

Bijlage 1: Akoestisch onderzoek Dorpskernen Wieringermeer

VVK architectuur & stedenbouw

Gemeente Wieringermeer

Akoestisch onderzoek in vier kernen

VVK architectuur & stedenbouw

Gemeente Wieringermeer

Akoestisch onderzoek in vier kernen

Datum 14 januari 2009

Kenmerk VVK019/Pme/0241

Eerste versie

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s) VVK architectuur & stedenbouw

Titel rapport Gemeente Wieringermeer
Akoestisch onderzoek in vier kernen

Kenmerk VVK019/Pme/

Datum publicatie 14 januari 2009

Projectteam gemeente de heer R. Nijdam

Projectteam Goudappel Coffeng de heren T.S. de Boer en E. Pieterman

Projectomschrijving Akoestisch onderzoek in de kernen Kreileroord, Middenmeer, Slootdorp en Wieringerwerf ten behoeve van een functiewijziging van reeds bestaande gebouwen langs bestaande wegen.

Trefwoorden functiewijziging, bestemmingsplanwijziging, wegverkeerslawaaï, Kreileroord, Middenmeer, Slootdorp, Wieringerwerf

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Locaties en geluidscriteria	2
2.1	Locaties	2
2.2	Geluidscriteria	5
3	Verkeersgegevens	6
3.1	Locatie Kreileroord	6
3.2	Locatie Middenmeer	7
3.3	Locatie Slootdorp	7
3.4	Locatie Wieringerwerf	8
4	Overige uitgangspunten	9
5	Resultaten akoestisch onderzoek	11
5.1	Algemeen	11
5.2	Locatie Kreileroord	12
5.3	Locatie Middenmeer	12
5.4	Locatie Slootdorp	14
5.5	Locatie Wieringerwerf	15
5.6	Gevolgen elders	17
	Bijlagen	
1	Gecumuleerde geluidsbelastingen vertrekpunt	
2	Geluidsbelastingen na toepassen maatregelen	
3	Gecumuleerde geluidsbelastingen eindbeeld	
	Afbeeldingen	
1	Situering waarneempunten Kreileroord	
2	Situering waarneempunten Middenmeer	
3	Situering waarneempunten Slootdorp	
4	Situering waarneempunten Wieringerwerf	

1 Inleiding

In vier kernen binnen de gemeente Wieringermeer wordt de functie van enkele gebouwen gewijzigd. Hiervoor is een bestemmingsplanwijziging nodig. De gemeente Wieringermeer heeft VVK architectuur & stedenbouw opdracht gegeven om de hiervoor benodigde werkzaamheden uit te voeren.

Veelal is de betreffende bebouwing nu nog in gebruik als winkel, terwijl het de bedoeling is om de gebouwen in de nabije toekomst geschikt te maken voor bewoning.

Voor de Wet geluidhinder is een dergelijke aanpassing aanleiding voor akoestisch onderzoek. Uit akoestisch onderzoek moet blijken of de geluidsbelasting op de gevels van de betreffende panden voldoet aan de geluidsnormen uit de Wgh.

VVK architectuur & stedenbouw heeft aan Goudappel Coffeng BV opdracht verleend om het benodigde akoestisch onderzoek (wegverkeerslawaaï) uit te voeren. Het onderzoek heeft betrekking op de kernen Kreileroord, Middenmeer, Slootdorp en Wieringerwerf.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de verschillende locaties kort beschreven en worden de relevante geluidscriteria vanuit de Wet geluidhinder aangegeven. Hoofdstuk 3 gaat in op de relevante verkeersgegevens die bij het onderzoek zijn gehanteerd. Hoofdstuk 4 beschrijft de overige uitgangspunten van het uitgevoerde, waarna in hoofdstuk 5 op de resultaten hiervan wordt ingegaan.

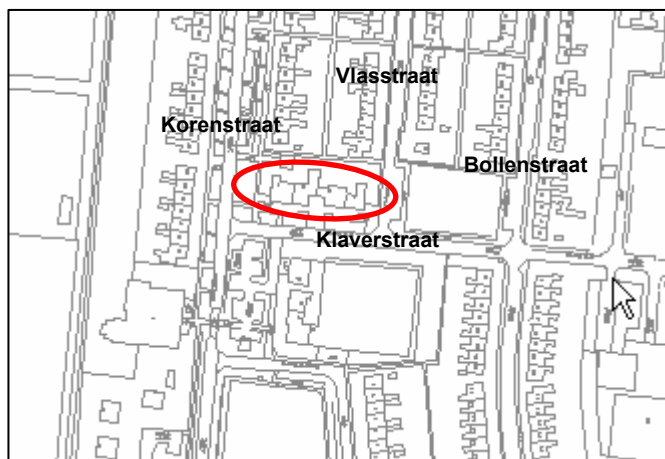
2 Locaties en geluidscriteria

In paragraaf 2.1 worden de vier onderzoekslocaties aangegeven en kort beschreven. In paragraaf 2.2 worden de relevante geluidscriteria aangegeven.

2.1 Locaties

Locatie Kreileroord

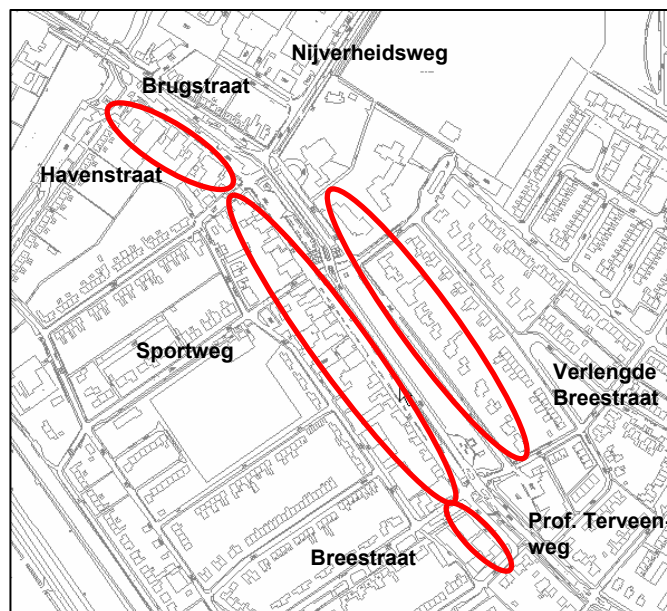
In Kreileroord is het de bedoeling om de bestemming van de panden gesitueerd aan de Klaverstraat 1, 3, 5 en 7 te wijzigen (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1: Te beschouwen panden Kreileroord

Locatie Middenmeer

In Middenmeer wordt van een aantal panden aan de Brugstraat en de Professor Terveenweg de functie aangepast. Het betreft Brugstraat 1-65 respectievelijk 38-58 en de Prof Terveenweeg 5-13 (zie figuur 2.2).



