

Rapport OK12.142, november 2012

Onderzoek naar de omgevingskwaliteit
met betrekking tot het ontwikkelingsplan
perceel Parksesteeg 12, Overasselt

Inzake:

- externe veiligheid
- luchtkwaliteit
- geluidhinder

Rapport OK12.142, november 2012

Onderzoek naar de omgevingskwaliteit
met betrekking tot het ontwikkelingsplan
perceel Parksesteeg 12, Overasselt

Inzake:

- externe veiligheid
- luchtkwaliteit
- geluidhinder

OPDRACHTGEVER

Dhr. H. Remmers
Hofsteeg 1
6611 KJ Overasselt

Inhoud

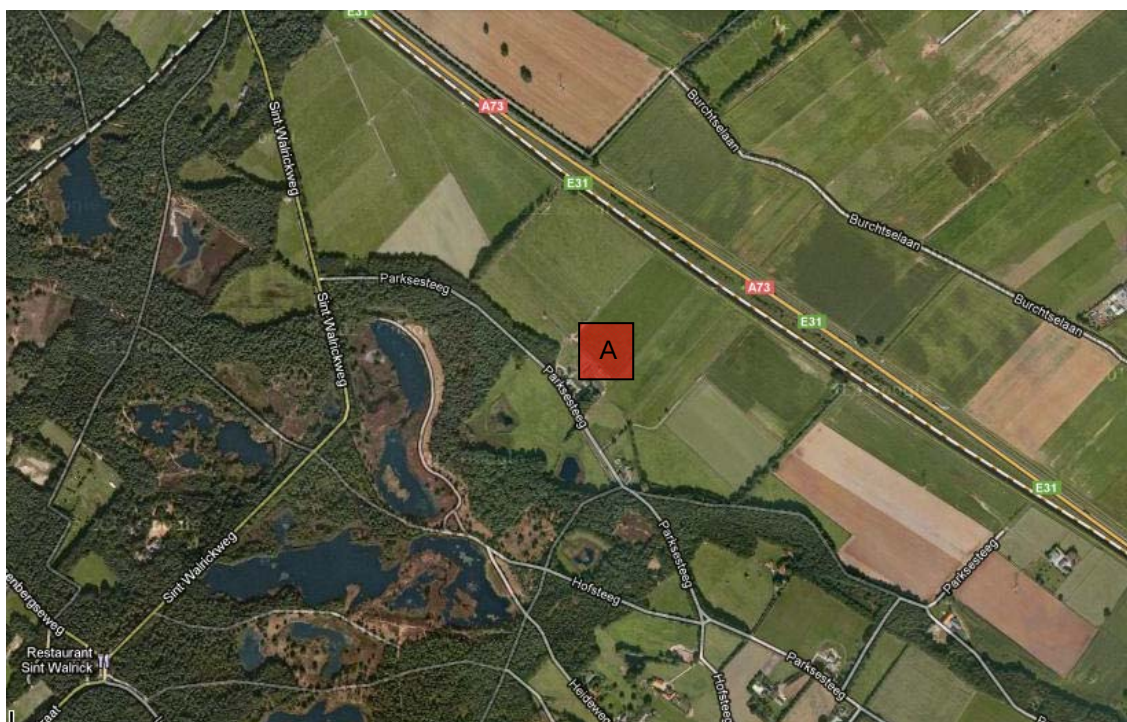
1. Inleiding	3
2. Veiligheidsbeleid	4
2.1. Algemeen	4
2.2. Plaatsgebonden risico	4
2.3. Groepsrisico	5
2.3.1. Algemeen	5
2.3.2. De verantwoordingsplicht	6
2.4. Kwetsbare objecten	7
2.5. Beperkt kwetsbare objecten	7
2.6. Gegevens plangebied	7
2.7. Risicokaart	8
2.7.1. BEVI inrichtingen	8
2.7.2. Transportroutes	8
2.7.3. Buisleidingen	9
2.7.4. Natuurbranden	9
3. Luchtkwaliteit	10
3.1. Regelgeving luchtkwaliteitseisen	10
3.2. Besluit NIBM	10
4. Geluidhinder	13
4.1. Geluidhinder vanwege wegverkeer	13
4.1.1. Algemeen	13
4.1.2. Onderhavige situatie	13
4.2. Geluidhinder vanwege inrichtingen	15
5. Conclusie	16

1. Inleiding

De opdrachtgever is voornemens de bestaande woning Parksesteeg 12 en het aangrenzende agrarische perceel te herontwikkelen. Deze ontwikkeling omvat de splitsing van de bestaande woning (Parksesteeg 12), de sloop van het voormalige agrarische bedrijfsgebouw en de bouw van een vrijstaande woning met vrijstaand bijgebouw op het aangrenzende perceel. Deze beoogde ontwikkeling houdt direct verband met het rehabiliteren van een voormalig ven op een nabijgelegen perceel (ter hoogte van woning Parksesteeg 6). De projecten zijn onlosmakelijk aan elkaar verbonden doordat de aanleg van het ven een bijdrage levert aan het vernattingsproject en waterberging van de Overasseltse- en Hatertse Vennen en tevens van belang is voor de landschappelijke verevening in het kader van de ontwikkeling van een extra woning aan de Parksesteeg 12.

