

Onderzoek milieuruimte Plangebied Hultens End

projectnr. 258414
revisie 02
15 april 2013

auteur(s)

L. Schonenberg
S. Krutzen

Opdrachtgever

Gemeente Gilze en Rijen
Postbus 73
5120 AB Gilze en Rijen

datum vrijgave

15 april 2013

beschrijving revisie 02

Opmerkingen van de gemeente verwerkt

goedkeuring

M. de Jonge

vrijgave

M. v/d
Klundert

Projectgroep bestaande uit:

L.. Schonenberg
S. Krutzen

Datum van uitgave:

15 april 2013

Contactadres:

Beneluxweg 7
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

Copyright © 2013

Ingenieursbureau Oranjewoud

Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud

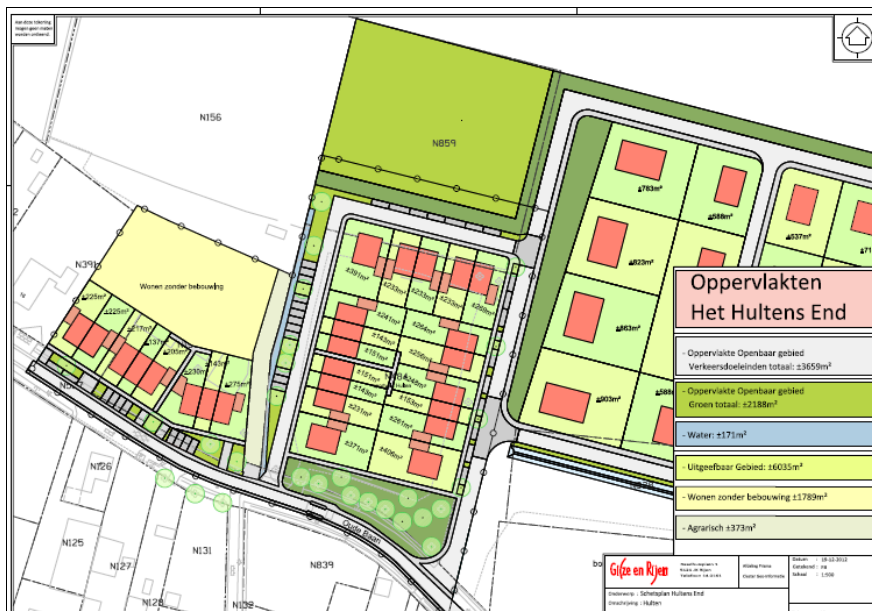
	blz.
1	Inleiding2
2	Juridische basis4
2.1	Goede ruimtelijke ordening 4
2.2	VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' (2009)..... 4
2.3	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)..... 5
2.4	Activiteitenbesluit..... 5
2.5	Wet geluidhinder 5
2.5.1	<i>Raillawaai</i> 5
2.5.2	<i>Wegverkeerslawaaï</i> 6
3	Milieuruimte.....9
3.1	Gebiedstype..... 9
3.2	Milieuruimte op basis van bestemmingsplancapaciteit..... 9
3.3	Milieuruimte werkelijke bedrijfsactiviteiten in de omgeving 12
3.3.1	<i>Beoordeling op basis van de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering 2009</i> 12
3.3.2	<i>Beoordeling op basis van het Activiteitenbesluit</i> 13
3.4	Wet geluidhinder 13
3.4.1	<i>Wegverkeerslawaaï</i> 13
3.4.2	<i>Raillawaai</i> 14
3.5	Cumulatie 15
4	Conclusies en aanbevelingen16
4.1	Milieuruimte 16
4.2	Wet geluidhinder 16

1 Inleiding

De gemeente Gilze en Rijen is voornemens, nabij de kern van Hulten, woningbouw te realiseren. De voorgenomen ontwikkeling betreft alléén deelgebied 1 uit figuur 1.1 en voorziet in grondgebonden woningbouw. In de huidige situatie is dit gebied bestemd als sportterrein en voor bedrijfsdoeleinden. Op figuur 1.2 is de indeling van het de deelgebieden I en een deel van gebied II weergegeven.



Figuur 1.1 Ligging plangebied Hultens End (Bron: Google)



Figuur 1.2 Indeling plangebied Hultens End (Bron: Gemeente Gilze en Rijen)

Kenmerken

Het gebied waarin de deelplannen zijn gelegen laat zich kenmerken als een woonkern met hoofdzakelijk woningen, maar ook bedrijvigheid. De woonkern is landelijk gelegen en kent een voornamelijk agrarische oorsprong.

Doel van het onderzoek

In het kader van een *goede ruimtelijke ordening* dient aangetoond te worden dat huidige en toekomstige bewoners en gebruikers van het gebied een goed woon- en leefklimaat hebben. Tevens dient aangetoond te worden dat bedrijven door de ontwikkelingen niet in hun bedrijfsvoering worden belemmerd. Dit onderzoek heeft tot doel te bepalen in hoeverre een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd en in hoeverre de bedrijfsvoering van bestaande bedrijven wordt aangetast. Daarnaast stelt de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek voor het plan verplicht daar de nieuwe woningen in de zone van 2 wegen en een spoorlijn geprojecteerd worden.

Wet ruimtelijke ordening

Om te bepalen of een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd is bekeken in hoeverre voldoende afstand wordt aangehouden tussen milieubelastende en -gevoelige functies ("milieuzonering"). Dit onderzoek is ingevuld door integratie van beleidsmatige, juridische en milieutechnische kennis.

Voor de initiële analyse is gebruik gemaakt van de indicatieve afstanden uit de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG, versie 2009. Indien de afstanden voldoen, kan worden aangenomen dat een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Bovendien zijn de afstanden een indicatie dat bedrijven niet in hun belangen worden geschaad. Indien de indicatieve afstanden niet voldoen is nader onderzoek verricht door verworven ruimte rechten te analyseren, op basis van verleende milieubeheervergunningen of het Activiteitenbesluit.