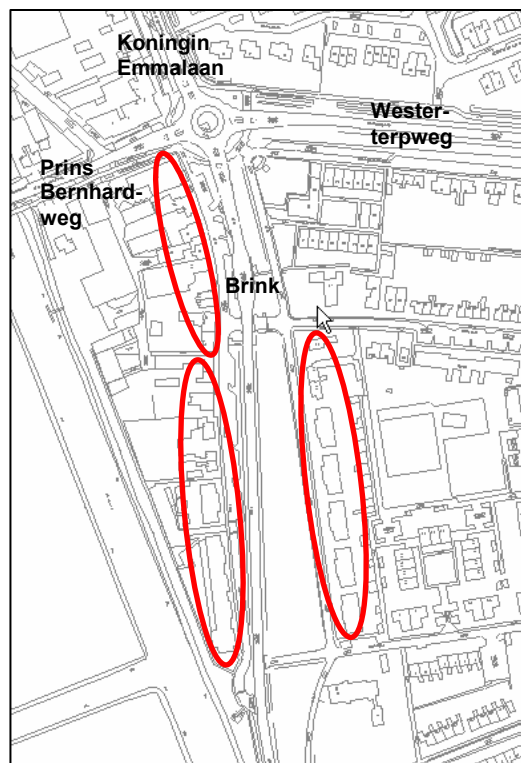
Figuur 2.2: Te beschouwen panden Middenmeer

Locatie Sloodorp

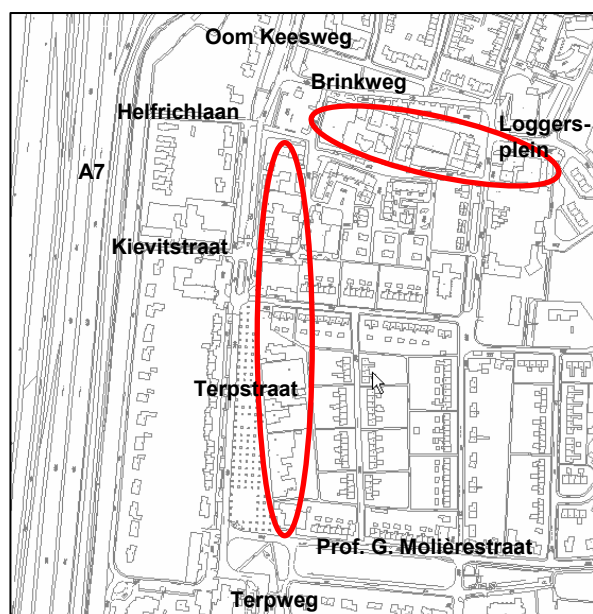
In Sloodorp is het de bedoeling om de bestemming van een aantal panden langs het Brink te wijzigen. Aan de oostzijde van de weg betreft het alle panden gelegen tussen de Kerkstraat en het Dwarspad. Aan de westzijde van de weg gaat het om alle panden tussen het Dwarspad en de Prins Bernhardweg (zie figuur 2.3).

Locatie Wieringerwerf

In Wieringerwerf wordt van een aantal panden gelegen aan diverse straten de functie aangepast. Het betreft Terpstraat 1-41, Omtaplein 1-3, Sternstraat 43-45, Loggersplein 2-4 en de panden gelegen tussen de Brinkweg, de Fazantstraat en de Sternstraat (zie figuur 2.4).



Figuur 2.3: Te beschouwen panden Sloodorp



Figuur 2.4: Te beschouwen panden Wieringerwerf

2.2 Geluidscriteria

In alle vier de situaties gaat het om bestaande, niet geluidsgevoelige bestemmingen waarvan de functie wordt gewijzigd. Als gevolg daarvan worden het wel geluidsgevoelige bestemmingen. Voor de Wet geluidhinder zijn dit dan nieuwe woningen gesitueerd langs bestaande wegen. De bestemmingen dienen dan ook op die wijze te worden beschouwd en getoetst.

De voorkeursgrenswaarde voor nieuwe woningen bedraagt 48 dB. De geluidsbelastingen op de nieuwe woningen dient in beginsel aan deze waarde te voldoen. Wordt hieraan voldaan, dan is de functiewijziging zonder meer door te voeren. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dient nader onderzoek te worden uitgevoerd naar mogelijke geluidsbeperkende maatregelen. Zijn dergelijke maatregelen met goede argumenten niet (goed) toepasbaar dan is er de mogelijkheid tot ontheffing voor hogere grenswaarden.

Ontheffing hogere grenswaarde

Het gaat in alle gevallen om situaties binnen het bebouwde gebied (binnen de bebouwde kom), met uitzondering van de Rijksweg A7 langs Wieringerwerf. Deze weg dient te worden beschouwd als gelegen buiten het stedelijke gebied.

De maximale ontheffingswaarde voor situaties langs wegen binnen het stedelijke gebied bedraagt in dit geval 63 dB. Voor situaties langs wegen buiten het stedelijke gebied (in dit geval de Rijksweg A7) bedraagt de maximale ontheffingswaarde 53 dB.

30 km/h-wegen

Formeel gezien zijn 30 km/h-wegen door de Wet geluidhinder uitgesloten van akoestisch onderzoek. Deze wegen hebben geen wettelijke geluidzone. Echter, uit jurisprudentie op dit punt volgt dan de geluidssituatie langs dergelijke wegen wel in overeenstemming dient te zijn met de verwachting. Kortom, dienen te hoge geluidsbelastingen langs dergelijke wegen te worden vermeden. Derhalve zijn deze wegen ook in dit onderzoek betrokken. Overigens is het niet mogelijk om voor geluidsbelastingen langs 30 km/h-wegen ontheffing aan te vragen.

Maximale binnenwaarde

In het Bouwbesluit zijn normen opgenomen voor het maximaal toelaatbare binnenniveau in woningen. Het gaat hier om de maximale geluidsbelasting die binnen een geluidsgevoelige ruimte binnen de woning mag voorkomen. Voor (nieuwe) woningen bedraagt deze waarde maximaal 33 dB. De gevel(s) van de woningen dienen het geluid van buiten voldoende te weren (isoleren) om hieraan te voldoen. Daarbij moet worden uitgegaan van de gecumuleerde, ongecorrigeerde geluidsbelasting op de gevel.

3 Verkeersgegevens

Bij akoestisch onderzoek is een aantal verkeersgerelateerde gegevens relevant. Het gaat daarbij om de verkeersdruk, de verdeling van het verkeer over de dag, de voertuigverdeling, de maximum toegestane snelheid en de verhardingssoort. De verkeersdruk is ontleend aan het actuele verkeersmodel van de provincie Noord-Holland¹. In dit model zijn verkeerscijfers aanwezig voor het basisjaar 2004 en het prognosejaar 2020. In akoestische onderzoeken is het gebruikelijk om de geluidsbelastingen inzichtelijk te maken voor de situatie tien jaar na realisatie. Daarom is in dit onderzoek uitgegaan van de verkeersdruk voor 2020.

De verdeling van het verkeer over de dag en de voertuigverdeling zijn ingeschat op basis van andere akoestische onderzoeken. Tenzij anders is aangegeven, is voor alle wegen rekening gehouden met de verkeersverdeling zoals opgenomen in tabel 3.1.

	uurintensiteit	motoren	lichte mvt	middelzware mvt	zware mvt
dagperiode	7,0%	0%	96%	3%	1%
avondperiode	2,6%	0%	96%	3%	1%
nachtperiode	0,7%	0%	96%	3%	1%

Tabel 3.1: Uitgangspunt verkeersverdeling

De maximum toegestane snelheid op de te beschouwen wegen is ontleend aan de website www.maximumsnelheid.info.

Tot slot is de verhardingssoort afgeleid uit beschikbaar gestelde digitale ondergronden en geverifieerd via GOOGLE MAPS.

3.1 Locatie Kreileroord

In tabel 3.2 is een overzicht gegeven van de in dit onderzoek gebruikte verkeersgegevens voor de locatie Kreileroord.

wegvak	verkeersdruk	snelheidslimiet	verhardingssoort
Korenstraat (zuidelijk van Klaverstraat)	1.150 mvt/etm	30 km/h	fijn asfalt
Korenstraat (noordelijk van Klaverstraat)	610 mvt/etm	30 km/h	fijn asfalt
Klaverstraat (Korenstraat-Vlasstraat)	560 mvt/etm	30 km/h	klinkers
Klaverstraat (Vlasstraat-Bollenstraat)	710 mvt/etm	30 km/h	klinkers
Klaverstraat (oostelijk van Bollenstraat)	860 mvt/etm	30 km/h	klinkers
Vlasstraat	150 mvt/etm	30 km/h	klinkers
Bollenstraat	150 mvt/etm	30 km/h	klinkers

Tabel 3.2: Verkeersdruk, snelheidslimiet en verharding Kreileroord

¹ De provincie heeft de gemeente Wieringermeer toestemming verleend om specifiek voor dit onderzoek informatie uit het verkeersmodel te mogen gebruiken.