Onderhavig onderzoek betreft eerstens een veiligheidsstudie ter beoordeling van het aspect Externe Veiligheid. Gezien het feit dat de gemengde activiteiten in de directe omgeving van invloed zijn op het toekomstige woon- en leefklimaat, is de voorgenomen nieuwe ruimtelijke ontwikkeling tevens getoetst aan de Wet luchtkwaliteit en de Wet geluidhinder.

In figuur 1 is de ligging van het project weergegeven.



Figuur 1. Omgeving Parksesteeg Overasselt, projectplan nabij A

2. Veiligheidsbeleid

2.1. Algemeen

Externe veiligheid gaat over overlijdensrisico's die mensen lopen vanwege gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor, vaarwegen en door buisleidingen. Gevaarlijke stoffen zijn bijvoorbeeld vuurwerk, lpg, chloor, ammoniak en munitie. De term "externe" veiligheid wordt gehanteerd omdat het overlijdensrisico van derden centraal staat. Het gaat om mensen (externen) die zelf niet deelnemen aan de activiteit die het overlijdensrisico met zich meebrengt. In het begrip risico's zijn kansen en effecten aan elkaar gekoppeld. Bij externe veiligheid gaat het om ongelukken met kleine kansen en grote effecten. Het beleidsveld externe veiligheid richt zich op de beheersing van deze risico's.

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is een risiconormering vastgesteld ('Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen', Ministerie V&W, Tweede Kamer, 4 januari 2010). Voor de risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of waterweg wordt in navolging van het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (ambtelijke concept november 2008) gewerkt aan een Besluit vaststelling milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen.

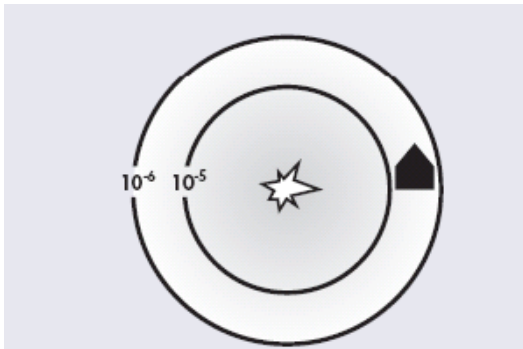
Voor aardgastransportleidingen geldt op dit moment de Circulaire 'Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen 1984'. VROM heeft hierin vaste veiligheids-afstanden vastgelegd die aangehouden moeten worden tussen een buisleiding en bebouwingen. Deze circulaire wordt binnen kort vervangen door een AMvB, het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen (BEVB), naar analogie van het BEVI. Voor buisleidingen gelden dan geen vaste afstanden meer maar wordt gekeken naar het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI 2) bevat veiligheidsnormen voor bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Daarnaast stelt het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO-1999) eisen aan de meest risicovolle bedrijven in Nederland. Het BEVI verplicht gemeenten en provincies rekening te houden met de externe veiligheid als ze een milieuvergunning verlenen of een bestemmingsplan maken

2.2. Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de kans dat, één persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute of nabij een inrichting verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer, de opslag en/of de handling van gevaarlijke stoffen. Daarbij is de omvang van het risico een functie van de afstand waarbij geldt: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico. De risico's worden weergegeven in PR risicocontouren. Voor nieuwe situaties geldt een PR contour van 10^{-6} . De PR contour geldt voor kwetsbare objecten als een grenswaarden en mag niet worden overschreden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de PR contour van 10^{-6} als richtwaarde. Van een richtwaarde kan op basis van gewichtige redenen worden afgeweken. Hierbij kan

onder andere gedacht worden aan zwaarwegende maatschappelijke, economische en/of planologische redenen.



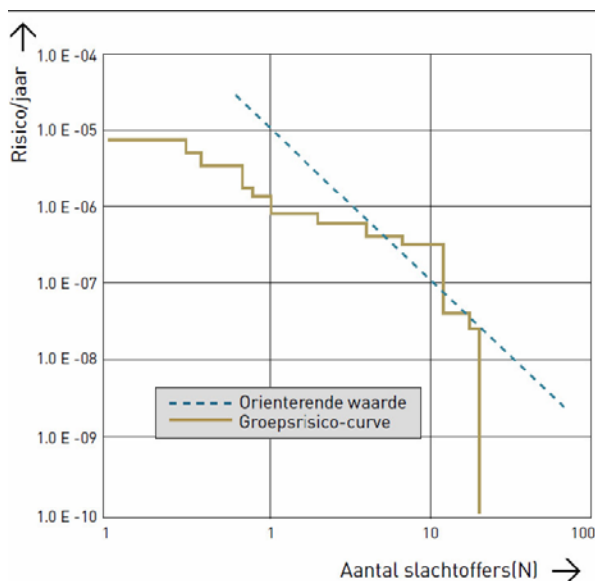
Figuur 2: Gevaarbron met PR contouren 10^{-6} en 10^{-5}

2.3. Groepsrisico

2.3.1. Algemeen

Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van een transportroute of een inrichting voor handelingen met gevaarlijke stoffen in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval. Het groepsrisico geeft de aandachtspunten aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarmee rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de transportroute.

