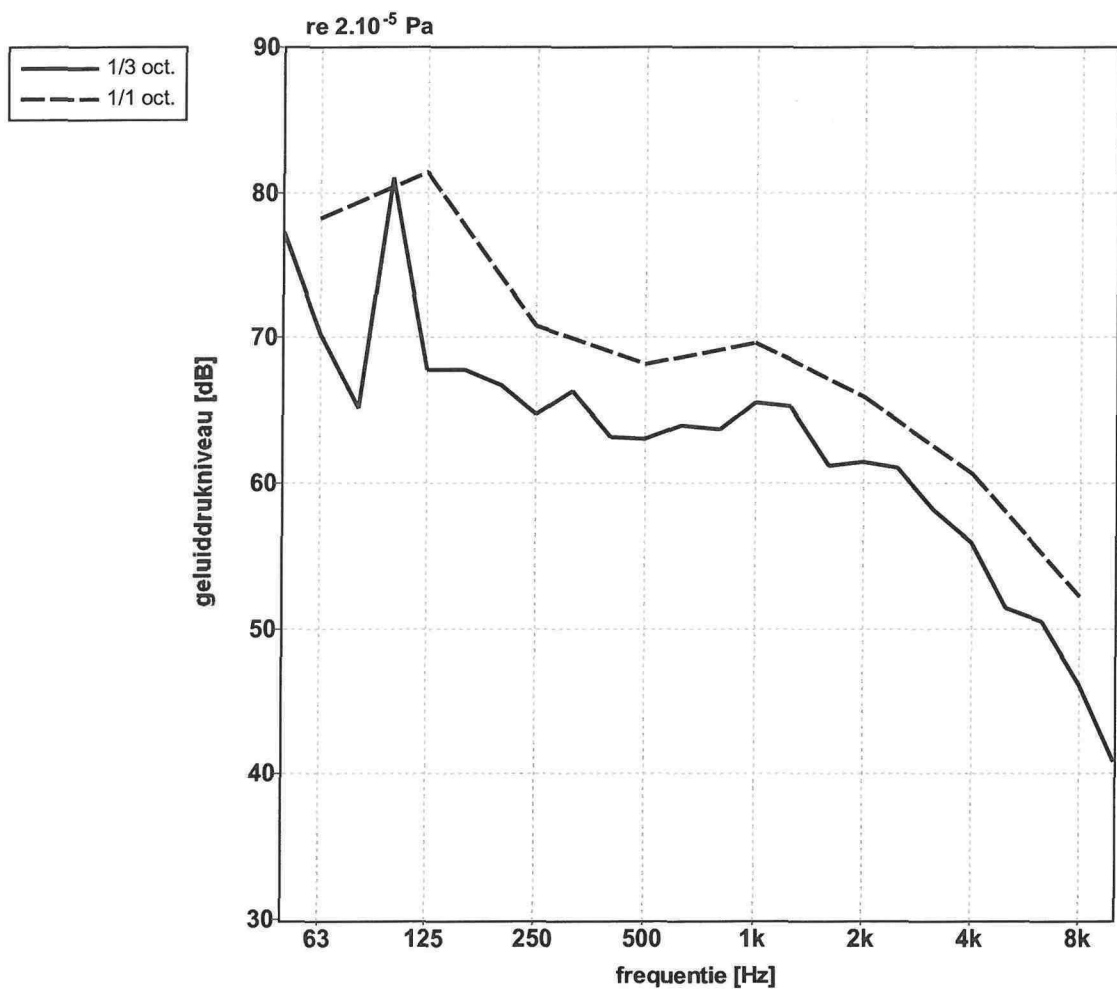
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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)



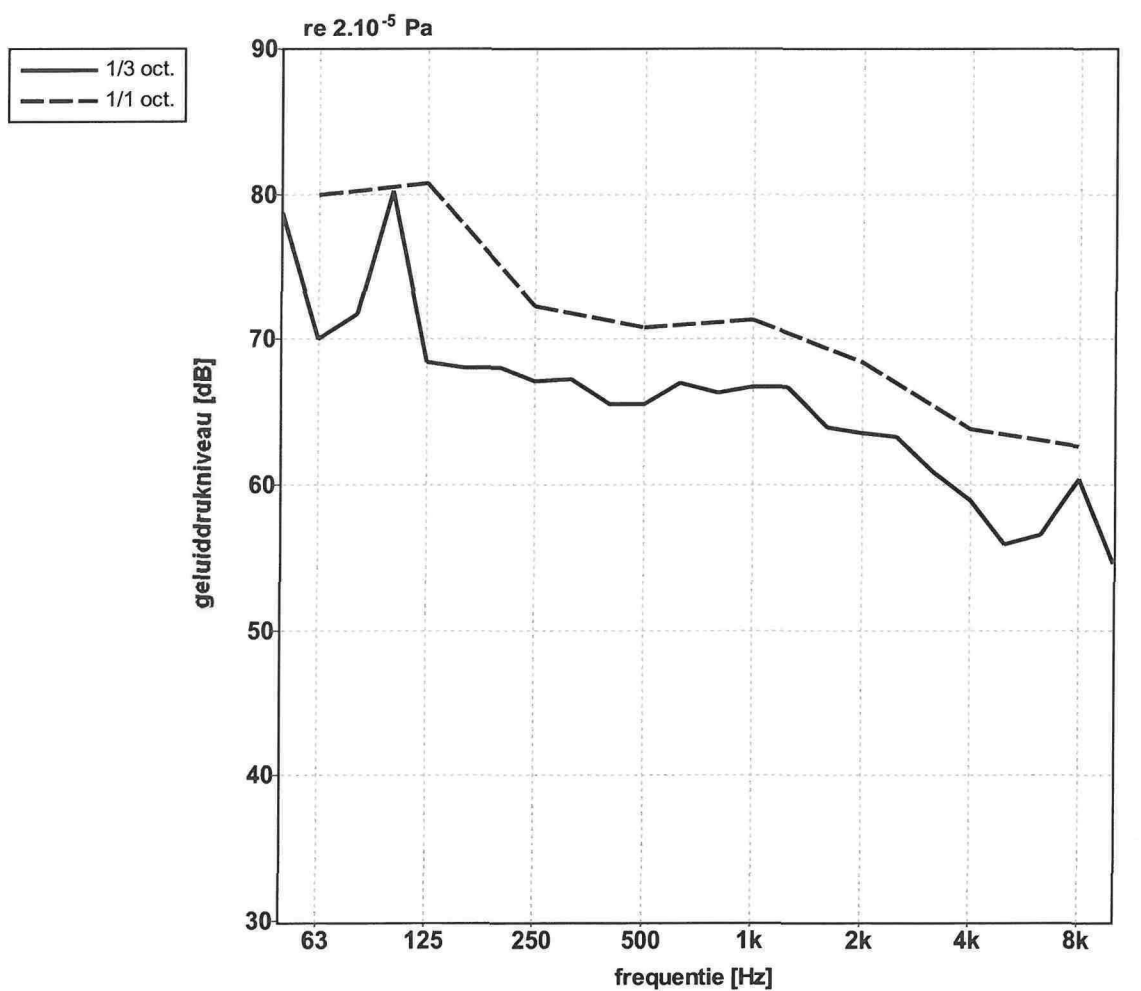
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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	dB
	70,3	67,8	64,8	63,0	65,6	61,4	55,9	46,1	
	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)



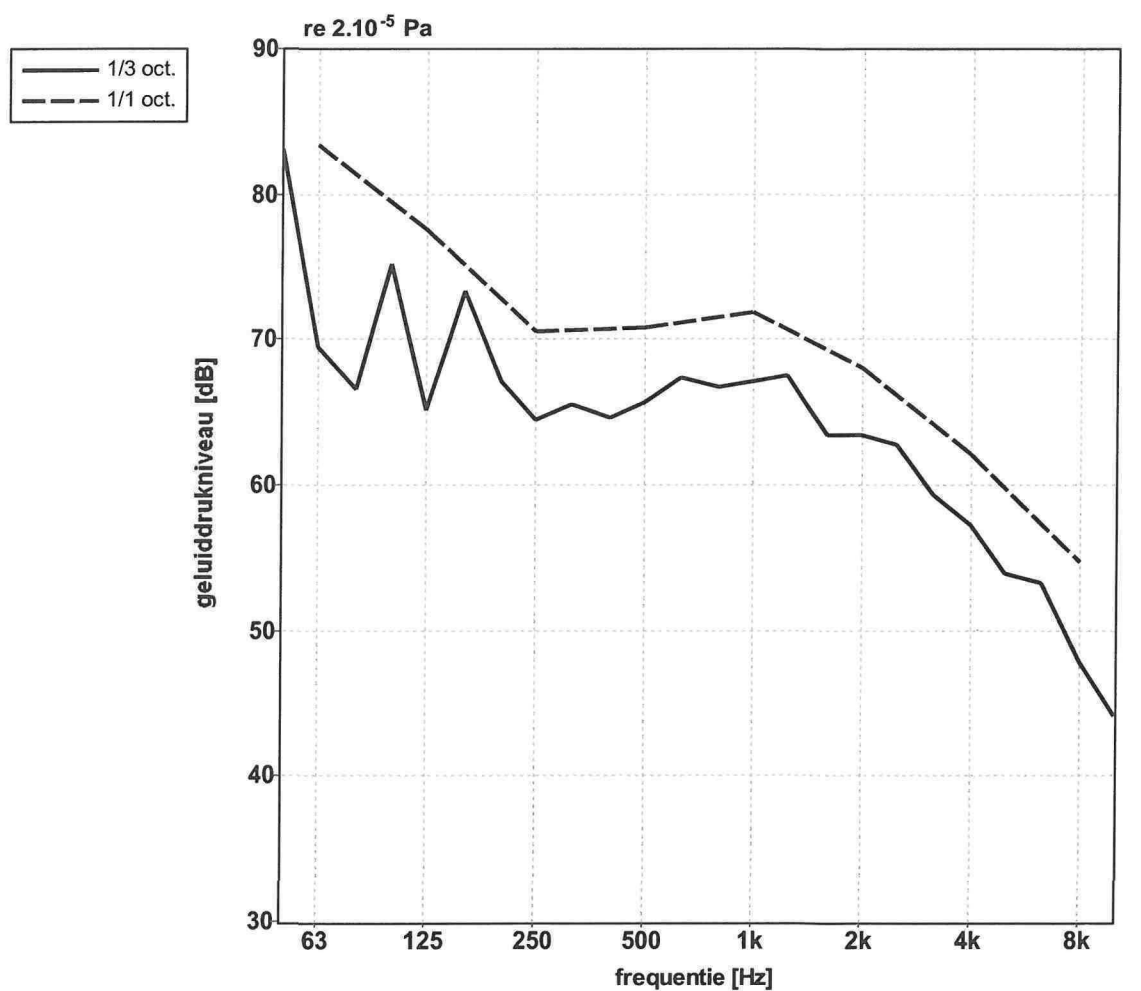
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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	dB
	70,0	68,5	67,2	65,6	66,7	63,6	58,9	60,4	
	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)



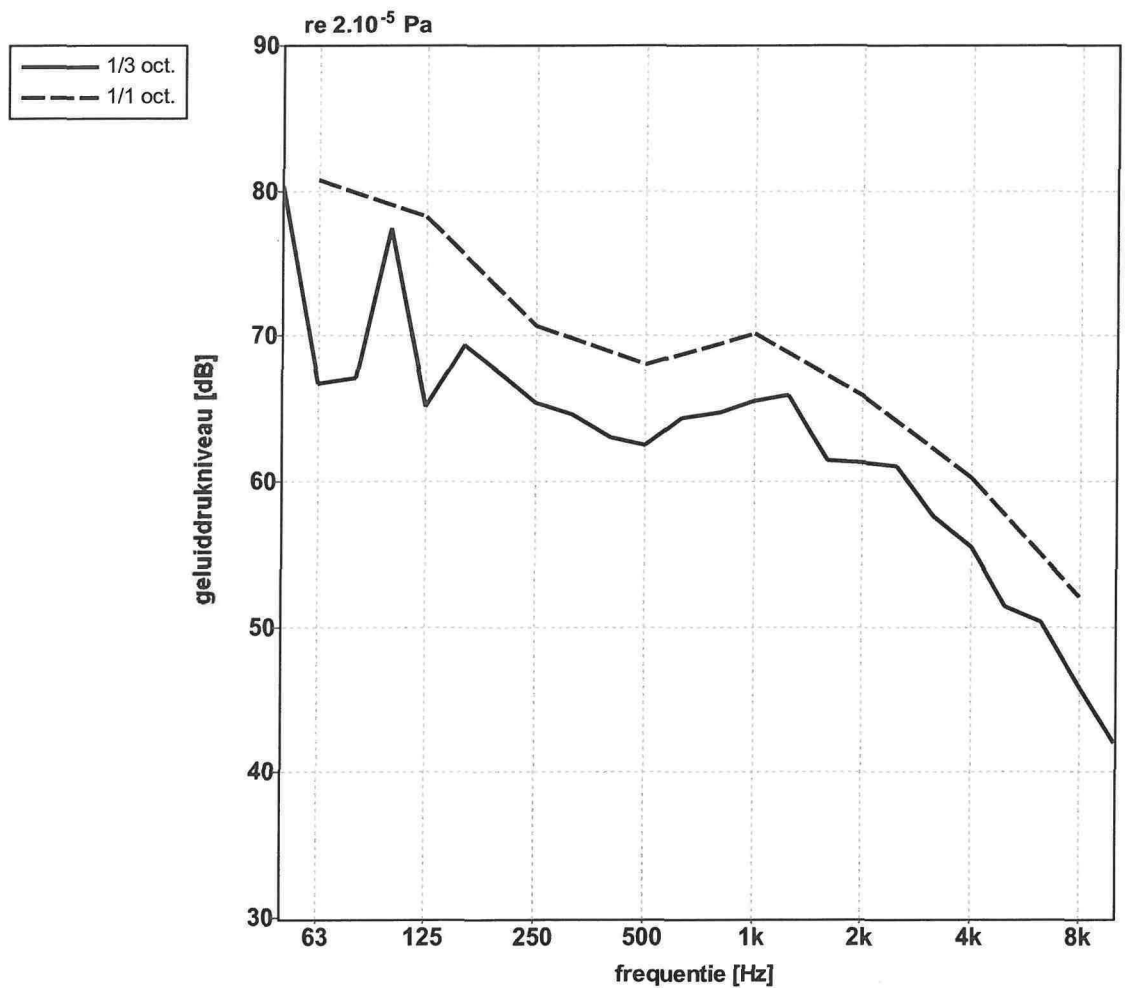
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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



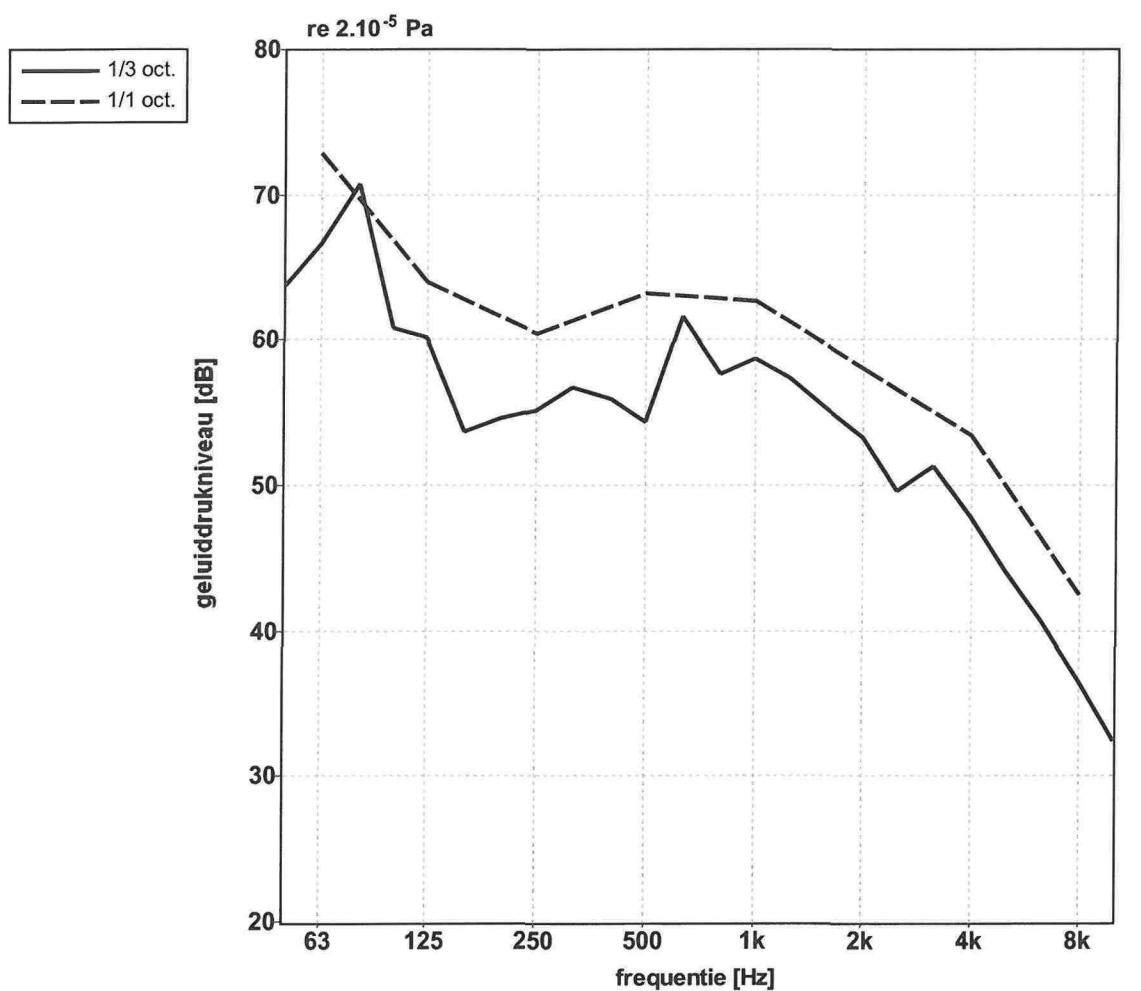
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

freq.	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k	Hz
1/3 oct.	80,4	77,4	67,4	63,0	64,8	61,4	57,6	50,4	dB
	66,8	65,2	65,4	62,5	65,5	61,3	55,5	45,8	
	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)



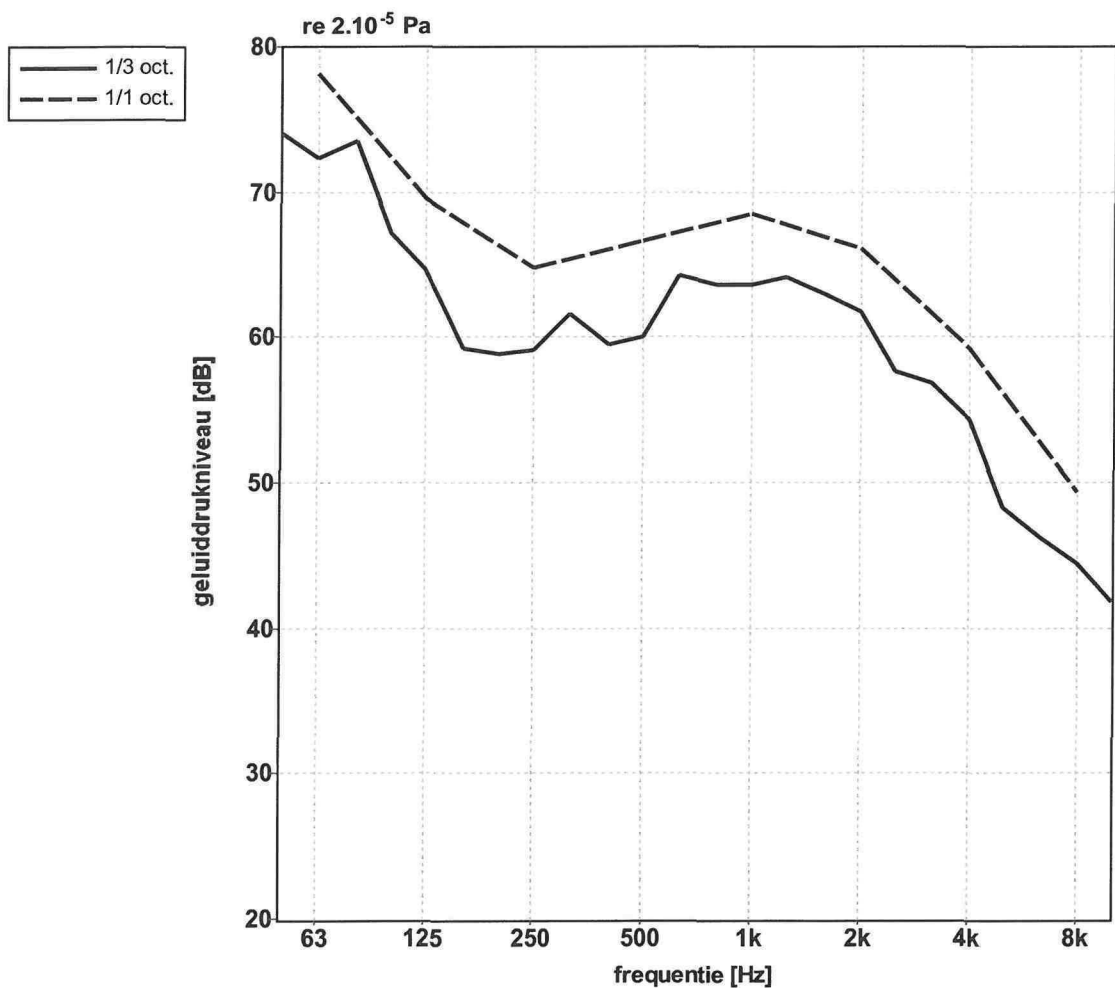
Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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

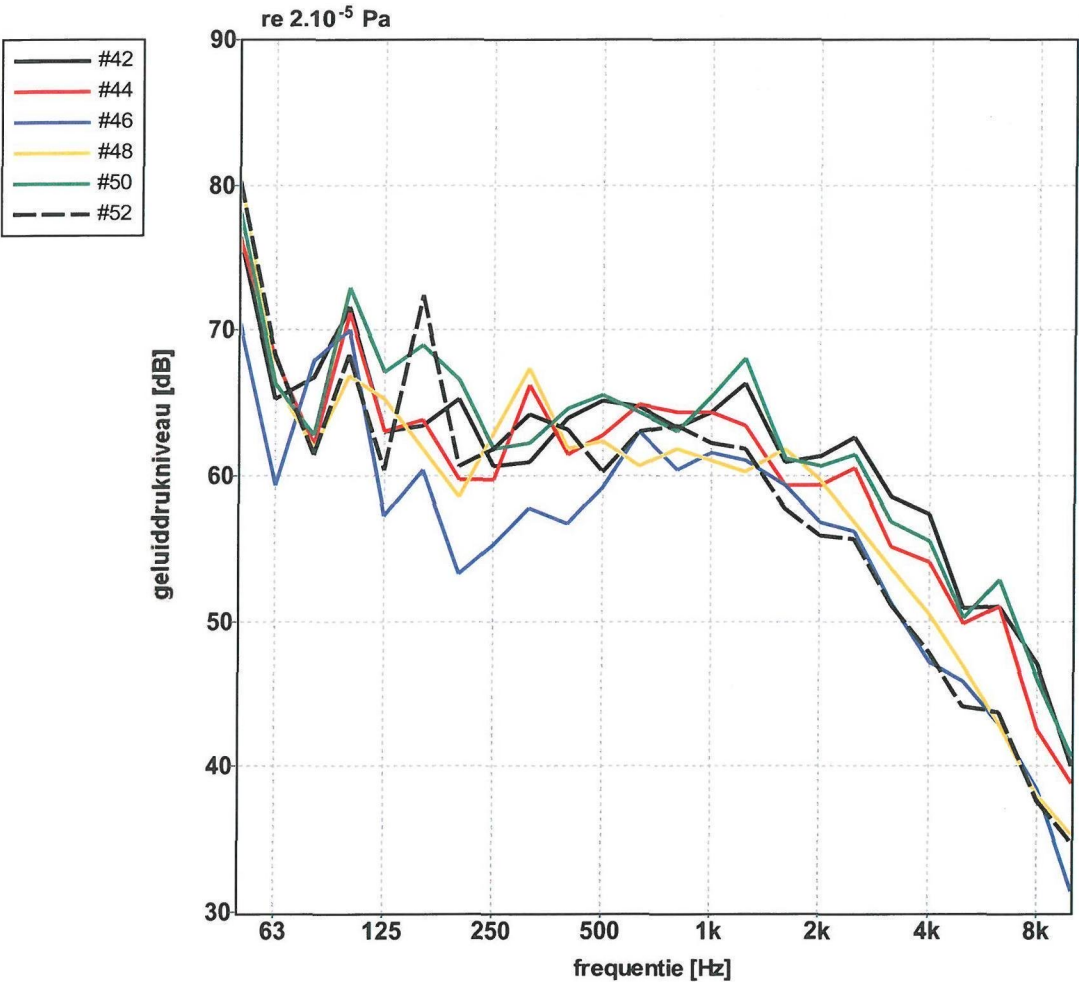


Leq getalwaarden behorend bij grafiek:

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	dB
	72,3	64,7	59,1	60,1	63,6	61,7	54,4	44,5	
	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

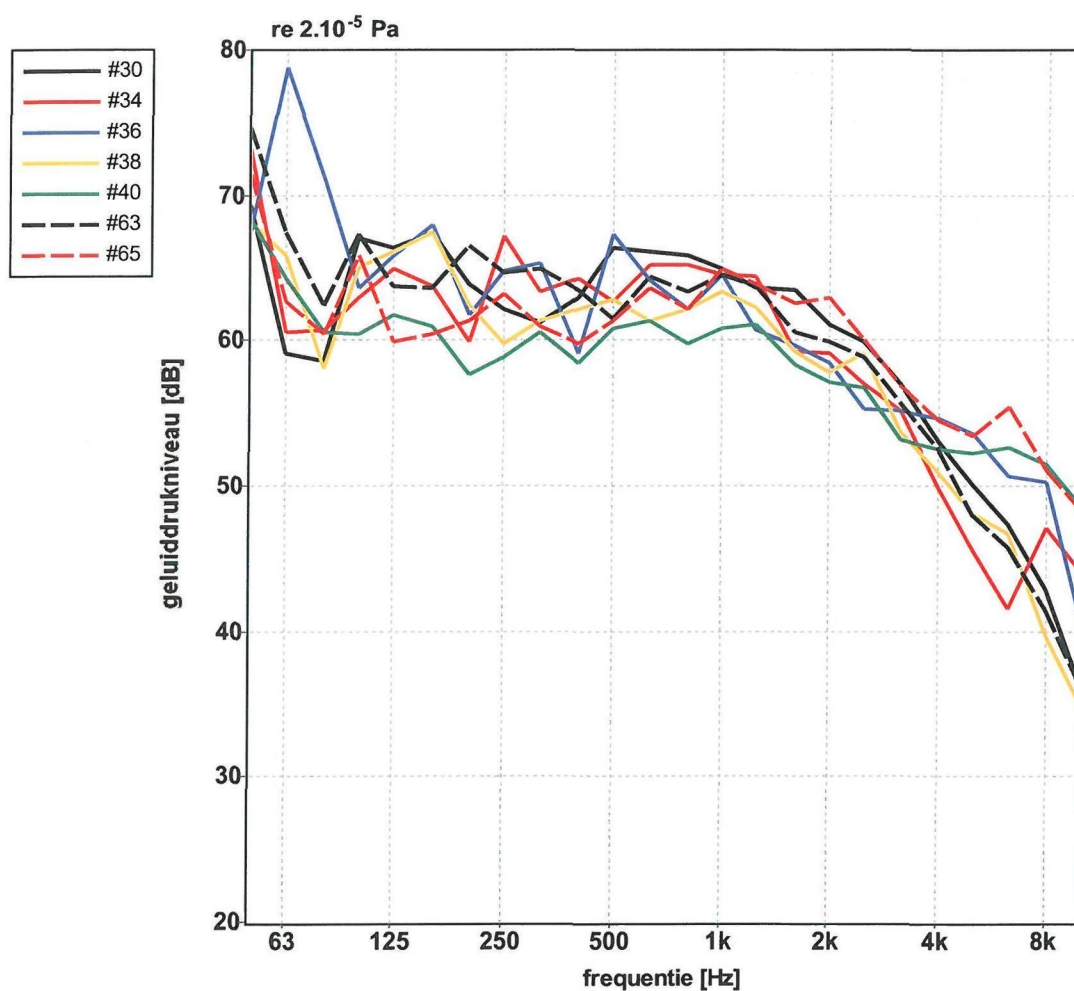


NR.	Rec-Nr.			OMSCHRIJVING
27	#42	72,9 dB(A)	82,4 dB(LIN)	Passage vrachtauto (vertrek) op 12 m
28	#44	71,4 dB(A)	83,8 dB(LIN)	Passage vrachtauto (aankomst) op 14 m
29	#46	68,6 dB(A)	78,1 dB(LIN)	Passage vrachtauto op 13 m
30	#48	69,7 dB(A)	81,9 dB(LIN)	Passage vrachtauto op 13 m
31	#50	73,2 dB(A)	81,7 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	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)]	:	--	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	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)]	:	--	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	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)]	:	--	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	--
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	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	--
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	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	--
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	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	Refl. 1k
01	bedrijfsloods	204069,07	372104,73	3,00	0,00	0,80
02	kantoor	204072,64	372113,05	3,00	0,00	0,80
03	kantoor	204082,53	372134,19	3,00	0,00	0,80
04	laaddocks	204054,93	372145,62	4,00	0,00	0,80
05	schuur derden	204122,72	372172,81	2,00	0,00	0,80
06	Koesdonkerveldweg 18	204133,73	372151,93	6,00	0,00	0,80
07	bedrijfsgebouw derden	204119,39	372114,85	3,00	0,00	0,80
08	bedrijfsgebouw derden	204152,83	372119,31	6,00	0,00	0,80
09	pand derden	204190,97	372114,06	6,00	0,00	0,80
10	pand derden	204211,98	372167,58	2,50	0,00	0,80
11	pand derden	204151,35	372061,72	3,00	0,00	0,80
12	pand derden	204169,02	372051,29	7,00	0,00	0,80
13	pand derden	204126,98	372076,19	5,00	0,00	0,80
14	Pratwinkel 5	204105,35	372078,72	3,00	0,00	0,80
15	Pratwinkel 5	204106,98	372086,40	6,00	0,00	0,80
16	pand derden	204083,03	371991,47	7,00	0,00	0,80
17	Pratwinkel 1a	204049,72	371999,06	3,00	0,00	0,80
18	schuur derden	204041,18	372004,93	3,00	0,00	0,80
19	pand derden	204005,20	372007,12	5,00	0,00	0,80
20	Pratwinkel 2/3	203970,62	371996,70	6,00	0,00	0,80
21	schuur derden	203975,70	372026,84	3,00	0,00	0,80
22	Koesdonkerveldweg 9a	204161,94	372093,81	3,00	0,00	0,80
23	kas derden	204052,13	372201,86	6,80	0,00	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	--	--	78,90	89,20
06	koelininstallatie	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	86,49
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

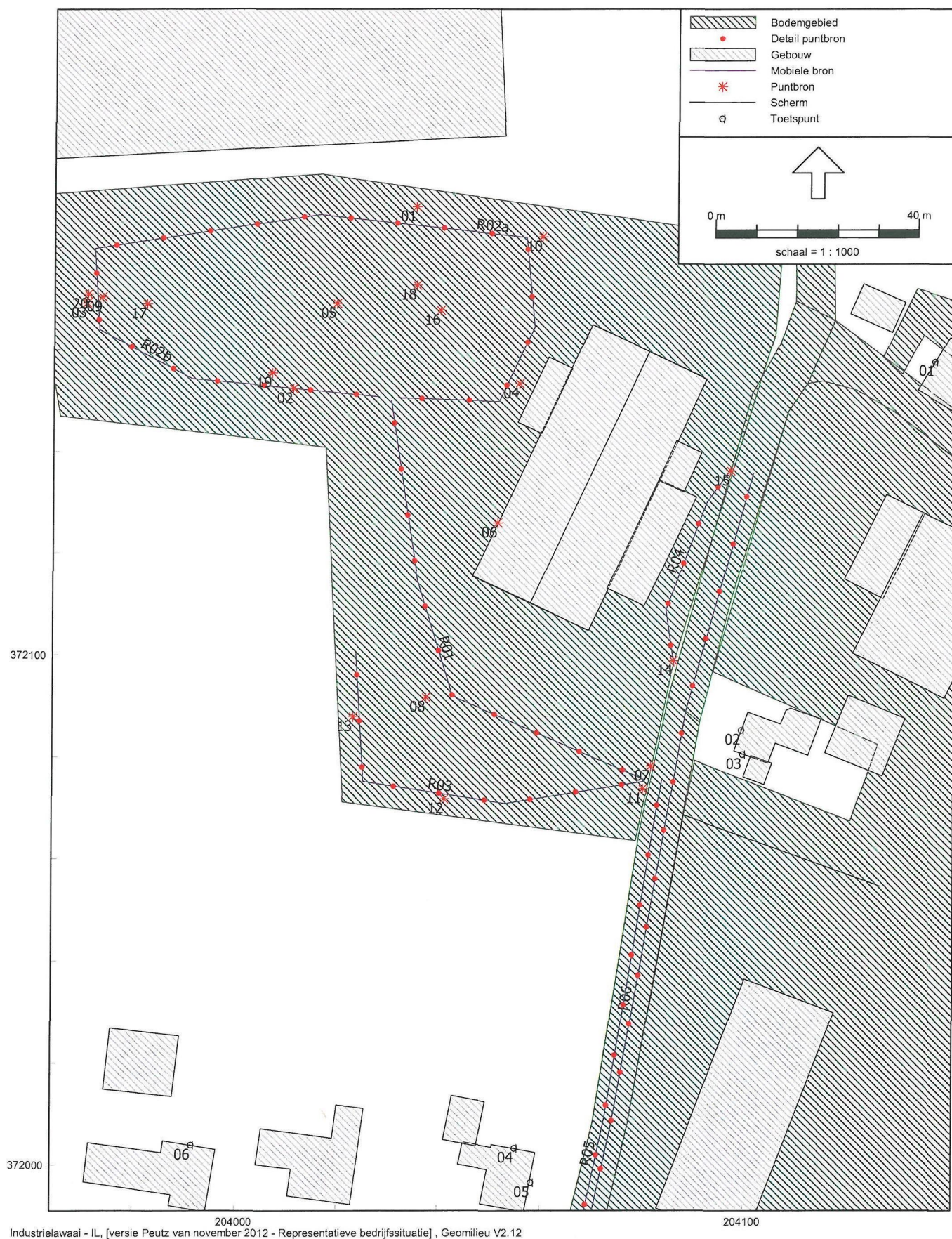
Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO H	ISO M	Aantal (D)	Aantal (A)	Aantal (N)
R01	vrachtw. aankomst/vertrek	204079,98	372075,51	1,20	0,00	55	15	20
R02a	vrachtw. manoeuvreren/groepage	203989,53	372182,47	1,20	0,00	55	25	10
R02b	vrachtw. manoeuvreren/groepage	204027,70	372150,63	1,20	0,00	55	15	20
R03	pers.wagen personeel	204023,38	372100,52	0,80	0,00	18	15	10
R04	pers.wagen bezoekers	204085,61	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





Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus
Corneth - zonder maatregelen

Rapport: Resultatentabel
Model: Representatieve bedrijfssituatie
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: L_{Ax}, L_T
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
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: L_Ar, L_T
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
LAmix totaalresultaten voor toetspunten
Groep: LAmix

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
 LAeq 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



Berekening cumulatieve geluidniveaus
Zonder maatregelen

rekenpunt	Pratwinkel	weg (Lden [dB])		Corneth	Industrie (LAeq [dB(A)])		Cumulatief excl. Corneth	Cumulatief incl. Corneth	Lcum	Lcum excl. Corneth
01 Koesdonkerveldweg 18	dag	49,0	39,2	49,4	42,8	49,6	20,6	49,6	50,4	
	avond	44,7	22,3	44,7	44,4	0,0	16,0	16,1	44,4	
	nacht	41,4	20,1	41,4	42,0	0,0	16,9	17,0	42,0	
	Letm / Lden	50,1	36,6	50,2	52,0	49,6	26,9	49,6	52,0	53,4
02 Pratwinkel 5	dag	56,3	36,9	56,3	44,3	51,5	30,1	51,5	52,3	
	avond	50,7	28,7	50,7	46,3	0,0	34,5	34,5	46,6	
	nacht	47,4	26,4	47,4	44,7	0,0	35,4	35,4	45,2	
	Letm / Lden	56,6	36,3	56,7	54,7	51,5	45,4	51,5	55,2	58,1
03 Pratwinkel 5	dag	54,4	34,4	54,4	44,7	45,8	33,8	46,1	48,4	
	avond	47,4	40,9	48,3	0,0	0,0	41,8	41,8	41,8	
	nacht	44,1	38,6	45,2	0,0	0,0	42,5	42,5	42,5	
	Letm / Lden	54,0	45,1	54,5	44,7	45,8	52,5	52,5	57,1	57,1
04 Pratwinkel 1A	dag	52,0	36,0	52,1	43,0	34,6	43,0	43,6	46,3	
	avond	46,5	32,3	46,7	41,9	0,0	42,1	42,1	45,0	
	nacht	43,1	30,2	43,3	40,2	0,0	42,9	42,9	44,8	
	Letm / Lden	52,3	38,0	52,5	50,2	34,6	52,9	52,9	54,8	56,3
05 Pratwinkel 1A	dag	56,0	46,1	56,4	38,5	32,9	48,1	48,2	48,7	
	avond	50,5	42,5	51,1	37,3	0,0	43,7	43,7	44,6	
	nacht	47,1	40,2	47,9	35,8	0,0	44,5	44,5	45,0	
	Letm / Lden	56,3	48,1	56,9	45,8	32,9	54,5	54,5	55,0	59,3
06 Pratwinkel 2	dag	38,6	37,2	41,0	42,9	32,6	28,9	34,1	43,4	
	avond	34,8	36,8	38,9	44,1	0,0	30,0	30,0	44,3	
	nacht	31,4	34,5	36,2	41,0	0,0	30,8	30,8	41,4	
	Letm / Lden	39,9	41,6	43,9	51,0	32,6	40,8	40,8	51,4	46,0

BIJLAGE V Berekening cumulatieve geluidbelasting



**Berekening cumulatieve geluidniveaus
Met maatregelen**

rekenpunt		Pratwinkel		weg (Lden [dB])		Cumulatief	Corneth	Industrie (LAeq [dB(A)])		Cumulatief		Cumulatief incl. Corneth	Lcum	Lcum excl. Corneth
				Nap baan				GMB	Grienen	excl. Corneth				
01	Koesdonkenveldweg 18	dag	49,0	39,2	49,4	42,2	49,6	20,6	49,6	50,3	53,8	53,8		
		avond	44,7	22,3	44,7	43,5	0,0	16,0	16,1	43,5				
		nacht	41,4	20,1	41,4	40,3	0,0	16,9	17,0	40,3				
		Letm / Lden	50,1	36,6	50,2	50,3	49,6	26,9	49,6	50,3				
02	Pratwinkel 5	dag	56,3	36,9	56,3	44,1	51,5	30,1	51,5	52,3	59,3	59,3	58,1	
		avond	50,7	28,7	50,7	46,1	0,0	34,5	34,5	46,4				
		nacht	47,4	26,4	47,4	44,4	0,0	35,4	35,4	44,9				
		Letm / Lden	56,6	36,3	56,7	54,4	51,5	45,4	51,5	54,9				
03	Pratwinkel 5	dag	54,4	34,4	54,4	44,7	45,8	33,8	46,1	48,4	57,1	57,1	57,1	
		avond	47,4	40,9	48,3	0,0	0,0	41,8	41,8	41,8				
		nacht	44,1	38,6	45,2	0,0	0,0	42,5	42,5	42,5				
		Letm / Lden	54,0	45,1	54,5	44,7	45,8	52,5	52,5	52,5				
04	Pratwinkel 1A	dag	52,0	36,0	52,1	42,3	34,6	43,0	43,6	46,0	56,3	56,3	56,3	
		avond	46,5	32,3	46,7	41	0,0	42,1	42,1	44,6				
		nacht	43,1	30,2	43,3	38,9	0,0	42,9	42,9	44,4				
		Letm / Lden	52,3	38,0	52,5	48,9	34,6	52,9	52,9	54,4				
05	Pratwinkel 1A	dag	56,0	46,1	56,4	37,9	32,9	48,1	48,2	48,6	59,3	59,3	59,3	
		avond	50,5	42,5	51,1	36,5	0,0	43,7	43,7	44,5				
		nacht	47,1	40,2	47,9	34,5	0,0	44,5	44,5	44,9				
		Letm / Lden	56,3	48,1	56,9	44,5	32,9	54,5	54,5	54,9				
06	Pratwinkel 2	dag	38,6	37,2	41,0	42,6	32,6	28,9	34,1	43,2	52,0	52,0	46,0	
		avond	34,8	36,8	38,9	43,5	0,0	30,0	30,0	43,7				
		nacht	31,4	34,5	36,2	39,7	0,0	30,8	30,8	40,2				
		Letm / Lden	39,9	41,6	43,9	49,7	32,6	40,8	40,8	50,2				

Dennis Langerak

Van: John - John Corneth Int. Transport [john@corneth.nl]
Verzonden: woensdag 13 maart 2013 20:31
Aan: Dennis Langerak

Dennis,

Hierbij mijn bevindingen, aan- en opmerkingen alsmede eventuele vragen:

Pagina 6: Laden lossen vanaf 08:00 in de ochtend.

Tabel 1: Situatie is iets veranderd daar wij inmiddels 4x Volvo 440 ingeruild hebben voor nieuwe Scania's zoals gemeten (R440).
Deze auto's komen begin week 12 binnen.

Pagina 17: laatste alinea, 3 van de 4 zijn al uitgerust met de stillere Carrier Supra 850 U !!

Pagina 20: 7.5, Ons bedrijf maakt nooit zoveel geluid als de 2 bedrijven met grondverzet / kiepauto's / containers.
Wij kunnen nooit boven de piekgeluiden van deze bedrijven uitkomen.

Mochten jullie nog vragen hebben bel me maar, mocht ik niet op kantoor zijn hier mijn GSM: 0655333445

Kind Regards, Freundliche Gruesse, John Corneth



INT. TRANSPORT

Pratwinkel 9
5991 NP Baarlo
tel : +31(0)774771996
fax : +31(0)774771521

info@corneth.nl

www.corneth.nl



Please consider the environment before printing this email

This email has been scanned by the MessageLabs Email Security System & Gemeente Peel en Maas



INGEKOMEN

18 JUL 2013

AANTEKENEN

Gemeente Peel en Maas;
T.a.v. Dennis Langerak
Wilhelminaplein 1
5981 CC PANNINGEN

Per e-mail Dennis.Langerak@peelenmaas.nl

Bij antwoord vermelden:
HKN.0.06.47054
Lier;A.M.M.M.van

Behandeld door:
JdV
Telefoon: 020-6518888
e-mail: j.de.vet@das.nl
afwezig woensdag

Datum:
16 juli 2013
Fax: 020-3659384

Betreft: Crien en Van Lier vs Corneth Transport

Geachte heer Langerak,

In bovenvermelde aangelegenheid heb ik als met u besproken een second opinion gevraagd naar aanleiding van het deskundigenbericht van Bureau Peutz. Ik verwijs naar bijgaande rapportage van Kraaij Akoestisch Adviesbureau.

Ook de rapportage van bureau Kraaij maakt dat cliënten van mening blijven dat niet is aangetoond dat het transportbedrijf op deze locatie inpasbaar is. In ieder geval zijn flankerende maatregelen nodig in de vorm van maatwerkvoorschriften. Zo moet o.a. worden uitgesloten dat in de nachtelijke uren nog luidruchtige koelmotoren in werking zijn. Ook is het zaak te verbieden dat aanrijdende vrachtauto's wachten voor een nog gesloten poort.

Voorts blijft het zaak ook in de toekomst zaak het geluidsniveau regelmatig en onaangekondigd en over langere tijd te monitoren om te borgen dat de maximaal toelaatbare niveaus niet worden overschreden. Graag verneem ik of het bevoegd gezag hiertoe bereid is.

Onderwijl is de vraag gerechtvaardigd of het planologisch überhaupt verdedigbaar was en is, het bedrijf naar deze locatie te verplaatsen, nu uit alle onderzoeken wel duidelijk is dat de grenzen van het toelaatbare, zo niet overschreden, dan toch op een haar na genaderd zijn. Duidelijk is dat de rek er voor het bedrijf volledig uit is en dat de bestaande aspiraties voor groei op deze locatie in ieder geval niet meer kunnen worden gerealiseerd.

DAS Nederlandse Rechtsbijstand Verzekeringmaatschappij N.V.



Keurmerk Klantgericht Verzekeren

Amsterdam

Katspeldreef 15
Postadres
Postbus 23000
1100 DM Amsterdam

020-6517517
020-6914737
info@das.nl
www.das.nl

ABN AMRO 24 31 33 358 (premie)
ABN AMRO 24 31 60 496 (overig)
NL07 ABNA 0243 1333 59 (premie)
NL46 ABNA 0243 1604 96 (overig)

03110764
ABNANL2A



Nu reeds is het bedrijf uit zijn jasje gegroeid en worden niet alle vrachtauto's terug gereden naar het bedrijfsterrein, maar blijven elders in de regio staan. De chauffeurs worden wel af en aangereden om op het bedrijf te douchen.

Aangezien het bedrijf blijkens o.a. publicaties in de vakpers op groei blijft inzetten, valt te voorzien dat er ook in de toekomst er een situatie zal blijven bestaan, waarin de grenzen van het toelaatbare voortdurend zullen worden getart, met alle gevolgen voor de belasting voor omwonenden en ook voor u als gemeente door aanhoudende verzoeken om handhaving en procedures hierover. Nu houdt het bedrijf zich vanwege de lopende procedures nog in, maar te verwachten valt dat wanneer de legalisatie zal zijn afgerond, de grenzen steeds meer zullen worden overschreden.

Wij zijn inmiddels jaren aan het procederen en cliënten vragen zich af of op enig moment bij het bevoegd gezag toch nog het besef zal doordringen dat het beter is ten halve te keren dan ten hele te dwalen.

Ik verneem graag hoe het bevoegd gezag verder invulling wil geven aan de procedure.

Met vriendelijke groet,

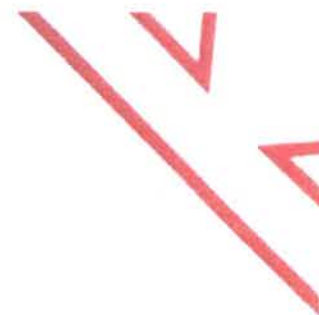
DAS



Dhr. mr. J. de Vet

Bijlage:

* Akoestisch rapport Kraaij 18 juni 2013



DAS Rechtsbijstand
T.a.v. mr. J. de Vet
Postbus 23000
1100 DM Amsterdam

Ons kenmerk : BP 1310.D01
Uw kenmerk :
Betreft : Beoordeling akoestische rapportage Transportbedrijf John Corneth B.V.

Roosendaal, 18 juni 2013

Geachte heer Vet,

Op uw verzoek d.d. 29 april 2013 heb ik het akoestisch rapport "concept akoestisch onderzoek Internationaal Transportbedrijf John Corneth B.V. aan de Pratiwinkel 9 te Baarlo" beoordeeld. Het betreft de rapportage F 20262-1 RA d.d. 7 maart 2013 van Peutz. Daarnaast zijn onderliggende stukken doorgenomen en is contact geweest met cliënten.

Technische beoordeling

Naar aanleiding van de technische beoordeling van de geluidmetingen en het rekenmodel zijn enkele kleine onvolkomenheden geconstateerd.

1. In het rekenmodel zijn bronnen 19 en 20 opgenomen. De bedrijfsduur is niet in de rapportage gemotiveerd.
2. Het laden en lossen in de nachtoperode is niet in de modellering opgenomen.

De opmerkingen zijn van dien aard, dat de uitkomsten van het onderzoek niet betwijfeld hoeven te worden. Wel moet het onderzoek op deze punten worden verklaard of aangepast/aangevuld.

Maximale geluidniveaus

Voor het rijden met vrachtwagens is een bronvermogen $L_{w,RA}$ opgenomen van 106 dB(A). Dit bronvermogen is in het rapport niet nader onderbouwd en kan als een behoudend bronvermogen worden betiteld bij het rijden onder geconditioneerde omstandigheden.

Verwezen wordt naar het StAB-rapport waarin wordt gesteld dat een bronvermogen van 110 dB(A) als een realistisch niveau wordt betiteld. Gelet op de hinderbeleving van cliënten dient het akoestisch rapport inzichtelijk te maken wat het maximaal geluidniveau is met een bronvermogen van 110 dB(A) in de meest ongunstige situatie ten opzichte van de woningen. Op deze wijze wordt een worst-case scenario gemodelleerd.

Geluidbelastingen

Op basis van de metingen en berekeningen wordt geconstateerd dat er sprake is van een normoverschrijding volgens onderstaande tabel:

	$L_{A,night}$ nachtperiode	$L_{A,max}$	Indirecte hinder
Koesdonkerveldweg 18	2 dB(A)	...	
Pratwinkel 5	--	5 dB(A)	
Pratwinkel 1a	--	--	6 dB(A)
Pratwinkel 2	1 dB(A)	$L_{A,max}$	

In paragraaf 6.2 zijn bronmaatregelen opgenomen. Geëist dient te worden dat deze maatregelen in de vorm van maatwerk worden vastgelegd:

1. Luidruchtige koelmotoren (zonder koeling) worden niet in de nachtperiode gebruikt

Hierdoor wordt voldaan aan het $L_{A,night}$ in de nachtperiode.

De normoverschrijding van 5 dB(A) voor het maximaal geluidniveau wordt buiten beschouwing gelaten. Op pagina 16 is vermeld dat het technisch, organisatorisch onmogelijk is om maatregelen te treffen. De motivatie op pagina 17, dat vanwege de ligging op een bedrijventerrein een waarde van $L_{A,max} = 70$ dB(A) in de nachtperiode acceptabel is, waarbij van belang is dat aan het binnenniveau wordt voldaan, is naar mijn mening onvoldoende. Het feit dat andere voertuigbewegingen op de openbare weg ook dergelijke maximale geluidniveaus produceren doet daar niets aan af. Het Activiteitenbesluit is helder, in de nachtperiode mag niet meer geluid op de gevel worden geproduceerd dan 65 dB(A). Het acceptabel achten van een hoog maximaal geluidniveau nu het bedrijf er al zit, is de omgekeerde wereld. Dit temeer omdat reeds al lang de artikel 19 procedure wordt bestreden.

Naar mijn mening is er jurisprudentie op dit punt.

Gecumuleerde geluidbelasting

Uit de rapportage blijkt dat de kwalificatie van het woon- en leefklimaat als "matig" tot "tamelijk slecht" moet worden beoordeeld. De rapportage motiveert in voldoende mate dat de bijdrage van Corneth gering is.

Indirecte hinder wagens op de weg

Door uw cliënt is telefonisch aangegeven dat hinder wordt ondervonden van vrachtwagens die aankomen als de toegangspoort van het bedrijf nog gesloten is. De wagens blijven dan, met in werking zijnde koelmotor, op de openbare weg staan. Aan dit aspect is geen aandacht besteed. Op grond van de Circulaire "Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening", verwijs ik naar de samenvatting waarin staat:

8) de beoordeling van een vergunningaanvraag voor een inrichting als bedoeld in Hoofdstuk 8 van de Wet milieubeheer moet ook de door de inrichting veroorzaakte 'indirecte hinder' betrokken worden. Onder indirecte hinder wordt hier ingevolge artikel 1.1, tweede lid, van de Wet milieubeheer verstaan de nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt door activiteiten die, hoewel plaatsvindend buiten het terrein van de inrichting, aan de inrichting zijn toe te rekenen. Een belangrijke vorm van indirecte hinder is af- en aanrijdend verkeer, met name vrachtverkeer. Naast overlast als gevolg van stank, stof en parkeerdruk speelt hier ook het probleem van de geluidhinder.



Kraaij
Akoestisch
Adviesbureau

Naar mijn mening kan geluidhinder vanwege vrachtwagens op de openbare weg hiertoe worden gerekend.

De geluidbelasting vanwege indirecte hinder is te hoog op de woning aan de Prutwinkel 1a. Indien de geparkeerde vrachtwagens nog worden meegenomen, is de geluidbelasting mogelijk nog hoger.

Voor een berekening van de geluidwering van de woningen wordt verwezen naar het rapport 07201204N2 van HMBV van 6 mei 2011. Ik heb alleen een rapport van 31 maart 2011. In bijlage 7 zijn enkele bijlagebladen opgenomen in verband met de berekening van de geluidwering van de gevels. Deze bijlage is onvoldoende inzichtelijk om te kunnen beoordelen.

Geluidmetingen

Het uitvoeren van aangekondigde geluidmetingen wordt niet zinvol geacht. Clienten hebben aangegeven dat de geluidproductie van langsrijdende vrachtwagens wel eens flink hoger is dan tijdens aangekondigde geluidmetingen. Overwogen kan worden een onbemand meetstation te plaatsen en een week (onaangekondigd) te monitoren.

Met vriendelijke groet,

Kraaij Akoestisch Adviesbureau
D.W. Kraaij



Waterschap
Peel en Maasvallei

uw kenmerk PI200758
uw brief van 9 januari 2007
ons kenmerk boa/vimo/wt/2007-00747
behandeld door V. Moonen
afdeling Beleid Onderzoek en Advies
doorkiesnummer (077) 389 12 30
email Vivian.Moonen@wpm.nl
datum 12 maart 2007
verzonden

Gemeente Maasbree
dhr. R. Krauwel
Postbus 8000
5993 ZG Maasbree



onderwerp Wateradvies Pratwinkel 9, te Baarlo.

Behoort bij besluit van B en W der gemeente
Maasbree d.d. 20-3-2007 nr. VR-2006-0001
Mij bekend,
De Gemeente Maasbree

Geachte heer Krauwel,

Op 9 januari 2007 is door ons een onderbouwing waterparagraaf ontvangen betreffende een bestemmingswijziging inrichting Pratwinkel 9, te Baarlo. Het verzoek is ingediend door Bergs Advies in opdracht van de initiatiefnemer.

Het plan betreft de wijziging van de bestemming agrarische doeleinden naar transportbedrijf, waarbij een groter gedeelte van het terrein (vanwege stof) verhard moet worden. De toename van verhard oppervlak bedraagt 4.600 m².

Om het hemelwater van deze verharding te kunnen bufferen is een dynamische buffer nodig van 185 m³ (T=10), uitgaande van een maximale lozing van 1 l/s/ha verhard oppervlak op de waterlossing Berendonkse beek.

Rekening houdend met een GHG ter plaatse variërend van 80 tot 140 cm -mv, mag de uitstroomvoorziening uitdrukkelijk niet lager komen te liggen dan 80 cm -mv. Dit om te voorkomen dat er in bepaalde perioden van het jaar grondwater wordt afgevoerd.

De initiatiefnemer geeft aan een dynamische- cq infiltratiebuffer aan te leggen met een afmeting van oppervlakte van 360 m². Met instemming van het adviesbureau namens initiatiefnemer (per mail dd. 10.2.07) adviseert het waterschap de indeling van de buffer als volgt te wijzigen: De afmeting blijven behouden. De uitstroomvoorziening wordt maximaal 80 cm -mv aangelegd. Bij een bui van 1x per 10 jaar (185 m³) levert dit een peilstijging op van gemiddeld 50 cm. Resteert een waakhoogte van 30 cm. Hoewel wij als waterschap een waakhoogte van 50 cm adviseren heeft de initiatiefnemer aangegeven akkoord te gaan met een kleinere waakhoogte. Wij wijzen erop dat de risico's die hieruit voortvloeien geheel voor rekening van de initiatiefnemer zijn. In deze waakhoogte kan een bui van 1x per 100 jaar geborgen worden. Hiermee wordt geen wateroverlast voor derden verwacht.

postadres Postbus 3390
5902 RJ Venlo
bezoekadres Drie Decembersingel 46
5921 AC Venlo

telefoon 077- 3891111
fax 077- 3873605
e-mail info@wpm.nl
internet www.wpm.nl

Om tegemoet te komen aan de eis tot infiltratie adviseren wij de buffer uit te graven tot 105 cm -mv. Hiermee wordt 25 cm infiltratieruimte gereserveerd, dit is voldoende om ca. 95% van de buien te kunnen laten infiltreren.

Wij vragen u rekening te houden met de waterkwaliteitsaspecten van het af te koppelen hemelwater, door het gebruik van niet uitlogende bouwmaterialen. Tevens willen wij u erop attenderen dat voor de leegloopvoorziening een vergunning vereist is in het kader van de Keur. Hierover kunt u contact opnemen met team Vergunningen van het waterschap Peel en Maasvallei.

Per mail is door de het adviesbureau aangegeven dat bovenstaande wijziging worden verwerkt in het plan. Hiervan uitgaand verlenen wij dan ook een positief wateradvies. Mochten er van uw kant nog onduidelijkheden zijn, dan kunt u contact opnemen met V. Moonen, medewerkster Advies (077 - 389 12 30).

Namens het watertoetsloket*,



drs R.J.M. Lenders, coördinator advies

* Het watertoetsloket Peel en Maasvallei is een gezamenlijk initiatief in het kader van de watertoets van het Waterschap Peel en Maasvallei, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat Directie Limburg. Dit (pré-)wateradvies is opgesteld door het waterschap Peel en Maasvallei. Het eventueel noodzakelijke (pré-)wateradvies van de provincie Limburg is hierin verwerkt. Het eventueel noodzakelijke (pré-)wateradvies van Rijkswaterstaat zal separaat worden verstrekt. Zowel het waterschap als de provincie zijn binnen de kaders van hun eigen taak en bevoegdheid verantwoordelijk voor hun deel van het advies. De provincie Limburg heeft het afdelingshoofd van de afdeling BOA en het Dagelijks Bestuur van het waterschap Peel en Maasvallei bij besluit van 12 augustus 2004, kenmerk 2004/46842, gemachtigd tot ondertekening van het wateradvies, voor wat betreft het provinciale wateradvies in het kader van de watertoets.

i.a.a. Bergs Advies, t.a.v. Pieter van Lier, Dorpstraat 55, 6095 AG Baexem

postadres Postbus 3390
5902 RJ Venlo
bezoekadres Drie Decembersingel 46
5921 AC Venlo

telefoon 077- 3891111
fax 077- 3873605
e-mail info@wpm.nl
internet www.wpm.nl



bezoekadres Schatbeurderlaan 2
6002 ED Weert
Nederland

postadres Postbus 2712
6030 AA Nederweert
Nederland

telefoon +31 73 855 70 00

fax +31 73 855 70 59

internet www.essentnetwerk.nl

Postbus 2712 | 6030 AA Nederweert | Nederland

Bergs Advies

T.a.v. de heer P. van Lier

Hooghveld 12

6093 DB HEYTHUYSEN



datum 12 april 2006

onderwerp Perceel Pratwinkel 9 Baarlo

uw kenmerk Faxbericht 7 april 2006

behandeld door H.A.M. Florisson

telefoon +31 73 855 13 21

e-mail robert.florisson@essent.nl

ons kenmerk 06uit02610.HFL

Geachte heer van Lier,

Naar aanleiding van uw bovenvermeld faxbericht en ons telefonisch onderhoud inzake de realisatie van een parkeerterrein voor vracht en bedrijfsauto's gelegen op het perceel Pratwinkel 9 te Baarlo, kunnen wij u het volgende mededelen.

Aan de hand van bijgevoegde situatieschets blijkt dat een gedeelte van het betreffende perceel binnen de strook met recht van opstal van onze bovengrondse 150 kV HS-lijn Buggenum-Belfeld -Blerick is gelegen en wel tussen de masten 77 en 78. Voornoemde HS-lijn bezit een strook met recht van opstal tot 20 meter gemeten naar weerszijden uit het hart van de HS-lijn (totale strookbreedte 40 meter). De strook met recht van opstal hebben wij bij benadering op voornoemde situatieschets aangegeven.

Onzerzijds bestaat in principe geen bezwaar tegen de aanleg van bovenvermeld parkeerterrein en zijn wij bereid, met inachtneming van het bepaalde in de voor het betreffende perceel gesloten zakelijkrechtsovereenkomst, het parkeren van vracht en bedrijfsauto's in de strook met recht van opstal van onze boveng vermelde bovengrondse 150 kV hoogspanningslijn toe te staan.

Aan onze toestemming verbinden wij echter de volgende voorwaarden:

bedrijf Essent Netwerk B.V.

Bank 52 38 96 328

handelsregister 17 13 11 39

1. De bepalingen zoals opgenomen in het bijgevoegde boekje VWNE, uitgave 2006.
2. Tijdens en na de aanleg van het parkeerterrein dient men rekening te houden dat de veilige werkhoogte op het meest ongunstigste punt 5.00 meter gemeten boven het bestaande maaiveld bedraagt. Om deze reden mag voor het uitvoeren van de werkzaamheden geen gebruik worden gemaakt van gangbare kranen, graafmachines, e.d. die de genoemde hoogte op deze locatie van 5.00 meter kunnen overschrijden.
3. Naast deze vermelde veilige werkhoogte attenderen wij u verder dat zowel binnen als buiten de strook met recht van opstal, kranen, graafmachines, e.d., ook wanneer gevaar van omvallen bestaat en bij de hoogste stand van de giek, deze te allen tijde zodanig dienen te worden opgesteld dat de geleiders van de 150 kV hoogspanningslijn op geen kortere afstand dan 4.00 meter, kunnen worden benaderd.
4. In de strook met recht van opstal is opslag van brandgevaarlijke en/of explosieve materialen dan wel parkeren van voertuigen met lading van brandgevaarlijke (vloeistoffen) dan wel explosie gevoelige gassen niet toegestaan.
5. Wij wijzen erop dat eigenaar aansprakelijk is voor de eventuele schade aan onze eigendommen, inclusief de gevolgschade, die wordt veroorzaakt bij de aanleg cq het onderhoud, dan wel kan ontstaan t.g.v. de aanwezigheid van de bovengenoemde parkeerplaats.
6. Tijdens en na de aanleg van de parkeerplaats is Essent niet aansprakelijk voor ongemakken, schade, hinder of andere lasten, welke door de aanwezigheid van de hoogspanningslijn kunnen ontstaan.
7. Verder verzoeken wij u allen welke bij dit project betrokken zullen zijn, op de hoogte te stellen van de inhoud van deze brief. Enerzijds in het belang met gevaren voor personen, en anderzijds om de bedrijfszekerheid van de elektriciteitsvoorziening te waarborgen.
8. Tien werkdagen voor aanvang van de werkzaamheden dient onze netbeheerder de heer Jan Fonken, telefoon 06-21807716, te worden geïnformeerd.



geadresseerde Bergs Advies
pagina 3 van 3
cns kenmerk 06uit02610.HFL

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
ESSENT NETWERK BV

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke.

H. Finger
Manager Netbeheer Zuid
Bedrijfsvoering Infra Services

Bijlage: Situatieschets
 VWNE boekje uitgave 2006



Aan het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Maasbree
Postbus 8000
5993 ZG MAASBREE



Afdeling RO
Ons kenmerk CAS200900004108
DOC200900046706
09/8420

Uw kenmerk
Bijlage(n) Div.

Behandeld G. van der Heijden
Telefoon (043) 389 7354
Fax
Email g.van.der.heijden@prvlimburg.nl
Maastricht 12 mei 2009
Verzonden VERZONDEN 13 MEI 2009

Onderwerp (Bouw)plan Internationaal Transportbedrijf Corneth BV

Naar aanleiding van uw brief van 30 maart j.l., delen wij u mede dat wij geen bezwaar hebben tegen het verlenen van vrijstelling op grond van artikel 19, lid 1, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening van het geldende bestemmingsplan ten behoeve van het gebruik van terrein en bestaande bebouwing voor transportdoeleinden, op de percelen, kadastraal bekend gemeente Maasbree, sectie M, nrs. 139 en 774, plaatselijk gelegen aan de Pratwinkel 9 te Baarlo.

De regionaal inspecteur VROM-Inspectie Regio Zuid hebben wij gehoord.

Met het door u ingenomen standpunt met betrekking tot de ingebrachte zienswijze(n) kunnen wij instemmen.

Praat mee over Limburg! www.limburg.nl/burgerforum

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

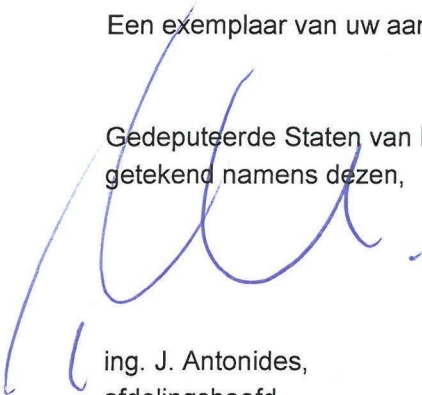
Bankrekening
Rabobank
13.25.75.728

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)
Lijn 3 (richting Heugem)
Lijn 8 (richting Heer)
Lijn 57 (richting Gulpen)



Een exemplaar van uw aanvraag met bijbehorende stukken treft u hierbij aan.

Gedeputeerde Staten van Limburg
getekend namens dezen,

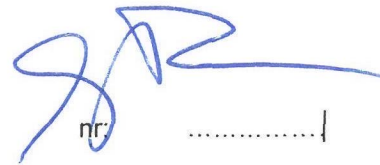


ing. J. Antonides,
afdelingshoofd
Ruimtelijke Ontwikkeling

09/6831

01-04-2009

Aan:
Gedeputeerde Staten van Limburg te Maastricht


nr.

Gemeente: Maasbree.....

Contactpersoon: Gabriël van Houtert.....

datum: 30 maart 2009

E-mail adres: Gabriel.van.houtert@maasbree.nl.....

Telefoonnummer: 077-4656138.....

Onderwerp: Aanvraag om een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in:
artikel 15, lid 2/16/19, lid 1/46, lid 7 van de WRO artikel 50, lid 5/51, lid 3 van de Woningwet 19 lid 1 WRO
Voor artikel 19 lid 2 geldt een ander aanvraagformulier.

**1 set van bovengenoemde stukken dient u gelijktijdig zelf toe te zenden aan de VROM - Inspectie Regio Zuid,
Postbus 850, 5600 AA EINDHOVEN**

Algemene gegevens:

1. Naam en adres van aanvrager van de vergunning c.q. vrijstelling Int. Transportbedrijf Corneth B.V.
2. Datum ontvangst aanvraag vergunning c.a. 26 april 2006
3. a) Omschrijving van het (bouw-)werk
b) Aard activiteit/gebruik van het (bouw-)werk Gebruik terrein en bestaande bebouwing voor transportdoeleinden
4. a) Kadastrale aanduiding Maasbree, sectie M, nummers 139 en 774
b) Plaatselijke aanduiding (incl. huisnr. postcode) Pratwinkel 9 Baarlo
5. Het plan betreft een:
☒ Regulier plan
☐ Ruimte voor ruimte-plan
☐ Rood voor Groen plan
☐ VORM – plan (ingevuld Aanbiedingsformulier VORM-projecten bijvoegen)
☐ Ruimte voor de Rivier-plan
☐

Procedurele gegevens:

5. Is het plan bekend gemaakt in het kader van:
a) de gemeentelijke inspraakverordening
☐ nee
☐ ja, d.d. ... / ... / ... in ...
m.i.v. ... / ... / ... t.e.m. ... / ... / ...

¹ In het vervolg zal slechts gesproken worden van 'plan'.

b) artikel 19 a, lid 4 WRO (zienswijzen)

☐ nee

☒ ja, d.d. 26... / 11... / 2008... in weekblad Op den Baum.....

m.i.v. 27... / 11... / 2008... t.e.m. 7... / 01... / 2009...

☐ Nee

☒ ja, zienswijzen en gemotiveerd standpunt bijvoegen

Zijn zienswijzen kenbaar gemaakt?

6. Is reeds eerder in de betrokken omgeving met toepassing van artikel 19 WRO vrijstelling verleend?

☐ Nee

☒ ja, (GS besluit nr. 07/8589..... d.d. 1 maart 2007.....) voor dezelfde aanvraag, besluit is later vernietigd door de Rechtbank Roermond.....

.....

Bestemmingsplaninformatie:

7. In welk vigerend bestemmingsplan is het plan geprojecteerd en welke bestemming is daarin aan het desbetreffende perceel gegeven?

Bestemmingsplan Buitengebied 1979 en een wijzigingsplan hierop

.....

8. Op welke punten wijkt het plan af van het vigerende bestemmingsplan?

Het gebruik als transportbedrijf is niet toegestaan, enkel agrarische en agrarisch-technische hulpbedrijven

.....

9. Wanneer is het vigerende bestemmingsplan in werking getreden?

d.d. 12 mei 1987.. ..

10. Indien het bestemmingsplan ouder is dan 10 jaar: is er een verzoek om vrijstelling ex art. 33, lid 2 WRO gedaan ²?

☒ Nee

☐ ja, d.d.

11. Is voor het gebied, waarin het plan is gesitueerd, een voorbereidingsbesluit genomen?

☐ Nee

☒ ja, d.d. 23-1-08 in werking getreden d.d. 9-12-'08 met/ zonder aanlegvergunningstelsel

a) Is een (ontwerp-)bestemmingsplan ter inzage gelegd?

☒ Nee

☐ Ja, ex art. 23 WRO m.i.v.:

☐ Ja, ex art. 26 WRO m.i.v.:

☐ Ja, ex art. 28 WRO m.i.v.:

b) Hebben zienswijzen/bedenkingen m.b.t. het (ontwerp-)bestemmingsplan betrekking op het onderhavige perceel dan wel op de voor perceel relevante planvoorschriften

☒ Nee

☐ ja, zienswijzen en gemotiveerd gemeentelijk standpunt bijvoegen

12. Indien wordt verzocht om een verklaring van geen bezwaar ex art. 15, lid 2 of 16 WRO, ingevolge van welke bepaling van de planvoorschriften wordt dit verzoek gedaan?

.....

.....

Planinhoud

² De termijn van 10 jaar begint te lopen vanaf het moment van het van kracht worden van het bestemmingsplan.

13. Zijn bij Gedeputeerde Staten resp. door tussenkomst van Gedeputeerde Staten reeds andere aanvragen om ontheffing, subsidie e.d. ingediend, die met de uitvoering van het plan verband houden?
- ☒ Nee
☐ ja, te weten:
14. Waaruit bestaat de goede ruimtelijke onderbouwing?
- ☐ (voorontwerp-) bestemmingsplan door de PCGP/de afdeling ³ behandeld d.d.
☒ Anders (ruimtelijke onderbouwing bijvoegen)
15. **Contouren**
- a) Is het plan gelegen binnen / buiten de (verbale) contouren (POL-herziening op onderdelen Contourenbeleid Limburg)?
- ☐ plan is gelegen binnen POL-aanduiding "grens stedelijke dynamiek"
☐ plan is gelegen binnen de (verbale) contouren
☒ plan is gelegen buiten de (verbale) contour
☐ plan is gelegen binnen een lint of clusters, die niet voorzien is van een contour.
- b) Is er advies ingewonnen bij de provinciale kwaliteitscommissie?
- ☒ Nee, aanvraag omvat geen bebouwing alleen gebruik
☐ Ja, d.d. (advies bijvoegen)
16. **Agrarische aspecten**
- a) Betreft het plan het oprichten van bebouwing in de agrarische sfeer?
- ☒ Nee
☐ Ja, agrarisch maar geen intensieve veehouderij
☐ Ja, intensieve veehouderij
- b) Is er advies ingewonnen bij de BOM+-commissie?
- ☐ Nee (BOM+ aanvraag bijvoegen)
☐ Ja (BOM+ advies incl. reactie daarop bijvoegen)
- c) Is het plan gelegen binnen de begrenzingen van het reconstructieplan Noord en Midden Limburg?
- ☐ Nee
☐ Ja, in Landbouwontwikkelingsgebied (LOG)
☐ Ja, in verwevingsgebied met bovengrens
☐ Ja, in verwevingsgebied zonder bovengrens
☐ Ja, in extensiveringsgebied
- d) is het plan gelegen binnen een landinrichtingsproject in uitvoering?
- ☐ Nee
☐ Ja
17. **Archeologie**
- a) Wat is de archeologische verwachtingswaarde van het plangebied?
- ☐ hoog
☐ middelhoog
☐ laag
☐ niet gekarteerd
- Zie ruimtelijke onderbouwing.*
- b) Ligt een archeologisch monument in het plangebied?
- ☐ Nee
☐ Ja, het monument heeft de volgende waarde: en heeft het volgende nummer
- c) Hoe groot is het plangebied
- ☐ $\geq 2500 \text{ m}^2$
☐ $< 2500 \text{ m}^2$
- Zie ruimtelijke onderbouwing.*

³ Dit is de afdeling die bij de provincie betrokken is bij de beoordeling van het plan.

- d) Indien het plangebied kleiner is dan 2500 m²:
ligt het plangebied op **meer** dan 50 meter van
een archeologische vondst of van een
archeologisch terrein? (Bron: ARCHIS) ☐ Ja
☐ Nee
- e) Heeft de gemeente een archeologisch
beleidskader? ☒ Nee
☐ Ja, vastgesteld d.d.
door

18. Monumenten

- a) Is op het plan Monumentenwet van toepassing? ☒ Nee
☐ Ja
- b) Zo ja, is een vergunning ex art. 11 aangevraagd
c.q. verleend? ☐ Nee
☐ Ja, aangevraagd d.d.
☐ Ja, verleend d.d.
- c) Is het plan gelegen in een gebied dat is c.q. zal
worden aangewezen als beschermd stads- of
dorpsgezicht? ☒ Nee
☐ Ja, het gebied staat onder de volgende naam
ingeschreven

19. Infrastructuur

- a) Zijn op het plan regels van verkeerstechnische
aard van toepassing? ☒ Nee
☐ Ja, te weten
- b) Ligt het plan in een veiligheids- of
toetsingsgebied van een buisleiding(en) strook
of hoogspanningslijn? ☐ Nee
☐ Ja, buisleiding (en strook)
☒ Ja, Hoogspanningsleiding / kabel
☐ Ja,
- c) Is er advies bij de wegbeheerder /
leidingbeheerder ingewonnen? ☐ Nee
☒ Ja, (advies bijvoegen)

20. Bodem

- a) Beschikt de gemeente over een vastgesteld
bodembeleidskader? ☒ Nee
☐ Ja, vastgesteld d.d.
door
- b) Is er sprake van een van de volgende situaties? ☐ Bouwen in tuin of erf of kleine bouwwerken (*historisch
onderzoek bijvoegen*)
☐ Bos, natuurterreinen, leidingstroken en wegen
(*historisch onderzoek bijvoegen, bijlage A van NVN 5725 als
leidraad gebruiken. Indien sprake is van een verdachte lokatie
moet het historisch onderzoek worden aangevuld met een
verkenkend onderzoek conform NEN 5740*)
☒ Overige gevallen (bedrijven, woongebieden,
bijzondere doeleinden) (*historisch onderzoek bijvoegen,
conform NVN 5725, gevolgd door een verkenkend onderzoek
conform NEN 5740*)

*geen bebouwing, nie ruimtelijk
onderbouwing.*

⁴ bedoeld zijn bijv.: Verkeerswet tegen lintbebouwing, Wegenverordening provincie Limburg, Spoorwegenwet.

- c) Is de bodem geschikt voor de nieuwe functie?
- ☐ Ja, blijkt uit het volgende onderzoek.....
 - ☐ Nee, bodem wordt gesaneerd (plan van aanpak / saneringsplan en financiële haalbaarheid bijvoegen)

21. Geluid

- a) Ligt het plan binnen een zone als bedoeld in de Wet geluidhinder danwel de Luchtvaarwet?
- ☒ Nee
 - ☐ Ja, binnen de zone van een weg
 - ☐ Ja, binnen de (ontwerp-)zone rond een industrieterrein
 - ☐ Ja, binnen de zone van een spoorbaan
 - ☐ Ja, binnen de (toekomstige) zone rond een aangewezen buitenlands luchtvaartterrein
 - ☐ Ja, binnen de (toekomstige) zone rond een aangewezen binnenlands luchtvaartterrein
 - ☐ Ja, binnen de zone van een invliegfunnel
- b) Treedt er cumulatie van geluid op door verschillende bronnen?
- ☐ Nee
 - ☒ Ja, namelijk... *zie bovenstaand onderzoek.*
- c) Is voor het plan een hogere grenswaarde benodigd?
- ☒ Nee
 - ☐ Ja (besluit verlening hogere grenswaarde bijvoegen)
- d) Leidt het plan tot geluidhinder
- ☒ Nee
 - ☐ Ja (aangeven tot welke zonering dit plan leidt en of dit plan gevolgen heeft voor bestaande gevoelige bestemmingen)

22. Water

- a) Is voor het plan een positief wateradvies van het watertoetsloket afgegeven?
- ☐ Nee
 - ☒ Ja (positief wateradvies van het watertoetsloket en indien van toepassing ook dat van Rijkswaterstaat bijvoegen)
- b) wordt door de uitvoering van het plan afgeweken van een vastgesteld rioleringsplan?
- ☒ Nee
 - ☐ Ja
- c) Is het plan gelegen binnen de Beleidslijn Ruimte voor de Rivier?
- ☒ Nee
 - ☐ Ja, gelegen in stroomvoerend / waterbergend rivierbed, WBR vergunning/COBO- Maas bijgevoegd.
 - ☐ Ja, gelegen in waterbergend rivierbed ten zuiden van de A2 bij Maasbracht (brug Roosteren), WBR vergunning niet nodig, wel een toetsing aan de beleidslijn bijgevoegd.

23. **Externe Veiligheid**

a) Betreft het plan een risicovolle activiteit ?

- ☒ Nee
- ☐ Ja , maar binnen de risicocontour (10^{-6} PR-contour) of invloedsgebied groepsrisico liggen **geen** kwetsbare- of beperkt kwetsbare objecten
- ☐ Ja, binnen de risicocontour (10^{-6} PR-contour) of invloedsgebied groepsrisico liggen **wel** kwetsbare- of beperkt kwetsbare objecten (onderzoek / verantwoording groepsrisico bijvoegen)

b) Ligt het plan binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit?

- ☒ Nee
- ☐ Ja (onderzoek / verantwoording groepsrisico bijvoegen)

24. **Luchtkwaliteit**

a) Heeft het plan negatieve gevolgen voor luchtkwaliteit in de omgeving?

- ☒ Nee (onderzoek⁵ bijvoegen)
- ☐ Ja (onderzoek bijvoegen)

b) Ligt het plan in een gebied met verhoogde concentraties (boven achtergrondniveau) ? (toets provinciale luchtkwaliteitskaart)

- ☒ Nee (onderzoek bijvoegen)
- ☐ Ja (onderzoek bijvoegen)

25. **Stank- en geurhinder**

a) Ligt het plan binnen een stank- en/of geurcirkel?

- ☒ Nee (onderbouwing/onderzoek bijvoegen)
- ☐ Ja (onderbouwing/onderzoek bijvoegen)

b) Komen door realisatie van het plan omliggende functies binnen een stank- en/of geurcirkel te liggen.

- ☒ Nee (onderbouwing/onderzoek bijvoegen)
- ☐ Ja (onderbouwing/onderzoek bijvoegen)

26. **Natuurwaarden – beschermde soorten (flora en fauna wet)**

a) Is er een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd

- ☐ Nee, omdat
- ☒ Ja (op basis van beschikbare provinciale / natuurloket gegevens)
- ☒ Ja (op basis van beschikbare gegevens en uitgebreid veldonderzoek).

b) Zijn er schadelijke effecten op beschermde soorten ?