3.2 Locatie Middenmeer

In tabel 3.3 is een overzicht gegeven van de in dit onderzoek gebruikte verkeersgegevens voor de locatie Middenmeer.

wegvak	verkeersdruk	snelheidslimiet	verhardingssoort
Brugstraat (westelijk van Havenstraat)	2.490 mvt/etm	50 km/h	fijn asfalt
Brugstraat (Havenstraat-Nijverheidsweg)	2.000 mvt/etm	50 km/h	fijn asfalt
Brugstraat (Nijverheidsweg-Sportweg)	2.290 mvt/etm	50 km/h	fijn asfalt
Brugstraat (Sportweg-Breestraat)	4.300 mvt/etm	50 km/h	fijn asfalt
Professor Terveenweg	6.940 mvt/etm	50 km/h	fijn asfalt
Havenstraat	490 mvt/etm	30 km/h	klinkers
Nijverheidsweg	990 mvt/etm	30 km/h	fijn asfalt
Sportweg	2.230 mvt/etm	30 km/h	klinkers
Breestraat	750 mvt/etm	30 km/h	klinkers
Verlengde Breestraat	2.730 mvt/etm	30 km/h	fijn asfalt

Tabel 3.3: Verkeersdruk, snelheidslimiet en verharding Middenmeer

Op de Brugstraat en de Professor Terveenweg is gerekend met een andere voertuigverdeling dan in tabel 3.1 is opgenomen. De verwachting is dat op deze route het aandeel (middel)zware motorvoertuigen hoger is. Verondersteld is dat op beide wegen het verkeer bestaat uit 94% lichte motorvoertuigen, 4% middelzware motorvoertuigen en 2% zware motorvoertuigen.

3.3 Locatie Slootdorp

In tabel 3.4 is een overzicht gegeven van de in dit onderzoek gebruikte verkeersgegevens voor de locatie Slootdorp.

wegvak	verkeersdruk	snelheidslimiet	verhardingssoort
Brink	2.520 mvt/etm	50 km/h	fijn asfalt
Prins Bernhardweg	4.400 mvt/etm	50 km/h	fijn asfalt
Westerterpweg	6.850 mvt/etm	80 km/h	fijn asfalt
Koningin Emmalaan	4.320 mvt/etm	80 km/h	fijn asfalt

Tabel 3.4: Verkeersdruk, snelheidslimiet en verharding Slootdorp

Op de Westerterpweg en de Koningin Emmalaan is gerekend met een andere voertuigverdeling dan in tabel 3.1 is opgenomen. De verwachting is dat op deze route het aandeel (middel)zware motorvoertuigen hoger is. Verondersteld is dat op beide wegen het verkeer bestaat uit 94% lichte motorvoertuigen, 4% middelzware motorvoertuigen en 2% zware motorvoertuigen.

3.4 Locatie Wieringerwerf

In tabel 3.5 is een overzicht gegeven van de in dit onderzoek gebruikte verkeersgegevens voor de locatie Wieringerwerf.

wegvak	verkeersdruk	snellheidslimiet	verhardingssoort
Rijksweg A7 richting het noorden	14.160 mvt/etm	120 km/h	ZOAB
Rijksweg A7 richting het zuiden	14.510 mvt/etm	120 km/h	ZOAB
Oom Keesweg	3.490 mvt/etm	50 km/h	fijn asfalt
Terpstraat (Oom Keesweg-Brinkweg)	3.490 mvt/etm	50 km/h	fijn asfalt
Terpstraat (Brinkweg-Helfrichlaan)	5.230 mvt/etm	50 km/h	fijn asfalt
Terpstraat (Helfrichlaan-Kievitstraat)	6.670 mvt/etm	50 km/h	fijn asfalt
Terpstraat (Kievitstraat-Prof. G. Molièrestraat)	6.830 mvt/etm	50 km/h	fijn asfalt
Terpweg (Prof. G. Molièrestraat-Oosterterptocht)	9.680 mvt/etm	50 km/h	fijn asfalt
Helfrichlaan/Kievitstraat	1.440 mvt/etm	30 km/h	klinkers
Prof. G. Molièrestraat	3.350 mvt/etm	30 km/h	klinkers
Brinkweg (Terpstraat-Van Steenstraat)	2.500 mvt/etm	50 km/h	fijn asfalt
Brinkweg/Loggersplein/Ingenieur Ovingestraat	1.910 mvt/etm	50 km/h	klinkers

Tabel 3.5: Verkeersdruk, snellheidslimiet en verharding Wieringerwerf

Op de doorgaande route door het dorp (Oom Keesweg/Terpstraat/Terpweg) is gerekend met een andere voertuigverdeling dan in tabel 3.1 is opgenomen. De verwachting is dat op deze route het aandeel (middel)zware motorvoertuigen hoger is. Verondersteld is dat op beide wegen het verkeer bestaat uit 94% lichte motorvoertuigen, 4% middelzware motorvoertuigen en 2% zware motorvoertuigen.

Ook op Rijksweg A7 is uitgegaan van een andere verkeersverdeling, zie tabel 3.6. Deze gegevens zijn overgenomen uit de online applicatie MTR+ WEGWERK van de Advies Verkeer en Vervoer (AVV).

	uurintensiteit	motoren	lichte mvt	middelzware mvt	zware mvt
dagperiode	6,4%	0%	88%	6%	6%
avondperiode	3,4%	0%	93%	3%	4%
nachtperiode	1,2%	0%	82%	7%	11%

Tabel 3.6: Verkeersverdeling Rijksweg A7 (bron: AVV)

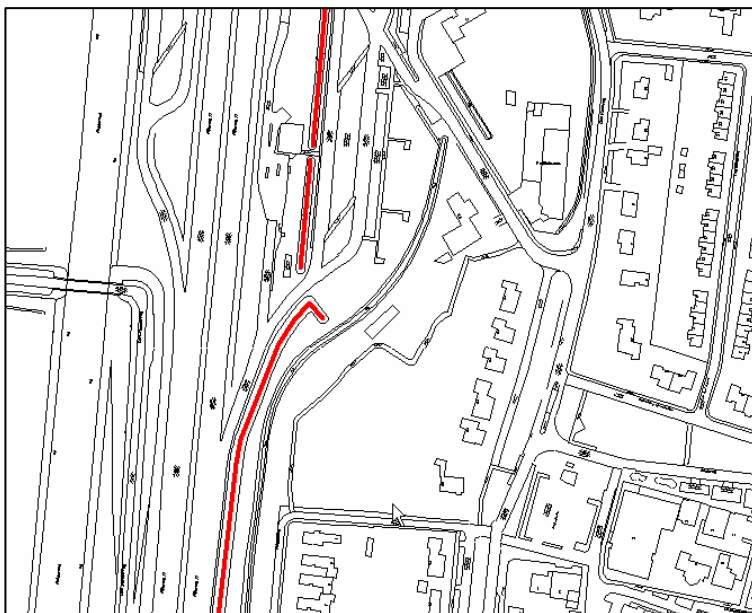
4 Overige uitgangspunten

Geluidsreflectie en -absorptie

Behalve de gebouwen waarvoor het akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd, zijn tevens de relevante omliggende gebouwen in het geluidsmodel opgenomen. Dit is nodig in verband met de weerkaatsing van het geluid. Verder zijn in het geluidsmodel en aantal 'harde' bodemgebieden ingevoerd die het geluid eveneens weerkaatsen. Het gaat daarbij om wegen, parkeervoorzieningen en waterpartijen. Opgemerkt wordt dat in vergelijking met andere situaties in de beschouwde dorpen relatief veel verhard oppervlakte aanwezig is tussen de weg en de woning.