Het groepsrisico kan niet in contouren worden vertaald zoals het plaatsgebonden risico, maar wordt weergegeven in een grafiek. In de grafiek wordt de groeps grootte van aantallen slachtoffers (x-as) uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval (y-as).



Figuur 3: Groepsrisicocurve

De kans dat (een groep) slachtoffers vallen, wordt weergegeven met een curve; de fN-curve. Het verloop van deze curve geeft een beeld van het groepsrisico.

In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico geldt voor het groepsrisico geen grenswaarde maar een oriëntatiewaarde. Deze oriëntatiewaarde kan gezien worden als een streefwaarde en heeft geen juridische status. Het overschrijden van de oriëntatiewaarde is mogelijk mits dit in de besluitvorming door het bevoegd gezag gemotiveerd wordt middels een verantwoordingsverplichting. Bij deze verantwoordingsplicht moet onder andere aandacht besteed worden aan bronmaatregelen, zelfredzaamheid en inzetbaarheid van hulpdiensten.

2.3.2. De verantwoordingsplicht

De verantwoordingsplicht van het groepsrisico houdt in dat naast een rekenkundige beoordeling van de hoogte van het groepsrisico ook een beoordeling moet plaatsvinden naar de aspecten “zelfredzaamheid” en “bestrijdbaarheid” van het ongeval. Deze beoordeling is noodzakelijk indien sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico en bij een toenamen van het groepsrisico indien de totale groepsrisico beneden de oriënterende waarde blijft.

De verantwoording van het groepsrisico dient plaats te vinden over het gebied dat aangemerkt wordt als het invloedsgebied dan wel veiligheidsgebied van de gevaarbron. In veel gevallen is voor de omvang van het invloedsgebied de 1% letaliteit van het maatgevend ongevalsscenario bepalend. Dit is de afstand waarbij 1% van de slachtoffers van het ongeval komt te overlijden. Voor bijvoorbeeld LPG-stations is door het ministerie een invloedsgebied vastgesteld van 150 meter. In het toekomstige Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zal naar verwachting een invloedsgebied voor de verantwoording van het groepsrisico aangehouden worden van 200 meter. In de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen wordt deze afstand ook aangehouden. Op basis hiervan wordt bij transport van gevaarlijke stoffen over de weg, water en spoor eenzelfde afstand aangehouden. Voor de verantwoording van de zelfredzaamheid en de inzet van hulpdiensten wordt voor het invloedsgebied uitgegaan van de afstand waarop 1% letaal letsel optreed (effectafstanden). Afhankelijk van het ongeval, risicobron en betrokken gevaarlijke stof kan de effectafstand variëren van enkele meters tot circa 5 kilometer.

In dit kader heeft de provincie Gelderland in maart 2011 het “**Gelders Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid 2011-2014**” gepubliceerd en dient gehanteerd te worden voor milieuvergunningen van risicovolle bedrijven en ruimtelijke ontwikkelingen.

2.4. Kwetsbare objecten

Onder kwetsbare objecten worden verstaan:

- Woningen, woonschepen, woonwagens, woonboten tenzij verspreid gelegen met een dichtheid van maximaal 2 woningen per hectare;
- Verblijfsgebouwen zoals ziekenhuizen, verpleeghuizen, scholen e.d.
- Overige gebouwen waar grote aantallen personen gedurende een groot deel van de dag aanwezig zijn zoals kantoorgebouwen met een oppervlak van meer dan 1500 m² of winkelcomplexen met meer dan 5 winkels.

2.5. Beperkt kwetsbare objecten

Als beperkt kwetsbare objecten kunnen worden aangemerkt:

- Verspreid gelegen woningen met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare;
- Dienst- en bedrijfswoningen;
- Kantoorgebouwen tot 1500 m²;
- Horeca inrichtingen;
- Recreatie-inrichtingen of een verblijf van niet meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen;
- Winkels welke niet aangemerkt worden als kwetsbaar object;
- Bedrijfsgebouwen.

2.6. Gegevens plangebied

De voorgenomen ontwikkeling resulteert in een lichte toename van het aantal personen in het plangebied. In onderstaande tabel 1 is dit inzichtelijk gemaakt. Het aantal gemiddeld continue aanwezige personen is bepaald op basis van tabel 16.2 van de "Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico" d.d. november 2007 van VROM.

