

AKOESTISCHE PARAGRAAF

1. Wegverkeerslawaaï

Op grond van de Wet geluidhinder hebben alle wegen een geluidzone. De breedte van de zone is afhankelijk van de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied en van het aantal rijstroken. Wegen binnen een woonerf of wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km per uur, hebben geen zone. De gemeente Delfzijl heeft in 1995 geluidniveaukaart vastgesteld. Daaruit vloeit in relatie tot dit plangebied een aantal consequenties voort.

a. N33

De N33 is in dit bestemmingsplan meegenomen; een eerdere afzonderlijke planologische regeling wordt daarmee in het nieuwe bestemmingsplan geïntegreerd. Ten behoeve van die eerdere regeling is een milieu-effectrapport gemaakt, waarin de milieugevolgen voor de N33 zijn afgewogen. In het kader van het akoestisch onderzoek voor de N33 is nagegaan waar in verband met te reconstrueren c.q. nieuw aan te leggen wegvakken geluidwerende voorzieningen dan wel ontheffingen moesten worden aangevraagd. Waar nodig hebben Gedeputeerde Staten van Groningen de betreffende ontheffingen verleend (besluit 3 november 1995, wegvak Eemskanaal-Oldenklooster).

Voorts is van belang het Akoestisch onderzoek N33 Spijk-Eemshaven (Noordelijk Akoestisch Adviesburo B.V., Assen 1998). In het onderzoek is tengevolge van de aanleg en reconstructie van de N33 tussen Spijk en de Eemshaven de geluidbelasting op 45 woningen onderzocht. Het onderzoek concludeert dat tengevolge van de N33 de geluidbelasting op de woningen over het algemeen licht afneemt. Op een aantal woningen neemt de geluidbelasting evenwel toe, zowel ten gevolge van de N33 zelf als van het onderliggende wegennet.

Voor de woningen waarvoor sprake is van reconstructie (als bedoeld in de Wet geluidhinder) is het aanbrengen van afschermdende voorzieningen niet doelmatig en in een aantal gevallen praktisch onmogelijk. Daarvoor is inmiddels een 'hogere waarde' vastgelegd. Bovendien moet rekening worden gehouden met het bereiken van een binnenwaarde (geluidbelasting binnen de woning).

b. overige wegen

Afgezien van de aanleg van de N33 worden in het plangebied geen substantiële wijzigingen in de verkeersstructuur voorzien. Voor veel plattelandswegen in het buitengebied geldt geen zone. Alle wegen waarvan de etmaalintensiteit kleiner dan 100 motorvoertuigen per etmaal is, kunnen buiten beschouwing worden gelaten.

De bepalende 48 dB-contour zal in die gevallen binnen de begrenzing van de weg vallen. (deze ligt op circa 3 m uit de as van de weg, berekend bij 100 mvt/etmaal en bij een snelheid van 80 km/u. Voor het overige wordt aangesloten bij de zonesbreedtes zoals in de geluidniveaukaart zijn onderscheiden.

2. Regeling in de het bestemmingsplan

In de planregels zijn bepalingen opgenomen omtrent het bouwen van geluidgevoelige gebouwen (zoals woningen) binnen laatstgenoemde zones.

Uit de Wet geluidhinder volgt dat binnen de geluidcontour van 48 dB geen nieuwe geluidgevoelige functies kunnen worden toegestaan. Voor geluidgevoelige functies die reeds binnen de 48 dB-contour aanwezig zijn, wordt in de Wet uitgegaan van de bestaande situatie. Voor wat bouwactiviteiten betreft, zijn alleen dié activiteiten toegestaan die akoestisch geen ongunstiger situatie veroorzaken.

Overschrijding van de 48 dB-contour door nieuwe geluidgevoelige functies is in geen geval toegestaan, uitgezonderd de bestaande situaties en de voor de vaststelling van dit bestemmingsplan verkregen ontheffingssituaties.

Dit bestemmingsplan voorziet in beginsel in een conserverende regeling voor bestaande geluidgevoelige bestemmingen, i.c. de woonbestemmingen. Aandachtspunten zijn echter:

- de omstandigheid dat in dit bestemmingsplan woningen met voorheen een recreatieve bestemming thans onder de bestemming "Wonen" (voor permanente bewoning) worden bestemd. Daarmee ontstaat voor die gevallen een nieuwe situatie. Overigens liggen deze woningen over het algemeen niet binnen de zone van een zoneplichtige weg, terwijl niet voorzien wordt in een uitbreiding;
- incidenteel kan zich de behoefte voordoen aan een tweede agrarische bedrijfswoning. Ook dat kan een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder betekenen. De planvoorschriften voorzien in een regeling die rekening houdt met de wettelijke normstelling.

3. Spoorweglawaai

De regeling van het spoorweglawaai is geregeld in het Besluit Geluidhinder spoorwegen. Dat geeft aan dat zich langs iedere spoorweg een zone bevindt waarvan de breedte, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, is aangegeven op de bij het besluit behorende kaart. Binnen de aangegeven zones is akoestisch onderzoek nodig, voor zover er geluidgevoelige situaties worden geprojecteerd of voorzien.

Binnen het plangebied komt een klein deel van de spoorlijn Groningen-Delfzijl voor. De akoestische aspecten van de spoorlijn door Delfzijl zijn in een rapportage van 2002 onderzocht (DHV-rapport, mei 2002).

De conclusies uit het onderzoek zijn:

- volgens de prognose voor het jaar 2010/2015 zal het aantal treinen op het traject door Delfzijl ten opzichte van de situatie van 2000 fors toenemen. Als gevolg daarvan zal de geluidbelasting, zonder maatregelen, met circa 12 dB(A) gaan toenemen; voor nieuwbouw-woningen zou een afstand van 225 m moeten worden aangehouden, waarbij de spoorwegexploitant aan de grenswaarden moet toetsen (in dit bestemmingsplan Buitengebied wordt echter niet in nieuwbouw van woningen voorzien);
- in 1987 waren er geen woningen met een hogere geluidbelasting dan 65 dB(A); er is derhalve geen sprake van een saneringssituatie.

===