Het voorliggende onderzoek geeft inzicht in de maximaal toegestane milieucategorie en bijbehorende VNG-afstanden die in het bestemmingsplan van de omgeving zijn vastgelegd. Aan de hand van dit inzicht kan bepaald worden of mogelijke in de toekomst op te richten bedrijven milieuhinder kunnen veroorzaken. Vervolgens wordt gekeken naar de milieuruimte van de bestaande bedrijven in de omgeving van het plangebied op basis van de SBI-code en de bijbehorende VNG-afstanden.

Op basis van een voorgaand milieuruimteonderzoek in 2007 is voor onderhavig plangebied opnieuw bekeken wat de resultaten zijn. De gemeente Gilze en Rijen heeft hiervoor in 2007 een lijst met de aanwezige inrichtingen geleverd. Vervolgens is aanvullende informatie met betrekking tot de bedrijvenlijst ontvangen van de gemeente Gilze en Rijen in 2012. Deze gegevens zijn verwerkt in voorliggende rapportage.

Naar aanleiding van het voorgaande milieuruimteonderzoek in 2007 is tevens gevraagd om voor één specifiek bedrijf aanvullend de milieubelasting te beschouwen. Het betreft hier het transportbedrijf Fens aan de Oude Baan 8 te Hulten. Gezien de mogelijke activiteiten die plaatsvinden binnen de inrichting zal het aanvullend onderzoek gericht zijn op de akoestische waarden geproduceerd worden als zijnde een bepalende factor voor de milieubelasting van de inrichting.

Wet geluidhinder

Het doel van het akoestisch onderzoek is het bepalen of ter plaatse van de gevels van de nieuw te realiseren woningen hinder ontstaat ten gevolge van wegverkeers- en raillawaai en de wettelijke gevolgen daarvan.

De berekeningen voor het onderzoek naar zowel wegverkeers-als raillawaai zijn uitgevoerd conform SRM II. De berekeningen zijn uitgevoerd met één reflectie en een sectorhoek van 2 graden.

In het onderhavige onderzoek zijn de relevante wegen en de directe omgeving ingevoerd in een grafisch computermodel. Daarbij is gebruik gemaakt van het programma Geomilieu 2.11.

Leeswijzer

Allereerst is de juridische basis beschreven in hoofdstuk 2. De analyse van de milieuruimte en de resultaten van het akoestisch onderzoek staan beschreven in hoofdstuk 3 en tot slot zijn de conclusies en aanbevelingen weergegeven in hoofdstuk 4.

2 Juridische basis

2.1 Goede ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht om, in het kader van een *goede ruimtelijke ordening*, aan te tonen dat toekomstige bewoners en gebruikers een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd, maar ook dat bestaande bedrijven niet in hun belangen worden geschaad. Hiertoe kan een bepaalde afstand tussen een milieubelastende activiteit en een milieugevoelig object noodzakelijk zijn. Deze afstand wordt *milieuzonering* genoemd.

Milieuzoneringen zijn wederkerig. Dit betekent dat bedrijven afstand moeten houden tot gevoelige objecten, maar ook dat nieuw te ontwikkelen (gevoelige) objecten voldoende afstand moeten houden tot de bedrijven. Deze afstand is noodzakelijk, omdat anders het vergund recht van het bedrijf wordt aangetast, en omdat daarmee hinder voor toekomstige bewoners wordt voorkomen.

Op grond van diverse regels en documenten valt het indirect ruimtegebruik van milieubelastende activiteiten af te leiden. In het kader van de voorgestane planontwikkeling zijn voor dit onderzoek de volgende wetten, besluiten en literatuur relevant:

- VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering', editie 2009.
- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo);
- Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit);

Deze documenten worden onderstaand toegelicht.

2.2 VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' (2009)

De VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) (hierna: VNG-brochure) geeft handreikingen voor een verantwoorde inpassing van bedrijvigheid in haar fysieke omgeving en voor de inpassing van gevoelige bestemmingen nabij bedrijven(terreinen). In deze publicatie worden per bedrijfssoort en milieucompartment indicatieve afstanden gegeven tot gevoelige objecten. Deze vormen vaak de basis voor de 'staat van inrichtingen' in bestemmingplannen. Indien aan deze afstand kan worden voldaan, kan gesteld worden dat de bedrijven een dusdanige milieubelasting hebben dat hinder bij de gevoelige objecten niet hoeft te worden verwacht.

Tabel 2.1 geeft de richtafstanden uit de VNG-brochure voor de verschillende milieucategorieën, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen gebiedstypen.

Tabel 2.1 Richtafstanden behorende bij milieucategorieën

Milieucategorie	Rustige woonwijk	Gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

2.3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

In het kader van besluitvorming op grond van de Wabo wordt de toelaatbaarheid van de activiteiten binnen een inrichting onder meer getoetst op de milieubelasting van (nabijgelegen) milieugevoelige objecten.

Indien de milieubelasting te groot is en deze niet door middel van voorschriften voorkomen of voldoende beperkt kan worden, wordt een omgevingsvergunning geweigerd. Is de afstand tussen de milieubelastende activiteit en vanuit de Wabo te beschermen object afdoende en wordt hierop vergunning verleend, dan geldt de in de vergunning vastgelegde afstand als milieuzonering. Wordt een ontwikkeling in de directe omgeving gerealiseerd waar milieugevoelige objecten toegelaten zijn, dan dient als basisprincipe eveneens deze afstand te worden aangehouden. In dit geval wordt van wederkerigheid gesproken. Een bedrijf kan op grond van haar omgevingsvergunning en de impliciet hiermee toegekende milieuzonering ruimtelijke rechten claimen. Een vergunning kent immers niet alleen plichten maar ook rechten toe.

De Wabo omvat in dit kader naast de wet ook het Besluit omgevingsrecht (Bor) en Ministeriële regeling omgevingsrecht (Mor).