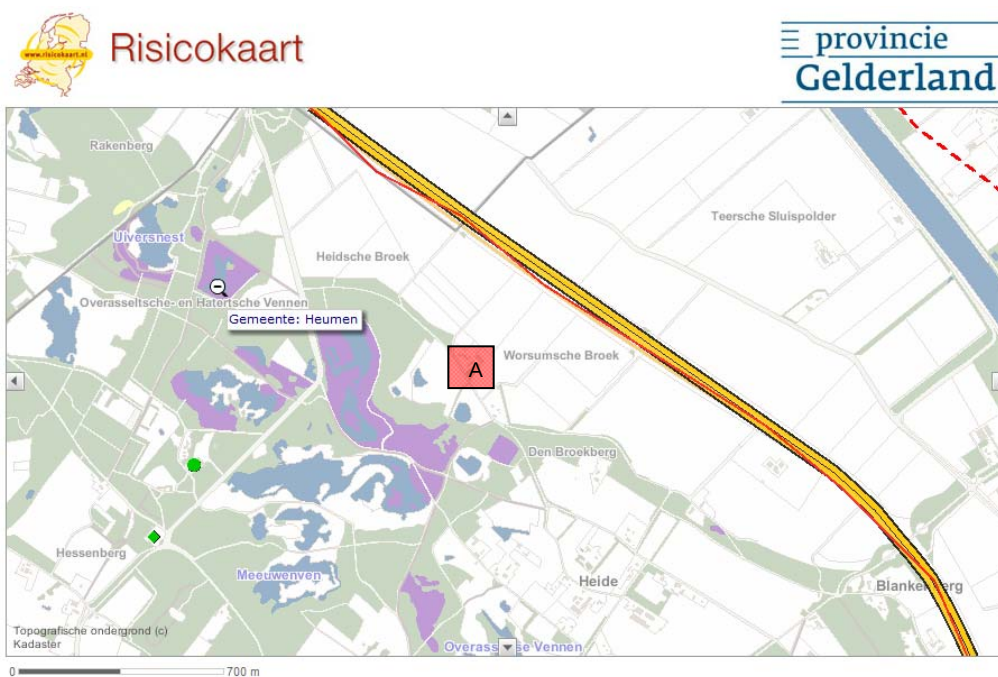
Tabel 1. Personenaantal binnen plangebied

Bestemming	Aantal	Aantal personen	
		dag	nacht
Bestaande woningen	1	1	3
Nieuwe woningen	2	3	6
Gemiddeld aantal personen in plangebied		4	9

De woningen kunnen op basis van de Circulaire Risiconormering gevaarlijke stoffen als beperkt kwetsbaar worden aangemerkt (*verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare*). Hiervoor geldt een richtwaarde PR van 10⁻⁶

2.7. Risicokaart

De risicokaart geeft een overzicht van de huidige risico's in de directe omgeving van het betreffende project.



Figuur 4. Risicokaart omgeving Parksesteeg Overasselt, projectgebied bij A

2.7.1. BEVI inrichtingen

Aan de hand van de risicokaart kan gesteld worden dat binnen een afstand van 200 meter tot het project geen BEVI inrichtingen aanwezig zijn. Er wordt dus ruim voldaan aan de normstelling voor het plaatsgebonden risico. Toetsing aan een groepsrisico kent in onderhavige situatie geen toepassing.

De meest nabijgelegen risicovolle inrichting betreft de opslag van propaangas op het recreatieterrein Heumens Bos, gelegen op ruim 1500 meter afstand van het plangebied.

2.7.2. Transportroutes

Ten noordoosten van het projectplan is op minimaal 350 meter afstand de rijksweg A73 gelegen. Hierop vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats (jaarlijks ruim 4100 transportbewegingen met brandbaar gas categorie GF3, bron Basisnet). In de Handleiding Risicoanalyse transport van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (oktober 2011) zijn afstandstabellen opgenomen om de risico's in bevolkingsgebieden te kunnen objectiveren (zogenaamde vuistregel-methode). Gezien het feit dat de bevolkingsdichtheid < 10 personen per hectare betreft, wordt de 10% waarde van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico bij het aantal transporten GF3 niet overschreden.

Een uitvoerige risicoanalyse (volgens RBM II) is derhalve op onderhavig onderzoek niet van toepassing. Bovendien is het plangebied gezien de veiligheidsafstand, te weten 200 meter voor rijkswegen volgens het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) als “niet kwetsbaar” aan te merken.

Naast het plaatsgebonden risico dient voor wat betreft transportroutes waarop vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt evenwel ook rekening te worden gehouden met de effecten van plasbrand scenario's. Het Plasbrand Aandachtsgebied PAG betreft de zone waarbinnen de effecten van een ongeluk met brandbare vloeistoffen een dodelijk effect hebben. Voor wegen en het spoor ligt deze grens op 30 meter voor vaarwegen op 25 meter. De afstand tot het plangebied is ruim groter en derhalve niet van toepassing als PAG.

2.7.3. Buisleidingen

Op basis van de risicokaart en door middel van een oriëntatiemelding (KLIC-melding) kan gesteld worden dat in de directe omgeving van het project geen ondergrondse buisleiding is gelegen.

