

Bedrijventerrein Smakterheide Noord

**Indirecte akoestische effecten
Gemeente Venray**

5 juni 2025 - Public

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Wettelijk kader	7
2.1	Dosismaat	7
2.2	Geluidaandachtsgebied	7
2.3	Geluidgevoelige gebouwen	7
2.4	Standaardwaarden en grenswaarden	8
2.5	Indirecte effecten	8
2.6	Gezamenlijk geluid	9
2.7	Gecumuleerd geluid	9
2.8	Binnenwaarde	9
2.9	Afrondingsregels	10
3	Uitgangspunten	11
3.1	Wegen met toename > 1,5 dB in omgeving	11
3.2	Verkeersgegevens	12
3.3	Rekenmethode	14
4	Resultaten	15
4.1	Indirect effect	15
4.1.1	Maatregelafweging	16
4.2	Gezamenlijk en gecumuleerd geluid	16
5	Conclusie en samenvatting	18
Bijlagen		
Bijlage A Invoergegevens		19

Bijlage B Rekenresultaten	20
----------------------------------	-----------

Colofon	21
----------------	-----------

1 Inleiding

Ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Smakterheide Noord in de gemeente Venray, wordt de bestaande weg Spurkt fysiek gewijzigd. De wijziging betreft een aanpassing van het profiel van de weg, waarbij de weg 1 m breder wordt gemaakt. Daarnaast wordt het kruispunt van de Spurkt met de Metaalweg aangepast. In figuur 1 is de locatie van het nieuwe bedrijventerrein langs de Spurkt aangegeven.



Figuur 1: landschappelijke visie op bedrijventerrein Smakterheide Noord

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet inwerking getreden. In het Besluit kwaliteit leefomgeving is bepaald dat bij een fysieke aanpassing van een gemeenteweg onderzocht moet worden of sprake is van een wijziging van weg. Hiervan is sprake als:

- rijstroken worden verplaatst met meer dan 2 m of;
- of rijstroken worden verhoogd met meer dan 1 m of;
- als het aantal rijstroken toeneemt (niet zijnde voorsorteerstroken of in- en uitvoerstroken);
- een wegdek wordt vervangen door een minder stil wegdek of een geluidbeperkende maatregel wordt verwijderd.

De fysieke aanpassing van de Spurkt en het kruispunt met de Metaalweg voldoet niet aan bovenstaande criteria. Dit betekent dat geen sprake is van een wijziging van een weg.

Indirecte akoestisch effecten

Als een plan leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op een weg in de omgeving, dan moet het plan erin voorzien dat het geluid door die weg op geluidgevoelige gebouwen niet toeneemt met meer dan 1,5 dB. Dit wordt een indirect akoestisch effect genoemd. Uit een analyse van de verkeersintensiteiten, is gebleken dat sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten door de ontwikkeling van het bedrijventerrein waardoor de geluidemissie langs wegen in de omgeving toeneemt met meer dan 1,5 dB.

Om die reden is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is het toetsen of het geluid op geluidgevoelige gebouwen toeneemt met meer dan 1,5 dB, als gevolg van het toegenomen verkeer op een weg in de

omgeving door de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Hierbij wordt het verschil in geluid bepaald tussen het maatgevende jaar met plan en datzelfde jaar zonder plan. Voor het maatgevende jaar is de situatie 10 jaar na vaststelling van het plan, het jaar 2036, gehanteerd.

Leeswijzer

In dit rapport wordt in hoofdstuk 2 een samenvatting gegeven van de relevante onderdelen uit het Besluit kwaliteit leefomgeving en de Omgevingsregeling. In hoofdstuk 3 zijn de gehanteerde uitgangspunten voor dit onderzoek opgenomen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de resultaten van het onderzoek. Tot slot volgen in hoofdstuk 5 de conclusies en samenvatting.

2 Wettelijk kader

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet inwerking getreden. De regels met betrekking tot het geluid vanwege wegverkeerslawaaï zijn opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en de Omgevingsregeling (Or). De geluidregelgeving is van toepassing op de beheersing van het geluid afkomstig van wegen bij geluidgevoelige gebouwen. In dit hoofdstuk is een samenvatting opgenomen van die onderdelen van het wettelijke kader die relevant zijn voor dit onderzoek.

2.1 Dosismaat

Het geluid van een weg wordt uitgedrukt in de dosismaat L_{den} ('den' staat voor 'day, evening, night'). De eenheid voor L_{den} is dB. Het geluid in L_{den} is de naar tijdsduur gemiddelde waarde van het geluidsniveau in:

- De dagperiode (07:00-19:00);
- De avondperiode (19:00-23:00) na toepassing van een straffactor van 5 dB;
- De nachtperiode (23:00-07:00) na toepassing van een straffactor van 10 dB.

Voor onderwijsgebouwen, kinderdagverblijven of andere gebouwen waarvoor het gebruik in de avond- of nachtperiode in het omgevingsplan wordt uitgesloten worden de geluidsniveaus in de avond- en/of nachtperiode buiten beschouwing gelaten (artikel 3.34 Bkl).

2.2 Geluidaandachtsgebied

Een geluidaandachtsgebied is een locatie langs een weg of spoorweg of rond een industrieterrein waarbinnen het geluid hoger kan zijn dan de standaardwaarden, zoals opgenomen in tabel 1.

De aandachtsgebieden worden opgenomen in de Centrale Voorziening Geluidgegevens (CVGG).

Voor de gemeentewegen van Venray zijn nog geen aandachtsgebieden opgenomen in het CVGG. Tot een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, gelden de volgende aandachtsgebieden (artikel 17.5 Or):

- een weg bestaande uit een of twee rijstroken met een maximumsnelheid van 30 km/h of minder geldt 100 m;
- een weg bestaande uit een of twee rijstroken met een maximumsnelheid van meer dan 30 km/h geldt 200 m;
- een weg bestaande uit drie of meer rijstroken geldt 350 m.