2.4 Activiteitenbesluit

Het Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer) stelt algemene regels aan bedrijven. In het Activiteitenbesluit wordt onderscheid gemaakt in drie verschillende typen bedrijven cq. inrichtingen, namelijk type A, B en C:

- **Type A:** inrichtingen welke nagenoeg geen milieu-impact hebben zoals scholen, kantoren, verzorgingstehuizen, parkeergarages en een deel van de detailhandelsbedrijven;
- **Type B:** inrichtingen die niet onder type A of C vallen en welke niet in bijlage 1 onderdeel B of C van het Besluit omgevingsrecht voorkomen. Dit betreft de grootste groep bedrijven. Een groot gedeelte van de bedrijven welke voorheen onder een AMvB en niet onder type A vallen, zijn een type B inrichting;
- **Type C:** inrichtingen welke vergunningplichtig blijven. Dit betreft bedrijven met een grotere milieu-impact, zoals IPPC bedrijven. Ook vallen bedrijven onder het Besluit Landbouw milieubeheer of Besluit glastuinbouw onder type C inrichtingen. Deze inrichtingen hebben een vergunning in het kader van de Wet milieubeheer nodig.

2.5 Wet geluidhinder

2.5.1 Railwaaai

In artikel 105 van de Wet geluidhinder (Wgh) wordt het Besluit geluidhinder (Bg) van toepassing verklaard. Het besluit is alleen van toepassing binnen de wettelijke vastgestelde zone van een spoorweg. De breedte van de geluidzone langs het spoor wordt geregeld in artikel 1.4 Bg. Een spoorweg die is aangegeven op de geluidplafondkaart, heeft een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de spoorweg tot de breedte naast de spoorweg, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, als aangegeven in tabel 2.2, afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond op het betrokken referentiepunt.

Tabel 2.2 Zonebreedte

Hoogte geluidproductieplafond	Breedte zone (indien er geen afschermende voorzieningen zijn) [m]
Kleiner dan 56 dB	100
Gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200
Gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300
Gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600
Gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900
Gelijk aan of groter dan 74 dB	1200

Binnen de zone van een spoorweg dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt de Lden-waarde in dB bepaald.

De Lden-waarde is het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende drie waarden:

- het geluidniveau in de dagperiode (tussen 7.00 en 19.00 uur);
- het geluidniveau in de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00 uur) + 5 dB;
- het geluidniveau in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00 uur) + 10 dB.

De berekende geluidbelasting dient getoetst te worden aan de grenswaarden van het Besluit geluidhinder. Indien de (voorkeurs)grenswaarde wordt overschreden, dient beoordeeld te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn en/of er een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders.

In artikel 4.9 en volgende van het Besluit geluidhinder worden de grenswaarden vermeld met betrekking tot nieuwe situaties bij zones. In tabel 2.3 zijn deze waarden (voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde) opgenomen.

Tabel 2.3 Grenswaarden voor nog niet geprojecteerde woningen en andere nog niet geprojecteerde geluidgevoelige bestemmingen langs een bestaande spoorweg

Geluidgevoelige bestemming	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximale ontheffing [dB]
woningen	55	68
andere geluidgevoelige bestemmingen	53	68

Toetsingskader plansituatie

Het bouwplan is gelegen aan de spoorlijn tussen Tilburg en Breda (traject 123) ter hoogte van de in tabel 2.3 weergegeven referentiepunten.

Tabel 2.3 Referentiepunten ter hoogte van het bouwplan met de bijbehorende zone¹.

Referentiepunt ID	Geluidproductieplafond	zone [m]
33049	73,3	900
33051	72,0	900

In de zin van het Besluit geluidhinder heeft het plan betrekking op nieuw te bouwen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen langs een bestaande spoorweg.

Tabel 2.4 Grenswaarden plansituatie

Spoor	Grenswaarde [dB]	Maximale ontheffing [dB]
Woning	55	68

2.5.2 Wegverkeerslawaaï

De Wet geluidhinder (Wgh) is alleen van toepassing binnen de wettelijke vastgestelde zone van de weg. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De afstanden worden aan weerszijden van de weg gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook. De ruimte boven en onder de weg behoort eveneens tot de zone van de weg. De betreffende zonebreedtes zijn in tabel 2.5 weergegeven.

¹ Bron: www.geluidspoor.nl/geluidregisterspoor.html geraadpleegd op 14-01-2013

Tabel 2.5 Zonebreedte wegverkeer

Aantal rijstroken	Zonebreedte [m]	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
5 of meer	-	600
3 of meer	350	-
3 of 4	-	400
1 of 2	200	250

Het stedelijk gebied wordt in de Wgh gedefinieerd als 'het gebied binnen de bebouwde kom doch voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone van een autoweg of autosnelweg'. Dit laatste gebied valt onder het buitenstedelijk gebied.

Binnen de zone van een weg dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt de L_{den} -waarde in dB bepaald.

De L_{den} -waarde is het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende drie waarden:

- het geluidniveau in de dagperiode (tussen 7.00 en 19.00 uur);
- het geluidniveau in de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00 uur) + 5 dB;
- het geluidniveau in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00 uur) + 10 dB.

De berekende geluidbelasting dient getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Indien de (voorkeurs)grenswaarde wordt overschreden, dient beoordeeld te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. Als maatregelen niet mogelijk en/of doelmatig zijn, dient een hogere grenswaarde te worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

Voor alle woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen waarvoor het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde vaststelt, dient met behulp van een gevelgeluidweringsonderzoek te worden onderzocht of deze woningen en andere (geluidgevoelige) bestemmingen aan de wettelijke geluidgrenswaarde voor het binnenniveau kunnen voldoen. De wettelijke grondslag hiervoor is terug te vinden in artikel 3.3 van het Bouwbesluit.

In artikel 82 en volgende worden de grenswaarden vermeld met betrekking tot nieuwe situaties bij zones. In tabel 2.6 zijn deze waarden (voorkeursgrenswaarden en de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde) opgenomen.