De meest nabijgelegen potentiële buisleiding betreft een hoge druk aardgas leiding op minimaal 1600 meter afstand.

2.7.4. Natuurbranden

Het plangebied is gelegen op minder dan 100 meter afstand van een gemengd bosgebied met een oppervlakte van 467 meter. In Nederland wordt de Nederlandse natuur niet als risicodragers beschouwd. De huidige wet- en regelgeving is dan ook niet gemaakt voor het omgaan met natuurbrandrisico's. Het enige wettelijk instrument is de adviesrol risicobeheersing volgens de Brandweerwet 1985 en de GHOR-wet. Van belang is eerstens de afstand waarbinnen overslag door brand kan plaatsvinden en de mogelijkheid tot vluchtroutes, oftewel het plangebied moet zodanig ten opzichte van een bosgebied gericht zijn dat insluiting door de brandhaard niet mogelijk is. Gezien de afstand tot het bosgebied en de open ligging van het plangebied is er geen sprake van risico door bosbrand.

3. Luchtkwaliteit

3.1. Regelgeving luchtkwaliteitseisen

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2, Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. Artikel 5.16 Wm (eerste lid) geeft aan hoe en onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (opgesomd in het tweede lid) kunnen uitoefenen in relatie tot luchtkwaliteitseisen.

Als aannemelijk is dat aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

1. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
2. een project leidt - al dan niet per saldo - niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
3. een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van een stof;
4. een project is genoemd of past binnen het NSL of binnen een regionaal programma van maatregelen.

De nieuwe wettelijke regels zijn uitgewerkt in de volgende regelingen:

- het Besluit niet in betekenende mate bijdragen 2007
- de Regeling niet in betekenende mate bijdragen 2007
- de Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007
- de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007
- het Besluit gevoelige bestemmingen 2009
- het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 2009

3.2. Besluit NIBM

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen), verder te noemen het Besluit NIBM, legt vast wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Dat is het geval wanneer aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie van fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂) veroorzaakt die niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde concentratie van die stof. Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 microgram/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂.

Als de toename voor één of beide stoffen hoger is, dan is het project IBM. Bij de NIBM toets gaat het om de toename van de luchtverontreiniging als gevolg van het project, afgezet tegen de autonome ontwikkeling

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit achterwege blijven. Behoort een project niet tot

een in de Regeling NIBM genoemde categorie dan zal steeds aannemelijk gemaakt moeten worden dat het project NIBM is.

Bijlage 3A en 3B van de Regeling NIBM geven aan, in welke gevallen een nieuwe woningbouwlocatie in ieder geval NIBM is:

NIBM-grens woningbouwlocaties:

- 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg
- 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling (voorschrift 3A.2)

Een project dat omvangrijker is dan deze grenzen is in beginsel IBM en kan mogelijk doorgang vinden volgens de regels voor IBM-projecten (zie paragraaf 3.8). Toch kan zo'n project alsnog NIBM zijn, als met berekeningen aannemelijk wordt gemaakt, dat de toename als gevolg van het project maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde is

Onderhavig project is NIBM aangezien het betrekking heeft op de splitsing van een bestaande woning en de bouw van één nieuwe woning. Het plan voldoet hiermee aan de in de Wet milieubeheer gestelde luchtkwaliteitsnormen en heeft geen nadelig effect op de huidige luchtkwaliteit. Teneinde globaal de luchtkwaliteit in het plangebied vast te stellen als gevolg van het verkeer op de A73 (ca. 60.000 mvt/etmaal) is met behulp van het rekenprogramma CAR 11, versie 11.0 de luchtkwaliteit vanwege dit wegverkeer vastgesteld. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het bereik van het rekenprogramma beperkt is tot een afstand van 300 meter van snelwegen. De feitelijke woningen zijn gesitueerd op > 385 meter afstand. De rekenresultaten geven evenwel een goed beeld van de achtergrond luchtkwaliteit in het woongebied. In onderstaande tabel 2 zijn de invoergegevens en rekenresultaten CAR II weergegeven.

Tabel 2. Uitdraai CAR II, globale luchtkwaliteit nabij project Parksesteeg 12

Invoer								
Plaats	Straat	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.
Heumen	A73	183883	422809	60728	0,80	0,06	0,14	0.00
Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie		Jaar	Zeezout correctie
0	a	1	1,00	300	0		2011	2
Uitvoer								
Stof	Jaar gemiddelde	Jm achtergrond	Overschr. Uurgem. grenswaarde	Overschr uurgem. plandrempel	Bloot gestelden jaargem	Bloot gestelden uurnorm	Lengte wegvak uurnorm	Overschr ijding
NO2	31,9	18,6	0	0	0	0	0	NEE
PM10	25,1	25,5	7 ¹⁾	0 ¹⁾	0	0	0	NEE
roet	1,2	1,1	--	--	--	--	--	NEE
Benzeen	0,6	0,6	--	--	--	--	--	NEE
BAP	0,3	0,3	--	--	--	--	--	NEE
CO		753,6	98-percentiel 8h: 742,0					NEE