Geluidswal

Ter hoogte van Wieringerwerf bevindt zich langs Rijksweg A7 een geluidswal. Deze wal is ongeveer 1 m hoog ten opzichte van maaiveldniveau. In verband met de lokale wegenstructuur betreft het echter geen volledig aaneengesloten wal, zie figuur 4.1. Er is rekening gehouden met een tophoekcorrectie van minus 2 dB.



Figuur 4.1: De geluidswal langs de A7 nabij Wieringerwerf

Hoogteverschillen

In de beschouwde dorpen zijn geen noemenswaardige hoogteverschillen aanwezig die van invloed zijn op de rekenresultaten.

Kruispunten en rotondes

In Slootdorp bevindt zich op de overgang van de Koningin Emmalaan en de Westerterpweg een rotonde. Voor de rotonde geldt een toeslag op de geluidsbelastingen in de directe omgeving voor het optrekken en afremmen van het verkeer. Hiermee is in de berekeningen rekening gehouden. Verder geldt dat op de rotonde rekening is gehouden met een snelheidslimiet van 30 km/h.

Rekenmethodiek

De uitgevoerde geluidsberekeningen zijn gebaseerd op standaardrekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2006). Op alle gepresenteerde berekeningsresultaten is (tenzij expliciet anders vermeld) een correctie toegepast volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder. Voor de beschouwde 30 en 50 km/h-wegen bedraagt deze correctie -5 dB. Voor de beschouwde 80 km/h-wegen en Rijksweg A7 is de correctie -2 dB. Gerekend is met het programma GEONOISE (versie 5.4).

Gebouwen en waarneempunten

In het geluidsmodel is voor alle beschouwde gebouwen rekening gehouden met een hoogte van 8 m ten opzichte van maaiveldniveau. Op de te onderzoeken gebouwen zijn op representatieve locaties waarneempunten geprojecteerd. Per waarneempunt zijn drie waarneemhoogten beschouwd. Een waarneemhoogte van 1,5 m boven maaiveldniveau heeft betrekking op de begane grond. Vervolgens is de waarneemhoogte met 3 m verhoogd voor elke volgende bouwlaag. De beschouwde waarneempunten zijn in de afbeeldingen 1 tot en met 4 gevisualiseerd.

5 Resultaten akoestisch onderzoek

5.1 Algemeen

In hoofdstuk 2 is beschreven dat 30 km/h-wegen volgens de Wet geluidhinder (Wgh) niet in akoestische onderzoeken beschouwd hoeven te worden. Toch zijn een aantal van deze wegen wel meegenomen, omdat algemeen bekend is dat langs deze wegen wel degelijk geluidshinder kan optreden. In de meeste gevallen is vooral de wegdekverharding de oorzaak van een te hoge gevelbelasting. Veel 30 km/h-wegen zijn immers voorzien van klinkers. Klinkers in combinatie met een verkeersdruk hoger dan 1.500 mvt/etm en/of een relatief kleine afstand tussen het hart van de weg en de gevel, maakt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB al snel wordt overschreden. Stel dat dit ook uit voorliggend akoestisch onderzoek zou blijken. Het is dan aan de gemeente om te bepalen óf geluidsreducerende maatregelen worden getroffen óf dat de situatie geaccepteerd wordt. Vanuit de Wgh kunnen in iedereen geval geen maatregelen worden 'afgedwongen'. Dit betekent dus ook dat voor de betreffende woningen geen ontheffing voor het toestaan van een hogere grenswaarde kan worden verleend! Uiteraard mag bij deze woningen wel gevelisolatie worden toegepast waardoor in de woningen nauwelijks iets merkbaar is van te hoge geluidsbelastingen op de gevels.

Voor wegen waarop een hogere snelheid is toegestaan dan 30 km/h, stelt de Wgh dat het effect van geluidsreducerende maatregelen onderzocht moet worden. Bij voorkeur worden maatregelen bij de bron (weg) toegepast, zoals bijvoorbeeld een andere verhardingssoort. Indien dit type maatregel onvoldoende soelaas biedt, dienen maatregelen in de overdrachtssfeer (tussen de weg en de woning) beschouwd te worden. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om geluidswallen/-schermen. Op voorhand mag gesteld worden dat dit type maatregel in de beschouwde dorpen ongewenst is. De plaatsing van een scherm of de aanleg van een wal midden in het dorp, geeft het dorp een heel andere uitstraling waardoor het dorpskarakter verloren zou gaan. Daarom is dit type maatregel in voorliggend rapport niet beschouwd. Tot slot kunnen maatregelen bij de ontvanger (woning) worden geïmplementeerd. Het gaat dan vooral om het toestaan van een hogere grenswaarde in combinatie met het toepassen van gevelisolatie zodat in de woningen sprake is van een acceptabel leefklimaat.

In de volgende paragrafen worden de resultaten per locatie beschreven. Bij geconstateerde normoverschrijding zijn tevens mogelijke geluidsbeperkende maatregelen beschouwd.

5.2 Locatie Kreileroord

Gevelbelastingen zonder geluidsreducerende maatregelen per weg

In afbeelding 4 is de situering van de waarneempunten van de locatie Kreileroord weergegeven. In tabel 5.1 zijn de resultaten van de geluidsberekening en de toetsing aan de Wet geluidhinder (Wgh) samengevat weergegeven. Uit de tabel blijkt dat overal aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt voldaan, met uitzondering van de waarneempunten 3 en 5 als gevolg van het verkeer op de Klaverstraat.

beschouwde weg	aantal waarneempunten dat voldoet aan 48 dB	aantal waarneempunten hoger dan 48 dB	toelichting 'probleemlocaties'
Korenstraat	10	0	
Klaverstraat	8	2	punt 3 = 49 dB punt 5 = 50 dB
Bollenstraat	10	0	
Vlasstraat	10	0	

Tabel 5.1: Resultaat toetsing Kreileroord aan de Wet geluidhinder

Mogelijke geluidsreducerende maatregelen Klaverstraat

De Klaverstraat is een 30 km/h-weg en daarmee bestaat er geen verplichting tot het treffen van maatregelen indien de norm wordt overschreden.

Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde met maximaal 2 dB wordt overschreden. De voornaamste oorzaak hiervan is dat de weg is voorzien van een klinkerverharding. Derhalve kan overwogen worden om de weg te voorzien van een ander wegdek, bijvoorbeeld een normale asfalt verharding. Dit levert al een geluidsreductie op van circa 4 dB. In dat geval zullen de geluidsbelastingen als gevolg van het verkeer op de Klaverstraat dus voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Gecumuleerde geluidsbelastingen

In tabel B1.1 van bijlage 1 zijn de gecumuleerde geluidsbelastingen van de bestemmingen van locatie Kreileroord weergegeven. Het betreft de belastingen ten gevolge van alle in het onderzoeksgebied aanwezige wegen tezamen. Deze waarden zijn exclusief een correctie als gevolg van artikel 110g van de Wet geluidhinder. Deze geluidsbelastingen vormen het uitgangspunt voor de bouwer van de woningen om te bepalen of in de woningen kan worden voldaan aan de zogenoemde binnenwaarde van 33 dB (Bouwbesluit).