Tabel 2.6 Grenswaarden voor woningen langs een weg

Status van de woning	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximale ontheffing [dB]	
		Stedelijk	Buitenstedelijk
nieuw te bouwen woning langs een bestaande weg	48	63*	53**
bestaande woning langs een nieuw aan te leggen weg	48	63	58

- * Vervangende nieuwbouw binnen de bebouwde kom 68 dB;
Vervangende nieuwbouw langs auto(snel)weg binnen de bebouwde kom 63 dB.
- ** Vervangende nieuwbouw buiten de bebouwde kom 58 dB.

Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder

Artikel 110g van de Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid het resultaat van berekening en meting van de geluidbelasting vanwege wegverkeer met maximaal 5 dB te verlagen alvorens de waarden te toetsen aan de (voorkeurs)grenswaarden. De werkelijk toe te passen aftrek wordt door de minister van VROM

bepaald. Deze bepaling geldt telkens voor een bepaalde periode. De correctie biedt de mogelijkheid te anticiperen op het afnemen van de geluidproductie van de motorvoertuigen.

De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.6 van het 'Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006'. Op basis van dit voorschrift mag voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, een aftrek van 2 dB worden toegepast. Voor de overige zoneplichtige wegen bedraagt de aftrek 5 dB.

Cumulatie

Indien een geluidgevoelige bestemming waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in de zone van meerdere geluidbronnen (wegverkeer, railverkeer en/of industrie) ligt, dient inzichtelijk gemaakt te worden hoe hoog de gecumuleerde geluidbelasting is. De gecumuleerde geluidbelasting wordt berekend met de rekenmethode die in het "Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006" is vastgelegd, rekening houdend met de dosiseffect relaties van de verschillende bronsoorten. Het bevoegd gezag moet dan een oordeel vellen over de hoogte van deze geluidbelasting. Een wettelijke toets aan een grenswaarde voor deze gecumuleerde geluidbelasting is niet aan de orde.

Toetsingskader plansituatie

De nieuw te bouwen woningen zijn gelegen binnen de geluidzone van de Oude Baan en de Rijksweg.

Tabel 2.7 Overzicht wegen

Weg	binnen- of buitenstedelijk	etmaal intensiteit	snelheid [km/uur]	zone	aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder [dB]
Rijksweg	buitenstedelijk	12859	80	250	2
Oude Baan	binnenstedelijk	500	50	200	5

De verkeersgegevens voor de Rijksweg zijn aangeleverd door de provincie Noord-Brabant (als weekdag gemiddelde intensiteit per categorie per periode, deze zijn omgerekend naar gemiddelde uurintensiteiten per categorie per periode), de verkeersgegevens van de Oude Baan zijn bepaald in overleg met de Gemeente Gilze en Rijen.

Het nieuwbouwplan is gelegen in binnenstedelijke gebied. De woning en daarop van toepassing zijnde grenswaarden zijn in de volgende tabel weergegeven.

Tabel 2.8 Grenswaarden plansituatie na aftrek ex artikel 110g Wgh

Weg	Grenswaarde [dB]	Maximale ontheffing [dB]
Woning	48	63

3 Milieuruimte

In de omgeving van de ontwikkelingslocatie vindt bedrijvigheid plaats en wordt via het bestemmingsplan ruimte geboden aan bedrijfsactiviteiten. In dit hoofdstuk wordt eerst beschreven welke planologische ruimte de vigerende bestemmingsplannen in de omgeving van het plangebied voor bedrijvigheid bieden. Daarnaast is de milieugebruiksruimte van de daadwerkelijk aanwezige bedrijven die een belemmering kunnen vormen voor de ontwikkeling bepaald.

3.1 Gebiedstype

De afstand die moet worden gerespecteerd tussen bedrijven/bedrijfsbestemmingen en gevoelige functies hangt af van het gebiedstype. In de VNG-brochure wordt onderscheid gemaakt in het gebiedstype *rustige woonwijk* en het gebiedstype *gemengd gebied*. Het gebiedstype gemengd gebied geldt voor gebieden die, gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij drukke wegen, al een hogere milieubelasting kennen. In deze situatie betreft het ons inzien vooral de functie wonen. Hierdoor kan de planlocatie inclusief de omgeving getypeerd worden als het type *rustige woonwijk*.

3.2 Milieuruimte op basis van bestemmingsplancapaciteit

Bestemmingsplannen bieden ruimte aan toekomstige ontwikkelingen, waaronder nieuwe bedrijvigheid. Bij de beoordeling of een gebied een voldoende woon- en leefklimaat zal hebben, moet die mogelijke toekomstige invulling in acht worden genomen, omdat die in principe een groter effect heeft dan de werkelijk aanwezige bedrijvigheid en die niet (volledig) kan worden beperkt via het milieuspoor.

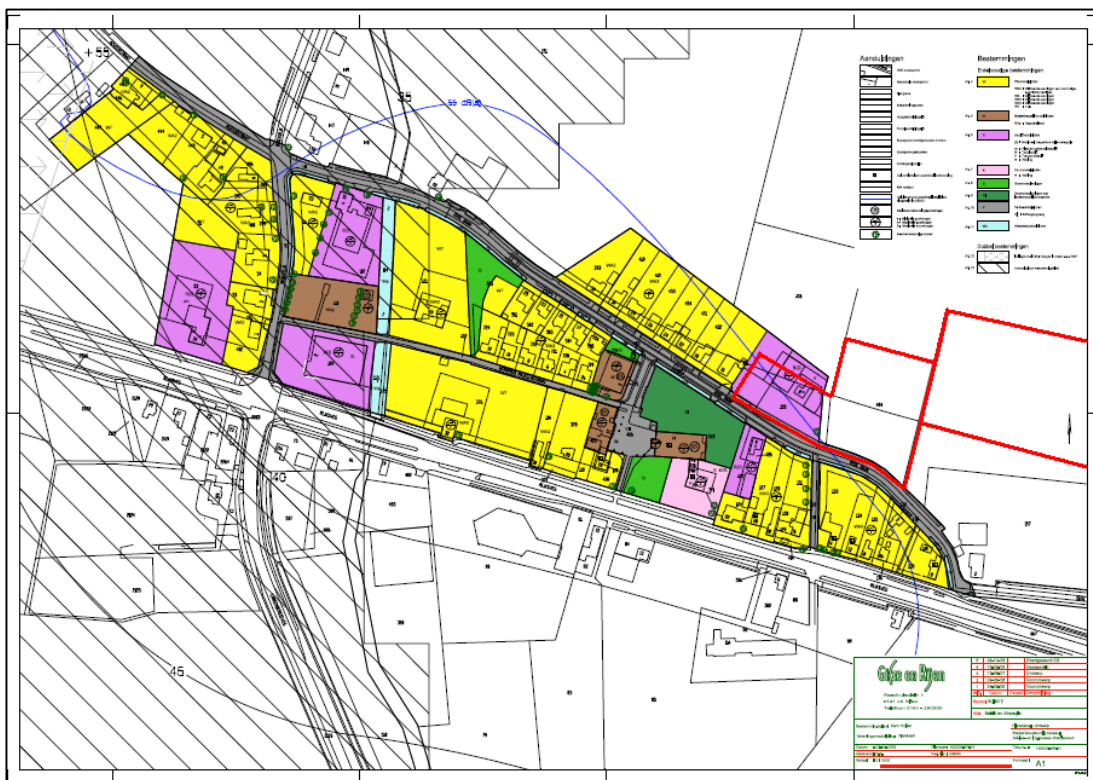
In de VNG-brochure staat per milieucategorie een richtafstand aangegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'. In Tabel 2.1 staan de afstanden per milieucategorie weergegeven.