- ☒ Nee, alleen de zorgplicht is van toepassing
- ☐ Ja, ontheffing is aangevraagd voor beschermde soorten van tabel 2
- ☐ Ja, ontheffing is aangevraagd voor beschermde soorten van tabel 3
- ☐ Ja, ontheffing is verleend d.d.

27. **Natuurwaarden – beschermde gebieden**

a) Is het plan gelegen in de EHS ?

- ☒ Nee
- ☐ Ja

b) Zijn er schadelijke effecten en kenmerken van de EHS aangetast?

- ☐ Nee (onderbouwing/onderzoek bijvoegen)
- ☐ Ja

⁵ aard van het onderzoek is afhankelijk van het effect dat het plan kan hebben op de luchtkwaliteit en vice versa.

- c) Is er sprake van een groot openbaar belang? ☐ Nee
☐ Ja, onderbouwing bijvoegen
- d) Zijn alternatieve activiteiten en locaties onderzocht? ☐ Nee
☐ Ja, onderbouwing bijvoegen
- e) Wordt het verlies aan areaal EHS voldoende gemitigeerd en gecompenseerd? ☐ Nee
☐ Ja, het mitigatie- en compensatieplan is toegevoegd
- f) Is het plan gelegen binnen de Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG)? ☒ Nee
☐ Ja
- g) Levert het plan een bijdrage aan het behoud en de ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden in de POG? ☐ Nee (onderbouwing/onderzoek bijvoegen)
☐ Ja (onderbouwing/onderzoek bijvoegen)
- h) Wordt het verlies aan natuur- en landschapswaarden in de POG voldoende gemitigeerd en gecompenseerd? ☐ Nee
☐ Ja, het mitigatie- en compensatieplan is toegevoegd
- i) Heeft het plan een directe of indirecte negatieve invloed op de instandhoudingsdoelstelling van een gebied vallend onder de natuurbeschermingswet 1998? ☒ Nee
☐ Ja, de beoordeling is bijgevoegd.

28. Volkshuisvesting

- a) Indien het plan betreft het oprichten van woningen: hoeveel woningen betreft dit plan? ☒ N.v.t.
☐ woningen
- b) Is het plan in overeenstemming met het Regionaal Volkshuisvestingsplan (woonvisie)? ☐ Ja
☐ Nee, er is met de regio wel overeenstemming over de kwantitatieve en kwalitatieve invulling van het volkshuisvestingsprogramma in het plan (bestuursovereenkomst bijvoegen)
☐ Nee

29. Economische uitvoerbaarheid

- a) Is het plan economisch uitvoerbaar? ☐ Financiële paragraaf bijgevoegd
☒ Particulier initiatief budgettair neutraal

30. Overige

- a) Zijn er nog overige aspecten welke in voorgenoemde vragen niet aan de orde zijn gesteld en welke van belang kunnen zijn voor de beoordeling van de aanvraag? ☒ Nee
☐ Ja: (schriftelijk standpunt bijvoegen)
- b) Zijn op het plan een of meer van nevenstaande wetten c.q. verordeningen van toepassing? ☐ Nee
☒ Ja: Wet milieubeheer
☐ ja: Wet bodembescherming
☐ ja: Luchtvaartwet
☐ ja: Ontgrondingenwet
☐ ja: Wet op de waterhuishouding
☐ ja: Verordening op ontgrondingen in Limburg
☐ ja: Provinciale Milieuverordening
☐ ja: Verordening Waterhuishouding Limburg '97
☐ ja: Natuurbeschermingswet/Flora- en faunawet
☐ ja: Wet geluidhinder

c) Is het plan gelegen in een milieubeschermingsgebied?

- ☒ Nee
- ☐ ja: waterwingebied
- ☐ ja: grondwaterbeschermingsgebied
- ☐ ja: bodembeschermingsgebied
- ☐ ja: stiltegebied
- ☐ ja: ecologisch beschermingsgebied

De volgende bescheiden dienen - verdeeld over 4 setjes – te worden bijgevoegd.

- 4x dit aanvraagformulier
- 4 x (Bouw-) tekeningen (bestaande en nieuwe toestand) met situatietekening, waarop de ligging van het plan is aangegeven.
- 4 x Uittreksel van het vigerende bestemmingsplan (kaartfragment + relevante voorschriften).
- 4 x In voorkomend geval uittreksel van het in voorbereiding/in procedure zijnde bestemmingsplan (kaartfragment + relevante voorschriften)
- 4 x Kopie zienswijzen met standpunt van gemeentebestuur, afschrift van het verslag van de gehouden hoorzitting en kaart, waarop positie van reclamanten t.o.v. het plan is aangegeven.
- 2 x Aanvraag om vrijstelling en/of bouwvergunning en/of aanlegvergunning.
- 2 x In voorkomend geval het voorbereidingsbesluit, incl. kaart, raadsvoorstel en publicatie van ter inzage legging (waarbij de ligging van het plan op de kaarten is aangegeven).
- 2 x Bekendmakingen publicatiebladen, in kennisstelling ex artikel 19a, lid 4 WRO.
- 2 x Evt. deskundigen-adviezen en rapporten.
- 4 x Evt. ingevuld Aanbiedingsformulier VORM-projecten met bijlagen (zie www.limburg.nl/ruimte onder Contourenbeleid – Kwaliteitscommissie)
- 2 x Correspondentie m.b.t. relevante bezwaar- en beroepschriften inzake bestemmingsplan.
- 2 x Exploitatie-opzet
- 4 x Bijlage(n) als bedoeld in vraag 14 (ruimtelijke onderbouwing).
- 2 x In voorkomend geval het raadsbesluit waarin de artikel 19, lid 1, WRO neergelegde bevoegdheid door de gemeenteraad wordt gedelegeerd aan burgemeester en wethouders.
- 2 x Het besluit van de raad of in voorkomend geval van burgemeester en wethouders om een verklaring van geen bezwaar aan te vragen.

Datum:

Het gemeentebestuur van:

, burgemeester

, secretaris



StAB

GERECHTELIJKE
OMGEVINGSDESKUNDIGEN

Rechtbank Roermond, Sector Bestuursrecht
Postbus 950
6040 AZ Roermond

Bezuidenhoutseweg 62
2594 AW Den Haag

Postbus 95928
2509 CX Den Haag

T 070 3150150
F 070 3150195

Uw kenmerk	Uw brief	Kenmerk	Datum
AWB 08/1441, 09/942 en 09/941 WRO	1 maart 2010	StAB/38607/R	4 juni 2010

info@stab.nl
www.stab.nl

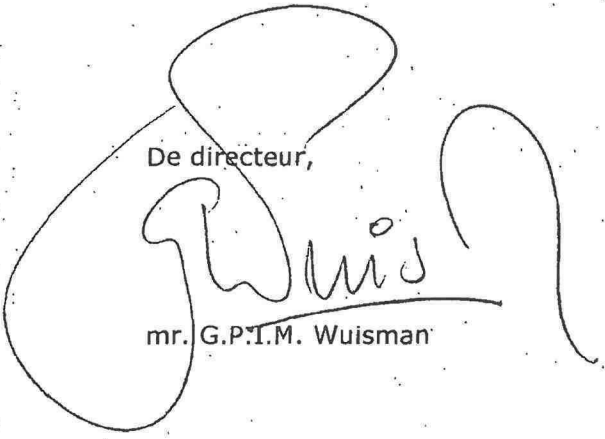
ING 5008021
KvK Den Haag 41159871

Onderwerp

Vrijstelling ex artikel 19 WRO voor het vestigen van Internationaal
Transportbedrijf John Corneth B.V. aan de Pratwinkel 9 te Baarlo.

In antwoord op uw brief van 1 maart 2010 ontvangt u hierbij het
gevraagde verslag.

De directeur,


mr. G.P.T.M. Wuisman



StAB

GERECHTELIJKE
OMGEVINGSDESKUNDIGEN

Ingekomen ter griffie
van de Rechtbank Roermond
sector Bestuursrecht

- 7 JUNI 2010

Verslag ex artikel 8:47 Algemene wet bestuursrecht

Opdrachtgever
Rechtbank Roermond, sector Bestuursrecht

Kenmerk opdrachtgever
AWB 08/1441, 09/942 en 09/941 WRO

Datum opdracht
1 maart 2010

Onderwerp
**Vrijstelling ex artikel 19 WRO voor het
vestigen van Internationaal Transportbedrijf
John Corneth B.V. aan de Pratwinkel 9 te
Baarlo**

Kenmerk StAB
StAB/38607/R

Datum
3 juni 2010

Opsteller
ing. P. van der Hoogt

Toetser
drs. ing. J.E. Leeffers

Inhoud

ingekomen ter griffie
van de Rechtbank Roermond
sector Bestuursrecht

	Inhoud	1
	Samenvatting	2
1	De onderzoeksopdracht	4
1.1	Bestreden besluit	4
1.2	Eisers	4
1.3	Onderzoeksopdracht	4
1.4	Werkwijze	5
1.5	Bijzonderheden	5
1.6	Leeswijzer	6
2	De historische ontwikkelingen en de locatie	7
2.1	Historische ontwikkelingen	7
2.2	De locatie	7
3	In gebruikname van de locatie	10
3.1	Vraag Rechtbank	10
3.2	Bevindingen StAB	10
3.3	Beantwoording vraag	10
4	Verkeersveiligheid	11
4.1	Vragen Rechtbank	11
4.2	Bevindingen StAB	12
4.2.1	Verkeerstellingen	12
4.2.2	Verkeersveiligheid	13
4.2.3	Ongevallenanalyse	14
4.3	Beantwoording vraag	14
5	Luchtkwaliteit/stankhinder	16
5.1	Vragen Rechtbank	16
5.2	Bevindingen StAB	17
5.2.1	Wijze van beoordeling	17
5.2.2	De beoordeling door verweerder	18
5.3	Beantwoording vraag	20
6	Geluidsoverlast	21
6.1	Vragen rechtbank	21
6.2	Bevindingen StAB	22
6.2.1	Wijze van beoordeling	22
6.3	Beantwoording vraag	27
	Bijlagen	29

Samenvatting

De Rechtbank Roermond heeft de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (StAB) gevraagd een onderzoek in te stellen naar aanleiding van de beroepen van omwonenden en een naburig bedrijf.

Deze beroepen hebben betrekking op het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Maasbree van 26 mei 2009 waarbij een vrijstelling is verleend op grond van artikel 19, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) voor de mogelijkheid tot het vestigen van Internationaal Transportbedrijf John Cornet B.V. (met op- en overslag) aan de Pratwinkel 9 te Baarlo.

De Rechtbank wil advies over de datum waarop de locatie Pratwinkel 9 daadwerkelijk door het transportbedrijf in gebruik is genomen. Verder wil de Rechtbank antwoord op de vraag of verweerder de gevolgen voor de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit alsmede de akoestische situatie voldoende in beeld heeft gebracht. Indien dit onvoldoende is gebeurd, wil de Rechtbank weten of de StAB de gevolgen van het besluit op voornoemde aspecten kan bepalen.

In het verslag is eerst een historische ontwikkeling van het transportbedrijf en zijn bedrijfslocatie aangegeven.

Ten aanzien van de datum van ingebruikname is in het verslag aangegeven dat geen exacte data zijn vast te stellen, waarop het transportbedrijf de locatie Pratwinkel 9 in gebruik is gaan nemen. Uit het StAB-onderzoek is komen vast te staan dat het transportbedrijf vanaf maart 2007 gedeeltelijk operationeel was, in die zin dat alleen groepageactiviteiten werden verricht. Vrachtwagens zijn pas vanaf medio augustus 2007 (na de bouwvakvakantie) aan de Pratwinkel gestald waarmee het transportbedrijf volledig actief is.

Omtrent de verkeersveiligheid is het volgende aangegeven.

Er hebben verkeerstellingen plaatsgevonden, waarbij middels een mechanische slangtelling het verkeer dat gebruik maakt van het noordelijk deel van het bedrijventerrein, waar ook het transportbedrijf is gevestigd, inzichtelijk is gemaakt. De telling op zich geeft geen inzicht in de exacte bijdrage van het transportbedrijf op verkeersintensiteiten die zijn gemeten. In de telling is ook geen onderzoek gedaan naar het aandeel van mogelijk fietsverkeer.

Er is verder door de StAB geconstateerd dat de gemeente geen maatregelen en/of voorzieningen heeft getroffen om fietsverkeer van het industrieterrein te weren. Gelet op de aanwezigheid van een fietsroute voor schoolkinderen ligt het voor de hand om op het industrieterrein minimaal (fiets)suggestiestroken aan te leggen. Dit is een nadere invulling van het landelijk ingezette beleid "Duurzaam Veilig" dat door de gemeente meer dan 10 jaar geleden is overgenomen en waarvoor de CROW-leidraad 192 ("Leidraad duurzaam veilige inrichting van bedrijven-terreinen") als hulpmiddel voor het ontwerp van de weg kan worden gebruikt.

Voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit is in het verslag het volgende vastgesteld.

Het in opdracht van verweerder opgestelde rapport van WINDMILL geeft voldoende inzicht in de mogelijk invloed van het transportbedrijf op de luchtkwaliteit. De bijdrage van het transportbedrijf aan de luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof) zal zodanig zijn dat niet gevreesd behoeft te worden voor overschrijding van de wettelijke grenswaarden.

De grenswaarde voor stikstofdioxide is dermate laag dat een overschrijding van de uurnorm niet aan de orde is. Op dit punt is, door in het rapport te verwijzen naar de uurwaarde van een meetstation in de omgeving voor het jaar 2006, een zekere verwarring ontstaan.

Voorts is er geen stankhinder te verwachten ter plaatse van de woningen van eisers als gevolg van het transportbedrijf.

Tenslotte is met betrekking tot geluidsoverlast in het verslag het volgende aangegeven.

Er is een gecumuleerde geluidsbelasting van 55 dB(A) ter plaatse van de woning van eisers 1 berekend die alleen betrekking heeft op industrielawaai. In dat opzicht is een verwijzing naar de Miedema-methode en kwalificatie van het woon- en leefklimaat van de omliggende woningen niet geheel juist en is de beoordeling van cumulatie onvolledig.

Een gecumuleerde geluidsbelasting ter plaatse van een woning in het buitengebied, buiten een industrieterrein, van 55 dB(A) als gevolg van uitsluitend industrielawaai moet als hoog worden aangemerkt. In dat opzicht had de daadwerkelijke geluidsproductie van de andere omliggende bedrijven bij de afweging ook in kaart moeten worden gebracht.

Het ten behoeve van het bedrijf opgestelde akoestisch rapport is onvolledig, niet-representatief en daardoor niet bruikbaar.

Het komen en gaan van vrachtwagens is door verweerder alleen beoordeeld aan de hand van de Schrikkelcirculaire in het kader van een beoordeling op grond van de Wet milieubeheer. In het besluit heb ik geen beoordeling van het komen en gaan van vrachtwagens in de ruimere omgeving van het transportbedrijf in het kader van de beoordeling van een goede ruimtelijke ordening aangetroffen. Dit is wel nodig in een situatie zoals ter beoordeling staat. Voordat het transportbedrijf zich op de locatie Pratwinkel vestigde, was er namelijk sprake van een situatie waarin geen vrachtwagens 's avonds en 's nachts aankomen en vertrekken. Het betreft hier een situatie waarin woningen van derden op korte afstand van de weg van de ontsluitingsweg (Pratwinkel/Kieënweg) liggen.

1 De onderzoeksoopdracht

1.1 Bestreden besluit

Het besluit van 26 mei 2009 waarbij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Maasbree¹ (hierna: verweerder) aan Internationaal Transportbedrijf John Corneth B.V. (hierna te noemen: het transportbedrijf) vrijstelling heeft verleend op grond van artikel 19, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) voor de mogelijkheid tot het vestigen van haar transportbedrijf (met op- en overslag) op de locatie met kadastrale aanduiding gemeente Maasbree, sectie M, nummers 139 en 774, en plaatselijk bekend als Pratwinkel 9 te Baarlo.

1.2 Eisers

1. J.W.M. Joosten en J.H.M.S. Crien en te Baarlo (dossier 08/1441);
2. Van Lier-Crien en te Baarlo (dossier 09/942); en
3. G.J. Crien en en Zn. B.V. en G.J.M. Crien en, te Baarlo (dossier 09/942)

Eisers 2. en 3. laten zich vertegenwoordigen door mr. J.M.S. Salomons van DAS rechtsbijstand.

1.3 Onderzoeksoopdracht

Bij brief van 1 maart 2010 heeft de Rechtbank Roermond de StAB benoemd als deskundige. Verzocht is een onderzoek in te stellen en de bevindingen kenbaar te maken in een schriftelijk verslag.

Het onderzoek dient op grond van de bijlage die behoort bij de brief van 1 maart 2010 te zijn gericht op beantwoording van de volgende hoofdvragen:

1. Op welke datum is de locatie Pratwinkel 9 daadwerkelijk door het bedrijf in gebruik genomen?
2. Heeft verweerder de gevolgen van het besluit voor de verkeersveiligheid voldoende in beeld gebracht?
3. Kan de StAB de gevolgen van het besluit voor de verkeersveiligheid bepalen indien moet worden geconcludeerd dat dit onvoldoende is gebeurd door de door verweerder ingeschakelde deskundige?
4. Heeft verweerder de gevolgen van het besluit voor de luchtkwaliteit en stankoverlast voldoende in beeld gebracht in de ruimtelijke onderbouwing van 14 november 2009 van BRO, meer specifiek in het rapport van 6 oktober 2008 van bureau WINDMILL?

¹ Sinds 1 januari 2010 maakt de gemeente Maasbree samen met de voormalige gemeenten Helden, Kessel en Meijel deel uit van de gemeente Peel en Maas. De nieuwe gemeente omvat elf kernen, te weten Baarlo, Beringe, Egchel, Grashoek, Helden, Kessel, Kessel-Eik, Koningslust, Maasbree, Meijel en Panningen.

5. Kan de StAB de gevolgen van het besluit voor de luchtkwaliteit en stankoverlast bepalen indien moet worden geconcludeerd dat dit onvoldoende is gebeurd door de door verweerder ingeschakelde deskundige?
6. Heeft verweerder de gevolgen van het besluit voor wat de te verwachten geluidoverlast voldoende in beeld gebracht?
7. Kan de StAB de gevolgen van het besluit voor de geluidbelasting van eisers bepalen indien moet worden geconcludeerd dat dit onvoldoende is gebeurd door de door verweerder ingeschakelde deskundige?

Bij elke vraag is door de Sector Bestuursrecht van de Rechtbank Roermond in de bijlage behorend bij de opdrachtbrief van 1 maart 2010 een toelichting gegeven en zijn in de meeste gevallen ook deelvragen gesteld. Verderop in het verslag komt dit meer uitgebreid aan de orde.

1.4 Werkwijze

Op 7 mei 2010 is de locatie van het transportbedrijf aan de Pratwinkel door mij bezocht. Daarbij heb ik gesproken met de heer J. Corneth. Er is door Corneth een toelichting op de bedrijfsvoering gegeven en er heeft een rondleiding door het bedrijf plaatsgevonden.

Op 7 mei 2010 heb ik in de woning van eisers 1 gesproken met de heer J.W.M. Joosten en mevrouw J.H.M.S. Crien en (eisers 1) alsmede met de heer A.M.M.M. van Lier (eisers 2). Daarbij is een toelichting op de bezwaren gegeven.

Op 7 mei 2010 heb ik op de bedrijfslocatie van G.J. Crien en Zn. B.V. gesproken met de heer G.J.M. Crien en (eisers 3). Deze heeft ook een toelichting op de bezwaren gegeven.

Bij de gemeente Peel en Maas heb ik contact gehad met de heer drs. A.P. Langerak.

Tenslotte heb ik nog contact gehad met de heer M.H.J. Kersten van het adviesbureau Kragten geodesie, landschapsarchitectuur en civiel techniek (hierna: Kragten) en de heer ing. H.G.M. Meelkop van het akoestisch adviesbureau HMB B.V.

1.5 Bijzonderheden

Er is voor het bedrijf reeds eerder door verweerder in 2007 een vrijstelling ex artikel 19, lid 1, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) aan het bedrijf verleend. Dit besluit is door de Rechtbank Roermond (Sector bestuursrecht) op 24 april 2008 vernietigd (07/644, 07/647 en 07/648 WRO K1) omdat, kort gezegd, de ruimtelijke onderbouwing onvoldoende was.

1.6 Leeswijzer

Om de vragen goed te kunnen beantwoorden wordt in hoofdstuk 2 van dit verslag allereerst ingegaan op de historische ontwikkelingen van het bedrijf alsmede op de locatie.

In de hoofdstukken 3 (In gebruikname van de locatie), 4 (Verkeersveiligheid), 5 (Luchtkwaliteit en stankoverlast) en 6 (Geluid) worden de (deel)vragen van de Rechtbank beantwoord.

De hoofdstukken 3 tot en met 6 beginnen met de door de Rechtbank geformuleerde onderzoeksvragen. Na de bevindingen van de StAB volgt de beantwoording.

2 De historische ontwikkelingen en de locatie

2.1 Historische ontwikkelingen

Het internationaal opererende transportbedrijf John Corneth B.V. is reeds decennia in de kern Baarlo actief. Aan de Napoleonsbaan Noord 12 te Baarlo had het transportbedrijf een dienstwoning en een garage gebouwd. Op een naastgelegen terrein waren de vrachtwagens gestald. Ten behoeve van deze stalling is de ondergrond verhard. Ik verwijs voor een momentopname van het bedrijf op die locatie naar een luchtfoto² van die locatie (StAB-1).

In verband met door het bedrijf gewenste ontwikkelingen (verbreden van de bedrijfsactiviteiten met opslag), alsmede de planologische situatie en klachten van omwonenden van de locatie aan de Napoleonsbaan, is gekozen voor verhuizing. Verhuizing heeft plaatsgevonden naar de locatie aan de Pratwinkel 9 te Baarlo aan de rand van een industrieterrein (de Kieën). Deze nieuwe locatie ligt circa 360 meter westelijk van de locatie aan de Napoleonsbaan. Voor een overzicht van beide locaties en omgeving verwijs ik opnieuw naar een toegevoegde luchtfoto (StAB-2).

Op de locatie Pratwinkel 9 is eerder een boomkwekerij actief geweest. Deze kwekerij heeft een gebouw gerealiseerd voor opslag van goederen en materieel. Na de boomkwekerij is op het perceel tijdelijk een bloemenhandel actief geweest, die het gebouw gebruikte voor opslag van bloemen. Voordat het transportbedrijf zich op de locatie Pratwinkel 9 vestigde heeft het gebouw korte tijd leeg gestaan.

2.2 De locatie

Ten behoeve van de (tussen)opslag van goederen is het bestaande gebouw op de locatie Pratwinkel 9 aangepast in die zin dat zogenoemde "docking stations" zijn gebouwd waar de vrachtwagens kunnen worden geladen en gelost. Momenteel heeft het transportbedrijf circa 18 vrachtwagencombinaties³ in gebruik waarvan het grootste deel is uitgerust met koelinstallaties. Met de koelwagens worden specifieke producten vervoerd zoals plastic folierollen die gekoeld moeten worden bewaard en opgeslagen. Deze folie wordt gebruikt voor autoruiten en in de computerindustrie. Tijdens de stalling vindt de koeling plaats op het achterterrein waar 8 stuks (4x2) elektrische aansluitingen voor de koelaggregaten aanwezig zijn. Als gevolg van de logistieke tussenopslag (groepage⁴) komen dagelijks ook diverse vrachtwagens van derden goederen brengen en halen. Voor een indruk van de huidige situatie verwijs ik naar de door mij gemaakte foto's (StAB-3).

² Foto afkomstig uit het programma Google Earth™.

³ Voor dit aantal is, althans volgens het bedrijf, een vervoersvergunning afgegeven.

⁴ Bij groepage worden door een expediteur kleinere eenheden samengebracht tot grotere eenheden. Dit is niet alleen van belang voor de vervoersefficiëntie, maar biedt ook aan exporteurs van kleinere partijen de kans om de producten goedkoper te laten vervoeren.

Het bedrijfsterrein is aan de noordwestelijke zijde uiteindelijk iets kleiner geworden omdat het naastgelegen bedrijf een kas heeft verlengd. De kas loopt daarbij over een deel van het bedrijfsterrein. Er heeft, zo werd van de zijde van het transportbedrijf aangegeven, met het kassenbedrijf een grondruil plaatsgevonden.

Het transportbedrijf is thans gesitueerd op een perceel ten noorden van het industrieterrein de Kieën. De ontsluitingsweg van het industrieterrein betreft de Kieënweg. Het gaat om een verharde weg met een breedte van 6 meter. Dit is inclusief de molgoten (elk circa 40 cm breed) aan beide zijden van de weg⁵. Er geldt een maximum snelheid van 50 kilometer per uur. De Kieënweg gaat richting het noorden over in de Pratwinkel, die zowel in westelijke als in noordelijke richting loopt. Ik verwijs hiervoor naar een door mij toegevoegd stratenoverzicht (StAB-4). Het noordelijk deel van de Pratwinkel is ook verhard en is tot aan de kruising met de Koesdonkerveldweg 5 meter breed. Voorbij deze kruising eindigt de bebouwde kom en is de Pratwinkel nog maar 3,5 meter breed.

In het noordelijk deel van het industrieterrein liggen (zie StAB-5) twee bedrijven die zand- en grondverzetactiviteiten ontplooiën met bijbehorende machine- en containerverhuur (GMB en Crien en B.V.) en ook op de Pratwinkel aansluiten. Ten oosten hiervan ligt een loods waarin een DHL-koeriersbedrijf gevestigd. Dit bedrijf wordt ontsloten via de Koesdonkerveldweg. Deze laatstgenoemde weg is ter plaatse van de Napoleonsbaan afgesloten voor alle verkeer (doodlopend; zie foto's).

Op het resterende deel van het industrieterrein (zuidelijke deel) liggen verder bedrijven die relatief veel vrachtverkeer genereren. Vooral het bedrijf Box Cleaning Service, dat kratten, pallets en andere productdragers reinigt, wordt dagelijks door vrachtwagens bezocht. Het betreft hier overigens bedrijven die uitsluitend overdag actief zijn. Tractoren en grondverzetmachines van de zand- en grondverzetbedrijven vertrekken vaak om 06.00 uur 's ochtends. Het transportbedrijf daarentegen is, zoals gezegd, internationaal van aard. Dit betekent dat het gehele etmaal vrachtwagens kunnen aankomen en vertrekken.

De Kieënweg sluit aan op de Bong, waar het verkeer van het industrieterrein de mogelijkheid wordt geboden via de met stoplichten geregelde kruising de Napoleonsbaan op te rijden. Vanaf de kruising met de Kieënweg is de Bong in andere richting overigens als een "30 km-zone" ingericht.

Voor een indruk van de situatie op het industrieterrein verwijs ik naar de foto's (StAB-6)⁶. De afstand van de uitrit van het transportbedrijf aan de Pratwinkel tot aan de kruising met de Bong bedraagt circa 530 meter.

De Pratwinkel/Kieënweg liggen vanaf de locatie van het transportbedrijf tot de kruising van de Bong.

⁵ Rijbaan is geasfalteerd en molgoten zijn bestraat met klinkers.

⁶ De foto's zijn deels door mij ter plaatse gemaakt en deels van internet afkomstig (Streetview van Google Maps™).

binnen de bebouwde kom. Hier zijn de richtlijnen van het ASVV 2004 op toepasbaar.

Op grond van essentiële herkenbaarheidkenmerken, zoals het ontbreken van markering en rijrichtingscheiding (ASVV 2004; Aanbevelingen verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom), is hier sprake van de wegcategorie "erftoegangsweg".

3 In gebruikname van de locatie

3.1 Vraag Rechtbank

Op welke datum is de locatie Pratwinkel 9 daadwerkelijk door het bedrijf in gebruik genomen?

De rechtbank acht allereerst van belang de datum vast te stellen waarop de locatie Pratwinkel 9 daadwerkelijk door het bedrijf in gebruik is genomen. Dit omdat moet kunnen worden beoordeeld of de bevindingen van de onderzoeken inclusief dan wel exclusief de bijdrage van het bedrijf zijn. Uit de onderzoeken blijkt dat niet altijd eenduidig. Ter zitting is van de zijde van eisers aangegeven dat het bedrijf "omstreeks de bouwvak van 2007" ter plaatse is gevestigd.

3.2 Bevindingen StAB

Van de zijde van het transportbedrijf is aangegeven dat omstreeks februari/maart 2007 door een zware storm de aan de Napoleonsbaan aanwezige portakabin zwaar is beschadigd. Het was daarom noodzakelijk om het in de portakabin gevestigde kantoor van de locatie Napoleonsbaan Noord 12 over te brengen naar de nieuwe locatie Pratwinkel 9.

Vanaf dat moment is ook het gebouw aan de Pratwinkel gebruikt voor de opslag van goederen (groepage). De vrachtwagens werden toen nog niet op dit terrein van de Pratwinkel gestald omdat het terrein niet verhard was. Wegens het tevens ontbreken van de later gebouwde docking stations, vond in de beginperiode het laden en lossen plaats aan de noordzijde van het gebouw plaats waar ook een poort/hekwerk aanwezig was.

Alle partijen gaven bij het bezoek aan dat "rond de bouwvakvakantie van 2007" de verharding aan de Napoleonsbaan is verwijderd en zijn de verhardingsmaterialen (freesasfalt e.d.) verplaatst naar de Pratwinkel. Na afdekking met zand is bestrating aangebracht en vanaf medio augustus 2007 (na de bouwvakvakantie) worden de vrachtwagens op de Pratwinkel gestald. De noordelijke ingang wordt volgens het bedrijf vanaf begin 2008 niet meer gebruikt. Bij het bezoek bleek dat de ingang is voorzien van een hekwerk met een slot.

De bedrijfslocatie aan de Napoleonsbaan Noord is afgestoten (zie foto's).

3.3 Beantwoording vraag

Resumerend beschik ik niet over exacte data waarop het transportbedrijf de locatie Pratwinkel 9 in bedrijf heeft genomen.

Mij is gebleken dat het transportbedrijf vanaf maart 2007 gedeeltelijk operationeel was in die zin dat groepageactiviteiten werden verricht. Vrachtwagens zijn pas vanaf medio augustus 2007 (na de bouwvakvakantie) op de locatie gestald waarmee het bedrijf vanaf dat moment ter plaatse volledig actief is.

4 Verkeersveiligheid

4.1 Vragen Rechtbank

Heeft verweerder de gevolgen van het besluit voor de verkeersveiligheid voldoende in beeld gebracht?

De rechtbank heeft ten aanzien van het nu voorliggende onderzoek in elk geval de volgende nog niet opgehelderde vragen en opmerkingen:

- a. In de ruimtelijke onderbouwing wordt verwezen naar een verkeerstelling op de Pratwinkel/Kieënweg (pagina 32 rapport BRO/ pagina 1 bureau Kragten). Daaruit blijkt de rechtbank niet welke verkeersbewegingen zijn toe te schrijven aan het bedrijf Pratwinkel 9 en wat daarvan de impact is voor de verkeersveiligheid.
- b. Niet duidelijk is waar de verkeerstellingen hebben plaatsgevonden op de Pratwinkel/Kieënweg. Deze vraag is ook ingegeven door de tabel in de ruimtelijke onderbouwing (pagina 32 rapport BRO/pagina 1 bureau Kragten) die enkel gegevens presenteert van de tellingen van voertuigen op de Kieënweg. Niet duidelijk is of separaat, en zo ja welke, aantallen op de Pratwinkel zijn geteld.
- c. De rechtbank is niet gebleken dat verweerder heeft onderzocht c.q. heeft laten onderzoeken hoeveel fietsers gebruik maken van de route Pratwinkel/Kieënweg, terwijl eisers bij herhaling hebben aangegeven dat jeugdige fietsers van deze route gebruik maken. De opmerking (pagina 33 rapport BRO/ pagina 3 bureau Kragten) dat uit de verkeerstellingen is gebleken dat de hoeveelheid verkeer op de Kieënweg/Pratwinkel beperkt is voor de functie die er aan is toegekend, namelijk een ontsluitingsweg, vraagt om verduidelijking.
- d. In de ruimtelijke onderbouwing (pagina 33/ pagina 2 bureau Kragten) wordt in het verslag van het verkeersonderzoek verwezen naar een ongevalanalyse op de Pratwinkel/Kieënweg over de periode 2003-2007 (pagina 33 rapport BRO/ pagina 2 bureau Kragten). Niet duidelijk is geworden of dit de periode 2003 tot 2007, dan wel de periode 2003 tot en met 2007 betreft. Niet duidelijk is derhalve of de bevindingen mede zien op de periode dat het bedrijf mogelijk reeds (kort) op de Pratwinkel was gevestigd (zie ook vraag 1 in dit verband).
- e. Ten aanzien van het kruispunt Kieënweg/de Bong is in de ruimtelijke onderbouwing gesteld (pagina 33 BRO/ pagina 2 bureau Kragten) dat de doorstroming op de Bong niet in het geding is. Over de verkeersveiligheid voor fietsers wordt gezegd dat conflicten en verkeersonveilige situaties kunnen ontstaan, maar dat het tot op heden niet noodzakelijk was aanvullende maatregelen te nemen. In dit kader wordt verwezen naar de ongevalanalyse. Gezien de vraag die de rechtbank over deze ongevalanalyse heeft, is de betekenis van de conclusie over de verkeersveiligheid op het kruispunt om diezelfde reden niet duidelijk. Ook verder is de impact van de bedrijfsvestiging voor de situatie op het kruispunt niet duidelijk.

Kan de StAB de gevolgen van het besluit voor de verkeersveiligheid bepalen indien moet worden geconcludeerd dat dit onvoldoende is gebeurd door de door verweerder ingeschakelde deskundige?

4.2 Bevindingen StAB

In het navolgende ga ik eerst in op de verrichte verkeerstellingen. Daarna behandel ik de verkeersveiligheid. Tenslotte geef ik nog informatie over de ongevallenanalyse.

4.2.1 Verkeerstellingen

Door bureau Kragten is volgens de rapportage het verkeer geteld op de Kieënweg tussen de Edisonstraat en de Kruisstraat.

Door eisers werd bij het bezoek aangegeven dat dit plaats heeft gevonden middels een zogeheten slangtelling. De slang was volgens hen aangebracht juist ten noorden van de kruising van de Kieënweg met de Edisonweg. De plaats die door omwonenden is aangegeven, heb ik op de overzichtsfoto (StAB-05) weergegeven.

Van de zijde van Kragten (zie mail van 26 mei 2010; StAB-7) werd aangegeven dat de tellingen altijd worden verricht door een externe partner. In de gegevens die Kragten heeft ontvangen van deze externe partner staat aangegeven dat mechanische slangtellingen zijn uitgevoerd gedurende een periode van twee weken (eind augustus t/m medio september 2008). Tijdens deze tellingen is geclassificeerd gemeten (zowel voertuigcategorieën als snelheden) en is geteld op het wegvak tussen de Kruisstraat en Edisonstraat (Pratwinkel). Het zou, als dus Kragten, kunnen zijn dat de locatie juist noordelijk van de Edisonstraat is gelegen (tussen Edisonstraat - Pratwinkel). Voor de conclusies heeft dit volgens Kragten echter geen nadelige gevolgen, aangezien de verkeersbewegingen van het transportbedrijf op het wegvak hierin wel zijn meegenomen.

Door Kragten zijn op werkdagen gemiddeld 790 voertuigbewegingen geteld. Voor de onderverdeling auto's, motoren en soorten categorieën van vrachtwagens verwijs ik kortheidshalve naar het rapport van Kragten. Dit aantal van 790 voertuigbewegingen is voor een erftoegangsweg op een industrieterrein gering te noemen.

Wat ook zij van de exacte plaats waar de telling heeft plaatsgevonden, het verkeer is geteld dat van de Pratwinkel en Kieënweg gebruik heeft gemaakt. Vrachtverkeer zal daarbij uitsluitend op het noordelijk deel van de Pratwinkel hebben gereden. Dit vrachtverkeer kan aan de bedrijven in het noordelijk deel van het (industrie)gebied (Corneth, Crien B.V., GMB, DHL-koeriersbedrijf) dan wel de bedrijven (onder meer kassen) in het buitengebied ten noorden van de Kieën worden toegeschreven. De telling op zich geeft geen inzicht in de exacte bijdrage van het transportbedrijf.

In het luchtkwaliteitsonderzoek (zie hoofdstuk 5 van dit verslag) is uitgegaan van een aantal van 200 voertuigbewegingen van en naar het transportbedrijf. Met dit daggemiddelde is gerekend om een jaargemiddelde te berekenen voor wat betreft de luchtkwaliteit. Dit aantal is in de berekening voor het gehele jaar (365 dagen) gehanteerd en moet hier naar mijn mening als een absolute worst case-situatie worden aangehouden.

Met andere woorden er kan niet zonder meer de conclusie worden getrokken dat de bijdrage van het transportbedrijf aan het verkeer op de Pratwinkel circa 25% (200/790) zal bedragen. Ik schat de bijdrage van het transportbedrijf op de Pratwinkel lager in.

Met de telling is overigens slechts een beperkt deel van het totale verkeer van het industrieterrein in beeld gebracht. Het zuidelijke deel van het industrieterrein zal ter hoogte van de kruising van de Kieënweg met de Bong tot hogere verkeersintensiteiten leiden. Zeker voor wat betreft het aandeel zwaar vrachtverkeer. Het transportbedrijf zal naar verwachting slechts een geringe bijdrage aan het aandeel zwaar verkeer op die kruising leveren. Ik schat op basis van mijn waarnemingen ter plaatse in dat die bijdrage tussen de 5 en 10% zal bedragen.

In de telling is tenslotte geen onderzoek gedaan naar het aandeel van mogelijk fietsverkeer. Ik heb in de stukken geen gegevens over fietsverkeer aangetroffen. Ook is mij desgevraagd hierover door verweerder geen informatie versterkt.

4.2.2 Verkeersveiligheid

Aansluitend op de informatie over de Kieënweg/Pratwinkel in paragraaf 2.2 van dit verslag en in het rapport van Kragten heb ik van de zijde van verweerder aanvullende informatie gekregen. In een mail van 28 mei 2010 is van de zijde van verweerder (StAB-8) aangegeven dat in het kader van het landelijk ingezette beleid "Duurzaam Veilig" alle wegen in de voormalige gemeente Maasbree in het verleden zijn gekwalificeerd. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in een Verkeersveiligheidsplan. In dit kader is ook kaartmateriaal opgesteld. Naar aanleiding van deze mail heb ik nog telefonisch contact gehad met de heer R. Krouwel van de gemeente Peel en Maas. Hij liet weten dat het verkeersplan al meer dan 10 jaar oud was en eigenlijk al lang had moeten zijn herzien. Daar is het vanwege de gemeentelijk herindeling niet van gekomen. Stukken waren daarom niet direct beschikbaar en ik heb derhalve hieromtrent niets ontvangen.

Bij het bezoek van de StAB ter plaatse lieten eisers weten dat vanuit westelijke en noordelijk richting schoolkinderen (basisschool) over het industrieterrein rijden en zich verzamelen op de kruising met de Bong, en vandaar via de met verkeerslichten beveiligde kruising de Napoleonsbaan oversteken.

Verweerder heeft, zoals gezegd, noch in de stukken noch aan mij informatie over dit mogelijk gebruik van het fietsverkeer over het industrieterrein overgelegd. Bij mijn bezoek ter plaatse is gebleken dat van de zijde van verweerder geen verkeersmaatregelen zijn getroffen (bijvoorbeeld verbodsborden) om dit mogelijke fietsverkeer van het industrieterrein te weren.

Zoals in paragraaf 2.2. is aangegeven ligt de Pratwinkel/Kieënweg binnen de bebouwde kom. Hier zijn de richtlijnen van het ASVV 2004 op toepasbaar.

Ten aanzien van dit gebied kan tevens de "Leidraad duurzaam veilige inrichting van bedrijventerreinen" (Publicatie 192) van CROW (zie StAB-9) worden gebruikt als een hulpmiddel voor het ontwerp van de weg.

Uitgaande van fietsverkeer op de Pratwinkel/Kieënweg binnen de bebouwde kom adviseert de hiervoor genoemde Leidraad van CROW om minimaal een fiets- of suggestiestrook⁷ aan te leggen. In dit geval is op het wegdek (zie de foto's) geen belijning aangegeven. Ik stel vast dat door verweerder is aangesloten bij het overheidsbeleid "Duurzaam Veilig" maar dat daar nog geen concrete invulling aan is gegeven.

Ten aanzien van de kruising met de Bong is in de mail van de zijde van verweerder (StAB-8) aangegeven dat in het wegvak Bong – Napoleonsbaan wel diverse aanpassingen zijn doorgevoerd, zoals rode (fiets)suggestiestroken en het verleggen van het fietspad voor de fietsoversteek over de Bong.

4.2.3 Ongevallenanalyse

In de mail is van de zijde van verweerder (StAB-8) aangegeven dat de ongevallenanalyse via het ongevallenanalyseprogramma Viasat-online is uitgevoerd in de periode 2003 tot en met 2007. Middels dit programma is gekeken naar de ongevallen op de Pratwinkel/Kieënweg, het kruispunt met de Bong en het wegvak Bong vanaf de aansluiting Kieënweg tot aan de Napoleonsbaan.

Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven ontplooit het transportbedrijf reeds vanaf maart 2007 activiteiten op de locatie Pratwinkel en maakt het gebruik van de kruising Kieënweg/Bong. Het transportbedrijf zal, zoals gezegd, op deze kruising slechts een geringe bijdrage hebben op het totale aandeel van het vrachtverkeer. Daarnaast is de verwachting dat vanwege het internationale karakter van het transportbedrijf de meeste vrachtwagens van de kruising gebruik maken, wanneer er geen schoolkinderen passeren. Dit geldt overigens niet voor de vrachtwagens ten behoeve van de groeppageactiviteiten van het transportbedrijf.

4.3 Beantwoording vraag

Er hebben verkeerstellingen plaatsgevonden, waarbij middels een mechanische slangtelling het verkeer dat gebruik maakt van het noordelijk deel van het gebied inzichtelijk is gemaakt. De telling op zich geeft geen inzicht in de exacte bijdrage van het transportbedrijf. In de telling is tenslotte geen onderzoek gedaan naar het aandeel van mogelijk fietsverkeer.

Gelet hierop kan worden gesteld dat er in zoverre tekortkomingen zijn ten aanzien van het in beeld brengen van gevolgen van het besluit voor de verkeersveiligheid.

⁷

Suggestiestroken zijn soms gekleurd en hebben geen fietssymbool maar bestaan uitsluitend uit belijning waardoor een visuele versmalling van de rijbaan wordt gecreëerd. Het verschil met een fietsstrook is dat de suggestiestrook geen officiële status heeft en een fietsstrook wel.

Er is geconstateerd dat de gemeente geen maatregelen en/of voorzieningen heeft getroffen om fietsverkeer van het industrieterrein te weren. In het kader van "Duurzaam Veilig" zou het daarom op grond van de CROW-leidraad 192 ("Leidraad duurzaam veilige inrichting van bedrijventerreinen") voor de hand liggen op het industrieterrein minimaal (fiets)suggestiestroken aan te leggen.

5 Luchtkwaliteit/stankhinder

5.1 Vragen Rechtbank

Heeft verweerder de gevolgen van het besluit voor de luchtkwaliteit en stankoverlast voldoende in beeld gebracht in de Ruimtelijke onderbouwing van 14 november 2009 van BRO, meer specifiek in het rapport van 6 oktober 2008 van bureau WINDMILL?

De rechtbank merkt ter informatie op dat ten tijde van het eerdere, vernietigde besluit, op grond van het overgangsrecht het Besluit Luchtkwaliteit het wettelijk kader vormde voor de beoordeling. Ten tijde van het thans aan de orde zijnde besluit is dat de Wet milieubeheer, waar in het rapport ook terecht van uit is gegaan.

Over de ruimtelijke onderbouwing van BRO van 14 november 2008 en het daarvan onderdeel uitmakend rapport inzake de luchtkwaliteit van bureau WINDMILL van 6 oktober 2008, heeft de rechtbank nog de volgende vragen:

- a. In de ruimtelijke onderbouwing wordt (pagina 22) verwezen naar metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit uit 2006 waaruit zou volgen dat "het hoogste uurgemiddelde dat ter plaatse van het meetstation Vredepeel 18 maal wordt overschreden, 74 microgram/m³ bedraagt". Uit het luchtkwaliteitsrapport blijkt dat bedoeld is "het uurgemiddelde NO₂". De vraag is in hoeverre de metingen uit 2006 relevant zijn, nu het bestreden besluit dateert van 26 mei 2009 en het voornemen daartoe vanaf 27 november 2008 ter inzage is gelegd. Dat betekent dat ten tijde van de ter inzage legging de meest actuele bekende meetgegevens die uit 2007 waren (uitgaande van het feit dat maart van ieder jaar de meetgegevens van het voorgaande kalenderjaar bekend worden gemaakt).
 - Verder was het bedrijf in 2006 in elk geval nog niet verplaatst hetgeen de vraag oproept of deze meetgegevens uit 2006 voor de bijdrage van het bedrijf relevant zijn.
 - Tenslotte is niet duidelijk geworden dat de locatie van het meetstation in casu een relevante meetlocatie is voor de voorliggende vraag.
- b. Verder is de vraag waarom de activiteiten van het bedrijf, anders dan verkeersbewegingen (zoals parkeren en stationair draaien van auto's op de bedrijfslocatie), niet zijn meegenomen. Zijn deze activiteiten volgens de StAB terecht niet betrokken bij het bepalen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit en stankoverlast? Zo ja, waarom en zo nee, welke activiteiten hadden dan in aanmerking moeten worden genomen? Met name eisers (1) zeggen van de activiteiten op het bedrijfsterrein stankoverlast te ondervinden.
- c. De verkeersbewegingen ten gevolge van de vestiging van het bedrijf zijn in het dossier niet eenduidig weergegeven. Hoewel het aantal verkeersbewegingen waar in het luchtkwaliteitsonderzoek van uit is gegaan, te weten 200 vervoersbewegingen per dag, niet op voorhand onaannemelijk is, is niet gemotiveerd waarom van dit betreffend aantal is uitgegaan door verweerder (pagina 6 luchtkwaliteitsrapport geeft aan dat is uitgegaan van gegevens van de opdrachtgever, dat zijn het bedrijf én verweerder).

- d. Ook is niet aangegeven van welk achtergrondniveau is uitgegaan en of dit het juiste is. In het luchtkwaliteitsrapport is aangegeven dat "aangenomen wordt dat er geen locale vaste bronnen aanwezig zijn met een significante bijdrage". Dit aspect wordt betwist door eisers en is in elk geval niet onderzocht.

Kan de StAB de gevolgen van het besluit voor de luchtkwaliteit en stankoverlast bepalen indien moet worden geconcludeerd dat dit onvoldoende is gebeurd door de door verweerder ingeschakelde deskundige?

5.2 Bevindingen StAB

Ik ga in het navolgende eerst in op in de manier van beoordelen. Daarna ga ik in op de wijze waarop de beoordeling door verweerder is geschied. Ik betrek daarbij tevens het opgestelde luchtkwaliteitsrapport.

5.2.1 Wijze van beoordeling

In dit geval gaat het met name om de beoordeling van de uitstoot van stikstofdioxide en fijn stof door het transportbedrijf als gevolg van de vervoersbewegingen met auto's en vrachtwagens

De grenswaarden voor NO₂ (stikstofdioxide) zijn opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ bedraagt op grond van voorschrift 2.1 van bijlage 2 de grenswaarde 40 µg/m³ (uiterlijk op 1 januari 2010). De grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie bedraagt 200 µg/m³. Deze grenswaarde mag maximaal 18 maal per jaar worden overschreden.

De grenswaarden voor PM₁₀ (fijn stof) zijn ook opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Voor de jaargemiddelde concentratie bedraagt op grond van voorschrift 4.1 van bijlage 2 de grenswaarde 40 µg/m³. De grenswaarde voor de vierentwintig-uurgemiddelde concentratie bedraagt 50 µg/m³. Deze grenswaarde mag maximaal 35 dagen per jaar worden overschreden.

De luchtkwaliteit in Nederland wordt vastgesteld met een combinatie van metingen en modelberekeningen. Met deze combinatie wordt nagestreefd een zo compleet mogelijk beeld van de luchtkwaliteit te creëren. Om een globaal beeld van de luchtkwaliteit in Nederland te krijgen worden continu metingen verricht met behulp van het landelijk meetnet luchtkwaliteit (LML) dat bestaat uit ruim 40 meetpunten. Dit aantal is verdeeld over Nederland om een representatief beeld te krijgen van de luchtkwaliteit op zowel onbelaste locaties (meestal op het platteland) als op zwaar vervuilde locaties (drukke straten). De meetwaarden worden gebruikt om modellen te ijken en te valideren.

De stations meten de concentratie van gasvormige en deeltjesvormige luchtverontreiniging en de samenstelling van de neerslag. Een deel van deze stations meet achtergrondwaarden die de diffuse achtergrondwaarde weergeven (dus geen hoogbelaste locaties, in de buurt van drukke snelwegen en zware industrie).

Omdat er maar een beperkt aantal van deze zogeheten achtergrondstations zijn, worden deze – niet door andere bronnen beïnvloedde – achtergrondmeetwaarden gebruikt om ook voor alle andere locaties een waarde vast te kunnen stellen (door middel van inter- of extrapolatie). Naarmate een locatie dicht bij een grote bron ligt, zoals bijvoorbeeld een snelweg, zal de daar heersende concentratie hoger zijn dan de zuivere achtergrondwaarde. De bijdrage van deze grote bronnen op een gridvlak van 1 bij 1 km wordt berekend met het OPS-model⁸. Deze OPS-bijdrage kan variëren van 0 tot enkele microgrammen.

De achtergrondmeetwaarde c.q. geïnterpoleerde achtergrondmeetwaarde bepaalt samen met de OPS-bijdrage de GCN-waarde⁹. Alle GCN-waarden worden door het RIVM samengevoegd in de GCN-kaart van Nederland. De door het ministerie van VROM goedgekeurde rekenmodellen maken gebruik van deze GCN-waarden; zo ook het CAR II-model.

Indien voor een specifiek rekenpunt een immissieconcentratie moet worden bepaald, wordt ten eerste uitgegaan van de GCN-waarde. Daarbij worden vervolgens de werkelijke afstandsafhankelijke bijdragen opgeteld van relevante, grote emissiebronnen, zoals wegverkeer of een nabijgelegen industriële bron. Indien dit rekenpunt tevens binnen de invloedssfeer van een 'grote bron' is gelegen, is die grote bron reeds voor een deel meegewogen in de GCN-waarde, namelijk voor het aandeel dat reeds met het OPS-model is berekend over een oppervlak van 1 bij 1 km. Op korte afstand blijkt de specifieke bijdrage van de grote bron hoger te zijn en met dit aandeel moet voor het te beoordelen rekenpunt rekening gehouden worden. Omdat het 'OPS-deel' al is meegewogen in de GCN-waarde dient hiervoor een correctie te worden uitgevoerd; dit heet overigens de dubbeltellingcorrectie.

Naast extrapolatie in afstand (zie hiervoor) wordt ook geëxtrapoleerd naar de tijd. Zo wordt voor toekomstige jaren (ten opzichte van het laatste jaar waar meetgegevens voorhanden zijn) de te verwachten achtergrondwaarden berekend op basis van te verwachte groei en ontwikkelingen in de emissiefactoren van het verkeer. In maart van een kalenderjaar zijn de meetgegevens van het voorgaande jaar gevalideerd en worden deze gepubliceerd. Bijvoorbeeld: in maart 2008 zijn de meetgegevens over 2007 bekend. Dan zijn tevens de meest actuele voorspellingen bekend van de achtergrondwaarden voor toekomstige jaren, in dit voorbeeld van 2008 en later. De werkelijke (meet)gegevens over 2008 zijn pas in maart 2009 bekend.

5.2.2 De beoordeling door verweerder

In het bestreden besluit heeft verweerder voor wat betreft de luchtkwaliteit (met name NO₂ en fijn stof PM₁₀) getoetst aan hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer.

⁸ OPS staat voor Operational Priority Substances.

⁹ GCN staat voor Grootschalige Concentratiekaarten Nederland.

In het luchtkwaliteitsonderzoek is door WINDMILL gebruik gemaakt van het zogeheten Car II-model versie 7.0 (webbased), dat voor deze situatie goed toepasbaar is. Er is daarbij met het model gerekend voor het jaar 2008 (zie bladzijde 17), dat wil zeggen dat daarbij gebruik is gemaakt van de in het programma verwerkte gegevens voor de achtergrondwaarden van het jaar 2007. WINDMILL heeft haar berekeningen uitgevoerd in oktober 2008. Dat houdt in dat de achtergrondwaarden voor 2008 nog niet bekend waren op basis van meetgegevens over 2008, maar op dat deze geschat zijn op basis van de meetgegevens over het jaar 2007.

Door de coördinaten van het bedrijf (X=204074 en Y=372127; zie onder meer bladzijde 17) in te voeren in het CAR II-model versie 7.0 is bij de berekening rekening gehouden met de (voorspelde) GCN-waarden ter plekke voor het jaar 2008.

De verwijzing op bladzijde 21 van het rapport naar de waarden voor 2006 van één meetstation heeft betrekking op de uurgemiddelde waarde voor NO₂, die met het CAR II-model niet is te berekenen. Een overschrijding van de uurnorm is echter pas aan de orde wanneer de grenswaarde voor het jaargemiddelde fors wordt overschreden, hetgeen hier niet het geval is. Door het verwijzen naar de waarde van dit meetstation voor het jaar 2006, is een zekere verwarring ontstaan.

In de berekeningen van het CAR II-model moet verder worden uitgegaan van een etmaalintensiteit. Deze etmaalintensiteit wordt in het programma doorgerekend naar een jaargemiddelde waarde. In dit geval is voor wat betreft het transportbedrijf uitgegaan van in totaal 200 voertuigbewegingen, die overeen komen met het komen en gaan van 25 personenwagens (lichte motorvoertuigen), 50 bestelbussen dan wel lichte vrachtwagens (middel-zware voertuigen) en 25 vrachtwagencombinaties (zware motorvoertuigen). Het betreft derhalve een situatie die volgens de invoer in het model 365 dagen per jaar zal optreden. Voor het jaar 2020 is overigens gerekend met 240 voertuigbewegingen.

In dit geval bezit het transportbedrijf circa 18 vrachtwagencombinaties waarvan het merendeel onderweg is. Verder zullen op doordeweekse dagen de nodige vrachtwagens het transportbedrijf bezoeken in verband met groepage en zullen vrachtwagens, die rijden voor de Poolse nevenvestiging van het transportbedrijf (charters), regelmatig komen en gaan. Daarnaast zullen het kantoorpersoneel en de chauffeurs met auto's naar het transportbedrijf komen. Al met al acht ik het door WINDMILL gehanteerde aantal voertuigbewegingen als verkeersintensiteit voor een etmaal ten behoeve van een berekening voor een jaargemiddelde waarde ruim bemeten en aan te merken als een absolute worst case-situatie voor dit transportbedrijf.

De waarden zijn berekend op enkele punten die zijn gelegd binnen 10 meter van de wegkant (zie figuur in rapport). De bedrijfswoning van GMB ligt juist binnen deze 10 meter-grens. Indien de woning specifiek als gevoelig object zou zijn aangehouden in plaats van de gehanteerde berekeningspunten, zou de uitkomst hierdoor hooguit in de orde van grootte van tienden van $\mu\text{g}/\text{m}^3$ hebben kunnen verschillen (hoger).

Er is uiteindelijk voor 2008 (zie bladzijde 17) berekend dat met de gehanteerde etmaalintensiteit van het transportbedrijf de achtergrondwaarde voor PM_{10} op de rekenpunten van 27,2 naar 27,5 $\mu g/m^3$ en die voor NO_2 van 21 naar 23 $\mu g/m^3$ zal toenemen.

Er zijn hier geen grote bronnen aanwezig in de directe omgeving die van invloed zullen zijn op de berekende waarden. De afstand tot de N273 (een mogelijk relevante bron) bedraagt circa 280 meter waardoor de bijdrage van die weg nabij de in- en uitgang van het transportbedrijf hooguit tienden van $\mu g/m^3$ zal bedragen.

Ook indien rekening zou worden gehouden met mogelijk een verhoging van de berekende waarden op grond van de hiervoor genoemde aspecten met uiteindelijk 1 $\mu g/m^3$ (sommatie van enkele posten met tienden van $\mu g/m^3$) dan nog zouden daarmee de wettelijke grenswaarden niet in het geding komen.

Het parkeren en stationair draaien van vrachtauto's vindt (voor zover nodig) over het algemeen plaats op het bedrijfsterrein aan de westzijde van het gebouw. De uitlaatgassen zullen zodanig met omgevingslucht worden verdund dat daarvan in de omgeving bij de woning van eisers geen overlast in de vorm van stankhinder zal zijn te duchten.

Zoals gezegd wordt de bijdrage van het verkeer berekend binnen 10 meter van de wegrand. De hiervoor genoemde kortstondige activiteiten met vrachtwagens in het bedrijf zullen daar, vanwege de afstand, geen relevante bijdrage aan de luchtkwaliteit leveren.

5.3 Beantwoording vraag

Het rapport van WINDMILL geeft voldoende inzicht in de mogelijke invloed van het transportbedrijf op de luchtkwaliteit.

De bijdrage van het transportbedrijf aan de luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof) zal zodanig zijn dat niet gevreesd hoeft te worden voor overschrijding van de wettelijke grenswaarden.

De grenswaarde voor stikstofdioxide is dermate laag dat een overschrijding van de uurnorm niet aan de orde is. Op dit punt is door in het rapport te verwijzen naar de uurwaarde van een meetstation in de omgeving voor het jaar 2006, een zekere verwarring ontstaan.

Er is geen stankhinder te verwachten als gevolg van de representatieve activiteiten met voertuigen van het transportbedrijf ter plaatse van de woningen van eisers.

6 Geluidsoverlast

6.1 Vragen rechtbank

Heeft verweerder de gevolgen van het besluit voor wat de te verwachten geluidsoverlast voldoende in beeld gebracht?

De ruimtelijke onderbouwing van BRO van 14 november 2008 en het daarvan onderdeel uitmakend geluidrapport van HMB B.V. van 10 oktober 2008 geven geen, althans onvoldoende, antwoord op de vragen die bij de eerder genoemde uitspraak van de rechtbank waren gerezen. De rechtbank verwijst in dit verband naar de uitspraak van de rechtbank van 24 april 2008, LJN: BD4076.

- a. Zo blijkt de rechtbank niet wat de *geluidtoename* voor de afzonderlijke eisers is ten gevolge van de vestiging van het bedrijf, daarbij rekening houdend met het cumulatief effect met de geluidbijdrage van andere bedrijven.
- b. In het rapport wordt ten aanzien van het cumulatieve effect van het geluid van andere bedrijven (pagina 7 van het geluidrapport), zonder nadere onderbouwing, in zijn algemeenheid gesteld dat *niet valt te verwachten dat "het heersende geluidniveau zonder de bijdrage van de onderhavige inrichting bij omliggende woningen hoger ligt dan 53 dB(A) etmaalwaarde."* De 53 dB(A) is niet onderbouwd of aannemelijk gemaakt. Bovendien is niet aangegeven wat dit betekent voor de daadwerkelijke geluidbelasting voor eisers gedurende de dag-, avond- en nachtperiode, terwijl dat voor het vaststellen van de gevolgen van het besluit en voor de belangenafweging van belang is. In het rapport wordt vervolgens (pagina 7 van het geluidrapport) gesteld, dat de bijdrage van het onderhavige bedrijf weliswaar leidt tot een toename van de geluidbelasting bij omliggende woningen, maar in geen geval leidt tot een waarde hoger dan 55 dB(A), waardoor "een redelijk akoestisch klimaat bij alle omliggende woningen gewaarborgd is". Nog daargelaten of de uitgangssituatie van 53 dB(A) op goede gronden berust, constateert de rechtbank dat niet nader is onderbouwd hoe van daaruit tot 55 dB(A) etmaalwaarde wordt gekomen. Bovendien is niet aangegeven wat 55 dB(A) etmaalwaarde betekent voor de ondervonden daadwerkelijke geluidsoverlast gedurende de dag, avond en nacht die te verwachten is. De impact van de vestiging van het bedrijf voor de individuele eisers gedurende de verschillende dagdelen is daarmee niet inzichtelijk. Het vorenstaande roept dan ook vragen op ten aanzien van de conclusie in het geluidrapport dat er sprake zou zijn van een "redelijk akoestisch klimaat bij alle omliggende woningen".
- c. Ten tijde van de besluitvorming thans aan de orde, is de situatie daarenboven anders dan ten tijde van het vernietigde besluit. Recent is een tuinbouwkas gebouwd in de nabijheid van het bedrijf. In het zienswijzenverslag van verweerder is hierover gesteld dat op de resultaten van het onderzoek een doorberekening is gemaakt waaruit blijkt dat de geluidbelasting naar een gedeelte van de omgeving toeneemt, maar dat deze toename bij geen enkele woning zal leiden tot een onacceptabel leefklimaat. De berekening is niet aan het dossier toegevoegd en derhalve niet verifieerbaar.

- d. Ten aanzien van indirecte hinder ten gevolge van het bedrijf merkt de rechtbank nog het volgende op. Een besluit hogere grenswaarde (zoals gesteld in het geluidrapport van HMB B.V. van 25 januari 2007, dat aan eerste vrijstelling van 20 maart 2007 ten grondslag lag) is, naar het de rechtbank voorkomt niet aan de orde, nu van een reconstructie van (de) weg(en) geen sprake is. Verweerder sluit thans voor vaststelling of er sprake is van acceptabele indirecte hinder, zo begrijpt de rechtbank, aan bij de Schrikkelcirculaire van 29 februari 1996. Verweerder heeft in het zienswijzenverslag ten aanzien van de (directe) geluidsoverlast die eisers (1) (Koesdonkerveldweg 18) ondervonden ten gevolge van het bedrijf, vermeld dat de vrachtwagens van het bedrijf in de avond- en nachtperiode geen gebruik meer mogen maken van de noordelijke inrit, hetgeen ook als voorwaarde in het vrijstellingsbesluit is opgenomen. Eisers (1) hebben aangegeven dat voor zover het dit aspect betreft, dit een verbetering voor hun situatie betekent. Echter, dientengevolge, ondervinden G.J.M. Crien en (Pratwinkel 1a), als ook Van Lier-Crien en (Pratwinkel 2), zo hebben zij ter zitting aangegeven, bij hun woningen meer indirecte geluidhinder van het bedrijf, met name door meer vrachtverkeer in de nachtperiode (dus van vrachtverkeer dat via de zuidelijke inrit rijdt). Onduidelijk is wat de situatie vóór vestiging van het bedrijf was en derhalve wat de impact van de vestiging van het bedrijf is voor eisers (2) en eisers (3).
- e. Uit het rapport blijkt nergens in hoeverre bron- of geluidwerende maatregelen in de overdrachtssfeer zijn overwogen of waarom daar eventueel niet voor is gekozen.

Kan de StAB de gevolgen van het besluit voor de geluidsbelasting van eisers bepalen indien moet worden geconcludeerd dat dit onvoldoende is gebeurd door de door verweerder ingeschakelde deskundige?

6.2 Bevindingen StAB

Ik ga eerst in op in de manier van beoordelen. Daarna ga ik in op de wijze waarop de beoordeling door verweerder is geschied. Ik betrek daarbij tevens het opgestelde akoestisch rapport.

6.2.1 Wijze van beoordeling

Voor de akoestische situatie van een bedrijf in zijn omgeving is de geluidsproductie van belang die wordt veroorzaakt door de activiteiten in het bedrijf en daarbuiten.

Indien geen gegevens bekend zijn over een mogelijk te vestigen bedrijf kan gebruik worden gemaakt van de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" die indicatieve afstanden aangeeft tot woonbebouwing, op het gebied van onder meer geluid en stank. Er moet van worden uitgegaan dat ter hoogte van woningen binnen de in de brochure genoemde afstanden voor specifieke categorieën van bedrijven geen goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd.

Indien zoals in dit geval bekend is welk bedrijf ter plaatse is gevestigd en daarvoor in het kader van een beoordeling op grond van de Wet milieubeheer (Wm) een akoestisch rapport is opgesteld, kan van deze informatie gebruik worden gemaakt en kan de VNG-brochure verder buiten beschouwing blijven.

Op grond van het Activiteitenbesluit (Wm) geldt vanwege de geluidsproductie van deze inrichting voor de betrokken woningen thans standaard een etmaalwaarde van 50 dB(A)¹⁰, uitgaande van het principe dat de bedrijven geen vergunning meer nodig hebben en aan de algemene regels van dit Besluit moeten voldoen¹¹. Een waarde die volgens de toelichting bij het Besluit moet worden aangemerkt als BBT. Een verhoging van de standaardwaarde naar boven als naar beneden is mogelijk door het opleggen van maatwerkvoorschriften.

Voor de beoordeling van het komen en gaan van vrachtwagens dat het gevolg is van het in werking zijn van het transportbedrijf, wordt door de bevoegde gezagen, en zo ook door verweerder, steevast gebruik gemaakt van de circulaire van de minister van VROM van 29 februari 1996 inzake "Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting" (hierna: de Schrikkelcirculaire). Met deze circulaire wordt het afremmen en optrekken van vrachtwagens buiten de grens van de inrichting berekend voor zover dat 'verkeer nog niet is opgenomen in het heersende verkeersbeeld'¹².

In de circulaire wordt een voorkeursgrenswaarde aanbevolen van 50 dB(A) etmaalwaarde¹³ voor het equivalente geluidsniveau van het komen en gaan van het inrichtingsverkeer.

Het vrachtverkeer wordt op voornoemde wijze in het kader van de Wet milieubeheer uitsluitend beoordeeld in de directe omgeving van de in- en uitrit van het bedrijf. In het licht van het belang van een goede ruimtelijke ordening zou de beoordeling het komen en gaan van vrachtwagens ook in een grotere straal van het bedrijf aan de orde kunnen en moeten komen.

6.2.2 De beoordeling zoals die door verweerder heeft plaatsgevonden.

Er is een akoestisch rapport opgesteld om te kunnen beoordelen of aan de hiervoor genoemde etmaalwaarde van 50 dB(A) uit het Activiteitenbesluit kan worden voldaan. Uit het rapport blijkt dat bij de dichtstbijgelegen woning van derden (eiser 1) geluidsbelastingen (bladzijde 6) voor het langtijd gemiddeld beoordelingsniveau vanwege het transportbedrijf zijn berekend van 41, 34 en 33 dB(A) voor dag- avond- en nachtperiode. De grenswaarden uit het besluit worden daarbij in belangrijke mate onderschreden.

¹⁰ Etmaalwaarde van 50 dB(A) betekent 50 dB(A) voor de dagperiode (07.00-19.00 uur), 45 dB(A) voor de avondperiode (19.00-23.00 uur) en 40 dB(A) voor de nachtperiode (23.00-07.00 uur).

¹¹ Het bedrijf heeft op grond het Activiteitenbesluit enige tijd geleden een melding gedaan; tegen de acceptatie van de melding is, naar ik heb begrepen, geen beroep aangetekend.

¹² Vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

¹³ Met de komst van de Schrikkelcirculaire is een beoordeling van de maximale geluidsniveaus van vrachtwagens (piekniveaus) buiten de grens van een inrichting komen te vervallen.

Uit bladzijde van het akoestisch rapport blijkt dat ter plaatse van de bedrijfswoning van GMB niet aan de voorkeursgrenswaarde van de Schrikkelcirculaire voor de avond- en nachtperiode kan worden voldaan.

Volgens de circulaire is overschrijding van de voorkeursgrenswaarde toegestaan tot 65 dB(A), indien en voor zover redelijkerwijs geen bron- of geluidwerende maatregelen in de overdrachtssfeer kunnen worden getroffen en indien rekening wordt gehouden met onder meer de geldende grenswaarden voor het totale wegverkeer uit de Wet geluidhinder, waaronder de maximaal toelaatbare binnengrenswaarde van 35 dB(A). In het akoestisch rapport is de verwachting uitgesproken dat de gevelisolatie van deze bedrijfswoning (GMB) zodanig zal zijn dat de binnengrenswaarde van 35 dB(A) niet zal worden overschreden¹⁴.

Voor wat betreft (de uitgangspunten in) *het akoestisch rapport* merk ik het volgende op.

In het rapport is (nog) uitgegaan van het geopend zijn van het hekwerk aan de noordkant van het bedrijfsterrein, rijbewegingen door die poort en laad- en losactiviteiten buiten met een heftruck aan die kant van het gebouw. Deze situatie doet zich niet (meer) voor.

In het rapport is geen rekening gehouden met het manoeuvreren van de vrachtwagens, voor zover die nodig zijn om de vrachtwagens op het noordelijk deel van het open terrein nabij de nieuwe kas te parkeren dan wel voor zover die nodig zijn om de aanhangers nabij de elektrische aansluitpunten te parkeren (zie foto's).

De inmiddels nieuwe gerealiseerde hoge kas is nog niet als afschermend c.q. reflecterend gebouw in het model opgenomen. Tijdens het manoeuvreren en parkeren van de vrachtwagens voor de kas zal dit kunnen leiden tot reflecties waardoor de berekende geluidsbelasting in de omgeving hoger (tot maximaal 3 dB) zal uitvallen.

In het gebouw worden, zoals in het begin vermeld, groeppageactiviteiten verricht. Daartoe worden de vrachtwagens voor de docking stations gereden en worden deze geladen en gelost met behulp van een heftruck in het gebouw. De bewegingen van de vrachtwagens bij de docking stations en de heftruckbewegingen in het gebouw en op de laadklep van de vrachtwagens zijn niet in het rapport gemodelleerd. Ik stel vast dat de groeppageactiviteiten in het geheel niet zijn beschouwd. Ook de koelinstallaties in het gebouw en de daarbij aanwezige verdamper (continu in werking) zijn niet gemodelleerd, terwijl ook het gebruik van het parkeerterrein voor het gebouw door personenauto's niet is gemodelleerd. Het akoestisch rapport is derhalve onvolledig en niet representatief voor de onderhavige situatie van het transportbedrijf.

Uit figuren in het rapport waarop de rijbewegingen zijn gemodelleerd blijkt verder dat de in- en uitrit ter plaatse van de bedrijfswoning van GMB ten onrechte circa 10 meter zuidelijker is geprojecteerd dan deze in werkelijkheid ligt.

¹⁴

Er zijn in dat opzicht middelvoorschriften (artikel 2.1 Activiteitenbesluit) aan de orde.

Op grond van het voorgaande is geluidsbelasting ter plaatse van de omliggende woningen, zowel voor wat de equivalente geluidniveaus binnen en buiten de inrichting alsmede de maximale niveaus in de inrichting, onderschat.

De eindconclusie is dat het akoestisch rapport voor wat betreft de emissie van geluid uit het transportbedrijf (directe gevolgen en indirecte gevolgen) niet bruikbaar is.

Over de berekening aan de hand van de Schrikkelcirculaire in het rapport (indirecte hinder) merk ik tenslotte nog op dat uit het rapport blijkt dat niet de binnenshuis optredende geluidsbelasting van het totale wegverkeer is berekend, maar slechts die van het verkeer van en naar de onderhavige inrichting. Daardoor is niet duidelijk of de geluidsbelasting van het totale wegverkeer onder de 35 dB(A) blijft¹⁵.

In het rapport is verder aangegeven dat voor de vrachtwagenrijbewegingen de rijroute is opgesplitst in segmenten van 10 meter (bladzijde 5). Afhankelijk van het aantal voertuigbewegingen en de rijsnelheid is aan de bronnen een bedrijfsduurcorrectie toegekend (zie bijlage 6, invoer mob. bronnen).

Op zich is dit een gebruikelijk manier voor langzaam rijdende vrachtwagens. Bij het in- en uitrijden van de poort kan echter door het kiezen van stappen van 10 meter de optrekkende c.q. versnellende beweging van een vrachtwagen slechts grofmazig worden gemodelleerd. In combinatie met de verkeerd geprojecteerde in- en uitrit betekent een en ander dat hogere geluidniveaus op grond van de Schrikkelcirculaire ter plaatse van de woning van GMB zijn te verwachten.

Overigens is de berekende geluidsbelasting op grond van de Schrikkelcirculaire ruim beoordeeld. De vrachtwagens ter plaatse van de woning van eiser 3 zullen op een afstand van 70 meter buiten de in- en uitrit, naar verwachting 'zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld'.

Het vrachtverkeer is in het akoestisch rapport en door verweerder uitsluitend beoordeeld in de directe omgeving van de in- en uitrit van het bedrijf (Schrikkelcirculaire). In het besluit heb ik geen beoordeling van het komen en gaan van vrachtwagens in de ruimere omgeving van het transportbedrijf in het kader van de beoordeling van een goede ruimtelijke ordening aangetroffen. Dit is hier nodig in een situatie waarin voor de komst van het bedrijf geen vrachtwagens 's avonds en 's nachts aankomen en vertrekken¹⁶ en woningen van derden op korte afstand van de weg van de ontsluitingsweg (Pratwinkel/Kieënweg) liggen.

Omtrent de mogelijke *cumulatie van geluid* van het bedrijf (opmerkingen in akoestisch rapport) merk ik nog het volgende op.

¹⁵ Zie ABRvS 200809438/1 van 23 december 2009.

¹⁶ Vrachtwagens van GMB en Crien B.V. vertrekken vaak wel vanaf 06.00 uur.

In het kader van vergunningverlening wordt door bevoegde gezagen in bijna alle gevallen de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening van VROM uit 1998 gebuikt. Deze Handreiking voorziet (impliciet) in zekere zin met de cumulatie van geluidshinder vanwege een bedrijf en de geluidbelasting vanwege andere geluidsbronnen¹⁷. De reeds aanwezige, door andere bronnen veroorzaakte geluidsbelasting komt namelijk tot uitdrukking in het referentieniveau van het omgevingsgeluid en is als zodanig betrokken bij de grenswaarden die met betrekking tot een inrichting op grond van de Handreiking zouden zijn gesteld.

In dit geval is de akoestisch adviseur uitgegaan van de formele grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. In een aanvullende mail van 28 mei 2010 (zie StAB-10) geeft hij hierover het volgende aan:

De waarde van 53 dB(A) betreft een gemotiveerde 'inschatting'. In de omgeving van de onderzoekslocatie bevinden zich enkele bedrijven van derden. De gevels van omliggende woningen worden onder meer door deze bedrijven belast. Gezien de lokale situatie zijn er geen gevels die relevant belast worden door meer dan 2 bedrijven. Aangezien alle betreffende bedrijven een vergunde geluidruimte hebben van 50 dB(A), zal de bestaande geluidbelasting op de gevels van omliggende woningen nergens hoger liggen dan $50+50=53$ dB(A) etmaalwaarde. Dit is in het rapport dan ook als maatgevend (worst-case) aangehouden.

Onderhavige inrichting levert een bijdrage van ten hoogste 50 dB(A) etmaalwaarde. Gecumuleerd met de (hoogst mogelijke) bestaande geluidbelasting van 53 dB(A) komt de gecumuleerde gevelbelasting nooit boven $50+53=55$ dB(A) etmaalwaarde uit.

Op grond van jurisprudentie (uitspraak 200700052/1) wordt gesteld "dat bij cumulatie van het geluid van een 'redelijke' situatie kan worden gesproken, zijnde een niveau van tussen de 50 en 55 dB(A)". Gezien de aard van de omgeving (bedrijventerrein) lijkt onderhavige situatie hierbij aan te sluiten.

De inschatting die de akoestisch rapporteur heeft gemaakt van de maximaal mogelijk optredende gecumuleerde geluidsbelasting is realistisch.

De uitspraak waarnaar de akoestisch adviseur verwijst, heeft betrekking op de zogeheten Miedema-beoordeling. Deze beoordeling wordt gebruikt als een indicatie van het toekomstige woonklimaat bij woningen als gevolg van cumulatie van geluid als gevolg van verschillende soorten geluid waarvoor aparte normstellingen gelden zoals industrielawaai, wegverkeerslawaaï, treinlawaaï en vliegverkeerslawaaï. Daarvoor is een zogeheten Milieukwaliteitsmaat (MKM)¹⁸ ontwikkeld. In deze methode wordt met intervallen van 5 dB(A) een kwaliteitsoordeel aan de woonomgeving gegeven, zie navolgende tabel.

¹⁷ Zie ABRvS 200903439/1/M1 van 12 mei 2010.

¹⁸ Miedema heeft hiervoor onderzoek verricht (Bron: H.M.E. Miedema, TNO-NIPG, sept.1992, "response functions for environmental noise in residential areas"); er is een methodiek ontwikkeld om de geluidsbelastingen in relatie tot verschillende normstellingen bij elkaar te kunnen optellen (energetisch sommeren).

MKM (dB(A))	Kwaliteitsoordeel
< 40	Goed
40 - 45	Tamelijk goed
45 - 50	Redelijk
50 - 55	Matig
55 - 60	Tamelijk slecht
60 - 65	Slecht
65 - 70	Zeer slecht
> 70	Extreem slecht

Tabel: Milieukwaliteitsbeoordeling van de omgeving volgens Miedema.

De akoestisch rapporteur heeft hier echter alleen de geluidniveaus vanwege het industrielawaai gesommeerd en daarbij verwezen naar de kwalificatie uit de hiervoor genoemde tabel. Andere geluidsbelastingen, zoals die vanwege het wegverkeerslawaai, zijn niet meegenomen.

Een geluidbelasting van een woning in het buitengebied, buiten de grens van een industrieterrein, van 55 dB(A) als gevolg van uitsluitend industrielawaai is als hoog aan te merken en afgevraagd kan worden of met een dergelijke geluidsbelasting een goed woon- en leefklimaat wordt gegarandeerd. Ook afgevraagd kan worden of alleen voor wat betreft industrielawaai voorgaande 'Miedema-tabel' kan en mag worden gebruikt omdat deze is opgesteld na inbreng en omrekening van alle soorten geluid.

Met een dergelijk hoog niveau van 55 dB(A) voor alleen industrielawaai ben ik van mening dat niet alleen de geluidsbelasting van het transportbedrijf in kaart had moeten worden gebracht, maar dat tevens inzicht had moeten zijn verkregen in de daadwerkelijke geluidsproductie van de andere omliggende bedrijven. Pas dan zou inzichtelijk zijn wat de geluidsbelasting van de woning van met name eiser 1 zou worden. Ik sluit overigens niet uit dat de geluidsbelasting van de woning van eiser 1 uiteindelijk veel lager zal blijken te liggen dan de aangenomen maximale waarde van 55 dB(A). Deze lagere geluidsbelasting die het gevolg is van het feit dat de omliggende bedrijven minder 'geluidruimte' nodig hebben, zou middels maatwerkvoorschriften kunnen worden geformaliseerd.

6.3 Beantwoording vraag

De berekende gecumuleerde geluidsbelasting van 55 dB(A) heeft alleen ten aanzien van industrielawaai plaatsgevonden. In dat opzicht is een verwijzing naar de Miedema-methode en kwalificatie van het woon- en leefklimaat van de omliggende woningen niet geheel juist en is de beoordeling van cumulatieve onvolledig.

Een gecumuleerde geluidsbelasting van een woning in het buitengebied, buiten de grens van een industrieterrein, van 55 dB(A) als gevolg van uitsluitend industrielawaai moet als hoog worden aangemerkt. In dat opzicht had de daadwerkelijke geluidsproductie van de andere omliggende bedrijven bij de afweging ook in kaart moeten worden gebracht.

