

Bijlage 3
Akoestisch onderzoek

Bestemmingsplan 'Zuidrand'
Gemeente Dirksland

Milieuonderzoek

KuiperCompagnons
Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw,
Architectuur, Landschap B.V.
Atelier RO / milieu / JS

werknummer: 730.400.00
Rotterdam, 20 november 2012

datum afdruk: 20-11-12

File: j:\730\400\00\3 projectresultaat\milieu\doc\milieu_bp zuidrand_november 2012.doc

Inhoudsopgave	blz.
1. Inleiding	1
2. Verkeerslawaai	3
2.1. Onderzoeksgebied en grenswaarde	3
2.2. Verkeersgegevens	4
2.3. Berekeningsmethode	5
2.4. Berekeningsresultaten	7
2.5. Maatregelen of voorzieningen	8
2.6. Conclusies	9
3. Luchtkwaliteit	11
3.1. Wettelijk kader	11
3.2. Beoordeling project, IBM of NIBM	11
3.3. Beoordeling achtergrondconcentraties NO ₂ en PM ₁₀	12
3.4. Conclusies	12

Inhoudsopgave bijlagen

- Bijlage 1 : Overzicht verkeersgegevens prognosejaar 2023
- Bijlage 2 : Overzicht rekenmodel conform Standaardrekenmethode II
- Bijlage 3 : Berekeningsresultaten op de grens van de woonbestemmingen
- Bijlage 4 : Geluidscontouren in relatie tot de woonbestemmingen
- Bijlage 5 : Berekeningsresultaten geluidsreducerende wegdektypen

1. Inleiding

De gemeente Dirksland is voornemens om ter plaatse van de zuidelijke rand van de kern Dirksland nieuwe woningen te realiseren. Om dit uit te voeren wordt een tweetal bestemmingsplannen opgesteld, te weten 'Zuidrand' en 'Bloemenhof'. In het bestemmingsplan 'Zuidrand', waar dit onderzoek betrekking op heeft, wordt de realisatie van circa 300 woningen juridisch planologisch mogelijk gemaakt.

Voor het bestemmingsplan Zuidrand is reeds een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De bevindingen van dat onderzoek zijn beschreven in het rapport 'Milieuonderzoek; bestemmingsplan Zuidrand' van 8 maart 2011. Op basis van dat onderzoek is voor de woningen waarvoor een geluidsbelasting optreedt die hoger is dan de voorkeurswaarde een hogere waarde vastgesteld. Dit bestemmingsplan is eveneens vastgesteld.

Het nu voorliggende onderzoek heeft betrekking op een verdichting van de woonbebouwing. Het voornemen is in plaats van 200 woningen 300 woningen te bouwen. Omdat deze verandering gevolgen heeft op de verkeersintensiteiten is dit onderzoek uitgevoerd.

Relatie Wgh, Wm en WRO

In verband met de relatie tussen de Wet geluidhinder (Wgh) en de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) (Wm) met de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is een onderzoek naar de milieuaspecten geluidhinder en luchtkwaliteit noodzakelijk.

Akoestisch onderzoek

Het akoestisch onderzoek heeft uitsluitend betrekking op wegverkeerslawaai. Voor wegverkeerslawaai is onderzoek uitgevoerd naar het verkeer op de Boomvliet, de Haveloozeweg en de route Honingeter - Bloemenweg. Ter plaatse van deze locatie speelt rail- en industrielawaai geen rol. Daarom worden deze geluidsaspecten buiten beschouwing gelaten. In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten, berekeningsresultaten en conclusies besproken met betrekking tot het verkeerslawaai.

Luchtkwaliteit

Op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' Wm is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit. In hoofdstuk 3 wordt het luchtkwaliteitonderzoek besproken.

2. Verkeerslawaaï

2.1. Onderzoeksgebied en grenswaarde

Op grond van hoofdstuk IV Wgh en hoofdstuk 3 van het Besluit geluidhinder (Bgh) is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het kader van dit bestemmingsplan zijn de geluidsbelastingen bepaald als gevolg van het verkeer op de Boomvliet, de Haveloozeweg en de route Honingeter - Bloemenweg.

Onderzoekszone

Conform artikel 74 Wgh bevindt zich aan weerszijden van een weg een zone waarbinnen akoestisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. Alvorens woningen kunnen worden geprojecteerd dient te worden onderzocht of aan de normen van de Wgh wordt voldaan. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied).

In artikel 1 Wgh zijn de definities opgenomen van onder andere stedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van de gebieden binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom (bepaald door komgrensborden) en het gebied binnen de bebouwde kom dat is gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Wegen die geen zone hebben en waarop de Wgh dus niet van toepassing is, zijn:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt.

Voor de onderhavige situatie betekent dit dat de Boomvliet en de Haveloozeweg een onderzoekszone hebben van 250 m (2x1 rijstroken, buitenstedelijk gebied). De onderzoekzone wordt gemeenten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

Op de route Honingeter - Bloemenweg geldt een wettelijke rijsnelheid van 30 km/uur, daardoor heeft deze weg geen wettelijke zone vanuit de Wgh, en is toetsing aan de normen van de Wgh niet nodig. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is deze route wel beschouwd in dit onderzoek.

Normstelling

Als er nieuwe geluidsgevoelige objecten, zoals woningen, binnen de onderzoekszone van een weg worden gerealiseerd dan mag de geluidsbelasting van het wegverkeer niet meer bedragen dan de voorkeurswaarde. Indien de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde moeten er maatregelen worden getroffen om hieraan alsnog te kunnen voldoen. Blijkt dat niet mogelijk of op overwegende bezwaren te stuiten (artikel 110a, lid 5 Wgh) dan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Dirksland bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde (artikel 110a, lid 1 Wgh). Deze hogere waarde mag de maximale ontheffingswaarde niet overschrijden.

In tabel 1 is aangegeven wat de voorkeurswaarde en de maximale ontheffingswaarde is voor de nieuwe woningen in stedelijk of buitenstedelijk gebied.

Tabel 1: Overzicht voorkeurswaarde en maximale ontheffingswaarde

type geluidsgevoelig bebouwing	voorkeurswaarde	Maximale ontheffingswaarde
woningen stedelijk	48 dB (art. 82, lid 1 Wgh)	63 dB (art. 83, lid 2 Wgh)
woningen buitenstedelijk	48 dB (art. 82, lid 1 Wgh)	53 dB (art. 83, lid 1 Wgh)

In het geval nieuwe woningen worden ontsloten op een weg die buiten de bebouwde kom is gelegen, dan is er vanuit de Wgh sprake van woningen in een buitenstedelijke situatie. Door de gemeente is er geen besluit genomen om de grens van de bebouwde kom te verplaatsen tot de Boomvliet. De Haveloozweg is en blijft daarom een weg buiten de bebouwde kom. De nieuwe woningen in de bestemming WG-1, die worden ontsloten op de Haveloozweg, zijn woningen in buitenstedelijk gebied. Voor deze woningen geldt derhalve een maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Omdat de andere woningen worden ontsloten op een (nieuw aan te leggen) weg die binnen de bebouwde kom is gelegen geldt voor deze woningen de maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

Voor 30 km/uur-wegen zijn in de Wgh geen normen opgenomen. Om toch een oordeel te geven over de geluidsbelastingen als gevolg van het verkeer op de route Honingeter - Bloemenweg wordt aangesloten bij de normstelling voor gezoneerde wegen.

Daarnaast is in het Bouwbesluit 2012 aangegeven wat de karakteristieke geluidwering dient te zijn om een binnenwaarde, bij gesloten ramen, te garanderen voor verblijfsgebieden van 33 dB.

Reductie geluidsbelastingen

Volgens artikel 110g Wgh juncto artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2006) mag op grond van de verwachting dat de geluidproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen, de berekende geluidsbelastingen op de gevels worden gereduceerd met 2 dB bij wegen met een rijsnelheid van 70 km/uur en hoger en met 5 dB bij wegen met een rijsnelheid van lager dan 70 km/uur. In dit geval geldt voor de Boomvliet een reductie van 2 dB en voor de Haveloozweg en de route Honingeter - Bloemenweg 5 dB.

2.2. Verkeersgegevens

Aangeleverde verkeersgegevens

Door de gemeente Dirksland zijn de verkeersgegevens voor de Boomvliet en de Haveloozweg aangeleverd. Deze gegevens zijn afkomstig uit de verkeerslawaaikaart Goeree-Overflakkee en betreffen gegevens uit de jaren 2010 en 2020.

Voor de route Honingeter - Bloemenweg zijn de gegevens aangeleverd uit het bestemmingsplan 'Akkerleeven 2009', vastgesteld op 24 september 2009. In dat plan wordt het mogelijk gemaakt om 36 nieuwe woningen te realiseren ten noorden van de Bloemenweg. In dat plan zijn de verkeersgegevens weergegeven voor de betrokken 30 km/uur-route.