5.3 Locatie Middenmeer

Gevelbelastingen zonder geluidsreducerende maatregelen per weg

De situering van de waarneempunten van de locatie in Middenmeer zijn weergegeven in afbeelding 2. In tabel 5.2 is het resultaat van de toetsing aan de Wet geluidhinder (Wgh) samengevat. Uit de tabel blijkt dat niet overal aan de voorkeursgrenswaarde

van 48 dB wordt voldaan. Langs de doorgaande route Brugstraat/Professor Terveenweg, de Sportweg en de (Verlengde) Breestraat is op sommige locaties een geluidsbelasting van 49 dB of hoger berekend.

beschouwde weg	aantal waarneempunten dat voldoet aan 48 dB	aantal waarneempunten hoger dan 48 dB	toelichting 'probleemlocaties'
Brugstraat/Professor Terveenweg	5	21	punt 6/9/15/21/22/25/26 = 49 dB punt 4/5/7/20 = 50 dB punt 2/3/8/14/18 = 51 dB punt 11 = 52 dB punt 16/17 = 53 dB punt 12/13 = 54 dB
Havenstraat	26	0	
Nijverheidsweg	26	0	
Sportweg	22	4	punt 11 = 53 dB punt 8 = 54 dB punt 9 = 59 dB punt 10 = 60 dB punt 13 = 49 dB punt 19 = 51 dB punt 14 = 55 dB
(Verlengde) Breestraat	23	3	

Tabel 5.2: Resultaat toetsing Middenmeer aan de Wet geluidhinder

Mogelijke geluidsreducerende maatregelen Brugstraat/Professor Terveenweg

Langs de doorgaande route door Middenmeer (Brugstraat/Professor Terveenweg) wordt op diverse locaties de voorkeursgrenswaarde overschreden. De hoogste geluidsbelasting bedraagt 55 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt daarmee niet overschreden.

Met de toepassing van stil asfalt kan op de meeste locaties worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Tegenwoordig zijn immers asfaltsoorten op de markt waarmee een geluidsreductie van 4 dB (ten opzichte van normaal asfalt) goed mogelijk is. Na toepassing van een dergelijk geluidsreducerend type asfalt wordt de voorkeursgrenswaarde alleen nog overschreden bij de waarneempunten 12, 13, 16 en 17. De maximale overschrijding is dan nog 2 dB. Voor deze punten wordt aanbevolen om ontheffing te verlenen voor het toestaan van een hogere grenswaarde.

Mogelijke geluidsreducerende maatregelen Sportweg

De Sportweg betreft een 30 km/h-weg. Gebleken is echter dat de voorkeursgrenswaarde met maximaal 12 dB wordt overschreden. De oorzaak hiervan is dat de weg is voorzien van klinkers in combinatie met een relatief hoge verkeersdruk (voor een woonstraat) en een beperkte afstand tussen de weg en de woning. Overwogen kan worden om de weg te voorzien van normaal asfalt, hetgeen een geluidsreductie oplevert van circa 4 dB. Dit zal echter onvoldoende zijn om overal te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Het toepassen van stil asfalt wordt daarom niet zinvol geacht. Andere oplossingen zijn niet reëel en derhalve wordt aanbevolen voor deze situatie(s) nader onderzoek te verrichten naar geluidsisolerende maatregelen aan de woning(en).

Mogelijke geluidsreducerende maatregelen (Verlengde) Breestraat

De (Verlengde) Breestraat is ook een 30 km/h-weg. Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde met maximaal 7 dB wordt overschreden. Bij de Breestraat moet de oorzaak vooral worden gezocht in de klinkerverharding van de weg, terwijl bij de Verlengde Breestraat met name de verkeersdruk voor het probleem zorgt. Overwogen kan worden om de Breestraat te voorzien van normaal asfalt, hetgeen een geluidsreductie oplevert van circa 4 dB. De overschrijding wordt hiermee niet weggenomen. Ontheffing aanvragen is niet mogelijk.

Gecumuleerde geluidsbelastingen

In tabel B1.2 van bijlage 1 zijn de gecumuleerde geluidsbelastingen van de locatie in Middenmeer weergegeven. Deze waarden kunnen worden gebruikt bij eventueel onderzoek naar gevelwering.

5.4 Locatie Slootdorp

Gevelbelastingen zonder geluidsreducerende maatregelen per weg

De situering van de gehanteerde waarneempunten bij de locatie in Slootdorp zijn weergegeven in afbeelding 3. In tabel 5.3 is het resultaat van de toetsing aan de Wet geluidhinder (Wgh) samengevat.

beschouwde weg	aantal waarneempunten dat voldoet aan 48 dB	aantal waarneempunten hoger dan 48 dB	toelichting 'probleemlocaties'
Brink	6	6	punt 8 = 49 dB punt 3 = 50 dB punt 4/5/6 = 51 dB punt 7 = 53 dB
Prins Bernhardweg	10	2	punt 2 = 50 dB punt 1 = 54 dB
Westerterpweg/Koningin Emmalaan	8	4	punt 4 = 49 dB punt 1/3 = 55 dB punt 2 = 57 dB

Tabel 5.3: Resultaat toetsing Slootdorp aan de Wet geluidhinder

Uit de tabel blijkt dat niet overal aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt voldaan. Langs alle beschouwde wegen is op enkele locaties een geluidsbelasting van 49 dB of hoger berekend. De maximale geluidsbelasting bedraagt 57 dB. Daarmee wordt de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet overschreden.

Mogelijke geluidsreducerende maatregelen Brink

Aan de westzijde van de Brink overschrijdt de geluidsbelasting op alle woningen de voorkeursgrenswaarde. De maximale overschrijding bedraagt 5 dB. Met de toepassing van stil asfalt kan op de meeste locaties voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde. Tegenwoordig zijn immers asfaltsoorten op de markt waarmee een geluidsreductie

van minus 4 dB (ten opzichte van normaal asfalt) goed mogelijk is. Na toepassing van een dergelijk geluidsreducerend type asfalt wordt de voorkeursgrenswaarde alleen nog overschreden bij waarneempunt 7 (met 1 dB). Voor dit punt wordt aanbevolen om dan aanvullend ontheffing te verlenen voor het toestaan van een hogere grenswaarde.

Mogelijke geluidsreducerende maatregelen Prins Bernhardweg

Als gevolg van het verkeer op de Prins Bernhardweg wordt de voorkeursgrenswaarde op de hoekwoning Brink/Prins Bernhardweg met 6 dB overschreden. Overwogen kan worden om de Prins Bernhardweg deels te voorzien van stil asfalt. Maar alleen het toepassen van stil asfalt is onvoldoende om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Het verlenen van ontheffing voor het toestaan van een hogere geluidsbelasting blijft noodzakelijk voor de hoekwoning.

Mogelijke geluidsreducerende maatregelen Westerterpweg/Koningin Emmalaan

Vanwege de relatief hoge verkeersdruk op de route Westerterpweg/Koningin Emmalaan wordt op een aantal waarneempunten niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Aanbevolen wordt om op beide wegen stil asfalt toe te passen. Daarmee kan een geluidsreductie van circa 4 dB worden bereikt. Dit betekent dat na het aanbrengen van stil asfalt de geluidsbelasting nog oploopt tot circa 53 dB, waarmee nog steeds niet wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Desondanks blijft het advies om op beide wegen stil asfalt toe te passen. Meerdere woningen hebben immers profijt van de maatregel, waardoor de geluidshinder voor deze bewoners afneemt. Wel dient in dit geval voor een aantal woningen ontheffing te worden verleend voor het toestaan van een hogere grenswaarde.

Overigens kan er geen stil asfalt worden toegepast op de rotonde die beide wegen met elkaar verbindt. Op een rotonde is de wringingskracht van de banden veel groter dan op reguliere weggedelen. Stil asfalt kan deze kracht niet verwerken, waardoor rotonden normaliter blijven uitgevoerd in normaal asfalt.

Gecumuleerde geluidsbelastingen

In tabel B1.3 van bijlage 1 zijn de gecumuleerde geluidsbelastingen van de locatie Slootdorp gepresenteerd.

