

tankstation is bestemd als 'Bedrijf - verkooppunt mototrbrandstoffen zonder LPG'.

## 4.2 Geluid

### 4.2.1 Industrielawaai - uitbreiding zone industrieterrein

In dit bestemmingsplan wordt de uitbreiding van de zone van industrieterrein Daf/Kanaaldijk Noord ten zuiden van het industrieterrein opgenomen en vastgelegd. Het bestemmingsplan voorziet niet in de bouw van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen of de aanleg/reconstructie van wegen.

#### *Wet geluidhinder*

De Wet geluidhinder heeft tot doel dat er geen nieuwe geluidhindersituaties ontstaan. Dat wordt bereikt door van te voren de maximale geluidbelasting op gevels van geluidgevoelige functies vast te leggen. Geluidgevoelige functies zijn onder meer woningen, scholen en ziekenhuizen. Uitgangspunt van de Wet geluidhinder is dat de geluidbelasting van de gevel door het Industrielawaai de 50 decibel (eenheid van geluidbelasting, hierna dB(A)) niet te boven gaat. Dit is de ideale situatie. Deze 50 dB(A) wordt de voorkeursgrenswaarde genoemd. Dat wil niet zeggen dat onder de 50 dB(A) geen geluid op de gevel komt maar het geluid onder deze voorkeursgrenswaarde wordt aanvaardbaar geacht. Dit omdat een dergelijk geluidniveau voor verreweg de meeste mensen niet hinderlijk is en geen overlast geeft. Omdat gevels en ramen geluidwerend zijn, is de geluidbelasting in gebouwen altijd lager.

#### *Uitbreiding van de zone van industrieterrein DAF/Kanaaldijk Noord*

DAF heeft aangegeven dat de huidige zonegrens uit 1986, dat is de grens waarbuiten het Industrielawaai niet meer dan 50 dB(A) mag zijn, te beperkend is voor de ontwikkelingen die de komende jaren worden voorzien.

Het eenzijdig toestaan van een verhoging van de geluidbelasting is echter ongewenst. Wanneer tegelijk met het verruimen van de zone een wegdek van zeer stil asfalt op de Geldropseweg wordt aangebracht, is er wanneer het geluid van de auto's en van de industrie worden opgeteld geen sprake van een toename van de geluidbelasting. Bij de woningen langs de Geldropseweg, waar het wegverkeer maatgevend is voor de hinder, zal de hinder van het geluid zelfs beduidend afnemen.

#### *Akoestisch onderzoek*

DPA Cauberg-Huygen heeft een akoestisch onderzoek ingesteld naar wat de gevolgen zijn van de verruiming van de zone in combinatie met het stille wegdek. De resultaten staan weergegeven in de notitie 20141312-09 "Akoestisch onderzoek aanpassing zone van terrein DAF Toelichting op resultaten van akoestisch onderzoek tbv verruiming van de zone" van 27 oktober 2015. Dit onderzoek is gemaakt als bijlage 1 onderdeel uit van de toelichting.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting van een aantal woningen in de zone ten gevolge van het Industrielawaai meer dan 50 dB(A) bedraagt. Voor de woningen die nu al in de zone liggen is een geluidbelasting van 55 dB(A), of een eerder vastgestelde hogere waarde in ieder geval toelaatbaar. De maximale ontheffingswaarde van 60 dB(A) voor woningen die nu al in de zone liggen, wordt niet overschreden. Bij twee woningen bedraagt de geluidbelasting meer dan 55 dB(A), dit is ook al in de huidige situatie het geval. Het gaat om de woningen gelegen aan de Geldropseweg 440 en 442. Voor deze woningen wordt een hogere waarde vastgesteld. De geluidbelasting van de woningen die nieuw in de zone komen te liggen, is niet hoger dan 50 dB(A).

#### *Hogere grenswaarde*

In de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder en de gemeentelijke beleidsnota Hogere Waarden Beleid Geluid is aangegeven wanneer het college van burgemeester en wethouders een hogere geluidbelasting op de gevel kan vaststellen. Dit nadat eerst goed is onderzocht is of iets te doen is:

4. aan de bronnen op het industrieterrein;
5. in het gebied tussen het industrieterrein en de bebouwing, zoals een geluidscherm;
6. aan het gebouw.

#### Bronnen industrieterrein

Voor het wegverkeer op het terrein van DAF wordt al uitgegaan van een stil type wegdek. Maar het is niet goed mogelijk om verdergaand de bronnen op het industrieterrein stiller te maken. Het industriecomplex is daarvoor te uitgebreid en het aantal bronnen te groot.

#### Overdrachtsmaatregelen

Een scherm langs de Geldropseweg zou meer dan 6 m hoog moeten worden. Dat is uit stedenbouwkundige overwegingen ongewenst. Bovendien is een scherm van dergelijke afmetingen financieel niet doelmatig.

#### Maatregelen aan het gebouw

Bij de twee woningen (Geldropseweg 440 en 442) kan het noodzakelijk zijn de woningen extra te isoleren zodat er geen sprake is van geluidsoverlast in de woningen. Met isolatie wordt bedoeld extra dik glas, een goede naad- en kierdichting, ventilatieroosters die het geluid goed tegen houden en in sommige gevallen dakisolatie. NB: Bij de overige woningen voldoet het binnenniveau aan de wettelijke normen.