Ook voor industrieterreinen zijn nog geen aandachtsgebieden opgenomen in het CVGG. Onder het overgangsrecht geldt voor een industrieterrein waarvoor in het Omgevingsplan nog geen geluidproductieplafonds (GPP's) zijn vastgesteld, dat de geluidzone die is vastgesteld onder de Wet geluidhinder, het tijdelijk geluidaandachtsgebied is.

2.3 Geluidgevoelige gebouwen

De standaardwaarden en grenswaarden voor geluid gelden voor geluidgevoelige gebouwen. Een geluidgevoelig gebouw is een gebouw of een gedeelte van een gebouw met een:

- woonfunctie;
- onderwijsfunctie;
- gezondheidszorgfunctie met bedgebed;
- bijeenkomstfunctie voor kinderopvang met bedgebed.

Indien een omgevingsplan geen geluidgevoelige ruimtes toelaat in een gedeelte van een gebouw, dan wordt dat gedeelte niet beschouwd als een geluidgevoelig gebouw. Dit geldt niet voor woonschepen en woonwagens, want die kennen geen geluidgevoelige ruimten, maar zijn wel geluidgevoelig.

Onder geluidgevoelige gebouwen wordt ook een geluidgevoelig gebouw verstaan die nog niet aanwezig is, maar op grond van een omgevingsplan of -vergunning wel gebouwd mag worden.

2.4 Standaardwaarden en grenswaarden

Bij de beheersing van het geluid afkomstig van wegen en spoorwegen worden de geluidgevoelige gebouwen beschouwd die zijn toegelaten op grond van een omgevingsplan en die geheel of gedeeltelijk in een geluidaandachtsgebied liggen (artikel 3.18 Bkl).

De standaardwaarden en grenswaarden voor geluid gelden op de gevel van een geluidgevoelig gebouw (niet zijnde een woonschip of woonwagen) of op de locatie waar een gevel mag komen als het om nieuwbouw gaat. Voor een woonschip en woonwagen gelden de standaard- en grenswaarden op de begrenzing van de locatie van de plaatsen van een woonschip of woonwagen (artikel 5.78t en 5.78u Bkl).

In tabel 1 is een overzicht gegeven van de standaardwaarden en de grenswaarden per bronsoort. De normering geldt per bronsoort, waarbij het geluid van alle wegen of spoorwegen die tot een bronsoort behoren bij elkaar wordt opgeteld.

geluidbronsoort	Standaardwaarde [dB]	Grenswaarde nieuw geluidgevoelig gebouw en locaties [dB]	Grenswaarde aanleg of aanpassing bron [dB]
Rijkswegen en provinciale wegen	50	60 (+5*)	65
Gemeentewegen en Waterschapswegen	53	70 (+5*)	70
Hoofdspoorwegen en lokale spoorwegen	55	65 (+5*)	70
Industrieterreinen	50 L _{den} en 40 L _{night}	55 L _{den} en 45 L _{night}	

Tabel 1: Overzicht van standaardwaarden en grenswaarden per geluidbronsoort

* bij vervangende nieuwbouw of functiewijziging

2.5 Indirecte effecten

Een omgevingsplan of een verkeersbesluit kan leiden tot een toename van de verkeersintensiteit op een weg in de omgeving waardoor het geluid toeneemt met meer dan 1,5 dB. Het bevoegd gezag moet er dan voor zorgen dat het geluid op een geluidgevoelig gebouw door wegen waarover geen besluit wordt genomen, niet méér toeneemt dan 1,5 dB (artikel 5.78af, lid 1 Bkl). Deze toename wordt bepaald door het geluid in een maatgevend jaar na de wijziging te vergelijken met het geluid in datzelfde jaar zonder die wijziging. Over het algemeen wordt voor de maatgevende situatie uitgegaan van de situatie 10 jaar na het vaststellen van het besluit of plan.

Voor wegen waarvoor uit de toets op de geluidemissies blijkt dat er sprake kan zijn indirecte effecten, moet getoetst worden of het geluid op geluidgevoelige gebouwen toeneemt met meer dan 1,5 dB. Deze toets wordt gedaan ten opzichte van de hoogste waarde van de volgende twee waarden:

- standaardwaarde;
- het geluid op die geluidgevoelige gebouwen in het maatgevende jaar, zonder het effect van het besluit.

Het geluid mag toenemen op een geluidgevoelig gebouw met meer dan 1,5 dB (artikel 5.78af, lid 3 tot en met 5 Bkl) als:

- geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om die toename te voorkomen;
- de toename van het geluid door geluidbeperkende maatregelen zoveel mogelijk wordt beperkt;
- het geluid op geluidgevoelige gebouwen niet hoger is dan de grenswaarde.

Geluidbeperkende maatregelen worden in aanmerking genomen als die financieel doelmatig zijn en daartegen geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan.

Als een toename van meer dan 1,5 dB wordt toegestaan, dan moet het gezamenlijk geluid op de gevel van het geluidgevoelige gebouw worden bepaald ten behoeve van het onderzoek naar de geluidwering van de gevels. Uit een nader uit te voeren geluidwering gevelonderzoek moet dan blijken of gevelmaatregelen nodig zijn. Daarnaast moet de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluid op het geluidgevoelige gebouw worden beoordeeld.

2.6 Gezamenlijk geluid

Bij het bepalen van de geluidwering van een gevel moet uitgegaan worden van het gezamenlijk geluid (artikel 5.78q Bkl). Het gezamenlijk geluid is het geluid van verschillende bronsoorten tegelijk op een gevel, energetisch opgeteld zonder rekening te houden met correcties voor verschillen in hinderlijkheid (artikel 5.78ad Bkl).