Het ten behoeve van het bedrijf opgestelde akoestisch rapport is onvolledig, niet-representatief en daardoor niet bruikbaar.

Het komen en gaan van vrachtwagens is alleen beoordeeld aan de hand van de Schrikkelcirculaire in het kader van een beoordeling op grond van de Wet milieubeheer. In het besluit heb ik geen beoordeling van het komen en gaan van vrachtwagens in de wijdere omgeving van het bedrijf in het kader van de beoordeling van een goede ruimtelijke ordening aangetroffen. Dit is hier nodig in een situatie waarin voor de komst van het bedrijf geen vrachtwagens 's avonds en 's nachts aankomen en vertrekken en woningen van derden op korte afstand van de weg van de ontsluitingsweg (Pratwinkel/Kieënweg) liggen.

Bijlagen

StAB-1	luchtfoto locatie Napoleonsbaan Noord 12 te Baarlo
StAB-2	luchtfoto Napoleonsbaan en Pratwinkel samen
StAB-3	foto's Pratwinkel 9
StAB-4	overzicht straten omgeving Pratwinkel
StAB-5	luchtfoto industrieterrein ter plaatse van Pratwinkel
StAB-6	foto's industrieterrein en kruising met Bong
StAB-7	Mail van 26 mei 2010 van Kragten
StAB-8	Mail van 28 mei 2010 van verweerder
StAB-9	Een gekopieerde bladzijde van CROW Publicatie 192
StAB-10	Mail van 28 mei 2010 akoestisch adviseur



StAB

GERECHTELIJKE
OMGEVINGSDESKUNDIGEN

Ingekomen ter griffie
van de Rechtbank Roermond
sector Bestuursrecht

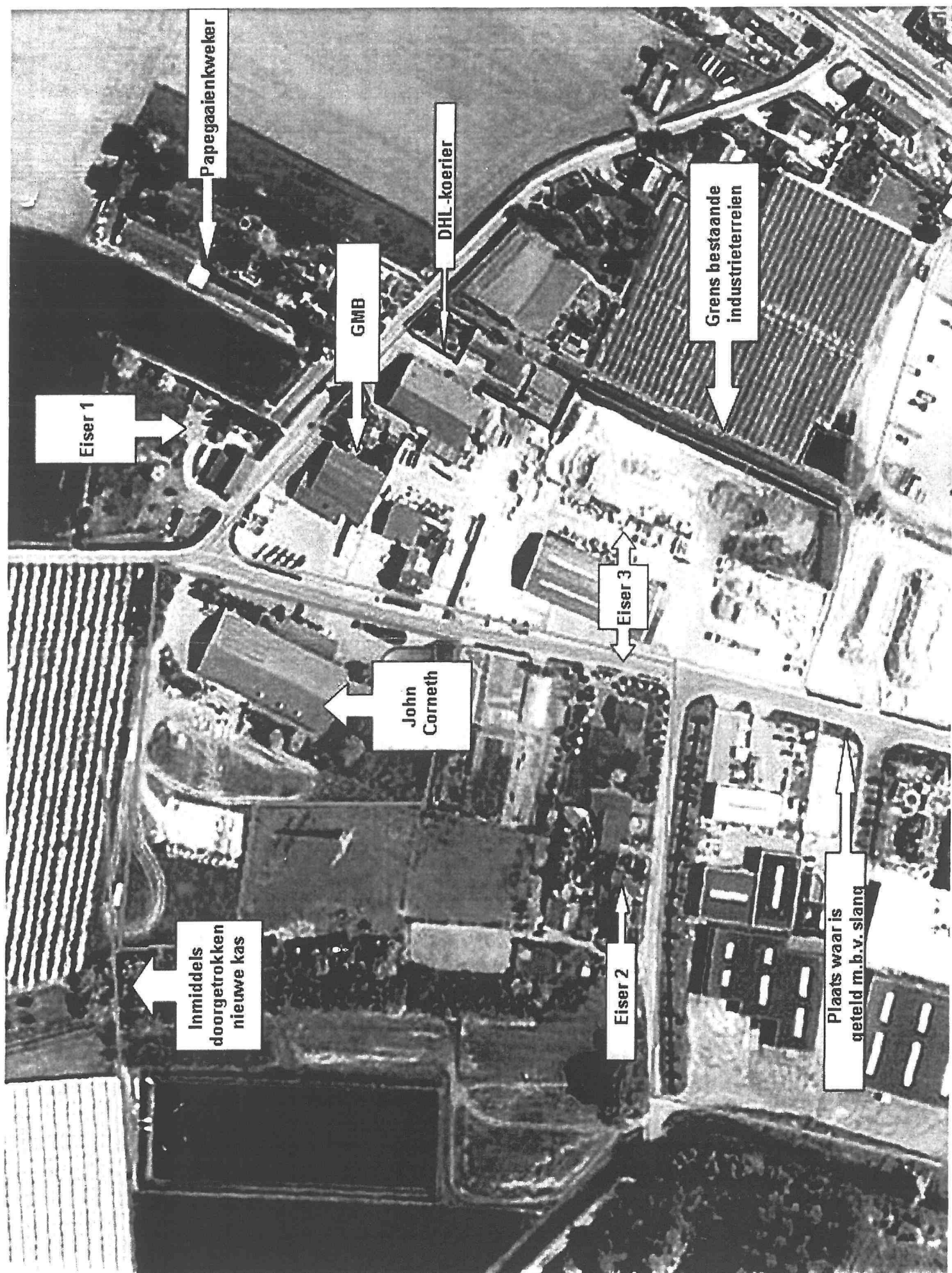
- 7 JUNI 2010

Bezuidenhoutseweg 62
2594 AW Den Haag

Postbus 95928
2509 CX Den Haag

T 070 3150150
F 070 3150195

info@stab.nl
www.stab.nl



Eiser 1

Papegaaienkweker

GMB

DHL-koerier

Grens bestaande
industrieterreinen

John
Corneth

Eiser 3

Eiser 2

Inmiddels
doorgetrokken
nieuwe kas

Plaats waar is
geteld m.b.v. slang

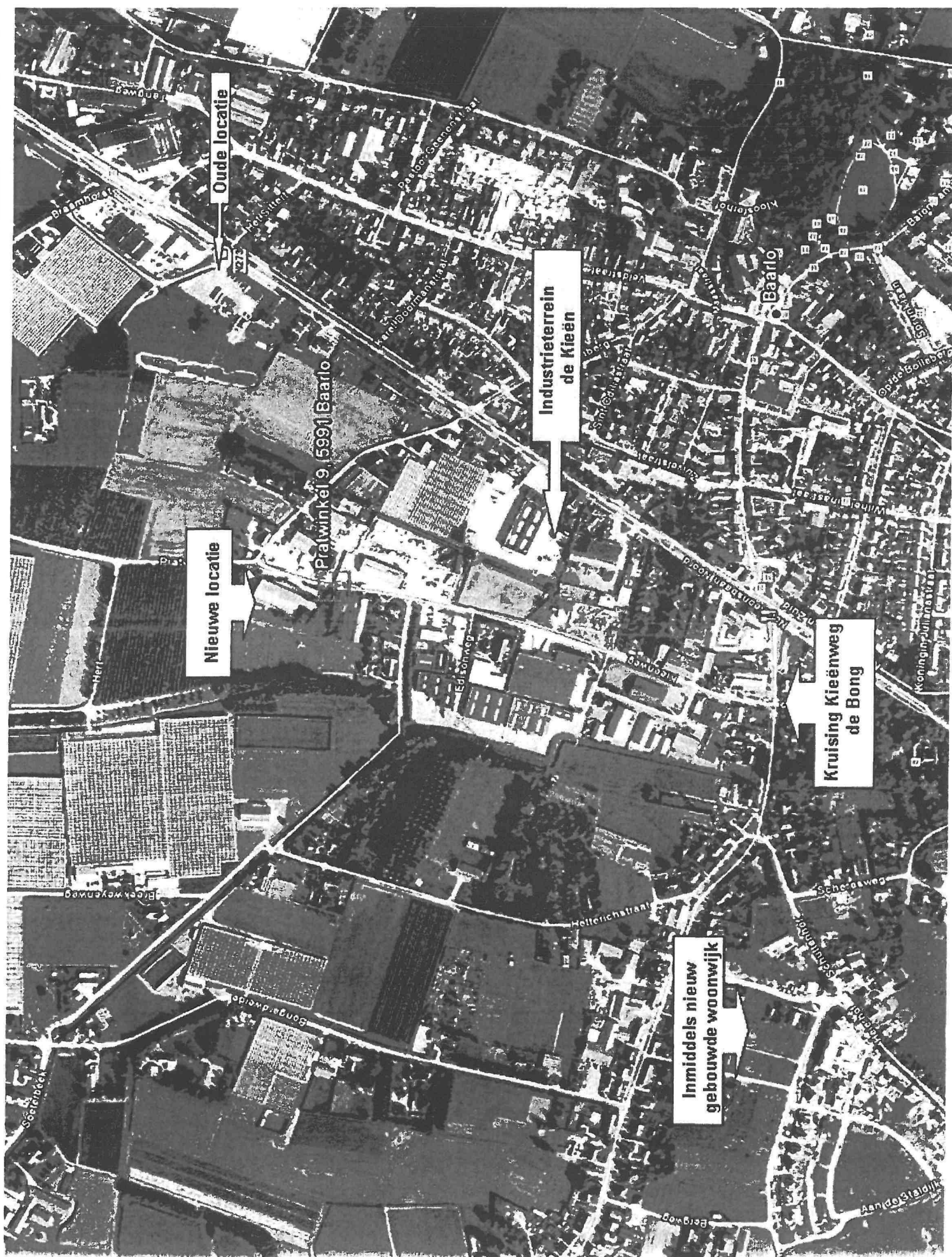




Foto 1: Geparkeerde opleggers van het eigen bedrijf met op de achtergrond nieuwbouwkas

er grinte
Rceurmond
sector Bestuursrecht

7 JUNI 2010

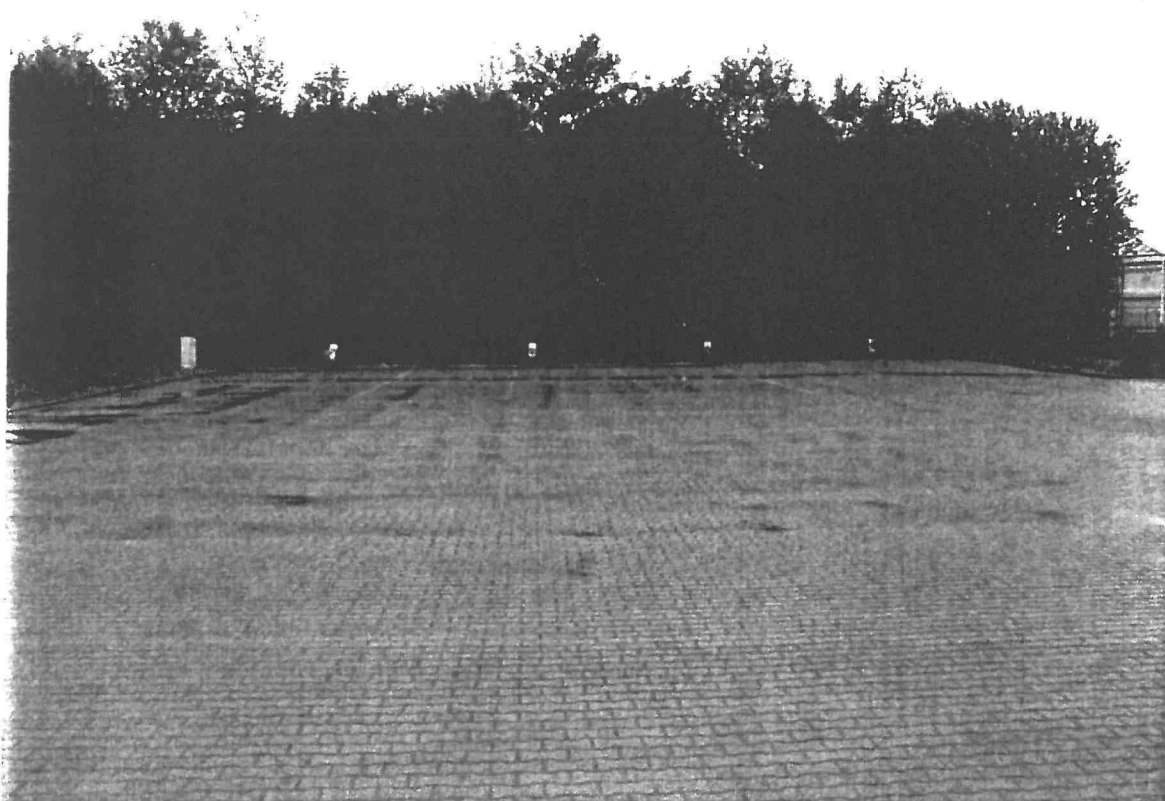


Foto 2: Electrische aansluitpunten (8 stuks) voor koelwagens



Foto 3: Docking stations

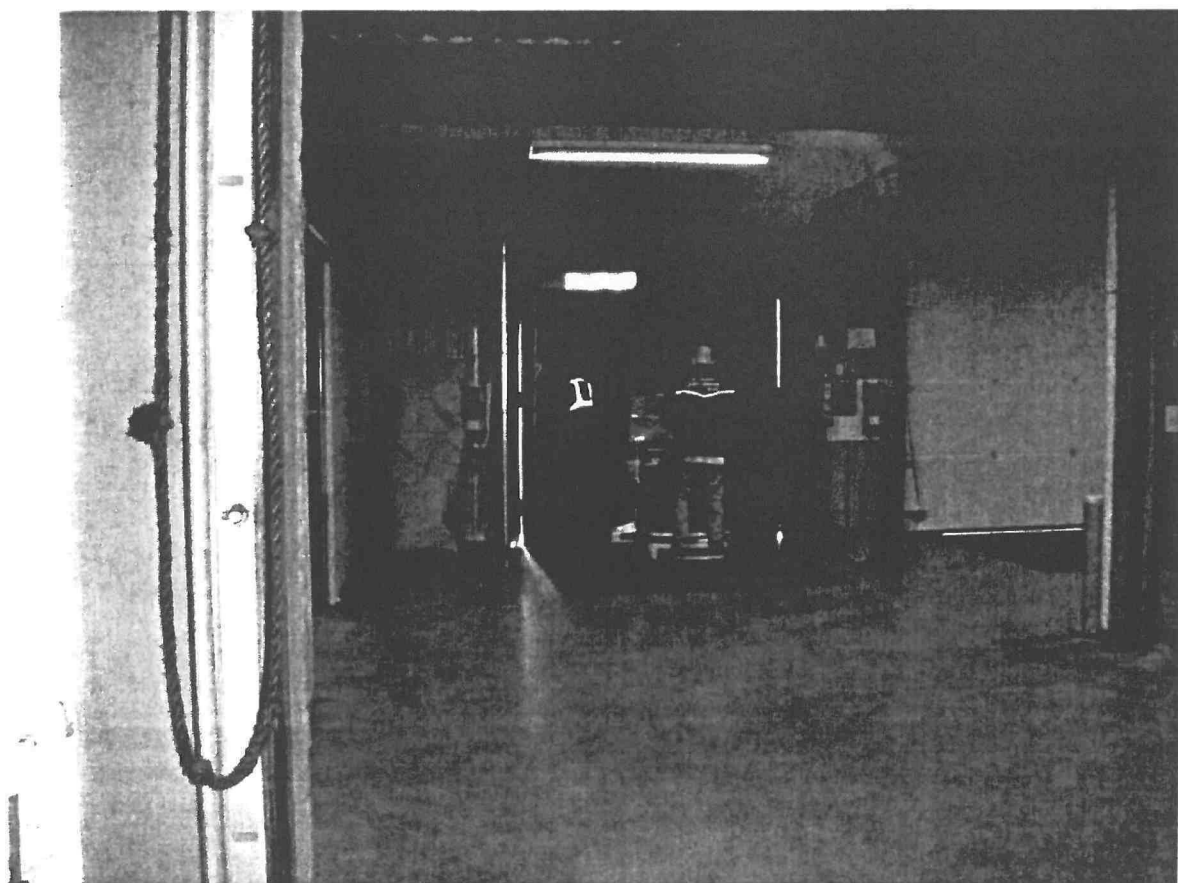


Foto 4: Laden en lossen vrachtwagens via dock



Foto 5: Opslag binnen ongekoeld

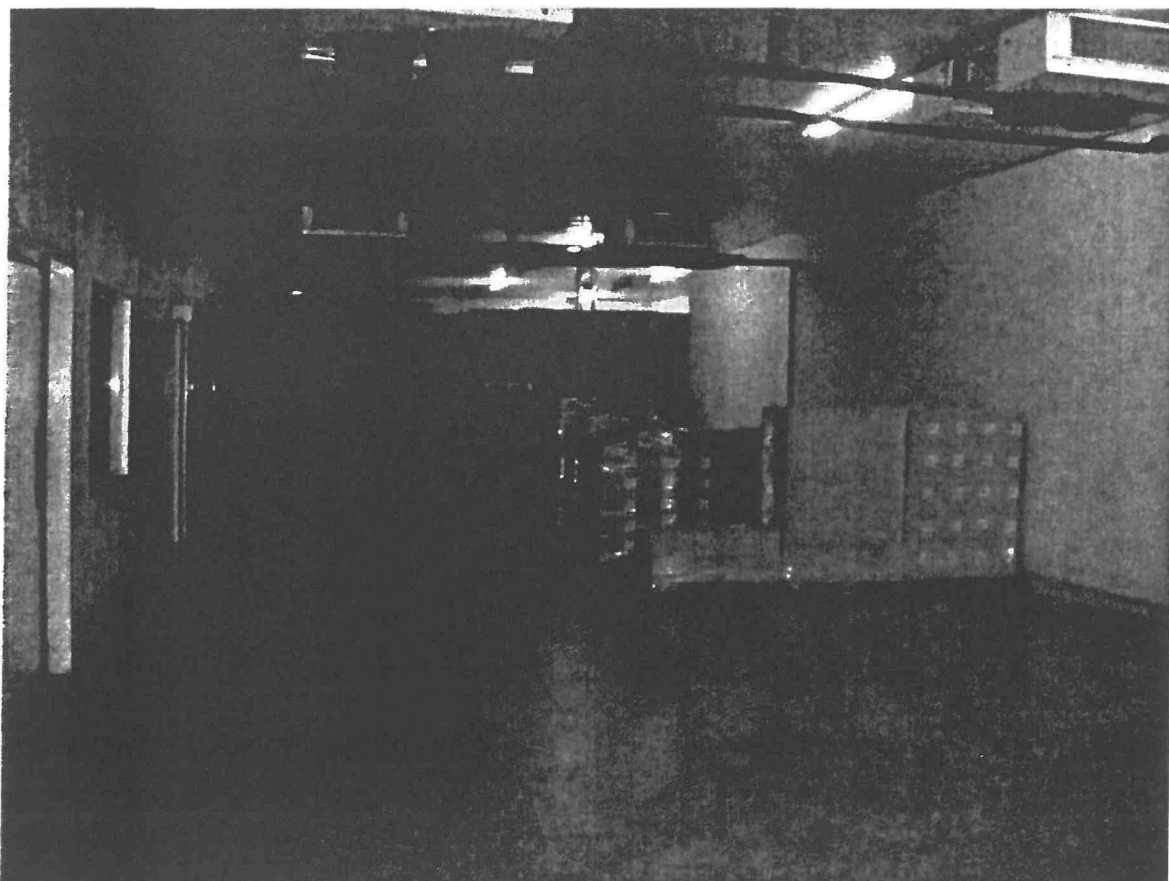


Foto 6: Opslag binnen gekoeld



Foto 7: In- en uitrit bedrijf met parkeerterrein voor (Poolse) chauffeurs



Foto 8: Aansluiting bedrijf (rechts achter bord) op de Kieënweg

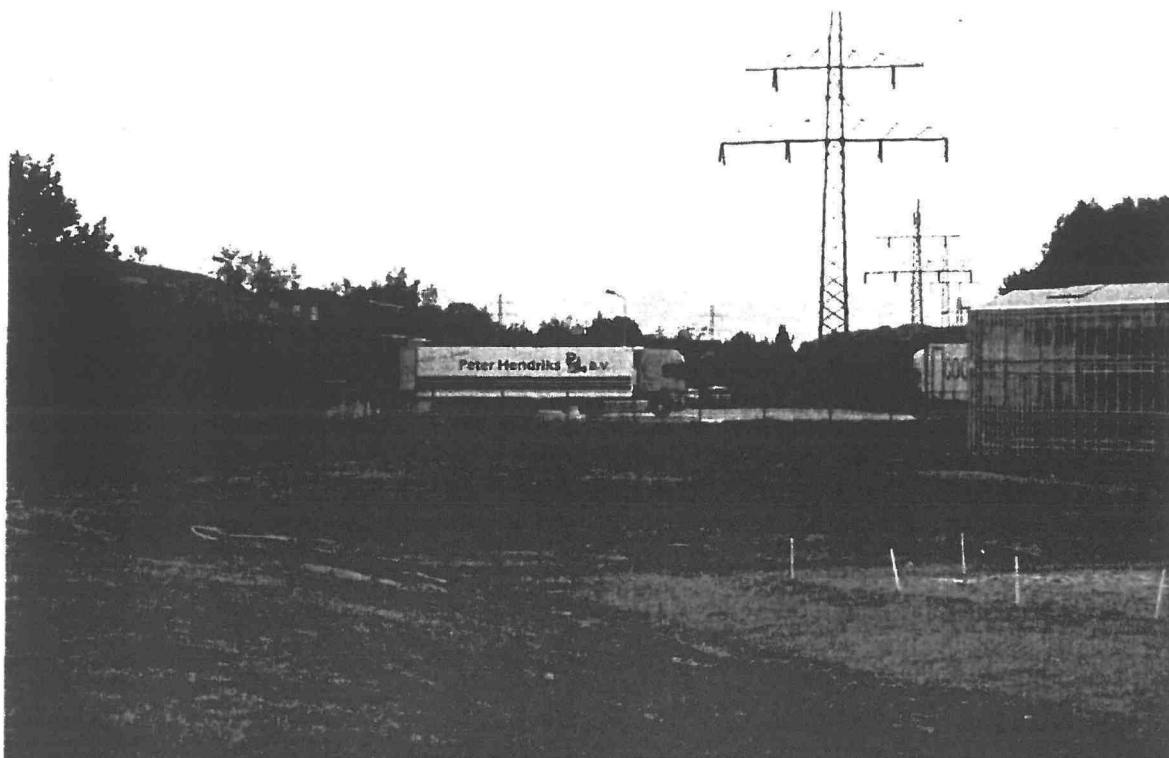


Foto 9: Vrachtwagen van derden t.b.v. groupage

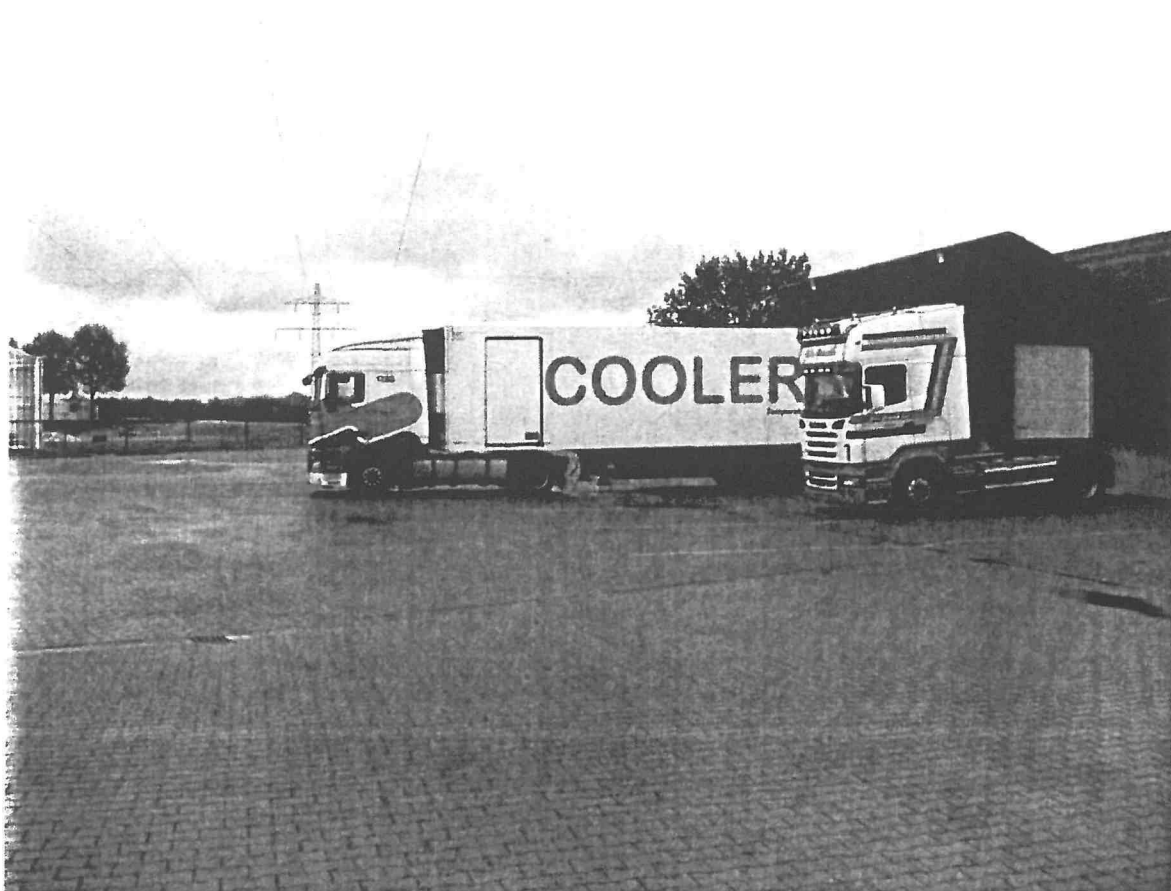
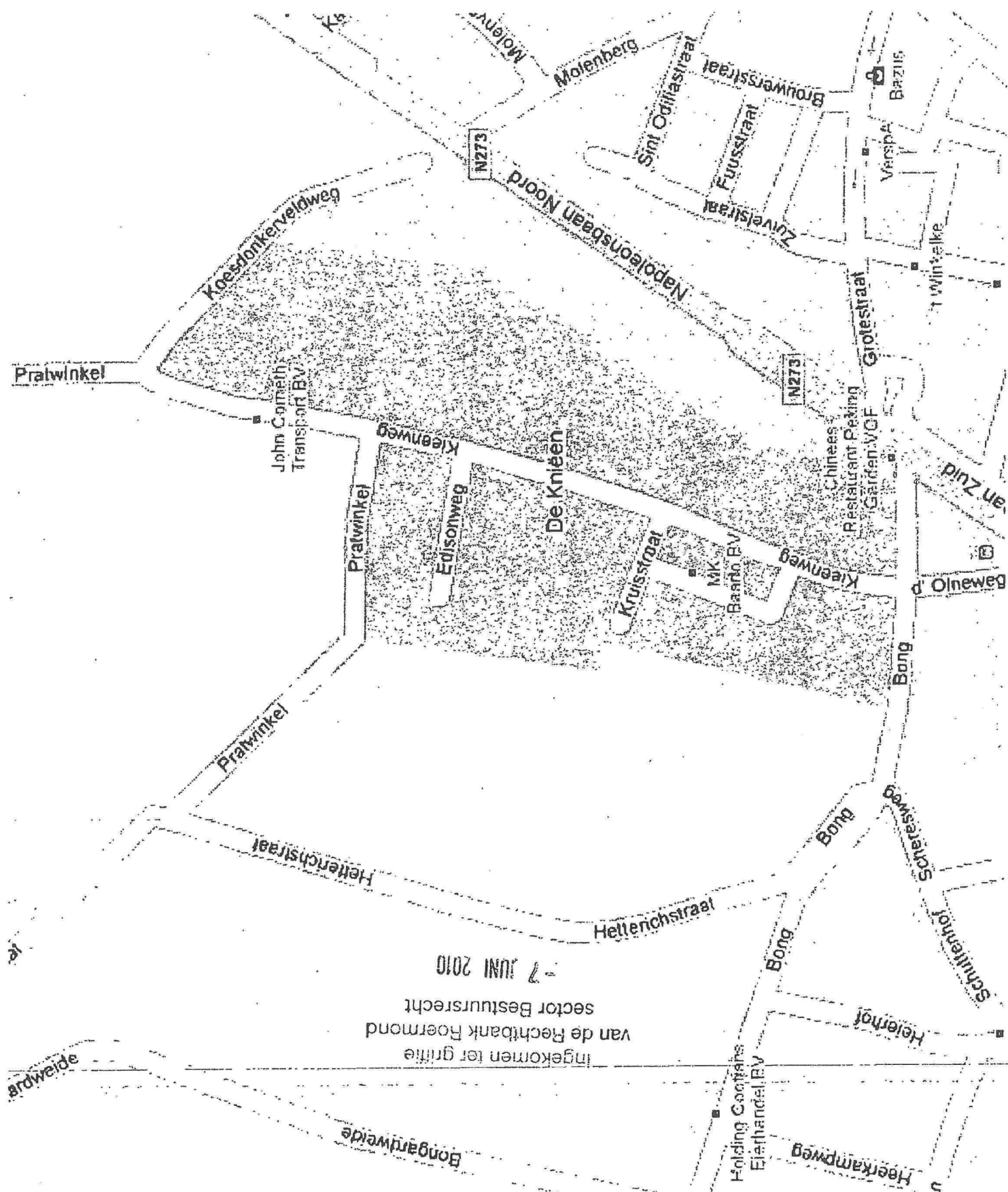


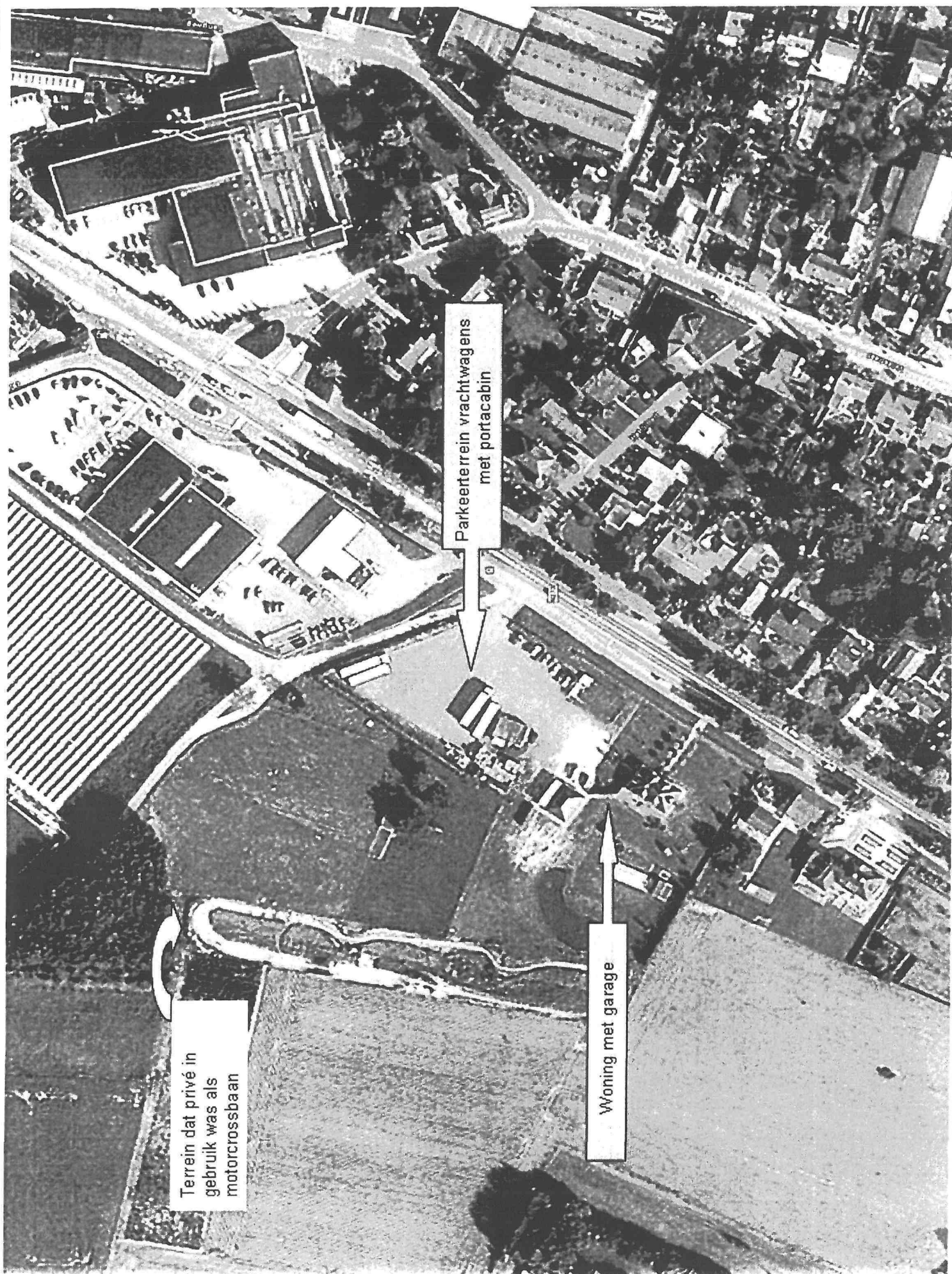
Foto 10: Vrachtwagen van derden t.b.v. groupage



Foto 11: De oude locatie aan de Napoleonsbaan met huis en garage
(rechts werden vroeger de vrachtwagens gestald)

2-7 JUNI 2010





Parkeerterrein vrachtwagens
met portacabin

Terrein dat privé in
gebruik was als
motorcrossbaan

Woning met garage



Foto 1: Einde van de Koesdonkerveldweg ter plaatse van de Napoleonsbaan ingekomen ter griffie van de Rechtbank Roermond sector Bestuursrecht

7 JUNI 2010

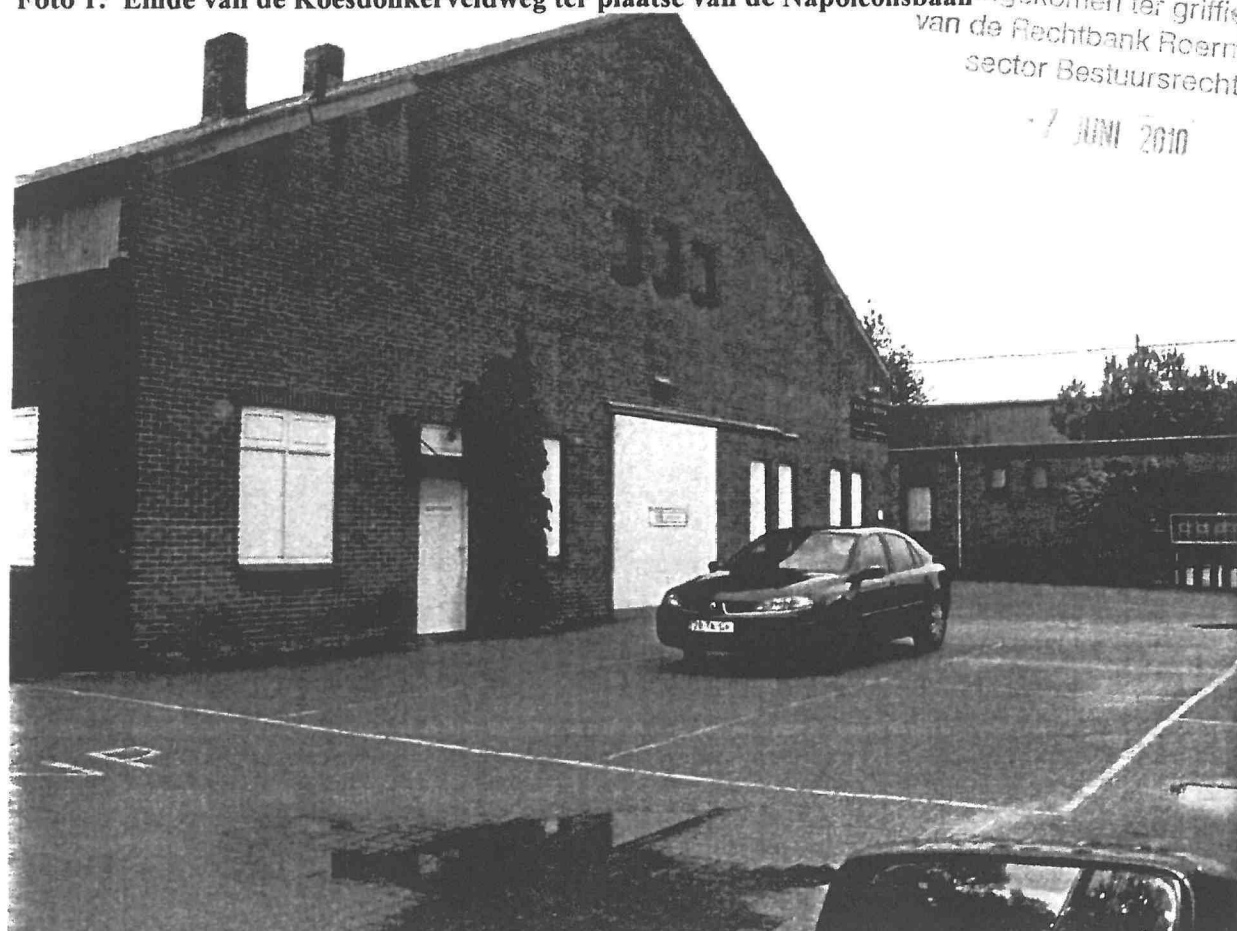


Foto 2: Gebouw van DHL-koeriersbedrijf

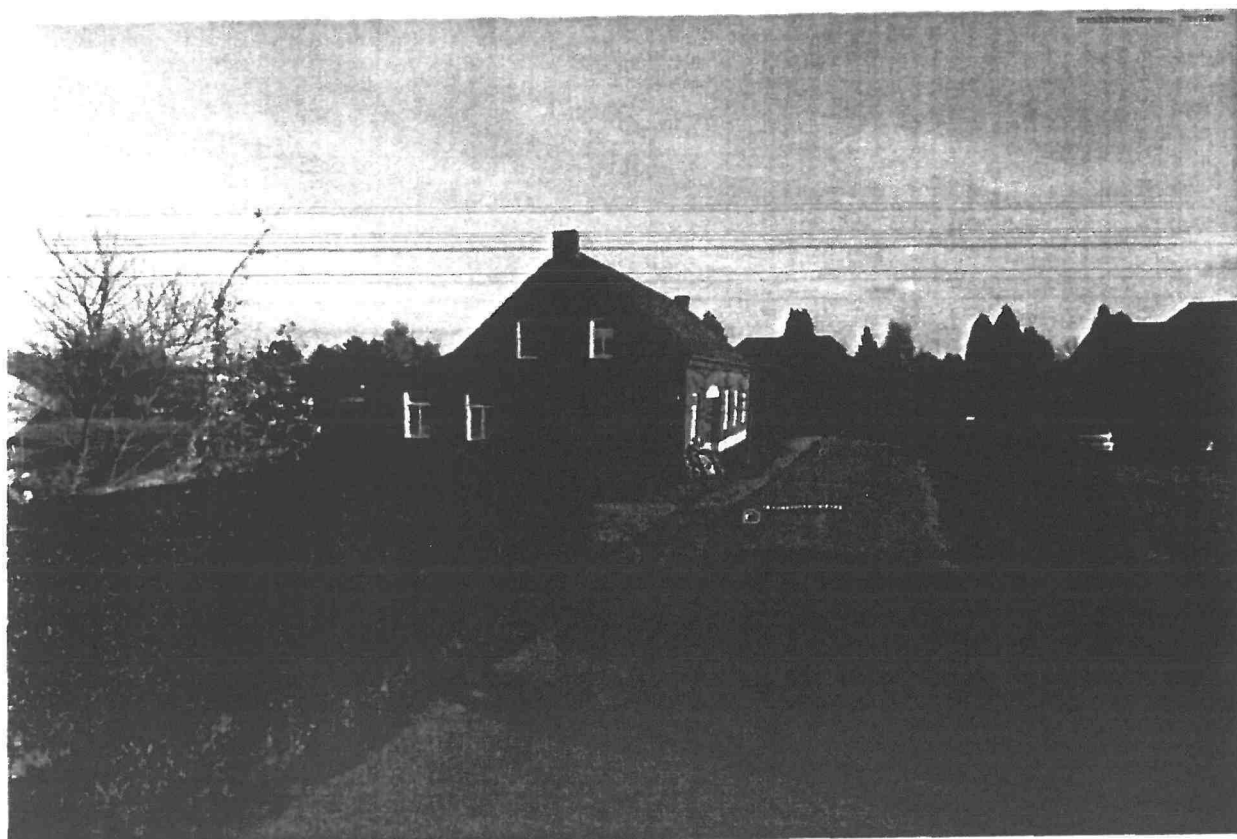


Foto 3: Koesdonkerveldweg met woning van eiser 1



Foto 4: Kruising Pratwinkel met Koesdonkerveldweg (verderop eindigt bebouwde kom)

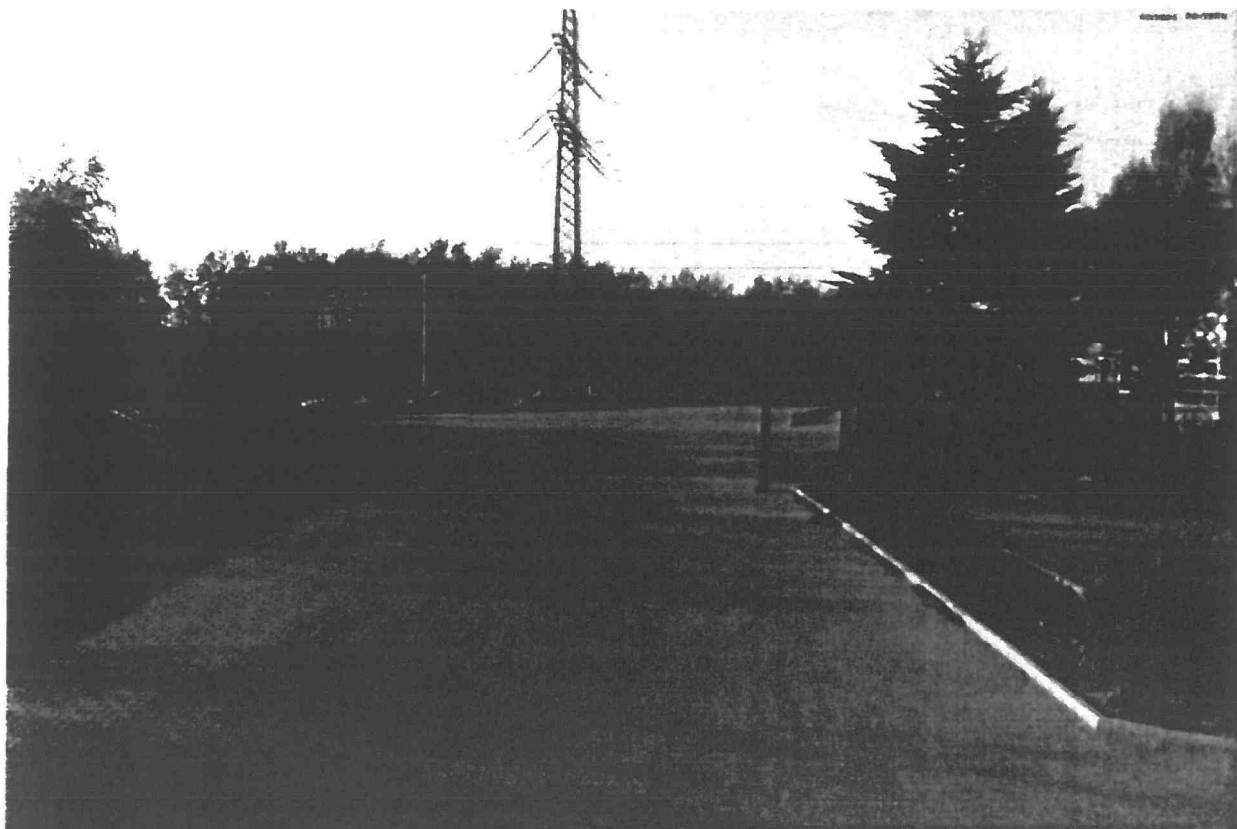


Foto 5: Ingang bedrijf

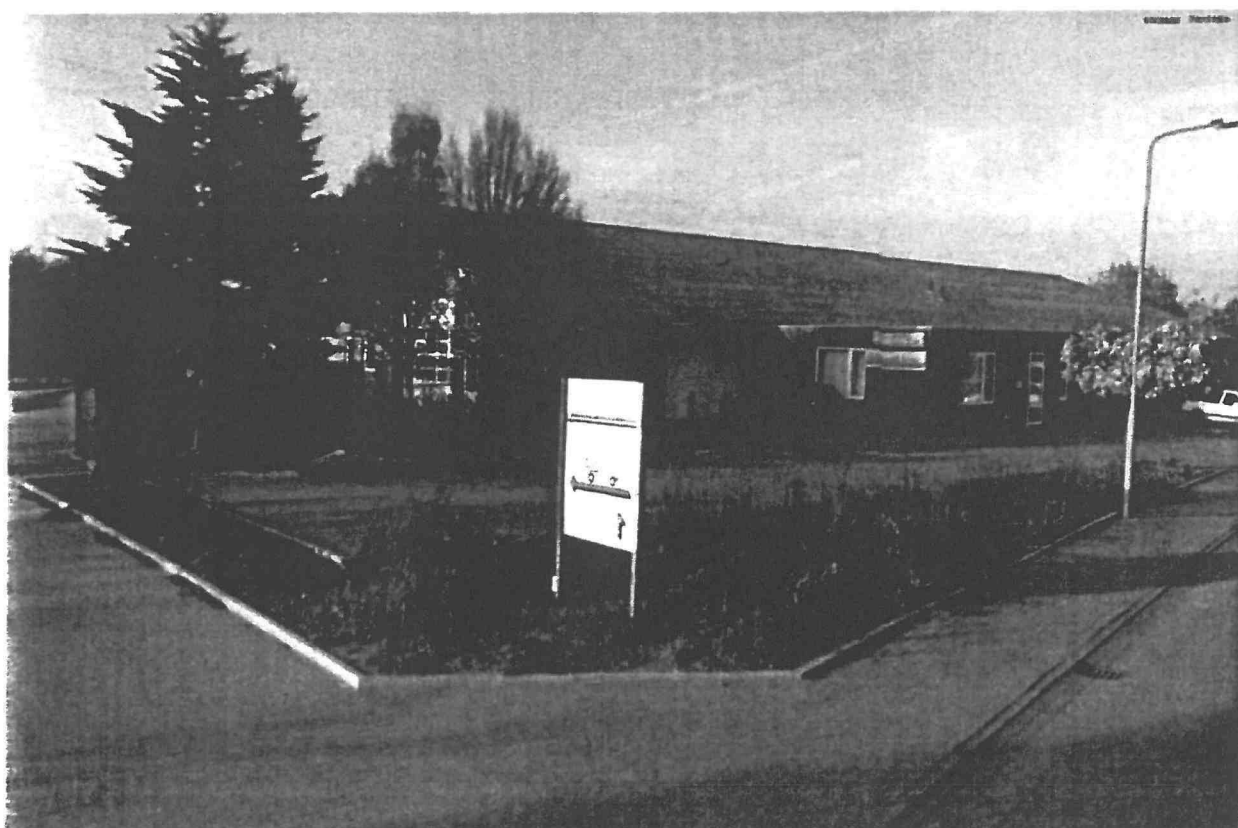


Foto 6: Opslaggebouw met kantoor van bedrijf



Foto 7: Bedrijf GMB

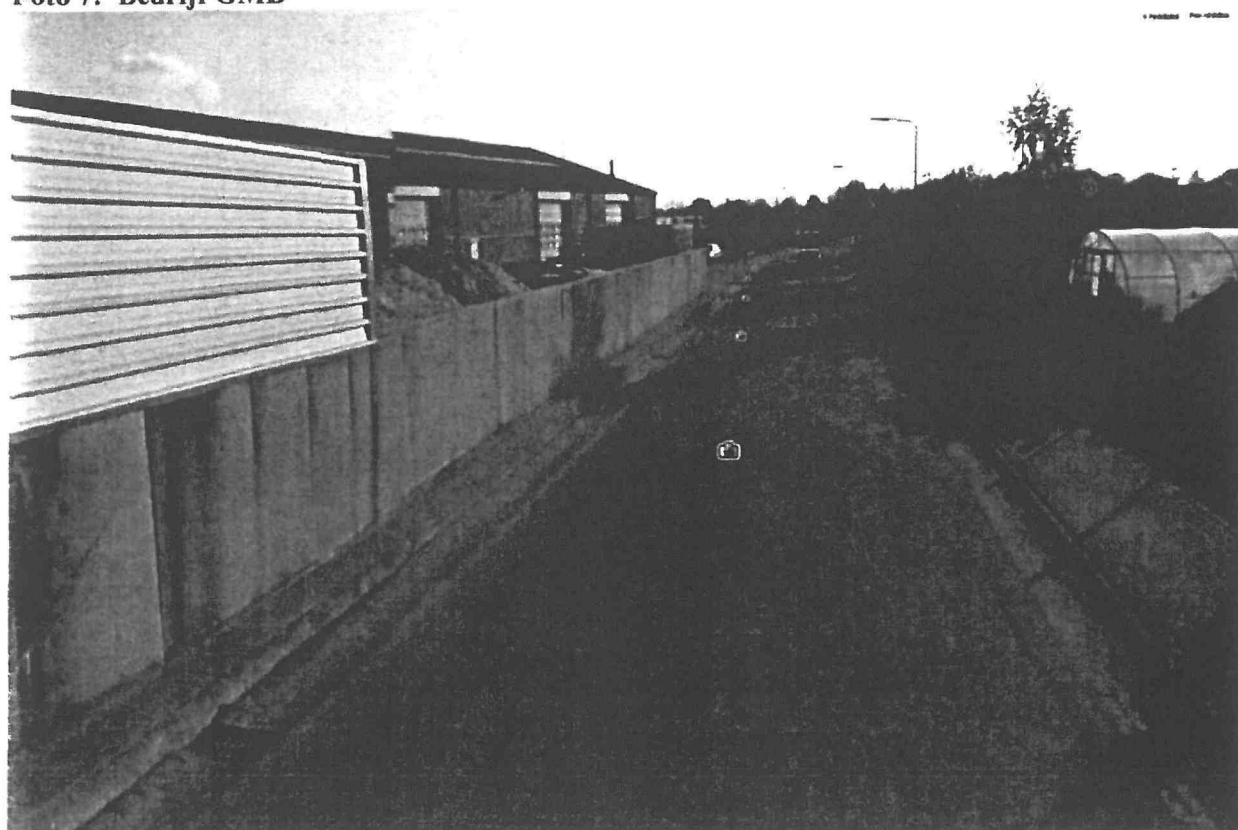


Foto 8: Links bedrijf Crien B.V. met opslagen zand e.d.



Foto 9 en 10: Bedrijf Box Cleaning Service



Foto 15: Nadering kruising Kieënweg met de Bong



Foto 16: Kruising Kieënweg met de Bong



Foto 17: Kruising Kieënweg met de Bong



Foto 18: Kruising Kieënweg/Bong met in verte kruising met Napoleonsbaan

Van: "Martijn Kersten" <mke@kragten.nl>
Aan: "ing. P. van der Hoogt" <P.vanderHoogt@stab.nl>
Datum: 05/26/10 10:39
Onderwerp: Re: Betr.: Verkeerstellingen Baarlo

Beste,

Wij laten de tellingen altijd verrichten door een externe partner. In de gegevens die ik van hun heb ontvangen staat aangegeven dat geteld is op het wegvak tussen de Kruisstraat en Edisonstraat (Pratwinkel). Huisnummer 21 geeft wellicht een verkeerde locatie. Het wegvak zoals benoemd is echter wel correct. Het zou kunnen zijn dat de locatie net noordelijk van de Edisonstraat is gelegen (tussen Edisonstraat - Pratwinkel). Voor de conclusies heeft dit echter geen nadelige gevolgen, aangezien de verkeersbewegingen van John Cornett op het wegvak hierin wel zijn meegenomen.

Met vriendelijke groet,
Martijn Kersten

ingekomen ter griffie
van de Rechtbank Roermond
sector Bestuursrecht
7 JUNI 2010

----- Original Message -----

From: "ing. P. van der Hoogt" <P.vanderHoogt@stab.nl>
To: <mke@kragten.nl>
Sent: Wednesday, May 26, 2010 9:39 AM
Subject: Betr.: Verkeerstellingen Baarlo

> Beste Martijn,
>
> dank voor deze snelle info
>
> Kieënweg 21 ligt echter volgens google voorbij de Kruisstraat, bijna bij
> de kruising van de Bong (of google moet het niet goed aangeven)
>
> omwonenden waren bij het bezoek unaniem in hun opmerking dat de slang op
> de Kieënweg juist voor de kruising met de Edisonstraat (vanaf de
> noordkant gezien) zou hebben gelegen??
>
> groet,
>
> P. van der Hoogt
> senior adviseur StAB
> 070-3150169
>
>>>> "Martijn Kersten" <mke@kragten.nl> 26-05-10 9:23 >>>
>
> Beste heer Van der Hoogt,
>
> In het kader van de ruimtelijke onderbouwing zijn destijds inderdaad
> mechanische slangtellingen uitgevoerd. Tijdens deze tellingen is
> geclassificeerd gemeten (zowel voertuigcategorieën als snelheden).
> Hierbij is gemeten op de Kieënweg tussen de Edisonstraat en Kruisstraat
> ter hoogte van huisnummer 21 gedurende ruimschoots twee weken.
>
> Hopelijk weet u hiermee voldoende. Succes met de werkzaamheden.
>
>
> met vriendelijke groet,

>
> Martijn Kersten
> Verkeerskundig adviseur
> Kragten, sector verkeer&vervoer

>
>
>
>
>

> -----

>
> Kragten
> Schoolstraat 8, 6049 BN Herten Hambakenwetering 1, 5231 DD
> 's-Hertogenbosch
> Postbus 14, 6040 AA Roermond Postbus 2309, 5202 CH
> 's-Hertogenbosch
> T 0475-395979 T 088-3366333
> F 0475-317545 F 088-3366099
> M 06-41541812
> www.kragten.nl
>
>

> This inbound message to KPN has been checked for all known viruses by
> KPN MailScan,
> powered by MessageLabs.
> For further information visit: <http://www.kpn.com>, keyword Mailscan
>

>
> --
> This message has been scanned for viruses and
> dangerous content by ESVA, and is
> believed to be clean.
>
>

This inbound message to KPN has been checked for all known viruses by KPN MailScan,
powered by MessageLabs.
For further information visit: <http://www.kpn.com>, keyword Mailscan

ing. P. van der Hoogt - Transportbedrijf Corneth/Pratwinkel Baarlo



Van: Dennis Langerak <Dennis.Langerak@peelenmaas.nl>
Aan: "'p.vanderhoogt@stab.nl'" <p.vanderhoogt@stab.nl>
Datum: Vr, mei 28, 2010 11:03
Onderwerp: Transportbedrijf Corneth/Pratwinkel Baarlo

ingekomen ter griffie
 van de Rechtbank Roermond
 sector Bestuursrecht

- 7 JUNI 2010

Van: Dennis Langerak
Verzonden: vrijdag 28 mei 2010 10:59
Aan: 'p.vanderhoogt@stab.nl'
Onderwerp: Transportbedrijf Corneth/Pratwinkel Baarlo

Geachte heer Van der Hoogt,

Naar aanleiding van de behandeling van het beroep van een aantal partijen tegen de aanwezigheid van transportbedrijf Corneth aan de Pratwinkel te Baarlo (industrieterrein "De Kieën") heeft de rechtbank de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) ingeschakeld om nader onderzoek naar de kwestie te doen en in dit kader advies uit te brengen. In dit kader heeft u de gemeente om nadere informatie verzocht. De volgende vragen zijn voorgelegd:

1. Is er een verkeers- en vervoersplan voor de kern Baarlo en wat zegt dit over de betreffende locatie/wegenstructuur?
2. Is de wegenstructuur ter plaatse geschikt voor een transportbedrijf c.q. heeft het bedrijf ter plaatse een geschikte ligging in het kader van de ter plaatse aanwezige wegenstructuur?
3. Indien er geen geschikte wegenstructuur voor een transportbedrijf ter plaatse aanwezig is, zijn er dan mogelijkheden om de wegenstructuur ter plaatse aan te passen en/of verkeersmaatregelen te nemen?
4. Hoe en waar zijn de uitgevoerde verkeerstellingen gehouden?
5. Tot wanneer is de voor het kruispunt Bong – Kieënweg uitgevoerde ongevallenanalyse uitgevoerd?

Vraag 1, 2 en 3 heb ik voorgelegd aan de verkeerskundige van de gemeente Peel en Maas, dhr. Fer Schutgens (tel. 077-3279614). Deze heeft weer contact opgenomen met de persoon die bij de gemeente Maasbree over de wegen ging, dhr. Rien Krouwel (tel. 077-3279610).

- Ad. 1 In het kader van "Duurzaam Veilig" zijn alle wegen in de voormalige gemeente Maasbree in het verleden gekwalificeerd. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in een Verkeersveiligheidsplan. In dit kader is ook kaartmateriaal opgesteld. Voor meer informatie hierover kan het beste contact opgenomen worden met Rien Krouwel. Ten aanzien van de betreffende locatie/wegenstructuur kan worden opgemerkt dat de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein, waar ook het perceel van het transportbedrijf op aansluit, de Kieënweg is. Deze weg is geschikt voor het verwerken van vrachtverkeer en sluit aan op de Bong valk bij stoplichten op de Napoleonsbaan. In het stukje Bong – Napoleonsbaan zijn diverse verbeteringen aangebracht, zoals rode fietssuggestiestroken en het verleggen van het fietspad voor de fietsoversteek over de Bong.
- Ad. 2 Het transportbedrijf is gelegen aan de Pratwinkel en ontsluit hier ook aan. De Pratwinkel ligt in het verlengde van de Kieënweg. Beide wegen zijn geschikt voor het verwerken van vrachtverkeer.
- Ad. 3 De wegenstructuur richting de Bong is geschikt voor een transportbedrijf en is ook aangelegd en ingericht voor vrachtverkeer. Aanpassing ervan c.q. het nemen van verkeerskundige maatregelen zijn niet noodzakelijk. Andere ontsluitingsmogelijkheden zijn ongeschikt en ook niet wenselijk omdat het zeer smalle wegen betreft die niet eenvoudig te verbreden zijn.
- Ad. 4 De verkeerstellingen zijn gedurende twee weken, van 29 augustus 2008 t/m 15 september 2008 op de Kieënweg tussen de Edisonstraat en de Kruisstraat uitgevoerd. Op deze wijze is inzicht verkregen in de

hoeveelheid verkeer inclusief het aantal voertuigen dat door het transportbedrijf wordt aangetrokken en gegenereerd en is een representatief beeld verkregen van het aantal verkeersbewegingen op de Pratwinkel/Kieënweg, de weg waar alle voertuigen van en naar het bedrijf gebruik van maken.

Ad. 5 De ongevallenanalyse is via het ongevallenanalyseprogramma Viasat-online uitgevoerd en wel over de jaren 2003 tot en met 2007. Middels dit programma is gekeken naar de ongevallen op de Pratwinkel/Kieënweg, het kruispunt met de Bong en het wegvlak Bong vanaf de aansluiting Kieënweg tot aan de Napoleonsbaan.

In het algemeen kan nog opgemerkt worden dat het perceel van het transportbedrijf weliswaar formeel niet behoort tot het industrieterrein, maar hier wel aan grenst, hier functioneel toe behoort en ook gebruik maakt van de wegenstructuur van het industrieterrein. Deze wegenstructuur is volledig geschikt om het vrachtverkeer op, van en naar het industrieterrein te kunnen verwerken en ook de verkeersbewegingen van het transportbedrijf. Voor het transportbedrijf is een milieuvergunning afgegeven, welke voorziet in het aantal vrachtwagens waar ook in de vrijstelling op gebaseerd is. Uitgaande van deze omvang voldoet het transportbedrijf aan de geldende milieuregelgeving. Mochten het transportbedrijf meer vrachtwagens krijgen dan het aantal waar de milieuvergunning in voorziet, dan voldoet deze niet meer en zal deze of aangepast dienen te worden, of er dient handhavend tegen opgetreden dienen te worden.

Met vriendelijke groet,

Dennis Langerak
Juridisch Medewerker Omgevingsontwikkeling
Gemeente Peel en Maas

✉ E-mail Dennis.Langerak@peelenmaas.nl
☎ Tel.: (077) 306 66 66
📠 Fax : (077) 306 67 67
💻 Internet: www.peelenmaas.nl

!!! LET OP !!! :

Per 21 december 2009 is mijn e-mail adres gewijzigd in Dennis.Langerak@peelenmaas.nl.
Gedieve dit in uw administratie aan te passen.

De informatie verzonden met en of in dit E-mail bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Gebruik van deze informatie voor anderen dan geadresseerde(n) is verboden. Openbaarmaking, vervalsing, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is NIET toegestaan. De Gemeente Peel en Maas staat niet in voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud van een verzonden E-mail, noch voor tijdige ontvangst daarvan.

This inbound message to KPN has been checked for all known viruses by KPN MailScan,
powered by MessageLabs.

For further information visit: <http://www.kpn.com>, keyword Mailscan

Dit stuk behoort tot het dokumentatie
systeem van STAB

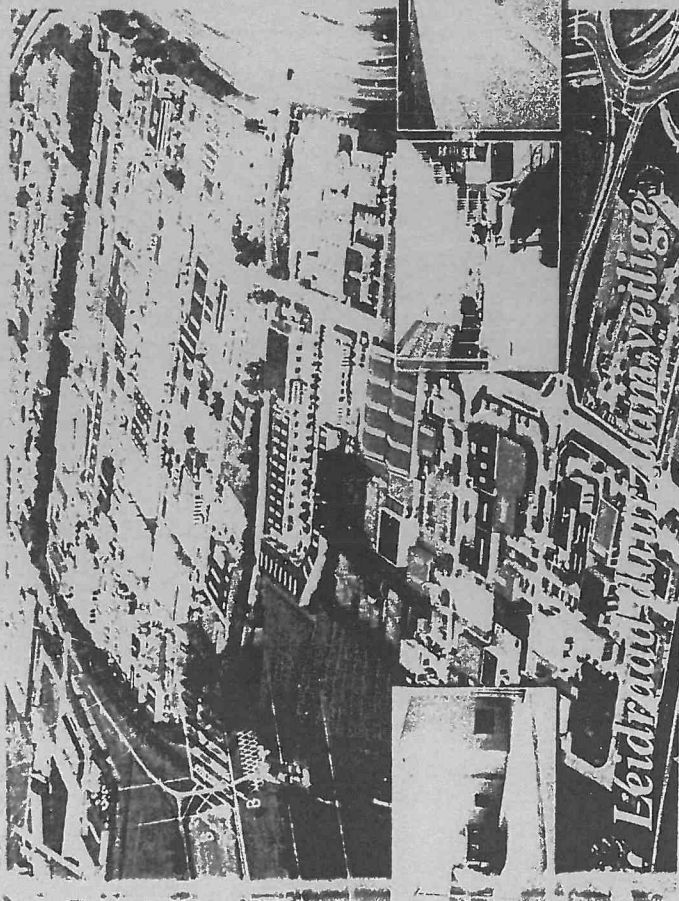
Afschrijver

Volgsnummer

243

SACLA

243 243



Opdrichting van bedrijfventuren
Hulpmiddel bij herover

3.4 Bromfietsverkeer, fietsverkeer en voetgangers

Toepassing

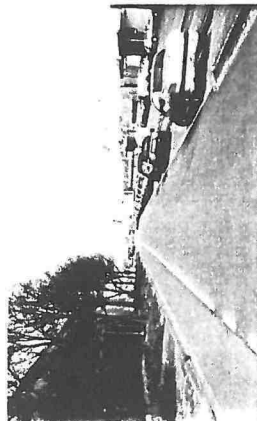
Voor voetgangers is het vooral bij woonboulevards, bouwmarkten en kantoorlocaties noodzakelijk trottoirs te hebben. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de looproutes tussen parkeerplaats, parkeerterrein of bushalte en de bestemmingen.

Voetgangersoversteekplaatsen zijn bij kruispunten van gebiedsontsluitingswegen nuttig voor voetgangers. In verblijfsgebieden moeten ze zeer terughoudend worden toegepast.

Voor fietsers zijn met name langs gebiedsontsluitingswegen voorzieningen nodig. Bij voorkeur vrijliggende fietspaden of fietsstroken.



Langs gebiedsontsluitingswegen liggen bij voorkeur vrijliggende fietspaden. Langs erftoegangsweg komen geen fietsvoorzieningen voor. (Edo)



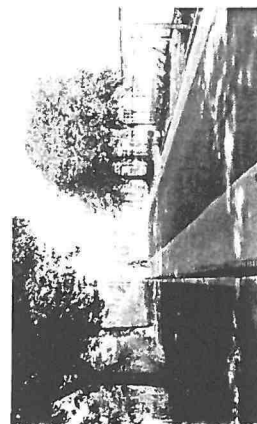
Door het instellen van eenrichtingsverkeer ontstaat ruimte om parkeerstroken en een fietsvoorziening te realiseren. De fietsstrook ligt in de 'leegruimte' van het autoverkeer (relatieve bescherming fietser). Tevens ontstaat ruimte voor een voetpad. (Duiven Nieuwgraaf (zie paragraaf 5.12.2))

Sinds 1 mei 2001 hebben alle bestuurders van techs op ongeregelde kruispunten voorrang, dus ook bromfietser en fietsers. Accentueren van kruispunten in erftoegangswegen is mogelijk noodzakelijk. Een fietspad c.q. een fiets/bromfietspad is een door een verhoging afgescheiden gedeelte van de rijbaan. Dan alleen mogen de borden G11-G12a en G13 worden geplaatst [4, 8, 27].

De bromfietser rijdt op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (maximumsnelheid 50 km/h) op de rijbaan [27]. Bij toegestane snelheden van 70 km/h of meer rijdt de bromfietser op het fiets/bromfietspad. In principe is het aandeel vrachverkeer niet van invloed op de keuze om de bromfietser naar het fiets/bromfietspad te verwijzen. In de praktijk is dit echter niet consistent doorgevoerd en zijn veel uitzonderingen gemaakt. Het is veiliger als de bromfietser op de rijbaan rijdt, overeen-



Een fietsstrook langs een gebiedsontsluitingsweg is mogelijk bij beperkte ruimte of weinig fietsverkeer (Fotobewerking Venlo Tradeport)



Margestroken kennen geen juridische status en dienen vooral als visuele versmalling van de rijbaan. Fietsers maken er uiteraard wel als zodanig gebruik van en auto's rijden geconcentreerd. Toepassing van de margestrook in kinners is weliswaar minder comfortabel voor fietsers maar zal minder door (vrach)auto's worden bereden en werkt daardoor beter dan een uitvering in asfalt. (Tiel Papasteeg)

Van: "Rick Meelkop | HMB B.V." <Rick@hmbgroep.nl>
Aan: "ing. P. van der Hoogt" <P.vanderHoogt@stab.nl>
CC: <Peter.van.de.Ligt@bro.nl>
Datum: 05/28/10 4:13
Onderwerp: RE: John Corneth Baarlo

Geachte heer Van der Hoogt,

De waarde van 53 dB(A) betreft een gemotiveerde 'inschatting'. In de omgeving van de onderzoekslocatie bevinden zich enkele bedrijven van derden. De gevels van omliggende woningen worden onder meer door deze bedrijven belast. Gezien de lokale situatie zijn er geen gevels die relevant belast worden door meer dan 2 bedrijven. Aangezien alle betreffende bedrijven een vergunde geluidruimte hebben van 50 dB(A), zal de bestaande geluidbelasting op de gevels van omliggende woningen nergens hoger liggen dan $50+50=53$ dB(A) etmaalwaarde. Dit is in het rapport dan ook als maatgevend (worst-case) aangehouden.

Onderhavige inrichting levert een bijdrage van ten hoogste 50 dB(A) etmaalwaarde. Gecumuleerd met de (hoogst mogelijke) bestaande geluidbelasting van 53 dB(A) komt de gecumuleerde gevelbelasting nooit boven $50+53=55$ dB(A) etmaalwaarde uit.

Op grond van jurisprudentie (uitspraak 200700052/1) wordt gesteld "dat bij cumulatie van het geluid van een 'redelijke' situatie kan worden gesproken, zijnde een niveau van tussen de 50 en 55 dB(A)". Gezien de aard van de omgeving (bedrijventerrein) lijkt onderhavige situatie hierbij aan te sluiten.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
HMB B.V.

de heer ing. H.G.M. (Rick) Meelkop,

Voltaweg 8 5993 SE Maasbree
telefoon: 077 - 465 28 08
fax: 077 - 465 34 18
e-mail: r.meelkop@hmbgroep.nl

website: www.hmbgroep.nl

Ingekomen ter griffie
van de Rechtbank Roermond
sector Bestuursrecht
7 JUNI 2010

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: ing. P. van der Hoogt [mailto:P.vanderHoogt@stab.nl]
Verzonden: 2010-05-26 09:52
Aan: Rick Meelkop | HMB B.V.
Onderwerp: John Corneth Baarlo

Geachte heer Meelkop,

ben als StAB-adviseur bezig voor Rechtbank Roermond met beroepen tegen de ruimtelijke onderbouwing voor dit bedrijf.

U heeft een akoestisch rapport over dit bedrijf opgesteld (07201202N d.d. 10-10-2008)

vraag van rechtbank gaat vooral over de mogelijke geluidcumulatie, waar door U een passage aan is gewijd op bladzijde 7 van het rapport.

U geeft aan dat de bijdrage van de bestaande bedrijven bij omliggende woningen niet hoger zal liggen dan 53 dB(A) en dat bij vestiging van het bedrijf Corneth niet meer dan 55 dB(A) zal optreden.

hoe komt U aan die waarden? is dat "een inschatting" of heeft U de vergunninggegevens van die bedrijven bekeken en rekenkundig gesommeerd?

waarom vindt U een gecumuleerde waarde van 55 dB(A) nog acceptabel ('redelijk akoestisch klimaat')

hoop spoedig op een reactie van uw kant

met groet,

P. van der Hoogt
senior adviseur StAB
070-3150169

This inbound message to KPN has been checked for all known viruses by KPN MailScan,
powered by MessageLabs.
For further information visit: <http://www.kpn.com>, keyword Mailscan

08 AUG. 2011

A54



StAB

GERECHTELIJKE
OMGEVINGDESKUNDIGEN

Rechtbank Roermond, Sector Bestuursrecht
Postbus 950
6040 AZ Roermond

Bezuidenhoutseweg 62
2594 AW Den Haag

Postbus 95928
2509 CX Den Haag

T 070 3150150
F 070 3150195

info@stab.nl
www.stab.nl

ING 5008021
KvK Den Haag 41159871

Uw kenmerk	Uw brief	Kenmerk	Datum
AWB 08/1441, 09/941 en 09/942 WRO	16 juni 2011	StAB-38890	26 juli 2011

Onderwerp
Vrijstelling ex artikel 19 WRO voor het vestigen van Internationaal
Transportbedrijf John Corneth B.V. aan de Pratwinkel 9 te Baarlo.

In antwoord op uw brief van 16 juni 2011 ontvangt u hierbij het gevraagde verslag.

De directeur,

mr. G.P.I.M. Wuisman



StAB

GERECHTELIJKE
OMGEVINGSDeskUNDIGEN

Verslag ex artikel 8:47 Algemene wet bestuursrecht

Opdrachtgever
Rechtbank Roermond, sector Bestuursrecht

Kenmerk opdrachtgever
AWB 08/1441, 09/941 en 09/942

Datum opdracht
16 juni 2011

Onderwerp
**Vrijstelling ex artikel 19 WRO voor het
vestigen van Internationaal Transportbedrijf
John Corneth B.V. aan de Pratwinkel 9 te
Baarlo.**

Kenmerk StAB
StAB-38890

Datum
26 juli 2011

Opsteller
ing. P. van der Hoogt

Toetser
ing. J. Koedoot

Inhoud

	Inhoud	1
	Samenvatting	2
1	Inleiding	3
2	Het akoestisch rapport	4
2.1	Berekende waarden	4
2.2	Representatieve bedrijfsvoering	5
2.3	Modellering	5
2.4	Bronvermogens	6
2.5	Cumulatie	8
2.6	Resumé akoestisch rapport	8
3	Consequenties	10
3.1	Berekening geluidniveaus	10
3.2	Ruimtelijke onderbouwing	11
	Bijlagen	15

Samenvatting

Naar aanleiding van het eerdere StAB-deskundigenbericht en de daarop volgende comparitiezitting bij de Rechtbank hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Maasbree door HMB B.V. een aanvullend akoestisch onderzoek laten uitvoeren waarvan op 31 maart 2011 een rapport is verschenen. Dit rapport is aan de Rechtbank toegezonden. De Rechtbank heeft vervolgens gevraagd te onderzoeken in hoeverre dit nieuwe akoestisch onderzoek tegemoet komt aan de gebreken, die in het StAB-deskundigenbericht van 4 juni 2010 zijn beschreven.

In dit StAB-verslag is aangegeven dat de geconstateerde tekortkomingen zoals het ontbreken van de groupageactiviteiten, het niet beschouwen van diverse manoeuvreerbewegingen met vrachtwagens op het terrein van de inrichting en het niet rekeninghouden met de reflecties van geluid vanwege een gerealiseerde nieuwe kas op een naastgelegen perceel zijn verholpen, waardoor de berekende geluidsbelastingen nauwer zullen aansluiten bij de werkelijkheid.

Wel ontbreekt er nog een geluidbron, namelijk het in werking zijn van op een groot deel van de vrachtwagens aanwezige en door een dieselaggregaat aangedreven koelinstallaties. De modellering van de bronnen is over het algemeen correct en conform de daarvoor gegeven richtlijnen in de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai' uit 1999.

Uit het nieuwe akoestisch rapport blijkt dat voor de woning Pratwinkel 5 de grenswaarde uit het Activiteitenbesluit voor het $L_{A_{r,LT}}$ voor de nachtperiode en de grenswaarden voor het $L_{A_{max}}$ voor alle perioden van het etmaal worden overschreden. Voor de woning Pratwinkel 1a wordt de voorkeursgrenswaarde voor de indirecte hinder overschreden. Bij diverse referentiepunten zijn de grenswaarden juist dan wel bijna bereikt. Gebleken is dat er ter plaatse geen metingen hebben plaatsgevonden en dat voor een groot deel van de bronnen door HMB B.V. bronniveaus zijn gehateerd die aan de onderkant van de bandbreedte liggen die voor dat soort bronnen gebruikelijk is.

Door de StAB heeft een indicatieve herberekening plaatsgevonden waaruit blijkt dat wanneer van meer realistische bronniveaus wordt uitgegaan en alsnog rekening wordt gehouden met het in werking zijn van (diesel)koelaggregaten, dat voor drie woningen buiten het bedrijventerrein sprake zal zijn van hogere geluidsbelastingen in de nachtperiode ($L_{A_{r,LT}}$). Voor één woning op het bedrijventerrein zullen in de avond en nacht hogere geluidsniveaus voor het $L_{A_{max}}$ optreden. Uitgaande van de berekende geluidwering van de gevels van maatgevende woningen lijkt - ondanks een overschrijding van de streefwaarden voor de indirecte hinder - te kunnen worden voldaan aan een binnenniveau van 35 dB(A) etmaalwaarde bij deze woningen.

De gecumuleerde waarden zullen als gevolg van de komst van een transportbedrijf leiden tot een kwalificatie van de akoestische omgeving van de maatgevende woningen Pratwinkel 5 en 1a van respectievelijk 'tamelijk slecht' tot 'matig'.

1 Inleiding

Op 4 juni 2010 heeft de StAB een deskundigenbericht kenmerk StAB 38606/H) ex artikel 8:47 van de Algemene wet bestuursrecht uitgebracht aan de Rechtbank Roermond. Dit deskundigenbericht betrof de beroepen van J.W.M. Joosten en J.H.M.S. Crien en, Van Lier-Crien en, alsmede G.J. Crien en en Zn. B.V. en G.J.M. Crien en (allen te Baarlo), met betrekking tot de aan Internationaal Transportbedrijf John Corneth B.V. verleende vrijstelling op grond van artikel 19, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). De vrijstelling heeft betrekking op de mogelijkheid tot het vestigen van een transportbedrijf (met op- en overslag) op de locatie met kadastrale aanduiding gemeente Maasbree, sectie M, nummers 139 en 774, en plaatselijk bekend als Pratwinkel 9 te Baarlo.

Verweerder heeft, mede naar aanleiding van de toezegging op de comparitiezitting bij de Rechtbank Roermond van 30 september 2010, een aanvullend akoestisch onderzoek laten uitvoeren waarvan op 31 maart 2011 een rapport is verschenen. Dit rapport is aan de Rechtbank Roermond toegezonden.

Onder verwijzing naar het proces-verbaal van de zitting van 30 september en de reacties van eisers op het akoestisch rapport verzoekt de Rechtbank Roermond de StAB te onderzoeken in hoeverre voormeld akoestisch onderzoek tegemoet komt aan de gebreken, die in het StAB-rapport van 4 juni 2010 zijn beschreven.

In het hierna volgende hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het akoestisch rapport van HMB B.V. van 31 maart 2011 (kenmerk 07201204N) dat in het dossier aanwezig is als stuk A43.

In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de consequenties van de conclusies uit hoofdstuk 2.

2 Het akoestisch rapport

In het eerdere StAB-verslag is ten aanzien van het geluidrapport van HMB B.V. van 10 oktober 2008, kort samengevat, aangegeven dat het rapport onvolledig was en niet representatief voor de bedrijfsvoering van het transportbedrijf met groupageactiviteiten.

Naar aanleiding van de opmerkingen heeft HMB B.V. het rapport aangepast. In de inleiding wordt door de opsteller van het rapport aangegeven dat is besloten tot "een complete revisie van het rapport".

In de navolgende paragrafen ga ik in op het nieuwe akoestische rapport van 31 maart 2011.

2.1 Berekende waarden

In de navolgende tabellen geef ik een overzicht van de waarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,LT}$), het maximale geluidniveau (L_{Amax}) en de indirecte geluidhinder zoals berekend in het rapport van 10 oktober 2008 (oud) en het rapport van 31 maart 2011 (nieuw).

Woning ¹	Dag	Avond	Nacht
Koesdonkerveldweg 18	41 / 41	34 / 42	33 / 40
Pratwinkel 5	46 / 42	42 / 44	40 / 42
Pratwinkel 1a	35 / 41	34 / 40	33 / 38
Pratwinkel 2	40 / 42	40 / 42	40 / 39

Berekende resultaten voor $L_{A,LT}$ [dB(A)] (oud/nieuw)

Woning	Dag	Avond	Nacht
Koesdonkerveldweg 18	68 / 56	53 / 58	53 / 58
Pratwinkel 5	70 / 71	65 / 69	65 / 69
Pratwinkel 1a	61 / 54	56 / 54	56 / 54
Pratwinkel 2	54 / 53	52 / 55	52 / 55

Berekende resultaten voor L_{Amax} [dB(A)] (oud/nieuw)

Woning	Dag	Avond	Nacht
Koesdonkerveldweg 18	35 / 25	20 / 26	18 / 26
Pratwinkel 5	44 / 43	36 / 42	34 / 40
Pratwinkel 1a	47 / 49	46 / 48	45 / 48
Pratwinkel 2	--/ 28	--/ 32	--/ 30

Berekende resultaten voor indirecte hinder [dB(A)] (oud/nieuw)

¹ De waarden voor overdag zijn berekend op 1,5 meter hoogte; die voor de avond en nacht op 5 meter hoogte, met uitzondering van de woning Pratwinkel 1a die geen verdieping heeft.