1) 24 uurgemiddelde waarden

4. Geluidhinder

4.1. Geluidhinder vanwege wegverkeer

4.1.1. Algemeen

Ten noordoosten van het plangebied is de rijksweg A73 gelegen. In de Wet geluidhinder (ex art. 74 Wgh e.v.) zijn ter bestrijding van verkeerslawaaizones langs wegen aangegeven die beschouwd worden als aandachtsgebieden voor geluidhinder. De breedte van de zone is afhankelijk van de capaciteit van de weg (aantal rijstroken), de toegestane snelheid van het verkeer en de aard van de omgeving (stedelijk en buitenstedelijk gebied). Voorts is in de Wet geluidhinder bepaald dat de gemeente bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan, de feitelijke grenswaarden in acht moet nemen en rekening moet houden met de daadwerkelijke geluidbelasting ter plaatse. Uitzondering op dit bovenstaande zijn wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt en wegen waarvan vaststaat dat de 50 dB(A)-contour op maximaal 10 meter uit de weg ligt.

4.1.2. Onderhavige situatie

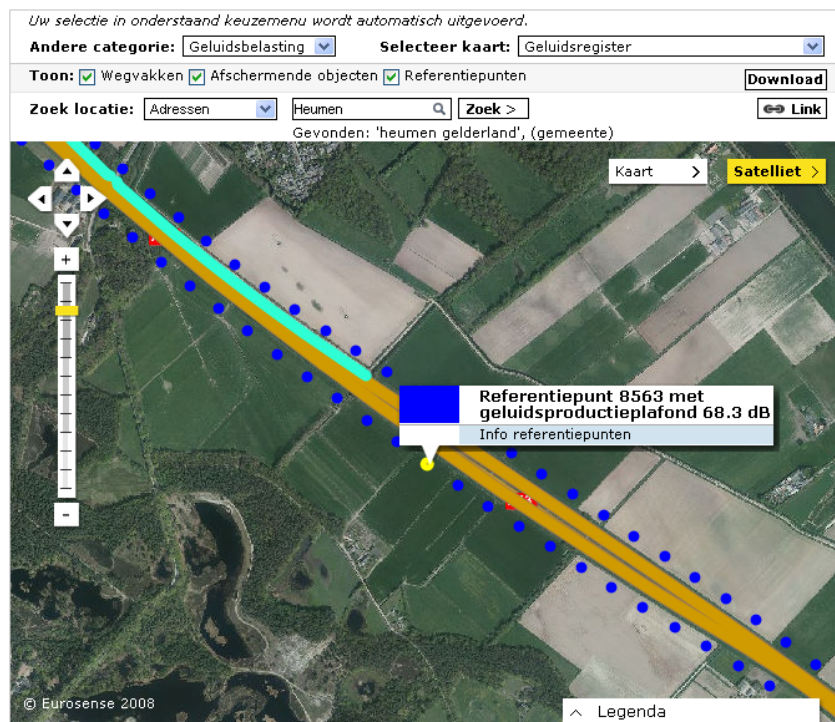
De bestaande woning Parkesteeg 12 is gelegen op 385 meter afstand van de rijksweg A73. De nieuwbouwwoning op het belendende perceel is geprojecteerd op 440 meter afstand van de rijksweg. De geluidzone van de A73 bedraagt 400 meter (Art 74 Wgh, lid 1). Voor woningen binnen een geluidzone van een weg geldt eerstens een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting L_{den} van de gevel van 48 dB (Art 82 Wgh). Voor woningen in buitenstedelijk gebied is een geluidbelasting L_{den} toelaatbaar tot 53 dB.

In de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 (van kracht op 1 juli 2012) is vastgelegd dat het geluid rond rijkswegen niet onbeheerst mag toenemen. Hiertoe is een zogenaamd geluidregister opgesteld waarin de maximale geluidproductie van een weg is opgenomen ter plaatse van referentiepunten gelegen op 50 meter afstand van de weg, op 100 meter van elkaar en op 4 meter hoogte. Het geluidniveau op een referentiepunt wordt geluidproductieplafond (GPP) genoemd. Jaarlijks (in oktober) toetst Rijkswaterstaat of de daadwerkelijke geluidproductie onder de plafonds blijft. Als verwacht wordt dat binnen 5 jaar het plafond wordt bereikt, dan staat in het jaarverslag welke maatregelen Rijkswaterstaat denkt te gaan nemen om de overschrijding van een GGP te voorkomen. De geluidgrenzen van de weg kunnen dus nooit ongemerkt veranderen.