5.5 Locatie Wieringerwerf

Gevelbelastingen zonder geluidsreducerende maatregelen per weg

De situering van de gehanteerde waarneempunten voor de locatie Wieringerwerf is weergegeven in afbeelding 4. In tabel 5.4 is het resultaat van de toetsing aan de Wet geluidhinder (Wgh) samengevat.

beschouwde weg	aantal waarneempunten dat voldoet aan 48 dB	aantal waarneempunten hoger dan 48 dB	toelichting 'probleemlocaties'
Rijksweg A7	18	0	n.v.t.
Oom Keesweg/Terpstraat/Terpweg	7	11	punt 7 = 50 dB punt 8 = 52 dB punt 17 = 53 dB punt 9 = 54 dB punt 16 = 55 dB punt 15 = 56 dB punt 13/14 = 57 dB punt 12 = 58 dB punt 10/11 = 59 dB
Helfrichlaan/Kievitstraat	18	0	n.v.t.
Prof. G. Molièrestraat	16	2	punt 17 = 49 dB punt 18 = 55 dB
Brinkweg/Loggersplein/Ingenieur Ovingestraat	11	7	punt 7 = 49 dB punt 6 = 52 dB punt 5 = 53 dB punt 4 = 54 dB punt 2/3 = 57 B punt 1 = 62 dB

Tabel 5.4: Resultaat toetsing Wieringerwerf aan de Wet geluidhinder

Uit de tabel blijkt dat niet overal aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt voldaan. Langs alle beschouwde wegen (uitgezonderd de Helfrichlaan/Kievitstraat) is op enkele locaties een geluidsbelasting van 49 dB of hoger berekend. De maximale geluidsbelasting ten gevolge van de 'stedelijke' wegen bedraagt 62 dB. En daarmee wordt de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet overschreden.

De maximale geluidsbelasting ten gevolge van de Rijksweg A7 bedraagt 48 dB. Daarmee wordt voor deze weg wel voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Mogelijke geluidsreducerende maatregelen Oom Keesweg/Terpstraat/Terpweg

Door de relatief hoge verkeersdruk op de route Oom Keesweg/Terpstraat/Terpweg en een groot verhard oppervlakte tussen de weg en de woningen, loopt de gevelbelasting langs de route op tot 59 dB. Door het toepassen stil asfalt kan de geluidsbelasting met circa 4 dB worden teruggebracht. Dat is echter onvoldoende om langs de gehele weg te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Van de genoemde probleemlocaties in tabel 4.4 wordt in dat geval alleen bij de waarneempunten 7 en 8 voldaan aan de Wgh. Dat neemt natuurlijk niet weg dat bij de andere waarneempunten wel sprake is van een sterk gereduceerde geluidsbelasting. Derhalve wordt aanbevolen om op de route stil asfalt toe te passen in combinatie met het verlenen van een ontheffing voor het bestaan van een hogere grenswaarde.

Mogelijke geluidsreducerende maatregelen Professor Granpré Molièrestraat

De Professor Granpré Molièrestraat betreft een 30 km/h-weg. Formeel behoeft deze weg geen akoestische toetsing. Uit het onderzoek is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde met maximaal 7 dB wordt overschreden. De oorzaak van deze hoge belasting moet worden gezocht in de klinkerverharding van de weg in combinatie met een relatief hoge verkeersdruk voor een woonstraat. Overwogen kan worden om de straat te voorzien van normaal asfalt, hetgeen een geluidsreductie oplevert van circa 4 dB.

Mogelijke geluidsreducerende maatregelen Brinkweg/Loggersplein/Ingenieur Ovingestraat

Langs de kortsluitende route Brinkweg/Loggersplein/Ingenieur Ovingestraat wordt op alle waarneempunten langs de route de voorkeursgrenswaarde overschreden. De maximaal berekende gevelbelasting bedraagt daarbij 62 dB. De oorzaak hiervan moet worden gezocht in de gedeeltelijke klinkerverharding van de weg en het grote verharde oppervlakte tussen de weg en de beschouwde woningen. Als de weg geheel voorzien zou worden van stil asfalt, dan wordt op een deel van de waarneempunten voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Derhalve blijft hier een ontheffing voor het toestaan van een hogere grenswaarde noodzakelijk.

Gecumuleerde geluidsbelastingen

In tabel B4.1 van bijlage 1 zijn de gecumuleerde geluidsbelastingen van de locatie te Wieringerwerf opgenomen.

5.6 Gevolgen elders

Doorgaans wordt bij akoestisch onderzoek ook ingegaan op de zogenoemde mogelijke gevolgen elders. Dat is in deze studie echter niet aan de orde. Het plan bestaat uit een functiewijziging van reeds bestaande gebouwen. Aangenomen mag worden dat deze functiewijziging geen noemenswaardige invloed heeft op de verkeersdruk op de onderzochte wegen. Daarmee is er geen aanleiding om te veronderstellen dat elders in de beschouwde dorpen (meer) geluidshinder ontstaat als gevolg van realisatie van het plan.

Bijlage 1: Gecumuleerde geluidsbelastingen

In de tabellen B1.1 t/m B1.4 zijn de gecumuleerde geluidsbelastingen van respectievelijk de locaties Kreileroord, Middenmeer, Slootdorp en Wieringerwerf weergegeven. Het betreft in alle gevallen de geluidsbelastingen van alle wegen tezamen zonder toepassing van de correctie op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder en zonder de toepassing van eventuele geluidsbeperkende maatregelen.

Van de waarden in deze tabellen dient te worden uitgegaan bij het gevelweringsonderzoek ter bepaling van de binnenwaarde.

Locatie Kreileroord

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting
001_A	1,5	42
001_B	4,5	43
001_C	7,5	43
002_A	1,5	51
002_B	4,5	51
002_C	7,5	51
003_A	1,5	54
003_B	4,5	54
003_C	7,5	54
004_A	1,5	52
004_B	4,5	52
004_C	7,5	52
005_A	1,5	55
005_B	4,5	55
005_C	7,5	55
006_A	1,5	53
006_B	4,5	54
006_C	7,5	53
007_A	1,5	45
007_B	4,5	45
007_C	7,5	45
008_A	1,5	38
008_B	4,5	39
008_C	7,5	40
009_A	1,5	38
009_B	4,5	39
009_C	7,5	40
010_A	1,5	38
010_B	4,5	40
010_C	7,5	41

Tabel B1.1: Gecumuleerde geluidsbelasting L_{den} in dB voor de locatie Kreileroord

Locatie Middenmeer

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting
001_A	1,5	55
001_B	4,5	56
001_C	7,5	55
002_A	1,5	56
002_B	4,5	56
002_C	7,5	56
003_A	1,5	55
003_B	4,5	56
003_C	7,5	56
004_A	1,5	55
004_B	4,5	55
004_C	7,5	56
005_A	1,5	54
005_B	4,5	55
005_C	7,5	55
006_A	1,5	53
006_B	4,5	54
006_C	7,5	55
007_A	1,5	54
007_B	4,5	56
007_C	7,5	56
008_A	1,5	60
008_B	4,5	60
008_C	7,5	60
009_A	1,5	64
009_B	4,5	64
009_C	7,5	63
010_A	1,5	65
010_B	4,5	64
010_C	7,5	63
011_A	1,5	60
011_B	4,5	60
011_C	7,5	60
012_A	1,5	58
012_B	4,5	59
012_C	7,5	59
013_A	1,5	59
013_B	4,5	60
013_C	7,5	60
014_A	1,5	61
014_B	4,5	61
014_C	7,5	60
015_A	1,5	56
015_B	4,5	57
015_C	7,5	57
016_A	1,5	58
016_B	4,5	59
016_C	7,5	59
017_A	1,5	57
017_B	4,5	58
017_C	7,5	59
018_A	1,5	54
018_B	4,5	56
018_C	7,5	56
019_A	1,5	57
019_B	4,5	57
019_C	7,5	57

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting
020_A	1,5	55
020_B	4,5	56
020_C	7,5	57
021_A	1,5	52
021_B	4,5	54
021_C	7,5	54
022_A	1,5	52
022_B	4,5	54
022_C	7,5	54
023_A	1,5	49
023_B	4,5	51
023_C	7,5	51
024_A	1,5	52
024_B	4,5	54
024_C	7,5	54
025_A	1,5	53
025_B	4,5	55
025_C	7,5	55
026_A	1,5	53
026_B	4,5	54
026_C	7,5	55