Bijdrage plangebied

De aangeleverde verkeersgegevens houden geen rekening met de ontwikkelingen in de voorbereiding zijnde bestemmingsplannen 'Zuidrand' en 'Bloemenhof'. De verkeersaantrekkende werking van deze plannen is bij de aangeleverde verkeersgegevens opgeteld.

In het bestemmingsplan 'Zuidrand' wordt het mogelijk gemaakt om circa 300 woningen te realiseren. In het in procedure zijnde bestemmingsplan 'Bloemenhof' wordt voorzien in de bouw van 26 woningen. Met een verkeersproductie van 6 verkeersbewegingen per woning per etmaal levert deze ontwikkelingen afgerond maximaal 2.000 verkeersbewegingen op.

Het extra verkeer als gevolg van de ontwikkelingen in het plan 'Zuidrand' vindt plaats langs de route Honingeter - Bloemenweg en verdeeld zich evenredig over deze route, 50% richting het noorden naar de kern Dirksland en 50% richting het zuiden over de Haveloozeweg naar de Boomvliet.

Gehanteerde verkeersgegevens

Voor dit onderzoek dient de etmaalintensiteit te worden gehanteerd voor het prognosejaar 2023, 10 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan. Voor de autonome groei van het autoverkeer in de periode van 2020 naar 2023 is uitgegaan van 1,75%.

Een uitgebreid overzicht van de gehanteerde verkeersgegevens is opgenomen in bijlage 1 'Overzicht verkeersgegevens prognosejaar 2023'.

2.3. Berekeningsmethode

Voor de bepaling van de geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer in het plangebied is gebruik gemaakt van Standaardrekenmethode II overeenkomstig het RMG 2006. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van Geomilieu, versie 2.12.

In het rekenmodel zijn de volgende elementen ingevoerd:

- rijlijn (hart van de zoneplichtige wegen);
- bodemgebieden (hard/zacht);
- objecten (gebouwen);
- toetspunten.

Een overzicht van het rekenmodel is opgenomen in bijlage 2 'Overzicht rekenmodel conform Standaardrekenmethode II' van dit rapport.

In het plangebied komen verschillende bouwhoogtes voor. Voor de bestemmingen WG-1, WG-2 en WG-3 is uitgegaan van maximaal 3 bouwlagen met de bijbehorende beoordelingshoogtes van 1.5, 4.5 en 7.5 m. Binnen de bouwvlakken waarbinnen gestapelde woningen zijn toegestaan is uitgegaan van maximaal 5 bouwlagen. Voor die bestemmingen is gerekend op een hoogte van 1.5, 4.5, 7.5, 10.5 en 13.5 m. Een uitzondering betreft de bestemming WG-GV waar maximaal 4 bouwlagen zijn toegestaan met de bijbehorende beoordelingshoogtes van 1.5, 4.5, 7.5 en 10.5 m.

Gemiddelde etmaalwaarden

Bij toetsing aan de grenswaarden wordt in de Wgh gewerkt met een gemiddelde etmaalwaarde van het geluidsniveau (L_{den}) over alle perioden, te weten de dagperiode (van 07.00 tot 19.00 uur), de avondperiode (van 19.00 tot 23.00 uur) en de nachtperiode (van 23.00 tot 07.00 uur) van een jaar.

2.4. Berekeningsresultaten

Voor de onderzochte wegen zijn de (vrije veld) geluidscontouren van de voorkeurswaarde (48 dB) en de maximale ontheffingswaarden (53 dB of 63 dB) bepaald. Daarnaast zijn ter plaatse van de bestemmingsgrenzen van de woongebieden met toetspunten de geluidsbelastingen inzichtelijk gemaakt. In bijlage 3 'Berekeningsresultaten op de grens van de woonbestemmingen' is een overzicht van de berekende geluidscontouren en berekeningsresultaten per toetspunt weergegeven.

Hierna worden de resultaten per weg besproken. In de genoemde resultaten is rekening gehouden met de reductie volgens artikel 110g Wgh.

Boomvliet (80 km/uur)

Het verkeer op de Boomvliet leidt er toe dat de 48 dB-geluidscontour op een afstand van ruim 100 m uit het hart van de Boomvliet is gelegen. Deze geluidscontour is gelegen binnen de bestemmingen WG-1 (meest oostelijk gelegen) en WG-GV. De 53 dB-geluidscontour is wel in het plangebied gelegen, maar niet over de bestemmingen waarbinnen de woningen worden gebouwd.

Haveloozeweg (60 km/uur)

De 48 dB-geluidscontour door het verkeer op de Haveloozeweg is gelegen binnen de bestemming WG-1 en WG-3. De 53 dB-geluidscontour is gelegen binnen de bestemming WG-1 (meest oostelijk gelegen) en bevindt zich op circa 22 m vanuit het hart van de Haveloozeweg.

Ter plaatse van de bestemmingsgrenzen zijn de volgende maximale geluidsbelastingen berekend:

- WG-1 (meest oostelijk gelegen) = 57 dB;
- WG-1 (ten oosten van de Honingeter) = 52 dB;
- WG-3 (ten oosten van de Honingeter) = 52 dB;
- WG-3 (ten westen van de Honingeter) = 51 dB.

Ter plaatse van de bestemmingsgrens WG-1 (meest oostelijk gelegen) wordt de maximale ontheffingswaarde (53 dB) overschreden. Als de nieuwe woningen op een grotere afstand dan 22 m vanuit het hart van de weg worden gerealiseerd, dan wordt de maximale ontheffingswaarde niet overschreden.

Route Honingeter - Bloemenweg (30 km/uur)

Deze route is in de bestaande situatie gedeeltelijk een 30 km/uur weg en krijgt met de uitbreiding van de Zuidrand in zijn geheel het 30 km/uur snelheidsregime. Op www.maximumsnelheden heeft de route een 30 km/uur snelheidsregime en op termijn zal de gemeente Dirksland een verkeerbepaling nemen waarin dit snelheidsregime wordt vastgelegd. Het bestemmingsplan anticipeert hierop door de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' op te nemen voor de Honingeter en Bloemenweg. Op de grens van de WG-2 bestemming bedraagt de geluidsbelasting maximaal 53 dB direct langs de Honingeter en maximaal 57 dB langs de Bloemenweg. Voor de bestemmingen WG-3 en WG-5 aan de oostzijde van de Honingeter bedraagt de geluidsbelasting maximaal 56 dB, terwijl voor de WG-3 bestemming aan de westzijde een geluidsbelasting is berekend van 52 dB.

Stedenbouwkundig schetsplan Zuidrand Dirksland

Het 'Stedenbouwkundig schetsplan Zuidrand Dirksland', d.d. 30 september 2010, heeft als onderlegger gediend voor het bestemmingplan 'Zuidrand'.

Gelet op de ligging van de 48 dB-geluidscontour van de Boomvliet en de Haveloozeweg ten opzichte van de voorgestane woningbouw in het schetsplan wordt geconcludeerd dat de voorkeurswaarde wordt overschreden.

Hogere waarde

Uit de resultaten blijkt dat de voorkeurswaarde langs de Boomvliet en de Haveloozeweg wordt overschreden. Omdat de nieuwe woningen langs de Boomvliet op relatief grote afstand van de Boomvliet worden gebouwd en bestaande bebouwing tussen de weg en de nieuwbouw is gelegen wordt de voorkeurswaarde slechts in geringe mate overschreden tot maximaal 50 dB.

Langs de Haveloozeweg wordt de voorkeurswaarde overschreden tot maximaal 57 dB. Dit is hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 53 dB in deze buitenstedelijke situatie. Omdat de woningen op grotere afstand worden gebouwd dan de grens van de bestemming waarop gerekend is, zal de geluidsbelasting op de woningen lager zijn. In het geval de woningen op grotere afstand van de weg worden gebouwd dan 22 m kan zonder meer worden voldaan aan de 53 dB. Worden de woningen op kleinere afstand gebouwd dan is het aanvullend onderzoek noodzakelijk waaruit blijkt dat de geluidsbelasting de maximale ontheffingswaarde niet overschrijdt.

In het bestemmingsplan is in de algemene bouwregels bepaald dat uitwisseling van woningaantallen tussen bestemmingen is toegestaan. Als gevolg van deze regeling is het noodzakelijk bij het vaststellen van het aantal woningen waarvoor een hogere waarde nodig is rekening te houden met de uitwisselbaarheid tussen de bestemmingen.

2.5. Maatregelen of voorzieningen

In de Wgh is een onderzoeks- en verantwoordingsplicht opgenomen naar geluidsreducerende maatregelen. In eerste instantie dient gekeken te worden naar bronmaatregelen, daarna naar overdrachtsmaatregelen. Als dat nog niet voldoende resultaat oplevert kunnen hogere waarden worden vastgesteld en dienen gevelmaatregelen aan het ontvangende object te worden getroffen.