Volledigheidshalve dient opgemerkt te worden dat hoofdstuk 11 Wm betrekking heeft op de geluidbelastingkaarten en actieplannen en niet direct betrekking heeft op de bouw van geluidgevoelige bestemmingen langs rijkswegen (en spoorwegen). Daarop blijven voor de beoordeling van geluidhinder vooralsnog de regels van de Wet geluidhinder van toepassing. Dit geldt voor provinciale- en gemeentelijke wegen. Voor onderhavig onderzoek zijn derhalve uitsluitend de gegevens uit het geluidregister (www.rijkswaterstaat.nl/geluidregister) gehanteerd om met behulp van Standaard Rekenmethode I de geluidbelasting vanwege de A73 ter plaatse van de woningen binnen het projectplan vast te stellen.

Onderstaand figuur presenteren de output van het geluidregister voor het wegvak ter hoogte van het plangebied.

Geluidsregister



De geluidbelasting en GPP is bepaald op basis van de in tabel 3 aangegeven uitgangspunten.

Tabel 3. Input geluidregister; referentiepunt 8563

Etmaalperiode	Voertuigen per uur	Wegvak Zuid	Wegvak Noord
Dag	Uurintensiteit lichte voertuigen	1648	1560
	Uurintensiteit middelzware voertuigen	92	127
	Uurintensiteit zware voertuigen	189	266
Avond	Uurintensiteit lichte voertuigen	905	828
	Uurintensiteit middelzware voertuigen	28	41
	Uurintensiteit zware voertuigen	98	102
Nacht	Uurintensiteit lichte voertuigen	275	291
	Uurintensiteit middelzware voertuigen	20	32
	Uurintensiteit zware voertuigen	62	87
Type wegverharding		ZOAB	ZOAB
Wegbreedte		10 m	10 m

Zoals eerder aangegeven ligt de bestaande woning Parksesteeg 12 binnen de geluidzone van de rijksweg A73. De afstand tot de meest belaste gevel bedraagt 385 meter van de as van de weg. De nieuw te bouwen woning op het aangrenzende perceel ligt buiten de geluidzone op minimaal 440 meter afstand. In het kader van onderhavig onderzoek dient derhalve uitsluitend de geluidbelasting van de bestaande woning getoetst te worden aan de grenswaarden Wgh. In bijlage A zijn de rekenbladen volgens Standaard Rekenmethode I opgenomen. De samenvatting hiervan is weergegeven in tabel 3.

Tabel 3 Rekenresultaten geluidbelasting L_{den} vanwege rijksweg A73

Geluidgevoelige bestemming	Geluidbelasting L_{den} in dB		
	A73, wegvak zuid	A73, wegvak noord	Totaal A73
1. Bestaande woning	47	49	51
2. Nieuwbouw	46	46	49

Hieruit volgt dat de geluidbelasting L_{den} ter hoogte van de belaste gevel (noordoostgevel) ca. 51 dB bedraagt inclusief 2 dB aftrek volgens artikel 110g Wgh. Hieruit volgt dat de geluidbelasting vanwege de A73 lager is dan de hoogst toelaatbare geluidbelasting van 53 dB. Ter plaatse van de nieuwbouw woning zal de geluidbelasting L_{den} vanwege de A73 ten hoogste 49 dB bedragen.

Het projectplan vormt geen belemmering in het kader van de Wgh (wegverkeer).

4.2. Geluidhinder vanwege inrichtingen

De ontwikkeling van woningen in het plangebied Parksesteeg 12 vormen geen belemmering voor de bedrijfsmatige activiteiten bij de inrichtingen in de omgeving. De meest nabij gelegen inrichting is gelegen op ruim 1000 meter afstand.

5. Conclusie

Op basis van de resultaten uit onderhavig onderzoek kan geconcludeerd worden dat ter hoogte van het plangebied aan de Parksesteeg 12 te Overasselt

- geen sprake is van risicovolle omstandigheden waarmee de veiligheid van personen in gevaar kan komen;
- de luchtkwaliteit en de geluidbelasting vanwege het nabijgelegen wegverkeer voldoet aan de daartoe te hanteren voorkeursgrenswaarden;

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat de externe veiligheidssituatie, de lucht- en akoestische kwaliteit geen belemmering vormt voor het realiseren van het plan.

Grave, 8 november 2012

Bijlage A: Geluidbelasting wegverkeer SRM1

Deze bijlage bestaat uit 3 pagina's, inclusief voorliggende

Parksesteeg 12

Ontvanger : 1 **Waarneemhoogte [m]** : 4,0
Omschrijving : Bestaande woning Parksesteeg 12

Rijlijn : rijksweg A73, zuid

Wegdekhoogte [m] : 0,00	Afstand horizontaal [m] : 385,00
Verhardingsbreedte [m] : 10,00	Afstand schuin [m] : 385,01
Bodemfactor [-] : 0,95	Afstand kruispunt [m] : 0,00
Objectfractie [-] : 0,00	Afstand obstakel [m] : 0,00
Zichthoek [grad] : 127	
Wegdektype [-] : 1 - 1L ZOAB	