Refererend aan de algemene grenswaarden uit het Activiteitenbesluit (50 dB(A) etmaalwaarde voor $L_{A,r,LT}$, 70 dB(A) etmaalwaarde voor het $L_{A,max}$ en de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde voor de indirecte hinder²), heb ik in de tabellen met een kleur aangegeven waar de grenswaarden worden overschreden.

Uit de nieuwe berekening blijkt dat thans voor de woning Pratwinkel 5 meerdere keren de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit worden overschreden en dat voor enkele andere woningen met name in de nachtperiode de grenswaarden juist dan wel bijna zijn bereikt.

2.2 Representatieve bedrijfsvoering

In hoofdstuk 3.1 van het nieuwe rapport is uitgebreid de representatieve bedrijfsvoering (RBS) beschouwd.

In het nieuwe rapport is rekening gehouden met de in het vorige StAB-verslag geconstateerde tekortkomingen zoals het ontbreken van de groupageactiviteiten, het niet beschouwen van diverse manoeuvreerbewegingen met vrachtwagens op het terrein van de inrichting en het niet rekening houden met de reflecties van geluid vanwege een gerealiseerde nieuwe kas op een naastgelegen perceel. Ik kan mij, mede gelet op de vorige keer bij het bezoek geschetste bedrijfsvoering door de heer Corneth, in grote lijnen vinden in de beschrijving van de RBS in het rapport. Er ontbreekt echter nog wel een geluidbron, namelijk het in werking zijn van op een groot deel van de vrachtwagens aanwezige - door een dieselaggregaat - aangedreven koelinstallatie. Het bedrijf John Corneth B.V. is, zoals in het vorige StAB-verslag is aangegeven, gespecialiseerd in handling en transport van geconditioneerde non-food goederen. Op de internetsite van het bedrijf³ wordt op dit punt aangegeven dat alle vrachtwagens zijn uitgerust met boordcomputer en GPS, welke het bedrijf ieder moment van de dag (real-time monitoring) informatie kan geven over de temperatuur in de laadruimte. Mijns inziens kan daarom niet uitgesloten worden dat op de vrachtwagens, behoudens wanneer deze staan opgesteld nabij de elektrische aansluitpunten, de diesel-aangedreven aggregaten in werking zullen en moeten zijn. Ik kom hier verderop in het verslag nog op terug.

2.3 Modellerings

De geluidsverspreiding naar de omgeving toe vanwege de activiteiten in het bedrijf zal hoofdzakelijk worden bepaald door de activiteiten op het open terrein. Bepalend zullen zijn het aan- en afrijden van vrachtwagens, de manoeuvreerbewegingen, het laden en lossen, alsmede het in werking zijn van koelinstallaties op de vrachtwagens.

De **modellerings** van de bronnen binnen het bedrijf (inrichting) is in het nieuwe rapport over het algemeen correct en conform de daarvoor gegeven richtlijnen in de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai' uit 1999.

² De voorkeurswaarde staat niet expliciet in het Activiteitenbesluit maar geldt indirect via de zorgplichtbepaling (artikel 2.1).

³ <http://www.corneth.nl>

Zoals in het voorgaande StAB-verslag is aangegeven is de berekening van de zogeheten 'indirecte hinder' (kiezen van stappen van 10 meter met een snelheid van 30 km/h voor de optrekkende c.q. versnellende beweging van een vrachtwagen) grofmazig, maar uit de berekende uitkomsten blijkt dat de geluidsbelasting van de woning nabij de in- en uitrit (Pratwinkel 5) meer dan 5 dB lager ligt dan het berekende geluidniveau ter plaatse van de woning waar de vrachtwagens nagenoeg op snelheid zullen zijn (Pratwinkel 1a). Een nauwkeuriger berekening van het deel van de route nabij de in- en uitrit zal op dit punt nauwelijks toegevoegde waarde hebben.

2.4 Bronvermogens

Ik merk op dat de gehanteerde bronvermogens zijn gebaseerd op gegevens uit de archieven van HMB B.V., en niet op metingen ter plaatse. Omdat het bedrijf reeds ten tijde van het eerste onderzoek van HMB B.V. op deze locatie in werking was, hadden er mijns inziens metingen onder representatieve omstandigheden kunnen plaatsvinden. Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing is het echter ook toegestaan om uitgegaan van algemene bronvermogens mits deze voldoende representatief zijn voor de activiteiten.

In dat soort situaties maakt StAB een vergelijking van de gehanteerde bronvermogens met die welke haar ter beschikking staan en welke afkomstig zijn uit representatieve onderzoeken en artikelen⁴. Daarbij worden vaak bandbreedtes gehanteerd. In nieuwe situaties waarbij niet is gemeten, verdient het de voorkeur om van een gemiddelde waarde uit te gaan in plaats van het hanteren van de ondergrens van de bandbreedtes.

In het onderwerpelijke geval is, zoals gezegd, sprake van voertuigbewegingen op het terrein van de inrichting of in de directe nabijheid daarvan op de openbare weg. De snelheid van de voertuigen is daarbij veelal laag (10-25 km/uur). Tevens is er op, dan wel nabij het terrein sprake van manoeuvreren van vrachtwagens, evenals bij het inkomen en uitrijden van de poort.

De akoestische gevolgen van een conditie met lagere snelheden en manoeuvreren voor personenwagens zijn:

- lagere geluidemissie van de banden en
- meestal ook lagere geluidemissie van de motor (rustiger rijden bij lage toeren).

Voor vrachtwagens bedragen de akoestische gevolgen van het manoeuvreren met lage snelheid ten opzichte van de voor typekeuringen genormeerde rijcondities:

- lagere geluidemissie van de banden, maar
- meestal geen lagere geluidemissie van de motor (veel schakelen in korte tijd c.q. hoog toerental).

⁴

Ter informatie heb ik een onderzoek bijgevoegd dat is uitgevoerd door Peutz in opdracht van Transport en Logistiek Nederland (TLN) en gebaseerd is op metingen aan vele vrachtwagens; het onderzoek dateert uit 1999 maar is nog steeds actueel (StAB-01).

In de rapporten van 2008 (bladzijde 2) en 2011 (bladzijde 4) van HMB B.V. worden **bronvermogens** voor vrachtwagens gehanteerd van respectievelijk 95 dB(A) (stationair/manoeuvreren), 100 dB(A) (rijden op het terrein) en 104 dB(A) (rijden op de weg). Voor personenwagens worden bronvermogens gehanteerd van 90 dB(A) (rijden op terrein en openbare weg).

Ik merk op dat een niveau van 95 dB(A) voor het stationair draaien van de motoren van vrachtwagens op zich een realistisch niveau is en ongeveer in het midden van de bandbreedte van de waarden ligt die uit de door StAB gehanteerde onderzoeken naar voren komen.

Een niveau van 95 dB(A) voor het manoeuvreren met vrachtwagens vormt de ondergrens uit de bandbreedte die uit de onderzoeken naar voren komt. De gemiddelde waarde ligt op 100 dB(A).

Ook het gehanteerde bronniveau voor het rijden met vrachtwagens (100 dB(A)) vormt de ondergrens van de door StAB gehanteerde bandbreedte. De gemiddelde waarde bedraagt 103 dB(A).

De gehanteerde waarde van het rijden met vrachtwagens (104 dB(A)) op de openbare weg ligt onder de bandbreedte (105-108 dB(A)) uit de door StAB gehanteerde onderzoekgegevens.

Voor personenwagens is zoals gezegd een geluidsniveau van 90 dB(A) gehanteerd, welke waarde representatief is.

In de regel liggen de **maximale bronniveaus** (L_{WRmax}) voor vrachtwagens (ook wel piekniveaus genoemd) wat hoger dan de bronniveaus (L_{WR}) die een gemiddeld geluidsniveau weergegeven voor het rijden van een vrachtwagen. Tijdens met name het optrekken (schakelen en gas geven) en het remmen zullen maximale bronniveaus optreden die hoger zullen kunnen uitvallen.

In dit geval is (zo blijkt uit de tabel op bladzijde 4) voor het manoeuvreren van vrachtwagens een maximaal bronniveau gehanteerd van 110 dB(A). Dit acht ik een realistisch niveau.

In het geval dat langzaam op het terrein wordt gereden, is gerekend met een lager maximaal bronniveau, te weten 105 dB(A). In vergelijking met een hiervoor aangegeven bronniveau van 103 dB(A) acht ik dit een te lage waarde; zekere ter plaatse van de in- en uitrit waar afgeremd wordt en geschakeld moet worden. Hiervoor acht ik de eerdergenoemde waarde van 110 dB(A) meer representatief. Het gehanteerde maximale bronniveau van 100 dB(A) voor personenwagens in de inrichting acht ik realistisch.

Voor wat betreft de bronniveaus van de door eisers genoemde **koelinstallaties** merk ik het volgende op.

John Corneth B.V. is deels gespecialiseerd in geconditioneerd vervoer, dat wil zeggen gekoeld transport. Om de temperatuur in de laadruimte van een vrachtwagen op peil te houden, is een vrachtwagen uitgerust met een koelunit die zich vaak aan de voorzijde van de laadruimte, boven de chauffeurscabine, bevindt. Een dergelijke koelunit wordt vaak aangedreven door een aparte (wat luidruchtige) dieselmotor⁵. Indien vrachtwagens blijven overstaan in een bedrijf en gekoeld moeten worden, wordt vaak ter voorkoming van geluidhinder voor de

⁵

Zie foto 1 van bijlage StAB-03 bij het eerdere verslag.

omgeving de koeling op de vrachtwagens aangesloten op het elektriciteitsnet⁶.

Hierdoor treedt een aanmerkelijk lagere geluidsproductie op.

De bronsterkte van de koelingen hangt sterk af van de plaats van de koeling, de ouderdom en het formaat. Ook treden er door de locatie van de koeling zogeheten richtingseffecten op. Daarom verdient het de voorkeur om ter plaatse geluidmetingen te verrichten.

Indien, zoals hier, geen geluidmetingen zijn verricht⁷, wordt door StAB, gelet op de vele metingen die in dit soort representatieve situaties in rapporten zijn aangetroffen, uitgegaan van een gemiddelde waarde voor de bronsterkte van 100 dB(A) voor koelingen op diesel en 90 dB(A) voor een koeling op elektra.

Door HMB B.V. wordt in de akoestische rapporten uitgegaan van een bronvermogen van de elektrische koeling van 86 dB(A). Dit is een bronniveau dat slechts met 'nieuwe, zeer stille koelingen' kan worden gehaald. Om bij de ruimtelijke onderbouwing van een dergelijke situatie uit te gaan, acht ik niet juist. Daarmee zal een situatie worden berekend die, gelet op de aangetroffen koelaggregaten, in de praktijk veelal niet representatief zal zijn.

In de rapporten is, zoals eerder vermeld, niet gerekend met het feit dat bij binnenkomende, vertrekkende of manoeuvrerende vrachtwagens dan wel bij het laden en lossen een koelmotor aangedreven door een diesellaggregaat met een bronniveau van 100 dB(A) in werking kan zijn. Deze omissie kan vooral voor wat betreft de stillere avond- en nachtperiode (lagere grenswaarden) van belang zijn.

2.5 Cumulatie

Ten behoeve van de ruimtelijke inpassing van het bedrijf zijn, voor wat betreft de mogelijke cumulatie van geluid, ditmaal ook de verkeersgegevens betrokken en is rekening gehouden met de geluidproductie van omliggende bedrijven. Bij de bedrijven wordt er van uitgegaan dat die bedrijven aan de vergunningvoorschriften voldoen dan wel de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit naleven.

Er is voor wat betreft de beoordeling van de cumulatie gebruik gemaakt van de 'Handleiding cumulatie en saldobenadering geluid' van de Regiegroep Geluid Limburg. Ik heb dit stuk ter informatie aan het dossier toegevoegd (StAB-03). Ik acht een en ander realistisch beoordeeld en berekend.

2.6 Resumé akoestisch rapport

Het rapport van 31 maart 2011 bevat een goede beschrijving en uitwerking van de representatieve bedrijfsvoering van het bedrijf John Corneth B.V., zoals deze tijdens een eerder bezoek aan de inrichting is geduid.

De modellering van de bronnen is over het algemeen correct en conform de Handleiding meten en rekenen industrielawaai uit 1999. Er is echter geen rekening gehouden met in werking zijn van door een dieselmotor aangedreven aggregaten in de inrichting tijdens het rijden en manoeuvreren met en het laden en lossen van de vrachtwagens.

⁶ Zie foto 2 van bijlage StAB-03.

⁷ Zoals gezegd is door HMB B.V. uitgegaan van eigen archiefgegevens.

De (maximale) bronniveaus van vooral de vrachtwagens zijn ter plaatse niet gemeten en overgenomen uit de archiefgegevens van HMB B.V. Hierdoor zijn, vooral gelet op de door de StAB gehanteerde algemene gegevens uit rapporten, deels te lage bronniveaus te zijn aangehouden. Dit geldt tevens voor het bronniveau van de elektrisch aangedreven koelinstallaties van de vrachtwagens.

3 Consequenties

In het hiernavolgende bespreek ik kort wat de gevolgen zullen zijn van het hanteren van de in hoofdstuk 2 aangegeven hogere bronniveaus. Eerst ga ik in op de berekende geluidsniveaus (paragraaf 3.1) waarna ik aangeef wat dit betekent voor de ruimtelijke onderbouwing van het besluit tot vrijstelling (paragraaf 3.2).

3.1 Berekening geluidsniveaus

Voor wat betreft de consequenties van hetgeen onder hoofdstuk 2 is aangegeven, is door StAB een indicatieve herberekening⁸ uitgevoerd.

Daarbij is bij de berekening voor het $L_{Ar,LT}$ uitgegaan van hogere bronvermogens voor de elektrische vrachtwagenkoeling (90 dB(A)) en hogere bronvermogens voor wat betreft het manoeuvreren (100 dB(A)) en het rijden van de vrachtwagens op het terrein van de inrichting (103 dB(A)). Omdat tijdens het rijden van een vrachtwagen ook de koelinstallatie in werking kan zijn, is gerekend met een bronniveau van 105 dB(A)⁹ met ingeschakelde (diesel aangedreven) koeling¹⁰. Bij de indicatieve herberekening voor het L_{Amax} is uitgegaan van een hoger bronvermogen voor een vertrekkende vrachtwagen bij de poort (110 dB(A)). Bij de indicatieve herberekening voor de indirecte hinder is uitgegaan van een 1 dB hoger bronvermogen voor een rijdende vrachtwagen op de openbare weg (105 dB(A)).

Ik heb de resultaten van de indicatieve berekening (StAB-04) verwerkt in de navolgende tabel waarbij ik de resultaten uit het nieuwe rapport van maart 2011 (HMB) tezamen met de indicatieve herberekening presenteer. Voor wat betreft de indirecte hinder is de waarde gepresenteerd als een zogeheten etmaalwaarde¹¹.

Woning ¹²	Dag	Avond	Nacht
Koesdonkerveldweg 18	41 / 44	42 / 45	40 / 42
Pratwinkel 5	42 / 46	44 / 45	42 / 43
Pratwinkel 1a	41 / 44	40 / 43	38 / 42
Pratwinkel 2	42 / 43	42 / 45	39 / 43

Berekende resultaten voor $L_{Ar,LT}$ [dB(A)] (HMB/StAB)

⁸ De data welke zijn ingevoerd in het (tevens door HMB B.V. gehanteerde) rekenpakket Geonoise van DGMR zijn bij de opsteller van het rapport per mail opgevraagd.

⁹ Rijden van vrachtwagen (103 dB(A)) plus koelaggregaat (100 dB(A)) geeft logaritmisch opgeteld een bronniveau van 105 dB(A).

¹⁰ Tijdens het manoeuvreren en laden lossen kan de koelmotor ook in werking zijn; hiermee is rekening gehouden door bij het modelleren van het rijden rekening te houden met een ingeschakelde koelinstallatie.

¹¹ De etmaalwaarde is gedefinieerd als de hoogste waarde van de dag (07.00 - 19.00 uur), de avond (19.00 - 23.00 uur) vermeerderd met een toeslag van 5 dB(A) of de nacht (23.00 - 07.00 uur) vermeerderd met een toeslag van 10 dB(A).

¹² De waarden voor overdag zijn berekend op 1,5 meter hoogte; die voor de avond en nacht op 5 meter hoogte, met uitzondering van de woning Pratwinkel 1a die geen verdieping heeft.

Woning	Dag	Avond	Nacht
Koesdonkerveldweg 18	56 / 57	58 / 58	58 / 58
Pratwinkel 5	71 / 75	69 / 74	69 / 74
Pratwinkel 1a	54 / 59	54 / 59	54 / 59
Pratwinkel 2	53 / 54	55 / 57	55 / 57

Berekende resultaten voor L_{Amax} [dB(A)] (HMB/StAB)

Woning	Etmaalwaarde
Koesdonkerveldweg 18	36 / 36
Pratwinkel 5	50 / 5
Pratwinkel 1a	56 / 5
Pratwinkel 2	40 / 41

Berekende resultaten voor indirecte hinder [dB(A)] (HMB/StAB)

In de tabel heb ik opnieuw met een kleur de overschrijdingen van de algemene grenswaarden van 50 dB(A) etmaalwaarde voor het $L_{Ar,LT}$ en 70 dB(A) etmaalwaarde voor het L_{Amax} uit het Activiteitenbesluit aangegeven.

Doordat in de voorgaande tabellen de herberekende waarden hoger uitvallen, zullen ook de gecumuleerde geluidsniveaus op bladzijde 13 van het rapport wijzigen. Waar voor de meest maatgevende woningen Pratwinkel 5 en 1a eerst vanwege Corneth etmaalwaarden van respectievelijk 52 en 48 dB(A) waren gehanteerd, moeten deze worden vervangen door waarden van respectievelijk 57 en 52 dB(A).

De herberekende gecumuleerde waarden (L_{cum}) van respectievelijk 60 en 57 dB komen dan uit op respectievelijk 62 en 58 dB.

3.2 Ruimtelijke onderbouwing

In het **eerste akoestisch rapport uit 2008** is aangegeven dat aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) kan worden voldaan. Het betreft hier een grenswaarde van 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Aan de grenswaarden voor het maximale geluidsniveau (L_{Amax}) van 70, 65 en 60 dB(A) voor dag, avond en nacht bij de omliggende woningen van derden kan alleen bij de woning Pratwinkel 5 in de nachtperiode niet worden voldaan. Hiervoor ziet de akoestisch adviseur een uitwijkmogelijkheid op grond van de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening uit 1998 van VROM.

Aan de voorkeursgrenswaarden voor de indirecte hinder van 50, 45 en 40 dB(A) voor dag, avond en nacht kan bij de woning Pratwinkel 1a niet worden voldaan tijdens de avond- en nachtperiode. Ook hiervoor ziet de akoestisch adviseur een uitwijkmogelijkheid omdat bij de hogere geluidsbelasting nog wel aan de binnenwaarde kan worden voldaan.

Alhoewel de heersende geluidsbelasting volgens de akoestisch adviseur zal toenemen, zal dit volgens hem niet leiden tot een onacceptabel leefklimaat.

Het college heeft de conclusies uit het rapport overgenomen in de ruimtelijke onderbouwing.

Uit het **hernieuwde rapport van maart 2011** blijkt dat thans voor de woning Pratwinkel 5 de grenswaarde uit het Activiteitenbesluit voor het $L_{Ar,LT}$ voor de nachtperiode en de grenswaarden voor het L_{Amax} voor alle perioden van het etmaal worden overschreden. Voor de woning Pratwinkel 1a wordt de voorkeursgrenswaarde voor de indirecte hinder overschreden.

Zoals eerder in dit verslag is aangegeven, zijn in het hernieuwde rapport deels te lage bronniveaus gehanteerd en ontbreekt een geluidbron met betrekking tot het in werking zijn van koelinstallaties op de vrachtwagens (diesel). Naar aanleiding hiervan is door StAB een indicatieve herberekening uitgevoerd.

Uit de **indicatieve herberekening (StAB)** blijkt dat bij alle vier de woningen, die in het rapport als maatgevend zijn beschouwd, in de nachtperiode de grenswaarde voor het $L_{Ar,LT}$ van 40 dB(A) in de nachtperiode zal worden overschreden. De overschrijding varieert daarbij van 2 tot 7 dB.

De grenswaarden voor het L_{Amax} van 70, 65 en 60 dB(A) zullen alleen bij de woning Pratwinkel 5 worden overschreden, maar dan wel in alle drie de onderscheidenlijke etmaalperioden. De overschrijdingen bedragen in de dag, avond en nacht respectievelijk 3, 9 en 14 dB.

De voorkeursgrenswaarde voor de indirecte hinder (50 dB(A) etmaalwaarde zal bij de woning Pratwinkel 5 met 1 dB en bij de woning Pratwinkel 1a met 7 dB worden overschreden, waarbij vooral de nachtperiode van belang is.

Voor de ruimtelijke onderbouwing zou in dit geval, in het licht van een waarborg tegen geluidhinder, gebruik kunnen worden gemaakt van de Handleiding industrielawaai en vergunningverlening uit 1998 (VROM). Op grond van daarin aanbevolen richtwaarden die afhankelijk zijn van de aard van een woonomgeving (zie de bladzijden 20 t/m 22 van de Handleiding, StAB-02) kunnen grenswaarden bij woningen worden gehanteerd. Grenswaarden waarmee in beginsel een goed woon- en leefklimaat bij die woningen kan worden gegarandeerd. Zo wordt voor woningen in een stil buitengebied een richtwaarde van 40 dB(A) aanbevolen. Naarmate de omgeving vanwege verkeer en activiteiten rumoeriger wordt, kunnen hogere richtwaarden worden gehanteerd tot een etmaalwaarde van 50 dB(A).

Er is hier sprake van een drietal woningen die buiten een industrieterrein zijn gelegen in een overgang naar een agrarisch buitengebied. Gelet op de situering van de woningen Pratwinkel 1a en 2 op korte afstand van de rand van het industrieterrein en de ligging van de woning Koesdonkerveldweg 18 ten noorden van het industrieterrein op niet te grote afstand van een doorgaande provinciale weg, lijkt hier een te hanteren etmaalwaarde van maximaal 50 dB(A) bij deze woningen aan te sluiten bij de aard van de woonomgeving.

Zoals hiervoor is aangegeven, wordt in het Activiteitenbesluit in artikel 2.17 ook een algemene grenswaarde voor het etmaal van 50 dB(A) gehanteerd.

Bij de drie genoemde woningen zal, vanwege de herberekende waarde voor de nachtperiode, vanwege het bedrijf John Corneth B.V. sprake zijn van een etmaalwaarde van 52 t/m 54 dB(A). Derhalve een overschrijding van een te hanteren richtwaarde van 50 dB(A) met 2 tot 4 dB, waarbij de overschrijding vooral in de nachtperiode aan de orde is.

Voor een woning gelegen op een industrieterrein kan over het algemeen een wat hogere geluidsbelasting worden toegestaan. Met een etmaalwaarde van 55 dB(A) kan, bij een dergelijke woning nog van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden gesproken. Dit is ook tot uitdrukking gebracht in artikel 2.17, lid 3 van het Activiteitenbesluit waar voor een woning op een bedrijventerrein 5 dB hogere grenswaarden gelden, zowel ten aanzien van het voor het $L_{A,r,LT}$ als het $L_{A,max}$. Bij het hanteren van deze hogere grenswaarden voor het $L_{A,r,LT}$ (55, 50 en 45 dB(A)) voor de woning op het bedrijventerrein (Pratwinkel 5), wordt op basis van de indicatieve berekening door StAB de grenswaarde voor de nachtperiode nog met 2 dB overschreden.

Voor de maximale geluidsniveaus worden in de meergenoemde Handreiking grenswaarden gehanteerd van ten hoogste 70, 65 en 60 dB(A) voor de dag-, avond- en nachtperiode. Hierop zijn enkele specifieke uitzonderingen mogelijk voor de dagperiode en in geval van vergunde rechten.

In het Activiteitenbesluit wordt voor woningen op bedrijventerreinen voor het maximale geluidsniveau ook een 5 dB hogere grenswaarde gehanteerd. Ook deze hogere grenswaarde voor het $L_{A,max}$ (75, 70 en 65 dB(A)) voor de woning op het bedrijventerrein (Pratwinkel 5) wordt overschreden en wel met 4 en 9 dB gedurende respectievelijk de avond- en de nachtperiode.

De herberekende gecumuleerde waarden van de twee meest maatgevende woningen bedragen respectievelijk 62 dB(A) voor de woning Pratwinkel 5 en 58 dB(A) voor de woning Pratwinkel 1a. Deze waarden moeten op grond van de gebruikte 'Handreiking cumulatie en saldobenadering geluid' worden aangemerkt 'tamelijk slecht' respectievelijk 'matig'. Ten opzichte van de berekende waarden in het rapport van HMB B.V. uit 2011 (resp. 60 en 57 dB(A)) is daarbij de woning Pratwinkel 5 in een hogere 'classificering milieukwaliteit' terecht gekomen. In het rapport van 2008 was de beoordeling van cumulatie overigens alleen beperkt tot industrielawaal.

Waar in het eerste akoestisch rapport uit 2008 de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor de indirecte hinder 5 dB bedroeg bij de woning Pratwinkel 1a blijkt deze overschrijding thans 7 dB te bedragen¹³.

Onder verwijzing naar de gevelisolatieberekening van de betrokken woning in het rapport van HMB B.V. lijkt ook bij een overschrijding van 7 dB nog aan de binnenwaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde in de woning te kunnen worden voldaan.

¹³ Uit een nauwkeuriger berekening van de indirecte hinder nabij de woning Pratwinkel 5 zal wellicht kunnen blijken dat de overschrijding wat meer bedraagt dan 1 dB. Voor de beoordeling zal dit niet uitmaken omdat de bepaalde gevelwering dermate hoog is, dat eenvoudig aan een binnenwaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde kan worden voldaan.

Op grond van het voorgaande kom ik tot de slotsom dat het college bij de ruimtelijke onderbouwing geen specifieke afweging over geluid heeft gemaakt omdat uit het rapport, dat bij het vrijstellingsverzoek is gevoegd, bleek dat aan de grenswaarden voor de 'directe hinder' kon worden voldaan. Nu dat na herberekening niet het geval blijkt te zijn en de grenswaarden aanzienlijk worden overschreden, zal hieromtrent in het kader van de ruimtelijke onderbouwing alsnog een afweging moeten worden gemaakt.

Resumé

Uit het voorgaande blijkt dat de ruimtelijke onderbouwing op het gebied van geluid is gebaseerd op deels te lage bronvermogens waardoor de berekende geluidsbelastingen zijn onderschat.

Uitgaande van meer realistische bronvermogens zal voor drie woningen buiten het bedrijventerrein sprake zijn van hogere geluidsniveaus in de nachtperiode ($L_{A,T}$).

Voor één woning op het bedrijventerrein zullen in de avond en nacht hogere geluidsniveaus voor het L_{Amax} optreden.

Uitgaande van de berekende geluidwering van de gevels van maatgevende woningen lijkt - ondanks een overschrijding van de streefwaarden voor de indirecte hinder - te kunnen worden voldaan aan een binnenniveau van 35 dB(A) etmaalwaarde bij deze woningen.

De gecumuleerde waarden zullen als gevolg van de komst van een transportbedrijf leiden tot een kwalificatie van de akoestische omgeving van de maatgevende woningen Pratwinkel 5 en 1a van respectievelijk 'tamelijk slecht' tot 'matig'.

Bijlagen

- StAB-1 Onderzoek van Peutz in opdracht van Transport en Logistiek Nederland (TLN) uit 1999
- StAB-2 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening' uit 1998 (VROM)
- StAB-3 'Handreiking cumulatie en saldobenadering geluid' van de Regiegroep Geluid Limburg
- StAB-4 Indicatieve herberekening StAB



StAB

GERECHTELIJKE
OMGEVINGSDESKUNDIGEN

Bezuidenhoutseweg 62
2594 AW Den Haag

Postbus 95928
2509 CX Den Haag

T 070 3150150
F 070 3150195

info@stab.nl
www.stab.nl

A54-1

Ingekomen ter griffie
van de Rechtbank Roermond
sector Bestuursrecht

29 JUL 2011

Genummerde StAB-stukken

27. NOV. 2001 17:01

STADSONTW./DIR 0736155284

NO. 595

D C

ADVIESBUREAU PEUTZ & ASSOCIES B.V.

AKOESTIEK

LAWAALBEHEERSING

BOUWFYSICA

MILIEUTECHNOLOGIE

Raadgevende Ingenieurs ONRI



01

Onderzoek naar geluidvermogenenniveaus van vrachtwagens bij
lage snelheden

Rapport RA 730-1 d.d. 14 juni 1999

Opdrachtgever: Transport en Logistiek Nederland te Zoetermeer
EVO te Zoetermeer
Koninklijk Nederlands Vervoer te Den Haag

Rapportnummer: RA 730-1

Datum: 14 juni 1999

Ref.: JG/CI125/RA 730

Adviesbureau Peutz & Associés B.V.
Paleisstraat 2
Postbus 696, 2700 AR Zoetermeer
Tel. (079) 361 49 92
Fax (079) 361 49 85
zoetermeer@peutz.nl

Adviesbureau Peutz & Associés B.V.
Lindenlaan 41, Molkenhoek
Postbus 66, 6585 ZH Mook
Tel. (024) 388 00 77
Fax (024) 358 51 50
mook@peutz.nl

Peutz Consult GmbH
Kolberger Strasse 19
40599 Düsseldorf
Tel. +49 211 99 95 82 60
Fax +49 211 99 95 82 70
dus@peutz.de

Peutz et Associés S.A.R.L.
34 Rue de Paradis
75010 Paris
Tel. +33 1 45 23 05 00
Fax +33 1 45 23 05 04
peutz@club-internet.fr

<u>INHOUD</u>	<u>PAGINA</u>
1. INLEIDING EN SAMENVATTING	3
2. INVENTARISATIE	5
2.1. Beschouwde parameters	5
2.2. Meetmethode en meetinstrumenten	6
2.3. Resultaten	7
3. EVALUATIE	9
3.1. Algemeen	9
3.2. Middelzware vrachtwagens	9
3.3. Zware vrachtwagens, totaal	10
3.4. Zware vrachtwagens, met L-keuring (geluidarm)	10
3.5. Zware vrachtwagens, zonder L-keuring	11
3.6. Zware vrachtwagens, rustig rijden	11
3.7. Zware vrachtwagens, beladen	12
3.8. Zware vrachtwagens, onbeladen	13
4. CONCLUSIE	14

1. INLEIDING EN SAMENVATTING

In opdracht van Transport en Logistiek Nederland (TLN) te Zoetermeer, EVO te Zoetermeer en Koninklijk Nederlands Vervoer te Den Haag (KNV) is een onderzoek uitgevoerd naar geluidvermogen-niveaus van vrachtwagens bij lage snelheden.

In het overleg met het bevoegd gezag en in beroepszaken bij de Raad van State in het kader van Wet milieubeheervergunningen van transportbedrijven en dergelijke blijkt regelmatig discussie te ontstaan tussen partijen over de gehanteerde geluidvermogen-niveaus voor vrachtwagens op bedrijfsterreinen. Deze discussies treden op tussen enerzijds overheden, Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB), de Raad van State (RvS) en anderzijds brancheverenigingen en haar leden, al of niet bijgestaan door een extern akoestisch adviseur. StAB en de RvS blijken bezwaren te maken bij het aanhouden van relatief lage geluid-bronvermogens in relatie tot lage rijsnelheden van vrachtwagens. Dit heeft tot gevolg dat in de adviezen van StAB en de daarop gebaseerde uitspraken van de RvS het hanteren en garanderen van lage rijsnelheden op bedrijfsterreinen niet als afdoende maatregel ter reductie van optredende geluidniveaus ten gevolge van rijdend vrachtverkeer worden beschouwd. Juist waar een geluidproblematiek qua piekniveaus door middel van lage rijsnelheden, en daarmee lagere geluidmissieniveaus, oplosbaar is, is dit een ernstige beperking van de haalbaar te achten voorzieningen. Dit klemmt temeer in situaties waar aangenomen mag worden dat de discipline om langzaam te rijden door de vergunninghouder gehandhaafd kan worden.

Bij fabrikaten en leveranciers van vrachtwagens is voornamelijk informatie beschikbaar over geluidvermogen-niveaus ten behoeve van type-keuringen. Deze informatie betreft geluidvermogen-niveaus bij relatief hoog vermogen en hoge rijsnelheid, zoals van toepassing bij het rijden op de openbare weg. Over het geluidvermogen-niveau in relatie met lagere snelheden (lager dan circa 35 km/u) zijn geen gedetailleerde gegevens voorhanden.

Bovendien kunnen geluidvermogen-niveaus voor langzaam rijdend vrachtverkeer niet afgeleid worden uit de momenteel gehanteerde wettelijke rekenmethodieken voor wegverkeer (Standaard Rekenmethode I en II). Deze rekenmethodieken mogen alleen toegepast worden voor wegverkeer en indien de minimale snelheid 35 km/u bedraagt; daarmee zijn deze methodieken voor de berekening van de geluidemissiebijdragen van verkeer op bedrijfsterreinen in vrijwel alle gevallen niet toepasbaar.

Doel van het onderhavige onderzoek is een onderbouwing te geven van kentallen voor geluidvermogen-niveaus van vrachtwagens bij lagere snelheden. Hiertoe zijn de resultaten van de door ons bureau uitgevoerde geluidmetingen geïnventariseerd en geëvalueerd. Dit betreft metingen aan verschillende typen vrachtwagens bij verschillende rijsnelheden en tijdens stationair draaien. Alleen de resultaten van de laatste jaren zijn beschouwd teneinde een beeld te krijgen van het huidige wagenpark en de huidige stand der techniek.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat voor zware vrachtwagens het gemiddelde geluidvermogen-niveau (L_{WR}) circa 102 dB(A) bedraagt bij snelheden van 10 à 20 km/u, zijnde de snelheden die voor de meeste bedrijfsterreinen representatief kunnen worden geacht. De gevonden spreiding is relatief groot: de standaardafwijking bedraagt 4 à 5 dB(A). Indien de chauffeurs worden geïnstrueerd rustig te rijden bedraagt het gemiddelde geluidvermogen-niveau 96 à 99 dB(A) bij snelheden tot 20 km/u (standaardafwijking circa 4 dB(A)). De berekende reductie ten opzichte van het rijden zonder dergelijke instructies bedraagt hiermee 3 à 6 dB(A).

Het gemiddelde geluidvermogen-niveau voor zware vrachtwagens bedraagt 106 dB(A) bij snelheden van 30 à 35 km/u, zijnde de snelheden die op langere trajecten op bedrijfsterreinen representatief kunnen worden geacht. De gevonden spreiding is ook hier relatief groot: de standaardafwijking bedraagt circa 3 dB(A).

De afhankelijkheid van het geluidvermogen-niveau als functie van de beladingsgraad respectievelijk het hebben van een L-keuring van de vrachtwagen is op basis van de gehanteerde gegevens niet zodanig significant gebleken dat daarover harde conclusies zijn te trekken.

Voor middelzware vrachtwagens is een zodanig laag aantal vrachtwagens gemeten dat slechts een indicatief beeld kan worden gegeven: circa 102 dB(A) bij snelheden tot 20 km/u (standaardafwijking 2 tot 5 dB(A) en 103 à 105 dB(A)) bij snelheden van 30-35 km/u (standaardafwijking 3 dB(A)).

In het onderzoek zijn op basis van een groot aantal metingen de gemiddelde geluidvermogen-niveaus bepaald van rijdende vrachtwagens op bedrijfsterreinen. Uit de metingen blijkt dat in de praktijk zowel in positieve als in negatieve zin afwijkingen kunnen optreden tot gemiddeld 5 dB(A), afhankelijk van met name het rijgedrag van de chauffeurs en de lokale praktijksituatie. Uit het onderzoek blijkt dat met beheerst rijgedrag (lage snelheden en lage toerentallen) een reductie van 3 à 6 dB(A) van het gemiddelde geluidvermogen-niveau is te realiseren. Daarmee verschaft dit een wezenlijke mogelijkheid voor reductie van geluid-immis-sien-niveaus bij woningen, mits een discipline daartoe is af te dwingen.

2. INVENTARISATIE

2.1. Beschouwde parameters

Bij de inventarisatie van de resultaten van de door ons bureau uitgevoerde geluidmetingen zijn de volgende parameters beschouwd:

- Fabrikaat van de vrachtwagen.
- Type van de vrachtwagen.
- Uitvoering van de vrachtwagen (bijvoorbeeld oplegger, motorwagen, motorwagen met aanhanger, tankwagen, bulkwagen alsmede het aantal assen).
- Categorie van de vrachtwagen: middelzwaar of zwaar. In figuur 1 is de gehanteerde onderverdeling in categorieën aangegeven. Deze indeling komt overeen met de indeling conform de rekenmethoden voor wegverkeer (SRM I en II).
- Vrachtwagen voldoet aan de zogenaamde geluidarme "Oostenrijk"-criteria (L-keuring).
- Bouwjaar van de vrachtwagen.
- Belading van de vrachtwagen.
- Rijsnelheid van de vrachtwagen tijdens de meting.
- Toerental van de vrachtwagen tijdens de meting.
- Afstand tussen het traject van de vrachtwagen en de meetpositie.
- Bijzondere omstandigheden tijdens de metingen. Bijvoorbeeld:
 - tijdens de meting zoveel mogelijk met laag toerental en lage snelheid rijden;
 - verhardingstype van het wegdek (klinkers, asfalt, enzovoort);
 - helling van het wegdek;
 - achteruitrijsignalering in bedrijf.
- Gemeten geluiddrukkniveau (L_p) in dB(A) op de kortste afstand tussen de vrachtwagen en de meetpositie tijdens de passage.
- Resulterende immissierelevante geluidvermogeniveau (L_{WR}) in dB(A).

Impliciet is in het voorgaande (fabrikaat en type) het bouwjaar en daarmee de stand der (akoestische) techniek meegenomen.

Daarnaast bestaat er nog een aantal grillige parameters, dat wil zeggen leeftijd (slijtage), de staat van onderhoud (bijvoorbeeld defecte geluiddemper) en "oneigenlijk" rijgedrag (onnodig² hoog toerental).

Het moge duidelijk zijn dat de veelheid van voornoemde parameters er toe dwingt om te zoeken naar de meest discriminerende parameters, dat wil zeggen welke parameters zijn het meest bepalend voor de hoogte van het geluidvermogeniveau. Het geluidvermogeniveau zal naar verwachting met name afhankelijk zijn van de volgende parameters:

- Categorie van de vrachtwagen: middelzwaar of zwaar.
- Aanwezigheid geluidreducerend pakket (L-keuring).
- Rijsnelheid van de vrachtwagen tijdens de meting.
- Toerental van de vrachtwagen tijdens de meting.
- Beladingsgraad van de vrachtwagens.

2.2. Meetmethode en meetinstrumenten

De geluidmetingen voldoen voor zover zulks mogelijk is, en voor zover hierin voorzien wordt, aan de voorschriften zoals aangegeven in de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai" (IL-HR-13-01) van het voormalige Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne, maart 1981 (Handleiding). Uitgegaan is van methode C van de Handleiding.

De metingen werden uitgevoerd met behulp van de volgende instrumenten:

- Precision Sound Level Meter, fabrikaat Brüel & Kjaer, type 2230 met microfoon, fabrikaat Brüel & Kjaer, type 4189, met windbol;
- Precision Sound Level Meter, fabrikaat RION, type NL 11/NL 14 met microfoon, fabrikaat RION, type UC-53, met windbol;
- Akoestische ijkbron, fabrikaat Brüel & Kjaer, type 4230/4231;
- Digital Audio Tape (DAT) recorder, diverse fabrikaten.

In het laboratorium werden de metingen geanalyseerd met behulp van:

- Digital Audio Tape (DAT) recorder, diverse fabrikaten.
- Level Recorder, fabrikaat Brüel & Kjaer, type 2307;
- Real Time Analyzer, fabrikaat Nortronic, type 830;
- Band Pass Filter, fabrikaat Brüel & Kjaer, type 1615;
- Computer, fabrikaat Compaq, type Deskpro 386.

De nauwkeurigheid van de geluidniveau meters bedraagt volgens IEC 651 type 1 voor de octaafband met middenfrequentie van $63 \text{ Hz} \pm 1,5 \text{ dB}$, voor de octaafbanden met midden-

frequenties van 125 t/m 4000 Hz $\pm$ 1 dB en kan voor de octaafband met middenfrequentie van 8000 Hz +2 tot -4 dB bedragen.

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

Ten aanzien van de nauwkeurigheid van de met het gehele meet- en analysesysteem bepaalde waarde kan gesteld worden dat deze bij normaliter in deze situaties optredende geluidsignalen (spectra en fluctuaties) beter is dan de nauwkeurigheid van de ter plaaise afgelezen waarde met behulp van bovengenoemde geluidniveaumeter.

2.3. Resultaten

In de inventarisatie zijn metingen beschouwd, die uitgevoerd zijn vanaf circa 1991 tot heden. Het merendeel van de metingen (circa 90%) is van recentere datum (1995 tot heden). In totaal zijn 557 metingen beschouwd. Dit betreft 65 metingen aan middelzware vrachtwagens en 492 metingen van zware vrachtwagens. Als reden dat veel meer zware vrachtwagens zijn gemeten geldt dat deze categorie in het algemeen bepalend is voor het geluid in de omgeving.

Van de zware vrachtwagens zijn 106 vrachtwagens met een L-keuring gemeten. Dit betreft met name de nieuwste vrachtwagens: alle vrachtwagens die na 1 oktober 1996 zijn geleverd, dienen te voldoen aan de eisen die bij de L-keuring toegepast worden.

Van de zware vrachtwagens zijn 45 vrachtwagens gemeten, waarbij voor de metingen met de chauffeurs is afgesproken om met een lage snelheid en een zo laag mogelijk toerental te rijden.

Van 111 zware vrachtwagens is vastgesteld dat deze tijdens de metingen beladen waren. Van 100 zware vrachtwagens is vastgesteld dat deze onbeladen waren. Van de overige metingen is de beladingsgraad niet bekend.

De beschouwde snelheden bedragen 5 tot en met 35 km/u met stappen van 5 km/u. Hierbij zijn de exact gemeten snelheden afgerond naar het dichtstbijgelegen veelvoud van 5. Bij 15 km/u is een zodanig laag aantal vrachtwagens gemeten, dat de metingen bij deze snelheid niet zijn meegenomen in het onderzoek. Tevens is het stationair draaien van vrachtwagens in de inventarisatie meegenomen.

Uit de geïnventariseerde gegevens van de uitgevoerde metingen blijkt dat het toerental van de vrachtwagens tijdens de metingen in het merendeel niet bekend was (533 van de 557 metingen). Dit wordt veroorzaakt doordat het merendeel van de metingen is verricht tijdens de normale bedrijfsvoering in de betreffende inrichtingen. Alleen indien metingen in scene zijn gezet is het toerental van de vrachtwagens bepaald. Derhalve is bij de evaluatie het toerental niet als parameter meegenomen. Het geluidvermogeniveau als functie van de rijnsnelheid blijkt een relatief grote spreiding te vertonen, die mede veroorzaakt wordt door de spreiding in optredende toerentallen. In elke specifieke praktijksituatie is deze spreiding ook te verwachten door verschillen in rijgedrag en daarmee verschillen in de toerentallen op delen van het traject die bepalend zijn voor de geluidbelasting op discrete posities. Door van een groot aantal metingen uit te gaan, wordt een gemiddelde waarde bepaald die overeenkomt met de gemiddelde praktijksituatie, en derhalve uitgangspunt kan zijn voor geluidberekeningen.

Het immissierelevante geluidvermogeniveau L_{WR} is bepaald met behulp van methode C2 van de Handleiding: "Geconcentreerde bronnen":

$$L_{NR} = L_p + 10 \log 4\pi R^2 + D_{bodem} + a_{1u} \cdot R$$

De waarde van L_p betreft de hoogst optredende waarde van het geluiddrukniveau tijdens de passage van een vrachtwagen op een afstand R vanaf de meetlocatie.

Voor de berekening van de rekenkundig gemiddelde waarde van het geluidvermogeniveau (L_{WR}) per beschouwde snelheid is de volgende formule gehanteerd:

$$\bar{x} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n x_i, \text{ met } x_i: L_{WR} \text{ van meting } i$$

Ter indicatie van de optredende spreiding is tevens per beschouwde snelheid de standaardafwijking bepaald volgens de algemene formule:

$$s = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n-1}}$$

3. EVALUATIE

3.1. Algemeen

Bij de evaluatie van de metingen is onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën van vrachtwagens:

- middelzware vrachtwagens;
- zware vrachtwagens, totaal;
- zware vrachtwagens, met L-keuring (geluidarm);
- zware vrachtwagens, zonder L-keuring;
- zware vrachtwagens, rustig rijden.

In de volgende paragrafen worden per categorie de gemeten immissierelevante geluidvermogen-niveaus als functie van de snelheid vermeld. Tevens is de berekende standaardafwijking vermeld, alsmede het aantal metingen dat per snelheid is beschouwd.

3.2. Middelzware vrachtwagens

In tabel I is voor de 65 gemeten middelzware vrachtwagen per snelheid het gemiddelde immissierelevante geluidvermogen-niveau (L_{WR}) vermeld.

Tabel I Immissierelevant geluidvermogen-niveau (L_{WR}) als functie van de rijsnelheid voor middelzware vrachtwagens

Snelheid in km/u	Aantal metingen	L_{WR} in dB(A)	
		gemiddeld	standaardafwijking
5	4	97	2
10	6	102	5
20	17	102	3
30	14	104	3
35	24	103	3

In figuur 2 zijn de resultaten grafisch gepresenteerd.

3.3. Zware vrachtwagens, totaal

In tabel II is voor de circa 492 gemeten zware vrachtwagens per snelheid het gemiddelde immissierelevante geluidvermogeniveau (L_{WR}) vermeld.

Tabel II Immissierelevant geluidvermogeniveau (L_{WR}) als functie van de rijnsnelheid voor zware vrachtwagens, totaal

Snelheid in km/u	Aantal metingen	L_{WR} in dB(A)	
		gemiddeld	standaardafwijking
stationair	28	95	4
5	46	99	5
10	52	102	4
20	60	102	5
25	56	103	3
30	165	106	3
35	85	106	3

In figuur 3 zijn de resultaten grafisch gepresenteerd.

3.4. Zware vrachtwagens, met L-keuring (geluidarm)

In tabel III is voor de circa 106 gemeten zware vrachtwagens met L-keuring per snelheid het gemiddelde immissierelevante geluidvermogeniveau (L_{WR}) vermeld.

Tabel III Immissierelevant geluidvermogeniveau (L_{WR}) als functie van de rijnsnelheid voor zware vrachtwagens, met L-keuring

Snelheid in km/u	Aantal metingen	L_{WR} in dB(A)	
		gemiddeld	standaardafwijking
stationair	6	95	3
5	14	101	3
10	13	101	4
20	8	103	4
25	15	103	2
30	39	104	3
35	11	105	2

In figuur 4 zijn de resultaten grafisch gepresenteerd. Ter vergelijking zijn in deze figuur tevens aangegeven de waarden voor de metingen aan vrachtwagens zonder L-keuring en het totaal van alle metingen aan zware vrachtwagens (inclusief de wagens met en zonder L-keuring).

3.5. Zware vrachtwagens, zonder L-keuring

In tabel IV is voor de circa 386 gemeten zware vrachtwagens zonder L-keuring per snelheid het gemiddelde immissierelevante geluidvermogeniveau (L_{WR}) vermeld.

Tabel IV Immissierelevant geluidvermogeniveau (L_{WR}) als functie van de rijsnelheid voor zware vrachtwagens, zonder L-keuring

Snelheid in km/u	Aantal metingen	L_{WR} in dB(A)	
		gemiddeld	standaardafwijking
stationair	22	95	4
5	32	98	5
10	39	102	5
20	52	102	5
25	41	104	4
30	126	106	3
35	74	106	3

In figuur 4 zijn de resultaten grafisch gepresenteerd. Ter vergelijking zijn in deze figuur tevens aangegeven de waarden voor de metingen aan vrachtwagens met L-keuring en het totaal van alle metingen aan zware vrachtwagens (inclusief de wagens met en zonder L-keuring).

3.6. Zware vrachtwagens, rustig rijden

In tabel V is per snelheid het gemiddelde immissierelevante geluidvermogeniveau (L_{WR}) vermeld voor 45 gemeten zware vrachtwagens, waarbij de chauffeurs zijn geïnstrueerd rustig te rijden. Vanwege voornoemde randvoorwaarden zijn alleen snelheden tot 20 km/u beschouwd.

Tabel V Immissierelevant geluidvermogeniveau (L_{WR}) als functie van de rijsnelheid voor zware vrachtwagens, rustig rijden

Snelheid in km/u	Aantal metingen	L_{WR} in dB(A)	
		gemiddeld	standaardafwijking
5	14	96	4
10	17	99	4
20	14	96	4

In figuur 5 zijn de resultaten grafisch gepresenteerd. In figuur 5 zijn ter vergelijking tevens de waarden aangegeven voor het totaal van alle metingen aan zware vrachtwagens.

3.7. Zware vrachtwagens, beladen

In tabel VI is voor 111 gemeten zware vrachtwagens, die tijdens de metingen beladen waren, per snelheid het gemiddelde immissierelevante geluidvermogeniveau (L_{WR}) vermeld.

Tabel VI Immissierelevant geluidvermogeniveau (L_{WR}) als functie van de rijsnelheid voor zware vrachtwagens, beladen

Snelheid in km/u	Aantal metingen	L_{WR} in dB(A)	
		gemiddeld	standaardafwijking
5	4	100	6
10	10	105	5
20	8	106	6
25	9	105	4
30	62	107	3
35	18	107	3

In figuur 6 zijn de resultaten grafisch gerepresenteerd. Ter vergelijking zijn in deze figuur tevens de waarden aangegeven voor vrachtwagens in onbeladen toestand.

3.8. Zware vrachtwagens, onbeladen

In tabel VII is voor 100 gemeten zware vrachtwagen, die tijdens de metingen onbeladen waren, per snelheid het gemiddelde immissierelevante geluidvermogeniveau (L_{WR}) vermeld.

Tabel VII Immissierelevant geluidvermogeniveau (L_{WR}) als functie van de rijsnelheid voor zware vrachtwagens, onbeladen

Snelheid in km/u	Aantal metingen	L_{WR} in dB(A)	
		gemiddeld	standaardafwijking
5	8	100	3
10	17	101	5
20	8	105	2
25	9	107	3
30	41	106	3
35	17	107	4

In figuur 6 zijn de resultaten grafisch gerepresenteerd. Ter vergelijking zijn in deze figuur tevens de waarden aangegeven voor vrachtwagens in beladen toestand.

4. CONCLUSIE

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt het volgende.

Toerental

Het toerental van de vrachtwagens was tijdens het merendeel van de metingen niet bekend (circa 95% van de metingen). Dit wordt veroorzaakt doordat het merendeel van de metingen is verricht tijdens de normale bedrijfsvoering in de betreffende inrichtingen. Alleen indien metingen in scene zijn gezet is het toerental van de vrachtwagens bepaald. Derhalve is bij de evaluatie het toerental niet als parameter meegenomen. Het geluidvermogeniveau als functie van de rijnsnelheid blijkt een relatief grote spreiding te vertonen, die mede veroorzaakt wordt door de spreiding in optredende toerentallen. In elke specifieke praktijksituatie is deze spreiding ook te verwachten door verschillen in rijgedrag en daarmee verschillen in de toerentallen op delen van het traject die bepalend zijn voor de geluidbelasting op discrete posities. Door van een groot aantal metingen uit te gaan, wordt een gemiddelde waarde bepaald die overeenkomt met de gemiddelde praktijksituatie, en derhalve uitgangspunt kan zijn voor geluidberekeningen.

Beladingsgraad

Uit figuur 6 blijkt dat (met uitzondering van de snelheid 10 km/u) de gemiddelde waarden van het geluidvermogeniveau voor beladen en onbeladen toestand binnen 2 dB(A) overeenstemmen. Gezien de meetnauwkeurigheid van ± 1 dB(A) en de berekende standaardafwijkingen van 3 tot 5 dB(A) is een dergelijk verschil als niet-significant te beoordelen.

Bij de snelheid 10 km/u is het gemiddelde geluidvermogeniveau voor onbeladen vrachtwagens circa 4 dB(A) lager dan voor beladen vrachtwagens. Ook voor een dergelijk verschil geldt dat de significantie laag is. Als verklaring voor het hogere geluidvermogeniveau bij 10 km/u voor beladen vrachtwagens geldt mogelijk dat de beladen vrachtwagens met name bij een snelheid van 10 km/u in een lagere versnelling dus met een hoger toerental langsrijden dan de onbeladen vrachtwagens. Bij bijvoorbeeld 5 km/u zijn de verschillen in de gekozen versnelling minder, waardoor ook minder spreiding in de geluidvermogeniveaus optreedt. Dit kan tevens gelden voor de hogere snelheden van 20 tot 35 km/u.

~~De afhankelijkheid van het geluidvermogeniveau als functie van de beladingsgraad is op basis van de gehanteerde meetgegevens niet zodanig dat daarover harde conclusies zijn te trekken.~~

L-keuring (geluidarm)

Voor de vrachtwagens met L-keuring is het verschil met vrachtwagens zonder L-keuring met name bij lage snelheden (tot 25 km/u) variërend:

- bij snelheden van 5 en 20 km/u bedraagt het gemiddelde geluidvermogeniveau voor vrachtwagens met L-keuring 3 respectievelijk 1 dB(A) hoger dan voor vrachtwagens zonder L-keuring;
- bij de overige snelheden bedraagt het gemiddelde geluidvermogeniveau voor vrachtwagens met L-keuring 1 dB(A) tot 2 dB(A) lager;

De afhankelijkheid van het geluidvermogeniveau als functie van de L-keuring is op basis van de gehanteerde meetgegevens aldus niet zodanig dat daarover harde conclusies zijn te trekken.

Zware vrachtwagens, snelheden tot 20 km/u

Voor zware vrachtwagens bedraagt het gemiddelde geluidvermogeniveau (L_{WR}) circa 102 dB(A) bij snelheden van 10 à 20 km/u, zijnde de snelheden die voor de meeste bedrijfsterreinen representatief kunnen worden geacht (zie tevens figuur 3). De gevonden spreiding is relatief groot: de standaardafwijking bedraagt 4 à 5 dB(A). Indien de chauffeurs worden geïnstrueerd rustig te rijden bedraagt het gemiddelde geluidvermogeniveau 96 à 99 dB(A) bij snelheden tot 20 km/u (standaardafwijking 4 dB(A)). De reductie ten opzichte van het rijden zonder instructies bedraagt hiermee 3 à 6 dB(A) (zie tevens figuur 5).

Zware vrachtwagens, snelheden hoger dan 20 km/u

Het gemiddelde geluidvermogeniveau voor zware vrachtwagens bedraagt circa 106 dB(A) bij snelheden van 25 à 35 km/u, zijnde de snelheden die op langere trajecten op grotere bedrijfsterreinen representatief kunnen worden geacht. De gevonden spreiding is voor deze snelheden relatief beperkt: de standaardafwijking bedraagt 3 dB(A).

Middelzware vrachtwagens

Voor middelzware vrachtwagens is een zodanig laag aantal vrachtwagens gemeten dat slechts een indicatief beeld kan worden gegeven (zie tevens figuur 2): circa 102 dB(A) bij snelheden tot 20 km/u (standaardafwijking 3 à 5 dB(A)) en circa 104 dB(A) bij snelheden van 30-35 km/u (standaardafwijking 3 dB(A)).

Epiloog

In het onderzoek zijn op basis van een groot aantal metingen de gemiddelde geluidvermogen-niveaus bepaald van rijdende vrachtwagens op bedrijfsterreinen. Uit de metingen blijkt dat in de praktijk zowel in positieve als in negatieve zin afwijkingen kunnen optreden tot gemiddeld 5 dB(A), afhankelijk van met name het rijgedrag van de chauffeurs en de lokale praktijksituatie. Uit het onderzoek blijkt dat met beheerst rijgedrag (lage snelheden en lage toerentallen) een reductie van 3 à 6 dB(A) ten opzichte van het gemiddelde geluidvermogen-niveau is te realiseren. Daarmee verschaft dit een wezenlijke mogelijkheid voor reductie van immissieniveaus bij woningen, mits een discipline daartoe is af te dwingen (bijvoorbeeld door verkeerstechnische maatregelen, bij eigen materiaal of bij eigen chauffeurs).

Zoetermeer,



Dit rapport bestaat uit:

16 pagina's,

6 figuren.

ADVIESBUREAU PEUTZ & ASSOCIES B.V.

AKOESTIEK

LAWAABEHEERSING

BOUWFYSICA

MILIEUTECHNOLOGIE



CATEGORIE	OMSCHRIJVING VOLGENS BESLUIT	ALLEDAGSE OMSCHRIJVING	PROFIEL
LICHTE MOTORVOERTUIGEN	motorvoertuigen op 3 of meer wielen, met uitzondering van de voertuigen uit de categorieën 'middelzware' en 'zware' voertuigen	- alle personenauto's - de meeste bestelauto's - vrachtwagens met 4 wielen	
MIDDELZWARE MOTORVOERTUIGEN	gelede en ongelede autobussen, alsmede andere motorvoertuigen die ongeleed zijn en voorzien van 1 achteras met 4 banden	- alle autobussen - vrachtwagens met 2 assen en 4 achterwielen	
ZWARE MOTORVOERTUIGEN	gelede motorvoertuigen, alsmede motorvoertuigen met een dubbele achteras, met uitzondering van autobussen	- vrachtwagens met 3 of meer assen - vrachtwagens met aanhanger - trekkers met oplegger	
MOTORRIJWIELEN	motorvoertuigen op 2 wielen al dan niet voorzien van een zijspanwagen	alle motorfietsen (inclusief zijspan)	

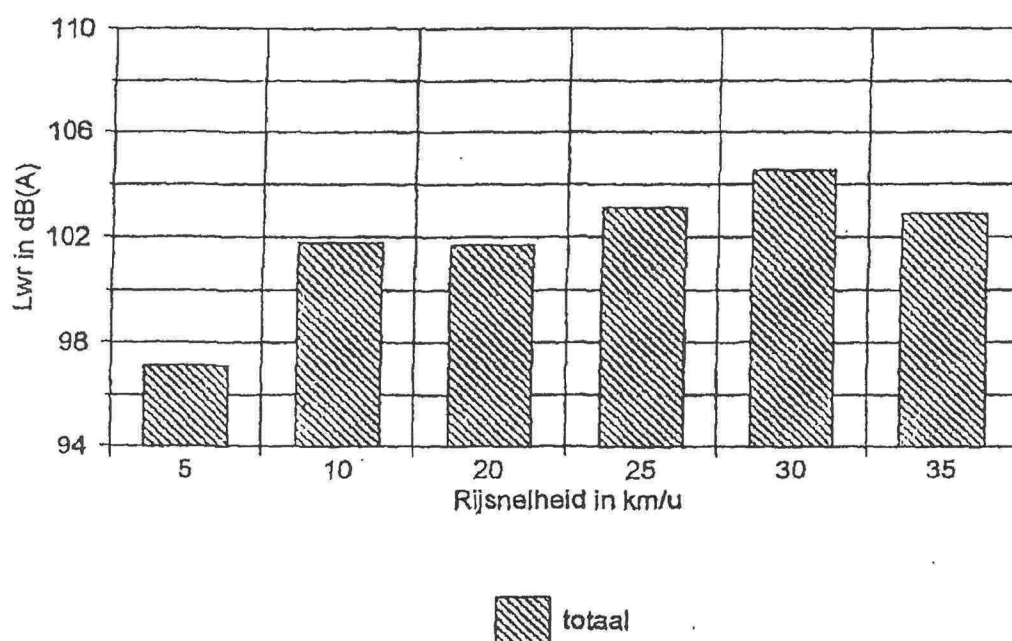
rapport nr. RA 730-1

Indeling motorvoertuigen in categorieën

figuur nr. 1

ADVIESBUREAU PEUTZ & ASSOCIES B.V.

AKOESTIEK • LAWAAI-BEHEERSING • BOUWFYSICA • MILIEUTECHNOLOGIE

**Geluidvermogen van middelzware vrachtwagens**

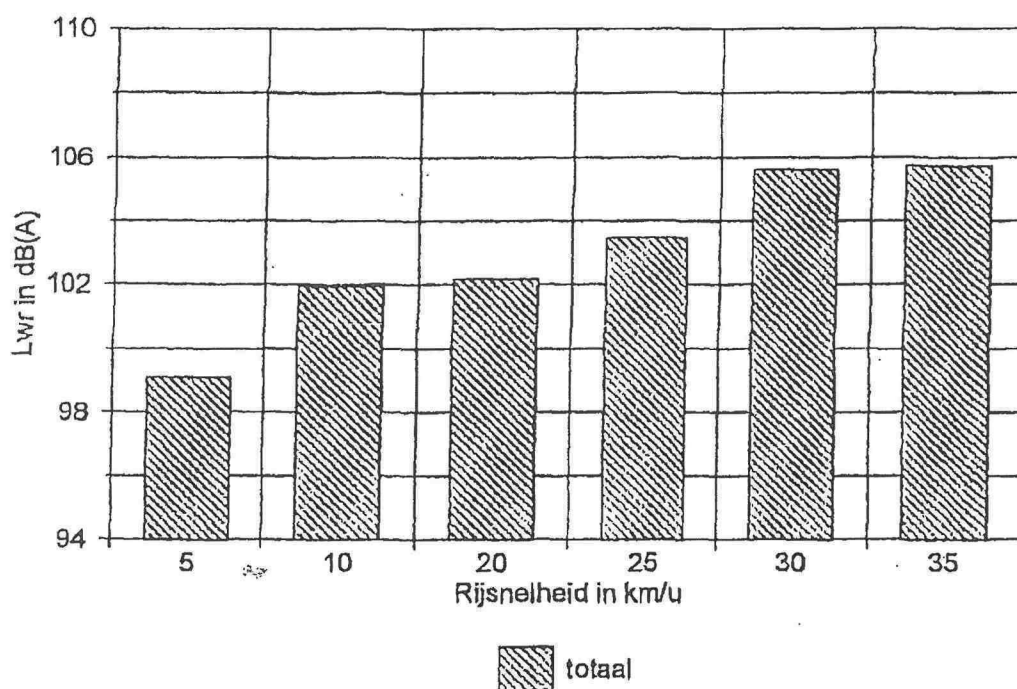
(Zie paragraaf 3.2)

rapport nr. RA 730-1
figuur nr. 2Geluidvermogen van middelzware vrachtwagens als functie van de
rijsnelheid

C:\MyFiles\RA730\figuur2b.wpg

ADVIESBUREAU PEUTZ & ASSOCIES B.V.

AKOESTIEK • LAWAAIBEHEERSING • BOUWFYSICA • MILIEUTECHNOLOGIE

**Geluidvermogen van zware vrachtwagens**

(Zie paragraaf 3.3)

rapport nr. RA 730-1

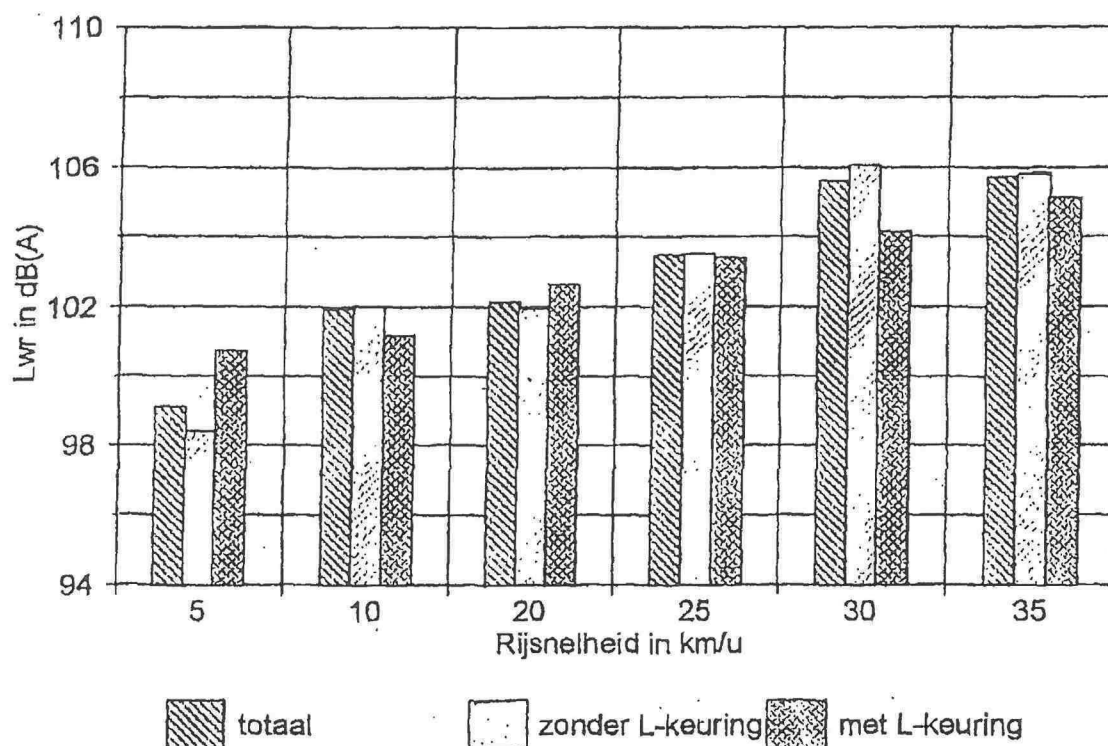
figuur nr. 3

Geluidvermogen van zware vrachtwagens als functie van de
rijksnelheid, totale gegevens

C:\advies\RA 730-1\figuur 3.mxd



Geluidvermogen van zware vrachtwagens



(Zie paragraaf 3.4 en 3.5)

rapport nr. RA 730-1

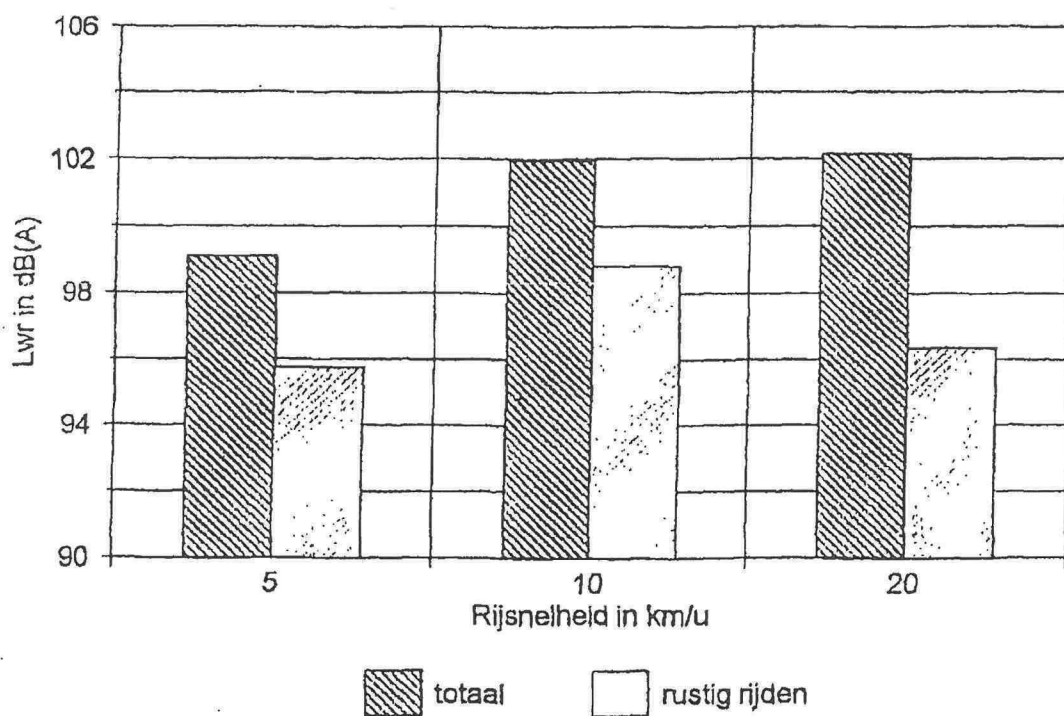
figuur nr. 4

Geluidvermogen van zware vrachtwagens als functie van de rijsnelheid,
totaal en met en zonder L-keuring (geluid-arm)

ADVIESBUREAU PEUTZ & ASSOCIES B.V.

ADVIESBUREAU PEUTZ & ASSOCIES B.V.

AKOESTIEK - LAWAAIBEHEERSING - BOUWFYSICA - MILIEUTECHNOLOGIE

**Geluidvermogen van zware vrachtwagens**

(Zie paragraaf 3.6)

rapport nr. RA 730-1

Geluidvermogen van zware vrachtwagens als functie van de

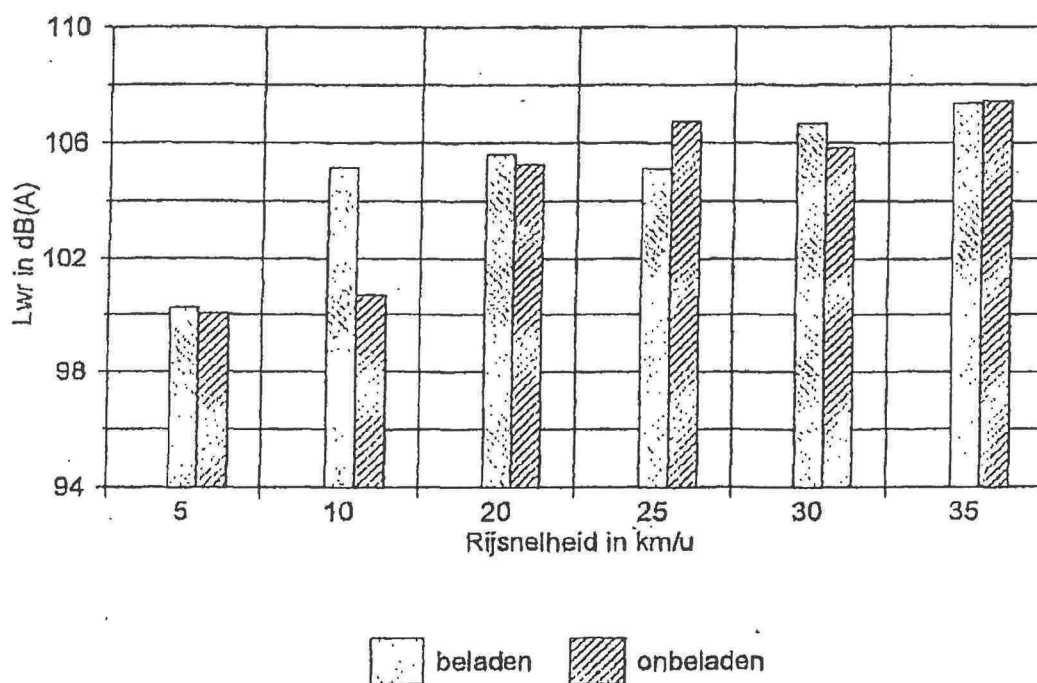
figuur nr. 5

rijsnelheid, totaal en rustig rijden

C:\MySound\ATWAgoud 5.0.jpg

ADVIESBUREAU PEUTZ & ASSOCIES B.V.

AKOESTIEK - LAWAAIBEHEERSING - BOUWFYSICA - MILIEUTECHNOLOGIE

**Geluidvermogen van zware vrachtwagens**

(Zie paragraaf 3.7 en 3.8)

rapport nr. RA 730-1

figuur nr. 6

Geluidvermogen van zware vrachtwagens als functie van de
rijksnelheid voor beladen en onbeladen toestand

C:\M\730-1\RA 730-1 figuur 6.jpg

HANDREIKING

**INDUSTRIELAWAAR EN
VERGUNNINGVERLENING**

INHOUDSOPGAVE

	bladzijde
1 INLEIDING	4
1.1 Achtergronden	5
1.2 Doel van de handreiking	5
1.3 Systematiek	5
1.4 Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid (MIG)	7
1.5 Overgangssituatie	7
1.6 Leeswijzer	7
2 GEMEENTELIJK BELEID TEN AANZIEN VAN INDUSTRIELAWAAI EN VERGUNNINGVERLENING	8
2.1 Inhoud gemeentelijk beleid industrielawaai	8
2.2 Procedurele aspecten	10
2.3 Advies regionaal inspecteur milieuhygiëne	12
3 GRENSWAARDEN	13
3.1 Grenswaarden voor de geluidsniveaus ten gevolge van industrielawaai	13
3.2 Maximale geluidsniveaus (L_{max})	15
3.3 Binnenniveaus	18
4 RICHT- EN GRENSWAARDEN, REFERENTIENIVEAU	20
5 OPSTELLEN VAN GELUIDVOORSCHRIFTEN	23
5.1 Akoestisch onderzoek in het kader van het opstellen van de vergunning-aanvraag	23
5.2 De geluidvoorschriften	24
5.3 Representatieve bedrijfssituatie	25
5.4 Bijzondere activiteiten	27
5.5 Maximale geluidsniveaus (L_{max})	27
5.6 Het beoordelingspunt	29
5.7 Beoordelingsperioden	31
5.8 Onderscheid bestaande en nieuwe situaties	32
5.9 Bedrijfswoningen en burgerwoningen	33
5.10 Indirecte hinder	34
5.10.1 Algemeen	34
5.10.2 Indirecte hinder door wegverkeer	34
5.10.3 Indirecte hinder door railverkeer	35
5.10.4 Indirecte hinder door scheepvaart	35
5.10.5 Overige vormen van indirecte hinder	36
5.11 ALARA	36
6 SPECIFIEKE SITUATIES	38
6.1 Cumulatie	38
6.2 Bijzondere geluiden I	38
6.2.1 Algemeen	38
6.2.2 Tonaal geluid	39
6.2.3 Impulsachtig geluid	39
6.2.4 Muziekgeluid	40
6.3 Bijzondere geluiden II	41
6.3.1 Laagfrequent geluid	41
6.3.2 Horeca en geluid	41
6.3.3 Menselijk stemgeluid	42
6.3.4 Trillingen	43

7	HANDHAVING GELUIDVOORSCHRIFTEN	46
7.1	Algemeen	46
7.2	Controlemetingen	47
7.3	Binnenniveaus	47
7.4	Zonebeheer	48

Bijlagen:

1	Begrippen- en afkortingenlijst	
	50	
2	Adreslijst inspecties milieuhygiëne	54

1 INLEIDING

1.1 Achtergronden

De Handreiking industrielawaai en vergunningverlening is opgesteld als hulpmiddel bij het voorkomen en beperken van hinder door industrielawaai. Vanzelfsprekend zal primair met het ruimtelijke ordeningsinstrument, dat wil zeggen het afstand bewaren tussen geluidsbron en ontvanger, moeten worden getracht het optreden van hinder als gevolg van industrielawaai te voorkomen. Mede omdat niet altijd kan worden voorkomen dat het geluid van de industrie invloed heeft op de omgeving waar derden, bijvoorbeeld omwonenden, zich bevinden, is het noodzakelijk de geluidssituatie formeel vast te leggen. Het instrumentarium van de Wet milieubeheer (Wm), waartoe de vergunning behoort, kan hiervoor worden ingezet. Met behulp van vergunningvoorschriften kan hinder worden voorkomen en beperkt. De aard van de industriële bronnen is echter zo verschillend dat niet voor iedere inrichting gelijke vergunningvoorschriften kunnen worden vastgesteld.

Derhalve zal bij het stellen van voorschriften en beperkingen voor industrielawaai bij de vergunningverlening sprake moeten zijn van maatwerk, waarbij veelal elk geval op zich staat en er niet met algemeen geldende emissiegetallen of immissiewaarden kan worden gewerkt. Niettemin kan er natuurlijk wel sprake zijn van de nodige uniformering en onderlinge afstemming, waarvoor deze handreiking bedoeld is.

Overigens dient te worden bedacht dat er altijd situaties zullen zijn waarvoor de handreiking geen expliciete oplossing biedt.

Met betrekking tot de hinder is in het rapport 'Hinder door milieuverontreiniging in Nederland (VROM 1995)' aangegeven dat wegverkeer in Nederland de voornaamste bron van ernstige hinder door geluid is. Het veroorzaakt ernstige hinder door geluid bij vijftientwintig procent van de bevolking. Na het geluid van wegverkeer volgt dat van burelen (13%) en van de luchtvaart (12%). Zij vormen de 'grote drie' op het gebied van geluidhinder, voor de industrie (6%), recreatie (5%), railverkeer (2%), bouw- en sloofterreinen (2%) en de landbouw (1%). Naast deze percentages voor ernstige hinder geldt voor industrielawaai dat veertien procent van de bevolking daarvan hinder ondervindt. De gerapporteerde geluidhinder was in 1993 vrijwel over de gehele linie beduidend minder dan in 1987, maar doorgaans iets meer dan in 1977.

In het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) zijn doelstellingen opgenomen ten aanzien van de aantallen gehinderden in Nederland: geen ernstige hinder in 2010 en het aantal gehinderden in 2000 gelijk aan het aantal in 1985. Om de doelstellingen te halen is het noodzakelijk een actief beleid te voeren.

De afgelopen jaren is er op het gebied van het voorkomen en beperken van hinder door industrielawaai veel ervaring opgedaan. Voor een deel vloeide dit voort uit de zonerings- en saneringsregeling uit de Wet geluidhinder (Wgh). Hiermee zijn de geluidsgrenzen van bepaalde industrieterreinen vastgesteld. Het betreft industrieterreinen waarop zogenaamde grote lawaaimakers (art. 2.4 Inrichtingen- en vergunningbesluit milieubeheer) voorkomen of niet zijn uitgesloten in het bestemmingsplan. De vergunningverlening krachtens de Wet milieubeheer en vooral de inspanningen om deze op een adequaat niveau te brengen hebben er toe geleid dat het onderwerp industrielawaai veel aandacht heeft gekregen. Daarbij is in belangrijke mate gebruik gemaakt van de Circulaire Industrielawaai uit 1979 van de toenmalige Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne. Bij het gebruik zijn echter, zeker de laatste jaren, ook de tekortkomingen van deze circulaire nadrukkelijk naar voren gekomen, zie paragraaf 1.3. In de praktijk van de vergunningverlening is behoefte aan een inhoudelijke vernieuwing van de Circulaire industrielawaai.

Tegelijkertijd doen zich in het milieubeleid en de milieuwetgeving ontwikkelingen voor met betrekking tot, onder andere, deregulering, marktwerking, externe integratie en dergelijke. Deze ontwikkelingen hebben er toe geleid dat meer dan voorheen de lokale overheden verantwoordelijk zijn voor het voorkomen en beperken van geluidhinder door bijvoorbeeld een goede integratie van de toegestane waarde van het geluidsniveau vanwege de industrie in het overige lokale beleid. Mede hierdoor is het van belang ten behoeve van de lokale overheden, het bevoegd gezag, de expertise in een handreiking vast te leggen.

Gezien het bovenstaande was het noodzakelijk de inhoud van de Circulaire Industrielawaai van 1979 nog eens nadrukkelijk te overwegen, hetgeen tot de voorliggende handreiking heeft geleid.

De handreiking zal vooral bij de vaststelling van de geluidruimte in de vergunning van relatief kleine lawaaimakers een grote rol spelen. Ten aanzien van kortstondige maximale geluidsniveaus (L_{max}) en veel andere technische aspecten zal de handreiking voor alle bedrijven van toepassing zijn.