Het is niet goed mogelijk om maatregelen te treffen die zorgen voor een lagere geluidbelasting ten gevolge van het industrielawaai op de gevels van de woningen Geldropseweg 440 en 442. Dat betekent dat bij deze twee woningen nader wordt onderzocht of ze extra moeten worden geïsoleerd. Zo nodig worden beide woningen geïsoleerd, uitgaande van de voor weg- en industrielawaai gecumuleerde geluidbelasting. Voor deze woningen wordt een hogere waarde voor het industrielawaai vastgesteld.

Zonder maatregelen aan de Geldropseweg zou verruiming van de zone leiden tot hogere geluidbelastingen bij woningen aan de zuidzijde van DAF. De extra ruimte die DAF voor uitbreiding van haar activiteiten krijgt bedraagt ca. 3 – 4 dB(A). De woningen aan de zuidzijde van DAF worden echter tevens belast door wegverkeer. Door het aanbrengen van 'stil asfalt' op de Geldropseweg zal de gecumuleerde geluidbelasting van woningen afnemen. In algemene bewoondingen wordt de toename van extra geluidruimte voor DAF ruimschoots gecompenseerd door het aanbrengen van 'stil asfalt'.

### **4.2.2 Wegverkeerslawaai**

Het plan ligt in de zone van de Geldropseweg, de Piuslaan, de St. Bonifaciuslaan, de St. Petrus Canisiuslaan, wegen gelegen in stedelijke gebied met een maximumsnelheid van 50/70 km per uur, bestaande uit 2-4 rijstroken, met een zonebreedte van 200-350 meter aan weerszijden van de weg gemeten vanaf de as daarvan.

In het kader van "Duurzaam Veilig" zijn alle overige wegen in en nabij het plangebied 30 km per uur wegen geworden. Deze wegen en woonerven hebben volgens de Wet geluidhinder geen zone, zodat deze verder buiten beschouwing kunnen blijven.

De Wet geluidhinder maakt onderscheid tussen zogenaamde bestaande situaties en nieuwe situaties. Ingevolge hoofdstuk VI, afdeling 3 ("bestaande situaties") van de Wet geluidhinder behoeft voor de reeds aanwezige geluidgevoelige bebouwing geen nieuw akoestisch onderzoek te worden ingesteld.

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd d.d. op 19 maart 2015 (bijlage 2 van de toelichting). Alhoewel er in dit plan niet wordt voorzien in nieuwe woningen, is wel besloten om akoestisch onderzoek uit te voeren. Mocht een concreet initiatief zich aandienen, dan kan dit aan het akoestisch onderzoek getoetst worden en snel medewerking worden verleend.

Reconstructies van wegen, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, die leiden tot een toename van de geluidbelasting met 2 dB of meer, worden niet toegestaan.

### **4.2.3 Railverkeerslawaai**

Het plan ligt niet in de zone van een spoorlijn.

#### 4.2.4 Luchtvaartlawaaï

Het plangebied ligt niet in binnen de 25 K.E.-lijn van het vliegveld.

### 4.3 Luchtkwaliteit

#### 4.3.1 Wet luchtkwaliteit

Hoofdstuk 5 (met name onder titel 5.2) van de Wet milieubeheer bevat bepalingen op het gebied van luchtkwaliteitseisen en voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en wel zodanig dat voldaan wordt aan de daartoe gestelde normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen waardoor ruimtelijke ontwikkelingen toch doorgang kunnen vinden terwijl ondertussen maatregelen worden uitgevoerd die de luchtkwaliteit moeten verbeteren.

Sinds 1 januari 2015 moet voldaan worden aan de Europese grenswaarden: voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) geldt een jaargemiddelde van 40 microgram/m<sup>3</sup> en voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) een jaargemiddelde van 40 microgram/m<sup>3</sup> en een daggemiddelde van 50 microgram/m<sup>3</sup>. Het daggemiddelde mag jaarlijks maximaal 35 keer worden overschreden.

In artikel 4 van het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de bijlagen van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' zijn voor bepaalde categorieën projecten van een bepaalde omvang grenzen vastgesteld, op grond waarvan kan worden gesteld dat deze een 'niet in betekenende mate bijdrage' (NIBM) leveren aan de luchtverontreiniging. Deze projecten mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Dit geldt o.a. voor woningbouwlocaties die niet meer dan 1500 nieuwe woningen omvatten in de situatie met 1 ontsluitingsweg of niet meer dan 3000 nieuwe woningen omvatten in de situatie met 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling. Voor kantoorlocaties geldt een NIBM-grens van 100.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte bij minimaal 1 ontsluitingsweg en 200.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

Wanneer projecten wel in betekenende mate bijdrage aan de luchtkwaliteit dient luchtonderzoek uitgevoerd te worden en moet worden getoetst aan de normen.

Kort samengevat dienen nieuwe plannen te worden beoordeeld op basis van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer. Luchtkwaliteitseisen vormen geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen mits:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL.

#### 4.3.2 Besluit gevoelige bestemmingen

Met deze Algemene Maatregel van Bestuur wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening. Het 'Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer.

Het besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor (PM<sub>10</sub>) en (NO<sub>2</sub>), met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is ingeval het betreft 'gevoelige