Emissiegegevens intensiteiten per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Q_dag	Q_avond	Q_nacht	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	1648,00	905,00	275,00	120	-4,02	81,62	79,01	73,84
3	Middelzware Motorvoert...	92,00	28,00	20,00	90	-4,56	70,81	65,64	64,18
4	Zware Motorvoertuigen	189,00	98,00	62,00	90	-4,56	76,62	73,76	71,77
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	1929,00	1031,00	357,00			83,07	80,30	76,22
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,00	LAeq, dag : 47,22
C_zichthoek : 0,00	LAeq, avond : 44,45
D_afstand : 25,85	LAeq, nacht : 40,37
D_lucht : 2,12	Aftrek Art. 110g [dB] : 2
D_bodem : 4,51	Lden, excl. Art.110g [dB] : 49
D_meteo : 3,36	Lden, incl. Art.110g [dB] : 47

Rijlijn : rijksweg A73, noord

Wegdekhoogte [m] : 0,00	Afstand horizontaal [m] : 285,00
Verhardingsbreedte [m] : 10,00	Afstand schuin [m] : 285,02
Bodemfactor [-] : 0,93	Afstand kruispunt [m] : 0,00
Objectfractie [-] : 0,00	Afstand obstakel [m] : 0,00
Zichthoek [grad] : 127	
Wegdektype [-] : 1 - 1L ZOAB	

Emissiegegevens intensiteiten per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Q_dag	Q_avond	Q_nacht	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	1560,00	828,00	291,00	120	-4,02	81,38	78,63	74,08
3	Middelzware Motorvoert...	127,00	41,00	32,00	90	-4,56	72,21	67,30	66,22
4	Zware Motorvoertuigen	266,00	102,00	87,00	90	-4,56	78,10	73,94	73,25
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	1953,00	971,00	410,00			83,39	80,13	77,07
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,00	LAeq, dag : 49,62
C_zichthoek : 0,00	LAeq, avond : 46,35
D_afstand : 24,55	LAeq, nacht : 43,29
D_lucht : 1,62	Aftrek Art. 110g [dB] : 2
D_bodem : 4,43	Lden, excl. Art.110g [dB] : 51
D_meteo : 3,18	Lden, incl. Art.110g [dB] : 49

Ontvanger : 2 **Waarneemhoogte [m]** : 4,0
Omschrijving : nieuwbouw woning

Rijlijn : rijksweg A73, zuid

Wegdekhoogte [m] : 0,00	Afstand horizontaal [m] : 440,00
Verhardingsbreedte [m] : 10,00	Afstand schuin [m] : 440,01
Bodemfactor [-] : 0,96	Afstand kruispunt [m] : 0,00
Objectfractie [-] : 0,00	Afstand obstakel [m] : 0,00
Zichthoek [grad] : 127	
Wegdektype [-] : 1 - 1L ZOAB	

Emissiegegevens intensiteiten per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Q_dag	Q_avond	Q_nacht	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	1648,00	905,00	275,00	120	-4,02	81,62	79,01	73,84
3	Middelzware Motorvoert...	92,00	28,00	20,00	90	-4,56	70,81	65,64	64,18
4	Zware Motorvoertuigen	189,00	98,00	62,00	90	-4,56	76,62	73,76	71,77
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	1929,00	1031,00	357,00			83,07	80,30	76,22
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,00	LAeq, dag : 46,29
C_zichthoek : 0,00	LAeq, avond : 43,52
D_afstand : 26,43	LAeq, nacht : 39,44
D_lucht : 2,39	Aftrek Art. 110g [dB] : 2
D_bodem : 4,54	Lden, excl. Art.110g [dB] : 48
D_meteo : 3,41	Lden, incl. Art.110g [dB] : 46

Rijlijn : rijksweg A73, noord

Wegdekhoogte [m] : 0,00	Afstand horizontaal [m] : 440,00
Verhardingsbreedte [m] : 10,00	Afstand schuin [m] : 440,01
Bodemfactor [-] : 0,96	Afstand kruispunt [m] : 0,00
Objectfractie [-] : 0,00	Afstand obstakel [m] : 0,00
Zichthoek [grad] : 127	
Wegdektype [-] : 1 - 1L ZOAB	

Emissiegegevens intensiteiten per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Q_dag	Q_avond	Q_nacht	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	1560,00	828,00	291,00	120	-4,02	81,38	78,63	74,08
3	Middelzware Motorvoert...	127,00	41,00	32,00	90	-4,56	72,21	67,30	66,22
4	Zware Motorvoertuigen	266,00	102,00	87,00	90	-4,56	78,10	73,94	73,25
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	1953,00	971,00	410,00			83,39	80,13	77,07
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie : 0,00	LAeq, dag : 46,61
C_zichthoek : 0,00	LAeq, avond : 43,35
D_afstand : 26,43	LAeq, nacht : 40,29
D_lucht : 2,39	Aftrek Art. 110g [dB] : 2
D_bodem : 4,54	Lden, excl. Art.110g [dB] : 48
D_meteo : 3,41	Lden, incl. Art.110g [dB] : 46

Maasstraat 16a
5361 GG Grave
telefoon 0486-421595
telefax 0486-421620
mail@jkconsultancy.nl