De handreiking is tot stand gekomen in gezamenlijk overleg tussen het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en het bedrijfsleven (VNO/NCW BMRO) en zal dientengevolge op voldoende draagvlak van de betrokkenen in de praktijk kunnen rekenen.

1.2 Doel van de handreiking

De handreiking heeft tot doel overheden een hulpmiddel te bieden bij het voorkomen en beperken van hinder door Industrielawaai in het kader van de vergunningverlening en (in sommige gevallen) het stellen van nadere eisen op grond van de AMvB's ex artikel 8.40 Wet milieubeheer. Primair is de handreiking bedoeld voor de ambtenaren die adviseren over het geluidaspect in de vergunningen krachtens de Wet milieubeheer. De handreiking vervangt de Circulaire Industrielawaai uit 1979.

De handreiking is onderdeel van het instrumentarium waarmee de doelstellingen zoals vermeld in het NMP kunnen worden behaald. De doelstelling van de handreiking is daarmee kwalitatief gelijk aan die van de Wet geluidhinder en de bijbehorende uitvoeringsvoorschriften. Er is derhalve een relatie met de Wet geluidhinder, Wet milieubeheer, Wet op de ruimtelijke ordening (WRO), het Bouwbesluit (BB), de diverse uitvoeringsbesluiten, het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) en de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai. Daarnaast bestaat er een overlap met het, sinds het uitbrengen van de circulaire in 1979, gegroeide scala aan wet- en regelgeving dat tot doel heeft hinder door Industrielawaai te voorkomen en beperken, zoals bijvoorbeeld de Wet milieubeheer met haar vergunningstelsel, AMvB's en milieubeleidsplannen, de provinciale (milieu-)verordeningen en de gemeentelijke (milieu-)verordeningen.

1.3 Systematiek

De Circulaire Industrielawaai 1979 is in het algemeen goed bruikbaar geweest bij de vergunningverlening op basis van de Hinderwet, de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer. De systematiek is echter deels achterhaald. Bij de uitvoering zijn knelpunten opgetreden, soms door een stringente toepassing van de circulaire in de rechtspraak, waarbij geen ruimte werd geboden om maatwerk te leveren. Daarbij is vooral te denken aan het ontbreken van andere gebiedsomschrijvingen dan woonomgevingen en het te allen tijde bepalen van het referentieniveau ter plaatse.

Ter oplossing van dergelijke knelpunten worden in deze handreiking voorstellen gedaan om in een nieuwe systematiek per gemeente beleid ten aanzien van Industrielawaai vast te stellen, bijvoorbeeld als aparte gemeentelijke nota Industrielawaai of als onderdeel van een gemeentelijk milieubeleidsplan ex art. 4.6 Wm. Kern van het beleid zou kunnen zijn dat het grondgebied van de gemeente wordt verdeeld in gebieden, en dat tenminste voor de relevante gebieden een grenswaarde wordt toegekend. Op basis van de ervaring kan veelal worden ingeschat wat het achtergrondniveau is in een bepaald gebied. In hoofdstuk 3 worden voorbeelden van gebiedstyperingen met bijbehorende achtergrondniveaus gegeven. Het referentieniveau hoeft na het vaststellen van het beleid niet meer bij iedere aanvraag voor een vergunning Wet milieubeheer te worden bepaald. Uitgangspunt is dat de grenswaarde de bovengrens is voor hetgeen in dat gebied kan worden vergund. Zie voor nadere informatie over het bepalen van de grenswaarde hoofdstuk 3.

Het is duidelijk dat met de mogelijkheid om maatwerk te leveren, een gemeente met meerdere mogelijkheden en belangen rekening kan houden. Relatief eenvoudige situaties kunnen eenvoudig worden omschreven. Bij grote, complexe industrieterreinen waarbij ook ander (nationaal) beleid een rol bij de

ontwikkelingen speelt, zal met een uitvoerige omschrijving de gewenste integraal afgewogen kwaliteit kunnen worden weergegeven.

Door het overzicht over het gehele grondgebied in de gemeente kan in het beleid tevens worden aangegeven welke doelstellingen ten aanzien van het aantal gehinderden door industrielawaai worden nagestreefd. Een ander voordeel voor gemeenten is de mogelijkheid om in het kader van de inpassing van (enkele van) de zogenaamde AMvB-bedrijven, ex artikel 8.40 Wm, de nadere eisen te voren eenmalig vast te leggen. Doordat de rijksoverheid streeft naar minder AMvB's waaronder meer bedrijven vallen is er een kans dat voor specifieke situaties extra voorwaarden (nadere eisen) moeten worden opgesteld. In de AMvB's is aangegeven dat zo nodig maatwerk kan worden geleverd door het bevoegd gezag door per inrichting nadere eisen te stellen. Deze nadere eisen kunnen overigens tot strengere en minder strenge eisen leiden. In sommige AMvB's (bijvoorbeeld die voor de horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen en die voor de detailhandel en ambachtsbedrijven) is rekening gehouden met een krachtens, of bij, verordening aan te wijzen "concentratiegebied" waarmee in feite de mogelijkheid wordt geboden een gebiedsgericht beleid te formuleren. In de gemeentelijke nota "industrie-"lawaai kan dan ook voor die categorieën bedrijven in dergelijke gebieden de mogelijkheid worden opgenomen dergelijke nadere eisen met die nota eenmalig en gebiedsgericht vast te stellen.

Een gemeente kan dus ieder deel van het grondgebied een gewenst geluidsniveau toekennen. In geval bestaande, gelegaliseerde situaties afwijken van de gewenste situatie, is het van groot belang de betrokkenen bij het tot stand komen van het beleid op de juiste wijze te betrekken. Op basis van de handreiking is het niet mogelijk zonder meer een vergunning aan te scherpen of de vastgestelde maximaal toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van woningen te verhogen. Indien een bedrijf op basis van de bestaande rechten een aanvraag doet voor een milieuvergunning met waarden die hoger zijn dan de grenswaarden zal uit een bestuurlijke afweging moeten blijken in hoeverre een hoger niveau kan worden vergund.

De Handreiking industrielawaai en vergunningverlening kan in termen van de Algemene wet bestuursrecht derhalve gezien worden als een richtlijn voor het vaststellen van beleidsregels. De gemeente dient bij het vaststellen van de gemeentelijke nota industrielawaai als beleidsregel de formaliteiten in acht te nemen die de Algemene wet bestuursrecht (Awb) stelt, zoals een schriftelijk besluit en bekendmaking.

1.4 Modernisering Instrumentarium Geluidbeleid (MIG)

Naast onderhavige specifieke aanpassing van de regelgeving met betrekking tot industrielawaai en vergunningverlening is in 1996 een project gestart met als doel een fundamentele modernisering van het instrumentarium van het geluidbeleid. Door de omvang van de wijziging zal naar verwachting het nieuwe instrumentarium eerst in 2002 in werking kunnen treden. Hoewel de handreiking los staat van het project MIG, gaan beide over de herziening van de regelgeving met betrekking tot geluid.

Het voornemen van het kabinet (zie Nota MIG d.d. 23 april 1998) is dat elke bestuurslaag eigen geluidbeleid ontwikkelt waarin naast (gebiedsgerichte) grenswaarden ook een reductiedoelstelling voor geluidhinder en maatregelen zijn opgenomen. Uitgangspunt is dat het karakter van het geluid zodanig is dat de geluidproblematiek voornamelijk een rol speelt op lokale schaal. De locale overheid is dan ook primair verantwoordelijk voor het geluidbeleid. In het nieuwe systeem wordt daarom gemeenten een grote mate van beleidsvrijheid geboden, die zij kunnen gebruiken om een op hun grondgebied toegespitst gebiedsgericht geluidbeleid te ontwikkelen. Dit sluit aan bij de alom groeiende behoefte aan maatwerk op gemeentelijk niveau. Daarnaast zijn er objecten aan te wijzen met een zodanig maatschappelijk dan wel economisch belang dat het geluidbeleid hiervoor tot de competentie van de provincie of het rijk gerekend moet worden. Het wettelijk kader voor het toekomstig geluidbeleid wordt vastgelegd in de Wet milieubeheer. De provincie zal een rol blijven spelen bij grote, regionale bedrijfsterreinen. De geluidssituatie rond dergelijke terreinen is vastgelegd in de zonerings- en saneringsoperatie en de daaruit voortvloeiende besluiten. Het rijk zal een grote rol spelen bij het vastleggen van de geluidssituatie rond de nationale hoofdinfrastructuur. Daartoe behoren tevens de emplacementen. Het is derhalve aan te raden de vergunningverlening voor

dergelijke inrichtingen uit te voeren in lijn met de Circulaire d.d. 13 januari 1998 (kenmerk MBG 97580377) met als onderwerp 'Geluidhinder veroorzaakt door spoorwegemplacements; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer'. Voor meer informatie over het project MIG wordt verwezen naar het ministerie VROM, projectorganisatie MIG.

1.5 Overgangssituatie

Zolang een gemeente nog geen beleid ten aanzien van industrielawaai heeft vastgesteld (omdat de gemeente daar de noodzaak niet voor inziet, bijvoorbeeld omdat er slechts weinig industriële bronnen in de gemeente gelegen zijn) kan nog niet van de hoofdstukken 2 en 3 inzake de gemeentelijke nota industrielawaai en de grenswaarden gebruik worden gemaakt. Voor wat betreft de grenswaarden voor de geluidnormering bij de vergunningverlening moet dan nog gebruik worden gemaakt van de normstellingssystematiek zoals die in de Circulaire Industrielawaai was opgenomen. De (voor wat betreft de terminologie geactualiseerde) tekst van die Circulaire omtrent dit onderwerp, is opgenomen in hoofdstuk 4 van deze handreiking.

1.6 Leeswijzer

De handreiking bestaat uit twee hoofdonderdelen. Het eerste deel gaat in op de totstandkoming, inhoud en reikwijdte van de gemeentelijke nota industrielawaai (hoofdstuk 2) alsmede op de met die gemeentelijke nota industrielawaai vast te stellen grenswaarden voor de geluidnormering bij de vergunningverlening (hoofdstuk 3). Een geactualiseerde tekst uit de Circulaire Industrielawaai van 1979 is opgenomen in hoofdstuk 4. Het tweede deel van de handreiking volgt in belangrijke mate het chronologisch proces van de vergunningverlening, beginnend met het akoestisch onderzoek in het kader van het opstellen van de vergunningaanvraag en het opstellen van de geluidvoorschriften in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 gaat in op enkele specifieke situaties die bij de vergunningverlening een rol kunnen spelen, terwijl de handhaving van de geluidvoorschriften alsmede het zonebeheer zijn opgenomen in hoofdstuk 7. In de bijlagen is, naast een begrippen- en afkortingenlijst een adreslijst van de inspecties milieuhygiëne opgenomen.

2 GEMEENTELIJK BELEID TEN AANZIEN VAN INDUSTRIELAWAAI EN VERGUNNING- VERLENING

2.1 Inhoud gemeentelijk beleid industrielawaai

Het verdient aanbeveling voor een gemeente om op basis van deze handreiking en in afweging met onder meer het gemeentelijk milieu-, ruimtelijke ordenings- en economisch beleid, een beleid vast te stellen ter zake van industrielawaai en vergunningverlening. Dit zou kunnen plaatsvinden door middel van een separate beleidsnota industrielawaai maar evengoed zou dit beleid kunnen worden geïncorporeerd in een bredere nota geluid, in een gemeentelijk milieubeleidsplan op grond van hoofdstuk 4 Wm of in een ander breed of integraal beleidskader (bijvoorbeeld een structuurvisie). In het navolgende wordt, daar waar gesproken wordt over de gemeentelijke nota industrielawaai, dan ook mede bedoeld een op dat gebied in een ander kader vastgesteld beleidsdocument.

De gemeentelijke nota industrielawaai heeft primair tot doel een beleidskader te scheppen dat richtinggevend is voor de milieuvergunningverlening voor het onderdeel industrielawaai in de gemeente en heeft betrekking op inrichtingen met individuele vergunningen maar ook op inrichtingen die vallen onder een AMvB ex art. 8.40 Wm in verband met nadere regels.

Een toepassing betreft het beoordelen van een aanvraag om een vergunning. Het is in een dergelijk geval noodzakelijk het aangevraagde geluidsniveau te vergelijken met het toegestane geluidsniveau. Om duidelijkheid te bieden kan een gemeente de toegestane geluidsniveaus (grenswaarden) vastleggen in de gemeentelijke nota industrielawaai. Het verdient aanbeveling dit per gebied te doen. Toetsing behoeft dan nog slechts plaats te vinden aan het omschreven geluidsniveau; er hoeft niet meer per vergunningaanvraag een referentieniveau te worden bepaald.

De gemeentelijke nota industrielawaai kan enerzijds het stellen van voorschriften ter voorkoming of beperking van geluidhinder vereenvoudigen en standaardiseren, anderzijds zal met behulp van de gemeentelijke nota industrielawaai, wat betreft geluid, snel kunnen worden beoordeeld of een inrichting zich kan vestigen of uitbreiden op de voorgestane locatie.

De gemeentelijke nota industrielawaai zal een toetsingskader moeten bieden, dat wil zeggen een beleid dienen te bevatten ter zake van het stellen van voorschriften ter voorkoming of beperking van geluidhinder en zal uitsluitel moeten geven over de grenswaarden voor het industrielawaai in het kader van de vergunningverlening per deelgebied van de gemeente.

Hierbij moet worden bedacht dat de per deelgebied vast te leggen grenswaarde gebaseerd moet zijn op de geluidskwaliteit die de gemeente op langere termijn voor het betreffende gebied nastreeft. Het is aan te raden uit oogpunt van duidelijkheid jegens de betrokkenen om de termijn concreet aan te geven. In overeenstemming met de Wet op de ruimtelijke ordening valt te denken aan een termijn van 10 jaar.

Bij het vaststellen van de grenswaarde voor een specifiek gebied zal het heersende geluidsniveau in eerste instantie een belangrijke rol spelen. De inventarisatie van de heersende geluidsniveaus in de gemeente kan bijvoorbeeld op een kaart worden zichtbaar gemaakt. Vervolgens moet worden gezien welke (al dan niet autonome) ontwikkelingen er aan de orde zijn die op deze geluidskwaliteit van invloed zijn (sanering van industrielawaai, wegverkeerslawaaï of railverkeerslawaaï, de voorziene aanleg van een weg, de sluiting van een bedrijf, de invoering van een verkeerscirculatieplan en dergelijke) en welke ontwikkelingen als gevolg van ander (gemeentelijk) beleid (de realisatie van woonwijken, een bestemmingsplan voor een bedrijventerrein, de totstandkoming van een recreatiegebied etcetera) gewenst zijn. Al deze ontwikkelingen kunnen op de eerste inventarisatie worden afgezet en leiden tot een lagere of hogere grenswaarde dan het heersende geluidsniveau. De vast te leggen grenswaarde hoeft dus niet overeen te komen met het heersende geluidsniveau ten tijde van het vaststellen van de gemeentelijke nota industrielawaai. Zo kan een gebied waarvoor de geluidskwaliteit op langere termijn een verbetering zou moeten ondergaan, in de gemeentelijke nota industrielawaai een lagere grenswaarde opgelegd krijgen dan het heersende geluidsniveau. Het omgekeerde is ook mogelijk. Als het gaat om een gebied dat in de toekomst een industriële functie moet

verkrijgen, kan de vast te stellen grenswaarde hoger zijn dan het ten tijde van het vaststellen van de gemeentelijke nota industrielawaai heersende geluidsniveau.

Vanzelfsprekend dient tevens aandacht te worden geschonken aan een afstemming van de grenswaarden voor gebieden die aan elkaar grenzen; relatief stille gebieden kunnen niet direct grenzen aan lawaaiige gebieden.

Het verdient aanbeveling de overwegingen welke aan het vaststellen van de grenswaarde per deelgebied ten grondslag hebben gelegen bij het proces van vaststelling van het beleid uit te dragen, opdat alle betrokkenen duidelijk wordt waarop het gemeentelijk beleid is gestoeld. Ook zou in de gemeentelijke nota industrielawaai een uitspraak moeten worden gedaan of en zo ja, waarom en in hoeverre de gemeente voornemens is actief dan wel passief uitvoering te geven aan een aanpassing van vergunde geluidruimte bij bedrijven waarbij de vergunning thans meer ruimte biedt dan op grond van de gemeentelijke nota industrielawaai wenselijk wordt geacht. Het ligt voor de hand een dergelijk saneringsvoornemen te voorzien van een overgangsregeling opdat de betreffende bedrijven het functioneren niet onmogelijk wordt gemaakt.

In onderstaande tabel is een beschrijving opgenomen van de wijze waarop bepaalde niveaus van het omgevingsgeluid kunnen worden ervaren. Onderstaande tabel vormt samen met de in hoofdstuk 3 opgenomen tabel (waarin gebiedstyperingen worden gegeven alsmede bijbehorende hinderpercentages bij de beschreven industrielawaai-geluidsniveaus), een belangrijke handreiking voor de gemeentelijke nota industrielawaai.

Tabel 1: Perceptie van omgevingsgeluid

Cat.	Perceptie	Equivalent geluidsniveau (L_{Aeq}) in dB(A)		
		Dag (07-19 u.)	Avond (19-23 u.)	Nacht (23-07 u.)
1	Zeer stil	≤ 40	≤ 35	≤ 30
2	Stil	41-45	36-40	31-35
3	Rustig	46-50	41-45	36-40
4	Hoorbaar	51-55	46-50	41-45
5	Ruimroerig, druk	56-60	51-55	46-50
6	Lawaaiig	61-65	56-60	51-55
7	Zeer lawaaiig	≥ 66	≥ 61	≥ 56

Het bepalen van een kwalificatie van de categorieën is subjectief en afhankelijk van vele omstandigheden. Zo zal een mogelijke voorkeur van bewoners voor een bepaalde omgeving, bijvoorbeeld voor een levendige binnenstad of voor een stille woonbuurt een rol spelen. Wel kan objectief gesteld worden dat de kwaliteit van de leefomgeving bij niveaus als genoemd in categorie 7 van de tabel als slecht gekwalificeerd kan worden. In onder meer het rapport 'Geluid en gezondheid, achtergrondstudie (1993)' van de Gezondheidsraad is de mogelijke bij invloed van de gezondheid door geluid aangegeven.

Inzake de verdere beleidsmatige inhoud van de gemeentelijke nota industrielawaai worden in dit document onderwerpen genoemd waarover bij voorkeur een uitspraak zou moeten worden gedaan. Het gaat daarbij in de eerste plaats over de wijze van toetsing van het verzoek om een vergunning en eindigt met een set standaard geluidvoorschriften welke aan een te verlenen vergunning kunnen worden verbonden. In het navolgende worden deze onderwerpen kort besproken, overigens zonder dat gepretendeerd wordt volledig te zijn.

Bij de eerste toetsing ten aanzien van geluid om te zien of een bedrijf zich op een specifieke locatie kan vestigen of kan uitbreiden zal rekening moeten worden gehouden met mogelijke cumulatieve effecten van andere bestaande of toekomstige inrichtingen. De grenswaarden uit de gemeentelijke nota industrielawaai betreffen immers waarden op immissieniveau. Daarom zal in de gemeentelijke nota industrielawaai moeten worden aangegeven hoe met deze effecten zal worden omgegaan.

Voorzover daaraan bij de totstandkoming van de gebiedsgerichte normstelling nog geen aandacht is besteed, verdient het aanbeveling dat de gemeente zich in de gemeentelijke nota industrielawaai ook uitspreekt over de wijze waarop zij de normstelling hanteert voor die gebieden waar geen woningen aanwezig zijn, met andere woorden of zij een immissienorm wenst te hanteren op een zekere afstand van een bedrijf om het gewenste geluidsniveau in bovengenoemd gebied te kunnen bereiken.

Bij het vaststellen van het beleid zou de gemeente ook moeten aangeven voor welke geluidgevoelige objecten zij in aanvulling op de Wet geluidhinder en uitvoeringsvoorschriften een grenswaarde wenst te hanteren. Meer in detail geldt het zelfde voor de directe woonomgeving: wordt de immissienorm geacht voor de gevel te worden nagestreefd dan wel in verblijfsgebieden (tuinen, balkons)? Gelden de immissienormen voor alle woonlagen of wenst de gemeente daarbij onderscheid te maken tussen de verschillende perioden van het etmaal in samenhang met het (potentieel) gebruik van verschillende woonlagen?

Primair wordt een grenswaarde voor een gebied (wijk of aantal straten) vastgesteld. Zo nodig wordt een aparte waarde bepaald voor de woningen, de zo genoemde eerste lijnsbebouwing, die dicht bij de geluidsbron zijn gelegen en afschermende werking hebben voor andere woningen.

Ook ten aanzien van de overige aspecten welke bij de beoordeling en/of het opstellen van de vergunningvoorschriften aan de orde kunnen komen is het gewenst dat de gemeentelijke nota industrielawaai daarover duidelijkheid biedt. Te denken valt aan onderwerpen zoals het gebruik van verschillende grenswaarden in de vergunningvoorschriften over de onderscheiden perioden van het etmaal, de normstelling voor maximale geluidsniveaus (L_{max}), de beoordeling van incidentele bedrijfssituaties, het hanteren van eventuele toeslagen voor bijzondere vormen van geluidhinder (muziekgeluid, tonaal geluid) en dergelijke. Voor het meten en berekenen van industrielawaai wordt verwezen naar de VROM-publicatie 'Meten en rekenen industrielawaai'.

Vanzelfsprekend zal de gemeentelijke nota industrielawaai nimmer kunnen voorzien in alle mogelijke vraagpunten die zich bij de vergunningverlening kunnen voordoen, doch uit de gemeentelijke vergunningverleningspraktijk van de afgelopen jaren zal, samen met de voorliggende handreiking, voor veel onderwerpen beleid te formuleren zijn dat in de gemeentelijke nota industrielawaai kan worden opgenomen.

Tenslotte zij, wellicht ten overvloede, in dit verband vermeld dat het projecteren van nieuwe woningen in de nabijheid van luidruchtige inrichtingen vanzelfsprekend met de nodige zorgvuldigheid dient te geschieden. Bij een toetsing aan het geluidaspect zullen de vastgestelde grenswaarden gehanteerd worden, op grond waarvan het noodzakelijk kan zijn een bepaalde afstand tussen de geluidsbron en de nieuwe bestemming aan te houden.

2.2 Procedurele aspecten

Het moge duidelijk zijn dat een gemeentelijke nota industrielawaai, zoals hiervoor bedoeld, een belangrijk document is waar diverse beleidsvelden in samen komen. Dit houdt in dat voor een zorgvuldige totstandkoming zorg moet worden gedragen. Daarmee wordt tegelijkertijd gewaarborgd dat ingeval van beroep de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State of de rechtbank met betrekking tot procedures conform de Wet op de ruimtelijke ordening kan oordelen dat van een zorgvuldige besluitvorming sprake is geweest. Gelet op de strekking van de gemeentelijke nota industrielawaai wordt aanbevolen de gemeentelijke nota industrielawaai uiteindelijk door de gemeenteraad te laten vaststellen, waarbij het college van burgemeester en wethouders het totstandkomingsproces verzorgt door een ontwerp nota op te stellen en deze te onderwerpen aan de openbare voorbereidingsprocedure krachtens afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Dit komt kortweg neer op publicatie van de ontwerp nota en het bieden van de mogelijkheid aan belanghebbenden om hun zienswijzen kenbaar te maken.

De vormgeving van inspraak en rechtsbescherming hangt nauw samen met de aard en inhoud van een gemeentelijke nota industrielawaai. In de gemeentelijke nota industrielawaai wordt het industrielawaai-beleid van de gemeente met inbegrip van de grenswaarde voor industrielawaai in diverse gebieden in de gemeente vastgesteld. De nota draagt daardoor een strategisch karakter. De gemeentelijke nota industrielawaai bindt de gemeente maar is niet gericht op rechtsgevolg voor burgers of bedrijven. De gemeentelijke nota industrielawaai bevat geen normen die rechtstreeks gelden voor burgers of bedrijfsleven en kan gezien

worden als een set van beleidsregels. De algemene bepalingen voor besluiten van de Algemene wet bestuursrecht zijn echter ook van toepassing op beleidregels. Deze bepalingen betreffen zorgvuldigheid en belangenafweging, advisering, bekendmaking en mededeling, motivering en openbare voorbereidingsprocedure. Indien de gemeentelijke nota industrielawaai wordt geïncorporeerd in het gemeentelijk milieubeleidsplan wordt in dit opzicht aangesloten bij de daarvoor krachtens de Wet milieubeheer (art 4.17 derde lid) geldende procedure. Inspraak vindt plaats conform de gemeentelijke inspraakverordening krachtens artikel 150 Gemeentewet.

Voor de rechtsbescherming van burgers en bedrijfsleven is in dit verband van belang twee fasen te onderscheiden: de beleidsfase en de implementatiefase. In de beleidsfase wordt de speelruimte ingeperkt door het vaststellen van de gemeentelijke nota industrielawaai. In de implementatiefase vindt de concrete invulling binnen de speelruimte plaats door de doorwerking van de concrete geluidsniveaus in bestemmingsplan of bij de vergunningverlening. Bij de implementatiefase is bezwaar en beroep mogelijk krachtens de WRO resp. Wm.

Speciale aandacht verdient de afstemming met buurgemeenten en de provincie. Op grond van artikel 4.17 Wm dienen bij de voorbereiding van het vaststellen van een milieubeleidsplan in elk geval de inspecteur, de buurgemeenten en de provincie te worden betrokken naast andere belanghebbende overheidsorganen, instellingen en organisaties. Bij het opstellen van een nota is het verstandig afspraken te maken over de invloedsgebieden (zones, contouren) om duidelijkheid te bieden ten behoeve van elkaars beleid. De provincie is mede van belang vanwege haar rol als vergunning-verlener. De provincie is in het kader van de Wet milieubeheer voor sommige categorieën van inrichtingen bevoegd gezag. Nogmaals wordt benadrukt dat voor de zogenaamde grote lawaaimakers in het kader van de zonerings- en saneringsoperatie krachtens de Wet geluidhinder de geluidssituatie reeds is vastgelegd. Wijzigingen kunnen worden doorgevoerd met behulp van een aanpassing van het bestemmingsplan. Omdat het voor het bereiken van de door de gemeente vastgestelde gebiedsgerichte geluidskwaliteit gewenst is dat ook de provincie zich houdt aan de in de gemeentelijke nota industrielawaai opgenomen grenswaarden, wordt aanbevolen de provincie in een vroegtijdig stadium bij de totstandkoming van de gemeentelijke nota industrielawaai te betrekken en (al dan niet in het kader van de openbare voorbereidingsprocedure) formeel te vragen zich over de gemeentelijke nota industrielawaai uit te spreken. Vanzelfsprekend verdient het aanbeveling te trachten overeenstemming te bereiken, doch bij eventueel verschil van inzicht staan de bezwaar- en beroepsprocedures uit de Awb voor de provincie open. Uiteindelijk zal de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State dan voor partijen bindend zijn.

In het kader van de goedkeuringsprocedure bij bestemmingsplannen vindt overigens een integrale bestuurlijke toets plaats door de provincie van het beleid in concrete bestemmingen. Vanzelfsprekend kan verder in een vooroverleg ook al het nodige draagvlak worden verkregen, bijvoorbeeld met bedrijvenorganisaties, de Kamer van Koophandel, gemeentelijke milieuorganisaties of andere maatschappelijke belangengroeperingen.

De gemeentelijke nota industrielawaai zelf zal ook uitsluitel moeten bieden over de eventuele wijzigings- of afwijkmogelijkheden: in welke gevallen mag dit plaatsvinden en wie is daartoe bevoegd. In sommige gemeenten zal de gemeentelijke nota industrielawaai periodiek geheel moeten worden herzien (waarbij wellicht hetzelfde besluitvormingstraject als bij de eerste vaststelling zal worden gevolgd), doch het kan ook voorkomen dat als gevolg van tussentijdse niet voorziene ontwikkelingen, van de gemeentelijke nota industrielawaai moet worden afgeweken dan wel dat de gemeentelijke nota industrielawaai voor een deel moet worden herzien. Het verdient aanbeveling bij de vaststelling van de gemeentelijke nota industrielawaai tegelijkertijd de hiertoe te volgen procedure vast te stellen.

2.3 Advies regionaal inspecteur milieuhygiëne

Op grond van artikel 8.7 van de Wet milieubeheer dient de regionaal inspecteur van de milieuhygiëne het gemeentebestuur te adviseren bij de individuele vergunningverlening. Het kan voor alle partijen tijdswinst opleveren als de inspecteur bij de totstandkoming van het gemeentelijke industrielawaai beleid wordt betrokken zodat hij bij de individuele vergunningverlening overeenkomstig de vastgestelde gemeentelijke nota industrielawaai aan het geluidsaspect minder aandacht hoeft te besteden. Het verdient daarom aanbeveling om de gemeentelijke nota industrielawaai vast te stellen nadat de inspecteur binnen een bepaalde termijn

(bijvoorbeeld zes weken) ter zake advies heeft uitgebracht, dan wel nadat die termijn is verstreken zonder dat de inspecteur heeft geadviseerd. Zoals aangegeven zal bij de voorbereiding van een milieubeleidsplan onder meer de inspecteur dienen te worden betrokken (art. 4.17 Wm).

3 GRENSWAARDEN

3.1 Grenswaarden voor de geluidsniveaus ten gevolge van industrielawaai

Vergunningverlening is en blijft maatwerk. Dit houdt in dat bij het beoordelen van een aanvraag om een vergunning en het opstellen van de geluidvoorschriften zowel aandacht moet worden besteed aan de specifieke aspecten van de inrichting (de geluidemissie), als aan de specifieke aspecten van de omgeving (de afscherming en geluidimmissie). Het leveren van maatwerk betekent echter niet automatisch dat de akoestische situatie op en rond het bedrijf altijd tot op het kleinste detailniveau moet worden onderzocht. Maatwerk mag ook best pragmatisch zijn.

Gebieden in de gemeente kunnen met bijbehorende grenswaarden worden vastgelegd op een geluidskwaliteitskaart, zodat bij een aanvraag om vergunning snel duidelijk is welke (LAeq-) normstelling gehanteerd moet worden. Het verdient aanbeveling dat de geluidskwaliteitskaart een onderdeel vormt van de gemeentelijke nota industrielawaai. In die gemeentelijke nota industrielawaai geeft de gemeente aan waarom voor een bepaalde grenswaarde in een gebied is gekozen, of en zo ja in welke gevallen er van de grenswaarde kan worden afgeweken, hoe wordt omgegaan met cumulatieve effecten etcetera. Bij het vaststellen van de grenswaarden voor industrielawaai voor een gebied dient vanzelfsprekend ook rekening te worden gehouden met eventueel verleende hogere grenswaarden voor andere geluidsoorten.

Onderstaand is een tabel (2) opgenomen die gemeenten bij het opstellen van een gemeentelijke nota industrielawaai kan ondersteunen en geeft een overzicht van mogelijke gebiedstyperingen met bijbehorende grenswaarden voor vergunningverlening. Tabel 2 is samengesteld op grond van de Circulaire geluidhinder (1973), de Circulaire industrielawaai, ervaringen met het vaststellen van het referentieniveau en in het buitenland gebruikelijke gebiedsindelingen.

Nadrukkelijk zij gesteld dat tabel 2 geen bindend overzicht biedt, daarvoor is de beschrijving van de gebieden te beperkt en zal deze in veel gevallen ook niet letterlijk van toepassing zijn. De tabel kan dan ook niet zonder meer voor de vergunningverlening worden gebruikt. De gemeente zal tabel 2 (via de gemeentelijke nota industrielawaai) moeten toesnijden op de specifieke omstandigheden in haar gebied.

Tabel 2: Gebiedstyperingen en mogelijke grenswaarden voor industrielawaai in gemeentelijke nota industrielawaai

Nr.	Omschrijving gebied	Grenswaarde L_{eq} in dB(A)		
		dag	avond	nacht
1	Stille landelijke gebieden Gebieden voor extensieve recreatie	40	35	30
2	Landelijk gebied met veel agrarische activiteiten	45	45	35
3	Stille woonwijk, weinig verkeer	45	40	35
4	Rustige woonwijk in stad	50	45	40
5	Gemengde woonwijk, combinaties van wonen en lichte bedrijfsactiviteiten	55	45	40
6	Woonwijk nabij een drukke verkeersweg (auto en rail)	55	50	45
7	Woonwijk nabij gezoneerd industriegebied	55	50	45
8	Woonwijk in stadscentrum	55	55	45
9	In zone rond industrieterrein	zie Wgh: zone, MTG's*, hogere waarden		
10	Op industrieterrein (zie paragraaf 5.9)	≤ 65	≤ 60	≤ 55

* MTG's hoogst toelaatbare waarde van de geluidsbelasting, ten gevolge van het industrie-terrein, nabij de gevels van woningen; artikel 72 Wgh

Opmerkingen bij het toepassen van tabel 2 in de gemeentelijke nota industrielawaai:

- de grenswaarden in de tabel hebben betrekking op het equivalente geluidsniveau vanwege industrie;
- de tabel bevat (indicatieve) grenswaarden waarvan in de gemeentelijke nota industrielawaai naar boven of beneden kan worden afgeweken. De gemeentelijke nota industrielawaai kan derhalve een eigen 'tabel 2' omvatten;
- desgewenst kan de gemeentelijke nota industrielawaai naast de tabel met grenswaarden ook de voor de onderscheiden gebieden geldende richtwaarden bevatten, opdat een bandbreedte wordt gecreëerd welke bij de vergunningverlening kan worden toegepast (voor de definities van de begrippen richt- en grenswaarde, zie bijlage 1);
- bij het toesnijden van de tabel op het gemeentelijke grondgebied, kan ook met (mogelijke toekomstige) cumulatieve effecten van industrielawaai rekening worden gehouden. Overigens treedt relevante cumulatie door meer dan 2 bedrijven op één en dezelfde woninggevel in de praktijk niet vaak op. Wanneer zich dat alsnog voordoet, kan bij vergunningverlening met een 3 dB aanscherping van de geluidvoorschriften in het gros van de cumulatiegevallen alsnog aan de grenswaarden worden voldaan. In uitzonderlijke gevallen ligt een verdere aanscherping tot 5 dB in de rede;
- bij sommige geluidgevoelige objecten kan de grenswaarde verlaagd dan wel verhoogd worden en kan rekening worden gehouden met de periode van het etmaal waarin de bestemming als zodanig in gebruik is. Dit geldt bijvoorbeeld voor scholen die in de avond- en/of nachtperiode niet worden gebruikt;
- voor stille "binnen-terreinen" achter woningen in de stad, of aan de geluidluwe zijde van woningen, kan in de meeste gevallen een strengere grenswaarde (bijvoorbeeld 5 dB) worden vastgelegd;
- ingeval de etmaalwaarde bij woningen op basis van de geluidvoorschriften hoger is dan een vastgestelde 55 dB(A) grenswaarde, dient vastgesteld te zijn dat het binnenniveau voldoet aan de wettelijke eisen, zie daarvoor het gestelde in paragraaf 3.3;
- de grenswaarden gelden voor woningen dan wel andere geluidgevoelige objecten. De gemeente kan er zelf voor kiezen om ook grenswaarden vast te stellen voor een gebied waarbinnen geen woningen of andere geluidgevoelige objecten zijn gelegen (bijvoorbeeld een bos of een park), dan wel voor de buitenruimten van een woning (bijvoorbeeld in de tuin). Zie ook paragraaf 5.6;

- in sommige gevallen kan voor een gedeelte van een etmaalperiode de grenswaarde worden aangepast. Bijvoorbeeld als de nabijheid van een drukke verkeersweg, waar het spitsverkeer al vroeg op gang komt, daartoe aanleiding geeft, zie paragraaf 5.7;
- het toepassen van de tabel kan niet los worden gezien van het gestelde in de overige hoofdstukken ten aanzien van de plaats van normering, de gevelreflectie, de beoordelingshoogte etcetera;
- bij het vaststellen van de grenswaarden in de tabel ware tevens te voorzien in een beleidsstandpunt ten aanzien van reeds bestaande situaties, zie ook paragraaf 5.8;
- voor woningen op industrieterreinen (bedrijfswoningen) zie paragraaf 5.9;
- voor gebieden rondom grindwinlocaties geldt een specifieke normstelling, zoals is aangegeven in de Circulaire Natte grindwinningen d.d. 27 februari 1992; daarbij is van belang dat blijkens de jurisprudentie (voor het eerst met de uitspraak van de toenmalige Afdeling geschillen van bestuur van 10 augustus 1992, G05.90.0055, waarnaar door de Afdeling bestuursrechtspraak nadien stelselmatig wordt verwezen) deze circulaire ook van toepassing is op industriezandwinlocaties indien daarbij sprake is van de inzet van productie-apparatuur welke meer dan 100 ton grind per uur kan produceren;
- ook voor rangeeremplacementen geldt een specifieke benadering, zoals is aangegeven in de Circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door emplacementen; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer' d.d. 13 januari 1998.

Het is van belang dat, gelet op artikel 8.8 Wm, een vaststelling van een grenswaarde hoger dan het heersende geluidsniveau in de gemeentelijke nota industrielawaai goed wordt gemotiveerd. Daarmee zal deze beleidskeuze voor een milieuhygiënisch minder optimale situatie de eventuele toets bij een rechter kunnen doorstaan.

Bij het vaststellen van de te hanteren grenswaarde voor industrielawaai voor een deelgebied van de gemeente kan het gemeentebestuur gebruik maken van de inzichten in de dosis-effectrelaties uitgedrukt in percentages gehinderden welke bij de onderscheiden geluidsniveaus behoren. De spreiding in percentages is vooral het gevolg van de mate waarin het geluid een impuls karakter heeft: hoe meer impulsachtig, hoe groter de hinder. Op basis van deze percentages kan een bewuste keuze worden gemaakt voor een specifiek geluidskwaliteitsniveau in relatie tot de gewenste ontwikkeling in een gebied. In tabel 3 is een overzicht gegeven van de percentages ernstig gehinderden in relatie tot de etmaalwaarden ten gevolge van industrielawaai.

Tabel 3: Percentages ernstig gehinderden door industrielawaai
(Bron: 'Response functions for noise in residential areas', VROM, 1993)

L_{etmaal} in dB(A)	ernstig gehinderden in %
45-50	0-10
50-55	10-20
55-60	20-25
60-65	25-40

3.2 Maximale geluidsniveaus (L_{max})

In het voorgaande zijn de geluidsniveaus aan de orde geweest die gemiddeld per periode kunnen optreden. Geluiden die kortstondig optreden (maximale geluidsniveaus (L_{max})), worden in het algemeen als meer hinderlijk ervaren naarmate die verder boven het equivalente geluidsbeeld (de achtergrond) uitkomen. Vooralsnog (Circulaire Industrielawaai 1979) is aanbevolen 10 dB als maximum verschil aan te houden bij het opstellen van voorschriften. In dit hoofdstuk is aangegeven hoe om kan worden gegaan met maximale geluidsniveaus (L_{max}). In sommige gevallen is het optreden van die maximale geluiden verbonden met (inherent aan) de bedrijfsvoering, maar in sommige gevallen is het een gevolg van een calamiteit (zie paragraaf 5.5).

In lijn met art. 8.8 van de Wet milieubeheer dienen maximale geluidsniveaus (L_{max}) zoveel mogelijk te worden beperkt, voorzover zij niet kunnen worden voorkomen. Treden maximale geluidsniveaus (L_{max}) op, dan kunnen de door de inrichting veroorzaakte maximale geluidsniveaus (L_{max}) aan grenswaarden worden gebonden. Uitgangspunt is de bedrijfssituatie zoals die in de vergunningaanvraag wordt beschreven.

Gestreefd dient te worden naar het voorkomen van maximale geluidsniveaus (L_{max}) die meer dan 10 dB boven het aanwezige equivalente geluidsniveau uitkomen. Als grenswaarde voor maximale geluidsniveaus (L_{max}) gelden derhalve de in tabel 2 genoemde grenswaarden vermeerderd met 10 dB. Let wel: in de gemeentelijke nota industrielawaai kan het bevoegd gezag voor gebieden andere dan de in tabel 2 genoemde grenswaarden hebben vastgesteld. Als aan de grenswaarden voor maximale geluidsniveaus (L_{max}) wordt voldaan is in ieder geval sprake van een acceptabele situatie. Dat betekent ook dat de optredende inherente en beperkbare maximale geluidsniveaus (L_{max}) acceptabel zijn. Extra maatregelen zijn dan niet nodig.

Indien het bevoegd gezag in de geluidvoorschriften voor elke inrichting een grenswaarde voor maximale geluidsniveaus (L_{max}) wil opnemen kan als ondergrens een waarde voor de maximale geluidsniveaus (L_{max}) van 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode worden aangehouden, zijnde de richtwaarde voor het $L_{Aeq} + 10$ dB voor stille landelijke gebieden. Lagere maximale geluidsniveaus (L_{max}) worden gezien de van nature aanwezige geluiden niet als hinderlijk beschouwd. Mede door de beperkte handhaafbaarheid voegen lagere grenswaarden niets toe aan het voorkomen of beperken van hinder. Het is dan ook niet zinvol lagere maximale geluidsniveaus (L_{max}) in vergunningen op te nemen.

In die gevallen waarin niet aan de grenswaarden kan worden voldaan, kunnen op basis van de afwijkingsbevoegdheid wegens bijzondere omstandigheden hogere maximale geluidsniveaus (L_{max}) worden vergund. Op basis van de beschikbare kennis omtrent hinder door maximale geluidsniveaus (L_{max}) wordt sterk aanbevolen dat de maximale geluidsniveaus (L_{max}) echter niet hoger mogen zijn dan de volgende grenswaarden:

- 70 dB(A) voor de dagperiode (7.00 uur - 19.00 uur);
- 65 dB(A) voor de avondperiode (19.00 uur - 23.00 uur);
- 60 dB(A) voor de nachtperiode (23.00 uur - 7.00 uur).

Het vergunnen van maximale geluidsniveaus (L_{max}) hoger dan de grenswaarden dient in de considerans van de vergunning te worden gemotiveerd. Tenminste moet worden aangegeven welke technische en/of organisatorische maatregelen zijn getroffen om de nadelige gevolgen voor het milieu te beperken, voorzover zij niet kunnen worden voorkomen.

Op de vorenbedoelde grenswaarden kunnen zich nog de volgende ontheffingsmogelijkheden voordoen.

Dagperiode:

in het geval dat er sprake is van een voor de bedrijfsvoering onvermijdbare situatie waarin technische noch organisatorische maatregelen soelaas bieden om het geluidsniveau te beperken, zou los van het bovenstaande de grenswaarde van 70 dB(A) voor de dagperiode met ten hoogste 5 dB mogen worden overschreden. Deze uitzonderlijke bedrijfssituaties dienen in de vergunning te worden aangegeven. Uiteraard is de uitzondering ter beoordeling van de vergunningverlenende instantie. Het gebruik van de ontheffingsmogelijkheid dient te worden gemotiveerd.

Avondperiode:

voor de avondperiode is geen ontheffing van de grenswaarde van 65 dB(A) mogelijk.

Nachtperiode:

voor de nachtperiode kunnen maximale geluidsniveaus (L_{max}) tot 65 dB(A) worden vergund, bijvoorbeeld indien:

- er sprake is van een feitelijk bestaande, reeds vergunde en noodzakelijke activiteit en alle redelijkerwijs mogelijke technische en organisatorische maatregelen zijn getroffen (ALARA voorwaarde) en
- de bedrijfssituatie waarin de maximale geluidsniveaus (L_{max}) tot 65 dB(A) voorkomen in de vergunning zijn beschreven en

- aan alle omwonenden moet (zo nodig) een pakket van geluidwerende voorzieningen zijn aangeboden (en door de omwonenden zijn geaccepteerd), gericht op het beperken van de maximale geluidsniveaus (L_{max}) binnen de in die periode relevante geluidgevoelige ruimten van woningen tot 45 dB(A) voor de nachtperiode, en op het moment van vergunningverlening duidelijk is dat het maximale geluidsniveau (L_{max}) aan de ontheffingswaarde kan voldoen.

Een voorbeeld van een specifieke situatie waar het bevoegd gezag zou kunnen afwijken van de eerder genoemde grenswaarden voor de nachtperiode is wanneer voor geluidbelaste locaties ten aanzien van het L_{Aeq} een grenswaarde van meer dan 60 dB(A) (ten hoogste 65 dB(A)) etmaalwaarde geldt. Hieraan kan bijvoorbeeld op grond van art. 72 Wgh een ministerieel besluit (zie voetnoot bij tabel 2) ten grondslag liggen. Afhankelijk van de aard van de bedrijfsactiviteiten op de betreffende industrieterreinen kan het voorkomen dat de voornoemde grenswaarde voor maximale geluidsniveaus (L_{max}) voor de nachtperiode (60 dB(A)) in vergunningtechnische zin het gebruik van de beschikbare geluidruimte in de weg staat. Het verschil tussen het equivalente en maximale geluidsniveau (L_{max}) bedraagt immers minder dan 10 dB, in het uiterste geval slechts 5 dB. In dergelijke gevallen is het, gezien vanuit het perspectief van hinderbeleving, voor de nachtperiode niet onaanvaardbaar om in het kader van vergunningverlening waar nodig maximale geluidsniveaus (L_{max}) van 10 dB boven het equivalente geluidsniveau te vergunnen.

Een tweede voorbeeld betreft een bedrijf dat gedurende een korte tijd (een uur) in de nachtperiode als gevolg van het toepassen van de bedrijfsduurcorrectie de totale geluidruimte (L_{Aeq} 55 dB(A)) van het industrieterrein verbruikt. Dit betekent dat in de korte periode een hoog geluidsniveau wordt veroorzaakt, mogelijk tot 65 dB(A). In dergelijke gevallen is het niet zinvol een grenswaarde van 60 dB(A) voor de maximale geluidsniveaus (L_{max}) vast te stellen. Net zo min dat het altijd noodzakelijk is om maximale geluidsniveaus (L_{max}) van 65 dB(A) voor de gehele nachtperiode toe te staan. Het verdient aanbeveling in dergelijke gevallen de korte tijd expliciet met bijbehorende geluidsniveaus in een vergunning of nadere regels te omschrijven.

Verder worden in bijzondere gevallen waarin er sprake is van het algemeen belang, de maximale geluidsniveaus (L_{max}) niet aan voorschriften gebonden. Voorbeelden zijn sociaal/medische hulpdiensten zoals:

- het uitrukken van gladheidsbestrijdingsvoertuigen;
- vliegbewegingen van trauma-helikopters voor het vervoeren van trauma-teams en patiënten;
- uitrukken van brandweer-, politie- en ziekenwagens.

Ook andere maximale geluidsniveaus (L_{max}) in de dagperiode, indien deze niet worden veroorzaakt door de hoofdactiviteit van het bedrijf, kunnen na bestuurlijke afweging worden uitgezonderd van voorschriften. Voorbeelden daarvan zijn maximale geluidsniveaus (L_{max}) als gevolg van de volgende niet in hoge frequentie voorkomende activiteiten:

- het laden en lossen van goederen op het terrein van de inrichting;
- het maandelijks legen van een vuilcontainer;
- het verplaatsen van een schip van helling naar afbouwkade.

In alle gevallen verdient het sterke aanbeveling om het gebruik van een ontheffingsmogelijkheid in de vergunning te vermelden en de maximale geluidsniveaus (L_{max}) die worden uitgezonderd expliciet in een voorschrift te noemen.

De bepaling van de maximale geluidsniveaus (L_{max}) dient plaats te vinden conform de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai.

Tenslotte zij vermeld dat de gezondheidsraad is gevraagd een advies uit te brengen over "nut en noodzaak" van het aan regels binden van maximale geluidsniveaus (L_{max}). Het gaat met name om de relatie tussen het optreden van schrikreacties en de frequentie/hogte/stijgtijd van maximale geluidsniveaus (L_{max}). Daarnaast heeft het Ministerie van VROM een opdracht verstrekt aan TNO/PG naar de "effecten van geluidpieken": wanneer is een piek een piek, welke effecten treden er op en wat is de relatie tussen de

piekparameters en de optredende effecten. Een en ander zou er toe kunnen leiden dat op enig moment de tekst van dit hoofdstuk wordt aangepast.

3.3 Binnenniveaus

Naast de richt- en grenswaarden voor het geluidsniveau buiten woningen (of andere geluidgevoelige objecten) zijn waarden voor de geluidsniveaus binnen woningen vastgelegd in de wet- en regelgeving. De bedoeling was om, indien het buitenklimaat niet kon voldoen aan de richtwaarde, in ieder geval een garantie te hebben dat het binnenniveau acceptabel zou zijn. Hierbij werd onderscheid gemaakt tussen nieuwe en bestaande situaties, tussen de verschillende ruimten in een bestemming en tussen verschillende vormen van geluidgevoelige bestemmingen (onder andere Besluit geluidgevoelige ruimte van een woning, Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen). Ook werd er een meet- en rekenmethodiek aangegeven op basis waarvan op uniforme wijze een binnenniveau kon worden bepaald (Meet- en rekenvoorschrift geluidsbelasting binnen gebouwen). Daarnaast zijn in het Bouwbesluit regels opgenomen ten aanzien van het binnenniveau en de geluidwering van de gevel. De wetgever realiseerde zich terdege dat het vastleggen van binnenniveaus een uiterste poging was om het leefmilieu enigszins acceptabel te maken. Te allen tijde dienden er eerst voldoende inspanningen te worden verricht het geluidsniveau op de gevel terug te dringen. Kon dit niet met bronmaatregelen dan was het wellicht mogelijk om dit te realiseren met overdrachtsmaatregelen (geluidswallen of schermen). Indien deze inspanningen geen resultaat hadden, diende het bevoegd gezag een overweging te maken om een feitelijk te hoge geluidsbelasting toch toe te staan. In het kader van de sanering wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï en industrielawaai worden er in Nederland duizenden woningen van gevelisolatie voorzien.

Het is echter de vraag of het gewenst is voor nieuwe situaties, dus voor een oprichtingsvergunning, gevelisolatie als oplossing te beschouwen. De Wgh maakt met het systeem van ontheffingen onderscheid tussen bestaande en nieuwe situaties en laat dit ook tot uitdrukking komen in de maximale binnenniveaus. Jurisprudentie geeft echter aan dat het bij een oprichtingsvergunning erg moeilijk is hogere geluidsniveaus te vergunnen dan het heersende referentieniveau. In de lijn met het voorgaande om de normstelling niet alleen te laten afhangen van het referentieniveau, zou in ieder geval onder alle omstandigheden rekening gehouden moeten worden met een maximaal binnenniveau. Een ander probleem is dat bij hogere geluidsniveaus dan het referentieniveau de situatie voor buitenverblijfsruimten (tuinen, balkons) milieuhygiënisch verslechtert.

Op grond van genoemde wet- en regelgeving mag het binnenniveau ten gevolge van industrielawaai in woningen in nieuwe situaties niet hoger zijn dan 35 dB(A) etmaalwaarde. Voor bestaande situaties is de grenswaarde 40 dB(A) etmaalwaarde.

In de praktijk is de geluidwering bij goed onderhouden woningen tenminste 20 dB(A). Er zullen derhalve pas daadwerkelijk maatregelen moeten worden uitgevoerd als de geluidsbelasting hoger is dan 55 dB(A). Dit uiteraard geheel afhankelijk van de akoestische kwaliteit van de woningen in het gebied.

De vergunninghouder of -aanvrager dient voor het voldoen aan het wettelijke binnenniveau van in- of aanpandige woningen zorg te dragen. Bij vergunningverlening verdient het aanbeveling om het toegestane binnenniveau in die woningen in een geluidvoorschrift vast te leggen. Een uitzondering geldt voor de gevallen waarin de bewoners van de aanpandige woningen geen toestemming verlenen om (controle)metingen uit te voeren. De rechtszekerheid van de vergunninghouder wordt gewaarborgd door in de ontbindende voorwaarde op te nemen dat het geluidvoorschrift niet van toepassing is als de betreffende bewoner geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van de benodigde geluidsmetingen. In aanvulling op de Handleiding Meten en Rekenen industrielawaai wordt geadviseerd om het binnenniveau te normeren op een nagalmtijd van 0,5 seconden, opdat het geluidvoorschrift daarmee onafhankelijk wordt van (veranderende) inrichting en stoffering.

Het is in beginsel niet toegestaan om in een milieuvergunning voorschriften op te nemen die betrekking hebben op binnenniveaus van niet in- of aanpandige geluidgevoelige bestemmingen van derden. In het geval

meer dan 50 dB(A) voor de gevel wordt vergund, dient het bevoegd gezag vooraf vastgesteld te hebben of aan de binnengrenswaarde wordt voldaan. Veelal zal dat bij het opstellen van de gemeentelijke nota industrielawaai hebben plaatsgevonden, maar waar dat niet is gebeurd, zal dat alsnog in het kader van de vergunningverlening moeten plaatsvinden. De verantwoordelijkheid daarvoor mag niet, door het vastleggen van binnenniveaus in de vergunning, naar de vergunninghouder of -aanvrager worden doorgeschoven. Het is wel mogelijk om de financiële lasten bij de vergunningaanvrager neer te leggen.

Wordt niet aan de binnengrenswaarden voldaan, dan kan aan de rechthebbenden van de betreffende woningen een pakket van maatregelen worden voorgesteld, gericht op het terugdringen van het binnenniveau tot de grenswaarden. Na acceptatie van de maatregelen kan de vergunning worden verleend.

Er zijn situaties denkbaar dat op basis van een andere saneringsregeling, bijvoorbeeld met betrekking tot wegverkeerslawaai, de geluidwering van de gevel is gedimensioneerd op een geluidsniveau van 40 dB(A) in de woning. Uitgangspunt is dat het te vergunnen industrielawaai geen substantiële bijdrage mag leveren aan het binnenniveau en derhalve wordt gemaximeerd op 35 dB(A), zodat geen aanvullende voorzieningen vereist zijn. In die situaties waarbij er sprake is van een vastgestelde MTG (zie noot bij tabel 2) van 65 dB(A) etmaalwaarde, is voorzien in een binnenniveau van 40 dB(A) etmaalwaarde. In die gevallen waarbij de geluidsbelasting ter plekke door één bedrijf wordt bepaald, kan voor dat bedrijf derhalve een binnenniveau van 40 dB(A) worden vergund.

Wettelijk gezien bestaan er alleen grenswaarden voor maximale geluidsniveaus (L_{max}) gedurende de gehele dagperiode in aanpandige woningen: maximaal 55 dB(A), deze is onder meer opgenomen in het Besluit Horecabedrijven milieubeheer, Stb. 298, 1992. Het verdient echter aanbeveling om te streven naar het voorkomen van maximale geluidsniveaus (L_{max}) die meer dan 10 dB boven het equivalente binnenniveau uitkomen.

4 RICHT- EN GRENSWAARDEN, REFERENTIENIVEAU

Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven, zal, zolang er nog geen gemeentelijke nota industrielawaai is vastgesteld, bij het opstellen van geluidvoorschriften in het kader van de vergunningverlening gebruik moeten worden gemaakt van de oude systematiek van richt- (voorheen streef-) en grenswaarden zoals die in de Circulaire Industrielawaai van 1979 was opgenomen. In dit hoofdstuk wordt deze systematiek nog eens uiteengezet. Voor de vergunningverlening voor inrichtingen op gezonde industrieterreinen geldt dat de te hanteren normen bepaald worden door de zone en eventueel vastgestelde hogere grenswaarden. Allereerst worden er enkele begrippen gedefinieerd:

Het L95

Dit is de waarde van het geluidsniveau uitgedrukt in dB(A) die, gemeten over een bepaalde periode, gedurende 95% van de tijd wordt overschreden. Tijdens de betreffende meetperiode is het optredende geluidsniveau derhalve gedurende 95% van de tijd hoger dan het vastgestelde L95-niveau.

Het omgevingsgeluid

Dit is het geluid dat op een bepaald meetpunt bestaat als een eindresultaat van de bijdragen van alle aanwezige bronnen.

Het achtergrondgeluid

Dit is het geluid dat op een bepaald meetpunt bestaat als een eindresultaat van de bijdragen van onbekende, meestal verafgelegen bronnen of van bronnen waarvan de afzonderlijke bijdrage niet kan worden bepaald.

Het voorgrondgeluid

Dit is het geluid op een bepaald meetpunt afkomstig van bekende meestal op korte afstand gelegen bronnen, waarvan de bijdragen in het algemeen wel afzonderlijk kunnen worden bepaald.

Het referentieniveau van het omgevingsgeluid

Dit begrip wordt gedefinieerd als de hoogste waarde van de volgende geluidsniveaus:

- a) Het L95 van het omgevingsgeluid exclusief de bijdrage van de zogenaamde "niet-omgevingseigen bronnen". Deze laatste zijn geluidsbronnen welke door de bevoegde (meestal gemeentelijke) overheid als zodanig zijn aangewezen. Het gaat daarbij om bronnen die naar de mening van die overheid niet in het betreffende gebied thuis horen, daar niet geaccepteerd worden of slechts tijdelijk aanwezig zijn. Die uitspraak kan zowel in de procedures van de ruimtelijke ordening als bij de vergunningverlening krachtens de milieuhygiënische wetgeving aan de orde komen.
- b) Het optredende equivalent geluidsniveau in dB(A), veroorzaakt door zoneringsplichtige wegverkeersbronnen, minus 10 dB. Voor de nachtelijke periode worden alleen wegverkeersbronnen in rekening gebracht met een intensiteit van meer dan 500 motorvoertuigen gedurende de nachtperiode. Het referentieniveau wordt bepaald (op het beoordelingspunt) over de dag-, avond en nachtperiode. Voor het bepalen van het referentieniveau wordt verwezen naar de VROM-publicatie 'Richtlijnen voor karakterisering en meting van het omgevingsgeluid, IL-HR-15-01'.

Bij het vaststellen van normen in het kader van de vergunningverlening zijn drie elementen te onderscheiden en wel:

- richtwaarden;
- grenswaarde van 50 dB(A);
- ontheffingen.

De richtwaarden zijn afhankelijk van de aard van het gebied en het activiteitsniveau. In landelijke gebieden streeft men naar lager waarden dan in drukke stadscentra. De richtwaarden zijn in woongebieden en landelijke gebieden veelal lager dan de grenswaarde van 50 dB(A). Boven de grenswaarde van 50 dB(A) zal in toenemende mate hinder optreden.

Voor woonbestemmingen worden de in tabel 4 opgenomen richtwaarden aanbevolen. Aangegeven zijn de richtwaarden op de beoordelingspunten in de woonomgeving. Voor de grenswaarden binnen woningen zij verwezen naar paragraaf 3.3.

Voor gebieden zonder geluidsgevoelige bestemmingen zoals landelijke-, natuur- en stiltegebieden geldt het L95 als richtwaarde.

Het is in akoestisch opzicht in het algemeen niet mogelijk dat gebieden met hoge en lage geluidsniveaus aan elkaar grenzen. Bij het gebruik van de richtwaarden dient hiermee rekening te worden gehouden.

In de praktijk kunnen de richtwaarden niet altijd worden gerealiseerd. Een rigide toepassing van de richtwaarden moet dan ook worden voorkomen. Op grond van een bestuurlijk afwegingsproces kan soms een hogere geluidsbelasting worden toegelaten. Als grenswaarde op de geluidsgevoelige bestemming geldt in het algemeen de 50 dB(A) "etmaalwaarde".

Bij de vergunningverlening kan voor het geluidsaspect daarom als volgt worden gehandeld:

Voor nieuwe inrichtingen:

- bij de eerste toetsing worden de waarden van tabel 4 gehanteerd;
- overschrijding van deze richtwaarden kan toelaatbaar zijn op grond van een bestuurlijk afwegingsproces;
- een belangrijke rol daarbij speelt het bestaande referentieniveau van het omgevingsgeluid;
- als maximum niveau geldt de "etmaalwaarde" van 50 dB(A) op de gevel van de dichtstbijzijnde woningen of het referentieniveau van het omgevingsgeluid.

Voor bestaande inrichtingen:

- bij herziening van vergunningen worden de richtwaarden volgens van tabel 4 steeds opnieuw getoetst;
- overschrijding van de richtwaarden is mogelijk tot het referentieniveau van het omgevingsgeluid;
- overschrijding van het referentieniveau van het omgevingsgeluid tot een maximum "etmaalwaarde" van 55 dB(A) kan in sommige gevallen toelaatbaar worden geacht op grond van een bestuurlijk afwegingsproces waarbij de geluidbestrijdingskosten een belangrijke rol dienen te spelen.

Wanneer het bestaande (vergunde) niveau ten gevolge van de inrichting hoger is dan de "etmaalwaarde" van 55 dB(A), dient bij de opstelling van vergunningvoorschriften de laatstgenoemde waarde óf het referentieniveau van het omgevingsgeluid als maximum te worden gehanteerd.

Voor het bovenstaande geldt steeds dat een verhoging van de richtwaarden alleen kan worden toegestaan na toepassing van het "ALARA-beginsel".

Voor de vaststelling van vergunningvoorschriften en het in dat kader te voeren beleid wordt verder verwezen naar de volgende hoofdstukken uit deze handreiking.

Tabel 4: Richtwaarden voor woonomgevingen

Aard van de woonomgeving	Aanbevolen richtwaarden in de woonomgeving in dB(A)		
	dag	avond	nacht
Landelijke omgeving	40	35	30
Rustige woonwijk, weinig verkeer	45	40	35
Woonwijk in de stad	50	45	40

5 HET OPSTELLEN VAN GELUIDVOORSCHRIFTEN

5.1 Akoestisch onderzoek in het kader van de vergunningaanvraag

Voor het opstellen van geluidvoorschriften naar aanleiding van een vergunningaanvraag moet het bevoegd gezag beschikken over informatie betreffende de geluidsproductie van de inrichting alsmede de verwachte geluidsbelasting in de omgeving. Zonder deze informatie kan niet worden beoordeeld welke eisen in redelijkheid kunnen worden gesteld, met andere woorden waaraan het bedrijf redelijkerwijs kan voldoen.

In het Inrichtingen en vergunningenbesluit milieubeheer is in artikel 5.10 een aantal bedrijfs-categorieën omschreven, waarbij als onderdeel van de vergunningaanvraag expliciet een volledig akoestisch onderzoek kan worden verlangd. Het gaat hierbij onder meer om bedrijven waarvoor gedeputeerde staten bevoegd gezag zijn maar ook beton(waren)fabrieken, asfaltinstallaties, metaalbewerkingsbedrijven, reparatie-bedrijven voor motorvoertuigen, schietbanen en horecabedrijven.

Het betreffende artikel stelt dat de aanvrager inzicht moet geven in:

- de aard van de geluiden en hoogte van de te verwachten geluidsbelasting welke de inrichting binnen een door het bevoegd gezag aangegeven gebied buiten de inrichting kan veroorzaken;
- de tijden waarop die geluidsbelasting zich zal voordoen;
- de methode waarmee de aard van de geluiden en hoogte van de geluidsbelasting zijn vastgesteld.

Daarnaast bieden hoofdstuk 5 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer en de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai in algemene zin voldoende mogelijkheden om ook bij de niet in artikel 5.10 genoemde bedrijven een voor de beoordeling geschikt akoestisch onderzoek te verlangen. Bij dergelijke bedrijven zal veelal een opgave van geluidsbronnen, bedrijfstijden en emissiegegevens voldoende zijn, doch in sommige gevallen kan het gewenst zijn toch een volledig akoestisch onderzoek te verlangen. Wanneer dat zinvol is, is in zijn algemeenheid niet te zeggen. Zo kan het bevoegd gezag eventueel eerst zelf of naar aanleiding van een eenvoudige opgave van het bedrijf, een globale schatting maken van de geluiduitstraling. Men kan zich daarbij baseren op de meest dominante geluidsbronnen of op de afstanden zoals opgenomen in de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. Blijkt daarbij dat het bedrijf in de buurt van of boven de te stellen grenswaarden uitkomt, dan kan vervolgens alsnog door het bevoegd gezag een uitgebreid akoestisch onderzoek worden gevraagd, dan wel worden uitgevoerd. Ook een eventuele cumulatie met nabijgelegen bedrijven kan er toe leiden dat een uitgebreid akoestisch onderzoek zal worden gevraagd.

Het is voor het uitvoeren van een akoestisch onderzoek wenselijk dat vooraf door het bevoegd gezag inzicht wordt gegeven aan welke eisen tenminste moet worden voldaan. De aanvrager (of diens akoestisch adviseur) kan dan immers zelf een eerste toets verrichten of aan de eisen kan worden voldaan. Die eisen kunnen voortvloeien uit de gemeentelijke nota Industrielawaai (grenswaarden) of gebaseerd zijn op de beschikbare geluidruimte binnen de zone.

Het verdient aanbeveling om, in overleg met het bedrijf, in het akoestisch onderzoek tenminste de volgende onderwerpen aan de orde te laten komen:

- de geluidsproductie en bedrijfstijden van relevante geluidsbronnen (representatieve en incidentele bedrijfssituatie);
- de ter plaatse van nabijgelegen woningen, andere geluidgevoelige bestemmingen en andere beoordelingspunten veroorzaakte equivalente geluidsbelasting en maximale geluidsniveaus (L_{max});
- de overwogen en getroffen maatregelen teneinde de geluidsbelasting zoveel mogelijk te beperken;
- de door de inrichting veroorzaakte indirecte hinder;
- de eventuele toekomstige situatie.

Uit het akoestisch onderzoek moet in ieder geval blijken of het bedrijf meer geluid veroorzaakt dan de grenswaarde uit de gemeentelijke nota Industrielawaai aangeeft, dan wel of het bedrijf een relevante

geluidbijdrage op de zonegrens geeft. Verder is in dit kader ook van belang dat het bevoegd gezag zich er van te voren van moet vergewissen of een bedrijf aan de stellen geluidseisen kan voldoen.

5.2 De geluidvoorschriften

Met het in werking treden van de Wet milieubeheer is bij het stellen van vergunningvoorschriften meer vrijheid aan de vergunninghouder gelaten om zelf te bepalen met welke voorzieningen aan de gestelde normen kan worden voldaan. De Wet milieubeheer gaat uit van zogeheten doelvoorschriften (art. 8.12, eerste lid 1), alleen wanneer dat noodzakelijk is kunnen concrete middelvoorschriften worden voorgeschreven. Zoals ook al in de vorige paragraaf is aangegeven, kan uit de jurisprudentie worden afgeleid dat bij het stellen van voorschriften tevoren vast moet staan dat aan de voorschriften kan worden voldaan. Dat geldt zowel voor de doelvoorschriften als voor de middelvoorschriften.

Getracht moet worden bij het stellen van voorschriften "maatwerk" te leveren, met andere woorden om de mate van detaillering van de voorschriften af te stemmen op de aard en complexiteit van de inrichting. Hoe complexer/dynamischer de situatie, des te eerder kan worden volstaan met doelvoorschriften. In het algemeen zal bij grote bedrijven meer kennis ten aanzien van de geluidhinderbestrijding aanwezig zijn of zullen deze gebruik maken van een akoestisch adviseur.

Het opnemen van geluidvoorschriften is geen verplichting. Aan een vergunning worden (zie Wm art. 8.11, derde lid) voorschriften verbonden die nodig zijn voor de bescherming van het milieu. Dat geldt dus ook voor geluidvoorschriften. In het geval uit de vergunningaanvraag blijkt dat bijvoorbeeld buiten de reguliere werktijden geen relevante geluidproductie zal plaatsvinden, kan het opnemen van geluidvoorschriften voor de betreffende etmaalperioden) achterwege blijven. In de vergunning dient, uitgaande van de voor het betreffende gebied vastgestelde grenswaarden, dit uiteraard wel te worden gemotiveerd, bijvoorbeeld door aan te geven dat geen bedrijfsactiviteiten buiten de reguliere werktijden plaatsvinden. Het is hierbij van belang om aandacht te schenken aan bedrijfsinstallaties (koeling, verwarming) die buiten de reguliere bedrijfstijden in werking kunnen zijn, en aan incidentele werkzaamheden, bijvoorbeeld overwerksituaties. Doelvoorschriften verdienen op grond van de Wet milieubeheer de voorkeur en hebben tevens het voordeel voor het bedrijf dat flexibeler kan worden omgegaan met wijzigingen en ontwikkelingen in de bedrijfsvoering. Bij het stellen van doelvoorschriften wordt aanbevolen om aparte voorschriften (zowel voor de equivalente als voor de maximale geluidsniveaus) op te nemen voor de dag-, avond- en nachtperiode. Daarmee wordt aan de inrichting die geluidruimte vergund die goed past bij de benodigde ruimte, welke per periode sterk kan verschillen. Zo zal een continu werkende inrichting in de dagperiode veelal nauwelijks meer geluid maken dan gedurende de avond- en nachtperiode. Een doelvoorschrift in termen van een etmaalwaarde (nachtperiode is bepalend) kent aan die inrichting gedurende de dagperiode een extra geluidruimte van 10 dB toe, die de inrichting niet nodig heeft en wellicht ten koste gaat van de geluidruimte voor andere inrichtingen.

Het 'spiegelbeeld' is een inrichting, die alleen gedurende de dagperiode in bedrijf is. Een dergelijke inrichting heeft in de avond- en nachtperiode als regel veel minder geluidruimte nodig (afgezien van ventilatoren, automatisch werkende apparatuur en dergelijke). Zeker op gezonde terreinen kan onnodige geluidruimte in de avond- en nachtperiode ten koste gaan van de geluidruimte van andere inrichtingen.

Hoewel in beginsel ook in eenvoudige gevallen doelvoorschriften worden opgelegd, heeft het soms zin om tevens middelvoorschriften in de vergunning op te nemen. Deze verhogen de handhaafbaarheid van een vergunning en vergroten vaak de duidelijkheid voor de vergunninghouder, zeker als het een relatief kleine, eenvoudige inrichting betreft. Het toepassen van middelvoorschriften houdt in het algemeen in dat zonder metingen (meestal zelfs alleen al visueel) kan worden vastgesteld of aan het voorschrift wordt voldaan. Bij afwezigheid daarvan kan meteen worden opgetreden.

Voorbeelden zijn: geluiddempers/suskasten op ventilatoren; sluisen bij doorgangen; overkappingen laadperrons, het gesloten houden van ramen en deuren tijdens lawaaimakende werkzaamheden. Ook is te denken aan het beperken van het gebruik van lawaaimakende apparatuur tot bepaalde werktijden of tot bepaalde plaatsen binnen de inrichting.

Indien er een bedrijfsmilieuplan of milieuzorgsysteem is, dan is het gewenst dat de vergunning daarop aansluit. De achterliggende gedachte hierbij is dat naarmate een bedrijf verder gevorderd is met milieuzorg

en/of een bedrijfsmilieuplan, voor dat bedrijf meer kan worden volstaan met 'een vergunning op hoofdlijnen', ook wel aangeduid als 'flexibele vergunning'. In dit verband dient overigens wel bedacht te worden dat gebruikmaking van deze verinnerlijkgedachte niet kan worden opgelegd. De essentie van de gedachte is immers dat het bedrijf daar zelf mee moet komen. Het bedrijf moet er "rijp" voor zijn. De specifieke voorschriften welke aansluitend op een bedrijfsintern milieuzorgsysteem kunnen worden gesteld zullen veelal betrekking hebben op de toedeling van instructies en verantwoordelijkheden daar waar het gaat om handelingen welke een (grote) geluidproductie kunnen veroorzaken.

Tenslotte zij vermeld dat aan een vergunning voorschriften kunnen worden verbonden die de vergunninghouder verplichten (in principe eenmalig) onderzoek te doen naar de akoestische situatie op en rond het terrein van de inrichting (Wm art. 8.12, derde lid 3). Zie hiervoor verder hetgeen in paragraaf 7.2 is opgenomen.

5.3 Representatieve bedrijfssituatie

Algemeen

Geluidvoorschriften dienen (mede) te zijn afgestemd op de geluidemissie die de inrichting onder normale omstandigheden veroorzaakt, veelal aangeduid als de "representatieve bedrijfssituatie (RBS)". Het gaat hier om de beoordelingsgrootheden die representatief zijn voor de geluidemissie. Zie de definitie in de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai. Bij inrichtingen waarvan die emissie in hoofdzaak wordt bepaald door constante geluidsbronnen (bijvoorbeeld ventilatoren) geeft het vaststellen van de RBS geen problemen. Anders ligt dat bij inrichtingen waarbij er sprake is van discontinue bedrijfssituaties, voortdurend wisselende activiteiten en dergelijke. De representatieve bedrijfssituatie zal in dat geval betrekking hebben op een voor de geluiduitstraling kenmerkende bedrijfsvoering bij volledige capaciteit van de inrichting. Daarnaast kunnen zich regelmatige en incidentele afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie voordoen. Van geval tot geval zal moeten worden beoordeeld welke situatie als representatieve bedrijfssituatie moet worden gezien.

Regelmatige afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie

Er zijn inrichtingen waarbij met enige regelmaat duidelijk meer geluidemissie plaatsvindt dan in de overige tijd. Voorbeelden zijn:

- festiviteiten bij horeca-gelegenheden;
- het gitsralen van een tank of ketel op een open terrein;
- een oven of cycloon die korte tijd per week wordt gebruikt;
- overwerk in de avondperiode.

Gevolg van deze activiteiten is dat met een beperkte frequentie (maar vaker dan 12 maal per jaar - zie het eind van deze paragraaf) een hogere geluidemissie plaatsvindt dan onder de representatieve omstandigheden. Daarbij wordt in principe uitgegaan van een frequentie van maximaal circa één dag-, avond- of nachtperiode per week. Voor deze situaties kan het, na bestuurlijke afweging, toelaatbaar worden geacht dat vergunning wordt verleend tot een hogere grenswaarde dan die welke in de gemeentelijke nota Industrielawaai is vastgelegd. Daarbij zal het feit of er in die situaties sprake is van hinder en zo ja, in welke mate en in welke frequentie, een belangrijke rol spelen. Ook hier geldt dus dat steeds een belangenafweging zal moeten plaatsvinden bij de vraag of de vergunning op deze wijze kan worden verleend, afhankelijk van het tijdstip en de duur van de activiteit, de frequentie van voorkomen, de hoogte van het geluidsniveau (absoluut en relatief), de noodzaak dan wel onvermijdelijkheid van de betreffende activiteit, de redelijkerwijs te treffen maatregelen en het al dan niet voorkomen van incidentele bedrijfssituaties. Verder is het gewenst dat de betreffende activiteiten zo nauwkeurig mogelijk in de aanvraag worden vermeld, en in de vergunningvoorschriften worden vastgelegd. Daarnaast is het redelijk dat van de vergunninghouder wordt verlangd dat deze een registratie bijhoudt van deze activiteiten dan wel deze, afhankelijk van de aard van de betreffende activiteit, in sommige gevallen tevoren meldt. Dit is zeker van belang als ten tijde van de aanvraag niet exact vaststaat wanneer deze activiteiten zullen plaatsvinden.

Indien regelmatig in een deel van de week (veel) meer geluid wordt veroorzaakt dan in de rest van de week, wordt er van uit gegaan dat dit geluid zo dominant is dat de betreffende activiteit deel uitmaakt van de representatieve bedrijfssituatie.

Hieronder staan enkele voorbeelden van gevallen waarbij voor bepaalde activiteiten vergunning kan worden verleend tot een hogere grenswaarde dan die welke voor de representatieve bedrijfssituatie geldt.

- Eén keer per week lost een meelwagen (overdag) gedurende een half uur bij een bakkerij. Het maximale geluidsniveau is daarbij 70 dB(A), het LAeq wordt daardoor 56 dB(A). Op de overige dagen bedraagt het LAeq 45 dB(A). In de vergunning wordt één dag per week 56 dB(A) in de dagperiode vergund, de overige dagen 45 dB(A).
- Bij een houtbewerkingsbedrijf wordt gedurende circa 20 avonden per jaar doorgewerkt, terwijl normaal alleen in de dagperiode wordt gewerkt, met een LAeq van 50 dB(A). Ontheffing wordt verleend voor 20 avonden tot 50 dB(A), de overige avonden mag de inrichting niet in bedrijf zijn.

Bij het beheer van een zone rond een industrieterrein wordt uitgegaan van de RBS. Afstemming kan noodzakelijk zijn om extra hinder door een serie van regelmatige afwijkingen te voorkomen. Zie hiervoor ook hetgeen daarover in paragraaf 7.4 wordt gesteld.

De "ontheffingsregeling" is niet bedoeld voor inrichtingen die gedurende een deel van het jaar in bedrijf zijn, en in de overige tijd min of meer stilliggen: zoals suikerfabrieken en sommige recreatie-inrichtingen.

12 dagen-criterium (niet-representatieve bedrijfssituaties)

Het is in de jurisprudentie inmiddels regelmatig geaccepteerd dat ontheffing kan worden verleend om maximaal 12 maal per jaar (uitgangspunt is dat het per keer steeds gaat om één, aaneengesloten, periode van maximaal een etmaal) activiteiten uit te voeren die meer geluid veroorzaken dan de geluidgrenzen voor de RBS uit de vergunning. Het gaat dan om bijzondere activiteiten (incidentele bedrijfssituaties), welke niet worden gerekend tot de RBS.

Dat wil niet zeggen dat daaraan geen limiet gesteld kan worden: jurisprudentie en ALARA-beginsel vereisen dat in deze gevallen wordt nagegaan in hoeverre de hinder kan worden beperkt. Dat kan bijvoorbeeld door minder dan 12 ontheffingen te verlenen, maximale geluidgrenzen op te leggen of de duur van de ontheffing te beperken. Daarop aansluitend zij opgemerkt dat de ontheffing tot maximaal 12 activiteiten geen recht is: het bevoegd gezag zal steeds een afweging van belangen moeten maken, mede in relatie tot de hiervoor beschreven regelmatige afwijkingen van de representatieve bedrijfssituatie, cumulerende effecten en dergelijke. Het is daarom gewenst dat genoemde (verzoeken om) toepassing van het "12 dagencriterium" reeds bij de aanvraag worden omschreven, zodat ook derden zich daarover kunnen uitspreken.

Ook voor de incidentele bedrijfssituaties geldt dat ingeval er sprake is van inrichtingen op een gezonde industrieterrein, deze niet worden toegerekend aan de bijdrage van de individuele bedrijven op de geluidsbelasting van het gehele industrieterrein.

5.4 Bijzondere activiteiten

Naast het gestelde in de vorige paragraaf kunnen er nog andere bijzondere activiteiten worden onderscheiden, zoals bijvoorbeeld het houden van grote luidruchtige evenementen. In het merendeel der gevallen zal dit niet in het kader van de vergunningverlening aan de orde komen doch door middel van de APV gereguleerd worden, voorzover het houden van dergelijke evenementen tenminste niet tot de reguliere bedrijfsactiviteiten kan worden gerekend. Voor inrichtingen waar deze evenementen wel tot de reguliere bedrijfsactiviteiten kunnen worden gerekend, zijn uiteraard de vorige paragrafen van toepassing.

5.5 Maximale geluidsniveaus (L_{max})

Maximale geluidsniveaus (L_{max}) kunnen nadelige gevolgen voor de omgeving hebben. De mate waarin is afhankelijk van:

- de frequentie waarmee ze optreden;
- het tijdstip waarop ze optreden (dag, avond, nacht);
- de duur van de maximale geluidsniveaus (L_{max});
- het niveau (in dB(A));
- het maskerend effect (L_{Aeq} , andere maximale geluidsniveaus (L_{max})) van het overige geluid in de omgeving;
- het karakter (impulsachtig, herkenbaar).