Bronmaatregelen

Bij dit type maatregelen kan worden gedacht aan het terugdringen van de etmaalintensiteit, het wijzigen van de verkeerssamenstelling, de rijsnelheid verlagen en/of het toepassen van een geluidsreducerend wegdek.

Het verlagen van de etmaalintensiteit, het veranderen van de samenstelling van het wegverkeer en/of het verlagen van de rijsnelheid op de (gezoneerde) Boomvliet en Haveloozeweg zijn geen realistische bronmaatregelen, omdat deze wegen een ontsluitende functie hebben voor de onderzochte locatie en/of de kern Dirksland.

Met het aanleggen van een stil asfalt worden de geluidsbelastingen gereduceerd. In bijlage 4 'Berekeningsresultaten geluidsreducerende wegdektypen' is een overzicht gegeven van de berekeningsresultaten, waarbij rekening is gehouden met een 'dunne deklaag type A' en een 'dunne deklaag type B'-verharding op de Boomvliet en de Haveloozeweg.

Indien het huidige asfalt op de Boomvliet wordt vervangen door een geluidsreducerend asfalttype (dunne deklaag type A of dunne deklaag type B) is het mogelijk om de geluidsbelastingen ter plaatse van de bestemmingsgrenzen WG-1 en WG-GV te reduceren tot de voorkeurswaarde. Het vaststellen van hogere waarden als gevolg van de Boomvliet is niet nodig.

Met het toepassen van een geluidsreducerend asfalt (dunne deklaag type A of dunne deklaag type B-verharding) op de Haveloozweg wordt de maximale geluidsbelasting gereduceerd tot respectievelijk 54 dB en 53 dB. In de beide gevallen wordt de voorkeurswaarde overschreden en is het vaststellen van hogere waarden alsnog nodig om de woningen te realiseren.

Overdrachtsmaatregelen

Als bronmaatregelen onvoldoende resultaat opleveren, niet mogelijk of te duur zijn, is het mogelijk om via overdrachtsmaatregelen de geluidsbelasting terug te dringen. Hiertoe behoort het plaatsen van een geluidsscherm of -wal tot de mogelijkheden.

Het plaatsen van een geluidsscherm langs de Boomvliet en Haveloozweg is in een bebouwde omgeving geen reële maatregel omwille van stedenbouwkundige en landschappelijke redenen (visuele barrière werking van de wijk naar het 'open' buitengebied). Om die reden is deze maatregel niet in dit onderzoek uitgewerkt.

2.6. Conclusies

In het bestemmingsplan 'Zuidrand' wordt de bouw van nieuwe woningen mogelijk gemaakt. De bestemmingen WG-1, WG-2, WG-3, WG-4, WG-5 en WG-GV zijn gelegen binnen de zone van de Boomvliet en de Haveloozweg. Daarnaast is onderzoek uitgevoerd naar het verkeer op de 30 km/uur-route Honingeter - Bloemenweg.

Ter plaatse van deze bestemmingen wordt de voorkeurswaarde van 48 dB overschreden als gevolg van het verkeer op de Boomvliet en de Haveloozweg. Met het aanleggen van een geluidsreducerend asfalt op de Boomvliet is het mogelijk om de geluidsbelasting te reduceren tot de voorkeurswaarde. Met het toepassen van een geluidsreducerend asfalt op de Haveloozweg wordt de geluidsbelasting tussen de 3 en 5 dB gereduceerd. In dat geval wordt de voorkeurswaarde nog overschreden en is het vaststellen van hogere waarden nodig.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de route Honingeter - Bloemenweg (30 km/uur) meegenomen in het onderzoek. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 57 dB n bevindt zich op de grens van de WG-2 bestemming langs deze route. Voor wegen met een rijsnelheidsregime van 30 km/uur is de Wgh niet van toepassing, daardoor kunnen er geen hogere waarden voor worden vastgesteld.

Hogere waarden

Als om redenen van stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige of financiële aard het niet mogelijk is om maatregelen te treffen is het nodig om hogere waarden vast te stellen. Deze hogere waarden worden door het college van de gemeente Dirksland vastgesteld.

In het bestemmingsplan is in de algemene bouwregels bepaald dat uitwisseling van woningaantallen tussen bestemmingen is toegestaan. Als gevolg van deze regeling is het noodzakelijk bij het vaststellen van het aantal woningen waarvoor een hogere waarde hiermee rekening te houden.

Het ontwerpbesluit tot het vaststellen van hogere waarden dient tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan 'Zuidrand' ter inzage te worden gelegd. Nadat de hogere waarden zijn vastgesteld worden deze geregistreerd in het kadaster.

3. Luchtkwaliteit

3.1. Wettelijk kader

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen, waarvan voor wegverkeer stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) de belangrijkste zijn. Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ van 40 µg/m³ aangepast. Voor PM₁₀ is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO₂.

Naast de introductie van het NSL is de invoering van het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de luchtkwaliteit als zowel de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ als PM₁₀ niet meer toeneemt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde van die stof. Dit betekent, kortweg, dat als de toename van de beide jaargemiddelde concentraties kleiner is of gelijk is aan 1,2 µg/m³ (3% van 40 µg/m³) een ontwikkeling kan worden beschouwd als een project dat NIBM bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

Een ruimtelijke ontwikkeling kan volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang vinden als:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

3.2. Beoordeling project, IBM of NIBM

In de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM) zijn voor locaties met eenzelfde functiecategorie cijfermatige kwantificaties opgenomen, waarbij een ontwikkeling als een NIBM-project kan worden beschouwd. Deze locaties zijn landbouwinrichtingen, spoorwegemplacementen, kantoorlocaties, woningbouwlocaties, of een combinatielocatie van woningbouw en kantoren.

In bijlage 3A van de Regeling NIBM is voor een woningbouwlocatie aangegeven dat een project van 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg aangemerkt kan worden als een NIBM-project.

Volgens artikel 5 van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM) dienen (verschillende) ontwikkelingen die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingswegen en binnen een afstand van 1 km liggen, als één ontwikkeling te worden beschouwd. Artikel 5 is ook van toepassing voor ruimtelijke besluiten die als NIBM zijn beschouwd én die na inwerking-treding van het Besluit NIBM (15 november 2007) zijn vastgesteld.

In het vastgestelde bestemmingsplan 'Akkerleeven 2009' (24 september 2009) wordt de bouw van nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Dat plangebied is direct gelegen ten noorden van de Bloemenweg en maakt gebruik van dezelfde ontsluitingsroute als de in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen 'Zuidrand' en 'Bloemenhof'.

De nieuw te bouwen woningen binnen de verschillende bestemmingsplannen zijn:

- bestemmingsplan 'Zuidrand' circa 200 woningen
- bestemmingsplan 'Bloemenhof' 26 woningen
- bestemmingsplan 'Akkerleeven 2009' 36 woningen

In totaal worden er 262 nieuwe woningen gerealiseerd. Het totaal aantal nieuwe woningen tezamen is veel lager dan de genoemde cijfermatige kwantificatie uit de regeling NIBM. Dit betekent dat deze ontwikkelingen tezamen zijn aan te merken als een project dat NIBM bijdraagt op de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een nader luchtkwaliteitonderzoek is niet nodig.

3.3. Beoordeling achtergrondconcentraties NO₂ en PM₁₀

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld of ter plaatse van het plangebied, mogelijke hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen aanwezig zijn. Langs wegen zijn met name de stoffen NO₂ en PM₁₀ van belang.

In het Carll-reenmodel, webbased versie 11.0, zijn voor het gehele grondgebied van Nederland de achtergrondconcentraties ingevoerd (vaste parameters) en onderverdeeld in vlakken van 1 km bij 1 km. De bepaling hiervan vindt plaats aan de hand van de x, y-coördinaten.

De bijbehorende jaargemiddelde achtergrondconcentratie NO₂ en PM₁₀ in het jaar 2010 bedraagt respectievelijk 17 µg/m³ en 18 µg/m³. Voor de beide stoffen bedraagt de jaargemiddelde grenswaarde 40 µg/m³. Bij de achtergrondconcentratie voor PM₁₀ is rekening gehouden met de geldende correctie voor zeezout. Voor de gemeente Dirksland bedraagt deze correctie 6 µg/m³. De trend is dat de achtergrondconcentratie voor de beide stoffen in de toekomst afneemt.

Gezien de lage achtergrondconcentraties in relatie tot de verwachte verkeersintensiteiten op de wegen worden dan ook geen overschrijdingen verwacht als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen langs de Honingeter, de Bloemenweg, de Havelooszeweg en de Boomvliet.