2.7 Gecumuleerd geluid

Het gecumuleerde geluid is het totaal aan geluid afkomstig van wegen, spoorwegen, industrieterreinen, windturbines, schietbanen en luchtvaart. Het geluid van deze bronnen wordt omgerekend naar een vergelijkbare mate van hinderlijkheid van het geluid door wegverkeer conform artikel 3.25 Or. Dit is inclusief het geluid van wegen met een snelheidsregiem van 30 km/h.

Het gecumuleerde geluid (L_{cum}) wordt vervolgens bepaald door het energetisch optellen van de omgerekende waarden van de verschillende geluidsoorten.

De beoordeling is niet genormeerd, maar het bevoegd gezag kan hier zelf invulling aan geven. Voor dit onderzoek is uitgegaan van onderstaande tabel.

Gecumuleerd geluid in L_{den}	Kwalificatie
≤ 45	Zeer goed
46 - 50	Goed
51 - 55	Redelijk
56 - 60	Matig
61 - 65	Tamelijk slecht
66 - 70	Slecht
≥ 71	Zeer slecht

Tabel 2: kwalificatie van gecumuleerd geluid

2.8 Binnenwaarde

Voor nieuwe geluidgevoelige gebouwen geldt een binnenwaarde van 33 dB (artikel 4.103 Besluit bouwwerken leefomgeving).

Voor bestaande geluidgevoelige gebouwen geldt een binnenwaarde van 36 dB of 41 dB (artikel 3.53 Bkl). Voor de meeste bestaande geluidgevoelige gebouwen geldt een grenswaarde voor de binnenwaarde van 36 dB. In een aantal gevallen geldt hier een grenswaarde van 41 dB. Dit zijn woningen waarvoor de bouwvergunning is afgegeven voor

1 januari 1982 en het geluid afkomstig is van een rijksweg of hoofdspoorweg die in gebruik genomen is voordat de geluidregels uit de Wet geluidhinder van kracht werden. Ook voor woningen die reeds gesaneerd zijn geldt de grenswaarde van 41 dB voor het geluidniveau in geluidgevoelige ruimten. In tabel 3 is een overzicht opgenomen van de binnenwaarden.

Bij overschrijding van de grenswaarden in bestaande geluidgevoelige gebouwen moeten geluidwerende maatregelen worden getroffen om te voldoen aan de binnenwaarde verminderd met 3 dB.

Geluid in het aandachtsgebied van rijkswegen of hoofdspoorwegen	Geluid in het aandachtsgebied van gemeentewegen, waterschapswegen, provinciale wegen en lokale spoorwegen	Binnenwaarde in L_{den} [dB]
Geluidgevoelig gebouw waarvoor de bouwvergunning is afgegeven voor 1 januari 1982 en dat ligt langs een weg die in gebruik is genomen voor 1 juli 1987 of langs een spoorweg die in gebruik is genomen voor 1 juli 1987	Geluidgevoelig gebouw waarvoor de bouwvergunning is afgegeven voor 1 januari 1982, waarvoor sanering door gemeente, waterschap en provincie is of wordt uitgevoerd	41
	Geluidgevoelig gebouw dat eerder op grond van de Wet geluidhinder vanwege het geluid door wegen of spoorwegen op kosten van het Rijk is gesaneerd	41
	Transformatie van gebouw naar geluidgevoelig	41
	Ander bestaand geluidgevoelig gebouw	36
	Nieuw geluidgevoelig gebouw	33

Tabel 3: Grenswaarden in geluidgevoelige ruimten (binnenwaarde)

Bij het bepalen van de karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van een geluidgevoelige ruimte dient uitgegaan te worden van de standaard geluidspectra. In specifieke situaties waarbij het gezamenlijk geluid in belangrijke mate wordt bepaald door een geluidbron met een sterk afwijkend spectrum, zoals bijvoorbeeld railverkeer met weinig goederentreinen, kan gebruikt gemaakt worden van de mogelijkheid om een ander spectrum dan het standaard spectrum.

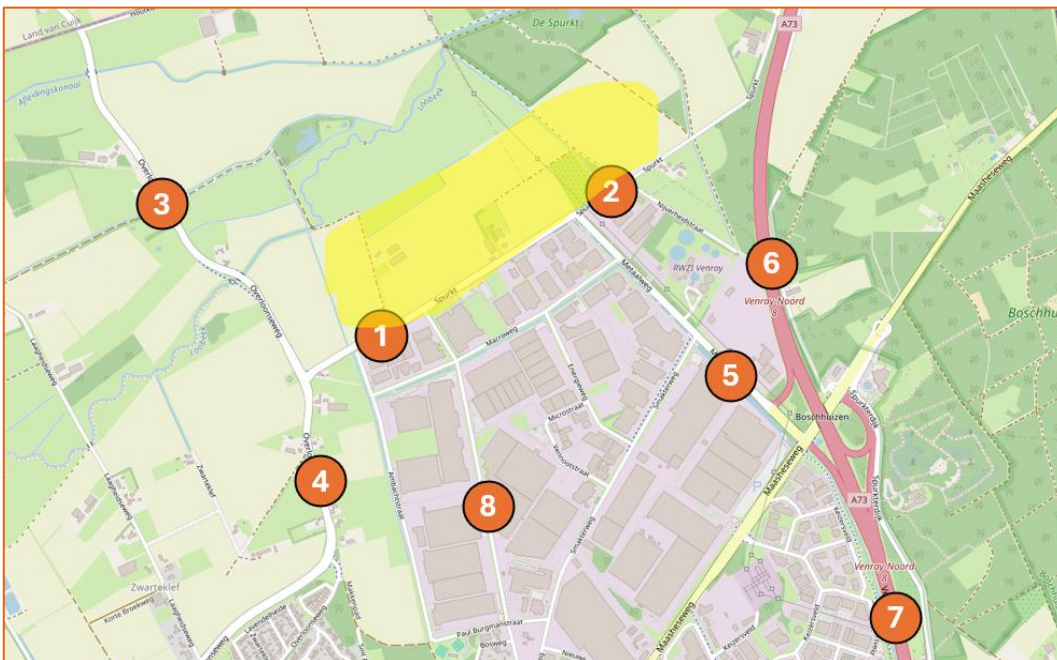
2.9 Afrondingsregels

Bij de toetsing aan de normen wordt het berekende geluid afgerond op een hele decibel. Daarbij wordt een waarde die precies op een halve decibel eindigt, afgerond naar het dichtstbijzijnde even getal. Zo wordt een geluidwaarde van 54,50 afgerond naar 54 dB.