In paragraaf 3.2 is ingegaan op de bepaling van de grenswaarden voor maximale geluidsniveaus (L_{max}). In deze paragraaf worden aanbevelingen gedaan hoe, bij het opstellen van geluidvoorschriften, met de maximale geluidsniveaus (L_{max}) kan worden omgegaan. Daarbij kan de navolgende indeling naar oorsprong (oorzaak) worden gehanteerd, waarbij als uitgangspunt geldt de bedrijfssituatie zoals die in de vergunningaanvraag wordt beschreven:

- 1 Inherente maximale geluidsniveaus (L_{max}),
- 2 Beperkbare maximale geluidsniveaus (L_{max}),
- 3 Calamiteuze maximale geluidsniveaus (L_{max}).

Categorie 1: Inherente maximale geluidsniveaus (L_{max})

Inherente maximale geluidsniveaus (L_{max}) hebben de volgende kenmerken.

- Het optreden is inherent aan de aard van de bedrijfsactiviteiten waarvoor vergunning wordt aangevraagd.
- Het ontstaan kan zonder de grondslag van de vergunningaanvraag te verlaten niet worden voorkomen. Verbieden zal derhalve leiden tot een (impliciete) weigering van de vergunning.
- De frequentie van optreden wordt bepaald door de intensiteit van de bedrijfsactiviteiten.
- Het optreden is in de tijd gezien voorspelbaar.

Inzake inherente maximale geluidsniveaus (L_{max}) kunnen alleen in kwalitatieve zin maatregelen worden getroffen. Weliswaar kan de frequentie van optreden niet worden verlaagd, maar door het treffen van technische en organisatorische maatregelen kunnen wel de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk worden beperkt. De maatregelen kunnen in de aanvraag worden beschreven, en/of in voorschriften (doel en middel) worden vastgelegd.

Omdat er een direct verband bestaat tussen de bedrijfsactiviteiten waarvoor vergunning wordt aangevraagd en de frequentie waarmee de maximale geluidsniveaus (L_{max}) optreden, zijn voorschriften die de frequentie aan een maximum binden niet opportuun. De grondslag van de aanvraag wordt daarmee immers verlaten. Voorbeelden van inherente maximale geluidsniveaus (L_{max}) (die overigens veelal ook bijdragen aan het L_{Aeq}):

- aanslaan van de compressor van een koelinstallatie;
- storten van grind bij betoncentrales;
- wekelijks afhalen van een vuilcontainer;
- pikken en hameren bij scheepsreparaties;
- werktijdsignalering (zoemer, bel);
- testen van een sirene (schakelstations);
- schrootstortingen bij een overslagbedrijf;
- vrachtwagens en hefrucks;
- auto's, motoren en brommers van bezoekers.

Voorbeelden van technische en organisatorische maatregelen die de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk voorkomen:

- schermen, omkastingen, dempers;
- rubber bekleding in storttrechters;
- glad en naadloos afwerken van de ondergrond van het terrein van de inrichting, bijvoorbeeld door asfalteren;

- sirenetesten midden op de dag;
- voorlichting aan en instructie van personeel;
- het wijzigen van rijroutes;
- beperking van bedrijfstijd (alleen overdag toestaan);
- meerdere kleine luidsprekers in plaats van één grote.

Categorie 2: Beperkbare maximale geluidsniveaus (L_{max})

Beperkbare maximale geluidsniveaus (L_{max}) hebben de volgende kenmerken.

- Het optreden is inherent aan de aard van de bedrijfsactiviteiten waarvoor vergunning wordt aangevraagd.
- Het ontstaan kan, zonder de grondslag van de vergunningaanvraag te verlaten, in belangrijke mate worden beperkt.
- De frequentie van optreden wordt niet direct bepaald door de intensiteit van de bedrijfsactiviteiten.
- Beperkbare maximale geluidsniveaus (L_{max}) zijn in de regel een ongewenst bijproduct.
- Het optreden is in de tijd gezien niet voorspelbaar.

Inzake beperkbare maximale geluidsniveaus (L_{max}) kunnen in het algemeen in kwalitatieve en kwantitatieve zin maatregelen worden getroffen. Met name door het treffen van organisatorische en in sommige gevallen ook technische maatregelen (bijvoorbeeld periodiek onderhoud) kunnen de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk worden beperkt. Het geheel voorkómen van de nadelige gevolgen kan veelal niet worden gerealiseerd. De maatregelen kunnen in de aanvraag worden beschreven, en/of in voorschriften (doel en middel) worden vastgelegd.

Omdat er geen direct verband bestaat tussen de bedrijfsactiviteiten waarvoor vergunning wordt aangevraagd en de frequentie waarmee de beperkbare maximale geluidsniveaus (L_{max}) optreden, zijn voorschriften die de frequentie aan een maximum binden in beginsel niet mogelijk.

Voorbeelden van beperkbare maximale geluidsniveaus (L_{max}) zijn:

- vallend gereedschap;
- stoten van een grijper tegen de scheepswand;
- botsende palletwagens;
- stoten van containers;
- klepperende lepels van vorkheftruck;
- te scherp afgesteld (inbraak-)alarm;
- vrachtwagen met defecte uitlaat;
- afblazen van remlucht;
- het stapelen van kratten.

Categorie 3: Calamiteuze maximale geluidsniveaus (L_{max})

Calamiteuze maximale geluidsniveaus (L_{max}) hebben de volgende kenmerken.

- Optreden is duidelijk niet inherent aan de bedrijfsactiviteiten.
- Calamiteuze maximale geluidsniveaus (L_{max}) treden op bij niet voorzienbare, ongewenste bedrijfssituaties (incidenten).
- Een zeer lage frequentie van voorkomen, afhankelijk van de aard tot hooguit enkele malen per jaar.

Voorbeelden van calamiteuze maximale geluidsniveaus (L_{max}):

- bij brand-, inbraak- of gasalarm loeiende sirenes;
- goederen die uit een takel vallen;
- aanspreken van veiligheidsventielen (soms ook categorie 2);
- omroepinstallaties bij ontruimingen.

Calamiteuze maximale geluidsniveaus (L_{max}) kunnen zoveel als mogelijk worden voorkomen door middel van goed onderhoud, goed housekeeping en dergelijke. Geluidvoorschriften hebben geen betrekking op calamiteuze maximale geluidsniveaus (L_{max}).

5.6 Het beoordelingspunt

Algemeen

In deze paragraaf wordt meer gedetailleerd ingegaan op de concrete formuleringen van het beoordelingspunt in vergunningen, mede vanwege het belang dat de geluidvoorschriften eenduidig zijn en dat van tevoren vaststaat dat er aan voldaan kan worden. Daarbij zijn te onderscheiden:

- de plaats van de beoordelingspunten;
- de (meet-) en beoordelingshoogte;
- de gevelreflectie;
- bijzondere situaties.

Plaats van de beoordelingspunten

In de meeste gevallen zullen de punten gelegen zijn 'ter plaatse van de gevel' van de geluidgevoelige bouwwerken dan wel in een bepaald gebied (bos, wandelgebied etcetera). Voor een definitie van het begrip 'gevel' wordt verwezen naar de Wgh.

Ten behoeve van de handhaving kan het echter verstandiger zijn om de beoordelingspunten op een andere plaats te leggen. Dit is bijvoorbeeld het geval als er veel stoorgeluid is dat een directe immissiemeting belemmert. In die gevallen kan er voor worden gekozen om een getalsmatige norm op te leggen op een punt (zogenoeten referentiepunt) dat gelegen is tussen de geluidsbron (c.q. de inrichting) en het te beschermen object. Met zogeheten extrapolatieberekeningen kan dan worden vastgesteld wat de geluidsbelasting is ter plaatse van het te beschermen object. In principe is het ook mogelijk om een referentiepunt te kiezen 'voorbij' het te beschermen object. Via zogeheten interpolatieberekeningen kan dan analoog worden vastgesteld wat de geluidsbelasting bij dat object is.

Het op grotere afstand van de inrichting bepalen van toegestane geluidsniveaus dient overigens met zeer grote voorzichtigheid te geschieden. Uit evaluatie-onderzoeken naar de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai is onder meer gebleken dat er zoveel factoren van invloed zijn op de geluidsoverdracht, dat de resultaten van berekeningen over grote afstand (als ook met hoge schermen) uiterst voorzichtig moeten worden beschouwd en overleg met akoestische deskundigen noodzakelijk is. Er kunnen hier afwijkingen van 5 dB optreden, zowel positief als negatief. Voor nadere informatie omtrent dit aspect zij verwezen naar het ter zake opgestelde rapport van TNO-TPD/TU, E.M. Salomons, H.E.A. Brackenhoff, J. van 't Hof, 'Handleiding meten en rekenen Industrielawaai voor situaties met een hoog geluidsschermb', rapport TPD-HAG-RPT-93-0117 van 1 september 1993.

(Meet- en) Beoordelingshoogte

Bij (bedrijven op) gezoneerde terreinen mag de totale geluidproductie van alle bedrijven gezamenlijk niet meer bedragen dan bij de zonering of na de sanering op een aantal punten is vastgelegd. De Wet geluidhinder schrijft voor dat de hoogte van de punten waarop dat moet worden bepaald, in beginsel 5 m boven maaiveld bedraagt. Bij flatgebouwen kan op een grotere hoogte de geluidsbelasting hoger zijn en moet de gecumuleerde belasting op die hoogte worden beoordeeld en zullen de verleende hogere grenswaarden daarop ook zijn afgestemd. Voor andere lokaties dan de gevels van woningen en andere geluidgevoelige objecten kan de hoogte van 5 m worden aangehouden.

Betreft het geluidimmissie, afkomstig van bedrijven op niet-gezoneerde terreinen, dan geldt geen eenduidige meethoogte. Geadviseerd wordt om per geval te bezien op welke hoogte de geluidhinder wordt ondervonden, afhankelijk van de te beschermen verblijfsruimte en afhankelijk van de periode van het etmaal. Een en ander sluit aan bij de jurisprudentie op dit gebied, waarbij bijvoorbeeld is uitgesproken dat voor omwonenden, die 's nachts werken en derhalve overdag slapen, geen strengere normen in de dagperiode behoeven te worden opgelegd aan het bedrijf.

Als regel (voor de standaard eengezinswoning) betekent dat, dat in de dagperiode een meethoogte kan worden aangehouden van 1,5 meter boven maaiveld, aangezien de buitenruimten en de woonkamers dan voornamelijk de te beschermen ruimten zijn. In de avond- en nachtperiode kan dat een hoogte van 5 meter zijn, ter bescherming van slaapruidten.

In een aantal situaties zal een andere hoogte meer in de rede liggen, als de te beschermen ruimten op een andere hoogte liggen, bijvoorbeeld in het geval van:

- woningen in een flatgebouw of boven winkels of garages; als beoordelingshoogte moet in de dagperiode dan 1,5 meter boven de vloer van de betreffende woning worden aangehouden;
- bungalows en andere bouwwerken met één bouwlaag; een beoordelingshoogte van 1,5 meter in alle perioden volstaat dan;
- andere geluidgevoelige objecten dan woningen (zoals scholen, ziekenhuizen en dergelijke); ook hier zal per periode moeten worden bezien op welke hoogte de hinder daadwerkelijk wordt ondervonden.

NB 1 Een en ander houdt dus ook in dat in vergunningen voor de dagperiode een andere beoordelingshoogte kan gelden dan voor de avond- of nachtperiode.

NB 2 Als regel is het zo dat slechts op één of enkele gevels sprake is van de hoogste geluidsbelasting, veroorzaakt door het betreffende bedrijf (de "bepalende gevel"). Het is aan te bevelen om alleen die gevels/punten in de vergunning te vermelden, en niet die punten waar de geluidsbelasting duidelijk geringer is.

In de praktijk doen zich talloze andere situaties voor die niet in bovenstaande algemene aanbevelingen zijn te beschrijven. Het verdient aanbeveling dat het bevoegd gezag de feitelijke situatie ter plaatse in de overwegingen betreft en een gemotiveerd besluit neemt over de beoordelingshoogte. Overigens kan het feit dat zich achter de nabijgelegen gevels geen geluidgevoelige ruimten bevinden, of geen deuren en ramen in de gevel zijn gelegen, van belang zijn. Dit betekent dat ofwel deze gevel niet de gevel is waarvoor geluidgrenswaarden dienen te worden gesteld, ofwel met de hoogte van de te stellen grenswaarden kan met deze omstandigheid rekening worden gehouden.

Gevelreflectie

In het verleden was het regel dat bij bedrijven, niet gelegen op gezoneerde terreinen, de zogeheten gevelreflectie in de beoordeling werd betrokken. Dat betekende dat zowel het zogeheten invallende geluid werd gemeten, alsook het teruggekaatste geluid. Doel hiervan was om buitenruimten (tuinen, balkons) voldoende te beschermen.

Deze verdubbeling, welke tot gevolg had dat de berekende geluidsbelasting maximaal 3 dB(A) hoger uitviel, gold niet voor bedrijven op gezoneerde terreinen. Deze rechtsongelijkheid werd als inconsequent ervaren. Bovendien werd in veel gevallen de vraag gesteld naar de zin van gevelreflectie. Te denken is aan een woning met geen of slechts een ondiepe voortuin.

Er wordt dan ook geadviseerd om geluidvoorschriften te stellen voor de na te leven grenswaarde, zonder daarbij de gevelreflectie te betrekken. In specifieke gevallen kan worden besloten dat in de geluidvoorschriften wel de gevelreflectie is opgenomen. In de motivatie dient opgenomen te worden waarom de gevelreflectie van belang is en voor welke periode(n) deze geldt. Het kan bijvoorbeeld het geval zijn bij de enige buitenruimte van een woning in de dag- en avondperiode.

Bijzondere gevallen

In het bovenstaande zijn handvatten gegeven voor het overgrote deel van de voorkomende situaties. Soms is evenwel nog meer maatwerk vereist. Te denken is aan:

- de omstandigheid dat de meest nabijgelegen woning (of andere geluidgevoelige bestemming) ver weg is gelegen. Dit zou kunnen leiden tot een nauwelijks gelimiteerde geluidruimte. In die gevallen moet worden bezien welke geluidruimte redelijkerwijs nodig is, c.q. tot welke maximale emissie de geluiduitstraling kan worden beperkt. Om een en ander te formaliseren kan worden besloten om een immissie-eis in de vergunning op te nemen, gerelateerd aan een zekere afstand van de inrichting. In het verleden werd veelvuldig de grens van 50 meter gehanteerd, maar ook andere afstanden zijn denkbaar. Zowel het opnemen van een afstandeis, als de getalsmatige invulling daarvan zullen in de vergunning gemotiveerd moeten zijn;
- de omstandigheid dat een bedrijf midden op een industrieterrein is gelegen, en verwaarloosbaar bijdraagt aan de geluidsbelasting op de zonegrens;
de meest nabijgelegen gevel is reeds geïsoleerd vanwege bijvoorbeeld verkeerslawaaï, zodat zal moeten worden bezien wat redelijkerwijs van het bedrijf nog kan of moet worden verlangd;
- illegale woonsituaties: het kan voorkomen dat niet voor bewoning bestemde objecten toch zijn bewoond (bijvoorbeeld gekraakte bedrijfspanden) of dat er sprake is van woonschepen welke in strijd met de bestemming een ligplaats innemen. Uit jurisprudentie kan worden afgeleid dat deze woonsituaties wel een zekere bescherming behoeven doch dat deze bescherming niet zover hoeft te gaan als bij legale woonsituaties. Uiteindelijk verdient het vanzelfsprekend aanbeveling de illegale situatie op te heffen met de daartoe aangewezen mogelijkheden. Eventueel kan vooruitlopend daarop de illegale situatie als niet geluidgevoelig worden aangemerkt.

5.7 Beoordelingsperioden

De geluiduitstraling van een inrichting wordt primair beoordeeld op basis van de "etmaalwaarde". Hieronder verstaat men (Wgh, artikel 1) de hoogste waarde van de volgende drie equivalente geluidsniveaus (LAeq):

- het LAeq over de dagperiode tussen 07.00 en 19.00 uur;
- het LAeq over de avondperiode tussen 19.00 en 23.00 uur, verhoogd met 5 dB;
- het LAeq over de nachtperiode tussen 23.00 en 07.00 uur, verhoogd met 10 dB.

Met de voorschriften wordt deze etmaalwaarde of worden de LAeq's over de perioden van het etmaal vastgelegd.

Voor wat betreft de richtwaarden op zon- en feestdagen moet onderscheid gemaakt worden tussen volcontinu-bedrijven en niet volcontinu-bedrijven. Bij de eerste categorie bedrijven is het veelal niet mogelijk om voor de zon- en feestdagen een strengere richtwaarde te hanteren. In het algemeen is dit ook niet

bezwaarlijk, dergelijke lawaaiige bedrijven zullen in het algemeen op gezonde industrieterrein zijn gevestigd. De zone en daarbij vastgestelde hogere grenswaarden gelden dan ook 7 dagen per week. Bij niet volcontinu-bedrijven, zeker als die op een niet gezond industrieterrein zijn gelegen, zal in het algemeen wel een strengere richtwaarde kunnen worden opgelegd voor zon- en feestdagen (de zaterdag wordt beschouwd (ook in de jurisprudentie) als een gewone werkdag). Veelal is een 5 dB lagere grenswaarde ten opzichte van die voor de werkdagen voldoende. Dit geldt echter niet als het achtergrondniveau even hoog of zelfs hoger is dan op dagen door de week, zoals bijvoorbeeld bij recreatie-inrichtingen en in de horeca het geval kan zijn.

Aanbevolen wordt om hierover bij het vaststellen van de gemeentelijke nota industrielawaai reeds een principe-uitspraak te doen. Voor laatstbedoelde situaties zouden onderscheiden richtwaarden kunnen worden vastgesteld voor werkdagen respectievelijk zon- en feestdagen.

5.8 Onderscheid bestaande en nieuwe situaties

De gemeentelijke nota industrielawaai bevat (gebiedsgerichte) grenswaarden die bij de vergunningverlening in acht moeten worden genomen. Deze gelden in ieder geval voor nieuw te vestigen bedrijven die een oprichtingsvergunning aanvragen.

Bij uitbreidingen of wijzigingen van bestaande (d.w.z. vergunde) bedrijven, moeten de akoestische gevolgen daarvan in principe ook getoetst worden aan de grenswaarden uit de nota. Daarbij moet echter bedacht worden dat er soms sprake is van een moeilijk aanpasbare feitelijke situatie, als gevolg waarvan het aantal vrijheidsgraden om de uitbreiding of wijziging akoestisch gezien te optimaliseren, beperkt is. In dergelijke gevallen zou, na een bestuurlijke afweging, afgeweken kunnen worden van de grenswaarde uit de gemeentelijke nota industrielawaai en meer aansluiting kunnen worden gezocht bij de normstelling uit de vigerende vergunning(en). Een en ander neemt niet weg dat getracht zou moeten worden om zoveel mogelijk op of onder de grenswaarde voor het betreffende gebied te blijven, voorzover dat redelijkerwijs uitvoerbaar is (het ALARA-beginsel).

Ingeval er sprake is van bestaande (d.w.z. vergunde) bedrijven, waarvoor een vergunning mede strekt ter vervanging van de eerder verleende vergunning(en) kan het bedrijf vanzelfsprekend rechten uit die eerder verleende vergunning(en) ontleenen. Het zal dan niet zonder meer mogelijk zijn om strengere geluidgrenzen op te leggen.

Artikel 8.4, derde lid juncto artikel 8.22, tweede lid van de Wm bepaalt immers dat het bevoegd gezag de rechten die een vergunninghouder aan eerder verleende vergunningen ontleende, uitsluitend kan wijzigen voor zover blijkt dat de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu veroorzaakt, gezien de ontwikkeling van de technische mogelijkheden tot bescherming van het milieu verder kunnen, of, gezien de ontwikkeling van de kwaliteit van het milieu, verder moeten worden beperkt.

Vooraf bij oudere vergunningen doet zich daarbij de situatie voor, dat de toenmalige aanvraag en de destijds verleende vergunning de werkzaamheden slechts summier hebben beschreven. Uit jurisprudentie blijkt dat voor de vaststelling van de "bestaande rechten" (en de daarbij behorende geluidruimte) moet worden uitgegaan van de feitelijke bedrijfsvoering op basis van de eerder verleende vergunning(en). Daarbij moet het vanzelfsprekend gaan om activiteiten die redelijkerwijs (expliciet of impliciet) in de aanvraag om vergunning van destijds zijn genoemd en niet om uitbreidingen die in een later stadium - zonder vergunning - hebben plaatsgevonden.

Het verdient aanbeveling om bij de opstelling van de gemeentelijke nota industrielawaai te anticiperen op de hiervoor beschreven problematiek. Als het aantoonbaar gewenst is dat op termijn het equivalente niveau lager wordt, en het betreffende bedrijf voor een belangrijk deel dat niveau bepaalt, zal bij de opstelling van de nota moeten worden ingeschat wat van dat bedrijf op enige termijn in dat kader kan worden verlangd. Eventuele toekomstplannen van het bedrijf zouden daarbij vanzelfsprekend ook een rol moeten spelen.

5.9 Bedrijfswoningen en burgerwoningen

In die gevallen waarbij de eisen uit de vigerende vergunning(en) strenger zijn dan die voortvloeiend uit de nota, wordt aanbevolen deze vergunningeisen niet zonder reden te versoepelen om onnodige geluidproductie te vermijden.

Bij woningen op een industrieterrein is het bestemmingsplan primair bepalend voor de vraag om welk soort woningen het gaat: bedrijfswoningen of burgerwoningen. Vaak is er sprake van een niet duidelijk planologisch geregelde woonvorm. Soms betreft het een woning bij een bedrijf welke wordt bewoond door de eigenaar van het bedrijf, soms betreft het een woning waarin bijvoorbeeld een portier of bedrijfsleider woont: in deze gevallen is sprake van een zogeheten bedrijfswoning. Ook is het mogelijk dat in de nabijheid van een bedrijf woningen staan waarvan de bewoners geen functionele relatie hebben met dat bedrijf: in dat geval is sprake van burgerwoningen. In het kader van de vergunningverlening doet zich dan de vraag voor of en zo ja welke geluidgrenswaarde voor deze woningen moet worden gehanteerd.

Opgemerkt zij dat er (planologisch gezien) geen burgerwoningen aanwezig kunnen zijn op een gezoneerd industrieterrein, en dat voor bedrijfswoningen op die terreinen op grond van jurisprudentie in het kader van de Wgh en Wm formeel geen (maximum) grenzen kunnen worden gesteld.

De volgende richtwaarden kunnen worden gebruikt bij de vergunningverlening (zie ook het gestelde in tabel 2), waarbij voor burgerwoningen (meer dan voor bedrijfswoningen) op niet gezoneerde terreinen uiteraard getracht zal moeten worden de grenswaarde zoveel mogelijk op of nabij de richtwaarde te stellen:

Tabel 5: Richtwaarden voor woningen op industrieterreinen

	gezoneerd terrein	niet-gezoneerd terrein
burgerwoning	niet mogelijk	streven naar 55 dB(A) doch maximaal 65 dB(A)
bedrijfswoning	formeel geen grenswaarden te stellen; in ieder geval streven naar maximaal 65 dB(A)	streven naar 55 dB(A) doch maximaal 65 dB(A)

Wellicht ten overvloede zij hierbij nog opgemerkt dat er geen geluidgrenswaarden kunnen worden gesteld voor eigen (bedrijfs-)woningen, gelegen binnen de grenzen van de inrichting waarvoor vergunning wordt aangevraagd.

Ook zij vermeld dat deze tabel geldt voor woningen op industrieterreinen en niet voor diverse gemengde woon-/werkbestemmingen zoals die bijvoorbeeld in de steden voorkomen.

Tenslotte dient in dit verband ook nog aandacht te worden besteed aan de grenswaarden voor de maximale geluidsniveaus. Voor bedrijfswoningen op gezoneerde industrieterreinen geldt ook dat de wetgeving deze woonvormen, evenals voor het equivalente geluidsniveau, geen bescherming biedt voor de maximale geluidsniveaus. De gemeentelijke nota industrielawaai zal moeten aangeven welk beleid er ten aanzien van dit aspect wordt voorgestaan.

5.10 Indirecte hinder

5.10.1 Algemeen

Onder indirecte hinder wordt verstaan (art.1.1, lid 2 van de Wet milieubeheer): de nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt door activiteiten die, hoewel plaatsvindend buiten het terrein van de inrichting, aan de inrichting zijn toe te rekenen. Gezien vanuit het perspectief van geluidhinder zijn verkeersbewegingen van en naar inrichtingen een belangrijke vorm van indirecte hinder. Er zijn echter ook andere vormen, waarbij gedacht kan worden aan:

- geluidhinder door treinverkeer over goederenspooren (zogenaamde haarvaten), niet vallend onder het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (BGS);
- bevoorradingsactiviteiten op de openbare weg buiten de inrichting;
- geluidhinder door bij het bedrijf afgemeerde schepen (voorzover de geluidproductie niet aan de inrichting zelf kan worden toegerekend);
- bij horeca en evenementen: indirecte geluidhinder door stemgeluid en transportmiddelen van bezoekers.

Directe hinder en indirecte hinder worden niet gecumuleerd omdat de verschillende vormen van directe en indirecte hinder elk een eigen normenstelsel en beoordelingssystematiek kennen. Voor alle vormen van indirecte hinder geldt dat de veroorzaakte geluidsbelasting in het kader van de vergunningverlening niet mag worden gecumuleerd met de directe geluidsbelasting vanwege de inrichting zelf. Er mogen ook geen geluidvoorschriften in de vergunning worden opgenomen die betrekking hebben op de gecumuleerde geluidsbelasting.

Voor bedrijven gelegen op gezoneerde industrieterreinen geldt dat de indirect veroorzaakte geluidsbelasting niet wordt toegerekend aan de zone. Dit vloeit voort uit artikel 1 van de Wet geluidhinder waarin het begrip geluidsbelasting vanwege een industrieterrein is gedefinieerd. Op deze wegen is het hoofdstuk wegverkeerslawaaï van de Wet geluidhinder van toepassing.

Voor indirecte hinder ten gevolge van mobiele geluidsbronnen (bijvoorbeeld vrachtwagens) geldt een beperking van de reikwijdte van de milieuvergunning. Die reikwijdte is op verschillende manieren vast te stellen:

- de afstand waarbinnen sprake is van indirecte hinder veroorzaakt door een bedrijf blijft beperkt tot die afstand, waarbinnen de herkomst van de veroorzakende geluidsbronnen in redelijkheid kan worden teruggevoerd op de aanwezigheid van het bedrijf in kwestie. Toepassing van dit criterium houdt voor transportverkeer van en naar inrichtingen in dat de reikwijdte van de milieuvergunning beperkt blijft tot die afstand, waarbinnen voertuigen (met in acht name van de maximum snelheid) de ter plaatse optredende snelheid hebben bereikt;
- de reikwijdte blijft beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar de inrichting voor het gehoor nog herkenbaar zijn ten opzichte van andere voertuigen op de openbare transportroutes;
- de reikwijdte blijft beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar de inrichting nog niet zijn opgenomen in het heersend verkeersbeeld, bijvoorbeeld tot de eerste kruising;
- de reikwijdte blijft beperkt tot de akoestische herkenbaarheid (2 dB criterium zoals ook bij de reconstructies in de zin van de Wet geluidhinder wordt toegepast);
- de reikwijdte blijft beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar de inrichting nog niet op een voor meerdere bedrijven functionerende ontsluitingsroute rijden. Is dat wel het geval dan zou de afweging ter zake van de met die ontsluitingsroute gepaard gaande geluidsbelasting niet op het micro-niveau van de individuele vergunninghouder moeten worden gemaakt maar op macro-niveau in een structuur of bestemmingsplan.

In de overwegingen van de te verlenen vergunning moet echter duidelijk worden aangegeven welke methode gebruikt is opdat daarover geen rechtsonzekerheid kan ontstaan.

Buiten de hiervoor aangegeven reikwijdte is het hoofdstuk wegverkeerslawaaï of railverkeerslawaaï van de Wet geluidhinder van toepassing. Indien de geluidsbelasting ten gevolge van de indirecte hinder veroorzaakt

door voertuigbewegingen van en naar de inrichting lager is dan die van het overige verkeer, zal eventueel benodigde isolatie afgestemd moeten worden op de hoogste geluidsbelasting. Dit heeft uiteraard ook consequenties voor de kostendrager van de eventueel noodzakelijke gevelisolatie.

Niet voor alle vormen van indirecte hinder is een pasklaar toetsingskader beschikbaar. Dat neemt echter niet weg dat de mate waarin indirecte hinder optreedt kan worden vastgesteld. Dat biedt tenminste de mogelijkheid om met het bedrijf in kwestie te onderzoeken of technische en/of organisatorische maatregelen mogelijk zijn teneinde de optredende hinder te beperken. Op basis van vrijwilligheid kan het bedrijf maatregelen gericht op het beperken van de indirecte hinder in de vergunningaanvraag meenemen.

5.10.2 Indirecte hinder door wegverkeer

Voor de beoordeling van indirecte hinder wordt verwezen naar de Circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting' van het ministerie van VROM d.d. 29 februari 1996. Ten tijde van het uitbrengen van deze Handreiking (1998) begint de jurisprudentie die de toepassing van deze Circulaire oplevert, inzicht te geven in de randvoorwaarden (gevelisolatie) waarbinnen het toepassen van de Circulaire aanvaardbaar dan wel niet noodzakelijk (industrieterreinen als bedoeld in artikel 41 van de Wgh) wordt geacht.

5.10.3 Indirecte hinder door railverkeer

Voor het beoordelen van indirecte hinder vanwege railverkeer van en naar inrichtingen (activiteiten die buiten de inrichting plaatsvinden) ontbreekt een gericht toetsingskader. Indien het noodzakelijk is om railverkeer als indirecte hinder te beoordelen, kan gelet op de parallel met wegverkeerslawaaï, worden aanbevolen de indirecte hinder door railverkeer te beoordelen op een wijze die overeenkomt met de beoordeling zoals aangegeven in het Besluit geluidhinder spoorwegen. Vanzelfsprekend dient ook hier niet gecumuleerd te worden met de directe hinder van de inrichting. De berekening van deze indirecte hinder dient in verband met de afwijkende omstandigheden echter te geschieden met het model als beschreven in de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai. Voor het overige kan aansluiting worden gezocht bij het gestelde in en terzake van de Circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting' van het ministerie van VROM d.d. 29 februari 1996, zie paragraaf 5.10.2.

5.10.4 Indirecte hinder door scheepvaart

Ook voor indirecte hinder als gevolg van aan- en afvarende schepen ontbreekt een toetsingskader: er zijn geen immissienormen voor scheepvaartverkeer. Wel kan rekening worden gehouden met de emissienorm zoals die voor binnenvaartschepen in de Binnenschepenwet is vastgelegd, zijnde 75 dB(A) op 25 m afstand van een voorbijvarend schip.

Het is hierbij van belang dat, onder meer afhankelijk van de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de schippers en de vergunninghouder, de geluidproductie afkomstig van afgemeerde schepen in/nabij een inrichting, voorzover die rechtstreeks voortvloeit uit het laden en lossen, als directe hinder moet worden beschouwd. Voorbeelden zijn pompen en overslagkranen op de schepen, aggregaten voor de stroomvoorziening van de laad- of losinrichtingen, ruim- en dekventilatie die tijdens het laden of lossen in werking moet zijn en dergelijke.

Daar waar kan worden gesproken over indirecte hinder, heeft het bedrijf in de regel geen zeggenschap over de afgemeerde schepen en behoort het treffen van bronmaatregelen niet tot de mogelijkheden. Daarbij is het van belang onderscheid te maken tussen schepen onder Nederlandse vlag en schepen onder een vlag van andere nationaliteiten. In het laatste geval is er sprake van buitenlands grondgebied waarop de Wet milieubeheer niet van toepassing is. Wel kan de hinder in sommige gevallen worden beperkt door

bijvoorbeeld, zeker in de nachtperiode, de schepen op een zo groot mogelijke afstand van de woonbebouwing af te meren. Een andere mogelijke oplossing is een zogenaamde walaansluiting, waarbij het afgemeerde schip elektriciteit van de wal betreft en daarvoor geen eigen aggregaat hoeft te laten draaien.

5.10.5 Overige vormen van indirecte hinder

Voor de indirecte hinder door bezoekers wordt verwezen naar paragraaf 6.3.2 'Horeca en geluid' en paragraaf 6.3.3 'Menselijk stemgeluid'. In sommige gevallen (cumulatie van indirecte hinder van meerdere inrichtingen) kan de Algemene Plaatselijke Verordening uitkomst bieden voor het voeren van beleid ter zake. Voor de eventuele indirecte hinder als gevolg van helikopters (traumateams), gladheidsbestrijding, hulpverleningsvoertuigen e.d. kan in algemene zin geen richtlijn worden gegeven. Deze zullen door het bevoegd gezag *al naar gelang de plaatselijke omstandigheden moeten worden beoordeeld. Het geluid veroorzaakt door bijvoorbeeld het warm draaien van motoren, manoeuvreer bewegingen binnen de inrichting of oefeningen kan overigens veelal als directe hinder worden beschouwd.*

5.11 ALARA

Op grond van de Wet milieubeheer dient het bevoegd gezag toepassing te geven aan het ALARA- beginsel. Art. 8.11, derde lid Wm stelt:

Aan een vergunning worden voorschriften verbonden, die nodig zijn ter bescherming van het milieu. Voorzover door het verbinden van voorschriften aan de vergunning de nadelige gevolgen die de inrichting voor het milieu kan veroorzaken, niet kunnen worden voorkomen, worden aan de vergunning de voorschriften verbonden, die de grootst mogelijke bescherming bieden tegen die gevolgen, tenzij dat redelijkerwijs niet kan worden gevergd.

ALARA is bij geluid - meer dan bij de overige compartimenten zoals lucht en water - een lastig te hanteren begrip. Een compressor die tussen afschermdende bedrijfsgebouwen staat, behoeft in veel gevallen geen afscherming. Staat die zelfde compressor echter nabij de terreingrens naast de woonbebouwing dan kan afscherming wel noodzakelijk zijn.

Vanzelfsprekend geldt natuurlijk dat onnodige emissies moeten worden voorkomen en geldt er voor de bedrijven ook de "zorgplicht" uit de Wm, op grond waarvan zij mogen worden geacht, naar analogie van de energiebesparing, voortdurend te streven naar minimalisering van de emissies.

Alhoewel het ALARA-beginsel in theorie leidt tot het streven naar een nul-emissie, is geluid geen vorm van milieuvervuiling die na te zijn geëmitteerd voor langere termijn ongewenste sporen in het milieu nalaat. Dit houdt in dat een toets of de geluiduitstraling van een bedrijf voldoet aan de grenswaarden voor de normering zoals die in een gemeentelijke nota industrielawaai voor het grondgebied van een gemeente zijn vastgesteld, in principe bepaalt of en zo ja in hoeverre er (verder) uitvoering moet worden gegeven aan het ALARA-beginsel.

Met andere woorden, als uit een eerste toets blijkt dat de aangevraagde situatie met de daarbij opgenomen voorzieningen en rekening houdend met eventuele cumulatieve effecten van andere bedrijven, voldoet aan de grenswaarden welke voor het specifieke gebied in de gemeentelijke nota industrielawaai (of in een zonebeheersplan) zijn vastgesteld, behoeven er in principe verder geen maatregelen te worden getroffen, ook al zouden die in een andere situatie wel als ALARA kunnen worden beschouwd.

In algemene zin zouden maatregelen als "ALARA-maatregel" kunnen worden bestempeld, als zij tenminste overeenkomen met de binnen de bedrijfstak of voor die activiteit gangbare stand der techniek.

Vanzelfsprekend geldt dit met name voor geluidsbronnen of onderdelen daarvan die uitsluitend in de betreffende bedrijfstak worden gebezigd. Gaat het om bronnen of onderdelen daarvan die in meerdere bedrijfstakken worden gebruikt, dan kan ook breder dan de specifieke bedrijfstak worden gekeken.

Voor het antwoord op de vraag welke maatregelen voor het specifieke bedrijf als ALARA kunnen worden aangemerkt, staat veel informatie ter beschikking. Uit de vergunning-aanvragen van vergelijkbare bedrijven

kunnen gegevens worden gehaald (zowel die in de eigen gemeente of provincie als bij andere gemeenten of provincies) maar ook bieden de akoestische onderzoeken welke in het kader van de sanering industrielawaai krachtens de Wet geluidhinder zijn vervaardigd, een omvangrijke bron aan informatie. Daarnaast bestaan er handboeken en is er veelal via leveranciers van apparatuur informatie beschikbaar. Voor sommige bedrijfstakken of onderdelen daarvan zijn gerichte onderzoeken uitgevoerd naar de stand-der-techniek-maatregelen in een bepaalde bedrijfstak. In alle gevallen dient hierbij bedacht te worden dat de stand der techniek voortschrijdt en dat als gevolg daarvan in de loop der tijd meer verdergaande maatregelen tot ALARA kunnen worden gerekend.

De toepassing van ALARA blijft dus maatwerk. Per geval zal moeten worden gezien welke maatregelen in beginsel mogelijk zijn (verplaatsing geluidsbronnen, omkastingen, schermen, vervanging door geluidarmere uitvoering, enz.), welke geluidreductie op de immissiepunten daarmee bereikt kan worden en wat daarvan de kosten zijn. In overleg zal dan moeten worden gezien wat "redelijk" is.

6 SPECIFIEKE SITUATIES

6.1 Cumulatie

De grenswaarden in de gemeentelijke nota industrielawaai, die tot stand zijn gekomen door onder meer alle huidige en toekomstige geluidimmissies in het gebied te beschouwen, gelden als het maximum voor industrielawaai per gebied. Voorzover relevant is daarbij uiteraard rekening gehouden met eventuele cumulatieve effecten, niet alleen tussen verschillende geluidsbronnen doch ook tussen bijvoorbeeld mogelijke cumulatieve effecten tussen een gezoneerd industrieterrein en een naastgelegen niet gezoneerd terrein.

Bij het toetsen aan de grenswaarde uit de gemeentelijke nota industrielawaai dient daarnaast rekening te worden gehouden met alle industrielawaaibronnen in die gevallen waarbij meerdere bedrijven een geluidsbelasting kunnen veroorzaken op een zeker immissiepunt, zoals dat binnen een zone die krachtens de Wet geluidhinder rond een industrieterrein is vastgesteld op grond van die wet al gebeurt.

Het verdient daarom dus de voorkeur om bij het bepalen van de beoordelingspunten rekening te houden met de mogelijke cumulatieve effecten als gevolg van de aanwezigheid van meerdere bedrijven. De wijze waarop dat gebeurt zou ook in de nota moeten worden vastgelegd.

Als algemene vuistregel kan worden aangehouden dat een geluidsniveau dat 10 dB of meer onder een ander geluidsniveau is gelegen, niet tot cumulatie met dat hogere niveau leidt. Het al dan niet cumuleren van de geluidsniveaus hangt echter van veel factoren af, bijvoorbeeld van het feit of de diverse geluidsbronnen tegelijkertijd in werking zijn. Soms zal er wel sprake zijn van cumulatie, soms niet. Het is daarbij verstandig tenminste onderscheid te maken in de dag-, avond- en nachtperiode. In ieder geval zal niet uitsluitend op basis van een fysische vergelijking tussen de immissieniveaus een uitspraak kunnen worden gedaan over de vraag of er al dan niet sprake is van cumulatie. Afhankelijk van de specifieke situatie kan het noodzakelijk zijn om een eenvoudige "geluidboekhouding" bij te houden.

6.2 Bijzondere geluiden I

6.2.1 Algemeen

Bij het verlenen van milieuvergunningen moet rekening worden gehouden met bijzondere geluiden die als extra hinderlijk worden beschouwd. Het betreft bijvoorbeeld tonaal geluid, geluid met een impulsachtig karakter en muziekgeluid. Bij de beoordeling wordt, als er sprake is van deze bijzondere geluiden, een toeslag op de gemeten (of berekende) geluidsbelasting in meerdering gebracht alvorens aan de geluidvoorschriften wordt getoetst. Bij het opstellen van de geluidvoorschriften moet rekening worden gehouden met de toeslag (welke overigens, als er sprake is van én tonaal én impulsachtig geluid, maar één keer wordt toegepast).

Het verdient aanbeveling om die bronnen, waarvan geconstateerd is dat daarop de toeslag in rekening moet worden gebracht, met naam en toenaam in de vergunning te noemen. Hiermee kunnen problemen bij handhaving van de voorschriften worden voorkomen.

De toeslag heeft betrekking op de gemeten (of berekende) equivalente geluidsbelasting vanwege de gehele inrichting. De toeslag heeft nadrukkelijk geen betrekking op de deelbijdrage van die geluidsbronnen, die de aanleiding vormen voor het in rekening brengen van de toeslagfactor.

Bij inrichtingen gelegen op gezoneerde industrieterreinen moet de geluidsbelasting vanwege die inrichting inclusief toeslagfactor bij de totale geluidsbelasting in de zone worden betrokken.

Hoe vastgesteld moet worden of er sprake is van extra hinderlijke componenten is niet eenduidig vastgelegd. In onderstaande paragrafen worden methoden aangegeven hoe een beoordeling zou kunnen plaatsvinden.

6.2.2 Tonaal geluid

In sommige gevallen kan een (smalbandige) spectrale analyse de aanwezigheid van een zuivere toon aantonen, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van "pieken" in het spectrum. Het is mogelijk dat de pieken in het spectrum onder het niveau van het LAeq liggen. Een tertsbandanalyse geeft in de regel onvoldoende informatie.

In ieder geval moet als criterium worden aangehouden dat het tonale karakter duidelijk hoorbaar is bij de ontvanger. Vanwege het subjectieve karakter van deze beoordelingssystematiek verdient het aanbeveling een tonaal karakter door twee of meer representanten van het bevoegd gezag te laten vaststellen. Bij de vaststelling dient bijzonder aandacht te worden besteed aan mogelijke interferentieverschijnselen, zoals bijvoorbeeld voorkomt bij trilzeven die in elkaars nabijheid zijn geplaatst en op een zelfde trillfrequentie werkzaam zijn.

Verwacht mag worden dat sprake is van tonaal geluid als de geluidsbelasting bij de ontvanger wordt bepaald door bijvoorbeeld jankende tandwielkasten, brommende transformatoren, gierende ventilatoren, (cross)motoren, modelvliegtuigen en trilapparatuur (betonindustrie).

Als er sprake is van een tonaal karakter dient er, zie hiervoor ook het gestelde in de Handleiding Meten en Rekenen industrielawaai, op de gemeten of berekende equivalente geluidsbelasting vanwege de gehele inrichting in de betreffende etmaalperiode een toeslagfactor van 5 dB in rekening te worden gebracht. Op welke wijze de correctiefactor moet worden toegepast als het tonale geluid niet continu optreedt, zij verwezen naar de Handleiding Meten en Rekenen industrielawaai: de correctiefactor wordt toegepast voor dat deel van de tijd dat er sprake is van tonaal geluid.

6.2.3 Impulsachtig geluid

In het algemeen geldt dat sprake is van impulsachtig geluid als in het geluidsbeeld met enige regelmaat geluidstoten voorkomen die minder dan 1 seconde duren. Een bijzondere vorm is impulsachtig geluid met een continu (soms periodiek) karakter. Voor de definitie van impulsachtig geluid wordt verder verwezen naar de Handleiding Meten en Rekenen industrielawaai.

Als criterium moet worden aangehouden dat het impulsachtig karakter duidelijk hoorbaar moet zijn bij de ontvanger. Verwacht mag worden dat sprake is van impulsachtig geluid als de geluidsbelasting bij de ontvanger wordt bepaald bijvoorbeeld door geluid uit een constructiewerkplaats ten gevolge van hameren, bikken, het geluid van een stansmachine (continu en periodiek) of door blaffende honden.

Als er sprake is van impulsachtig geluid dient er, zie hiervoor ook het gestelde in de Handleiding Meten en Rekenen industrielawaai, op het gemeten of berekende equivalente geluidsbelasting vanwege de gehele inrichting in de betreffende etmaalperiode een toeslagfactor van 5 dB in rekening te worden gebracht. Op welke wijze de correctiefactor moet worden toegepast als het impulsachtige geluid niet continu optreedt, zij verwezen naar de Handleiding Meten en Rekenen industrielawaai: de correctiefactor wordt toegepast voor dat deel van de tijd dat er sprake is van impulsachtig geluid.

Tenslotte zij in dit kader voor een bijzondere vorm van impulsachtig geluid, het schietgeluid, verwezen naar de (ministeriële) Circulaire Schietlawaai van 1 augustus 1979.

6.2.4 Muziekgeluid

Als criterium voor het toekennen van een straffactor moet worden aangehouden dat het muzikale karakter duidelijk hoorbaar moet zijn bij de ontvanger. Veelal zal de herkenbaarheid van het muziekgeluid (zeker bij inbandige geluidsoverdracht) worden bepaald door de lage frequentiebanden.

Als er sprake is van muziekgeluid dient op het gemeten of berekende equivalente geluidsbelasting vanwege de gehele inrichting in de betreffende etmaalperiode een toeslagfactor van 10 dB in rekening te worden gebracht. Bij de beoordeling mag geen bedrijfsduurcorrectie conform de Handleiding Meten en Rekenen industrielawaai worden verdisconteerd. Dit moet expliciet in de vergunningvoorschriften worden vermeld.

Het in een inrichting heersende muziekgeluidsniveau is in het algemeen afhankelijk van het type muziek en dus veelal afhankelijk van het type inrichting, zie hiervoor de SBR-brochure 'Horeca de baas'. Speciale aandacht is daarnaast nodig voor het spectrum dat wordt gebruikt bij het akoestisch onderzoek voor de bepaling van de noodzakelijke geluidsreducerende voorzieningen of het maximaal in de inrichting toegestane geluidsniveau door middel van een begrenzer. (Zie voor meer informatie Tennekes, M.J.: 'Standaardpopmuziekspectrum', Geluid, december 1988 en 'Standaardhousemuziekspectrum', Geluid, juni 1995, uitgave Samson H.D. Tjeenk Willink.)

Voor reguliere bars/discotheken is het raadzaam om uit te gaan van het "standaard popmuziekspectrum" uit de onderstaande tabel:

Tabel 6: Correctiewaarden C_{pm} voor het A-gecorrigeerde "standaard popmuziekspectrum"

frequentie (Hz)	63	125	250	500	1k	2k	4k
C _{pm}	-27	-14	-9	-6	-5	-6	-10

Voor de housemuziek die in bars/discotheken, feestzalen, feesttenten, sporthallen en dergelijke ten gehore wordt gebracht is het raadzaam om bij de akoestische berekeningen uit te gaan van het "standaard housemuziekspectrum" uit de onderstaande tabel:

Tabel 7: Correctiewaarden C_{hm} voor het A-gecorrigeerde "standaard housemuziek spectrum"

frequentie (Hz)	63	125	250	500	1k	2k	4k
C _{pm}	-13	-8	-8	-7	-7	-9	-10

Waarschijnlijk kan in 95% van de gevallen van de bovengenoemde spectra worden uitgegaan. In bijzondere situaties kan uiteraard gemotiveerd een ander spectrum worden gehanteerd.

Bij het dimensioneren van akoestische voorzieningen voor housemuziek zou ook rekening moeten worden gehouden met de geluidsproductie in de 31,5 Hz octaafband. Dit is echter niet eenvoudig omdat veelal geen betrouwbare informatie beschikbaar is over de geluidsisolatie van constructies in deze octaafband. Ook is meting van het geluidsniveau in de 31,5 Hz octaafband in een woonvertrek niet nauwkeurig mogelijk en is een beoordeling op dB(A) niveau niet geschikt om de hinderbeleving te karakteriseren. De geluidenergie in deze laagfrequente octaafband zal in de beleving van iemand in een woning een samenstelling zijn van hoorbaar geluid en min of meer voelbare trillingen, zie ook hetgeen hierover bij de paragraaf 6.3.1 is opgemerkt.

6.3 Bijzondere geluiden II

6.3.1 Laagfrequent geluid

Laagfrequent geluid (lf-geluid) is geluid met frequenties beneden circa 100 Hz. Lf-geluid heeft eigenschappen waardoor het zich sterk van "gewoon" hoorbaar geluid onderscheidt. Het wordt slecht gedempt en kan nauwelijks worden afgeschermd. Gevelisolaties zijn er niet op afgestemd, door resonanties kan het lf-geluid tussen of in woningen versterkt worden en de richting ervan kan op het gehoor moeilijk worden vastgesteld.

Er zijn veel bronnen die lf-geluid veroorzaken. Dit kunnen bronnen zijn van natuurlijke afkomst zoals onweer of de branding. De meeste lf-bronnen die hinder veroorzaken zijn echter een gevolg van de industrialisatie van de laatste eeuwen. Hieronder behoren bijvoorbeeld tal van motoren, pompen, (schud-)roosters, gasturbines, ketelhuizen en transformatoren.

Lf-geluid kan ernstige hinder veroorzaken. Per decibel toename is lf-geluid veel hinderlijker dan gewoon geluid. Langdurig blootstaan aan lf-geluid geeft geen gewenning, maar verergert de hinder. Een bijkomstig probleem is dat lf-geluid ook kan worden gevoeld, bijvoorbeeld in de ledematen, spieren, oogkassen of als druk op de maag of borst. Hierdoor kunnen er zich lichamelijke klachten voordoen. In de frequenties tussen 5 en 8 Hz kunnen zich zeeziekte verschijnselen voordoen.

Lf-geluid kan worden gemeten, doch het vergt praktijkervaring en goede apparatuur. In de norm ISO 7196 'Frequency-weighting characteristic for infrasound measurement' is hiervoor een handreiking opgenomen. Een beoordeling op basis van een totaal-dB(A)-niveau is niet geschikt.

Indien lf-geluid wordt waargenomen wordt dit tegelijk als hinderlijk ervaren. Dit houdt in dat de waarnemingsdrempel voor lf-geluid een belangrijke graadmeter is voor de beoordeling. Echter, de waarnemingsdrempel voor lf-geluid verschilt sterk per individu. Hierdoor is er geen duidelijk criterium aanwezig waarmee een objectieve beoordeling kan plaatsvinden. Hoewel er wel onderzoek is gedaan naar lf-geluid, met name naar mogelijkheden om dit geluid te beoordelen, is nog geen onderzoek gedaan naar dosis-effect relaties. Een officiële normstelling is derhalve nog niet aanwezig.

Indien aan te nemen is dat lf-geluid kan worden waargenomen, of indien klachten hierover worden geuit, zullen door middel van bronopsporing en gerichte maatregelen eventuele waarnemingen buiten de inrichting moeten worden opgelost. In de vergunning worden dergelijke maatregelen vervolgens als middelvoorschriften opgenomen.

6.3.2 Horeca en geluid

Ook horeca-inrichtingen vallen onder de werkingssfeer van de Wet milieubeheer. Voor de meeste van deze inrichtingen geldt een Algemene Maatregel van Bestuur op grond van art. 8.40 Wm. Criteria voor het al dan niet geldig zijn van deze AMvB zijn in de AMvB zelf aangegeven.

AMvB-inrichtingen

Indien de AMvB van toepassing is zijn in de vigerende AMvB grenswaarden aangegeven voor bestaande en nieuwe inrichtingen. In 1996 heeft een voorpublicatie plaats gevonden van een nieuwe AMvB. In de Nota's van Toelichting van de zowel vigerende AMvB als van de ontwerp-AMvB is uitvoerig ingegaan op randvoorwaarden die bij de beoordeling van horeca-inrichtingen van belang zijn.

Voor bijzondere situaties kan ontheffing verleend worden. Indien muziek buiten de inrichting aanleiding is tot te hoge geluidsbelastingen op de gevels van omwonenden, zal in geval van klachten normaliter daartegen moeten worden opgetreden. Het moet niet onmogelijk zijn om eens in de maand een bijzonder gebeuren (bijvoorbeeld levende muziek) buiten de normale bedrijfsvoering te laten plaats vinden. De "bekende" 12 keren per jaar (zie paragraaf 5.3) moeten echter niet gecumuleerd worden in bijvoorbeeld de drie zomermaanden, waardoor omwonenden gedurende die periode ieder weekend geconfronteerd worden met hoge geluidsniveaus.

In dit kader zij ten overvloede opgemerkt dat de ontheffing van grenswaarden gedurende 12 malen per jaar niet automatisch inhoudt dat gedurende die ontheffing geen grenswaarden gelden. Het bevoegd gezag kan te allen tijde ook aan de ontheffingen maxima verbinden.

Indirecte hinder (zie ook paragraaf 5.10) ten gevolge van komende en gaande bezoekers zou in principe door een gemeentelijke verordening in het kader van openbare orde kunnen worden geregeld. Daarnaast geldt dat op grond van de Wet milieubeheer bij de vestiging van een horeca-inrichting ook gekeken moet worden naar de geluidsbelasting veroorzaakt door komende en gaande bezoekers.

Vergunningplichtige inrichtingen

Voor de te hanteren grenswaarden en het opstellen van geluidvoorschriften voor deze inrichtingen zij verwezen naar de voorgaande hoofdstukken. Bij de vergunningverlening dient bij voorkeur maatwerk te worden geleverd. Hoewel wordt aanbevolen het stramien van de AMvB te gebruiken, is het geenszins de bedoeling dat de inhoud van de AMvB wordt overgeschreven.

6.3.3 Menselijk stemgeluid

Het menselijk stemgeluid binnen een inrichting kan in een aantal gevallen bij vergunningverlening of handhaving een probleem vormen. Een specifieke normstelling is in de wetgeving echter niet te vinden. Het bevoegd gezag moet de normstelling ontleen aan de Wet geluidhinder of de circulaires 'Geluidhinder' (1973) en 'Industrielawaai' (1979). Maar ook in deze stukken zijn geen gedragsregels of richtlijnen ten aanzien van het niet versterkte menselijk stemgeluid opgenomen. De Wet milieubeheer kent geen geluidkwaliteitsnormen. Wel wordt in het Besluit Horecabedrijven milieubeheer van 3 juni 1992 ingegaan op het stemgeluid van bezoekers van de inrichting, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen dat van bezoekers op een onverwarmd en onoverdekt terras dat niet is gelegen op of aan een binnenterrein en dat van overige bezoekers.

Als bij de vergunningverlening expliciet iets over menselijk stemgeluid moet worden geregeld, spelen de volgende overwegingen hierbij een rol.

Het is niet belangrijk of een geluid wordt veroorzaakt door een machine of een stem. Bij menselijk stemgeluid echter speelt de handhaving van gedragsregels een belangrijke rol. Juist dit handhavingsprobleem is de reden dat de wetgever geen gedragsregels heeft vastgesteld.

Uit jurisprudentie blijkt dat de Raad van State het menselijk stemgeluid met name in de beoordeling heeft betrokken bij recreatieparken, omdat de in recreatieparken opgestelde attracties tot doel hebben om de gebruikers daarvan uit hun evenwicht te brengen waardoor geschreeuw en gegil bewust wordt uitgelokt. Anderzijds heeft het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij horeca-inrichtingen altijd als beleid uitgedragen om niet versterkt gezang van bezoekers niet in de beoordeling van de horeca-inrichting te betrekken; de versterkte zang en het geluid van toestellen of apparaten behoort wel bij de beoordeling te worden betrokken. Ook bij sportinrichtingen wordt het menselijk stemgeluid buiten beschouwing gelaten.

Al met al zal, daar waar stemgeluid regelmatig op kan treden en een beperking van deze geluidsbelasting gewenst is, in eerste instantie in de ruimtelijke ordeningssfeer een oplossing moeten worden gezocht. In dat kader kunnen geluidberekeningen naar het stemgeluid worden uitgevoerd. Indien de planologische mogelijkheden niet effectief genoeg zijn, moet worden gezocht naar middelvoorschriften of een separate benoeming van de geluidsbelasting door het stemgeluid. Indirect kan de hinder door stemgeluid worden beperkt door zo concreet mogelijke gedragsvoorschriften in de vergunning op te nemen (bijvoorbeeld: de muziek dient één uur voor sluitingstijd te worden uitgezet, er dienen op het parkeerterrein toezichthouders aanwezig te zijn) of door beperkingen in de tijd (bijvoorbeeld: betreffende activiteit uitsluitend toegestaan in de dagperiode of tot 23.00 uur) op te nemen. Verdere voorbeelden hieromtrent zijn te vinden in het Besluit Horecabedrijven milieubeheer.

6.3.4 Trillingen

Zoals in paragraaf 6.3.1 is aangegeven, is het onderscheid tussen de verschijningsvormen van laagfrequent geluid en trillingen niet altijd even duidelijk. Mede vanwege de directe relatie tussen trillingen (van vaste materie) en geluid (trillingen van lucht) is in dit document een paragraaf opgenomen over trillingen.

Ten aanzien van het aspect trillingen zijn tot op heden alleen in de 8.40 Wm AMvB's wettelijke grenswaarden opgenomen. De daarin omschreven grenswaarde ($KB = 0,1$) is evenwel gebaseerd op de Vorm DIN 4150 uit 1975. Deze norm is inmiddels vervallen en vervangen door de norm DIN 4150, Teil 2 (1992). De in DIN 4150 opgenomen grenswaarden voor maximaal toelaatbare trillingniveaus in woningen zijn afhankelijk van de aard van de woonomgeving. Dit sluit qua systematiek aan bij de richtlijnen voor geluid in deze Handreiking. Mede op basis van voornoemde DIN 4150, Teil 2 uit 1992 is de SBR-richtlijn 2 opgesteld. De daarin voorgestelde streefwaarden (i.c. richtwaarden) voor trillingen in woningen zijn evenwel niet gedifferentieerd naar de aard van de woonomgeving. Ook gezien jurisprudentie bij de Raad van State is een dergelijke differentiatie wel gewenst.

De in hoofdstuk 3 van deze Handreiking omschreven gebiedstyperingen voor het aspect geluid zijn mede gebaseerd op de te verwachten omgevingsgeluidsniveaus aldaar. Deze gebiedstyperingen zijn niet bruikbaar voor het aspect trillingen, daar geen vergelijkbare relatie met omgevingstrillingen bestaat. Immers, woningen nabij drukke verkeerswegen (en derhalve hoge omgevingsgeluidsniveaus) behoeven niet noodzakelijkerwijs hogere trillingniveaus, bijvoorbeeld vanwege dezelfde "bron", te ondervinden.

Een differentiatie voor trillingen met bijbehorende richt- en grenswaarden uit DIN 4150, Teil 2, 1992, is in tabel 8 dan ook als uitgangspunt gehanteerd. Ten aanzien van de etmaalperioden is uitgegaan van hetgeen gebruikelijk is in Nederland, waarbij in tegenstelling tot DIN 4150, Teil 2, 1992, de dag- en avondperiode niet als één aaneengesloten periode maar als twee aparte perioden zijn gehanteerd. De richt- en grenswaarden voor maximale trillingsterkte (V_{max}) zijn daarop aangepast.

De aard en omvang van in de (woon)omgeving veroorzaakte trillingen door bedrijfsmatige activiteiten zijn zeer wisselend. Veelal is sprake van een combinatie van oorzaken. Enerzijds kunnen dat sterk variërende gebeurtenissen zijn, zoals passerende voertuigen (vrachtwagens, vorkheftrucks), bepaalde laad- en losactiviteiten (plaatsen van containers), onderhoudswerkzaamheden (sloophamer-, hijskraanactiviteiten) en wisselende productie-activiteiten. Anderzijds kunnen bepaalde productie-activiteiten continu of semi- continu voorkomende trillingen veroorzaken, zoals bij stans- en persprocessen.

Daarnaast kunnen bij bepaalde bouwactiviteiten nog trillingen optreden ten gevolge van werkzaamheden (bijvoorbeeld heien, slopen, specifieke laad- en losactiviteiten) die zich slechts gedurende een beperkte periode (enige dagen tot enige maanden) voordoen. Veelal worden deze niet in de Wet milieubeheervergunning geregeld.

Door deze combinatie van in de tijd sterk variërende oorzaken is het minder zinvol voor dit soort bedrijfsmatige activiteiten aparte richt- of grenswaarden te hanteren voor continu voorkomende of herhaald voorkomende trillingen. Om die reden is gekozen voor de volgende systematiek van richt- en grenswaarden. In tabel 8 is een samenvatting gegeven van de richt- en grenswaarden ten behoeve van de beoordeling van trillingen in woningen. Waar over woningen wordt gesproken, worden ook andere typen "trillinggevoelige" bestemmingen bedoeld overeenkomstig geluidgevoelige bestemmingen. Als algemene richt- en grenswaarden voor woningen zijn de waarden onder nr. 2 te hanteren. Daarvan kan gemotiveerd worden afgeweken voor woningen of andere trillinggevoelige gebouwen in de andere genoemde gebieden. De in deze tabel opgenomen richt- en grenswaarden A1, A2 en A3 zijn qua notatie en definitie conform de SBR-richtlijn 2.

Trillingen in woningen en qua trillinggevoeligheid vergelijkbare gebouwen kunnen als toelaatbaar worden beschouwd indien voldaan is aan één van de volgende voorwaarden:

- de waarde van de maximale trillingsterkte van de ruimte (V_{max}) dient kleiner te zijn dan A1 volgens tabel 8, of
- de waarde van de maximale trillingsterkte van de ruimte (V_{max}) dient kleiner te zijn dan A2, waarbij de trillingsterkte over de beoordelingsperiode (V_{per}) kleiner is dan A3 volgens tabel 8.

Tabel 8: Richt- en grenswaarden (dimensieloos) ten aanzien van de beoordeling van trillingen in woningen

		Richt- en grenswaarden						
		dag en avond (07.00-23.00 uur)				nacht (23.00-07.00 uur)		
		A ₁	A ₂		A ₃	A ₁	A ₂	A ₃
Nr	Omschrijving		dag	avond				
1	woningen in landelijke gebieden, gebieden voor extensieve recreatie	0,1	2	1	0,05	0,1	0,15	0,05
2	woningen in landelijk gebied met veel agrarische activiteiten, in woonwijken en in stadscentra	0,15	2,5	1,5	0,07	0,1	0,2	0,05
3	woningen in gebieden waarin noch overwegend woningen, noch overwegend bedrijven zijn gevestigd	0,2	4	2	0,1	0,15	0,3	0,07
4	woningen in gebieden met overwegend bedrijfsmatige activiteiten	0,3	5,5	3	0,15	0,2	0,4	0,1
5	woningen op industrieterreinen	0,4	6	4	0,2	0,3	0,5	0,15

met A₁: richtwaarde voor de maximale trillingsterkte V_{max}
A₂: grenswaarde voor de maximale trillingsterkte V_{max}
A₃: grenswaarde voor de trillingsterkte over de beoordelingsperiode $V_{periode}$

De metingen en de beoordelingsmethode van voelbare trillingen in woningen kunnen geschieden conform de SBR-richtlijn 2.

Indien de maximale trillingsterkte (V_{max}) niet hoger is dan de in tabel 8 genoemde waarde voor A₁ dan is er geen probleem. Indien V_{max} hoger is dan de in tabel 8 genoemde grenswaarde, is er sprake van een onaanvaardbare overschrijding.

Indien weliswaar de waarde voor A₁ wordt overschreden maar niet die voor A₃, wordt bovendien de gemiddeld over de tijd optredende trillingsterkte begrensd. Daarmee wordt impliciet ook een eis gesteld aan het aantal keren dat bepaalde hogere trillingsterkten per periode mogen optreden.

De richt- en grenswaarden gelden voor trillinggevoelige ruimten in woningen e.d.; hallen, bijkeukens, bergzolders kunnen in het algemeen buiten de beoordeling blijven.

Voor trillingen die ten gevolge van specifieke werkzaamheden gedurende een voorzienbare duur, bijvoorbeeld hieën, optreden, kunnen hogere waarden voor V_{max} toegelaten worden, met als randvoorwaarde dat deze alleen in de dagperiode optreden en tot een maximale waarde voor V_{max} van 8 (een en ander conform SBR-richtlijn 2).

Van belang is verder nog dat een verwijzing naar de normering uit de SBR-richtlijn blijkens de jurisprudentie niet is toegestaan. In de vergunningvoorschriften dienen concrete waarden te worden opgelegd, toegespitst op de specifieke situatie. Verder geldt, evenals voor de voorschriften betreffende geluidhinder, dat het bevoegd gezag zich er van te voren van moet vergewissen of aan de te stellen voorschriften kan worden voldaan.

Het trillingvoorschrift geldt niet ten aanzien van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen of in- of aanpandige woningen, anders dan een woning die wordt bewoond door de degene die de inrichting drijft, indien de gebruiker van deze woningen en geluidgevoelige bestemmingen aan degene die de inrichting drijft geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van trillingsmetingen.

Het voorgaande betreft mogelijke hinder ten gevolge van trillingen. Indien de richt- en grenswaarden alleen van toepassing zijn voor het voorkomen van de kans op schade aan bouwwerken door trillingen, zijn hogere waarden toelaatbaar (zie bijvoorbeeld SBR-richtlijn 1 over dit onderwerp). Vaak kan al een deel van de hinder worden weggenomen, indien gecommuniceerd wordt met omwonenden. Angst voor schade aan het eigen gebouw is veelal een aanleiding om te klagen. Het wegnemen van ongerustheid op dit punt kan belangrijk zijn.

7 HANDHAVING GELUIDVOORSCHRIFTEN

7.1 Algemeen

Na het verlenen van een vergunning komt de fase van beheer van de gestelde voorschriften. Door middel van de handhaving van de geluidvoorschriften kan worden gecontroleerd of de vergunninghouder voldoet aan de gestelde voorschriften. In principe heeft de vergunningverlener mogelijkheden om controles uit te voeren en zo nodig op te leggen.

In de handhavingfase kan het voorkomen dat een vergunninghouder de geluidvoorschriften niet naleeft, of wellicht zelfs niet kan naleven. Het verdient uiteraard sterk aanbeveling om te proberen deze knelpunten voor te zijn door passende voorschriften op te stellen. Zoals eerder vermeld, valt uit de jurisprudentie af te leiden dat het bevoegd gezag bij de opstelling van geluidvoorschriften er tevoren zeker van moet zijn dat de voorschriften kunnen worden nageleefd.

Voor wat betreft de vergunningplichtige inrichtingen zullen deze voorschriften maatwerk moeten zijn. Anders ligt dat voor de inrichtingen waarop de zogenaamde artikel 8.40 AMvB's van toepassing zijn. Het bedrijf kan weinig invloed uitoefenen op de aard van de (geluid)voorschriften, deze zijn immers bij AMvB vastgesteld. Als regel zal het bedrijf echter maatregelen moeten kunnen nemen om aan de voorschriften te voldoen. Blijkt echter dat dit redelijkerwijs niet mogelijk is conform het ALARA-principe (zie paragraaf 5.11) dan bestaat voor het bevoegd gezag de mogelijkheid om via zogeheten nadere eisen de geluidvoorschriften te verruimen. Dit zal zich in de praktijk vooral voordoen bij reeds lang bestaande situaties. Of het in een zekere situatie toelaatbaar is dat geluidvoorschriften worden verruimd, is ter beoordeling van het bevoegd gezag, waarbij een afweging van belangen dient plaats te vinden tussen enerzijds die van de inrichting en anderzijds die van omwonenden en eventueel andere belanghebbenden. Het besluit om geluidvoorschriften vast te stellen die afwijken van die uit de betreffende AMvB is een beschikking waartegen beroep mogelijk is. Zo zijn ook de belangen van omwonenden gewaarborgd, en, in die gevallen waarbij strengere geluidvoorschriften worden opgelegd, uiteraard die van het bedrijf.

7.2 Controlemetingen

Ten aanzien van de handhaving na vergunningverlening zij nogmaals vermeld dat blijkens de jurisprudentie in principe hooguit eenmaal (gemotiveerd) een controlemeting kan worden verlangd. Een verplichting tot herhalingsmetingen is als regel niet toegelaten: handhaving is een taak voor het bevoegd gezag. Het voorschrijven van een eenmalig controlevoorschrift ligt in ieder geval in de rede als de geluidvoorschriften zijn gebaseerd op een prognoserapport, dat in het kader van de aanvraag om een oprichtingsvergunning is overgelegd.

Het voorschrijven van een periodieke geluidsmeting is alleen toegelaten als het ten tijde van de aanvraag duidelijk is dat de geluidemissie in de toekomst zich zal gaan ontwikkelen, maar nog niet precies bekend is hoe. Te denken valt aan inrichtingen die gefaseerd in werking zullen treden of aan inrichtingen waarbij sprake is van een sanerings situatie krachtens de Wet geluidhinder. Dit zijn zeer specifieke situaties, waarbij uiteraard ook de opstelling van de geluidvoorschriften zelf bijzondere aandacht vraagt.

Het zonder meer verlangen van herhalingsmetingen teneinde de inrichting zelf te laten controleren of aan de vergunningvoorschriften wordt voldaan, is op grond van de jurisprudentie niet toegelaten.

Uiteraard kan een bedrijf wel op basis van vrijwilligheid periodieke geluidsmetingen uitvoeren of laten uitvoeren. De intentie daartoe kan in de vergunningaanvraag zijn vastgelegd. Een alternatief is opname in een bedrijfsmilieuplan of milieuzorgsysteem. In al deze gevallen zal met de vergunninghouder moeten worden overlegd of deze herhalingsmetingen in de vergunning worden vastgelegd. In dat kader kan het van belang zijn te bepalen dat de aanvraag om vergunning deel uitmaakt van de vergunning.

Het moment waarop het akoestisch rapport moet worden overgelegd en de wijze waarop het onderzoek moet worden uitgevoerd moet eenduidig en daarmee rechtszeker vastliggen. Het moment van leveren mag niet direct of indirect afhankelijk zijn van bijvoorbeeld klachten uit de omgeving of het optreden van bepaalde incidentele bedrijfssituaties e.d. (Het melden van incidentele bedrijfssituaties mag vanzelfsprekend wel

worden voorgeschreven.) Ook constructies waarbij bedrijven zelf meetpunten moeten kiezen zijn niet eenduidig en daarmee rechtsonzeker.

7.3 Binnenniveaus

Zoals in vrijwel alle vergunningen is vermeld, en ook in de diverse 8.40-AMvB's is vastgelegd, vindt controle plaats aan de hand van de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai. De handleiding schrijft nauwkeurig voor onder welke omstandigheden gebruik mag worden gemaakt van de drie methoden. De keuze wordt onder andere bepaald door het (al dan niet) aanwezig zijn van stoorgeluid en het al dan niet constant zijn van het geluid. Op diverse plaatsen in deze handleiding wordt overigens nader ingaan op de voor- en nadelen, wenselijkheid van metingen versus berekeningen, meet- en beoordelingspunten en dergelijke.

Daarbij wordt wellicht ten overvloede nog eens gewezen op de (on-)nauwkeurigheid van de metingen en berekeningen (zie hiervoor ook de handleiding) in relatie tot mogelijke handhavingsacties.

Zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven, is het in sommige gevallen noodzakelijk eisen voor binnenwaarden in geluidgevoelige ruimten op te nemen. In de 8.40-AMvB's zijn geluidseisen opgenomen met betrekking tot deze binnenwaarden, namelijk 35 dB(A) etmaalwaarde, dus 35, 30 en 25 dB(A) voor de dag-, avond- en nachtperiode.

Over de relatie tussen buitenniveaus (meestal: ter plaatse van de gevel) en binnenniveaus bestaat veel onduidelijkheid. Door de demping van de gevelmuur (minimaal 15 tot 25 dB(A)) kan ervan worden uitgegaan dat bij een maximale immissie op de gevel (dus exclusief gevelreflectie) van 50 à 55 dB(A) etmaalwaarde, het binnenniveau voldoet aan de bovengenoemde waarden.

Bij aanpandige woningen, dat wil zeggen woningen die tegen een inrichting zijn aangebouwd en bovenwoningen, is er geen relatie tussen buiten- en binnenniveau. In die situaties is het zinvol om binnenniveaus in de vergunning op te nemen. De geluidsbelasting binnen wordt dan geheel bepaald door de geluidwerendheid van scheidende muren en dergelijke. Of de voorschriften met betrekking tot de binnenniveaus worden nageleefd kan in die situaties alleen door feitelijke metingen worden bepaald. Daarbij wordt er in algemene zin op gewezen dat het meten van geluidsniveaus in een woning niet eenvoudig is. Er wordt daarom aanbevolen om zo mogelijk eenmalig de isolatie vast te stellen en nadien terug te vallen op het verrichten van metingen voor de gevel dan wel in het vertrek waar het geluid wordt geproduceerd. In het laatste geval (bij aanpandige woningen) zal toch weer regelmatig in de ontvangstruimte moeten worden gemeten dan wel de isolatie tussen inrichting en woning vaker moeten worden gemeten omdat deze eenvoudig kan verslechteren, bijvoorbeeld door het slaan van een spijker door een buigslappe voorzetwand of het star ophangen van een luidsprekerbox aan het plafond.

Bij het verrichten van metingen in een woning kunnen, afhankelijk van de situatie, niveaus van 25 á 30 dB in beginsel direct gemeten worden. Als er sprake is van muziekgeluid (zie paragraaf 6.2.4) waarbij er ongeveer aan de binnengrenswaarde wordt voldaan, gaat het om niveaus van zo'n 15 dB. Deze zijn niet rechtstreeks te meten als gevolg van achtergrondruis (bijvoorbeeld de c.v.-pomp). In het kader van handhavingsacties moet het in situ (het vertrek waar het geluid wordt geproduceerd) optredende muziekniveau worden vastgesteld en moet naderhand de overdracht worden gemeten. Zoals hiervoor is aangegeven, zal dit laatste bij elke handhavingszaak opnieuw moeten plaatsvinden. Er kan niet worden uitgegaan van een eerder gemeten overdracht.

Voor de technische aspecten betreffende het uitvoeren van metingen in woningen zij onder meer verwezen naar de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai.

Tenslotte geldt voor het vastleggen van geluidseisen in woningen dat hiervoor de medewerking van de bewoners noodzakelijk is voor het verrichten van de noodzakelijke (controle-)metingen. Is die medewerking niet aanwezig dan vervallen de eventueel te stellen geluidseisen voor de betreffende woning.

7.4 Zonebeheer

Bij gezoneerde terreinen kan ten behoeve van het naleven van de geluidvoorschriften van bedrijven worden gebruik gemaakt van de ligging van de zone en de daarbij behorende geluidsniveaus: De manier van zonebeheer hangt onder meer af van de grootte en complexiteit van het industrieterrein en het aantal relevante bedrijven. Voor de relatief eenvoudige terreinen beschikken de meeste akoestisch adviesbureaus en veel overheden over zonebeheerprogramma's. Voor de zeer complexe terreinen zoals bijvoorbeeld in het Rijnmondgebied is een specifiek informatie systeem industrielawaai ontwikkeld. Akoestisch relevante ontwikkelingen kunnen door middel van deze systemen relatief snel worden berekend. Het is verstandig in de considerans van de vergunning op te nemen hoe akoestisch relevante ontwikkelingen dienen te worden aangemeld.

AMvB-bedrijven

Een groot aantal bedrijven valt onder een AMvB voor wat betreft de toegestane emissies. Dit betekent dat, ongeacht de werkelijke emissies, aan deze bedrijven is toegestaan een zeker geluidsniveau te veroorzaken. In het algemeen zijn AMvB-bedrijven niet relevant voor de grootte van de zone.

Bij sommige AMvB's op basis van art 8.40 Wm zijn geluidvoorschriften opgenomen die bepalen dat het geluidsniveau ten gevolge van de betreffende bedrijven niet hoger dan 50 dB(A) mag zijn op 50m afstand of de dichtstbijzijnde woning. In een aantal gevallen zijn echter de bedrijven niet meegenomen bij het bepalen van de zone, terwijl door de ligging op het industrieterrein (aan de rand) de bedrijven wel degelijk van invloed zijn op het geluidsniveau bij de woningen op korte afstand van het industrieterrein.

In sommige AMvB's is opgenomen dat de vergunningverlener nadere eisen kan formuleren om de werkelijke situatie zo goed mogelijk te kunnen weergeven. De geluidseisen kunnen verruimd of beperkt worden. Het beperken van de toegestane geluidruimte tot die welke maximaal voor de bedrijfsvoering noodzakelijk is, verdient aanbeveling teneinde onnodig ruimtebeslag op de zone of overschrijding van de zone te voorkomen. Vaak kan op deze wijze geluidruimte worden vrijgemaakt voor vergunningplichtige bedrijven.

Zonebeheersplan

Met het bepalen van de zone is in feite de geluidruimte van het hele industrieterrein vastgelegd. Het is verstandig om te voorkomen dat bij de komst van een bedrijf of door de uitbreiding van een enkel bedrijf de geluidruimte volledig wordt opgeslokt, zeker indien fysiek nog voldoende ruimte is om andere bedrijven te huisvesten. Zo kan bijvoorbeeld door het vaststellen van een overzicht van het terrein met bijbehorende emissie per kavel en het juridisch vastleggen van die "kavelemissies", worden voorkomen dat de geluidruimte aan één enkel bedrijf vergund moet worden. Met een dergelijk zonebeheersplan (eventueel onderdeel uitmakend van de gemeentelijke nota industrielawaai) kunnen de akoestische consequenties van een voorgestaan vestigingsbeleid vooraf in beeld worden gebracht en wordt een basis geschapen voor de uitvoering van dat beleid met behulp van de vergunningverlening krachtens de Wm. Voor sommige grote industrieterreinen in Nederland wordt met het zonebeheersplan tevens voorzien in de ALARA-afweging en wordt bij de vergunningverlening, naast de toets op de beschikbare geluidruimte, nog slechts getoetst op de stand der techniek.

Zonebewakingspunten

Bij het bepalen van de zonebewakingspunten is het van belang om de afstand tussen de geluidsbron en het zonebewakingspunt niet te groot te laten zijn. Met het toenemen van de afstand neemt de nauwkeurigheid en de reproduceerbaarheid van de berekeningen en metingen af.

Tijdsperiode

Bij het toetsen aan de zone dient in overweging genomen te worden welke periode van de dag aan de orde is. Indien geen onderscheid wordt gemaakt tussen de dag-, avond- of nachtperiode is het voorstelbaar dat een gedeelte van de geluidruimte niet gebruikt wordt en dus het bedrijventerrein niet optimaal gebruikt kan worden.

Sommatie

Bij gezoneerde industrieterreinen waarop zeer grote aantallen bedrijven gevestigd zijn (slechts bij een tiental industrieterreinen in Nederland het geval), kan het voorkomen dat op immissieniveau de gemeten gecumuleerde geluidsbelasting lager is dan de berekende. Dit fenomeen is statistisch verklaarbaar: het zal vrijwel nooit voorkomen dat alle bedrijven tegelijkertijd op volle, vergunde capaciteit werkzaam zijn. Naar dit effect, ook wel redelijke sommatie genoemd, is onderzoek verricht waaruit blijkt dat het effect circa 1 dB groot is. In die gevallen zou bij de vraag of een bedrijf zich nog binnen de zone kan vestigen met dit effect rekening kunnen worden gehouden. Er mag echter geen vertaalslag naar de vergunning plaatsvinden, elk individueel bedrijf moet immers de mogelijkheid hebben om binnen de vergunde ruimte maximaal werkzaam te zijn.

Communicatie

Cruciaal bij het zonebeheer is de communicatie tussen de verschillende vergunningverleners. In de meeste gevallen zijn de gemeenten en de provincie samen verantwoordelijk voor de vergunningverlening op een industrieterrein. Slechts met een frequente afstemming tussen beide overheidslagen, bij voorkeur aangevuld met een vertegenwoordiging van het bedrijfsleven, kan een optimaal gebruik van het terrein worden gewaarborgd.