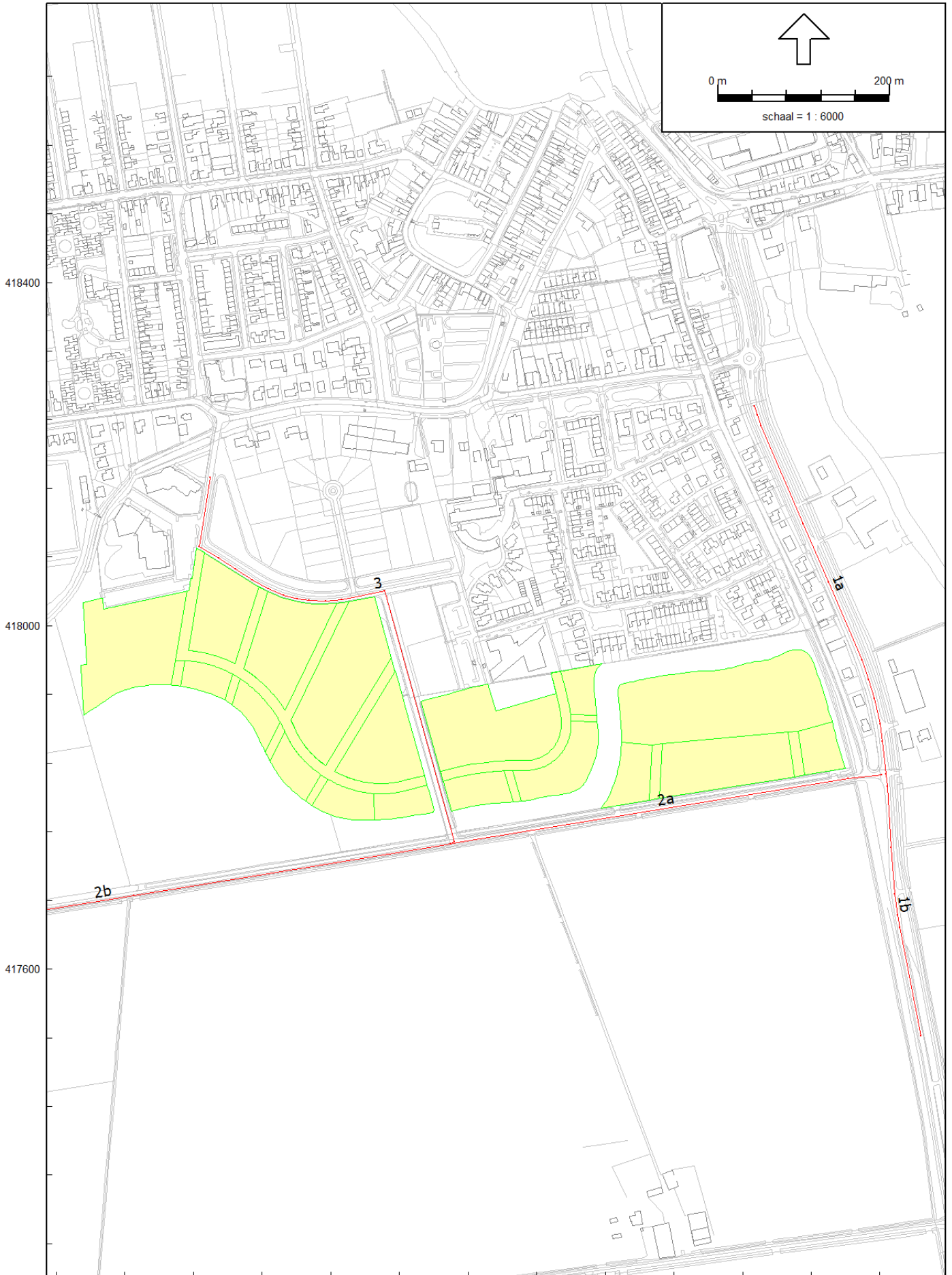
3.4. Conclusies

De nieuwe woningen die mogelijk worden gemaakt binnen het bestemmingsplan "Zuidrand" worden ontsloten via de route Honingeter - Bloemenweg. Langs deze ontsluitingsroute worden ook nieuwe woningen mogelijk gemaakt middels het in procedure zijnde bestemmingsplan "Bloemenhof" en het vastgestelde bestemmingsplan 'Akkerleeven 2009'. In totaal worden er in deze drie bestemmingsplannen 262 nieuwe woningen gerealiseerd. Dit aantal is ruim lager dan de cijfermatige kwantificatie voor een woningbouwlocatie (1.500 woningen langs één ontsluitingsweg). Kortom, de totale ontwikkelingen langs de Honingeter - Bloemenweg is aan te merken als een project dat NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Daarnaast wordt gezien de lage achtergrondconcentraties van NO₂ en PM₁₀ in relatie tot de verwachte verkeersintensiteiten op de wegen ook geen overschrijdingen van de grenswaarden verwacht.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen oplevert voor de realisatie van de woningen zoals geregeld in het bestemmingsplan 'Zuidrand' (artikel 5.16, lid 1 aanhef en onder c Wm).

Bijlagen >>>



Tabel a : Overzicht wegverkeersgegevens.

Wegvak	Etmaal-intensiteit 2020 [mvt/etm]	Autonome groei [%/jaar]	Etmaal-intensiteit 2023 [mvt/etm]	Bijdrage plan- ontwikkeling [mvt/etm]	Totale etmaal- intensiteit [mvt/etm]	Rijsnelheid [km/uur]	Wegdek- type
1	2.022	1,75	2.130	1000	3.130	80	fijn asfalt
2a	1.776	1,75	1.871	1000	2.871	60	fijn asfalt
2b	1.776	1,75	1.871	0	1.871	60	fijn asfalt
3	1.950	1,75	2.054	1000	3.054	30	fijn asfalt

Tabel b : Overzicht wegverkeersgegevens dagperiode.

Wegvak	Gemiddeld daguur		Samenstelling van het wegverkeer					
			licht		middel		zwaar	
	[mvt]	[%]	[mvt]	[%]	[mvt]	[%]	[mvt]	[%]
1	210	6,7	190	90,7	14	6,6	6	2,7
2a	192	6,7	175	91,2	13	6,6	4	2,2
2b	125	6,7	114	91,2	8	6,6	3	2,2
3	214	7,0	201	94,0	12	5,7	1	0,3

Tabel c : Overzicht wegverkeersgegevens avondperiode.

Wegvak	Gemiddeld avonduur		Samenstelling van het wegverkeer					
			licht		middel		zwaar	
	[mvt]	[%]	[mvt]	[%]	[mvt]	[%]	[mvt]	[%]
1	103	3,3	94	90,7	5	6,6	3	2,7
2a	95	3,3	86	90,7	4	6,6	3	2,7
2b	62	3,3	56	90,7	4	6,6	2	2,7
3	79	2,6	78	98,0	1	1,9	0	0,1

Tabel d : Overzicht wegverkeersgegevens nachtperiode.