3 Uitgangspunten

3.1 Wegen met toename > 1,5 dB in omgeving

In figuur 2 is de ligging van het bedrijventerrein weergegeven en de nummers van wegen in de directe omgeving. De etmaalintensiteiten van de wegen met een nummer zijn voor de plansituatie 2036 en de autonome situatie 2036 weergegeven in tabel 4. Aan de hand van het verschil tussen de etmaalintensiteiten is de toename van het geluid bepaald. Uit tabel 4 volgt dat er sprake is van een toename van het geluid met 1,5 dB of meer op de wegen Spurkt en Metaalweg (nummers 1, 2 en 5).



Figuur 2: indicatieve ligging van het bedrijventerrein (gele arcering) en ligging van nummers van wegen in de omgeving

nr	weg	Etmaalintensiteit AO 2036	Etmaalintensiteit plan 2036	Verskil Plan - AO	Effect in dB
1	Spurkt	2901	4506	1605	1,9
2	Spurkt	249	1320	1071	7,2
3	Overloonseweg	3583	3716	133	0,2
4	Overloonseweg	3882	4015	133	0,1
5	Metaalweg	5431	7706	2275	1,5
6	A73	57720	58657	937	0,1
7	A73	59835	61173	1338	0,1
8	Spurkterweg	2134	2267	133	0,3

Tabel 4: etmaalintensiteiten 2036 van omliggende wegen in de plansituatie en de autonome situatie

Langs de Metaalweg staan geen geluidgevoelige gebouwen. Langs de Spurkt staan wel verspreid liggende geluidgevoelige gebouwen. De woningen binnen het plangebied worden geamoveerd. Dit betekent dat het geluid berekend moet worden bij geluidgevoelige gebouwen buiten het plangebied langs de Spurkt voor de autonome situatie en de plansituatie in 2036.

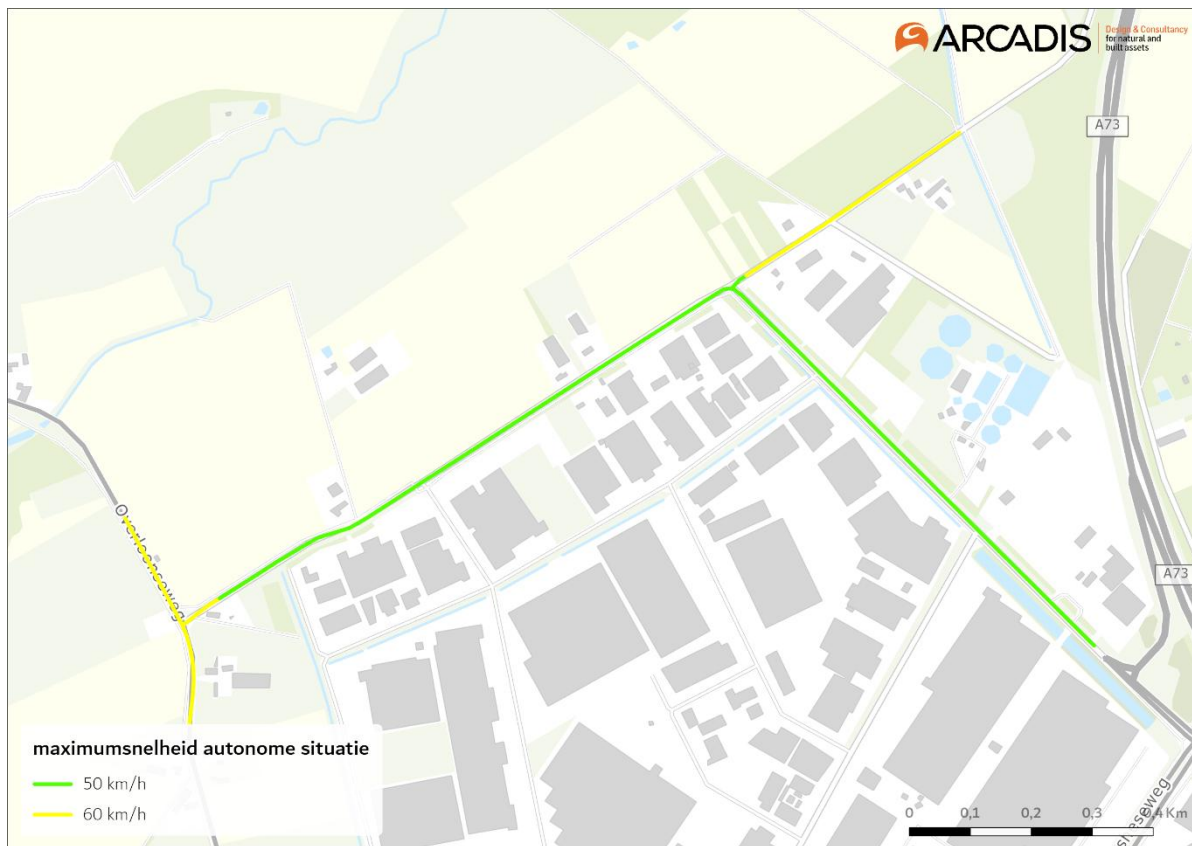
3.2 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens van de Spurkt zijn opgenomen in tabel 5. Het wegdektype bestaat uit het referentiewegdek fijn asfalt in de autonome en plansituatie.