BIJLAGE I : BEGRIPPEN- EN AFKORTINGENLIJST

BEGRIPPEN

categorie 2.4 inrichting	een inrichting die is aangewezen als vergunningverplichtige inrichting krachtens de Wet geluidhinder (<i>Wgh artikel 16.1</i>), ook wel grote lawaaimaker genoemd. Sinds de inwerkingtreding van de Wm op 1 maart 1993 vallend onder lvb, artikel 2.4.
binnengrenswaarde	grenswaarde voor de geluidsbelasting binnen de ruimten van een woning die als geluidsgevoelig zijn aangemerkt.
equivalent geluidsniveau (L_{aeg})	het energetisch gemiddelde van de fluctuerende niveaus van het ter plaatse in de loop van een bepaalde periode optredende geluid. De methode van de berekening van het gemiddelde is omschreven in de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai.
etmaalwaarde	de hoogste van de volgende drie waarden van het equivalente geluidsniveau: - de waarde over de periode 07.00-19.00 uur (dag); - de met 5 dB(A) verhoogde waarde over de periode 19.00-23.00 uur (avond); - de met 10 dB(A) verhoogde waarde over de periode 23.00-07.00 uur (nacht).
geluidsniveau	het gemeten of berekende momentane geluidsniveau, uitgedrukt in dB(A) overeenkomstig de door de IEC ter zake opgestelde regels.
geluidszone	in het bestemmingsplan vastgelegde zone rond het industrieterrein waarbuiten de geluidsbelasting ten gevolge van het industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) mag bedragen.
gevel	een bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak.
grenswaarde	wettelijke milieukwaliteitsnorm die 'in acht moet worden genomen' (resultaatsverplichting).
impulsgeluid (I-karakter)	geluid, dat bestaat uit één of meer geluidstoten die minder dan één seconde duren.
maximaal geluidsniveau (L_{max})	het maximaal te meten geluidsniveau, meterstand 'fast' gecorrigeerd met de meteocorrectieterm C_m .
muziekgeluid	geluid met een op het beoordelingspunt (binnen het aldaar aanwezige geluid) duidelijk waarneembaar muziekkarakter.
referentieniveau	hoogste waarde van het niveau van - of het omgevingsgeluid, dat 95% van de tijd overschreden wordt (L_{95}), - of het L_{Aeq} van het wegverkeer min 10 dB.

Representatieve
bedrijfssituatie

toestand waarbij de voor de geluidsproductie relevante
omstandigheden kenmerkend zijn voor een bedrijfsvoering bij volledige
capaciteit in de te beschouwen etmaalperiode

richtwaarde

wettelijke milieukwaliteitsnorm waarmee 'rekening' moet worden
gehouden (inspanningsverplichting).

AFKORTINGEN

<i>ALARA</i>	As low as reasonably achievable
<i>AMvB</i>	Algemene Maatregel van Bestuur
<i>Awb</i>	Algemene wet Bestuursrecht
<i>Bb</i>	Bouwbesluit
<i>dB(A)</i>	A-gewogen decibel
<i>Ivb</i>	Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer
<i>MTG</i>	Hoogst toelaatbare geluidsbelasting van de gevels van de omliggende woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen ten gevolge van het industrieterrein
<i>NMP</i>	Nationaal Milieubeleidsplan
<i>IMH</i>	Inspectie van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu (regionale inspectie milieuhygiëne)
<i>Wgh</i>	Wet geluidhinder
<i>Wm</i>	Wet milieubeheer
<i>WRO</i>	Wet op de ruimtelijke ordening

BIJLAGE 2: ADRESLIJST INSPECTIES MILIEUHYGIËNE

Hoofdinspectie Milieuhygiëne

Rijnstraat 8

Postbus 30945, IPC: 680

2500 GX Den Haag

Telefoon: 070-339.46.20

Fax : 070-339.12.98

Inspectie Milieuhygiëne NOORD

Cascadeplein 10

Postbus 30020

9700 RM Groningen

Telefoon: 050-599.27.72

Fax : 050-599.27.70

Inspectie Milieuhygiëne OOST

Pels Rijckenstraat 1

Postbus 60083

6800 JB Arnhem

Telefoon: 026-352.84.00

Fax : 026-352.84.55

Inspectie Milieuhygiëne NOORD-WEST

Kennemerplein 6-8

Postbus 1182

2001 BD Haarlem

Telefoon: 023-515.44.00

Fax : 023-515.44.44

Inspectie ZUID-WEST

Huis te Landelaan 492

Postbus 531

2280 HH Rijswijk

Telefoon: 070-398.58.11

Fax : 070-398.58.50

Satellietkantoor:

Seissingel 4; Middelburg

Inspectie Milieuhygiëne ZUID

't Schimmelt

Postbus 6195

5600 HD Eindhoven

Telefoon: 040-265.29.11

Fax : 040-246.09.02

Satellietkantoor:

Huskensweg 17B, Heerlen

Rechtbank Roermond, Sector Bestuursrecht
Postbus 950
6040 AZ Roermond

Uw kenmerk	Uw brief	Kenmerk	Datum
AWB 08/1441, 09/941 en 09/942 WRO	16 juni 2011	StAB-38890	25 juli 2011

Onderwerp
Vrijstelling ex artikel 19 WRO voor het vestigen van Internationaal
Transportbedrijf John Corneth B.V. aan de Pratwinkel 9 te Baarlo.

In antwoord op uw brief van 16 juni 2011 ontvangt u hierbij het gevraagde verslag.

De directeur,

mr. G.P.I.M. Wuisman

Verslag ex artikel 8:47 Algemene wet bestuursrecht

Opdrachtgever
Rechtbank Roermond, sector Bestuursrecht

Kenmerk opdrachtgever
AWB 08/1441, 09/941 en 09/942

Datum opdracht
16 juni 2011

Onderwerp
**Vrijstelling ex artikel 19 WRO voor het
vestigen van Internationaal Transportbedrijf
John Corneth B.V. aan de Pratwinkel 9 te
Baarlo.**

Kenmerk StAB
StAB-38890

Datum
<<datum>>

Opsteller
Ing. P. van der Hoogt

Toetser
Ing. J. Koedoot

Inhoud

	Inhoud	1
	Samenvatting	2
1	Inleiding	3
2	<<naam v/h hoofdstuk>>	4
	Bijlagen	

Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

Samenvatting

Naar aanleiding van het eerdere StAB-deskundigenbericht en de daarop volgende comparitiezitting bij de Rechtbank hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Maasbree een aanvullend akoestisch onderzoek laten uitvoeren waarvan op 31 maart 2011 een rapport is verschenen. Dit rapport is aan de Rechtbank toegezonden. De Rechtbank heeft vervolgens gevraagd te onderzoeken in hoeverre dit nieuwe akoestisch onderzoek tegemoet komt aan de gebreken, die in het StAB-rapport van 4 juni 2010 zijn beschreven.

In het verslag is aangegeven dat de geconstateerde tekortkomingen zoals het ontbreken van de groupageactiviteiten, het niet beschouwen van diverse manoeuvreerbewegingen met vrachtwagens op het terrein van de inrichting en het geen rekening houden met de reflecties van geluid vanwege een gerealiseerde nieuw kas op een naastgelegen perceel zijn verholpen, waardoor de berekende geluidsbelastingen nauwer zullen aansluiten bij de werkelijkheid. Wel wordt nog een geluidbron gemist namelijk het in werking zijn van op een groot deel van de vrachtwagens aanwezige en door een dieselaggregaat aangedreven koelinstallaties. De modellering van de bronnen in het bedrijf (inrichting) is over het algemeen correct en conform de daarvoor gegeven richtlijnen in de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai' uit 1999.

Omdat uit het rapport blijkt dat bij de nieuwe berekening op meer referentiepunten tijdens meerdere delen van het etmaal de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit worden overschreden en dat bij diverse referentiepunten de grenswaarden juist dan wel bijna zijn bereikt, is van belang in hoeverre de berekende waarden in de praktijk de werkelijkheid zullen benaderen. Daartoe zijn de bronniveaus nauwkeurig beschouwd. Gebleken is dat voor een groot deel van de bronnen is gekozen voor bronniveaus die aan de onderkant van de bandbreedte liggen die voor dat soort bronnen gebruikelijk is. Nu er geen metingen hebben plaatsgevonden is daardoor de situatie qua belasting onderschat.

Door de StAB heeft een indicatieve herberekening plaatsgevonden waaruit blijkt dat wanneer van meer correcte geluidniveaus wordt uitgegaan en alsnog rekening wordt gehouden met het in werking zijn van (diesel)koelaggregaten, dat voor 3 woningen op grond van het Activiteitenbesluit een afweging moet worden gemaakt of hogere geluidniveaus voor het $L_{A,r,Lt}$ kunnen worden vastgesteld hetgeen dan ten uitvoer moet worden gebracht door het stellen van een maatwerkvoorschrift. Voor 1 woning op het industrieterrein zullen dan in de avond en nacht te hoge geluidniveau voor het $L_{A,max}$ resteren. Hiervoor is op grond van het Activiteitenbesluit geen mogelijkheid voor een maatwerkvoorschrift aanwezig. Uitgaande van de gemeten geluidwering van de gevel is een overschrijding van de streefwaarden voor de indirecte hinder aanvaardbaar omdat aan een binnenniveau van 35 dB(A) etmaalwaarde kan worden voldaan. De gecumuleerde waarden zullen als gevolg van de komst van het bedrijf leiden tot een kwalificatie van de akoestische omgeving van de maatgevende woningen Pratiwinkel 5 en 1a van respectievelijk 'tamelijke slecht' tot 'matig'.

1 Inleiding

Op 4 juni 2010 heeft de StAB een deskundigenbericht (kenmerk ..) ex artikel 8:47 van de Algemene wet bestuursrecht uitgebracht aan de Rechtbank Roermond. Dit deskundigenbericht betrof de beroepen van J.W.M. Joosten en J.H.M.S. Crien en, Van Lier-Crien en, alsmede G.J. Crien en en Zn. B.V. en G.J.M. Crien en (allen te Baarlo), met betrekking tot de aan Internationaal Transportbedrijf John Corneth B.V. verleende vrijstelling op grond van artikel 19, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). De vrijstelling heeft betrekking op de mogelijkheid tot het vestigen van een transportbedrijf (met op- en overslag) op de locatie met kadastrale aanduiding gemeente Maasbree, sectie M, nummers 139 en 774, en plaatselijk bekend als Pratwinkel 9 te Baarlo.

Verweerder heeft, mede naar aanleiding van de toezegging op de comparitiezitting bij de Rechtbank Roermond van 30 september 2010, een aanvullend akoestisch onderzoek laten uitvoeren waarvan op 31 maart 2011 een rapport is verschenen. Dit rapport is aan de Rechtbank Roermond toegezonden.

Onder verwijzing naar het proces-verbaal van de zitting van 30 september en de reacties van eisers op het akoestisch rapport verzoekt de Rechtbank Roermond de StAB te onderzoeken in hoeverre voormeld akoestisch onderzoek tegemoet komt aan de gebreken, die in het StAB-rapport van 4 juni 2010 zijn beschreven.

In het hierna volgende hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het akoestisch rapport van HMB B.V. van 31 maart 2011 (kenmerk 07201204N) dat in het dossier aanwezig is als stuk A43.

In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de consequenties van de conclusies uit hoofdstuk 2.

2 Het akoestisch rapport

In het eerdere StAB-verslag is ten aanzien van het geluidrapport van HMB B.V. van 10 oktober 2008, kort samengevat, aangegeven dat het rapport onvolledig was en niet representatief voor de bedrijfsvoering van het transportbedrijf met groupageactiviteiten.

Naar aanleiding van de opmerkingen heeft HMB B.V. het rapport aangepast. In de inleiding wordt door de opsteller van het rapport aangegeven dat is besloten tot "een complete revisie van het rapport".

In de navolgende paragrafen ga ik in op het nieuwe akoestische rapport van 31 maart 2011.

2.1 Berekende waarden

In de navolgende tabellen geef ik een overzicht van de waarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$), het maximale geluidniveau (L_{Amax}) en de indirecte geluidhinder zoals berekend in het rapport van 10 oktober 2008 (oud) en het rapport van 31 maart 2011 (nieuw).

Woning ¹	Dag	Avond	Nacht
Koesdonkerveldweg 18	41 / 41	34 / 42	33 / 40
Pratwinkel 5	46 / 42	42 / 44	40 / 42
Pratwinkel 1a	35 / 41	34 / 40	33 / 38
Pratwinkel 2	40 / 42	40 / 42	40 / 39

Berekende resultaten voor $L_{Ar,LT}$ [dB(A)] (oud/nieuw)

Woning	Dag	Avond	Nacht
Koesdonkerveldweg 18	68 / 56	53 / 58	53 / 58
Pratwinkel 5	70 / 71	65 / 69	65 / 69
Pratwinkel 1a	61 / 54	56 / 54	56 / 54
Pratwinkel 2	54 / 53	52 / 55	52 / 55

Berekende resultaten voor L_{Amax} [dB(A)] (oud/nieuw)

Woning	Dag	Avond	Nacht
Koesdonkerveldweg 18	35 / 25	20 / 26	18 / 26
Pratwinkel 5	44 / 43	36 / 42	34 / 40
Pratwinkel 1a	47 / 49	46 / 48	45 / 46
Pratwinkel 2	-- / 28	-- / 32	-- / 30

Berekende resultaten voor indirecte hinder [dB(A)] (oud/nieuw)

Refererend aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit (50 dB(A) etmaalwaarde voor $L_{Ar,LT}$, 70 dB(A) etmaalwaarde voor het L_{Amax} en de

ALGEMEENE

VOETNOT

¹ De waarden voor overdag zijn berekend op 1,5 meter hoogte; die voor de avond en nacht op 5 meter hoogte, met uitzondering van de woning Pratwinkel 1a die geen verdieping heeft.

voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde voor de indirecte hinder²), heb ik in de tabellen met een kleur aangegeven waar de grenswaarden worden overschreden.

Uit de nieuwe berekening blijkt dat thans voor de woning Pratwinkel 5 meerdere keren de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit worden overschreden en dat voor enkele andere woningen met name in de nachtperiode de grenswaarden juist dan wel bijna zijn bereikt.

2.2 Representatieve bedrijfsvoering

In hoofdstuk 3.1 van het nieuwe rapport is uitgebreid de representatieve bedrijfsvoering (RBS) beschouwd.

In het nieuwe rapport is rekening gehouden met de in het vorige StAB-verslag geconstateerde tekortkomingen zoals het ontbreken van de groupageactiviteiten, het niet beschouwen van diverse manoeuvreerbewegingen met vrachtwagens op het terrein van de inrichting en het geen rekening houden met de reflecties van geluid vanwege een gerealiseerde nieuw kas op een naastgelegen perceel. Ik kan mij, mede gelet op de vorige keer bij het bezoek geschetste bedrijfsvoering door de heer Corneth, in grote lijnen vinden in de beschrijving van de RBS in het rapport. Er ontbreekt echter nog wel een geluidbron, namelijk het in werking zijn van op een groot deel van de vrachtwagens aanwezige - door een dieselaggregaat - aangedreven koelinstallatie. Het bedrijf John Corneth B.V. is, zoals in het vorige StAB-verslag is aangegeven, gespecialiseerd handling en transport van geconditioneerde non food goederen. Op de internetsite van het bedrijf³ wordt op dit punt aangegeven dat alle vrachtwagens zijn uitgerust met boordcomputer en GPS, welke het bedrijf ieder moment van de dag (real-time monitoring) informatie kan geven over de temperatuur in de laadruimte. Mijns inziens kan daarom niet uitgesloten worden dat op de vrachtwagens, behoudens wanneer deze staan opgesteld nabij de elektrische aansluitpunten, de diesel-aangedreven aggregaten in werking zullen en moeten zijn. Ik kom hier verderop in het verslag nog op terug.

2.3 Modellerings

De geluidverspreiding naar de omgeving toe vanwege de activiteiten in het bedrijf zal hoofdzakelijk worden bepaald door de activiteiten op het open terrein. Bepalend zullen zijn het aan- en afrijden van vrachtwagens, de manoeuvreerbewegingen, het laden en lossen, alsmede het in werking zijn van koelinstallaties op de vrachtwagens.

De **modellerings** van de bronnen binnen het bedrijf (inrichting) is in het nieuwe rapport over het algemeen correct⁴ en conform de daarvoor gegeven richtlijnen in de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai' uit 1999.

² De voorkeurswaarde staat niet expliciet in het Activiteitenbesluit maar gelden indirect via de zorgplichtbepaling (artikel 2.1).

³ <http://www.corneth.nl>

⁴ Bij het in- en uitrijden van de poort is nog steeds gekozen voor een bronsegment van 10 meter met een snelheid van 30 m/h, waardoor de optrekkende c.q. versnellende beweging van een

Uit hoofdstuk 3.1
Worst-case
met P/Vrachtwagen

Zoals in het voorgaande StAB-verslag is aangegeven is de berekening van de zogeheten 'indirecte hinder' (kiezen van stappen van 10 meter met een snelheid van 30 km/h voor de optrekkende c.q. versnellende beweging van een vrachtwagen) grofmazig, maar uit de berekende uitkomsten blijkt dat de geluidsbelasting van de woning nabij de in- en uitrit (Pratwinkel 5) meer dan 5 dB lager ligt dan het berekende geluidniveau ter plaatse van de woning waar de vrachtwagens nagenoeg op snelheid zullen zijn (Pratwinkel 1a). Een nauwkeuriger berekening van het deel van de route nabij de in- en uitrit zal mijns inziens daarom niet leiden tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Ook op dit punt kom ik verderop in het verslag nog terug.

Nauwkeurig
Twee keer
Waarom

Opmerking [JK01]: Dit wordt wel wat vervelend, nu geef je voor de tweede keer aan dat je ergens later nog op terug komt. Structuur, wel logisch dan?

2.4 Bronvermogens

Ik merk op dat de gehanteerde bronvermogens zijn gebaseerd op gegevens uit de archieven van HMB B.V. en niet op metingen ter plaatse. Omdat het bedrijf reeds ten tijde van het eerste onderzoek van HMB B.V. op deze locatie in werking was, hadden er mijns inziens metingen onder representatieve omstandigheden kunnen plaatsvinden. Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing is het echter ook toegestaan om uitgegaan van algemene bronvermogens mits deze voldoende representatief zijn voor de activiteiten.

In dat soort situaties maakt StAB een vergelijking van de gehanteerde bronvermogens met die welke haar ter beschikking staan en welke afkomstig zijn uit representatieve onderzoeken en artikelen⁵. Daarbij worden vaak bandbreedtes gehanteerd. In nieuwe situaties waarbij niet is gemeten, verdient het de voorkeur om van een gemiddelde waarde uit te gaan in plaats van het hanteren van de ondergrens van de bandbreedtes.

Opmerking [JK02]: Peter, ik zie het nut niet van deze info. Je doet er verder niets mee.

In het onderwerpelijke geval is, zoals gezegd, sprake van voertuigbewegingen op het terrein van de inrichting of in de directe nabijheid daarvan op de openbare weg. De snelheid van de voertuigen is daarbij veelal laag (10-25 km/uur). Tevens is er op, dan wel nabij het terrein sprake van manoeuvreren van vrachtwagens, evenals bij het inkomen en uitrijden van de poort.

De akoestische gevolgen van een conditie met lagere snelheden en manoeuvreren voor personenwagens zijn:

- lagere geluidemissie van de banden;
- en meestal ook lagere geluidemissie van de motor (rustiger rijden bij lage toeren).

Voor vrachtwagens bedragen de akoestische gevolgen van het manoeuvreren met lage snelheid ten opzichte van de voor typekeuringen genormeerde rijcondities:

- lagere geluidemissie van de banden;

vrachtwagen slechts grofmazig is gemodelleerd en er een lichte onderschatting van de geluidsproductie optreedt.

⁵ Ter informatie heb ik een onderzoek bijgevoegd dat is uitgevoerd door Peutz in opdracht van Transport en Logistiek Nederland (TLN) en gebaseerd is op metingen aan vele vrachtwagens; het onderzoek dateert uit 1999 maar is nog steeds actueel (StAB-01).

- maar meestal geen lagere geluidemissie van de motor (veel schakelen in korte tijd c.q. hoog toerental).

In de rapporten van 2008 (bladzijde 2) en 2011 (bladzijde 4) van HMB B.V. worden **bronvermogens** voor vrachtwagens gehanteerd van respectievelijk 95 dB(A) (stationair/manoeuvreren), 100 dB(A) (rijden op het terrein) en 104 dB(A) (rijden op de weg). Voor personenwagens worden bronvermogens gehanteerd van 90 dB(A) (rijden op terrein en openbare weg).

Ik merk op dat een niveau van 95 dB(A) voor het stationair draaien van de motoren van vrachtwagens op zich een realistisch niveau is en ongeveer in het midden van de bandbreedte van de waarden ligt die uit de door StAB gehanteerde onderzoeken naar voren komen.

Een niveau van 95 dB(A) voor het manoeuvreren met vrachtwagens vormt de ondergrens uit de bandbreedte die uit de onderzoeken naar voren komt. De gemiddelde waarde ligt op 100 dB(A).

Ook het gehanteerde bronniveau voor het rijden met vrachtwagens (100 dB(A)) vormt de ondergrens van de door StAB gehanteerde bandbreedte. De gemiddelde waarde bedraagt 103 dB(A).

De gehanteerde waarde van het rijden met vrachtwagens (104 dB(A)) op de openbare weg ligt onder de bandbreedte (105-108 dB(A)) uit de door StAB gehanteerde onderzoeksgegevens.

Voor personenwagens is zoals gezegd een geluidsniveau van 90 dB(A) gehanteerd, welke waarde representatief is.

In de regel liggen de **maximale bronniveaus** (L_{WRmax}) voor vrachtwagens (ook wel piekniveaus genoemd) wat hoger dan de bronniveaus (L_{WR}) die een gemiddeld geluidsniveau weergegeven voor het rijden van een vrachtwagen. Tijdens met name het optrekken (schakelen en gas geven) en het remmen zullen maximale bronniveaus optreden die hoger zullen kunnen uitvallen.

In dit geval is (zo blijkt uit de tabel op bladzijde 4) voor het manoeuvreren van vrachtwagens een maximaal bronniveau gehanteerd van 110 dB(A). Dit acht ik een realistisch niveau.

In het geval dat langzaam op het terrein wordt gereden is gerekend met een lager maximaal bronniveau, te weten 105 dB(A). In vergelijking met een hiervoor aangegeven bronniveau van 103 dB(A) acht ik dit een te lage waarde; zekere ter plaatse van de in- en uitrit waar afgeremd wordt en geschakeld moet worden.

Hiervoor acht een waarde van 110 dB(A) meer representatief.

Het gehanteerde maximale bronniveau van 100 dB(A) voor personenwagens in de inrichting acht ik realistisch.

Voor wat betreft de bronniveaus van de door eisers genoemde **koelinstallaties** merk ik het volgende op.

John Corneth B.V. is deels gespecialiseerd in geconditioneerd vervoer, dat wil zeggen gekoeld transport. Om de temperatuur in de laadruimte van een vrachtwagen op peil te houden, is een vrachtwagen uitgerust met een koelunit die zich vaak aan de voorzijde van de laadruimte, boven de chauffeurscabine, bevindt. Een dergelijke koelunit wordt vaak aangedreven door een aparte (wat

luidruchtige) dieselmotor⁶. Indien vrachtwagens blijven overstaan in een bedrijf en gekoeld moeten worden, wordt vaak ter voorkoming van geluidhinder voor de omgeving de koeling op de vrachtwagens aangesloten op het elektriciteitsnet⁷. Hierdoor treedt een aanmerkelijk lagere geluidsproductie op.

De bronsterkte van de koelingen hangt sterk af van de plaats van de koeling, de ouderdom en het formaat. Ook treden er door de locatie van de koeling zogeheten richtingseffecten op. Daarom verdient het de voorkeur om ter plaatse geluidmetingen te verrichten.

Indien, zoals hier, geen geluidmetingen zijn verricht⁸, wordt door StAB, gelet op de vele metingen die in dit soort representatieve situaties in rapporten zijn aangetroffen, uitgegaan van een gemiddelde waarde voor de bronsterkte van 100 dB(A) voor koelingen op diesel en 90 dB(A) voor een koeling op elektra.

Door HMB B.V. wordt in de akoestische rapporten uitgegaan van een bronvermogen van de elektrische koeling van 86 dB(A). Dit is een bronniveau dat slechts met 'nieuwe, zeer stille koelingen' kan worden gehaald. Om bij de ruimtelijke onderbouwing van een dergelijke situatie uit te gaan, acht ik niet juist. Daarmee zal een situatie worden berekend die, gelet op de aangetroffen koelaggregaten, in de praktijk veelal niet representatief zal zijn.

In de rapporten is, zoals eerder vermeld, niet gerekend met het feit dat bij binnenkomende, vertrekkende of manoeuvrerende vrachtwagens dan wel bij het laden en lossen een koelmotor aangedreven door een dieselaggregaat met een bronniveau van 100 dB(A) in werking kan zijn. Deze ommissie kan vooral voor wat betreft de stillere avond- en nachtperiode (lagere grenswaarden) van belang zijn.

2.5 Cumulatie

Ten behoeve van de ruimtelijke inpassing van het bedrijf zijn, voor wat betreft de mogelijke cumulatie van geluid, ditmaal ook de verkeersgegevens betrokken en is rekening gehouden met de geluidproductie van omliggende bedrijven. Bij de bedrijven wordt er van uitgegaan dat die bedrijven aan de vergunningvoorschriften voldoen dan wel de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit naleven.

Er is voor wat betreft de beoordeling van de cumulatie gebruik gemaakt van de 'Handreiking cumulatie en saldobenadering geluid' van de Regiegroep Geluid Limburg. Ik heb dit stuk ter informatie aan het dossier toegevoegd (StAB-03). Ik acht een en ander realistisch beoordeeld en berekend.

2.6 Resumé akoestisch rapport

Het rapport van 31 maart 2011 bevat een goede beschrijving en uitwerking van de representatieve bedrijfsvoering van het bedrijf John Corneth B.V., zoals deze tijdens een eerder bezoek aan de inrichting is geduid.

De modellering van de bronnen is over het algemeen correct en conform de Handleiding meten en rekenen industrielawaai uit 1999. Er is echter geen rekening gehouden met in werking zijn van door een dieselmotor aangedreven aggregaten

⁶ Zie foto 1 van bijlage StAB-03 bij het eerdere verslag.

⁷ Zie foto 2 van bijlage StAB-03.

⁸ Zoals gezegd is door HMB B.V. uitgegaan van eigen archiefgegevens.

in de inrichting tijdens het rijden en manoeuvreren met en het laden en lossen van de vrachtwagens.

De (maximale) bronniveaus van vooral de vrachtwagens zijn ter plaatse niet gemeten en overgenomen uit de archiefgegevens van HMB B.V. Hierdoor lijken, vooral gelet op de door de StAB gehanteerde algemene gegevens uit rapporten, deels te lage bronniveaus te zijn aangehouden. Dit geldt tevens voor het bronniveau van de elektrisch aangedreven koelinstallaties van de vrachtwagens.

3 Consequenties

In het hiernavolgende bespreek ik kort wat de gevolgen zullen zijn van het hanteren van de in hoofdstuk 2 aangegeven hogere bronniveaus. Eerst ga ik in op de berekende geluidniveaus (paragraaf 3.1) waarna ik aangeef wat dit betekent voor de ruimtelijke onderbouwing van het besluit tot vrijstelling (paragraaf 3.2).

3.1 Berekening geluidniveaus

Voor wat betreft de consequenties van hetgeen onder hoofdstuk 2 is aangegeven, is door StAB een indicatieve herberekening⁹ uitgevoerd.

Daarbij is bij de berekening voor het $L_{A,LT}$ uitgegaan van hogere bronvermogens voor de elektrische vrachtwagenkoeling (90 dB(A)) en hogere bronvermogens voor wat betreft het manoeuvreren (100 dB(A)) en het rijden van de vrachtwagens op het terrein van de inrichting (103 dB(A)). Omdat tijdens het rijden van een vrachtwagen ook de koelinstallatie in werking kan zijn, is gerekend met een bronniveau van 105 dB(A)¹⁰ met ingeschakelde (diesel aangedreven) koeling. Bij de indicatieve herberekening voor het L_{Amax} is uitgegaan van een hoger bronvermogen voor een vertrekkende vrachtwagen bij de poort (110 dB(A)). Bij de indicatieve herberekening voor de indirecte hinder is uitgegaan van een 1 dB hoger bronvermogen voor een rijdende vrachtwagen op de openbare weg (105 dB(A)).

Ik heb de resultaten van de indicatieve berekening (StAB-04) verwerkt in de navolgende tabel waarbij ik de resultaten uit het nieuwe rapport van maart 2011 (HMB) tezamen met de indicatieve herberekening presenteer. Voor wat betreft de indirecte hinder is de waarde gepresenteerd als een zogeheten etmaalwaarde¹¹.

Woning ¹²	Dag	Avond	Nacht
Koesdonkerveldweg 18	41 / 44	42 / 45	40 / 44
Pratwinkel 5	42 / 46	44 / 48	42 / 47
Pratwinkel 1a	41 / 44	40 / 43	38 / 42
Pratwinkel 2	42 / 43	42 / 45	39 / 43

Berekende resultaten voor $L_{A,LT}$ [dB(A)] (HMB/StAB)

⁹ De data welke zijn ingevoerd in het (tevens door HMB B.V. gehanteerde) rekenpakket Geonoise van DGMR zijn bij de opsteller van het rapport per mail opgevraagd.

¹⁰ Rijden van vrachtwagen (103 dB(A)) plus koelaggregaat (100 dB(A)) geeft logaritmic opgeteld een bronniveau van 105 dB(A).

¹¹ De etmaalwaarde is gedefinieerd als de hoogste waarde van de dag (07.00 - 19.00 uur), de avond (19.00 - 23.00 uur) vermeerderd met een toeslag van 5 dB(A) of de nacht (23.00 - 07.00 uur) vermeerderd met een toeslag van 10 dB(A).

¹² De waarden voor overdag zijn berekend op 1,5 meter hoogte; die voor de avond en nacht op 5 meter hoogte, met uitzondering van de woning Pratwinkel 1a die geen verdieping heeft.

Woning	Dag	Avond	Nacht
Koesdonkerveldweg 18	56 / 57	58 / 58	58 / 58
Pratwinkel 5	71 / 73	69 / 74	69 / 74
Pratwinkel 1a	54 / 59	54 / 59	54 / 59
Pratwinkel 2	53 / 54	55 / 57	55 / 57

Berekende resultaten voor L_{Amax} [dB(A)] (HMB/StAB)

Woning	Etmaalwaarde
Koesdonkerveldweg 18	36 / 36
Pratwinkel 5	50 / 54
Pratwinkel 1a	56 / 57
Pratwinkel 2	40 / 41

Berekende resultaten voor indirecte hinder [dB(A)] (HMB/StAB)

In de tabel heb ik opnieuw met een kleur de overschrijdingen van de algemene grenswaarden van 50 dB(A) etmaalwaarde voor het $L_{Ar,LT}$ en 70 dB(A) etmaalwaarde voor het L_{Amax} uit het Activiteitenbesluit aangegeven.

Doordat in de voorgaande tabellen de herberekende waarden hoger uitvallen, zullen ook de gecumuleerde geluidsniveaus op bladzijde 13 van het rapport wijzigen. Waar voor de meest maatgevende woningen Pratwinkel 5 en 1a eerst vanwege Corneth etmaalwaarden van respectievelijk 52 en 48 dB(A) waren gehanteerd, moeten deze worden vervangen door waarden van respectievelijk 57 en 52 dB(A).

De herberekende gecumuleerde waarden (L_{cum}) van respectievelijk 60 en 57 dB komen dan uit op respectievelijk 62 en 58 dB.

3.2 Ruimtelijke onderbouwing

In het **eerste akoestisch rapport uit 2008** is aangegeven dat aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) kan worden voldaan. Het betreft hier een grenswaarde van 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Aan de grenswaarden voor het maximale geluidsniveau (L_{Amax}) van 70, 65 en 60 dB(A) voor dag, avond en nacht bij de omliggende woningen van derden kan alleen bij de woning Pratwinkel 5 in de nachtperiode niet worden voldaan. Hiervoor ziet de akoestisch adviseur een uitwijkmogelijkheid. *Waarom dan?*

Aan de voorkeursgrenswaarden voor de indirecte hinder van 50, 45 en 40 dB(A) voor dag, avond en nacht kan bij de woning Pratwinkel 1a niet worden gedaan tijdens de avond- en nachtperiode. Ook hiervoor ziet de akoestisch adviseur een uitwijkmogelijkheid omdat bij de hogere geluidsbelasting nog wel aan de binnenwaarde kan worden voldaan.

Alhoewel de heersende geluidsbelasting volgens de akoestisch adviseur zal toenemen, zal dit volgens hem niet leiden tot een onacceptabel leefklimaat.

Het college heeft de conclusies uit het rapport overgenomen in de ruimtelijke onderbouwing.

Uit het hernieuwde rapport van maart 2011 en de indicatieve herberekening van de zijde van de StAB blijkt dat bij de alle vier de woningen, die in het rapport als maatgevend zijn beschouwd, in de nachtperiode de voorkeursgrenswaarde voor het $L_{A,LT}$ van 40 dB(A) in de nachtperiode zal worden overschreden. De overschrijding varieert daarbij van 2 tot 7 dB.

Opmerking [JK03]: Peter: Hier moet je echt even uitsplitsen, eerst je bevindingen puur op basis van de nieuwe berekening van HMB en daarna aangeven wat er verandert uitgaande van meer realistische bronvernoemens.

De grenswaarden voor het L_{Amax} van 70, 65 en 60 dB(A) zullen alleen bij de woning Pratwinkel 5 worden overschreden, maar dan wel in alle drie de onderscheidenlijke etmaalperioden. De overschrijdingen bedragen in de dag, avond en nacht respectievelijk 3, 9 en 14 dB.

NIJCKOOLKS
De grenswaarde voor de indirecte hinder (50 dB(A) etmaalwaarde zal bij de woning Pratwinkel 5 met 1 dB en bij de woning Pratwinkel 1a met 7 dB worden overschreden, waarbij vooral de nachtperiode van belang is.

In artikel 2.20 van het Activiteitenbesluit is bepaald dat in afwijking van de waarden bedoeld in artikelen 2.17 voor het $L_{A,LT}$ en het L_{Amax} het bevoegd gezag bij maatwerkvoorschrift andere waarden kan vaststellen. Het bevoegd gezag kan slechts hogere waarden vaststellen dan de waarden bedoeld in artikel 2.17. Indien geluidsgevoelige ruimten dan wel verblijfsruimten van gevoelige gebouwen die zijn gelegen binnen de akoestische invloedssfeer van de inrichting een etmaalwaarde van maximaal 35 dB(A) wordt gewaarborgd. In de toelichting bij artikel 2.20 is aangegeven dat bij de afweging om andere waarden te stellen vooral het omgevingsgeluid van belang is. Indien bij woningen bijvoorbeeld een laag omgevingsgeluid kan optreden, zal bij deze woningen bij het hanteren van de voorkeursgrenswaarden uit het Activiteitenbesluit snel hinder kunnen optreden.

In het onderwerpelijke geval liggen drie van de vier woningen buiten het industrieterrein in een overgang naar het agrarische buitengebied¹⁴ (zie bijlage StAB-06 bij het vorige verslag).

GEMAAKT
Het college heeft hieromtrent geen specifieke afweging kunnen maken omdat uit het eerste rapport bleek dat aan de voorkeursgrenswaarde kon worden voldaan. Nu dat niet het geval blijkt te zijn, zal hieromtrent alsnog een afweging moeten worden gemaakt.

Op grond van artikel 2.17, derde lid van het Activiteitenbesluit gelden voor een woning op een industrieterrein (Pratwinkel 5) voor het $L_{A,LT}$ en het L_{Amax} 5 dB hogere grenswaarden. Bij het hanteren van deze hogere grenswaarden voor het $L_{A,LT}$ (55, 50 en 45 dB(A)), wordt op basis van de indicatieve berekening door StAB de grenswaarde voor de nacht nog steeds met 2 dB overschreden. Ook de hogere grenswaarde voor het L_{Amax} (75, 70 en 65 dB(A)) wordt dan nog steeds

Opmerking [JK04]: Peter: hier zul je moeten vaststellen of de nieuwe geluidsniveaus leiden tot een acceptabel woon- en leefklimaat. Bij een overschrijding van de algemene norm van 40 in de nacht bij woningen buiten het bedrijventerrein is dat dan nog maar de vraag. Voor woning op bedrijventerrein kun je aangeven dat hier een 5 dB hogere norm te overwegen is, zie ook artikel 2.17 lid 3.

¹³ Vergelijk de richtwaardensystematiek voor het stellen van geluidgrenswaarden uit de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening uit 1998 van VROM.

¹⁴ Pratwinkel 1a, gelegen buiten het industrieterrein, wordt bewoond door de eigenaar van het bedrijf tegenover de woning op het industrieterrein.

overschreden en wel met 4 en 9 dB gedurende respectievelijk de avond en de nacht.

In de ruimtelijke afweging heeft het college (met een verwijzing naar artikel 2.17, derde lid) een grenswaarde voor het L_{Amax} van 65 dB(A) voor de nacht

aanvaardbaar kunnen achten. **GEACHT WELKE WAARDE THANS WORDT Overschreden.**
Thans blijkt dat op grond van het Activiteitenbesluit geen hogere maximale geluidniveaus toelaatbaar zijn dan de eerdergenoemde 75, 70 en 65 dB(A) en dat deze grenswaarde fors worden overschreden bij de woning Pratwinkel 5.

Opmerking [JK05]: Is formeel niet juist; maatwerk kan ook voor L_{Amax} . Ik zou niet inzoomen op de mogelijkheden voor maatwerk. Is hier niet aan de orde?

Waar in het eerste akoestisch rapport de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor de indirecte hinder 5 dB bedroeg bij de woning Pratwinkel 1a blijkt deze overschrijding thans 7 dB te bedragen¹⁵.

Opmerking [JK06]: 2008?

Onder verwijzing naar de gevelisolatieberekening van de betrokken woning in het rapport van HMB B.V. lijkt ook bij een overschrijding van 7 dB nog aan de binnenwaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde in de woning te kunnen worden voldaan.

De herberekende gecumuleerde waarden van de twee meest maatgevende woningen bedragen respectievelijk 62 dB voor de woning Pratwinkel 5 en 58 dB voor de woning Pratwinkel 1a. Deze waarden moeten op grond van de gebruikte Handreiking cumulatie en saldo benadering geluid worden aangemerkt tamelijk slecht respectievelijk matig.

Opmerking [JK07]: Is er nu sprake van een verschuiving naar een slechtere klasse? Of blijft de klasse ook met de herberekende gecumuleerde waarden gelijk?

Resumé

Uit het voorgaande blijkt dat de ruimtelijke onderbouwing op het gebied van geluid door het niet op de correcte wijze berekenen van de geluidsniveaus in de akoestische rapportage niet afdoende heeft kunnen plaatsvinden.

Uitgaande van de meer correcte geluidniveaus zal op grond van het Activiteitenbesluit voor 3 woningen een afweging moeten worden gemaakt of hogere geluidniveaus voor het $L_{A,lt}$ kunnen worden vastgesteld hetgeen dan ten uitvoer moet worden gebracht door het stellen van een maatwerkvoorschrift.

Voor 1 woning op het industrieterrein zullen dan in de avond en nacht te hoge geluidniveau voor het L_{Amax} resteren. Hiervoor is op grond van het Activiteitenbesluit geen mogelijkheid voor een maatwerkvoorschrift aanwezig.

Uitgaande van de gemeten geluidwering van de gevel is een overschrijding van de streefwaarden voor de indirecte hinder aanvaardbaar omdat aan een binnenniveau van 35 dB(A) etmaalwaarde kan worden voldaan.

De gecumuleerde waarden zullen als gevolg van de komst van het bedrijf leiden tot een kwalificatie van de akoestische omgeving van de maatgevende woningen Pratwinkel 5 en 1a van respectievelijk 'tamelijk slecht' tot 'matig'.

¹⁵ Uit een nauwkeuriger berekening van de indirecte hinder nabij de woning Pratwinkel 5 zal wellicht kunnen blijken dat de overschrijding wat meer bedraagt dan 1 dB. Voor de beoordeling zal dit niet uitmaken omdat de bepaalde gevelwering dermate hoog is, dat moeiteloos aan een binnenwaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde kan worden voldaan.

Bijlagen

- StAB-1 Artikel uit het Blad Geluid uit 1999
- StAB-2 Onderzoek van Peutz in opdracht van Transport en Logistiek Nederland (TLN) uit 1999
- StAB-3 'Handreiking cumulatie en saldobenadering geluid' van de Regiegroep Geluid Limburg
- StAB-4 Indicatieve herberekening StAB

Bezuidenhoutseweg 62
2594 AW Den Haag

Postbus 95928
2509 CX Den Haag

T 070 3150150
F 070 3150195

info@stab.nl
www.stab.nl

Regiegroep Geluid Limburg

Handreiking cumulatie en saldobenadering geluid



Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd
volgens ISO 9001 : 2000

INHOUDSOPGAVE

blz.

1.	INLEIDING	3
1.1.	Aanleiding	3
1.2.	Reikwijdte en doel van de notitie	3
1.3.	Leeswijzer	3
2.	CUMULATIE IN DE PRAKTIJK	4
2.1.	Inleiding	4
2.2.	Wanneer over cumulatie nadenken?	4
2.3.	Aandachtsgebied	5
2.4.	Grenswaarden	9
2.5.	Geluidsspectrum	9
3.	CUMULATIEMETHODEN	10
3.1.	Inleiding	10
3.2.	Energetische cumulatie	10
3.3.	Cumulatie met L_{DEN}	10
3.4.	Milieu Kwaliteits Maat (MKM)	11
3.4.1.	Inleiding	11
3.4.2.	Milieukwaliteitsmaat MKM_{eim}	12
3.4.3.	Milieukwaliteitsmaat MKM_{DEN}	13
3.5.	Samenvatting	13
4.	SALDOBENADERINGEN	14
4.1.	Saldobenadering luchtkwaliteit	14
4.2.	Saneringsregeling weg- en railverkeerslawaaï	15
4.3.	Stad- en milieubenadering	16
4.4.	Saldobenadering geluid	17
5.	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	21
6.	REFERENTIELIJST	22
	laatste bladzijde	22
bijlagen aantal bladzijden		
I	Rekenvoorbeelden energetische sommatie	23
II	Rekenvoorbeelden cumulatie	24
III	Gehanteerde formules voor diverse cumulatiemethoden	25

INLEIDING

1.1. Aanleiding

Een tiental grote en kleinere gemeenten en de Kamer van Koophandel hebben onder voorzitterschap van de provincie zich verenigd in de regiegroep Geluid Limburg. De regiegroep Geluid Limburg wil gemeenten ondersteunen bij vragen over geluid en geluidbeleid. Dit wil zij doen door relevante onderwerpen op het vlak van geluid(beleid) verder uit te diepen. Dit resulteert in beknopte handreikingen.

De onderhavige handreiking gaat in op de cumulatie van en saldobenadering voor geluid. Cumulatie van geluid is het optellen van de geluidsbelasting als gevolg van verschillende bronnen tot een ééngetalswaarde van de geluidsbelasting. In deze handreiking worden bestaande methoden en praktische toepassingen behandeld. Er bestaat nog geen saldobenadering voor geluid. In deze handreiking worden de mogelijkheden verkend voor een saldobenadering geluid binnen bestaande wettelijke kaders.

In de huidige samenleving worden mensen steeds vaker gelijktijdig blootgesteld aan verschillende geluidsbronnen. In de Wet geluidhinder wordt elke geluidsbron echter afzonderlijk beoordeeld. Uit jurisprudentie blijkt dat in bepaalde situaties de cumulatie van geluidhinder wel meegenomen moet worden in de beoordeling van mogelijke geluidhinder (zie tekstkaders). In de nieuwe Wet geluidhinder wordt bij het vaststellen van een hogere grenswaarde de cumulatie van geluidsbronnen verplicht meegenomen. Tot nu toe ontbreekt echter een duidelijk kader om verschillende geluidsbronnen te cumuleren en te toetsen.

1.2. Reikwijdte en doel van de notitie

Het doel van de handreiking is het verschaffen van basisinformatie over de cumulatie van geluid. Hiertoe worden handvatten gegeven voor het toepassen van cumulatie (wanneer en welke bronnen worden meegenomen), het spectrum van geluid en de relatie met de grenswaarden. Vervolgens worden de verschillende cumulatiemethoden uitgelegd. De verschillen tussen de cumulatiemethoden worden toegelicht met behulp van rekenvoorbeelden. Nadat de cumulatiemethoden zijn behandeld, wordt gekeken naar de mogelijkheden van een saldobenadering voor geluid. Daarbij worden onder andere de saldobenadering luchtkwaliteit en de afwegingscriteria voor de beoordeling van autonome schermprojecten bij de sanering van weg- en railverkeerslawaaï beoordeeld.

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op cumulatie in de praktijk. Met name wordt gekeken naar de toepassing van cumulatie en de relatie met de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. In hoofdstuk 3 worden de gangbare cumulatiemethoden voor geluid toegelicht. In hoofdstuk 4 wordt gekeken naar beschikbare saldobenaderingen en de mogelijkheden voor toepassing voor geluid. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 een beknopte samenvatting gegeven van de belangrijkste bevindingen.

missie Regiegroep Geluid Limburg
De regiegroep Geluid Limburg wil gemeenten ondersteunen bij het ontwikkelen van gebiedsgericht geluidbeleid. De regiegroep wil aansluiten bij aanverwante ontwikkelingen waarmee gemeenten de komende jaren te maken zullen krijgen. Genoemd kunnen worden de geleidelijke aanpassing van de Wet geluidhinder, Milieukwaliteit in de leefomgeving (MILO), vernieuwing Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), de Wet Stad & Milieu en het Investeringsprogramma Stedelijke Vernieuwing (ISV). De werkzaamheden van de regiegroep Geluid Limburg moeten uiteindelijk resulteren in beknopte en praktische handreikingen die toegankelijk en bruikbaar zijn voor zowel grote als kleinere gemeenten. Daarnaast zal de regiegroep voorbeeldprojecten initiëren. Voor het vaststellen van relevante onderwerpen wordt zoveel mogelijk aangesloten bij lokale vragen. De regiegroep wil één keer per jaar een platform organiseren voor alle gemeenten. Het platform kan dan dienen als middel om bestaande ervaringen te delen en uit te wisselen.

CUMULATIE IN DE PRAKTIJK

2.1. Inleiding

In de praktijk van cumulatie komen een aantal vragen naar voren waar een werkbaar uitgangspunt voor moet worden gekozen. Hierbij moet worden gedacht aan vragen als:

- op welk moment moet over cumulatie van geluid worden nagedacht;
- hoe groot is het aandachtsgebied waarbinnen geluidsbelastingen afkomstig van verschillende bronnen gecumuleerd moeten worden;
- welke grenswaarden worden gehanteerd voor de gecumuleerde geluidsbelasting;
- welk geluidsspectrum moet worden toegepast, bijvoorbeeld in verband met de isolatie van de woning.

In dit hoofdstuk worden de afzonderlijke vragen in een context geplaatst en wordt een antwoord op de vragen geformuleerd.

2.2. Wanneer over cumulatie nadenken?

De geluidsdeskundige van de gemeente moet beoordelen of cumulatie in de besluitvorming moet worden betrokken. Dit kan van belang zijn in de volgende processen:

- een MER/trajectnota;
- bij de vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan;
- bij het vaststellen of wijzigen van geluidszones (industrieterrein, vliegtuiglawaai);
- bij de EU-richtlijn inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai;
- bij het opstellen van gemeentelijk geluidbeleid.

In de nieuwe Wet geluidhinder (art 110f) is vastgelegd dat cumulatie van geluidsbronnen meegenomen moet worden bij de aanvraag van een hogere grenswaarde (zie Handreiking hogere grenswaarden door gemeenten; www.geluidlimburg.nl).

Voordat een akoestisch onderzoek wordt gestart moet de geluidsdeskundige beoordelen of mogelijk sprake is van cumulatie van geluidbronnen. Indien cumulatie aan de orde is moet het aandachtsgebied (zie paragraaf 2.3) goed afgebakend worden en moeten overige geluidsbronnen inzichtelijk worden gemaakt. Voor een akoesticus met voldoende kennis over de relevante geluidsbronnen in de gemeente is waarschijnlijk het intekenen van het aandachtsgebied in een kaart voldoende om een inschatting te maken. Deze inschatting wordt gemaakt op basis van de verkeersmilieukaart, vastgestelde geluidszones en kennis met betrekking tot de overige lawaaimakers binnen de gemeente.

Bij verandering van wetgeving en het opstellen van geluidsbeleid zal het aandachtsgebied zich waarschijnlijk uitstrekken over de gehele gemeente. Hierdoor is de afbakening van het aandachtsgebied een stuk eenvoudiger, maar het inventariseren van de aanwezige geluidsbronnen aanzienlijk omvangrijker.

Tot slot wordt cumulatie al meegenomen bij de sanering van woningen die voorkomen op de A- of Raillijst. Zodra een saneringsonderzoek wordt opgestart moet gekeken worden naar de cumulatie met andere geluidsbronnen. Vaak betreft het hier cumulatie van wegverkeer, railverkeer en vliegtuiglawaai. Cumulatie met industrielawaai komt relatief weinig voor.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van situaties waarbij cumulatie moet worden toegepast; dit overzicht is niet uitputtend.

**ABRvS 26 oktober 2005
nr. 200503110/1**
Op grond van de APV heeft de gemeente Onderbanken een ontheffing verleend voor een evenement van de Keverclub. Appellant heeft bezwaar gemaakt tegen deze ontheffing omdat de reeds aanwezige geluidsbelasting niet betrokken is in de besluitvorming. Ter zitting is gebleken dat bij het vaststellen van de Nota Evenementenbeleid geen rekening is gehouden met het aspect cumulatie. Bij het nemen van de besluiten om een ontheffing op basis van de APV te verlenen heeft het college evenmin rekening gehouden met cumulatie van de geluidhinder door reeds aanwezige geluidsbronnen. Bij het verlenen van de onderhavige ontheffing zijn deze andere geluidsbronnen als een niet-relevant gegeven beschouwd. De omstandigheden dat appellant reeds overlast ondervindt van andere in de omgeving van zijn woning aanwezige geluidsbronnen had het college behoren te betrekken in de besluitvorming als een relevant belang. De stukken en de daarop gegeven toelichting bieden geen grond voor de stelling van het college dat de geluidsoverlast die appellant reeds ondervindt als verwaarloosbaar buiten beschouwing kan blijven. Nu het college bij het bestreden besluit met dit belang geen rekening heeft gehouden wordt geconcludeerd dat de belangen van appellant bij de besluitvorming niet voldoende zijn betrokken. Gelet hierop ligt aan de beslissing op bezwaar een onvoldoende motivering ten grondslag, hetgeen tot vernietiging van die beslissing diende te leiden. Volgt vernietiging van de bij hoger beroep aangevallen uitspraak, alsmede vernietiging van de gemeentelijke beslissing op bezwaar.

ABRvS 4 januari 2006, nr. 200501564/1

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben hogere grenswaarden vastgesteld binnen de zone langs de aan te leggen N201. Appellant heeft beroep ingesteld tegen het ongegrond verklaren van zijn beroep tegen het hogere waardenbesluit. Appellant is van mening dat ten onrechte is gesteld dat geen sprake zou zijn van onaanvaardbare cumulatie van geluidhinder. De woning van appellant is gesitueerd in meerdere zones, zoals bedoeld in art. 157, eerste lid, van de Wgh. Dit is niet in geschil. In art. 1a van het Besluit is bepaald dat indien art. 157 Wgh van toepassing is, Gedeputeerde Staten slechts toepassing geven aan de artikelen 2, 5, 7 en 8 voor zover de gecumuleerde geluidsbelastingen niet leiden tot een naar hun oordeel onaanvaardbare geluidsbelasting. Verweerder heeft zich op het standpunt gesteld dat uit de MER Schiphol 2003 blijkt dat in het prognosejaar 2010 de geluidsbelasting vanwege de burgerluchtvaart circa 58 tot 60 dB (Leq) bedraagt. Het aantal gehinderden zal na aanleg van de weg toenemen met ten hoogste 13%, hetgeen door verweerder acceptabel wordt geacht. Naar oordeel van de Afdeling is een enkele verwijzing naar de te verwachten geluidsbelasting vanwege luchtvaartverkeerslawaai en een algemene beoordeling van de toename van het aantal gehinderden een onvoldoende afweging om te beoordelen of al dan niet sprake is van een onaanvaardbare geluidsbelasting. Tevens is niet gebleken dat de gecumuleerde geluidsbelasting voor de gevel van de woning van appellant is gemeten dan wel anderszins op voldoende wijze is beoordeeld. Verweerder heeft naar oordeel van de Afdeling het standpunt dat het vaststellen van de hogere waarde niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting, onvoldoende gemotiveerd. Hetgeen in strijd is met artikel 7, 12 van de Awb. Het beroep is gegrond, volgt vernietiging van het besluit voor zover daarbij het bezwaar van appellant ongegrond is verklaard.

Overzicht van situaties voor het toepassen van cumulatie

situatie	toelichting
Nieuwe geluidsbron in centrumgebied	In het centrum is de geluidsbelasting in het algemeen hoog als gevolg van veel bedrijven en wegen. Naast de geluidsbelasting als gevolg van de nieuwe bron moet ook de gecumuleerde geluidsbelasting worden beoordeeld.
Nieuwe geluidsbron in de buurt van bekende klagers	De klagers geven reeds aan hinder te ondervinden. Om problemen achteraf te voorkomen is het goed te beoordelen of de nieuwe activiteit zal lijden tot een toename van de hinder.
Vaststellen van een hogere grenswaarde	In de nieuwe Wet geluidhinder wordt aangegeven dat bij het vaststellen van een hogere grenswaarde gekeken moet worden naar het effect van cumulatie.
Vaststellen van een nota evenementenlawaai	Bij het vaststellen van een nota evenementenlawaai moet worden aangegeven dat nagedacht is over het effect van cumulatie, zeker wanneer de nota betrekking heeft op specifieke delen binnen de gemeente.
Verlenen van een ontheffing op basis van de APV	In het belang van de omgeving moet de gecumuleerde geluidsbelasting als gevolg van de reeds aanwezige bronnen meegenomen worden in de afweging om een ontheffing te verlenen.
Uitvoeren van een sanering	Bij het uitvoeren van een sanering moet de totale geluidsbelasting op de woning bepaald worden alvorens gevelmaatregelen worden opgesteld.
Opstellen van geluidsbelastingkaarten	Bij het opstellen van geluidsbelastingkaarten voor diverse geluidsbronnen in de gemeente is reeds veel informatie verzameld. Omdat alle informatie beschikbaar is, kan eenvoudig een inzicht worden verkregen in de gecumuleerde geluidsbelasting.

2.3. Aandachtsgebied

In het aandachtsgebied moeten geluidsbelastingen die relatief dicht bij elkaar liggen met elkaar worden gecumuleerd. Indien twee bronnen een geluidsbelasting opleveren die onderling 5 dB verschillen (bijvoorbeeld 50 en 45 dB(A)) is cumulatie nog relevant. Bij verschillen van 10 dB begint cumulatie al minder belangrijk te worden. Bij cumulatie van drie of meer bronnen is cumulatie altijd relevant indien twee of meer bronnen een ongeveer gelijke geluidsbelasting hebben. Indien alle bronnen een onderling verschil hebben van 10 dB of meer is cumulatie minder relevant. Per geval moet echter een weloverwogen keuze worden gemaakt om wel of niet te cumuleren. In principe worden voor de cumulatie alle aanwezige geluidsbronnen meegenomen. Vaak zijn dit bronnen die op basis van wetgeving zijn voorzien van een zone, zoals industrieterreinen, (spoor)wegen en luchthavens. Verder moet gedacht worden aan de individuele bedrijven waarbij in de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' [ref. 5] een contoufstand is opgenomen. Uiteraard moeten ook wegen meegenomen worden die op basis van de Wet geluidhinder niet gezoneerd zijn (30 km wegen en wegen met een lage voertuigintensiteit). Cumulatie van twee niet gezoneerde wegen kan namelijk ook resulteren in een geluidsbelasting van 50 dB(A) of meer.

Bij nieuwe geluidsbronnen moet het aandachtsgebied bepaald worden op basis van de grootte van de nieuwe geluidsbron. Bij de meeste bronnen zal het aandachtsgebied goed afgebakend kunnen worden door de relevantiefactor te vermenigvuldigen met de wettelijke zonebreedte. Voor weg- en railverkeer is een dergelijke zonebreedte opgenomen in de Wet geluidhinder en ook rond gezoneerde industrieterreinen is de zone vastgelegd. Voor individuele bedrijven kan gebruik worden gemaakt van de afstanden in de VNG publicatie. Let wel op dat het hier de afstand tot de 45 dB(A) etmaalwaarde betreft. Deze afstand is dus al groter dan de meeste andere contourafstanden. Met name voor gezoneerde industrieterreinen en luchtvaartzones is het erg moeilijk om gebruik te maken van de relevantiefactor vermenigvuldigt met de zonebreedte. Bij deze geluidsbronnen kan mogelijk de breedte tussen bijvoorbeeld de 50 en 55 dB(A) contour of de 35 en 40 Ke-zone vermenigvuldigd worden met de relevantiefactor als maat voor het aandachtsgebied.

De keuze voor het aandachtsgebied is ook afhankelijk van de manier waarop dit aandachtsgebied wordt bepaald. Er kan gekeken worden vanuit de (nieuwe) geluidsbron of vanuit de woning die de geluidsbelasting ondervindt.

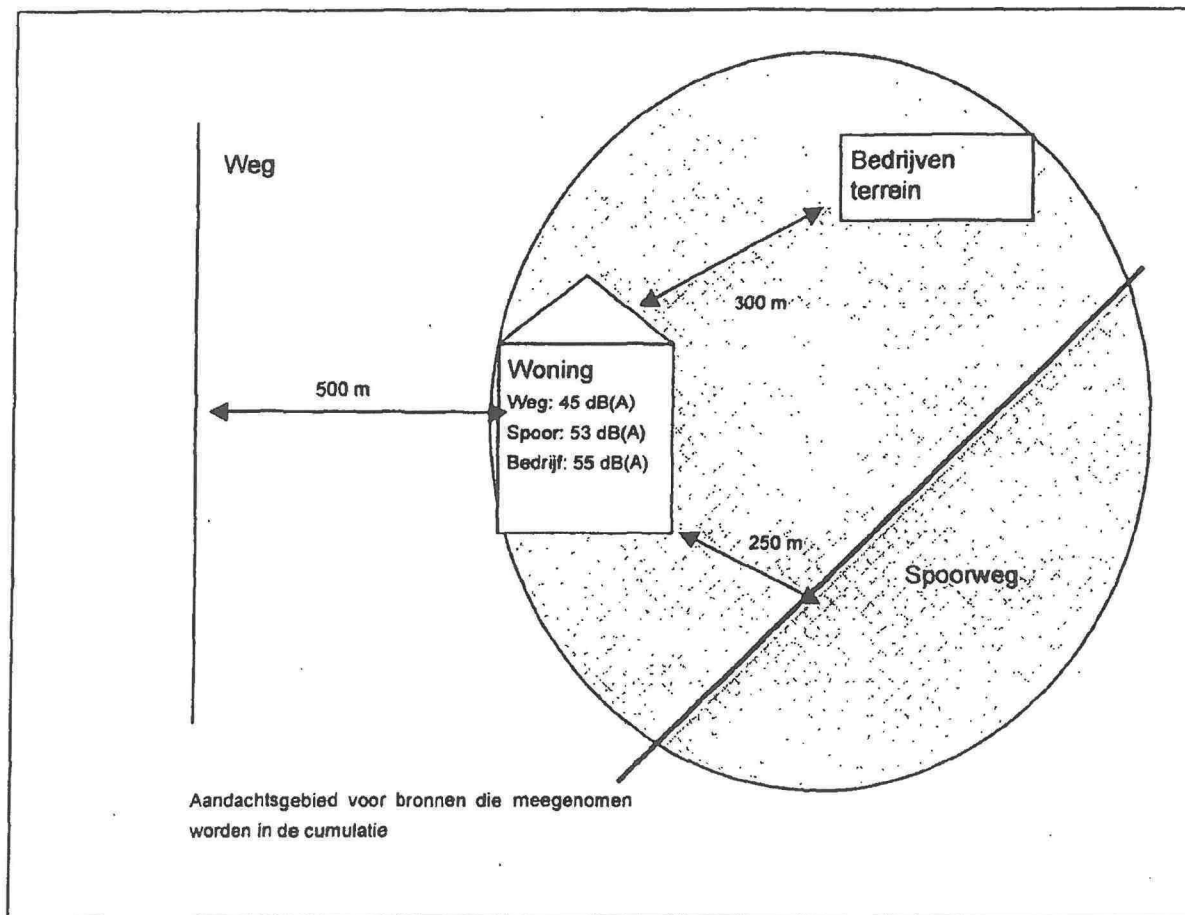
Wanneer een woning als uitgangspunt wordt gekozen, zal het aandachtsgebied iets groter zijn. Vanuit de woning wordt gekeken welke geluidsbronnen een relevante geluidsbijdrage kunnen leveren op deze woning. Het aandachtsgebied moet voldoende groot gekozen worden om de mogelijke invloed van bronnen buiten het aandachtsgebied te mogen verwaarlozen. In principe wordt gekeken naar het onderlinge verschil in geluidsbelasting op de woning om te bepalen of een geluidsbron relevant is voor de cumulatie. Voorbeeld 1 laat zien hoe het aandachtsgebied kan worden bepaald.

Wanneer de (nieuwe) geluidsbron als uitgangspunt wordt genomen, kan het aandachtsgebied kleiner worden. In principe wordt op basis van één (nieuwe) geluidsbron een aandachtsgebied gedefinieerd. Dit kan de wettelijk vastgestelde zone of een afstandscontour op basis van de VNG publicatie zijn. Vervolgens wordt onderzocht welke overige geluidsbronnen, binnen en buiten het aandachtsgebied, kunnen zorgen voor cumulatie. Dit gebeurt door de zones van overige bronnen in te tekenen zonder te kijken naar de ligging van de geluidsbron die bij de zone hoort. Dit betekent dat ook gekeken wordt naar contouren van geluidsbronnen die buiten het aandachtsgebied liggen. Op plaatsen waar de zones elkaar overlappen treedt mogelijk cumulatie op. In voorbeeld 2 wordt dit nader toegelicht.

Bij de afbakening van het aandachtsgebied moet speciaal worden gekeken naar de randen van het gebied. Met name bij gemeentegrenzen kunnen geluidsbronnen in buurgemeenten invloed hebben binnen de eigen gemeente. Dit kan worden opgelost door vooraf vast te leggen hoe met het aandachtsgebied langs de gemeentegrens wordt omgegaan. Er zijn twee opties. Als eerste kan besloten worden alleen de benodigde informatie van de eigen gemeente te verzamelen (vaak eenvoudiger) en te accepteren dat langs de gemeentegrenzen de gecumuleerde geluidsbelasting mogelijk niet correct is.

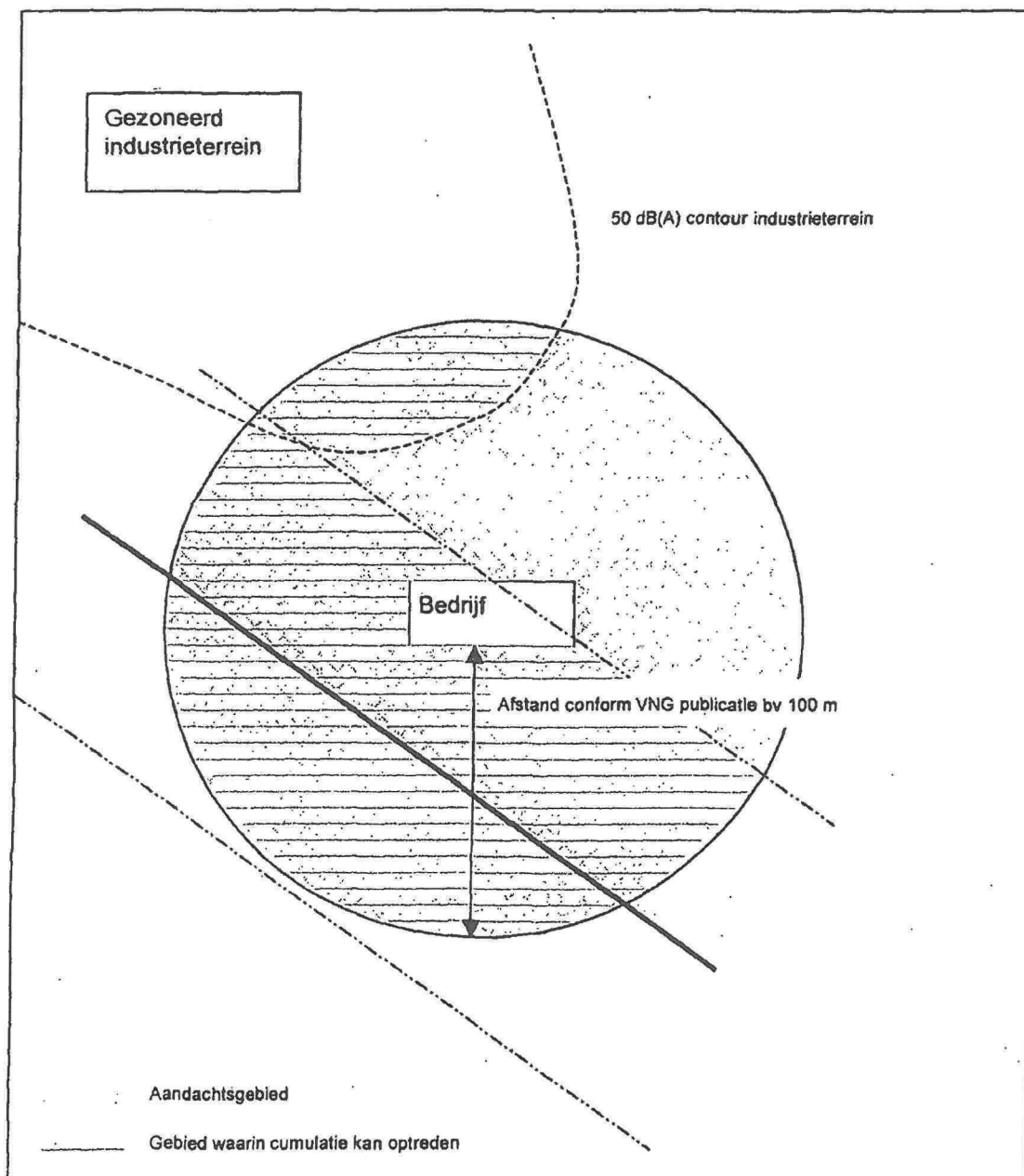
Daarnaast kan besloten worden om geluidsbronnen in buurgemeenten binnen een bepaalde afstand van de gemeentegrens mee te nemen in de cumulatie. Deze afstand kan vast (x m) gekozen worden of variabel (x maal de zonebreedte van een geluidsbron). Voor de meeste bronnen die zich binnen deze afstand bevinden is de noodzakelijke informatie vaak al aanwezig binnen de eigen gemeente (contouren van vliegverkeer, spoorgegevens, gegevens van provinciale / rijkswegen). Met name informatie over bedrijven en overige wegen zal door de buurgemeente moeten worden aangeleverd.

Voorbeeld 1. Cumulatie met een woning als uitgangspunt



In het bovenstaande voorbeeld is de woning als uitgangspunt genomen voor cumulatie. In de omgeving bevinden zich drie mogelijk relevante geluidsbronnen, te weten een weg, een spoorweg en een bedrijventerrein. De geluidsbelasting als gevolg van de afzonderlijke geluidsbronnen is weergegeven in de woning. Vervolgens wordt gekeken naar de onderlinge verschillen in de geluidsbelasting om te bepalen welke geluidsbronnen meegenomen worden in de cumulatie. In het voorbeeld is het verschil tussen de spoorweg en het bedrijventerrein 2 dB(A). Deze bronnen worden op basis van dit verschil meegenomen in de cumulatie en vallen daarom binnen het aandachtsgebied. Het verschil tussen de weg en de overige bronnen is 8 tot 10 dB(A). De weg wordt daarom als niet relevant beschouwd voor de gecumuleerde geluidsbelasting. De weg valt buiten het aandachtsgebied voor bronnen die meegenomen worden in de cumulatie.

Voorbeeld 2. Cumulatie vanuit een bedrijf gedacht



In dit voorbeeld is het aandachtsgebied bepaald vanuit het bedrijf. Op basis van de VNG publicatie wordt het aandachtsgebied rondom het bedrijf getrokken. Vervolgens worden gekeken welke geluidsbronnen een invloed hebben op het aandachtsgebied. In het voorbeeld zijn dit een spoorlijn (gelegen binnen en buiten het aandachtsgebied) en een industrieterrein (gelegen buiten het aandachtsgebied, maar de zone overlapt het aandachtsgebied). Daar waar het aandachtsgebied en de zones van de geluidsbronnen elkaar overlappen moet gekeken worden naar de cumulatie.

2.4. Grenswaarden

Over cumulatie is wettelijk niets vastgelegd. De Wet geluidhinder doet geen uitspraken over grenswaarden voor gecumuleerde geluidsbelasting.

Het cumuleren van de wettelijke grenswaarden lijkt weinig effectief. Indien alle bronnen afzonderlijk voldoen aan de wettelijke grenswaarden, zullen zij gezamenlijk ook voldoen aan de wettelijke grenswaarden, ongeacht de toegepaste cumulatiemethode.

De subjectieve cumulatiemethoden rekenen de geluidsbelasting van een willekeurige geluidsbron om naar een vergelijkbare geluidsbelasting voor wegverkeer. Vervolgens worden deze geluidsbelastingen bij elkaar opgeteld. Omdat alles gerelateerd is aan wegverkeer kan het wettelijk kader voor wegverkeer gebruikt worden als toetsingscriteria.

Daarnaast zijn voor subjectieve cumulatiemethoden kwaliteitsmaten en formules ter bepaling van het aantal gehinderden vastgesteld. Beiden kunnen eventueel gebruikt worden om de gecumuleerde geluidsbelasting te beoordelen. De kwaliteit die aan de gecumuleerde geluidsbelasting gegeven kan worden is een mogelijk toetsingscriterium. Hiervoor kan aansluiting worden gezocht bij tabel 3.1. Een oordeel verbinden aan het percentage matig gehinderden, (gewoon) gehinderden en ernstig gehinderden kan ook gebruikt worden als toetsingscriteria. Hiervoor kan bijvoorbeeld in gemeentelijk beleid worden vastgelegd dat op een willekeurige plaats het aantal ernstig gehinderden maximaal x % mag bedragen of dat het aantal ernstig gehinderden in een bepaald gebied niet mag toenemen.

Bij energetische cumulatie kan de gemeente zelf toetsingscriteria opstellen door aan een bepaalde geluidsbelasting een oordeel te verbinden. Een kwalificatie die overeenkomt met tabel 3.1. (eventueel voor L_{DEN} verlaagd met 2 dB) lijkt een logische oplossing.

2.5. Geluidsspectrum

Wanneer gekeken wordt naar de gecumuleerde geluidsbelasting op de gevel van een woning is het geluidsspectrum niet relevant. Wanneer op basis van de gecumuleerde geluidsbelasting bepaald wordt dat geluidwerende maatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn, is het geluidsspectrum wel van belang.

Voor het bepalen van het relevante geluidsspectrum, in verband met gevelmaatregelen, is aansluiting zoeken bij de huidige saneringspraktijk de meest logische keuze.

Bij de bepaling van de benodigde gevelwering om te kunnen voldoen aan de wettelijke binnenniveaus, is de volgens de Miedemamethode berekende (gecumuleerde) gevelbelasting geen geschikt uitgangspunt. Daarom wordt de waarde van de vereiste gevelwering berekend op basis van de energetische sommatie van de isolatiewaarde per geluidbron.

Bij de bepaling van de vereiste gevelwering dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

- bepaal per bron het wettelijk binnenniveau;
- bepaal de minimaal noodzakelijke geluidwering per bron;
- sommeer energetisch alle minimaal noodzakelijke geluidweringen; de aldus berekende geluidwering dient minimaal gerealiseerd te worden;
- hanteer het meest ongunstige frequentiespectrum van de optredende lawaai-soorten voor de berekende geluidwering van de gevel(s) om maatregelen te bepalen.

Wanneer de geluidsbelasting als gevolg van verschillende bronnen dicht bij elkaar liggen, kan het de voorkeur hebben de spectrale gegevens van de individuele bronnen te cumuleren. Dit betekent dat in een berekeningsmodel de afzonderlijke spectrale gegevens moeten worden bepaald en vervolgens energetisch bij elkaar moeten worden opgeteld. In bijlage I zijn een aantal rekenvoorbeelden opgenomen.

CUMULATIEMETHODEN

3.1. Inleiding

De geluidsbelasting van verschillende geluidsoorten kan niet zonder meer bij elkaar worden opgeteld. Om te komen tot een ééngetalswaarde voor de geluidsbelasting van verschillende geluidsoorten bestaan verschillende methoden. Met behulp van deze methoden kan inzicht worden gegeven in de effecten van cumulatie bij verschillende geluidsoorten. In het algemeen dient daarvoor de geluidsbelasting van de afzonderlijke geluidsbronnen in de dag-, avond- en nachtperiode bekend te zijn. Alle cumulatiemethoden hebben geen wettelijke status.

Naast de gewogen cumulatiemethoden, waarbij de verschillende geluidbronnen met behulp van een wegingsfactor bij elkaar worden opgeteld, kan de geluidsbelasting van diverse bronnen energetisch bij elkaar worden opgeteld. Het verschil met de gewogen cumulatiemethoden is dat bij energetische cumulatie geen rekening wordt gehouden met de hinderbeleving van geluidsbronnen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de volgende cumulatiemethoden:

- energetische cumulatie;
- cumulatie met L_{DEN} ;
- Milieu Kwaliteits Maat (MKM);
 - MKM_{elm} ;
 - MKM_{DEN} .

De verschillen tussen de methoden worden verduidelijkt met behulp van rekenvoorbeelden die zijn opgenomen in bijlage II.

3.2. Energetische cumulatie

Energetische cumulatie is het optellen van geluidsbelastingen, waarbij aan de verschillende geluidsbronnen geen wegingsfactor wordt toegekend. De energetisch gecumuleerde geluidsbelasting heeft dus geen relatie tot de ervaren geluidhinder als gevolg van een bepaalde bron. Omdat bij de cumulatie van geluid meestal een relatie wordt gelegd met de ervaren geluidhinder (subjectieve beoordeling), wordt energetische cumulatie vaak niet als een 'echte' cumulatiemethode beschouwt.

Deze methode gaat nogal kort door de bocht. De verschillende geluidsbronnen worden gekarakteriseerd door eigen spectra, die door de waarnemers (gehinderden) ook nog eens per bron verschillend worden beleefd. Hieraan gaat de energetische methode volledig voorbij.

In bijlage III zijn de formules opgenomen voor energetische cumulatie. Onderstaand zijn kort samengevat de voor- en nadelen van energetische cumulatie weergegeven.

voordelen	nadelen
- goed begrijpbaar voor niet-geluid deskundigen - objectief	- geen relatie met hinderervaring - geen mogelijkheid om aantal gehinderden te bepalen

3.3. Cumulatie met L_{DEN}

Teneinde de hinder van geluid van verschillende bronnen onderling vergelijkbaar te maken, is door NIPG-TNO onderzocht welke relaties kunnen worden gelegd op basis van de hinderbeleving van geluid. Dit heeft geresulteerd in de indicator L_{DEN} , die wordt bepaald door de geluidsbelasting van de diverse bronnen om te rekenen naar een als vergelijkbaar hinderlijk ervaren geluidsbelasting van wegverkeerslawaai. De methode kan worden toegepast voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai, vliegtuiglawaai, industriellawaai (zonder impuls geluid), geluid van rangeerterreinen en impulsachtig geluid [ref. 4]. Nog niet voor elk type geluid is de juiste omrekeningsformule gevonden. De tot nu toe beschikbare formules voor L_{DEN} zijn opgenomen in bijlage III (tabel III.1.).

De L_{DEN} per bron wordt gecumuleerd door energetische sommatie.

Voor de beoordeling van de geluidskwaliteit kan gebruik worden gemaakt van tabel 3.1.

Tabel 3.1. Classificering van de kwaliteit van de akoestisch omgeving in L_{DEN}

gecumuleerde L_{DEN}	classificering milieukwaliteit
< 50	Goed
50 – 55	Redelijk
55 – 60	Matig
60 – 65	Tamelijk slecht
65 – 70	Slecht
> 70	Zeer slecht

Voor het bepalen van het aantal matig gehinderden, (gewoon) gehinderden en ernstig gehinderden wordt in het algemeen uitgegaan van de formules, zoals weergegeven in bijlage III [ref. 3].

Onderstaand zijn kort samengevat de voor- en nadelen van de cumulatiemethode L_{DEN} weergegeven.

voordelen	nadelen
- relatie met hinderervaring - mogelijkheid om aantal gehinderden te bepalen	- moeilijker begrijpbaar voor niet-geluidsdeskundigen - subjectief - niet erg bekend bij geluidsdeskundigen - nog niet elke omrekenformule is bekend

3.4. Milieu Kwaliteits Maat (MKM)

3.4.1. Inleiding

Teneinde voor een bepaald gebied, waarin verschillende geluidsbronnen zoals wegen, spoorlijnen en industrieterreinen aanwezig zijn, de mate van hinder te beoordelen, is door NIPG-TNO een methode ontwikkeld om de verwachte (gecumuleerde) hinder te kwantificeren [ref. 1 en 2]. Deze methode wordt de 'methode Miedema' genoemd. De methode Miedema berekent bij een bepaalde waarde van de geluidsbelasting van een geluidsoort (railverkeer, industrie) de ervaren geluidshinder die gelijk is aan de hinder door wegverkeer in de stad. De verschillende soorten geluid kunnen daardoor bij elkaar worden opgeteld. De methode is niet geschikt voor cumulatie van geluid afkomstig van geluidsbronnen met een sterk wisselend karakter, zoals vliegvelden die gebruikt worden door straaljagers, sportvliegtuigen of helikopters.

De mate van hinder wordt weergegeven in een wegingsfactor. De wegingsfactoren staan weergegeven in tabel 3.2.

Tabel 3.2. Wegingsfactoren voor cumulatie van geluid volgens de methode Miedema

geluidsoort	wegingsfactoren	
	PLI	AI
Wegverkeerslawaai	40	1,00
Railverkeerslawaai	40	0,82
Industrielawaai (niet impulsachtig)	40	1,21
Civiel luchtvaartlawaai	40	1,31
Impulslawaai	20	0,84

Op een berekeningspunt wordt per geluidsoort de geluidsbelasting bepaald. De geluidsbelasting wordt met behulp van de wegingsfactoren gecumuleerd. De hiervoor gebruikte formules staan vermeld in bijlage III.

3.4.2. Milieukwaliteitsmaat MKM_{elm}

De milieukwaliteitsmaat MKM_{elm} is een methode om de gecumuleerde geluidsbelasting te beoordelen op hinderlijkheid. De methode is gebaseerd op de momenteel gebruikte dosismaat, de etmaalwaarde. Hiertoe wordt de gewogen geluidsbelasting (Yetmaal) omgerekend naar de bijbehorende milieukwaliteitsmaat (MKM_{elm}). Voor de gebruikte formule zie bijlage III.

De beoordeling van de akoestische kwaliteit op basis van de MKM_{elm} vindt plaats op basis van het overzicht in tabel 3.3.

Tabel 3.3. Classificering van de kwaliteit van de akoestisch omgeving in een milieukwaliteitsmaat volgens de 'methode Miedema'

gecumuleerde L_{DEN}	classificering milieukwaliteit
< 50	Goed
50 – 55	Redelijk
55 – 60	Matig
60 – 65	Tamelijk slecht
65 – 70	Slecht
> 70	Zeer slecht

Voor het bepalen van het aantal matig gehinderden, (gewoon) gehinderden en ernstig gehinderden wordt in het algemeen uitgegaan van de formules, zoals weergegeven in bijlage III [ref. 1].