Het plangebied wordt omgeven door een tweetal vigerende bestemmingsplannen. In figuur 3.1 en 3.2 is de ligging van deze bestemmingsplannen weergegeven:

- Bestemmingsplan Kern Hulten 2008
- Bestemmingsplan Buitengebied 2010

Bestemmingsplan Kern Hulten 2008

Het bestemmingsplan Kern Hulten is ten westen en zuiden van het plangebied gelegen. Dit bestemmingsplan kent diverse bestemmingen. Vanwege een mogelijk aanwezige milieuruimte contour worden de bestemmingen Maatschappelijke doeleinden, Kantoordoeleinden en Bedrijfsdoeleinden onderstaand nader onderzocht.



Figuur 3.1 Bestemmingsplan Kern Hulten 2008 (Bron: gemeente Gilze en Rijen)

Bestemmingen Maatschappelijke doeleinden

In het bestemmingsplan Kern Hulten zijn enkele bestemmingen voor Maatschappelijke doeleinden opgenomen, de bruine gekleurde vlakken. De bestemming Maatschappelijke doeleinden kent een brede verzameling van mogelijke activiteiten en daarbij behorende milieucategorieën. Vanwege deze breedte kan geen algemeen geldende maximale milieuruimte contour worden bepaald en wordt ingezoomd op de daadwerkelijk aanwezige activiteiten voor het bepalen van de hindercontouren om deze bestemmingen. De meest westelijke maatschappelijke bestemming betreft een begraafplaats, waarvoor een milieucontour van 10 meter dient te worden aangehouden. In oostelijke richting bevinden zich het buurthuis 'the Chump' en de Rooms-Katholieke Basisschool 'Gerardus Majella'. Voor beide functies dient een milieucontour van 30 meter aangehouden te worden. De meest oostelijke locatie betreft een kerkgebouw. Ook hiervoor geldt een milieucontour van 30 meter. Voor alle hindercontouren rond de maatschappelijke bestemmingen geldt dat er geen overlap is met het plangebied.

Bestemming Kantoordoeleinden

Op de plankaart is één bestemming Kantoordoeleinden te vinden. Deze roze gekleurde bestemming biedt ruimte voor de zakelijke dienstverlening. Voor deze bestemming geldt een milieuruimte contour van 10 meter. Deze contour ligt niet over de beoogde planlocatie.

Bestemmingen Bedrijfsdoeleinden

Op de plankaart is een vijftal locaties aangeduid met de bestemming Bedrijfsdoeleinden. De bestemming Bedrijfsdoeleinden biedt ruimte voor een maximale milieucategorie van milieucategorie 2 met uitzondering van een drietal locaties waar de aanduiding pc, tb, tr, waarvoor de categorie 3 geldt. Voor de categorie 2 geldt volgens de VNG-brochure een richtafstand van 30 meter. Voor de aanduiding pc, tb en tr geldt een richtafstand van 100 meter geldt (uitgaande van de zwaarste milieucategorie 3, namelijk 3.2). De bestemmingen die met categorie 3 zijn aangeduid bevinden zich in het westelijk deel van de plankaart. Aan de richtlijn van 100 meter afstand ten opzichte van het plangebied wordt ruimschoots voldaan.

In het oostelijk deel van de bestemmingsplankaart zijn twee bestemmingen met Bedrijfsdoeleinden te vinden. Voor de bedrijfsbestemming direct ten zuiden van het plangebied (Oude Baan 9) geldt een

richtafstand van 30 meter. De afstand tussen de bestemming en de nieuwe woningen in het plangebied bedraagt 25 meter. Aan de afstanden uit de VNG-brochure wordt niet voldaan, een goed woon- en leefklimaat kan hier op grond van de systematiek uit de VNG-brochure niet gegarandeerd worden. De VNG-systematiek schrijft ook voor dat een kortere afstand op grond van locatiespecifieke argumenten kan worden aangehouden. Op deze bedrijfsbestemming ligt de woning aan de kant van het plangebied Hultens End. Deze (bedrijfs)woning is als zodanig ook bestemd. De werkelijke mogelijkheden voor bedrijfsactiviteiten spelen zich af achter de woning, dus op een grotere afstand van het plangebied (circa 40 meter). De werkelijke milieuhindercirkel van de bedrijfsactiviteit ligt dan ook niet over het plangebied. Op basis van de werkelijke milieuhindercirkel bestaat geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied. Wel kan in de toekomst blijken na ontwikkeling van het plangebied Hultens End, dat het plangebied een belemmering vormt voor het uitbreiden van de bedrijfsactiviteiten op het perceel van de Oude Baan 9 op het deel waar nu het woonhuis staat. Dit deel van het perceel van de Oude Baan ligt op een afstand van 25 meter van de nieuwbouwwoningen.