wegnummer		Uurintensiteiten 2036 autonoom			Uurintensiteiten 2036 plansituatie		
		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
1	licht	183,97	64,25	12,88	277,25	96,75	19,38
	middel	15,14	5,26	1,11	23,92	8,25	1,75
	zwaar	8,68	3,32	0,55	21,75	7,75	1,38
2	licht	14,15	5,03	1,01	76,33	26,75	5,38
	middel	2,68	1,01	0,10	8,50	3,00	0,50
	zwaar	1,01	0,40	-	9,75	3,50	0,63
5	licht	317,67	110,97	22,16	449,75	157,00	31,38
	middel	36,76	12,91	2,62	49,17	17,25	3,50
	zwaar	34,66	12,21	2,44	53,25	18,75	3,75

Tabel 5: verkeersgegevens 2036

De maximumsnelheid bedraagt in de huidige situatie 50 km/h en 60 km/h op de Spurkt. Op de Metaalweg is de maximumsnelheid 50 km/h. De maximumsnelheid wijzigt niet in de autonome situatie, zie figuur 3. In de plansituatie wijzigt de maximumsnelheid op het wegvak buiten de bebouwde kom met 60 km/h naar 50 km/h, zie figuur 4.



Figuur 3: maximumsnelheid autonome situatie



Figuur 4: maximumsnelheid plansituatie

3.3 Rekenmethode

Voor de berekeningen is gebruikgemaakt van het softwarepakket Geomilieu (versie 2024.1). De berekeningen met dit computerprogramma zijn in overeenstemming met het Meet- en rekenvoorschrift Geluid Wegen (bijlage IVe Or).

Hierin is voorgeschreven dat met alle factoren die van belang zijn rekening wordt gehouden, zoals de samenstelling van het verkeer, wegdektype, afstandsreducties, reflecties, afscherming, bodem- en luchtdemping, helling- en kruispuntcorrecties, hoogteligging van de weg, enzovoorts. De berekeningen zijn uitgevoerd met één reflectie en een sectorhoek van 2 graden.

In bijlage A is een uitdraai met de invoergegevens van het Geomilieu-model opgenomen.

4 Resultaten

4.1 Indirect effect

Het geluid is berekend ter plaatse van de geluidgevoelige gebouwen langs de Spurkt, buiten het plangebied. De woningen binnen het plangebied worden geamoveerd. Er staan geen geluidgevoelige gebouwen langs de Metaalweg. De ligging van de rekenpunten is weergegeven in figuur 5. De rekenresultaten op maatgevende hoogte is weergegeven in tabel 6. Bij het bepalen van het verschil is de standaardwaarde van 53 dB als ondergrens gehanteerd. Een volledig overzicht van de rekenresultaten is opgenomen in bijlage B.



Figuur 5: ligging van de rekenpunten

punt	adres	Hoogte (m)	Geluid autonoom (dB)	Geluid plan (dB)	Vershil* (dB)
01_B	Overloonseweg 28	1,5	59,93	62,05	2,12
02_B	Spurkt 11	4,5	46,59	52,28	-
03_B	Spurkt 11A	4,5	35,49	39,11	-

Tabel 6: rekenresultaten

* het verschil wordt bepaald ten opzichte van de hoogste waarde van: 1) de standaardwaarde van 53 dB of 2) de autonome situatie.

Uit de rekenresultaten blijkt dat het geluid toeneemt met meer dan 1,5 dB bij 1 woning. Het geluid neemt toe met maximaal 2 dB tot maximaal 62 dB. De grenswaarde van 70 dB wordt niet overschreden.

Het geluid bij de woningen Spurkt 11 en 11A neemt het geluid niet toe tot boven de standaardwaarde van 53 dB. Voor deze woningen is geen verder onderzoek naar geluidmaatregelen of de geluidwering van de gevels nodig.

4.1.1 Maatregelafweging

De woning Overloonseweg 28 met een toename van meer dan 1,5 dB ligt op circa 40 m afstand van een kruisingsvlak. Voor deze woning stuit het toepassen van een geluidreducerend wegdektype op bezwaren van technische aard, vanwege de grote kans op slijtage van wringend verkeer op het kruispunt.

Het plaatsen van een geluidscherm stuit op bezwaren van technische aard, aangezien de woning wordt ontsloten via de Spurkt. Het plaatsen van een scherm langs de Spurkt maakt daarmee de toegang tot de woning onmogelijk.

Indien het bevoegd gezag besluit om geen geluidbeperkende maatregel te treffen, dan dient het gezamenlijk geluid en het gecumuleerd geluid te worden bepaald.

4.2 Gezamenlijk en gecumuleerd geluid

Omdat voor de woning Overloonseweg 28 sprake is van een toename van meer dan 1,5 dB, dient de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluid voor deze woning te worden bepaald. Daarnaast moet voor het bepalen van de geluidwering van de gevels van deze woning het gezamenlijk geluid worden bepaald. Voor het bepalen van het gezamenlijk en gecumuleerd geluid is het geluid van wegverkeerslawaaï en industrielawaai relevant. Er is geen sprake van de geluidbronsoort railverkeerslawaaï.

Voor het berekenen van het geluid van wegverkeerslawaaï is het geluid van de gemeentewegen en de rijkswegen van belang. Voor het berekenen van het geluid van de rijkswegen is de registerdata van 18 januari 2025 gehanteerd.

Het nieuwe bedrijventerrein Spurkt is niet geluidgezoneerd. Het bestaande bedrijventerrein Smakterheide is wel gezoneerd, zie figuur 6. Omdat de woning Overloonseweg 28 ver buiten de geluidzone van het bestaande bedrijventerrein Smakterheide ligt (op circa 340 m afstand), zal de geluidbelasting van het industrielawaai bij deze woning beduidend lager zijn dan 50 dB(A). Het geluid van industrielawaai is daarmee niet relevant voor het gezamenlijk en gecumuleerd geluid.