Onderstaand zijn kort samengevat de voor- en nadelen van de cumulatiemethode MKM_{elm} weergegeven.

voordelen	nadelen
- relatie met hinderervaring - mogelijkheid om aantal gehinderden te bepalen - algemeen aanvaarde methode	- moeilijker begrijpbaar voor niet-geluidsdeskundigen - subjectief - niet geschikt voor geluidsbronnen met een sterk wisselend karakter

3.4.3. Milieukwaliteitsmaat MKM_{DEN}

In de toekomst wordt de huidige dosismaat vervangen door de L_{DEN} . Dit betekent dat op termijn de MKM_{etm} vervangen zal worden door de MKM_{DEN} . Op analoge wijze als voor de berekening van de MKM_{etm} kan ook de MKM_{DEN} worden berekend. Voor de formule zie bijlage III.

Voor de beoordeling van de akoestische kwaliteit kan aangesloten worden bij tabel 3.3. In theorie zouden de formules voor het aantal gehinderden moeten worden aangepast. Dit is echter niet helemaal duidelijk. Voor een eerste benadering kan van dezelfde tabel worden uitgegaan.

Onderstaand zijn kort samengevat de voor- en nadelen van de cumulatiemethode MKM_{den} weergegeven.

voordelen	nadelen
- relatie met hinderervaring - mogelijkheid om aantal gehinderden te bepalen - methode is gebaseerd op MKM_{etm} welke algemeen geaccepteerd is	- moeilijker begrijpbaar voor niet-geluidsdeskundigen - subjectief - berekening van het aantal gehinderden moet mogelijk worden aangepast - niet geschikt voor geluidsbronnen met een sterk wisselend karakter

3.5. Samenvatting

Om te komen tot een ééngetalswaarde voor de geluidbelasting van verschillende geluidsoorten bestaan verschillende methoden. Met behulp van deze methoden kan inzicht worden gegeven in de effecten van cumulatie. Hiervoor dient in het algemeen de geluidsbelasting in de dag-, avond- en nachtperiode bekend te zijn.

Alle methoden hebben voor- en nadelen, welke in onderstaande tabel kort staan weergegeven.

	L_{etm} energetisch	L_{DEN} energetisch	L_{DEN}	MKM_{etm}	MKM_{DEN}
Begrijpelijk	+	+	-	-	-
Objectief	+	+	-	-	-
Relatie met hinder	-	-	+	+	+
Bepaling aantal gehinderden	-	-	+	+	-/+
Bekend bij akoestici	+	+	-	+	+
Alle berekeningsformules bekend	+	+	-	+	+
Algemeen aanvaard	-	-	-	+	-/+
Bruikbaar voor elke geluidbron	+	+	-	-	-

Op basis van bovenstaande tabel kan worden geconcludeerd dat de methode L_{DEN} momenteel de minst geschikte methode is om te gebruiken voor cumulatie. Wanneer bij cumulatie een relatie moet worden gelegd met de ervaren hinder zijn de methoden MKM_{etm} en MKM_{DEN} het meest geschikt. Wanneer de relatie met de ervaren hinder niet gelegd hoeft te worden, kan energetische cumulatie goed worden toegepast.

SALDOBENADERINGEN

Door de toename van de ruimtedruk wordt de ruimtelijke planontwikkeling steeds vaker geconfronteerd met situaties waarbij ruimtelijke ontwikkelingen worden belemmerd door bestaande milieunormen. Om toch bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken, wordt en is gezocht naar mogelijkheden om in situaties waarbij sprake is van een overschrijding van de milieunormen te zoeken naar mogelijkheden van compensatie. Dit heeft onder andere geresulteerd in de stad- en milieubenadering en de saldobenadering voor luchtkwaliteit.

In de volgende paragrafen wordt uitgelegd wat de saldobenadering luchtkwaliteit, de saneringsregeling weg- en railverkeerslawaaï en de stad- en milieubenadering inhouden. Daarbij wordt in het bijzonder gekeken naar de randvoorwaarden en afwegingscriteria die worden gehanteerd. Vervolgens wordt in paragraaf 4.4 onderzocht aan welke randvoorwaarden en uitgangspunten een nieuwe saldobenadering geluid dient te voldoen en binnen welke wettelijke kaders een saldobenadering geluid kan worden toegepast.

4.1. Saldobenadering luchtkwaliteit

Op 5 augustus 2005 is het Besluit luchtkwaliteit 2005 van kracht geworden. Met het Besluit implementeert Nederland richtlijn 1999/30/EG in de Nederlandse wetgeving en wordt deze richtlijn verder uitgewerkt voor de Nederlandse situatie. In het Besluit is aangegeven dat bestuursorganen bij de uitoefening van hun bevoegdheden de grenswaarden voor de luchtkwaliteit in acht moeten nemen. Bij overschrijding van grenswaarden kan de gezondheid van mensen negatief worden beïnvloed.

De saldobenadering is terug te vinden in artikel 7, lid 3 van het Besluit. De saldobenadering maakt het mogelijk om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar de grenswaarden voor fijn stof en NO_x worden overschreden, mits ter compensatie in de directe nabijheid een verbetering optreedt van de luchtkwaliteit. Voorwaarde is dat het gaat om een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit en dat per saldo sprake is van een verbetering. Dit wordt de saldobenadering of saldering genoemd.

Bij de uitvoering van de saldobenadering dienen wel de volgende randvoorwaarden en uitgangspunten in acht te worden genomen:

1. de saldobenadering maakt onderscheid tussen het plangebied (het gebied waarvoor het bevoegd gezag een concreet besluit voorbereidt) en het salderingsgebied. Het salderingsgebied is het gebied (of gebieden) waarbinnen zich effecten voor de luchtkwaliteit voordoen als gevolg van een nieuwe ontwikkeling. Het salderingsgebied heeft een functionele of geografische samenhang met het plangebied en is doorgaans groter dan het plangebied;
2. maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren dienen zo veel mogelijk plaats te vinden in het plangebied; pas daarna komen maatregelen in een aangrenzend gebied aan de orde;
3. de saldering dient binnen dezelfde stof plaats te vinden, (dus PM₁₀ niet compenseren met NO₂);
4. saldering is alleen aan de orde wanneer door een nieuwe ontwikkeling de luchtkwaliteit in een gebied in beperkte mate verslechtert. Wat geldt als een beperkte toename is niet gedefinieerd, maar de grootte van het gebied waarin de overschrijding plaats vindt, het aantal blootgestelden en de grootte van de totale salderingswinst spelen bij de uiteindelijke beoordeling een rol;
5. de gevolgen voor de luchtkwaliteit van een nieuwe ontwikkeling worden beoordeeld aan de hand van de autonome ontwikkeling van de luchtkwaliteit binnen het plangebied; reeds getroffen maatregelen en maatregelen waarover door het bevoegd gezag al een besluit is genomen, dienen te worden meegenomen in de autonome ontwikkeling; voorts kunnen de effecten vanwege een functionele samenhang en ook de compenserende maatregelen worden meegerekend tot op agglomeratieniveau;
6. de met de salderingsmaatregelen te bereiken verbetering in een deel van het salderingsgebied dient op te wegen tegen de verslechtering in een ander deel van het salderingsgebied. Deze verbetering dient te worden aangegeven aan

de hand van de verbetering van de concentratie van een stof in een gebied, waarbij de oppervlakte c.q. het aantal blootgestelden het beoordelingscriterium is. Per saldo dient de oppervlakte of het aantal blootgestelden, waarvoor de overschrijding geldt, te zijn afgenomen. Een verbetering in een gebied met mensen zal zwaarder kunnen wegen dan een gebied zonder blootgestelden. Ook kan uit de mate waarin per saldo de emissies dan wel het aantal voertuigkilometers afneemt worden afgeleid of sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit;

7. maatregelen die dienen als compensatie voor een verslechtering dienen zoveel mogelijk gelijktijdig met de nieuwe ontwikkeling te worden getroffen. Voorts dient de daadwerkelijke uitvoering van de maatregelen buiten het plangebied gegarandeerd te zijn, waarbij gelet moet worden op de financiering, uitvoerbaarheid en haalbaarheid van genoemde maatregel of besluit;
8. toezicht op de naleving van de bepalingen van de salderingsregeling zal plaatsvinden door de VROM-inspectie; de VROM-inspectie zal kunnen adviseren over de kwaliteit van de onderbouwing van een besluit.

Samengevat zijn er in de salderingsregeling luchtkwaliteit voorschriften opgenomen over het onderscheid tussen het plangebied en het salderingsgebied, de salderingscriteria, plaats en tijd van in aanmerking komende compenserende maatregelen, alsmede garanties voor de daadwerkelijke uitvoering van compenserende maatregelen buiten het plangebied.

4.2. Saneringsregeling weg- en railverkeerslawaai

In de saneringsregeling voor weg- en railverkeerslawaai zijn afwegingscriteria opgenomen voor het beoordelen van de doelmatigheid van autonome schermprojecten. Het criterium geeft aan welke maximale kosten voor een geluidsafscherming nog in overweging kunnen worden genomen in situaties waarbij een afweging mogelijk is tussen afscherming en andere typen saneringsmaatregelen, zoals gevelisolatie. Bij het plaatsen van geluidsschermen bij nieuwbouw van woningen en/of het aanleggen of reconstrueren van wegen c.q. het aanleggen of het wijzigen van spoorbanen gelden andere overwegingen die bepalen of een schermvariant doelmatig is.

De saneringsregeling kent de volgende uitgangspunten en criteria:

- milieuhygiënische uitgangspunten zijn de hoogte van de geluidbelasting, het akoestisch effect van de afscherming en de aard en het gebruik van de buitenruimte;
- de doelmatigheid van een geluidsscherm wordt uitgedrukt in de kosten per afgeschermd woning. Hieraan wordt een maximum gesteld;
- aan de hoogte van de geluidbelasting en de aard en het gebruik van de buitenruimte worden gewichten toegekend. Op basis van het gebruik van de buitenruimte worden twee categorieën woningen onderscheiden, namelijk meergezinswoningen die geen balkons hebben met een oppervlakte van meer dan 4 m² aan de (spoor)wegzijde (categorie 1) en overige woningen, zoals eengezinswoningen en de flats met grotere balkons (categorie 2); daarnaast worden verschillende geluidbelastingklassen onderscheiden. Met behulp van weegfactoren worden de woningaantallen in de diverse geluidbelastingklassen en woningcategorieën gewogen (zie tabellen 4.1 en 4.2);
- een woning wordt in de weging betrokken wanneer de geluidbelasting tenminste 5 dB(A) afneemt. Voor de sanering van spoorweglawaai geldt bovendien dat voor het gehele project de maximale reductie op de begane grond ter plaatse van de woningen tenminste circa 10 dB(A) bedraagt. Voor de sanering van woningen als gevolg van wegverkeerslawaai geldt voor woningen met een geluidbelasting zonder maatregelen van meer dan 70 dB(A), in plaats van de 5 dB(A)-eis, de eis dat de geluidbelasting na schermplaatsing de 70 dB(A) niet meer mag overschrijden;
- indien door aantoonbare bijzondere omstandigheden (extra grondverzet, veel kabels en leidingen, moeilijke fundering en kunstwerken) de kosten voor het oprichten van een geluidsscherm hoger zijn dan het maximum toetsbedrag, kan een overschrijding van het berekende maximumbedrag tot maximaal 30 % worden geaccepteerd.

De tabellen 4.1. en 4.2. laten zien dat de gewichten die worden toegekend variëren naar de hoogte van de geluidbelasting en de categorie woningen, waarbij tevens sprake is van een koppeling tussen geluidbelastingklasse en categorie woning. Voorts vindt een aftrek plaats voor de woningen waaraan nog aanvullende gevelmaatregelen dienen plaats te vinden. Ook hierbij vindt een weging plaats. De maximale schermkosten worden berekend door het totaal aantal eenheden te vermenigvuldigen met het toetsbedrag (het maximale bedrag per afgeschermd woning).

Tabel 4.1. Berekening maximale schermkosten railverkeerslawaal

geluidbelastingklasse (dB(A))	woningen				
	categorie 1		categorie 2		
	totaal aantal per klasse	aantal met aanv. gevelm.	totaal aantal per klasse	aantal met a anv. gevelm.	
66 t/m 70	... x 2 = ...	... x 2 = ...	... x 4 = ...	... x 4 = ...	
71 t/m 73	... x 3 = ...	... x 2 = ...	... x 6 = ...	... x 4 = ...	
boven 73	... x 6 = ...	... x 3 = ...	... x 16 = ...	... x 6 = ..	
subtotalen	A:	B:	C:	D:	
eenheden					
		Totaal aantal eenheden:		A+B+C+D	E
		Maximale schermkosten:		E x € 3 690	F
		Maximum bijz. situatie:		F + 30 %	

Tabel 4.2. Berekening maximale schermkosten wegverkeerslawaal

geluids- belastingsklasse (dB(A) na aftrek ex. art. 103 Wgh.)	woningen				
	categorie 1		categorie 2		
	totaal aantal per klasse	aantal met aanv. ge- velmaatregelen	totaal aantal per klasse	aantal met aanv. ge- velmaatregelen	
56 t/m 60	... x 1 =	... x 1 =	... x 2 =	... x 2 =	
61 t/m 65	... x 2 =	... x 1 =	... x 5 =	... x 3 =	
66 t/m 70	... x 3 =	... x 2 =	... x 7 =	... x 4 =	
boven 70	... x 13 =	... x 2 =	... x 18 =	... x 4 =	
subtotalen					
eenheden	A:	B:	C:	D:	
		Totaal aantal eenheden	A+B+C+D →		E:
		Maximale schermkosten	E x € 4.150 →		F:
		Maximum bijz. situatie	F + 30 % →		

4.3. Stad- en milieubenadering

Met de stad- en milieubenadering (welke inmiddels verankerd is in de Interimwet Stad & Milieu) krijgen alle gemeenten de mogelijkheid onder voorwaarden af te wijken van milieu wet- en regelgeving voor bodem, geluid, stank en ammoniak. De wet geldt zowel voor het stedelijk als landelijk gebied. Om te kunnen afwijken van milieunormen moeten gemeenten een afwijkingsbesluit nemen. Ze mogen zo'n besluit alleen nemen als dit leidt tot zuinig en doelmatig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingkwaliteit. Een uitzondering geldt voor de reconstructiegebieden, ingeval artikel 27 van de Reconstructiewet concentratiegebieden van toepassing is. In die situaties kunnen provincies (met goedkeuring van de ministers van VROM en LNV) afwijken van de ammoniakregels.

Voordat gemeenten een afwijkingsbesluit kunnen nemen, doorlopen zij eerst de stappen 1 en 2 van de stad- en milieubenadering. Zij ontwikkelen een plan waarin de ruimtelijke en milieuaspecten integraal zijn opgenomen. Milieuknelpunten lossen zij zoveel mogelijk op met bronmaatregelen (stap 1). Vervolgens benutten zij de mogelijkheden van de bestaande regelgeving (stap 2) maximaal. Als zij dan nog de gewenste ruimtelijke ontwikkeling niet kunnen realiseren, is een stap-3-besluit wellicht aan de orde.

Een afwijkingsbesluit geldt altijd voor een bepaald projectgebied. Gemeenten kunnen zo'n besluit nemen om milieugevoelige bestemmingen te realiseren, zoals woningen en kantoren. Of voor het vestigen of verplaatsen van kleinschalige bedrijvigheid om menging met woningen tot stand te brengen. Inhoudelijk moet een afwijkingsbesluit goed gefundeerd zijn.

Gemeenten moeten:

- aantonen dat de afwijking noodzakelijk is voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en bijdraagt aan een zuinig en doelmatig ruimtegebruik en een optimale leefomgevingkwaliteit in het projectgebied;
- een stap-3-besluit altijd in samenhang met een bestemmingsplan (herziening) nemen, omdat het ruimtelijke ontwikkelingen betreft;
- aantonen dat de belanghebbenden, zoals bewoners, bedrijven of maatschappelijke organisaties, bij de voorbereiding betrokken waren;
- eventuele nadelige gevolgen van een stap-3-besluit zoveel mogelijk beperken. Immers, er wordt afgeweken van grenswaarden. Als dat niet lukt moeten gemeenten zorgen voor compensatie.

Een gemeente moet eerst compenseren binnen het milieucompartiment waarvan wordt afgeweken. Bijvoorbeeld: overschrijdt de gemeente de geluidsnorm aan de buitenkant van een huis, dan kan zij extra isolatiemaatregelen nemen zodat de geluidshinder binnen juist afneemt. Vervolgens kan de gemeente compenseren met andere milieucompartimenten (bijvoorbeeld zorgen voor minder stank in de omgeving) en ten slotte met andere leefkwaliteitsaspecten (zorgen voor een veiligere buurt). Compensatie moet zoveel mogelijk binnen het experimentgebied gebeuren.

Samengevat bevat de Interimwet Stad & Milieu een aantal randvoorwaarden waaraan moet worden voldaan voordat een overschrijding van de maximale grenswaarde acceptabel is. In ieder geval moeten eerst alle bronmaatregelen zijn benut, alsmede de mogelijkheden van de bestaande regelgeving. Daarnaast is een afwijking van de grenswaarde alleen mogelijk als dit een noodzakelijke voorwaarde is voor het realiseren van andere kwaliteitsdoelstellingen binnen het plangebied.

4.4. Saldobenadering geluid

Op basis van de saldobenadering luchtkwaliteit, de saneringsregeling weg- en railverkeerslawaaï en de stad- en milieubenadering wordt in deze paragraaf onderzocht of deze regelingen aanknopingspunten bieden voor een saldobenadering geluid. Overigens is in de huidige Wet geluidhinder ook een saldering van geluid opgenomen bij de reconstructie van wegen.

Bij een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder is het momenteel mogelijk een hogere grenswaarde aan te vragen bij een toename van de geluidsbelasting met 5 dB(A) of meer. Hiervoor geldt dan wel dat als gevolg van de reconstructie de geluidsbelasting op een vergelijkbaar aantal woningen moet afnemen én de afname van de geluidsbelasting op de woningen moet ongeveer gelijk zijn aan de toename van de geluidsbelasting. Een toename van de geluidsbelasting met 6 dB(A) mag dus niet gecompenseerd worden met een afname van 2 dB(A). Daarnaast moet de wegbeheerder financiële middelen ter beschikking stellen om akoestische maatregelen te treffen aan de woningen die een toename van de geluidsbelasting ondervinden.

Deze regeling is ingevoerd om het mogelijk te maken verkeersplannen uit te voeren die in grote delen van de gemeente leiden tot geluidreductie, maar waardoor, in verband met de concentratie van het verkeer een toename van de geluidsbelasting met meer dan 5 dB(A) op een enkel weggedeelte voor een veel geringer aantal woningen niet valt te vermijden. Om te voorkomen dat als gevolg van opeenvolgende reconstructies de geluidsbelasting ongelimiteerd zou worden verhoogd, is voor een aantal gevallen een plafond vastgesteld. Op deze gevallen wordt hier niet verder ingegaan.

Bij een saldobenadering voor geluid spelen de volgende vijf vragen een rol:

- voor welke situaties kan een saldobenadering geluid worden toegepast;
- hoe wordt het salderingsgebied afgebakend;
- welke uitgangspunten en randvoorwaarden gelden voor de toepassing van een saldobenadering geluid;
- op basis van welke criteria vindt saldering van geluid plaats;
- is een saldobenadering geluid mogelijk binnen de bestaande wettelijke kaders?

Deze vijf vragen worden hierna beknopt toegelicht.

toepassingsgebied

Het uitgangspunt voor een saldobenadering geluid is dat binnen een afgebakend aandachtsgebied (het salderingsgebied) een geringe overschrijding van de voorkeursgrenswaarde wordt gecompenseerd door een verbetering van de geluidkwaliteit op een andere plek binnen het salderingsgebied. Voorts is het maatschappelijk niet acceptabel een eventuele verslechtering van de ene lawaaisoort te compenseren met een verbetering van de andere lawaaisoort, omdat geen enkele functionele samenhang bestaat tussen beide situaties. Dit laatste is een belangrijke randvoorwaarde in de salderingsregeling luchtkwaliteit.

Voor spoorweglawaai lijkt de saldobenadering om die reden weinig meerwaarde te bieden. Spoorweglawaai is gerelateerd aan een vast traject en een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op een deel van het spoortraject zal doorgaans niet samengaan met een verbetering op een ander deel van het traject.

Voor luchtvaartlawaai zijn, naast het treffen van bronmaatregelen, het veranderen van de (aan)vliegroutes en de optimalisatie van de verdeling van het aantal vliegers per etmaal (dag, avond, nacht), de enige manieren om verbetering te brengen in de geluidssituatie. Het veranderen van de aanvliegroutes is feitelijk het verplaatsen van het probleem, tenzij de aanvliegroutes niet boven bewoond gebied plaats vinden. In het laatste geval lijkt saldering een oplossing te kunnen bieden. Dit geldt ook voor de herverdeling van het aantal vliegers, waarbij minder gedurende de nacht en meer gedurende de dagperiode wordt gevlogen.

Voor bedrijven en industrieterreinen is een situatie denkbaar waarbij een saldobenadering kan bijdragen tot een oplossing voor bestaande geluidknelpunten. Bijvoorbeeld de situatie waarbij bedrijven uit de bebouwde kom worden uitgeplaatst naar een industrieterrein dat krap zit in de geluidruimte. In dat geval zou gemotiveerd kunnen worden dat een verslechtering van de geluidskwaliteit in de directe omgeving van het industrieterrein gecompenseerd wordt door een verbetering van de geluidskwaliteit in de bebouwde kom. In deze situatie is duidelijk sprake van een functionele samenhang. Daarnaast biedt de saldobenadering mogelijk een oplossing voor geluidknelpunten door wegverkeer. Door verkeersmaatregelen gericht op een wijziging van de verkeersstromen, wordt het verkeer op bepaalde routes verminderd (en de geluidskwaliteit verbeterd) en geconcentreerd op andere routes (met een verslechtering van de geluidskwaliteit). In dat geval is ook sprake van een functionele samenhang. Met het oog op dergelijke verkeersmaatregelen is in de Wet geluidhinder artikel 100a opgenomen.

salderingsgebied

Zowel bij bedrijven/industrieterreinen en verkeer kan sprake zijn van een functionele samenhang tussen een verslechtering en een verbetering van de geluidskwaliteit binnen een plangebied als gevolg van een nieuwe ontwikkeling. De volgende vraag is dan hoe het relevante salderingsgebied zich verhoudt tot het plangebied. De salderingsregeling luchtkwaliteit staat in principe toe dat verbetermaatregelen ook buiten het plangebied kunnen worden toegepast, mits er voldoende waarborgen zijn voor het daadwerkelijk uitvoeren van de maatregelen. Voor de saldobenadering geluid dient ook de vraag te worden beantwoord of kan worden toegestaan dat het salderingsgebied groter is dan het plangebied. Een belangrijk verschil met luchtkwaliteit is dat de effecten van geluid meer lokaal en niet gemeentegrens overschrijdend zijn. Om die reden ligt het voor de hand het salderingsgebied af te bakenen binnen het plangebied.

uitgangspunten

In de voorschriften voor de saldobenadering luchtkwaliteit en ook in de Interimwet Sted & Milieu zijn randvoorwaarden en uitgangspunten geformuleerd voor het kunnen toepassen van de saldobenadering, respectievelijk het stap-3 besluit. Om die reden ligt het voor de hand om ook voor de saldobenadering geluid uitgangspunten te formuleren. Daarbij kan onder meer worden gedacht aan de volgende uitgangspunten:

- salderen van geluid is alleen mogelijk binnen dezelfde geluidsoort;
- salderen is pas mogelijk als alle reële bronmaatregelen (op basis van het ALARA principe) zijn benut;

- het af te bakenen salderingsgebied is onderdeel van het plangebied; alleen maatregelen die binnen het plangebied worden genomen ter compensatie van een verslechtering van de geluidkwaliteit komen in aanmerking voor saldering;
- de maximum overschrijding van de voorkeursgrenswaarde bedraagt 5 dB(A); indien de overschrijding groter is dan 5 dB(A), dienen ook maatregelen te worden getroffen om de geluidbelasting ter plaatse terug te brengen tot een maximum van 55 dB(A), dit sluit aan bij de stad- en milieubenadering;
- saldering is alleen mogelijk als dit bijdraagt tot het realiseren van andere kwaliteitsdoelstellingen binnen het plangebied, zoals het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, efficiënt ruimtegebruik, verbetering van de verkeersveiligheid, een betere doorstroming van het verkeer.

afwegingscriteria

Dan de vraag op basis van welke criteria saldering kan plaats vinden. Mogelijke criteria zijn:

- een vermindering van het aantal blootgestelden boven 50 dB(A) ten opzichte van de autonome ontwikkeling binnen het salderingsgebied (vergelijkbaar met de saldobenadering luchtkwaliteit);
- een vermindering van het aantal blootgestelden op basis van de volgende weegfactoren (vergelijkbaar met de saneringsregeling weg- en railverkeerslawaaï):
 - factor 1: 50-55 dB(A);
 - factor 2: 55-60 dB(A);
 - factor 3: > 60 dB(A).
- de toename van het aantal personen met een geluidkwaliteit van 45-50 dB(A) is groter dan de toename van het aantal personen met een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A), ook hier ten opzichte van de autonome ontwikkeling en binnen het salderingsgebied.

Deze uiteenlopende criteria laten zien dat saldering nog niet zo eenvoudig is. Het eerste criterium is vooral gericht op het realiseren van een algehele verbetering van de geluidssituatie in het salderingsgebied, ongeacht de mate waarin een verbetering optreedt. Het tweede criterium kijkt wel naar matig geluidgehinderden en sterk geluidgehinderden. De afname van het aantal geluidgehinderden boven de 60 dB(A) weegt drie keer zo zwaar als de afname van het aantal matig gehinderden. Dit is ook overeenkomstig de kennis die beschikbaar is over het optreden van gezondheidsklachten. Bij het derde criterium wordt vooral gekeken naar de mate waarin een lichte verslechtering van de geluidkwaliteit binnen het salderingsgebied voldoende wordt gecompenseerd door een toename van een goed woon- en leefklimaat elders binnen het salderingsgebied.

Voor welk criterium uiteindelijk wordt gekozen is afhankelijk van de lokale situatie, maar is ook een politieke keuze. Het derde criterium lijkt maatschappelijk gezien het meest acceptabel, mits zich geen situaties voordoen met woningen met meer dan 55 dB(A) geluidbelasting op de gevel. Het tweede criterium is meer acceptabel voor saneringssituaties en wellicht voor de stad- en milieubenadering.

wettelijke kaders

Voor een saldoregeling geluid bestaat nog geen wettelijk kader. Dit betekent dat de saldobenadering alleen kan worden toegepast voor zover bestaande wettelijke kaders hiertoe de mogelijkheid bieden. De Wet geluidhinder biedt alleen mogelijkheden voor saldering als sprake is van een reconstructie. Hiervoor is een regeling beschikbaar.

Een andere mogelijkheid is toepassing van de saldobenadering geluid binnen de Interimwet Stad & Milieu. Indien wordt voldaan aan de formele randvoorwaarden voor toepassing van een stap 3-besluit, zou een dergelijk besluit extra kunnen worden gemotiveerd en onderbouwd als elders binnen het plangebied sprake is van een duidelijke verbetering van de geluidkwaliteit. De afweging die dan moet worden gemaakt is die tussen de hoogte van de kosten voor compenserende maatregelen op de plaats waar sprake is van een verslechtering en de verbetermaatregelen elders. Dit is enigszins vergelijkbaar met de saneringsregeling weg- en railverkeerslawaaï. Hier speelt dan ook de vraag van de doelmatigheid van investeringen.

Een derde optie biedt wellicht de Wet milieubeheer. Op basis van de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening is het mogelijk gebieden aan te wijzen en voor die gebieden een maximale grenswaarde vast te stellen. Voor bepaalde gebieden (eerstelijnsbebouwing langs bepaalde stroomzones) zou een maximale grenswaarde kunnen worden vastgesteld van 55 dB(A), waarvoor dan een hogere grenswaarde moet worden aangevraagd. Daar staat dan tegenover dat voor andere gebieden de grenswaarde lager ligt dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Dit zou bijvoorbeeld kunnen worden gemotiveerd als het aantal blootgestelden dat in geluidkwaliteit er op vooruitgaat een veelvoud is van het aantal personen dat een hogere geluidbelasting ondervindt. Het bevoegd gezag is voor dit besluit momenteel wel afhankelijk van de goedkeuring van Gedeputeerde Staten. Dit wordt anders als de bevoegdheid tot het nemen van een hogere grenswaarde besluit wordt gedelegeerd naar de gemeente. Dan kan de gemeente daar zelf beleid voor ontwikkelen.



CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Het moment waarop een akoestisch onderzoek wordt voorbereid, is het meest aangewezen moment om over cumulatie na te denken. Voor een akoesticus met voldoende kennis over de relevante geluidsbronnen in de gemeente is het inteekenen van overige geluidsbronnen, in het gebied waarop het akoestisch onderzoek betrekking heeft, voldoende om een inschatting te kunnen maken van de noodzaak voor cumulatie.

Bij de afbakening van het aandachtsgebied moet speciale aandacht worden besteed aan de randen van het gebied. Bij de grenzen kunnen geluidsbronnen buiten het aandachtsgebied invloed hebben binnen het aandachtsgebied.

Bij individuele geluidsbronnen moet het aandachtsgebied bepaald worden op basis van de grootte van de geluidsbron. Bij de meeste bronnen zal het aandachtsgebied goed afgebakend kunnen worden door uit te gaan van een relevantiefactor vermenigvuldigt met de wettelijke zonebreedte. Voor weg- en railverkeer is een dergelijke zonebreedte opgenomen in de wet en ook rond gezoneerde industrieterreinen is de zone vastgelegd. Voor individuele bedrijven kan gebruik worden gemaakt van de afstanden in de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. Met name voor gezoneerde industrieterreinen en luchtvaartzones is het erg moeilijk om gebruik te maken van een relevantiefactor vermenigvuldigt met de zonebreedte. Bij deze geluidsbronnen kan bijvoorbeeld de breedte tussen de 50 en 55 dB(A) contour of de 35 en 40 Ke-zone vermenigvuldigt met een relevantiefactor als maat worden gehanteerd voor het bepalen van het aandachtsgebied.

Het cumuleren van de wettelijke grenswaarden lijkt weinig effectief. Indien alle bronnen afzonderlijk voldoen aan de wettelijke grenswaarden, zullen zij gezamenlijk ook voldoen aan de wettelijke grenswaarden, ongeacht de toegepaste cumulatiemethode. De kwaliteit die aan de gecumuleerde geluidsbelasting gegeven kan worden is waarschijnlijk het beste toetsingscriterium. Een oordeel verbinden aan het percentage matig gehinderden, (gewoon) gehinderden en ernstig gehinderden kan ook gebruikt worden als toetsingscriterium. Bij energetische cumulatie kan de gemeente zelf toetsingscriteria opstellen door aan een bepaalde geluidsbelasting een kwaliteitsoordeel te verbinden.

Wanneer gekeken wordt naar de gecumuleerde geluidsbelasting op de gevel van een woning is het geluidsspectrum niet echt relevant. Wanneer op basis van de gecumuleerde geluidsbelasting bepaald wordt dat geluidwerende maatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn, is aansluiting zoeken bij de huidige saneringspraktijk de meest logische keuze.

Voor een saldobenadering geluid bestaat nog geen wettelijk kader. De enige mogelijkheid voor toepassing van de saldobenadering geluid is de Interimwet Stad & Milieu. De saldobenadering geluid kan eventueel worden gebruikt voor de afweging tussen investeringen gericht op het treffen van compenserende maatregelen op de plaats waar sprake is van een verslechtering en maatregelen die elders binnen het plangebied bijdragen aan een verbetering. Voorwaarde is natuurlijk wel dat sprake is van een functionele samenhang.

In de nabije toekomst biedt wellicht de Wet milieubeheer een kader voor het toepassen van de saldobenadering geluid. Gemeenten kunnen op grond van de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening voor bepaalde gebieden (bijvoorbeeld eerstelijnsbebouwing langs bepaalde stroomzones) een hogere grenswaarde vaststellen dan het heersende geluidniveau. Dit kan tot een maximum van 55 dB(A). Wel is dan een hogere waarde besluit nodig. Indien de Wet geluidhinder de bevoegdheid tot het vaststellen van hogere grenswaarden delegeert aan het college van B&W, kan de gemeente hierin zelf haar afwegingen maken en is niet meer afhankelijk van het oordeel van Gedeputeerde Staten.

REFERENTIELIJST

1. Nederlands Instituut voor Preventieve Gezondheidszorg NIPG-TNO, H.M.E. Miedema, Response functions for environmental noise in residential areas (publicatienummer 92.006), 1992.
2. Nederlands Instituut voor Preventieve Gezondheidszorg NIPG-TNO, H.M.E. Miedema, Geluid, geur en milieukwaliteit, 1993.
3. Nederlands Instituut voor Preventieve Gezondheidszorg NIPG-TNO, H.M.E. Miedema en C.G.M. Oudshoorn, Elementen for a position paper on relationships between transportation noise and annoyance (publicatienummer PG/VGZ/00.052), 2000.
4. <http://www.xs4all.nl/~rigolett/ENGELS/cumux.htm>.
5. Vereniging van Nederlandse gemeenten, J.A.V.F.M. Peters, Bedrijven en Milieuzonering, 2001.
6. USV-weging ten behoeve van de bepaling van de maximale schermkosten voor sanering weg- en railverkeerslawaaï, november 2002.

BIJLAGE I Rekenvoorbeelden energetische sommatie

Onderstaand zijn ter verduidelijking een aantal rekenvoorbeelden opgenomen, waarbij deze stappen zijn doorlopen.

voorbeeld 1.

bron	gevelbelasting in dB(A)	binnenniveau in dB(A)	vereiste geluidswering (G _s)
verkeer	63	35	28
rail	73	35	38
industrie	55	35	20
Totale geluidswering (G _s) energetisch gesommeerd			38
te hanteren spectrum	railverkeer (Indien het railverkeer in een belangrijke mate uit goederenverkeer bestaat dan het spectrum wegverkeer hanteren)		

voorbeeld 2.

bron	gevelbelasting in dB(A)	binnenniveau in dB(A)	vereiste geluidswering (G _s)
verkeer	69	35	34
rail	63	37	26
industrie	55	35	20
Totale geluidswering (G _s) energetisch gesommeerd			35
te hanteren spectrum	wegverkeer		

voorbeeld 3.

bron	gevelbelasting in dB(A)	binnenniveau in dB(A)	vereiste geluidswering (G _s)
verkeer	51	35	16
rail	-	-	-
industrie	55	35	20
Totale geluidswering (G _s) energetisch gesommeerd			21
te hanteren spectrum	te bepalen op basis van de akoestisch onderzoeken (locatiespecifiek)		

voorbeeld 4.

bron	gevelbelasting in dB(A)	binnenniveau in dB(A)	vereiste geluidswering (G _s)
verkeer	54	35	19
rail	50	35	21
industrie	55	35	20
Totale geluidswering (G _s) energetisch gesommeerd			25
te hanteren spectrum	te bepalen op basis van de akoestisch onderzoeken (locatiespecifiek), eventueel spectraal berekenen		

BIJLAGE II Rekenvoorbeelden cumulatie

Hieronder worden een aantal rekenvoorbeelden gegeven om aan de verschillen in de gecumuleerde geluidsbelasting inzichtelijk te maken. De rekenvoorbeelden zijn geheel willekeurig gekozen.

rekenvoorbeeld 1.

	geluidniveau per bron in dB(dB(A))			gecumuleerd geluidsniveau
	wegverkeer	railverkeer	industrie	
dag	58	54	45	
avond	53	53	45	
nacht	48	48	45	
MKM_{DEN}				62
MKM_{DEN}				60
gecumuleerde L_{DEN}				58
L_{DEN} met energietech.				62
L_{DEN} met energietech.				57

rekenvoorbeeld 2.

	geluidniveau per bron in dB(dB(A))			gecumuleerd geluidsniveau
	railverkeer	industrie	luchtvaart	
dag	49	48	35 Ko / 59 L_{DEN}	
avond	49	45		
nacht	46	38		
MKM_{DEN}				55
MKM_{DEN}				54
gecumuleerde L_{DEN}				59
L_{DEN} met energietech.				68
L_{DEN} met energietech.				59

rekenvoorbeeld 3.

	geluidniveau per bron in dB(dB(A))			gecumuleerd geluidsniveau
	wegverkeer	railverkeer	industrie	
dag	52	55	50	
avond	47	55	45	
nacht	40	49	0	
MKM_{DEN}				59
MKM_{DEN}				57
gecumuleerde L_{DEN}				55
L_{DEN} met energietech.				61
L_{DEN} met energietech.				58

In de rekenvoorbeelden valt op dat de energetische sommatie van L_{DEN} aardig overeen komt met de gecumuleerde L_{DEN} , terwijl het verschil tussen de L_{DEN} en de MKM_{DEN} veel groter is. Momenteel is onduidelijk of dit toeval is of dat een energetische sommatie van L_{DEN} vrijwel altijd ongeveer gelijk is aan L_{DEN} . Indien de L_{DEN} energetisch altijd ongeveer gelijk is aan L_{DEN} , lijkt het eenvoudiger om energetisch te sommeren.

Verder blijkt uit de rekenvoorbeelden dat afhankelijk van de cumulatiemethode de verschillen in de totale geluidsniveaus kunnen variëren van 0 tot 13 dB. De keuze voor een cumulatiemethode moet daarom weloverwogen worden gemaakt om aan te sluiten bij de ervaren geluidshinder.

De milieukwaliteitsmaten (L_{elmaal} en L_{DEN}) zijn beide gebaseerd op de methode Miedema en sluiten aan bij de ervaren geluidshinder. Ook de L_{DEN} heeft een relatie met de ervaren geluidshinder. Het nadeel van deze grootheden is echter wel dat ze niet direct kunnen worden gemeten, maar altijd een zekere bewerking vereisen. De ervaren hinder heeft geen duidelijke relatie met de gemeten geluidbelasting en kan ook niet eenvoudig worden berekend op basis van metingen.

De energetische cumulatie kan eventueel aansluiten op de gemeten geluidsbelasting. Hiervoor zullen wel langdurige metingen noodzakelijk zijn, waarbij eerder gedacht moet worden aan een meetnetwerk als aan het uitvoeren van referentiemetingen.

BIJLAGE III Gehanteerde formules voor diverse cumulatiemethoden

formules voor energetische cumulatie

De geluidniveaus als gevolg van de verschillende geluidsoorten worden per periode energetisch bij elkaar opgeteld.

Vervolgens wordt de L_{elmaal} en de L_{DEN} bepaald volgens de reguliere methoden.

Letmaal is de hoogste van L_{dag} , $L_{\text{avond}} + 5$ en $L_{\text{nacht}} + 10$

$$L_{\text{DEN}} = 10 \cdot \log[(12/24) \cdot 100.1^{L_{\text{dag}}} + (4/24) \cdot 100.1^{(L_{\text{avond}} + 5)} + (8/24) \cdot 100.1^{(L_{\text{nacht}} + 10)}]$$

formules voor cumulatie met L_{DEN}

Tabel III.1. Omrekening van afzonderlijke geluidsoorten naar L_{DEN} voor wegverkeerslawaai (L_{DEN})

geluidsoort	omrekenformule
railverkeerslawaai	$L_{\text{DEN}} \text{ rail} = (2,10 \cdot L_{\text{DEN}} \text{ rail} - 3,1) / 2,22$
vliegtuiglawaai	$L_{\text{DEN}} \text{ vlieg} = (2,17 \cdot L_{\text{DEN}} \text{ vlieg} + 15,6) / 2,22$
industrielawaai	$L_{\text{DEN}} \text{ industrie} = L_{\text{DEN}} \text{ industrie} + 3$
rangeerterrein	$L_{\text{DEN}} \text{ rangeer} = (2,49 \cdot L_{\text{DEN}} \text{ rangeer} + 21,2) / 2,22$
impulslawaai	$L_{\text{DEN}} \text{ impuls} =$

formules voor de bepaling van het aantal gehinderden conform de cumulatiemethode L_{DEN}

$$\% \text{ matig gehinderden} = -6,235 \cdot 10^{-4} (L_{\text{DEN}} - 32)^3 + 5,509 \cdot 10^{-2} (L_{\text{DEN}} - 32)^2 + 0,6693 (L_{\text{DEN}} - 32)$$

$$\% \text{ gehinderden} = 1,795 \cdot 10^{-4} (L_{\text{DEN}} - 37)^3 + 2,110 \cdot 10^{-2} (L_{\text{DEN}} - 37)^2 + 0,5353 (L_{\text{DEN}} - 37)$$

$$\% \text{ ernstig gehinderden} = 9,868 \cdot 10^{-4} (L_{\text{DEN}} - 42)^3 - 1,436 \cdot 10^{-2} (L_{\text{DEN}} - 42)^2 + 0,1695 (L_{\text{DEN}} - 42)$$

formules voor de cumulatie van geluidsbelasting met behulp van de wegingsfactoren conform de methode Miedema

$$Y_{\text{dag}} = 10 \cdot \log[10^{0,1 \cdot (L_{\text{Aeq,dag}} - PL_i)} \cdot A_i]$$

$$Y_{\text{avond}} = 10 \cdot \log[10^{0,1 \cdot (L_{\text{Aeq,avond}} + 5 - PL_i)} \cdot A_i]$$

$$Y_{\text{nacht}} = 10 \cdot \log[10^{0,1 \cdot (L_{\text{Aeq,nacht}} + 10 - PL_i)} \cdot A_i]$$

$$MK_{\text{Miedema}} = 10 \cdot \log(Y_{\text{elmaal}}) + 40, \text{ waarin de } Y_{\text{elmaal}} \text{ de hoogste waarde is van de } Y_{\text{dag}}, Y_{\text{avond}} \text{ en } Y_{\text{nacht}}.$$

$$MK_{\text{MDEN}} = 10 \cdot \log[(12/24) \cdot Y_{\text{dag}} + (4/24) \cdot Y_{\text{avond}} + (8/24) \cdot Y_{\text{nacht}}] + 40$$

formules voor de bepaling van het aantal gehinderden voor MKM_{elma}

$$\% \text{ matig gehinderden} = 1,92(MKM - 35) - (0,0179(MKM - 40)^2 + 0,88(MKM - 40)) - (0,034(MKM - 45)^2)$$

$$\% \text{ gehinderden} = 0,0179(MKM - 40)^2 + 0,88(MKM - 40) - (0,034(MKM - 45)^2)$$

$$\% \text{ ernstig gehinderden} = 0,034(MKM - 45)^2$$

Herberekening Corneth door StAB

LW koeling + 4 dB, LW stationair + 5 dB, LW rijden (met koeling aan) + 5 dB

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van eerste model
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: LA_r, LT
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01_A	Koesdonkerveldweg 18	1.50	43.8	42.9	41.7	51.7
01_B	Koesdonkerveldweg 18	5.00	46.3	45.3	44.3	54.3
02_A	Pratwinkel 5	1.50	45.8	45.0	43.3	53.3
02_B	Pratwinkel 5	5.00	48.6	47.9	46.6	56.6
03_A	Pratwinkel 5 (zijgevel)	1.50	46.5	45.8	43.9	53.9
03_B	Pratwinkel 5 (zijgevel)	5.00	46.1	45.3	43.6	53.6
04_A	Pratwinkel 1a (achtergevel)	1.50	44.1	43.2	42.0	52.0
05_A	Pratwinkel 1a (ih)	1.50	39.6	38.6	37.4	47.4
06_A	Pratwinkel 2	1.50	43.5	42.6	40.1	50.1
06_B	Pratwinkel 2	5.00	45.6	44.8	42.8	52.8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.90

7/26/2011 12:14:30 PM

Herberekening Corneth door StAB

LWmax optrekken vrachtwagen bij poort + 5 dB

Rapport: Resultatentabel
 Model: Kopie van eerste model
 LAmaz totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: LAmaz

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
01_A	Koesdonkerveldweg 18	1.50	57.2	57.2	57.2
01_B	Koesdonkerveldweg 18	5.00	58.6	58.5	58.5
02_A	Pratwinkel 5	1.50	72.7	72.7	72.7
02_B	Pratwinkel 5	5.00	72.8	72.8	72.8
03_A	Pratwinkel 5 (zijgevel)	1.50	75.7	75.7	75.7
03_B	Pratwinkel 5 (zijgevel)	5.00	73.7	73.7	73.7
04_A	Pratwinkel 1a (achtergevel)	1.50	59.5	59.5	59.5
05_A	Pratwinkel 1a (ih)	1.50	59.1	59.1	59.1
06_A	Pratwinkel 2	1.50	54.4	54.4	54.4
06_B	Pratwinkel 2	5.00	56.7	56.7	56.7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.90

7/26/2011 12:12:54 PM

Herberekening Corneth door StAB LW indirecte hinder + 1 dB

Rapport: Resultatentabel
Model: Kopie van eerste model
LAgg totaalresultaten voor toetspunten
Groep: indirect
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Elmaal
01_A	Koesdonkerveldweg 18	1.50	26.1	25.3	24.4	34.4
01_B	Koesdonkerveldweg 18	5.00	28.0	27.2	26.4	36.4
02_A	Pratwinkel 5	1.50	41.8	41.0	39.7	49.7
02_B	Pratwinkel 5	5.00	43.0	42.1	40.7	50.7
03_A	Pratwinkel 5 (zijgevel)	1.50	44.0	43.1	41.6	51.6
03_B	Pratwinkel 5 (zijgevel)	5.00	43.5	42.6	41.1	51.1
04_A	Pratwinkel 1a (achtergevel)	1.50	46.2	45.3	43.6	53.6
05_A	Pratwinkel 1a (ih)	1.50	49.6	48.7	47.1	57.1
06_A	Pratwinkel 2	1.50	29.4	28.5	26.9	36.9
06_B	Pratwinkel 2	5.00	33.3	32.4	30.8	40.8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V1.90

7/26/2011 12:08:01 PM



de Rechtspraak

Rechtbank
Roermond

INGEKOMEN

23 MRT 2012

AANGETEKEND

Sector Bestuursrecht

het College van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Peel en Maas
Postbus 7088
5980 AB Panningen

bezoekadres
Willem II Singel 67
6041 HR Roermond

correspondentieadres
Postbus 950
6040 AZ Roermond

datum 22 maart 2012
onderdeel Zittingadministratie
contactpersoon dhr M. Craenen
doorkiesnummer (0475) 352 305
ons kenmerk Procedurenummer 09 / 942 WRO SC
uw kenmerk PZ/2009/4951
bijlage(n)
faxnummer afdeling (0475) 352 365
onderwerp het beroep van Dhr. en mw. Van Lier-Crienen te Baarlo

t (0475) 35 22 22
f (0475) 35 23 65
www.rechtspraak.nl
Bankrekening 56.99.90.661
t.n.v. MvJ Arrondissement
Roermond (544)

Bij beantwoording de datum en
ons kenmerk vermelden. Wilt u
slechts één zaak in uw brief
behandelen.

Geachte heer/mevrouw,

Over het beroep met procedurenummer 09 / 942 WRO SC deel ik u het volgende mee.

De rechtbank heeft uitspraak gedaan. Ik stuur u een kopie van de uitspraak. Indien in deze uitspraak wordt verwezen naar een uitspraak met een LJN-nummer, is de tekst van de betreffende uitspraak onder dat nummer gepubliceerd op www.rechtspraak.nl.

Tegen deze uitspraak staat voor een belanghebbende en het bestuursorgaan hoger beroep open. Dit dient te worden ingesteld **binnen zes weken** na de datum van verzending van deze uitspraak door een beroepschrift en een kopie van deze uitspraak te zenden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. In uw beroepschrift moet u vermelden waarom u het niet eens bent met de uitspraak. U kunt ook digitaal hoger beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Kijk op www.raadvanstate.nl voor meer informatie over het indienen van digitaal beroep.

Als u naar aanleiding van deze brief vragen hebt, kunt u contact opnemen met de administratie van de rechtbank op het hierboven vermelde doorkiesnummer.

Als u de rechtbank belt of schrijft, verzoek ik u het procedurenummer te vermelden.

Hoogachtend,


de griffier



de Rechtspraak

Rechtbank
Roermond

AANGETEKEND

Sector Bestuursrecht

het College van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Peel en Maas
Postbus 7088
5980 AB Panningen

bezoekadres
Willem II Singel 67
6041 HR Roermond

correspondentieadres
Postbus 950
6040 AZ Roermond

datum 22 maart 2012
onderdeel Zittingadministratie
contactpersoon dhr M. Craenen
doorkiesnummer (0475) 352 305
ons kenmerk Procedurenummer 09 / 941 WRO SC
uw kenmerk PZ/2009/4952
bijlage(n)
faxnummer afdeling (0475) 352 365
onderwerp het beroep van G.J. Crien en Zn. B.V. en dhr. G.J.M. Crien en te Baarlo

t (0475) 35 22 22
f (0475) 35 23 65
www.rechtspraak.nl
Bankrekening 56.99.90.661
t.n.v. MvJ Arrondissement
Roermond (544)

Bij beantwoording de datum en
ons kenmerk vermelden. Wilt u
slechts één zaak in uw brief
behandelen.

Geachte heer/mevrouw,

Over het beroep met procedurenummer 09 / 941 WRO SC deel ik u het volgende mee.

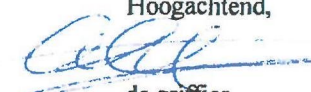
De rechtbank heeft uitspraak gedaan. Ik stuur u een kopie van de uitspraak. Indien in deze uitspraak wordt verwezen naar een uitspraak met een LJN-nummer, is de tekst van de betreffende uitspraak onder dat nummer gepubliceerd op www.rechtspraak.nl.

Tegen deze uitspraak staat voor een belanghebbende en het bestuursorgaan hoger beroep open. Dit dient te worden ingesteld **binnen zes weken** na de datum van verzending van deze uitspraak door een beroepschrift en een kopie van deze uitspraak te zenden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. In uw beroepschrift moet u vermelden waarom u het niet eens bent met de uitspraak. U kunt ook digitaal hoger beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Kijk op www.raadvanstate.nl voor meer informatie over het indienen van digitaal beroep.

Als u naar aanleiding van deze brief vragen hebt, kunt u contact opnemen met de administratie van de rechtbank op het hierboven vermelde doorkiesnummer.

Als u de rechtbank belt of schrijft, verzoek ik u het procedurenummer te vermelden.

Hoogachtend,


de griffier



de Rechtspraak

Rechtbank
Roermond

AANGETEKEND

Sector Bestuursrecht

het College van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Peel en Maas
Postbus 7088
5980 AB Panningen

bezoekadres
Willem II Singel 67
6041 HR Roermond

correspondentieadres
Postbus 950
6040 AZ Roermond

datum	22 maart 2012
onderdeel	Zittingadministratie
contactpersoon	dhr M. Craenen
doorkiesnummer	(0475) 352 305
ons kenmerk	Procedurenummer 08 / 1441 WRO SC
uw kenmerk	fictieve weigering
bijlage(n)	
faxnummer afdeling	(0475) 352 365
onderwerp	het beroep van dhr. J.W.M. Joosten en mw. J.H.M.S. Crienens te Baarlo

t (0475) 35 22 22
f (0475) 35 23 65
www.rechtspraak.nl
Bankrekening 56.99.90.661
t.n.v. MvJ Arrondissement
Roermond (544)

Bij beantwoording de datum en
ons kenmerk vermelden. Wilt u
slechts één zaak in uw brief
behandelen.

Geachte heer/mevrouw,

Over het beroep met procedurenummer 08 / 1441 WRO SC deel ik u het volgende mee.

De rechtbank heeft uitspraak gedaan. Ik stuur u een kopie van de uitspraak. Indien in deze uitspraak wordt verwezen naar een uitspraak met een LJN-nummer, is de tekst van de betreffende uitspraak onder dat nummer gepubliceerd op www.rechtspraak.nl.

Tegen deze uitspraak staat voor een belanghebbende en het bestuursorgaan hoger beroep open. Dit dient te worden ingesteld **binnen zes weken** na de datum van verzending van deze uitspraak door een beroepschrift en een kopie van deze uitspraak te zenden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. In uw beroepschrift moet u vermelden waarom u het niet eens bent met de uitspraak. U kunt ook digitaal hoger beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Kijk op www.raadvanstate.nl voor meer informatie over het indienen van digitaal beroep.

Als u naar aanleiding van deze brief vragen hebt, kunt u contact opnemen met de administratie van de rechtbank op het hierboven vermelde doorkiesnummer.

Als u de rechtbank belt of schrijft, verzoek ik u het procedurenummer te vermelden.

Hoogachtend,

de griffier

uitspraak

RECHTBANK ROERMOND

Sector bestuursrecht

Zaaknummers: AWB 08 / 1441, 09 / 941 en 09 / 942 WRO

Uitspraak van de meervoudige kamer van 22 maart 2012 in de zaken tussen

J.W.M. Joosten en J.H.M.S. Crien en, te Baarlo, eisers 1 (08 / 1441)

G.J.M. Crien en en G.J. Crien en en Zn. B.V., te Baarlo, eisers 2 (09 / 941)
(gemachtigde: mr. J. de Vet)

A.M.M.M. van Lier en A. van Lier-Crien en, te Baarlo, eisers 3 (09 / 942)
(gemachtigde: mr. J.M.S. Salomons)

en

het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Peel en Maas, verweerder

Procesverloop

Bij besluit van 20 maart 2007 heeft verweerder rechtsvoorganger, het college van burgemeester en wethouders van de (toenmalige) gemeente Maasbree, aan Int. Transportbedrijf John Corneth B.V. (Corneth) vrijstelling op grond van artikel 19, eerste lid, van de toenmalige Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) verleend voor het vestigen van haar bedrijf aan de Pratwinkel 9 te Baarlo. Onder meer door eisers is tegen dat besluit beroep ingesteld.

Bij uitspraken van deze rechtbank van 24 april 2008 zijn de beroepen van eisers gegrond verklaard, is het besluit van 20 maart 2007 vernietigd, en is bepaald dat verweerder een nieuw besluit dient te nemen met inachtneming van die uitspraken. Tegen die uitspraken is geen rechtsmiddel aangewend.

Bij brief van 8 september 2008 hebben eisers 1 beroep ingesteld tegen het niet tijdig nemen van een nieuw besluit naar aanleiding van de tussen partijen op 24 april 2008 door de rechtbank gewezen uitspraak.

Bij besluit van 26 mei 2009 (het bestreden besluit) heeft verweerder (opnieuw) vrijstelling op grond van artikel 19, eerste lid, van de WRO verleend van de voorschriften van het geldend bestemmingsplan "Buitengebied 1979" ten behoeve van het realiseren van de verplaatsing van Corneth van de locatie Napoleonsbaan Noord 12 te Baarlo naar de locatie Pratwinkel 9 te Baarlo onder de in dat besluit gestelde voorwaarden.

Eisers 2 en 3 hebben tegen het bestreden besluit beroep ingesteld. Aan eisers 1 is meegedeeld dat met toepassing van artikel 6:20, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) hun beroep geacht wordt mede gericht te zijn tegen het bestreden besluit. Eisers 1 hebben de gronden van het beroep aangevuld.

Met toepassing van artikel 8:26, eerste lid, van de Awb heeft de rechtbank Corneth en het College van Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie Limburg in de gelegenheid gesteld als partij aan de gedingen deel te nemen. Dezen hebben daarvan geen gebruik gemaakt.

Verweerder heeft met betrekking tot deze drie beroepen een verweerschrift ingediend.

De beroepen zijn gevoegd behandeld ter zitting van de meervoudige kamer van de rechtbank van 3 december 2009. Met toepassing van artikel 8:68 van de Awb is het onderzoek heropend en heeft de rechtbank bepaald dat opdracht zal worden gegeven aan de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) voor het uitbrengen van een deskundigenadvies. StAB heeft op 4 juni 2010 verslag uitgebracht.

Verweerder en eisers 1 hebben een reactie gegeven op het StAB-rapport van 4 juni 2010.

Op 30 september 2010 heeft de rechtbank een comparitie van partijen gehouden. Naar aanleiding van de gehouden comparitie heeft verweerder door HMB BV te Maasbree aan aanvullend akoestisch onderzoek laten verrichten, waarvan op 31 maart 2011 rapport is uitgebracht.

Op 16 juni 2011 heeft de rechtbank een vervolgoopdracht aan StAB gegeven. Door StAB is op 26 juli 2011 opnieuw verslag uitgebracht. Partijen zijn in de gelegenheid gesteld op dat verslag te reageren, van welke mogelijkheid gebruik is gemaakt.

De beroepen zijn opnieuw - gevoegd - behandeld ter zitting van 21 december 2011, waar eisers 1 in persoon zijn verschenen. Van eisers 2 is G.J.M. Crienens verschenen, bijgestaan door mr. J. de Vet. Eisers 3 zijn eveneens verschenen, bijgestaan door mr. J.M.S. Salomons. Verweerder heeft zich laten vertegenwoordigen door drs. A.P. Langerak.

Overwegingen

1. Op 26 april 2006 is namens Corneth een aanvraag om vrijstelling, vergezeld van een ruimtelijke onderbouwing, ingediend voor verplaatsing van de door haar geëxploiteerde transportonderneming van de locatie Napoleonsbaan 12 te Baarlo naar de locatie Pratswinkel 9 te Baarlo (kadastraal bekend gemeente Maasbree, sectie M, nummers 139 en 774). De gevraagde vrijstelling betreft het bestemmingsplan "Buitengebied 1979", zoals nader gewijzigd in 1987, omdat wegens strijd met de ter plaatse geldende bestemming "Agrarische bedrijfsdoeleinden (AG-B)" de vestiging van het transportbedrijf aldaar niet is toegestaan. De onderneming is begin 2007 gestart op de nieuwe locatie en is daar sinds medio 2007 vol in bedrijf.

2. Aangezien het vigerende bestemmingsplan ten tijde van de aanvraag ouder was dan 10 jaar, is op 31 oktober 2006 door de raad van verweerders gemeente ingevolge artikel 21 van de WRO een voorbereidingsbesluit ten aanzien van de betreffende locatie genomen. Op 2 februari 2007 is door verweerder een aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar ingediend bij GS, welke verklaring van geen bezwaar op 1 maart 2007 is verleend. Bij besluit van 20 maart 2007 is door verweerder vrijstelling op grond van artikel 19, eerste lid, van de WRO verleend van de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan ten behoeve van het realiseren van de vestiging van de onderneming van Corneth op de nieuwe locatie. Aan de vrijstelling zijn voorwaarden verbonden.

3. De rechtbank heeft bij de uitspraken van 24 april 2008 het besluit tot verlening van vrijstelling vernietigd. De rechtbank heeft als gebreken in verweerders besluitvorming aangewezen dat eisers niet in de gelegenheid zijn gesteld op de aanvullende rapporten (waaronder akoestisch onderzoek) te reageren, onvoldoende onderzoek had plaatsgevonden naar de gevolgen voor de verkeersveiligheid en naar de gevolgen voor luchtkwaliteit en geluidsbelasting en sprake was van een ontoereikende motivering van het standpunt dat voldaan is aan de voorwaarde van een verbeterde omgevingskwaliteit die in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) wordt gesteld.

4. Nadat een nieuwe ruimtelijke onderbouwing was opgesteld die is voorzien van uitgebreide nieuwe onderzoeken, heeft verweerder bij het ter uitvoering van de uitspraak van 24 april 2008 genomen, thans bestreden, besluit van 26 mei 2009 opnieuw vrijstelling op grond van artikel 19 van de WRO verleend. Daaraan is onder meer als voorwaarde verbonden dat het bedrijf maximaal 25 vrachtwagencombinaties mag hebben. Voorts is uitdrukkelijk aangegeven dat verdere groei van de bedrijfsactiviteiten of een toename van de bebouwing op de betrokken locatie niet is toegestaan.

5. Het beroep van eisers 1 tegen het niet tijdig nemen van het besluit op bezwaar, moet niet-ontvankelijk worden verklaard, nu dat besluit inmiddels is genomen en het beroep van rechtswege geacht wordt te zijn gericht tegen dat besluit.

6. Eisers hebben in wezen allen dezelfde beroepsgronden aangevoerd. Zij handhaven het betoog dat er geen sprake is van verbetering van de ruimtelijke kwaliteit als bedoeld in het POL. Verder hebben zij aangevoerd dat de verkeerssituatie verder is verslechterd door de vestiging van Corneth. Ook hebben zij bestreden dat wordt voldaan aan de eisen op het gebied van luchtkwaliteit en geluid. Verder hebben zij vraagtekens gesteld bij de voorwaarde van maximaal 25 vrachtwagens en hoe die gehandhaafd moet worden.

7. Ten aanzien van de beoordeling van de betoogde strijdigheid met het POL overweegt de rechtbank in de eerste plaats dat verweerder niet strikt aan het daarin neergelegde beleid is gebonden maar daarmee slechts rekening dient te houden. Na de verplaatsing van het bestaande transportbedrijf naar de nieuwe locatie wordt de oude locatie voor agrarische doelen gebruikt. De nieuwe locatie grenst aan de rand van bedrijventerrein "de Kieën", deze zijn van elkaar gescheiden door een groenstrook. In de (nieuwe) ruimtelijke onderbouwing is uiteengezet dat het project is gesitueerd in een gebied dat in het POL2006 is aangeduid als "vitaal landelijk gebied" (perspectief 4). Daaruit volgt dat het project moet leiden tot landschappelijke verbetering van de omgeving, waartoe zowel de nieuwe als de oude locatie behoort. Doordat de oude locatie opnieuw agrarisch geëxploiteerd zal worden, wordt aldaar, zo is in de ruimtelijke onderbouwing vermeld, de kwaliteit van de omgeving verbeterd. Ten aanzien van de nieuwe locatie is in de ruimtelijke onderbouwing gesteld dat het provinciale beleid mede ten doel heeft om bedrijfsactiviteiten te concentreren en te clusteren. Daarmee is volgens verweerder in overeenstemming dat het betrokken bedrijf wordt verplaatst naar een locatie tegen de grens van een bedrijventerrein. Verweerder heeft voorts benadrukt dat het bedrijf wordt gevestigd in bestaande bedrijfsbebouwing en dat het bestemmingsplan reeds de vestiging van een agrarisch hulpbedrijf mogelijk maakt, zodat daar geen verslechtering van de omgevingskwaliteit plaatsvindt. Met de realisatie van het project zal de landschappelijke kwaliteit van de omgeving per saldo verbeteren, aldus verweerder.

De rechtbank is van oordeel dat verweerder aldus in voldoende mate rekening heeft gehouden met het in het POL neergelegde provinciale beleid. De desbetreffende beroepsgronden treffen derhalve geen doel.

8. Eisers 1 hebben voorts aangevoerd dat op bedrijfsterrein ook een aanzienlijk aantal vrachtwagens van een Pools bedrijf, kennelijk zijnde een dochteronderneming van Corneth, zijn waar te nemen welke op dezelfde wijze lijken te worden gebruikt als de eigen vrachtwagens. Zij hebben betoogd dat daarmee de aan het vrijstellingsbesluit verbonden voorwaarde dat het bedrijf niet mag bestaan uit meer dan 25 vrachtwagencombinaties wordt ontboden. Deze voorwaarde is gesteld om een uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten te voorkomen. De rechtbank stelt daarover vast, hetgeen door verweerder ook is erkend, dat er onduidelijkheid over bestaat of die voorwaarde mede betrekking kan hebben op vrachtwagens van aan Corneth gelieerde bedrijven die regelmatig van diens bedrijfsterrein gebruik maken, zodat deze voorwaarde voor meer uitleg vatbaar en dus niet handhaafbaar is. De gestelde voorwaarde is derhalve ontoereikend om het daarmee beoogde belang te beschermen, zodat deze voorwaarde wegens strijd met artikel 19a, eerste lid, in verbinding met artikel 15, derde lid, van de WRO, niet in stand kan worden gelaten. Verweerder dient alsnog een duidelijke voorwaarde aan de vrijstelling te verbinden. Het betoog van eisers slaagt.

9. Naar aanleiding van de door eisers aangevoerde beroepsgronden betreffende de verkeerssituatie, luchtkwaliteit en geluidshinder heeft de rechtbank aanleiding gezien om StAB te vragen om daar onderzoek naar in te stellen en advies uit te brengen. StAB heeft het luchtkwaliteitsonderzoek dat bij de ruimtelijke onderbouwing is gebruikt, onderschreven. Ten aanzien van de verkeersveiligheid heeft StAB enkele aanbevelingen gedaan (zoals het creëren van fietsstroken), welke evenwel niet maken dat de ruimtelijke onderbouwing ten aanzien van de vestiging van de transportonderneming op deze locatie ondeugdelijk is. De rechtbank ziet geen aanleiding om ten aanzien van voornoemde aspecten te twijfelen aan de deugdelijkheid van het advies van StAB zodat de daarop betrekking hebbende beroepsgronden niet slagen.

10. Eisers betogen tot slot dat de verweerder geen vrijstelling heeft mogen verlenen omdat zij ontoelaatbare geluidsoverlast ondervinden van de activiteiten die worden verricht op en rondom het transportbedrijf. Zij voeren daartoe aan dat niet aan de in het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (hierna: het Besluit) opgenomen grenswaarden wordt voldaan en dat zij betwijfelen of afdoende akoestische maatregelen kunnen worden getroffen. De in opdracht van verweerder door HMB B.V. (HMB) uitgevoerde akoestische onderzoeken deugen volgens eisers niet, onder meer omdat is verzuimd om het cumulatieve geluidsniveau vast te stellen. Uit de rapportage van StAB van 16 juni 2011 blijkt volgens eisers dat de geluidsgrenswaarden voor de woning aan de Pratwinkel 5 en de voorkeursgrenswaarde voor indirecte hinder ten aanzien van de woning aan de Pratwinkel 1a worden overschreden. Volgens eisers heeft StAB terecht vastgesteld dat HMB is uitgegaan van onrealistische geluidsniveaus, maar had StAB de conclusie moeten trekken dat de geluidsniveaus ter plaatse van het bedrijf van Corneth hadden moeten worden gemeten.

11. Verweerder stelt zich op het standpunt dat uit het tweede onderzoek door HMB blijkt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Aeq,T}$) op en in alle gevoelige woningen binnen de geluidsnormen blijft.

Weliswaar blijkt uit het rapport van overschrijdingen van de geluidsbelasting ($L_{A,LT}$) en het maximaal geluidsniveau L_{Amax} op de woning aan de Pratwinkel 5 in de nachtperiode en van overschrijdingen in de avond- en de nachtperiode van de grenswaarden die gelden voor indirecte geluidshinder bij de woning aan de Pratwinkel 1a (van eisers 2), maar kunnen door middel van maatwerkvoorschriften hogere geluidswaarden worden vastgesteld. Dat is mogelijk grond van artikel 2.20, tweede lid, van het Besluit mogelijk nu voldaan wordt aan de voorwaarde dat de etmaalwaarde niet hoger is dan 35 dB(A). Hierdoor is immers een aanvaardbaar geluidsniveau binnen alle woningen gewaarborgd. Verweerder stelt in dit verband dat bij besluit van 22 november 2007 nadere eisen aan Corneth zijn gesteld die thans gelden als maatwerkvoorschriften op grond van het Besluit. Door nader akoestisch onderzoek is vastgesteld dat de destijds opgelegde maatwerkvoorschriften niet overeenstemmen met de daadwerkelijke geluidsproductie, zodat er thans inderdaad geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat voor de betrokken woningen. Een besluit tot wijziging van de maatwerkvoorschriften is echter in voorbereiding. Nadat hogere geluidswaarden zijn vastgesteld zullen deze volgens verweerder niet worden overschreden zodat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Verweerder stelt zich op het standpunt dat hij derhalve de vrijstelling heeft mogen verlenen.

12. Ten aanzien van de akoestische gevolgen van de vestiging van het transportbedrijf voor het woon- en leefklimaat in de omgeving, stelt de rechtbank voorop dat aan een vrijstellingsbesluit een voldoende en zorgvuldig onderzoek ten grondslag moet liggen om te kunnen concluderen dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. De daarbij van belang zijnde milieu-aspecten moeten echter primair worden beoordeeld in het kader van de Wet milieubeheer. Naar vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State zal slechts dan aanleiding bestaan voor het oordeel dat het bevoegde bestuursorgaan niet in redelijkheid vrijstelling heeft kunnen verlenen, indien ernstig moet worden betwijfeld of kan worden voldaan aan de in het Besluit opgenomen grenswaarden.

13. In het voetspoor van het deskundigenbericht van StAB van 3 juni 2010 is de rechtbank van oordeel dat het ten behoeve van de vestiging van het bedrijf ter plaatse opgestelde akoestisch rapport van 25 januari 2007 tekortkomingen bevat ten aanzien van de aard en omvang van de activiteiten, installaties en situering van het bedrijf alsmede de indirecte en cumulatieve akoestische effecten. In zoverre ontbeert het bestreden besluit een voldoende zorgvuldige voorbereiding. Naast de in overweging 8 besproken voorwaarde komt het bestreden besluit ook vanwege de tekortkomingen ten aanzien van het geluidaspect voor vernietiging in aanmerking.

14. Door nader akoestisch onderzoek door HMB - waarover op 31 maart 2011 is gerapporteerd - heeft verweerder getracht de gebreken te herstellen. De rechtbank zal in het belang van een zo effectief mogelijke geschillenbeslechting beoordelen of dat nadere onderzoek aanleiding is om de rechtsgevolgen van het vernietigde besluit geheel of gedeeltelijk in stand te laten. Zij overweegt daartoe als volgt. Op verzoek van de rechtbank heeft StAB ook over het nadere akoestisch onderzoek een bericht uitgebracht. In het deskundigenbericht van StAB van 26 juli 2011 is geconcludeerd dat door het nadere akoestisch onderzoek de eerdere gebreken grotendeels zijn hersteld. HMB heeft volgens StAB evenwel bronvermogens gehanteerd die aan de onderkant van de gebruikelijke bandbreedte liggen en daarbij bovendien geen rekening gehouden met de akoestische gevolgen van de (diesel)koelinstallaties op de vrachtwagens.

Uitgaande van andere bronvermogens en de geluidseffecten van de koelinstallaties, heeft StAB een indicatieve herberekening uitgevoerd en op basis daarvan vastgesteld dat voor drie woningen sprake zal zijn van overschrijding van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,T}$) in de nachtperiode en voor de woning aan de Pratswinkel 5 van overschrijding van het maximale geluidsniveau tijdens de avond en de nacht. Net als HMB concludeerde, kan volgens StAB worden voldaan aan een binnenniveau van 35dB(A) etmaalwaarde bij bedoelde woningen. In reactie op het tweede bericht van StAB stelt verweerder dat HMB wel degelijk is uitgegaan van realistische bronvermogens en daarbij ook rekening heeft gehouden met de geluidseffecten van de koelinstallaties. HMB gebruikt volgens verweerder een eigen meetarchief waaruit blijkt dat het geluidsniveau van vrachtwagens met zowel elektrische als dieselmotoren zich bevindt binnen een bandbreedte van 86 tot 95 dB(A). HMB is uitgegaan van de hoogste waarde van 95 dB(A) zodat de gebruikte uitgangspunten representatief geacht kunnen worden. Uit de literatuur (tijdschrift Geluid nr. 1 van 1999) blijkt dat het redelijk is om uit te gaan van een geluidvermogen van 95 dB(A) voor vrachtwagens die rijden met een lage snelheid, zoals hier aan de orde is. Daar komt bij dat vrachtwagens de laatste jaren stiller zijn geworden, aldus verweerder.

15. Niet in geschil is dat er ten aanzien van een aantal woningen sprake is van overschrijdingen van de geluidswaarden die zijn voorgeschreven in artikel 2.17 van het Besluit zodat geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Tevens is niet in geschil dat verweerder op grond van 2.20, tweede lid, van het Besluit bevoegd is tot het verhogen van de toegestane geluidswaarden aangezien wordt voldaan aan de voorwaarde dat binnen die woningen een etmaalwaarde van maximaal 35dB(A) is gewaarborgd.

16. De kern van dit deel van het geschil wordt uitgemaakt door de vraag of verweerder in redelijkheid heeft kunnen concluderen dat met het verhogen van de toegestane geluidswaarde en/of met stellen van andere maatwerkvoorschriften een aanvaardbaar geluidsniveau kan worden bereikt. In dat geval hoeft immers niet te worden betwijfeld of kan worden voldaan aan de in het Besluit opgenomen grenswaarden en heeft verweerder de vrijstelling mogen verlenen. De rechtbank is van oordeel dat verweerder dit aannemelijk moet maken aangezien vaststaat dat sprake is van een overschrijding van de geldende geluidsnormen. De enkele stelling dat de geldende maatwerkvoorschriften kunnen worden gewijzigd, is daartoe onvoldoende.

17. De rechtbank stelt vast dat HMB bij het onderzoek is uitgegaan van algemene gegevens over bronvermogens. HMB is bij het tweede onderzoek uitgegaan van de geluidvermogens zoals die waren opgenomen in het eerste rapport en van het eigen meetarchief. StAB heeft gesteld dat deze bronvermogens niet representatief zijn aangezien die liggen aan de onderkant van de bandbreedte die gewoonlijk worden gehanteerd voor vrachtwagens. StAB heeft een indicatieve herberekening uitgevoerd en is daarbij uitgegaan van geluidgegevens over vrachtwagens uit een rapport van Peutz Adviesbureau van 14 juni 1999. Zowel HMB als StAB hebben geen geluidsmetingen ter plaatse uitgevoerd.

18. De rechtbank overweegt dat bij een akoestisch onderzoek in het kader van een vrijstelling voor een nog niet gerealiseerd project, uit de aard van de zaak, op een aantal punten moet worden uitgegaan van schattingen van de bronvermogens. In casu was de inrichting ten tijde van het bestreden besluit al in bedrijf zodat geluidsmetingen hadden kunnen worden verricht bij het in werking zijn van de bronnen, in casu het af- en aanrijden en manoeuvreren van vrachtwagens.

Ook de geluidseffecten van de inwerking zijnde (diesel)koelinstallaties op de vrachtwagens hadden dan kunnen worden gemeten. In de Handreiking Meten en Rekenen Industrielawaai is vermeld dat na vaststelling en beschrijving van de representatieve bedrijfssituatie op de plaats van de inrichting metingen worden verricht, tenzij op voorhand duidelijk is dat de geluidsnormen niet worden overschreden. Voor transportbedrijven waar sprake is van een discontinue bedrijfsvoering kan worden uitgegaan van de situatie waarin de capaciteit van de inrichting volledig wordt benut. Het is vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State dat gehanteerde bronvermogenenniveaus in beginsel representatief zijn indien metingen ter plaatse zijn uitgevoerd. Hoewel situaties denkbaar zijn dat ook bij in werking zijnde inrichtingen kan worden uitgegaan van algemene bronvermogens verdient het in beginsel de voorkeur dat de bronvermogens worden vastgesteld aan de hand van geluidsmetingen van de representatieve bedrijfssituatie. In casu hebben de deskundigen niet toegelicht waarom geen metingen ter plaatse zijn uitgevoerd, anders dan dat de onderzoeken hebben plaatsgevonden in het kader van de ruimtelijke onderbouwing van een vrijstellingsbesluit. De rechtbank ziet in de grondslag van het bestreden besluit echter geen aanleiding om minder zware eisen te stellen aan het akoestisch onderzoek. Juist nu vaststaat dat de geluidsnormen worden overschreden en onduidelijk is of hogere geluidswaarden in samenhang met andere maatwerkvoorschriften kunnen leiden tot een aanvaardbaar geluidsniveau, ligt het in de rede dat aan de hand van de feitelijke situatie een onderzoek plaatsvindt naar de vraag of en hoe een goed woon- en leefklimaat te realiseren is. Het hanteren van theoretische bronvermogens volstaat dan niet. Omdat partijen het niet eens zijn over de te hanteren bronvermogens is temeer van belang om de feitelijke situatie zorgvuldig te onderzoeken.

19. De rechtbank is derhalve van oordeel dat verweerder met het aanvullend akoestisch onderzoek de gebreken in het bestreden besluit niet heeft gerepareerd, nu geen geluidsmetingen ter plaatse zijn verricht om de bronvermogens zo nauwkeurig mogelijk vast te stellen. Dit betekent dat onvoldoende onduidelijk is geworden hoe hoog de gemiddelde geluidsbelasting, de piekbelasting en de indirecte geluidshinder zijn op de maatgevende woningen. In het verlengde daarvan is niet duidelijk hoe groot de overschrijdingen zijn van de in artikel 2.17 van het Besluit gestelde geluidswaarden. Omdat dat onduidelijk is, kan naar het oordeel van de rechtbank niet worden vastgesteld of een aanvaardbaar geluidsniveau kan worden gerealiseerd door het stellen van hogere geluidswaarden op grond van artikel 2.20 tweede lid van het Besluit al dan niet in combinatie met het vaststellen van andere maatwerkvoorschriften.

20. Op grond van het vorenoverwogene ziet de rechtbank geen aanleiding om de rechtsgevolgen van het besluit in stand te laten.

21. Nu verweerder de gebreken in het bestreden besluit niet heeft hersteld, dient het besluit vernietigd te worden. De rechtbank ziet geen aanleiding om toepassing te geven aan het bepaalde in artikel 8:51a van de Algemene wet bestuursrecht aangezien zij verweerder al door middel van een heropening van het onderzoek, hetgeen neerkomt op een informele lus, in de gelegenheid heeft gesteld om het gebrek te repareren en verweerder daar niet in is geslaagd.

22. De rechtbank veroordeelt verweerder in de door eisers gemaakte proceskosten. Voor eisers 2 en 3 stelt de rechtbank op grond van het Besluit proceskosten bestuursrecht (Bpb) vast dat deze door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand betreffen en dat voor de in aanmerking te nemen proceshandelingen worden 3 punten toegekend. Dit resulteert in beide in

een vergoeding van € 1311,00. Eisers 1 komen op grond van het Bpb in aanmerking voor verletkosten in verband met het bijwonen van de zittingen en comparitie in deze zaak tot een bedrag van € 232,00.

Beslissing

De rechtbank:

- verklaart het beroep van eisers 1 tegen het niet tijdig nemen van een besluit op bezwaar niet ontvankelijk;
- verklaart de beroepen tegen het besluit van 26 mei 2009 gegrond en vernietigt dat besluit;
- bepaalt dat verweerder een nieuw besluit op bezwaar neemt met inachtneming van deze uitspraak;
- veroordeelt verweerder in de kosten van de beroepsprocedure bij de rechtbank, aan de zijde van eisers 2 en 3 begroot op € 1311,00 voor elk van hen (wegens kosten van rechtsbijstand) en aan de zijde van eisers 1 op 232,00 (wegens verletkosten), door verweerder te betalen aan de respectieve eisers;
- bepaalt dat verweerder aan eisers het door elk van hen betaalde griffierecht ten bedrage van € 145,00 volledig vergoedt.

Deze uitspraak is gedaan door mrs. T.M. Schelfhout (voorzitter), A.W.P. Letschert en B.J. Zippelius, leden, in aanwezigheid van mr. F.A. Timmers, griffier. De beslissing is in het openbaar uitgesproken op 22 maart 2012.

w.g. mr. F.A. Timmers,
griffier

w.g. mr. T.M. Schelfhout,
rechter

Voor eensluidend afschrift:
de griffier,



Afschrift verzonden aan partijen op: **22 MAART 2012**

Rechtsmiddel

Tegen deze uitspraak kan binnen zes weken na de datum van verzending van deze uitspraak hoger beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.