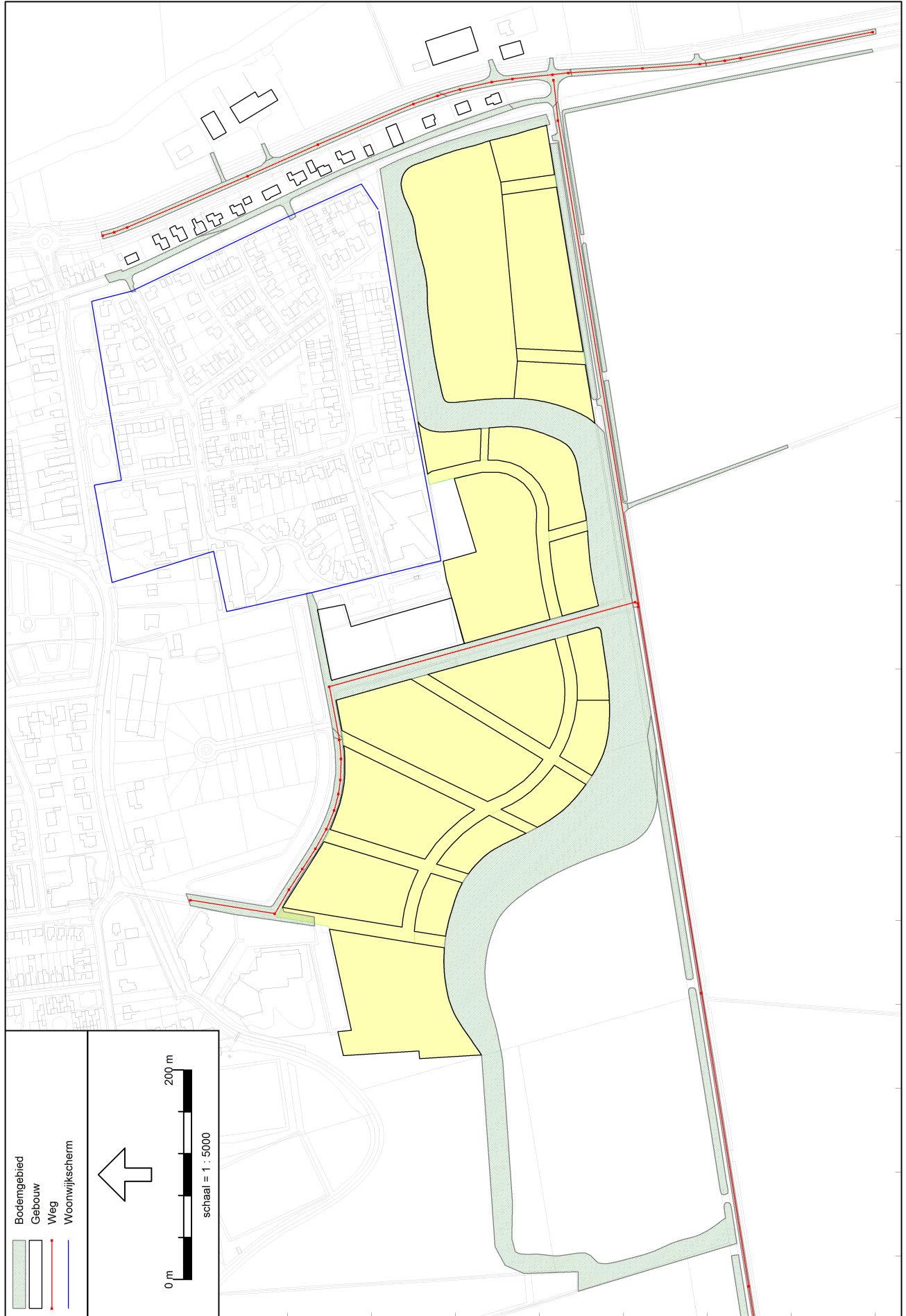
Wegvak	Gemiddeld nachtuur		Samenstelling van het wegverkeer					
			licht		middel		zwaar	
	[mvt]	[%]	[mvt]	[%]	[mvt]	[%]	[mvt]	[%]
1	25	0,8	23	90,7	1	6,6	1	2,7
2a	23	0,8	21	90,7	1	6,6	1	2,7
2b	15	0,8	14	90,7	1	6,6	0	2,7
3	21	0,7	21	96,0	1	3,8	0	0,2