Figuur 6: geluidzone (Wgh) van industrieterrein Smakterheide (oranje vlak)

Het gezamenlijk geluid is opgenomen in tabel 7. Hieruit volgt dat het geluid van de andere bronnen dan de gemeentewegen niet significant bijdraagt aan het geluid op de woning. Het gezamenlijk geluid en het gecumuleerde geluid is gelijk aan het geluid van de gemeentewegen. De beoordeling van het gecumuleerde geluid kan geclassificeerd worden als 'tamelijk slecht'.

punt	adres	Hoogte (m)	Gezamenlijk geluid (dB)	Gecumuleerd geluid (dB)	beoordeling
01_B	Overloonseweg 28	4,5	62	62	Tamelijk slecht

Tabel 7: gezamenlijk en gecumuleerd geluid

5 Conclusie en samenvatting

Ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Smakterheide Noord in de gemeente Venray, wordt de bestaande weg Spurkt fysiek gewijzigd. De wijziging betreft een aanpassing van het profiel van de weg, waarbij de weg 1 m breder wordt en het kruispunt van de Spurkt met de Metaalweg wordt aangepast.

In het Besluit kwaliteit leefomgeving is bepaald dat bij een fysieke aanpassing van een gemeenteweg onderzocht moet worden of sprake is van een wijziging van weg. Hiervoor zijn criteria geformuleerd. De fysieke aanpassing van de Spurkt en het kruispunt met de Metaalweg voldoet niet aan de criteria. Dit betekent dat geen sprake is van een wijziging van een weg.

Indirecte akoestisch effecten

Als een plan leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op een weg in de omgeving, dan moet het plan erin voorzien dat het geluid door die weg op geluidgevoelige gebouwen niet toeneemt met meer dan 1,5 dB. Dit wordt een indirect akoestisch effect genoemd. Uit een analyse van de verkeersintensiteiten blijkt dat sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten door de ontwikkeling van het bedrijventerrein waardoor de geluidemissie langs wegen in de omgeving toeneemt met meer dan 1,5 dB.

Om die reden is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is het toetsen of het geluid van wegen op geluidgevoelige gebouwen toeneemt met meer dan 1,5 dB, als gevolg van het toegenomen verkeer door de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Hierbij wordt het verschil in geluid bepaald tussen het maatgevende jaar met het plan en datzelfde jaar zonder het plan. Voor het maatgevende jaar is de situatie 10 jaar na vaststelling van het plan, het jaar 2036, gehanteerd.

Het geluid is berekend ter plaatse van de geluidgevoelige gebouwen langs de Spurkt buiten het plangebied. Er staan geen geluidgevoelige gebouwen langs de Metaalweg.

Uit de rekenresultaten blijkt dat het geluid toeneemt bij 1 woning (Overloonseweg 28) met meer dan 1,5 dB. Het geluid neemt toe met 2 dB naar maximaal 62 dB. De grenswaarde van 70 dB wordt niet overschreden.

De woning Overloonseweg 28 ligt op circa 40 m afstand van een kruisingsvlak. Voor deze woning stuit het toepassen van een geluidreducerend wegdektype op bezwaren van technische aard, vanwege de grote kans op slijtage van wringend verkeer.

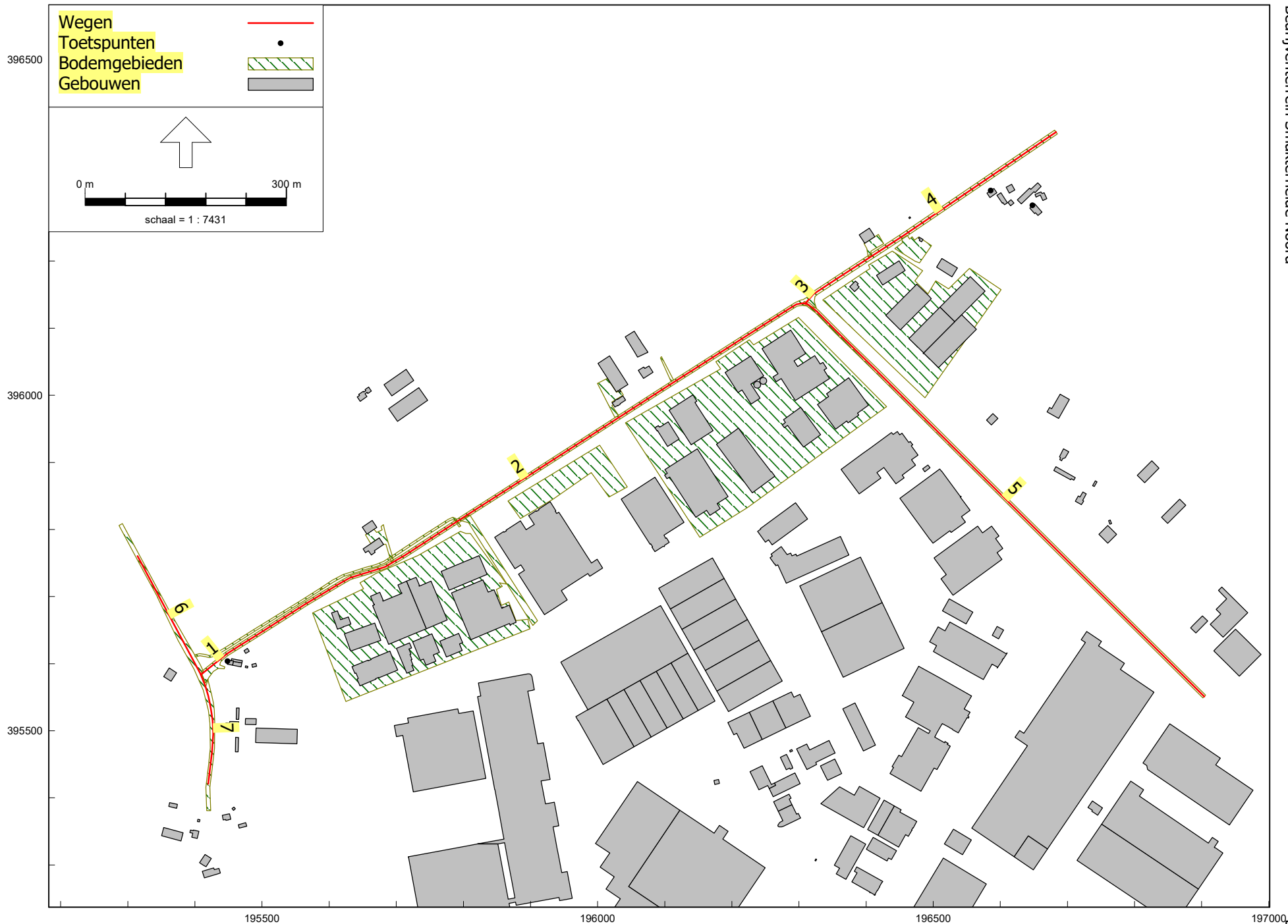
Het plaatsen van een geluidscherm stuit op bezwaren van technische aard, aangezien de woning wordt ontsloten via de Spurkt. Het plaatsen van een scherm langs de Spurkt maakt de toegang tot de woning onmogelijk.