Voor de andere bedrijfsbestemming geldt dat deze bestemming ligt binnen het bestemmingsplan Hultens End. Het betreft transportbedrijf Fens (tr). Het perceel van transportbedrijf Fens maakt onderdeel uit van het plangebied. Fens voert al enige jaren geen actief transportbedrijf en de gemeente vindt dat planologisch gezien een transportbedrijf daar ook niet thuis hoort, omdat het profiel van de Oude Baan is daarvoor niet geschikt en ook de omgeving zicht hiervoor niet langer leent. Het perceel van Fens wordt dan ook als een bedrijfsbestemming (milieucategorie 2) in het plan opgenomen. Deze bestemming is gelijk aan de huidige bestemming zoals die is opgenomen in het bestemmingsplan 'Kern Hulten' (Oranjewoud, projectnr 1907-152535) met weglating van de nadere aanduiding 'tr' (transportbedrijf). de richtafstand wordt dan 30 meter. Deze richtafstand ligt niet over het plangebied.

Geen van de bestemmingen van het bestemmingsplan Kern Hulten 2008 is een belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.



Figuur 3.2 Bestemmingsplan buitengebied 2010

Bestemmingsplan Buitengebied 2010

In het noordoosten grenst het plangebied aan het bestemmingsplan Buitengebied.

Het bestemmingsplan Buitengebied maakt aangrenzend aan het plangebied de bestemming 'Agrarisch' mogelijk. Deze bestemming maakt geen functies/bedrijvigheid mogelijk die een relevante milieuruimtecontour kennen.

3.3 Milieuruimte werkelijke bedrijfsactiviteiten in de omgeving

De daadwerkelijke activiteiten bij bedrijven bepalen in hoeverre verwacht kan worden dat toekomstige bewoners en gebruikers van een gebied een voldoende woon- en leefklimaat hebben. In deze paragraaf wordt het te verwachten woon- en leefklimaat als gevolg van, alsmede de te verwachten inbreuk op de bedrijfsvoering van werkelijke bedrijfsactiviteiten beschreven aan de hand van VNG-contouren en vergunde rechten op basis van onder andere het Activiteitenbesluit.

3.3.1 Beoordeling op basis van de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering 2009

Door de gemeente Gilze en Rijen is een lijst van aanwezige inrichtingen in de omgeving van het plangebied aangeleverd. Deze lijst is gebruikt als basis voor de toets.

In Tabel 3.1 zijn de beschouwde percelen weergegeven. Voor het transportbedrijf Fens aan de Oude Baan 8 geldt dat de milieucontour in het plangebied ligt, maar dat het bedrijf reeds gesloten en de bedrijfsbebouwing wordt afgebroken bij ontwikkeling van het plangebied.

Daarnaast is er een proefdraaiinstallatie aanwezig op de vliegbasis Gilze en Rijen. Deze installatie is aangemerkt als een geluidzoneringsplichtige inrichting. In het bestemmingsplan is een geluidzone opgenomen. Binnen de 50 d(A) mogen niet zonder meer nieuwe geluidgevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Voor de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen geldt dat door het College van B&W een ontheffing voor een hogere waarde tot maximaal 55 dB(A) kan worden verleend. Binnen de zone van de 55 dB(A) contour mogen geen woningen worden gerealiseerd. Het plangebied ligt binnen de 50 dB(A) contour, waarvan een klein deel binnen de 55 dB(A) contour.

Hiervoor is in een eerder onderzoek een onderbouwing gemaakt voor het aspect geluid van de vliegbasis Gilze en Rijen in relatie tot woningbouw, zie onderzoeksrapportage: "Rapport mogelijkheden tot woningbouw nabij vliegbasis Gilze en Rijen" sept 2007; Oranjewoud; proj nr 164387.

In een brief van het Ministerie van Defensie van 3 mei 2012 wordt in een beoordeling aangegeven dat zij geen bezwaar heeft met de ontwikkeling van woningen in het bestemmingsplan Hultens End.

Tabel 3.1 Analyse van indicatieve milieuzonering rond bestaande bedrijfsactiviteiten in de omgeving van het plangebied op basis van opgave gemeente

Straatnaam	nr	naam	cat.	afstand VNG [m]	afstand tot plangebied	Overlap woningen plangebied
Achterstraat	10	Melkveehouderij Mts Kluytmans	3.2	100	550	nee
Achterstraat	11	Paardenhouderij Leemans Hoeve	3.1	50	500	nee
Broekdijk	2	Motorvoertuigen/bergingsdienst van Eijck	2	30	280	nee
Broekdijk	10	Brabantse Delta (werkplaats)	3.1	50	380	nee
De Blommers	1	Rundveehouderij Mts Heerkens	3.2	100	400	nee
Hulteneindsestraat	1	Melkrundveehouderij van Dongen	3.2	100	160	nee
Hulteneindsestraat	7	Melkrundveehouderij van Zon	3.2	100	350	nee
Langenbergseweg	ong.	Oliehandel/tankstation DC Berkel	2	30		nee
Oude Baan	8	Transportbedrijf Fens	3.2	30	30	Nee
Oude Baan	9	geen bedrijfsactiviteit	-	-	40/25	nee
Oude Baan	15	The Chump (buurthuis)	2	30	100	nee
Oude Baan	48	Melkveehouderij v. Helvoort niet meer actief	-	-	235	nee

Oude Baan	49	geen directe bedrijfsactiviteiten	-	-	300	nee
Rijksweg	17	Linberg Caravans	2	30	150	nee
Rijksweg	19	P.J Schellekens	2	30	150	nee
Rijksweg	25	Wegrestaurant 't Vliegveld	1	10	350	nee
Rijksweg	34	Herwegh (liftechnieken)	3.2	100	280	nee
Rijksweg	11b	Ketelaars Mechanisatie (motorvoertuigen)	3.1	50	100	nee
Rijksweg	121	Proefdraaiinstallatie Vliegbasis Gilze Rijen	5.3	1000	700*	ja

* Afstand tot de inrichting. De daadwerkelijke afstand tot de proefdraaiinstallatie is niet bekend maar ligt naar verwachting op meer dan 1000 meter

3.3.2 *Beoordeling op basis van het Activiteitenbesluit*

In het Activiteitenbesluit zijn voor het milieuaspect geluid normen opgenomen bij het dichtstbijzijnde geluidgevoelige object. Dit betekent dat de juridische geluidruimte van bedrijven anders kan zijn dan de milieuruimte op basis van de VNG-brochure; in sommige gevallen kan de geluidruimte zelfs fors groter zijn. Om die reden is het van belang om bij de beoordeling van de mogelijke belemmering van de bedrijfsvoering rekening te houden met de (geluid)eisen vanuit het Activiteitenbesluit.