Wegvak 1 = Boomvliet

Wegvak 2a = Haveloozeweg; gedeelte tussen de Boomvliet en de Honingeter

Wegvak 2b = Haveloozeweg; gedeelte ten westen van de Honingeter

Wegvak 3 = route Honingeter - Bloemenweg



Bodengebiet
Gebouw
Weg
Woonwijkscherm



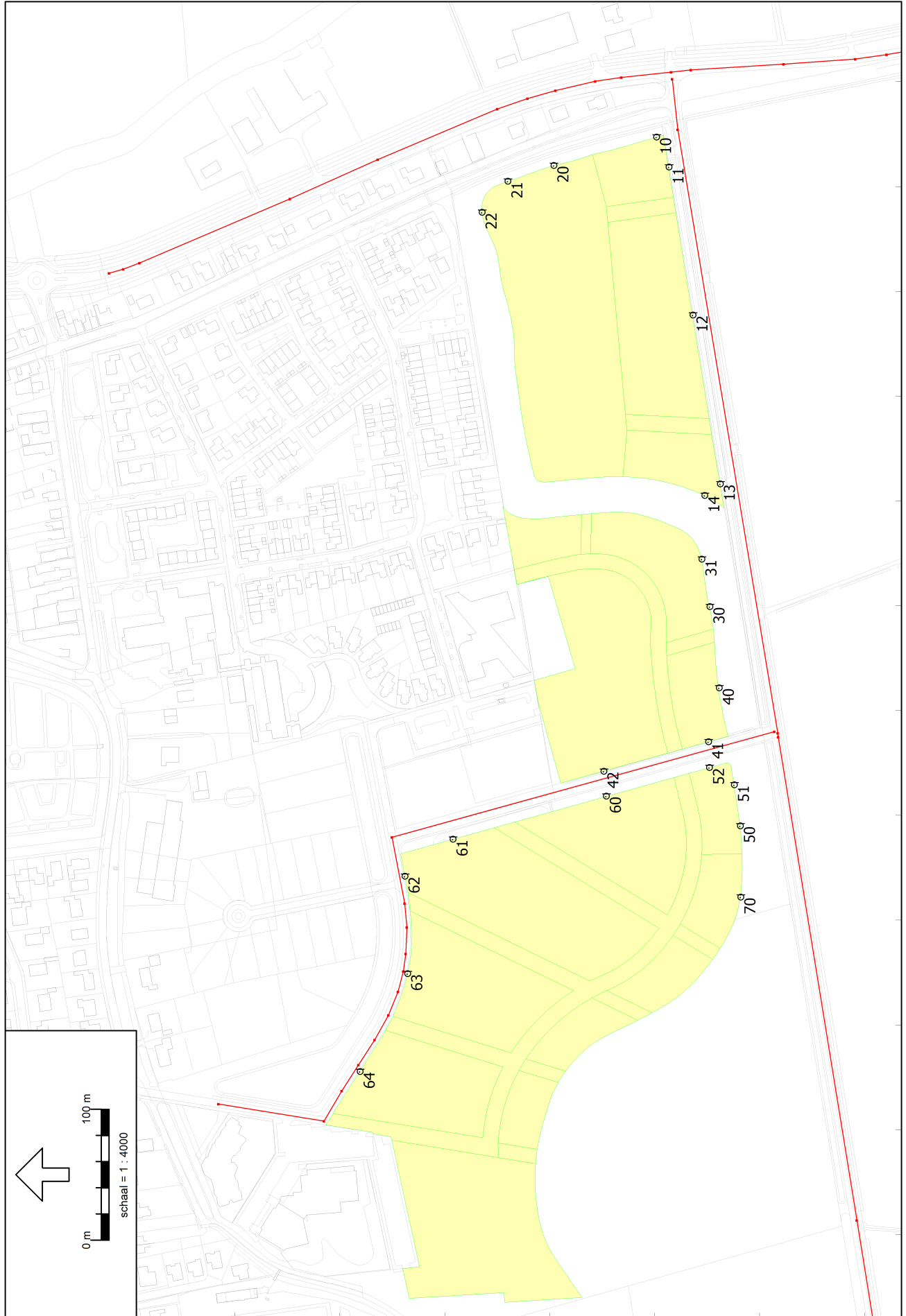
0 m
200 m
schaal = 1 : 5000

418000

417600

66400

66000



418000

66400
Wegverkeerlawaaier - RMW-2012, [weg_bp zuidrand - 2023], Geomilieu V2.12

Overzicht toetspunten

Tabel: Berekeningsresultaten wegverkeerslawaai

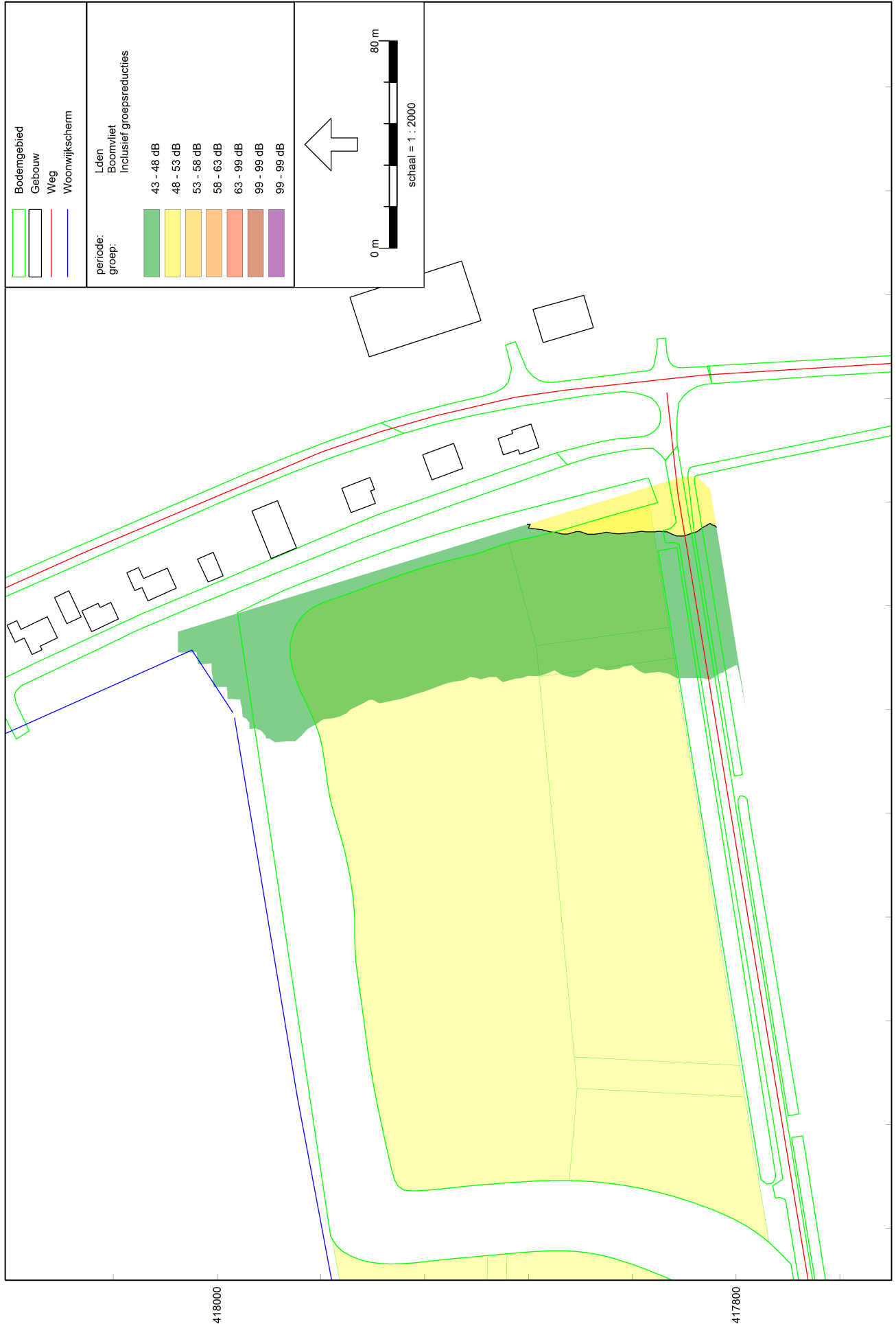
Toetspunt	Toetshoogte [m]	Geluidsbelastingen			Honingeter- Bloemenweg [dB]
		Boomvliet [dB]	Haveloozweg [dB]	Honingeter- Bloemenweg [dB]	
Voorkeurswaarde		48	48		n.v.t.
Maximaal onheffingswaarde buitenstedelijk gebied		63	53		n.v.t.
Maximaal onheffingswaarde stedelijk gebied					n.v.t.
Bestemming WG-1					
10	1,5	50	50		-
	4,5	51	51		-
	7,5	52	50		--
11	1,5	44	57		-
	4,5	45	57		-
	7,5	46	57		-
12	1,5	38	57		-
	4,5	38	57		-
	7,5	38	57		-
13	1,5	33	56		-
	4,5	33	56		-
	7,5	34	56		-
14	1,5	-	46		-
	4,5	-	48		-
	7,5	-	48		-
Bestemming WG-GV					
20	1,5	47	35		-
	4,5	49	36		-
	7,5	49	38		--
21	10,5	50	38		--
	1,5	47	32		-
	4,5	49	33		-
	7,5	49	34		--
22	10,5	50	34		--
	1,5	43	-		-
	4,5	44	-		-
	7,5	45	-		-
	10,5	46	-		-
Bestemming WG-1					
30	1,5	-	50		-
	4,5	30	52		30
	7,5	31	52		31
31	1,5	-	50		-
	4,5	-	52		-
	7,5	31	52		-
Bestemming WG-3					
40	1,5	-	50		39
	4,5	-	51		40
	7,5	-	52		40
	10,5	-	52		40
	13,5	-	52		40

- : Geluidsbelasting is lager dan 30 dB

: Overschrijding voorkeurswaarde

Tabel b: Berekeningsresultaten wegverkeerslawaai

Toetspunt	Toetshoogte [m]	Geluidsbelastingen			Honingeter- Bloemenweg [dB]
		Boomvliet [dB]	Haveloozweg [dB]	Honingeter- Bloemenweg [dB]	
Voorkeurswaarde		48	48		n.v.t.
Maximaal onheffingswaarde buitenstedelijk gebied		63	53		n.v.t.
Maximaal onheffingswaarde stedelijk gebied					n.v.t.
Bestemming WG-5					
41	1,5	-	43		56
	4,5	-	45		55
	7,5	-	45		54
	10,5	-	45		53
	13,5	-	45		52
Bestemming WG-3					
42	1,5	-	32		56
	4,5	-	33		55
	7,5	-	35		54
	10,5	-	36		53
	13,5	-	37		52
Bestemming WG-3					
50	1,5	-	48		34
	4,5	-	50		36
	7,5	-	50		37
	10,5	-	50		37
	13,5	-	50		37
51	1,5	-	49		41
	4,5	-	50		42
	7,5	-	50		42
	10,5	-	51		42
	13,5	-	50		42
52	1,5	-	43		52
	4,5	-	45		52
	7,5	-	46		52
	10,5	-	46		52
	13,5	-	46		51
Bestemming WG-2					
60	1,5	-	34		53
	4,5	-	34		53
	7,5	-	35		53
61	1,5	-	-		52
	4,5	-	-		53
	7,5	-	-		52
62	1,5	-	-		57
	4,5	-	-		55
	7,5	-	-		54
63	1,5	-	-		57
	4,5	-	-		56
	7,5	-	-		54
64	1,5	--	--		--
	4,5	--	--		--
	7,5	-	-		53
Bestemming WG-1					
70	1,5	-	47		-
	4,5	-	48		-
	7,5	-	49		-





418000

417800

66400

66600

66800

Wegverkeerlawaaier - RMW-2012, [weg_bp zuidrand_contouren - 2023_grid 4,5m], Geomillieu V2.12