Indien het bevoegd gezag besluit om geen geluidbeperkende maatregel te treffen, dan dient het gezamenlijk geluid en het gecumuleerd geluid te worden bepaald. In deze situatie is het gecumuleerde geluid en het gezamenlijk geluid gelijk aan het geluid van de gemeentewegen.

Bij het bepalen van de geluidwering van de gevels van de woning Overloonseweg 28 moet uitgegaan worden van het gezamenlijk geluid. Het gezamenlijk geluid is het geluid van verschillende bronsoorten op een gevel, energetisch opgeteld zonder rekening te houden met correcties voor verschillen in hinderlijkheid. Het gezamenlijk geluid bedraagt 62 dB. Uit een nader uit te voeren geluidwering gevelonderzoek moet blijken of gevelmaatregelen nodig zijn.

De beoordeling van het gecumuleerde geluid kan geclassificeerd worden als 'tamelijk slecht'.

Bijlage A Invoergegevens



Omgevingswet, wegverkeer, [Smakterheide zonder woningen in plangebied- rapport 5 juni - plansituatie 2036 gemeentewegen] , Geomilieu V2024.1 Licentiehouder: ARCADIS Nederland bv - locatie Arnhem

Ligging van de rijlijnen

Invoergegevens wegen 2036 autonoom

Model: autonoom 2036 gemeentewegen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	Omschr.	V (LV (D))	V (LV (A))	V (LV (N))	V (MV (D))	V (MV (A))	V (MV (N))	V (ZV (D))	V (ZV (A))	V (ZV (N))	Totaal aantal	LV (D)	LV (A)	LV (N)
1	Spurkt	60	60	60	60	60	60	60	60	60	2901,12	183,97	64,25	12,88
2	Spurkt	50	50	50	50	50	50	50	50	50	2901,12	183,97	64,25	12,88
3	Spurkt	50	50	50	50	50	50	50	50	50	248,72	14,15	5,03	1,01
4	Spurkt	60	60	60	60	60	60	60	60	60	248,72	14,15	5,03	1,01
5	Metaalweg	50	50	50	50	50	50	50	50	50	5431,20	317,67	110,97	22,16
6	Overloonseweg	60	60	60	60	60	60	60	60	60	3583,08	237,93	82,95	16,65
7	Overloonseweg	60	60	60	60	60	60	60	60	60	3882,40	260,68	90,90	18,18

Invoergegevens wegen 2036 autonoom

Model: autonoom 2036 gemeentewegen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	MV (D)	MV (A)	MV (N)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	Wegdek
1	15,14	5,26	1,11	8,68	3,32	0,55	Referentiewegdek
2	15,14	5,26	1,11	8,68	3,32	0,55	Referentiewegdek
3	2,68	1,01	0,10	1,01	0,40	--	Referentiewegdek
4	2,68	1,01	0,10	1,01	0,40	--	Referentiewegdek
5	36,76	12,91	2,62	34,66	12,21	2,44	Referentiewegdek
6	13,30	4,59	0,86	5,55	2,01	0,43	Referentiewegdek
7	12,32	4,40	0,88	5,18	1,76	0,44	Referentiewegdek

Smakterheide
Invoergegevens wegen 2036 plan

Model: plansituatie 2036 gemeentewegen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