Tabel B1.2: Gecumuleerde geluidsbelasting L_{den} in dB voor de locatie Middenmeer

Locatie Slootdorp

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting
001_A	1,5	61
001_B	4,5	61
001_C	7,5	61
002_A	1,5	60
002_B	4,5	61
002_C	7,5	61
003_A	1,5	58
003_B	4,5	59
003_C	7,5	59
004_A	1,5	57
004_B	4,5	57
004_C	7,5	57
005_A	1,5	55
005_B	4,5	56
005_C	7,5	56
006_A	1,5	55
006_B	4,5	56
006_C	7,5	56
007_A	1,5	57
007_B	4,5	58
007_C	7,5	57
008_A	1,5	54
008_B	4,5	54
008_C	7,5	54
009_A	1,5	48
009_B	4,5	50
009_C	7,5	50
010_A	1,5	51
010_B	4,5	52
010_C	7,5	53

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting
011_A	1,5	51
011_B	4,5	53
011_C	7,5	53
012_A	1,5	49
012_B	4,5	51
012_C	7,5	51

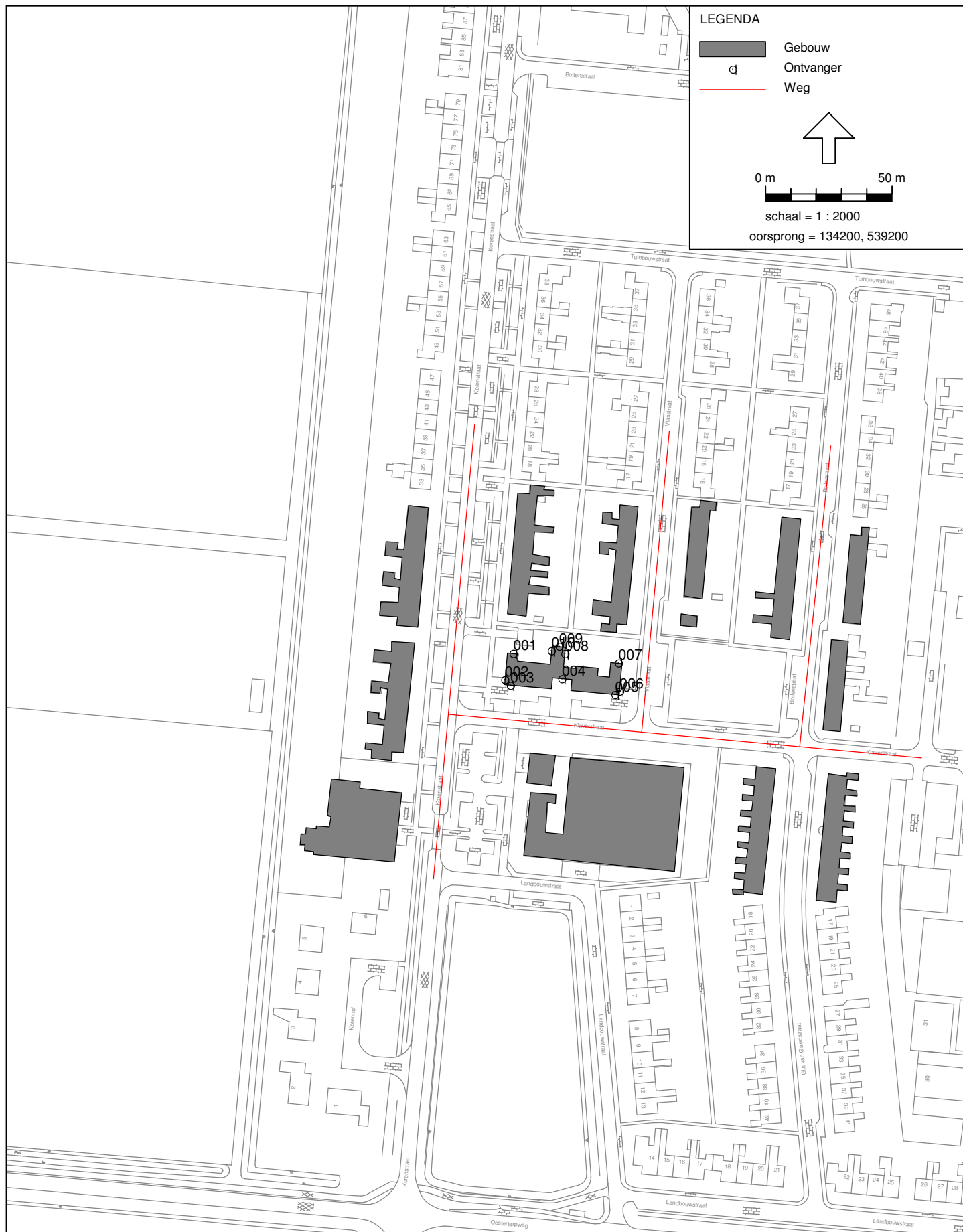
Tabel B1.3: Gecumuleerde geluidsbelasting L_{den} in dB voor de locatie Slootdorp

Locatie Wieringerwerf

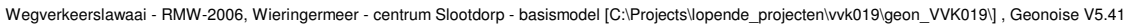
waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting
001_A	1,5	67
001_B	4,5	66
001_C	7,5	64
002_A	1,5	62
002_B	4,5	62
002_C	7,5	62
003_A	1,5	61
003_B	4,5	62
003_C	7,5	62
004_A	1,5	58
004_B	4,5	59
004_C	7,5	59
005_A	1,5	58
005_B	4,5	59
005_C	7,5	59
006_A	1,5	57
006_B	4,5	58
006_C	7,5	58
007_A	1,5	56
007_B	4,5	57
007_C	7,5	58
008_A	1,5	57
008_B	4,5	58
008_C	7,5	58
009_A	1,5	59
009_B	4,5	60
009_C	7,5	60
010_A	1,5	64
010_B	4,5	64
010_C	7,5	64
011_A	1,5	64
011_B	4,5	64
011_C	7,5	64
012_A	1,5	63
012_B	4,5	63
012_C	7,5	63
013_A	1,5	62
013_B	4,5	62
013_C	7,5	63
014_A	1,5	61
014_B	4,5	62
014_C	7,5	62
015_A	1,5	60
015_B	4,5	61
015_C	7,5	61

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	geluidsbelasting
016_A	1,5	58
016_B	4,5	60
016_C	7,5	60
017_A	1,5	58
017_B	4,5	59
017_C	7,5	60
018_A	1,5	60
018_B	4,5	61
018_C	7,5	61

Tabel B1.4: Gecumuleerde geluidsbelasting L_{den} in dB voor de locatie Wieringerwerf









Bijlage 2: Verslag inloopavond

Opening

Wethouder Ruijter opent de avond en heet de aanwezigen van harte welkom. De avond gaat over het voorontwerp bestemmingsplan Kreileroord. Het gaat om een actualisatie van het huidige bestemmingsplan, er zijn geen nieuwe ontwikkelingen in het voorontwerp opgenomen. Bij de actualisatie wordt er gestreefd naar het uniformeren van de bestemmingsplanregels voor alle vier de dorpen.

Van de avond zal een verslag worden gemaakt. Er rouleert een lijst waarop de aanwezigen zijn/ haar naam en adres kunnen noteren. Alle aanwezigen zullen een verslag van de avond ontvangen.