Geluidscontouren Boomvliet 4,5 m



418000

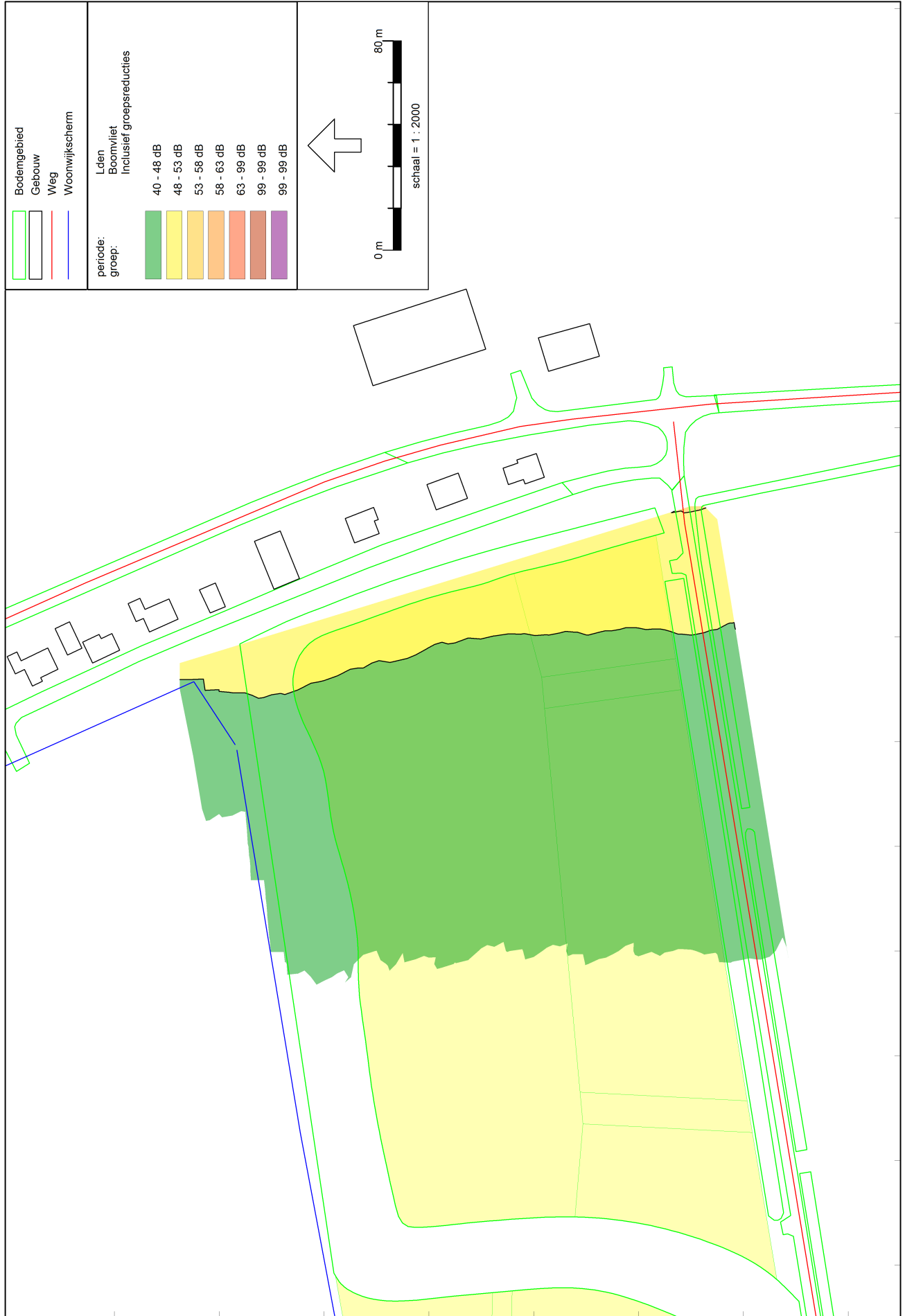
417800

66800

66600

66400
Wegverkeerslawaai - RIMW-2012, [weg_bp zuidrand_contouren - 2023_grid 7,5m], Geomilieu V2.12

Geluidscontouren Boornvliet 7,5 m



418000

417800

66400

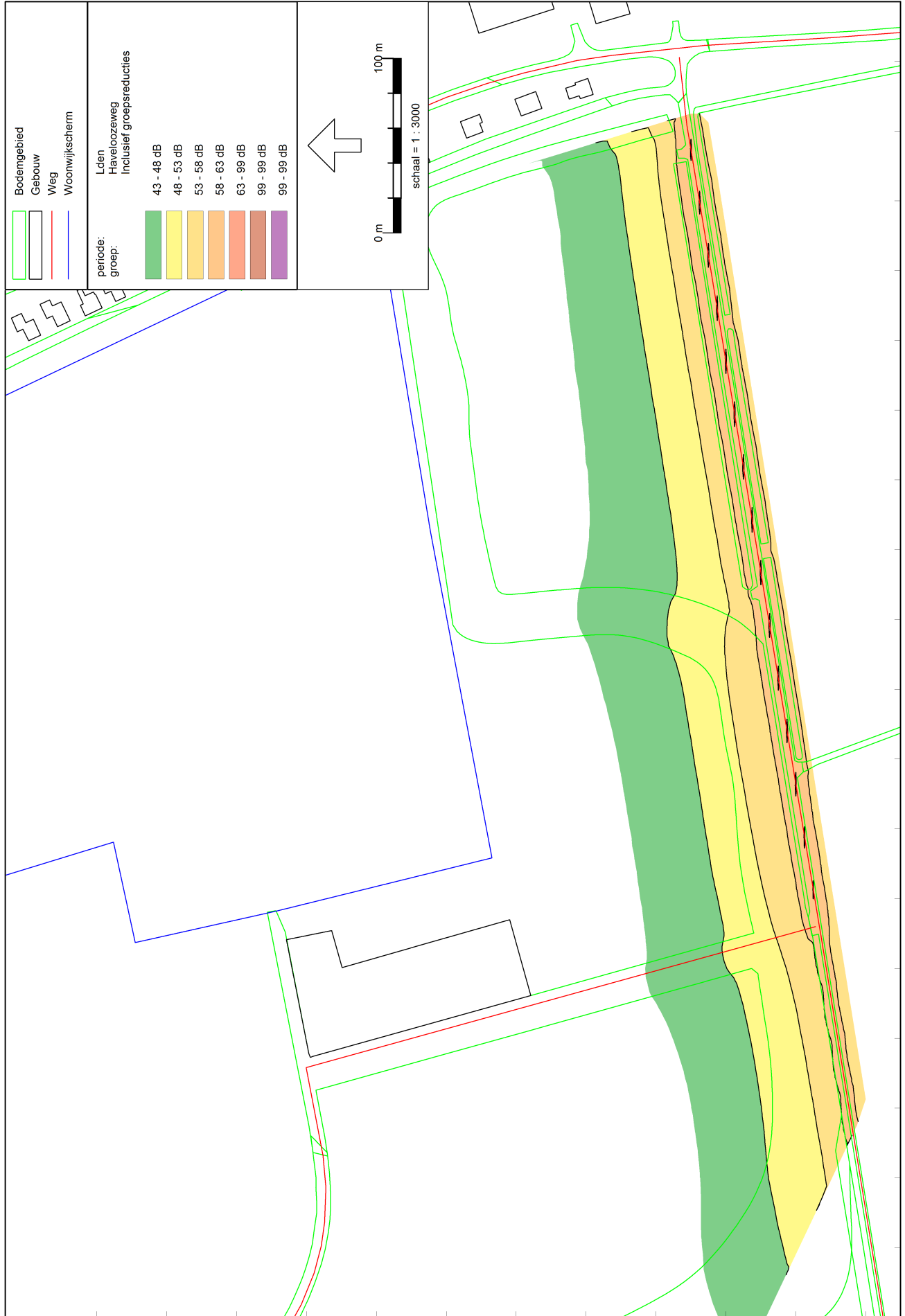
66600

66800

Wegverkeerslawaaier - RMMW-2012, [weg_bp zuidrand_contouren - 2023_grid 10,5m], Geomilieu V2.12

Geluidscontouren Boomvliet 10,5 m





418000

417800

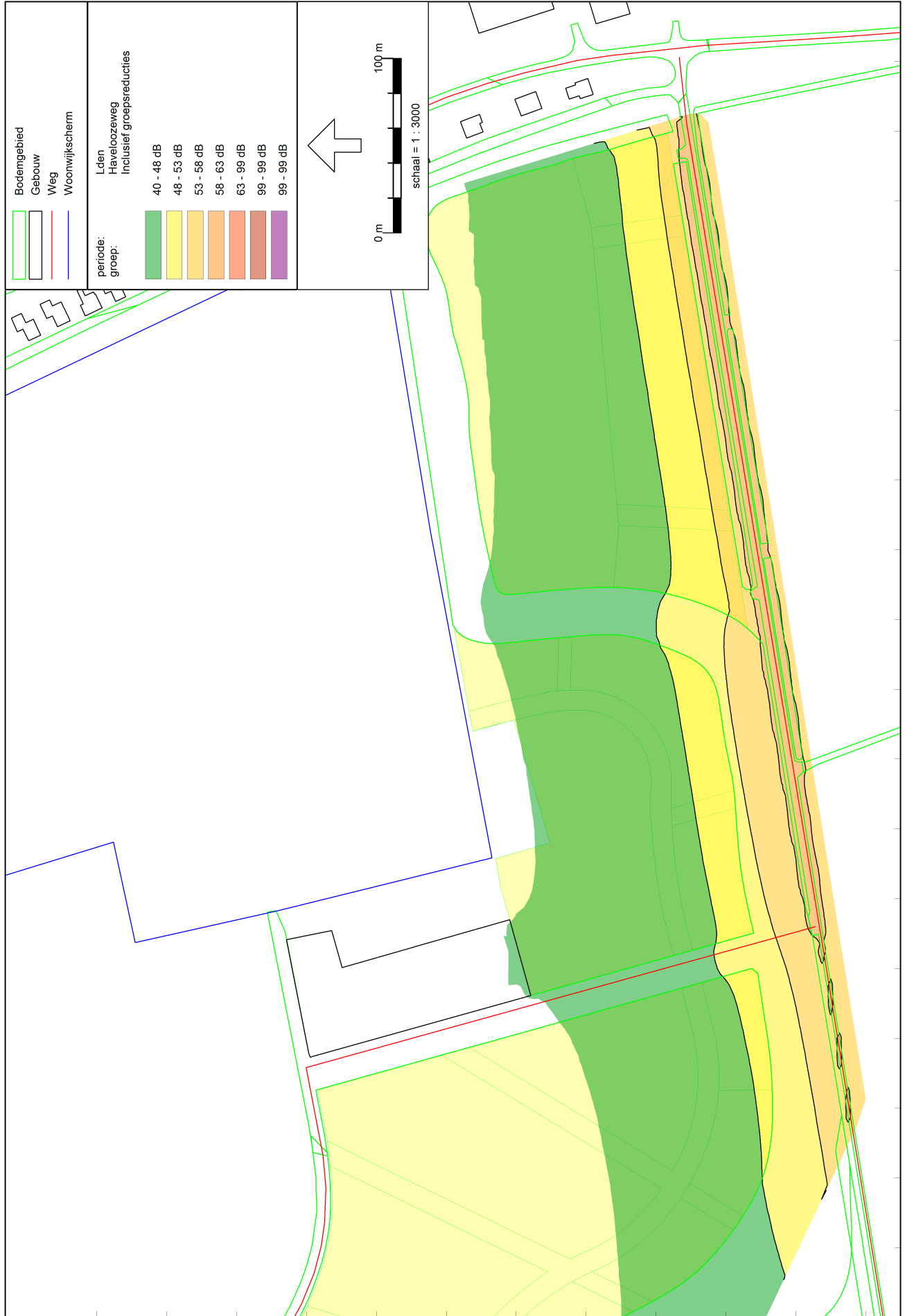
66600

66400

66200

Wegverkeerlawaaier - RMWV-2012, [weg_bp zuidrand_contouren - 2023_griid 4,5m], Geomilieu V2.12