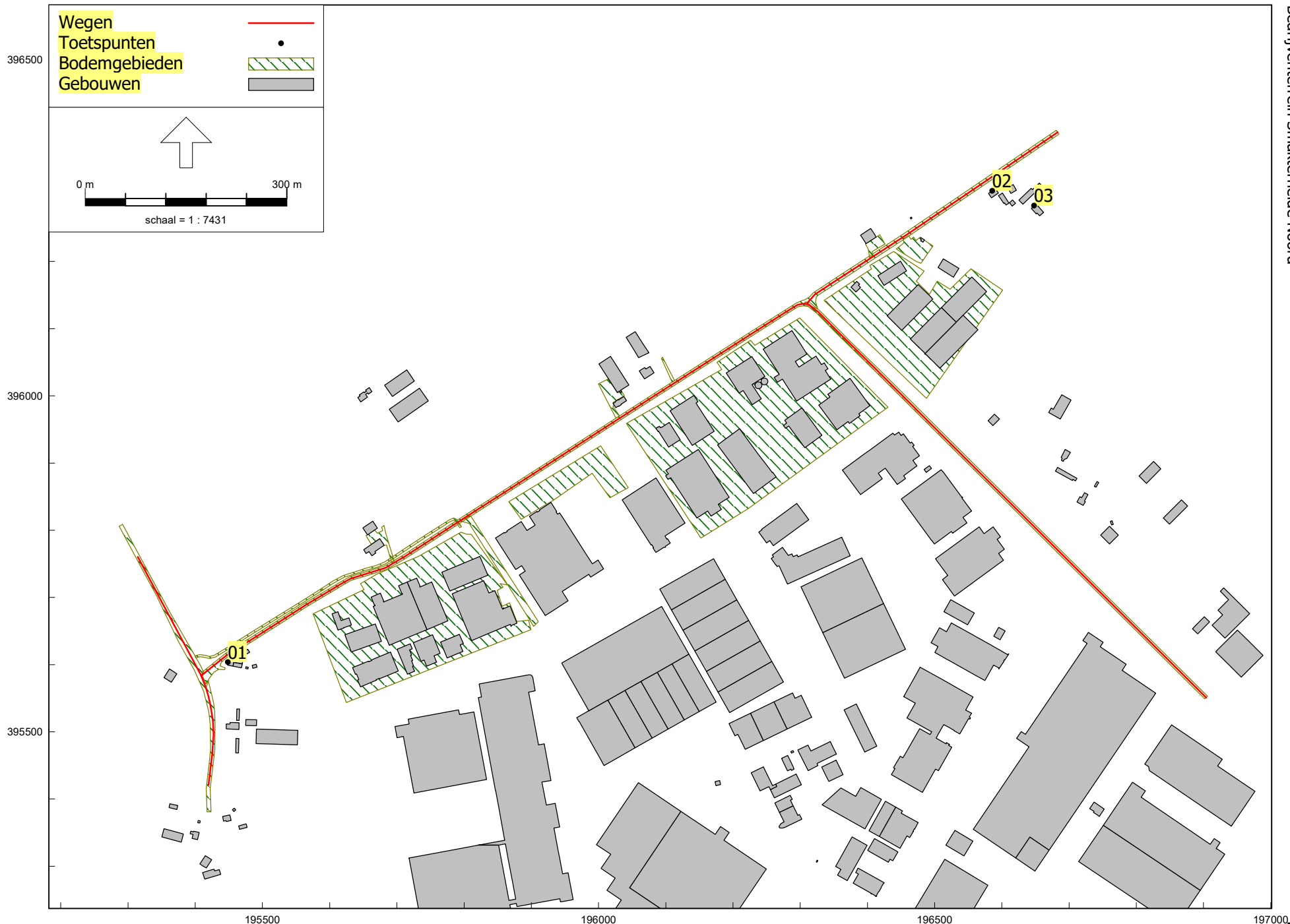
Naam	Omschr.	V (LV (D))	V (LV (A))	V (LV (N))	V (MV (D))	V (MV (A))	V (MV (N))	V (ZV (D))	V (ZV (A))	V (ZV (N))	Totaal aantal	LV (D)	LV (A)	LV (N)
1	Spurkt	60	60	60	60	60	60	60	60	60	4506,12	277,25	96,75	19,38
2	Spurkt	50	50	50	50	50	50	50	50	50	4506,12	277,25	96,75	19,38
3	Spurkt	50	50	50	50	50	50	50	50	50	1320,04	76,33	26,75	5,38
4	Spurkt	50	50	50	50	50	50	50	50	50	1320,04	76,33	26,75	5,38
5	Metaalweg	50	50	50	50	50	50	50	50	50	7707,08	449,75	157,00	31,38
6	Overloonseweg	60	60	60	60	60	60	60	60	60	3728,16	246,67	85,75	17,13
7	Overloonseweg	60	60	60	60	60	60	60	60	60	4016,08	268,42	93,75	18,63

Smakterheide
Invoergegevens wegen 2036 plan

Model: plansituatie 2036 gemeentewegen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - Omgevingswet, wegverkeer

Naam	MV (D)	MV (A)	MV (N)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	Wegdek
1	23,92	8,25	1,75	21,75	7,75	1,38	Referentiewegdek
2	23,92	8,25	1,75	21,75	7,75	1,38	Referentiewegdek
3	8,50	3,00	0,50	9,75	3,50	0,63	Referentiewegdek
4	8,50	3,00	0,50	9,75	3,50	0,63	Referentiewegdek
5	49,17	17,25	3,50	53,25	18,75	3,75	Referentiewegdek
6	14,08	4,75	0,88	6,67	2,50	0,38	Referentiewegdek
7	13,08	4,75	0,88	6,25	2,25	0,50	Referentiewegdek

Bijlage B Rekenresultaten



Omgevingswet, wegverkeer, [Smakterheide zonder woningen in plangebied- rapport 5 juni - plansituatie 2036 gemeentewegen] , Geomilieu V2024.1 Licentiehouder: ARCADIS Nederland bv - locatie Arnhem

Ligging van de rekenpunten

Geluid in plansituatie en autonome situatie 2036							
Bij het bepalen van het verschil is de standaardwaarde van 53 dB als ondergrens gehanteerd.							
			2036	2036			
		hoogte	referentie	plan			
punt	Adres	(m)	Lden	Lden	verschil		
01_A	Overloonseweg 28	1,5	59,93	62,05	2,12		
01_B	Overloonseweg 28	4,5	59,98	62,03	2,05		
02_A	Spurkt 11	1,5	45,89	51,58	0,00		
02_B	Spurkt 11	4,5	46,59	52,28	0,00		
03_A	Spurkt 11A	1,5	33,02	36,34	0,00		
03_B	Spurkt 11A	4,5	35,49	39,11	0,00		

Colofon

BEDRIJVENTERREIN SMAKTERHEIDE NOORD
INDIRECTE AKOESTISCHE EFFECTEN

KLANT

Gemeente Venray

AUTEUR

A.W. team lucht, geluid en wind

PROJECTNUMMER

30234420

ONZE REFERENTIE

PYUQU2MPA2D3-785090303-253:3

DATUM

5 juni 2025

GECONTROLEERD DOOR

P.K. team lucht, geluid en wind