Presentatie

Het stedenbouwkundig bureau Croonen Adviseurs West is door de gemeente ingeschakeld om de bestemmingsplannen voor de vier dorpen te actualiseren. Het bureau geeft een korte presentatie van het voorontwerp bestemmingsplan. De presentatie is als bijlage bij dit verslag gevoegd. In de presentatie wordt aandacht besteed aan de volgende onderwerpen:

- Wat is een bestemmingsplan;
- Korte toelichting van alle bestemmingen binnen het voorontwerp bestemmingsplan;
- Procedure
- Gelegenheid tot het stellen van vragen.

Mevrouw Dijkstra

Mevrouw Dijkstra geeft aan dat er een brief naar de gemeente is gestuurd met de vraag of in de Gijs van Galenstraat, Bollenstraat en Vlasstraat één-richtingsverkeer kan komen. Mevrouw merkt op dat dit niet is opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan.

De wethouder geeft aan dat dit niet in een bestemmingsplan geregeld kan worden, hierover gaat de wegenverkeerswet. De gemeente zal actie ondernemen om de brief alsnog te beantwoorden, dit zal echter niet gebeuren in het kader van het voorontwerp bestemmingsplan.

Mevrouw Prevo

Mevrouw Prevo informeert over hoe het zit met de bouwkavels in relatie tot de woningbouwplannen en de haven bij Kreileroord. Daarnaast vraagt mevrouw zich af waarom de percelen aan de westkant van het dorp niet zijn meegenomen in het voorontwerp bestemmingsplan, terwijl dit wel is opgenomen in het huidige bestemmingsplan Kreileroord 2002.

De wethouder geeft aan dat de uitbreiding in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde is. De gronden aan de westkant van het dorp zullen in de actualisatie van het bestemmingsplan Buitengebied worden meegenomen. Naar verwachting zal begin 2009 worden gestart met de actualisatie van het bestemmingsplan Buitengebied.

De heer Van Bodegom namens de voetbalvereniging S.V. Kreileroord

De heer Van Bodegom houdt een betoog betreffende de woningbouw in Kreileroord. Dit betoog is als bijlage bij dit verslag gevoegd.

De wethouder bedankt de heer Van Bodegom voor de geweldige toespraak. Het bestemmingsplan waar de heer Van Bodegom het over heeft, heeft een ander doel. Voorliggend bestemmingsplan is conserverend van aard, ontwikkelingen zoals de uitbreiding van Kreileroord zijn hier niet in opgenomen. Echter de wethouder begrijpt dat er een aantal hartenkreten wordt gedaan.

Het woningbouwprogramma voor de gemeente is opgenomen in het woonplan. Het woonplan gaat in op zowel kwaliteit als kwantiteit. De gemeente heeft op het gebied van typologieën en de verdeling hiervan nog een slag te maken. De wethouder realiseert zich dat de leefbaarheid in Kreileroord onder

druk staat maar dat geldt ook voor Slootdorp en in mindere mate voor Middenmeer en Wieringerwerf. Wanneer de door spreker gewenste inhaalslag wordt gemaakt, betekent dit nog niet dat de leefbaarheid op een punt is dat de spreker wil bereiken.

De heer Van Bodegom bestrijdt dit. De leefbaarheid zit op zo'n minimum dat wel degelijk een slag gemaakt kan worden. Daarnaast vraagt de heer Van Bodegom zich af waarom de percelen aan de westkant van het dorp niet zijn meegenomen. Dit is een perfecte locatie voor woningbouw. Inbreiding zorgt voor onvoldoende toevoeging van woningen.

De wethouder geeft aan dat het structuurplan in 2006 is vastgesteld. Hierin is gekozen om Kreileroord aan de oostkant uit te breiden in relatie tot de ontwikkelingen bij de IJsselmeerkust. Toen zijn er geen geluiden gekomen dat de woningbouw aan de westkant gerealiseerd moest gaan worden. De discussie oost-west is op dit moment niet aan de orde.

Als er een woningbouwplan/ uitbreiding komt zal hiervoor een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld.

Mevrouw Prevo

Mevrouw Prevo merkt op dat de één een erker mag bouwen en de ander niet. Zij vraagt zich af hoe dit zit.

De wethouder geeft aan dat in 2007 het handboek bestemmingsplannen is vastgesteld. Hierin is geregeld welk beleid/ regels in de nieuwe bestemmingsplannen zal gelden. Dit is verwerkt in het voorontwerp bestemmingsplan. Bouwaanvragen die in het oude plan mogelijk waren, kunnen mogelijk in het nieuwe voorontwerp niet meer zijn toegestaan en omgekeerd. Dit komt met name door het uniformeren van de bestemmingsplanregels voor de vier dorpskernen.

Mevrouw van de Draai

Als je nu iets mag, kan de gemeente dat dan zomaar verbieden?

Mevrouw Tesselaar geeft aan dat alles wat in het huidige bestemmingsplan mogelijk is, maar strijdig met het voorontwerp bestemmingsplan,, tot het moment waarop het ontwerp bestemmingsplan ter inzage ligt zal worden vergund. Dit is anders als de aanvraag strijdig is met het huidige bestemmingsplan. Er wordt dan getoetst aan het handboek. Past de aanvraag binnen het handboek dan verleend de gemeente toestemming, past het niet zal er geen toestemming worden verleend. Dit kan dus betekenen dat in het verleden vrijstellingen van het bestemmingsplan zijn verleend die sinds de vaststelling van het handboek niet meer verleend worden.

Mevrouw Alkemade

Mevrouw Alkemade vraagt zich af wat het nut is van deze avond. Daarnaast vraagt mevrouw zich af waarom de Wet voorkeursrecht gemeenten wordt verlengd.

De wethouder geeft aan dat de gemeente de inwoners op een zo goed mogelijke manier de mogelijkheid wil bieden om op het bestemmingsplan te reageren. Daarbij hoort ook een inloopavond.

De Wet voorkeursrecht gemeenten is op basis van het Structuurplan gevestigd. Waarschijnlijk zal de Wet voorkeursrecht gemeenten van een aantal percelen worden afgehaald want het woningbouw tempo zal verlaagd worden.

Mevrouw Prevo

Mevrouw Prevo merkt op dat er bij de gemeente een besloten vergadering is gehouden over de woningbouw bij Kreileroord. Wanneer komt dit naar buiten toe?

De wethouder geeft aan dat hij niet weet wanneer dit zal gebeuren. De vergadering ging over het mogelijk naar voren halen van de plannen voor Kreileroord. De gemeenteraad zal hier een beslissing over moeten nemen.

De heer Van Bodegom merkt op dat we dan drie jaar verder zijn. Door de aanwezigheid van buitenlandse werknemers zal half Kreileroord dan leeg staan. Nieuwe woningen worden wel betrokken, waarom wordt er niet sneller gebouwd?

De wethouder geeft aan dat dit het beleid van de gemeente Wieringermeer is zoals is opgenomen in het Structuurplan.

De heer Van der Draai (Klaverstraat 5)

De heer van der Draai zou graag zien dat de strook groen langs het bedrijfspand aan de Klaverstraat/ Gijs van Galenstraat als "groen" wordt bestemd in plaats van "bedrijventerrein", zodat hier geen uitritten mogelijk zijn. En dat de dakopbouwen worden toegestaan omdat de huidige woningen op zolder onvoldoende sta hoogte hebben waardoor geen volwaardige ruimte te realiseren is.

De wethouder geeft aan dat de groenstrook zowel binnen het huidige bestemmingsplan Kreileroord 2002 als het voorontwerpbestemmingsplan een bedrijfsbestemming heeft. Binnen deze bestemming is ook groen mogelijk. De vraag over de dakopbouwen zal (net als alle andere relevante opmerkingen op het voorontwerp bestemmingsplan) worden meegenomen in de verdere uitwerking van het bestemmingsplan. Het college heeft begin 2008 een besluit genomen om geen dakopbouwen meer toe te staan. Dit heeft met name te maken met welstand.

Er waren geen verdere vragen/ opmerkingen. De wethouder sluit de vergadering.