Voor andere milieuaspecten, voor zover niet verbonden aan specifieke activiteiten of installaties², kan wel worden aangesloten bij de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering uit 2009, aangezien het Activiteitenbesluit daarvoor geen nadere eisen stelt.

Het Activiteitenbesluit stelt dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) voor bedrijven op een geluidgevoelig object niet méér mag bedragen dan 50, 45 of 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Ten opzichte van alle omliggende bedrijfsfuncties is sprake van woningen die dicht bij de inrichting gelegen zijn dan het plangebied. Voor de inrichtingen zijn er geen beperkingen op basis van het activiteitenbesluit.

3.4 **Wet geluidhinder**

3.4.1 *Wegverkeerslawaa*

De geluidbelasting ten behoeve van de Rijksweg op de woningen bedraagt na aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder maximaal 44 dB.

De geluidbelasting ten behoeve van de Oude Baan op de woningen bedraagt na aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder maximaal 46 dB.

Een compleet overzicht van de resultaten is weergegeven in bijlage 2. De ligging van de toetspunten is weergegeven in figuren 1 tot en met 3.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op de gevels van de nieuwe te bouwen woningen de geluidbelasting ten hoogste 46 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden waarmee nader onderzoek naar maatregelen achterwege kan blijven.

² Geluid is het enige milieuaspect waaraan algemeen verbindende afstandseisen tot gevoelige objecten zijn verbonden. Afstandseisen voor andere milieuaspecten gelden alleen voor specifieke activiteiten (bijvoorbeeld bovengrondse propaantanks).

3.4.2 **Raillawaai**

Resultaten

Tabel 3.2 Geluidbelasting vanwege railverkeer op het spoor met traject 123 ter hoogte van referentiepunten 33049 en 33050.

Punt	Omschrijving	Hoogte [m]	Geluidbelasting [dB]
049_C	B9	7,5	58
045_C	B8	7,5	58
050_C	B10	7,5	58
056_C	B12	7,5	58
055_C	B11	7,5	57
009_C	A3	7,5	57
010_C	A4	7,5	57
009_C	A5	7,5	57
004_C	A2	7,5	57
015_C	A6	7,5	57
018_C	A7	7,5	56
020_C	A8	7,5	56

Een compleet overzicht van de resultaten is weergegeven in bijlage 2. De ligging van de toetspunten is weergegeven in figuren 1 tot en met 3.

toetsing

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt overschreden. De geluidbelasting vanwege het railverkeer op het spoor traject 123 bedraagt ten hoogste 58 dB. De maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 68 dB wordt echter niet overschreden.

Hogere grenswaarde

In artikel 110a en volgende wordt aangegeven onder welke voorwaarden hogere grenswaarden kunnen worden verleend. Er kan uitsluitend een hogere grenswaarde worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege een spoorweg, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Om de geluidbelasting vanwege een spoorweg te beperken, kunnen de volgende maatregelen worden getroffen:

- Maatregelen aan de bron;
- Maatregelen in het overdrachtsgebied door middel van het toepassen van een geluidscherm/grondwal;
- Maatregelen aan de ontvanger door middel van het toepassen van schermen aan of nabij de gevel, het toepassen van 'dove' gevels, en dergelijke.

plansituatie

Maatregelen aan de bron zijn bij het spoor niet voorzien en kunnen alleen in overleg met de railinfrabeheerder worden getroffen. Het treffen van maatregelen in het overdrachtsgebied door middel van het toepassen van een geluidscherm evenwijdig aan en langs het spoor, zal het geluid vanwege het railverkeer beperken. Een dergelijke scherm zal gezien de afstand van de woningen tot het spoor niet doelmatig zijn. Daarnaast zal een scherm overwegende bezwaren van met name landschappelijke aard ontmoeten, daar een geluidscherm het doorzicht naar het open landschap zal belemmeren.

Gelet op de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 55 dB voor de woningen, dient een procedure te worden doorlopen voor het vaststellen van een hogere grenswaarde door het college van Burgemeester en Wethouders. Daarbij dienen de waarden zoals vermeld in tabel 3.2 te worden vastgesteld.

3.5 Cumulatie

Vanwege de hogere waarde ten gevolge van raillawaai dient cumulatie in beschouwing te worden genomen. De geluidbelasting ten gevolge van raillawaai is op de noordgevel gericht en bedraagt maximaal 58 dB. De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai is op de zuidgevel gericht en bedraagt maximaal 46 dB. Cumulatie van de geluidbelasting zal niet tot verhoging van de vast te stellen hogere waarde leiden.

Een deel van de woningen bevindt zich binnen de vliegcontour van 35 Ke. De gevelisolatie dient voor deze woningen overeenkomstig de eisen uit het Bouwbesluit 2012 tussen de 30 en 33 dB(A) te bedragen. De vereiste gevelgeluidwering ten gevolge van railverkeer is 25 dB. Het spectrum van vliegverkeer telt laagfrequent zwaarder dan railverkeer (6 dB). Ook de vereiste gevelgeluidwering ten gevolge voor vliegverkeer is hoger (5-8 dB). De verwachting is dat de geluidbelasting ten gevolge van luchtverkeer dermate bepalend is dat cumulatie van railverkeer met vliegverkeer niet leidt tot een significante toename van de geluidbelasting.