Geluidscontouren Haveloozeweg 4,5 m





418000

417800

66600

66400

66200

Wegverkeerslawaaier - RMMW-2012, [weg_bp zuidrand_contouren - 2023_grid 10,5m], Geomilieu V2.12

Geluidscontouren Haveloozweg 10,5 m



41800

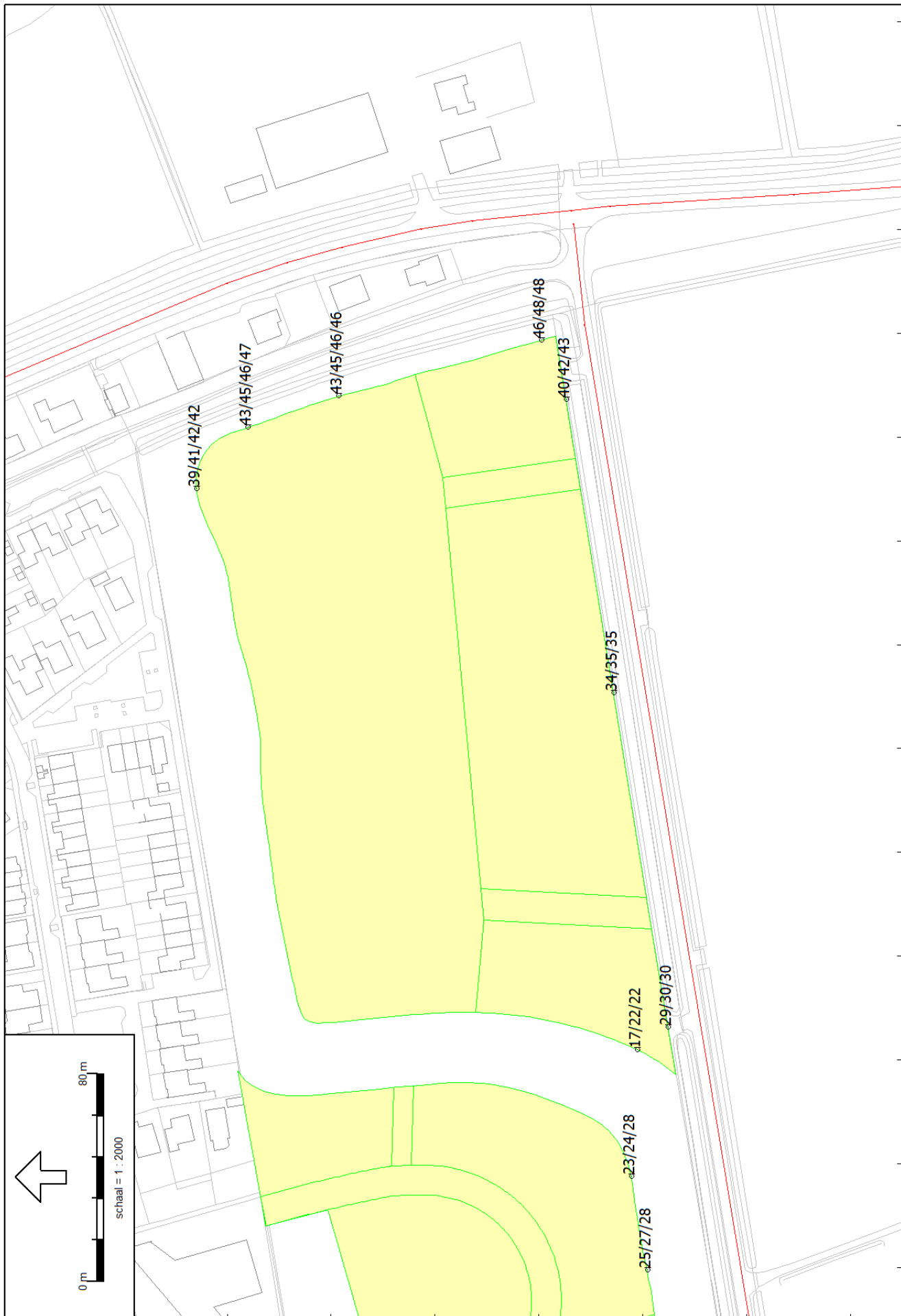
417800

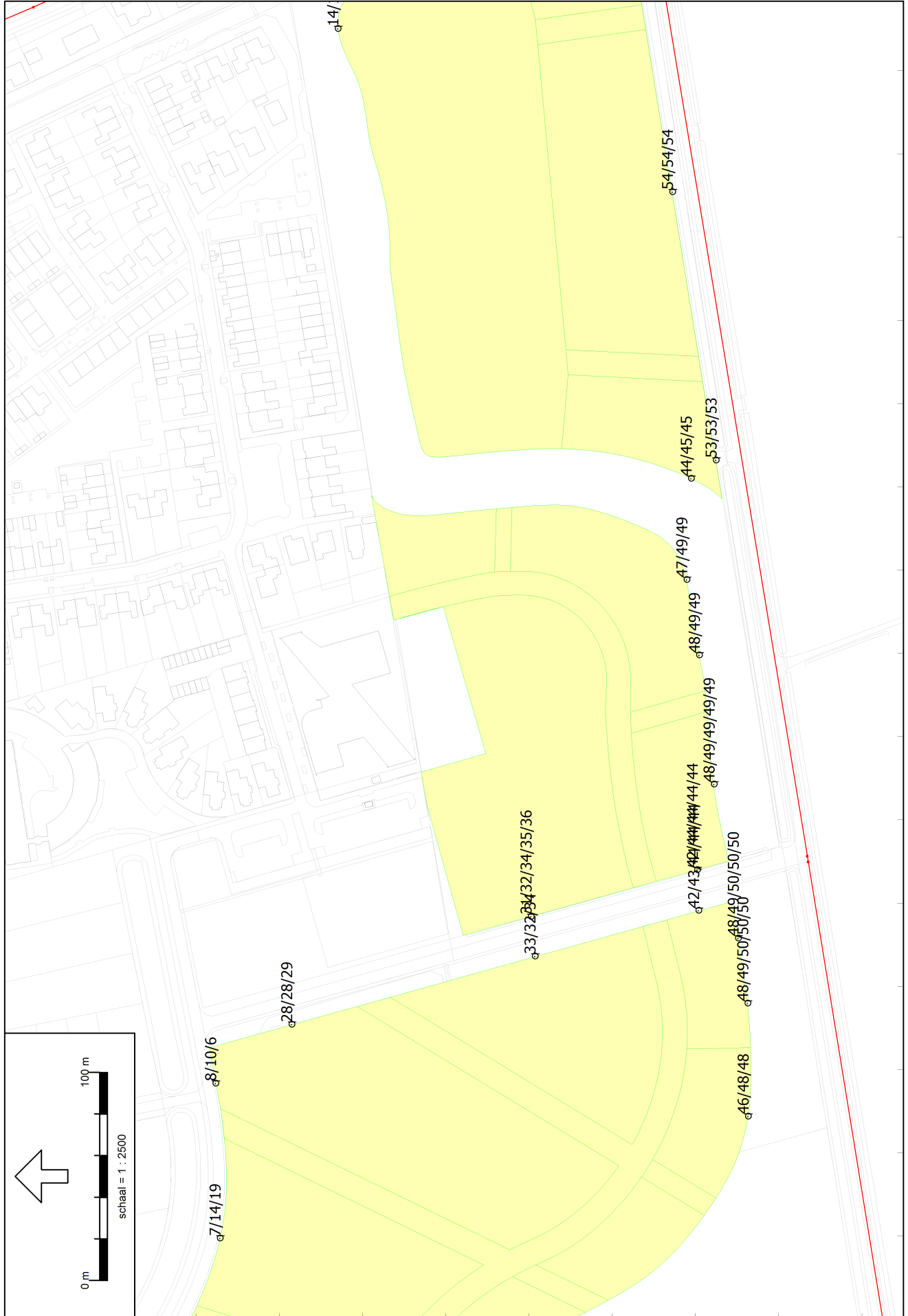
66600

66400

66200
Wegverkeerslawaaier - RMW-2012, [weg_bp zuidrand_contouren - 2023_grid 13,5m], Geomilieu V2.12

Geluidscontouren Haveloozweg 13,5 m





418000

417800

66600

66400

66200
Wegverkeerlawaaier - RMW-2012, [weg_bp zuidrand - 2021_dunne deklaag type A], Geomilieu V2.12

Geluidsbelasting Haveloozeweg met dunne deklaag type A