De woningen bevinden zich eveneens binnen de 50 dB(A) contour van de proefdraaiinstallatie op het vliegveld Gilze-Rijen. Hiervoor dient in overleg met Defensie een hogere waarde te worden aangevraagd. Voor de proefdraaiinstallatie geldt dat het spectrum in de 125 Hz 6 dB zwaarder is ten opzichte van luchtverkeer. Echter, de vereiste geluidwering van de gevel is weer zwaarder voor luchtverkeer (met een geluidbelasting van 55 dB(A) ten gevolge van de proefdraaiinstallatie is de vereiste gevelgeluidwering 20 dB(A) . De verwachting is dat de cumulatie van luchtverkeer en de proefdraaiinstallatie geen negatieve effecten oplevert voor het binnenniveau van de woningen.

Onderzoek naar cumulatie is derhalve niet nader uitgevoerd.

4 Conclusies en aanbevelingen

4.1 Milieuruimte

In dit rapport zijn de resultaten van het onderzoek naar de invloed van de milieuruimte van omliggende bestemmingen voor (bedrijfs)functies en daadwerkelijk aanwezige bedrijven op het plan Hultens End besproken. Hierbij is onderscheid gemaakt naar het beschermen van het woon- en leefklimaat bij de toekomstige woningen (op basis van bestemmingsplancapaciteit en bestaande bedrijfsactiviteiten) en het beschermen van de bedrijfsbelangen van bestaande bedrijven. De conclusies zijn primair gebaseerd op de systematiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' uit 2009, aangevuld met specifieke wetgeving (zoals het Activiteitenbesluit) waar van toepassing. Bij de beoordeling is uitgegaan van het gebiedstype *gemengd gebied*.

De belangrijkste conclusies zijn als volgt:

- Het transportbedrijf Fens aan de Oude Baan 8 ligt in het plangebied. De bedrijfsactiviteiten zijn gestopt. Het perceel krijgt in het nieuwe bestemmingsplan milieuhindercategorie 2. De indicatieve milieuocontour van 30 valt niet over de te ontwikkelen woningen.
- Voor de omgeving geldt dat vanuit de vigerende bestemmingsplannen Kern Hulten 2008 en het Buitengebied is alleen overlap vanuit de bedrijfsbestemming van het perceel aan de Oude Baan 9. De werkelijke bedrijfsactiviteit ligt echter op een grotere afstand tot het plangebied (op het perceel ligt het woonhuis het dichtste bij het plangebied). Vanaf de plaats van de daadwerkelijke bedrijfsactiviteit is geen overlap van de milieuhindercontour met het plangebied.
- Ook vanuit de overige werkelijke bedrijfsactiviteiten is er geen overlap van indicatieve VNG-contouren met nieuwe woningen binnen het plangebied m.u.v. de proefdraaiinstallatie. De verwachting is echter dat de daadwerkelijke locatie van de activiteiten zich op meer dan 1000 meter bevinden.
- Vanuit het Activiteitenbesluit geldt dat er geen beperkingen zijn voor de geluidsruimte van inrichtingen, omdat er geluidgevoelige objecten zijn die dicht bij de inrichtingen liggen dan de voorgenomen geluidgevoelige objecten.
- Op basis van ons onderzoeksrapport "Rapport mogelijkheden tot woningbouw nabij vliegbasis Gilze en Rijen" sept 2007; Oranjewoud; projectnr 164387, dient de gemeente een hogere waarde van 55 dB(A) aan te vragen voor de nieuwbouwwoningen ten gevolge van de proefdraaiinstallatie van vliegveld Gilze en Rijen.
- De woningen liggen deels binnen de vliegcontour van 35 Ke. De woningen dienen voorzien te worden van gevelisolatie ten gevolge van vliegverkeer met een waarde van 30-33 dB overeenkomstig het gestelde in het Bouwbesluit.

4.2 Wet geluidhinder

Wegverkeerslawaai

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op de gevels van de nieuwe te bouwen woningen de geluidbelasting ten hoogste 46 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden waarmee nader onderzoek naar maatregelen achterwege kan blijven.

Raillawaai

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 53 dB wordt overschreden. De geluidbelasting vanwege het railverkeer op het spoor traject 123 bedraagt ten hoogste 58 dB. De maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 68 dB wordt echter niet overschreden. Gelet op de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, dient een procedure te worden doorlopen voor het vaststellen van een hogere grenswaarde door het college van Burgemeester en Wethouders. Daarbij dienen de waarden zoals vermeld in tabel 4.1 te worden vastgesteld.

Cumulatie

Vanwege de hogere waarde ten gevolge van raillawaai dient cumulatie in beschouwing te worden genomen. De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaai is op een andere gevel gericht en bedraagt maximaal 46 dB. Cumulatie van de geluidbelasting zal niet tot verhoging van de vast te stellen hogere waarde leiden.

Een deel van de woningen bevindt zich binnen de vliegcontour van 35 Ke. De gevelisolatie dient voor deze woningen overeenkomstig de eisen uit het Bouwbesluit 2012 tussen de 30 en 33 dB(A) te bedragen. De vereiste gevelgeluidwering ten gevolge van railverkeer is 25 dB. De verwachting is dat de geluidbelasting ten gevolge van luchtverkeer dermate bepalend is dat cumulatie van railverkeer met vliegverkeer niet leidt tot een significante toename van de geluidbelasting.

De woningen bevinden zich eveneens binnen de 50 dB(A) contour van de proefdraaiinstallatie op het vliegveld Gilze-Rijen. Hiervoor dient in overleg met Defensie een hogere waarde te worden aangevraagd. De vereiste geluidwering van de gevel is dermate zwaarder voor vliegverkeer. Dat de verwachting is dat de cumulatie van luchtverkeer en de proefdraaiinstallatie geen negatieve effecten oplevert voor het binnenniveau van de woningen.

Onderzoek naar cumulatie is derhalve niet nader uitgevoerd.