

Inhoud toelichting

1. Inleiding
2. Overleg en besluitvorming
3. Inventarisatie plangebied
4. Wegontwerp
5. Plankaart
6. Akoestisch onderzoek
7. Financiering

bijlage: akoestische rapportage

1. INLEIDING

De problematiek van het doorgaande verkeer door Bergen op Zoom en Halsteren wordt reeds jaren onderkend. Ter oplossing van deze problematiek en ter verbetering van de verdeling van het herkomst- en bestemmingsverkeer en het intern verkeer wordt door de gemeenten Bergen op Zoom en Halsteren en de provincie Noord-Brabant gestreefd naar de realisering van de volgende verbindingen:

- de Zoomweg (volgens tracé B1)
- de doortrekking van de S10 tot de Zoomweg
- de Randweg-west
- de Randweg-noord
- de Nieuwe Beijmoerseweg
- de Brederodelaan

De realisering van deze verbindingen is vastgelegd in een bestuurlijk convenant, waarin tevens zijn aangegeven de noodzakelijke administratieve, technische en financiële voorwaarden om tot realisering te komen.

Tijdens het bestuurlijk overleg tussen Gedeputeerde Staten en de minister van Verkeer en Waterstaat van 6 december 1984 zijn afspraken gemaakt over de realisering door de provincie van de verbinding tussen de A58 en de S9 ten zuiden van Steenberg. Deze verbinding, ook wel knelpuntoplossing of omlegging Bergen op Zoom-Halsteren genoemd, zal conform bestuurlijke afspraken neergelegd in het bestuurlijk convenant worden gerealiseerd volgens het B1-tracé van de Zoomweg.

Het gedeelte van de omlegging Bergen op Zoom-Halsteren tussen de A58 en de Randweg-noord, ook wel Verlengde Randweg-oost genoemd, zal vooruitlopend op het gedeelte tussen de Randweg-noord en de S9 ten zuiden van Steenberg kunnen worden gerealiseerd.

Door de provinciale waterstaat is in nauw overleg met de gemeente Bergen op Zoom en met Rijkswaterstaat-directie Noord-Brabant een principeplan opgesteld voor het in eerste instantie aan te leggen gedeelte van de omlegging Bergen op Zoom-Halsteren i.c. de Verlengde Randweg-oost. Het voorliggende bestemmingsplan is gebaseerd op dit principeplan.

Voor het in tweede instantie aan te leggen gedeelte van de omlegging tussen de Randweg-noord en de S9 ten zuiden van Steenberg zal een afzonderlijk principeplan en bestemmingsplan worden opgesteld.

2. OVERLEG EN BESLUITVORMING

De verkeersproblematiek op de Halsterseweg was in 1977 voor het provinciaal bestuur aanleiding een werkgroep, waarin vertegenwoordigd provincie, Rijkswaterstaat-directie Noord-Brabant en de gemeenten Bergen op Zoom en Halsteren te installeren. De werkgroep kreeg tot taak de mogelijkheden voor een oplossing op korte termijn van de verkeersproblematiek op de Halsterseweg in de gemeenten Bergen op Zoom en Halsteren te onderzoeken. Bij de studie naar de mogelijkheden diende te worden betrokken een gedeeltelijke doortrekking in noorde-lijke richting van de Randweg-oost te Bergen op Zoom.

De oplossingen moesten inpasbaar zijn in de nog aanwezige mogelijkheden voor de voltooiing van de hoofdwegenstructuur i.a. Zoomweg (A4) in het betrokken gebied.

De resultaten van de studie van de werkgroep zijn neergelegd in de in 1978 verschenen nota "Problematiek Halsterseweg in de gemeenten Bergen op Zoom; mogelijkheden voor een oplossing". De werkgroep komt tot de conclusie dat het wenselijk is de volgende wegverbindingen te realiseren: Verlengde Randweg-oost, Randweg-noord, Randweg-west, Nieuwe Beijmoerseweg en een lokale verbinding in Halsteren tussen de Randweg-noord en de Steenbergseweg (Brederodelaan).

Ten vervolge hierop werd tijdens bestuurlijk overleg tussen de provincie, de gemeenten Bergen op Zoom en Halsteren en Rijkswaterstaat in 1981 een werkgroep met dezelfde vertegenwoordiging ingesteld. Door de werkgroep zijn de nadere mogelijkheden en activiteiten beschreven in de nota "wegenstructuur Halsteren-Bergen op Zoom, mogelijkheden voor een aanpak" (maart 1982), welke activiteiten moeten leiden tot de realisering van de eerder vermelde wegenstructuur. In de nota is voor het tracé van omlegging uitgegaan van het zogenaamde B1-tracé voor de Zoomweg, waarvoor een eenduidige voorkeur bestaat bij de betrokken gemeenten i.c. Bergen op Zoom, Halsteren en Steenberg.

Over de door de werkgroep voorgestelde aanpak inzake de noodzakelijke te realiseren structuur en de gefaseerde aanpak van de structuur bestond bestuurlijk overeenstemming.

Op basis van deze overeenstemming is besloten te komen tot een bestuurlijk convenant tussen de gemeenten Bergen op Zoom en Halsteren en de provincie als basis voor de verdere aanpak. Het Rijk is bij het verder overleg betrokken met het oog op de inpasbaarheid in het toekomstige tracé van de Zoomweg (A4).

Doel van het convenant waarmee de dagelijkse besturen van convenantpartners in juli 1984 hebben ingestemd is te komen tot:

- een gemeenschappelijk gestructureerde aanpak van de noodzakelijke oplossing voor de verkeersproblematiek c.q. wegenstructuur in procedureel, planmatig en financieel opzicht;

- bestuurlijke besluitvorming welke voor die verdere aanpak nodig is.
- Het convenant is in december 1984 formeel bekrachtigd.

De realisering van de in het bestuurlijk convenant opgenomen aan te leggen wegverbindingen, vermeld in de inleiding zullen met uitzondering van de omlegging Bergen op Zoom-Halsteren worden gerealiseerd door de beide gemeenten.

Tussen de provincie en de minister van Verkeer en Waterstaat zijn afspraken gemaakt over de realisering door de provincie van de wegverbinding tussen de A58 en de S9 i.c. omlegging Bergen op Zoom-Halsteren. Gelet op de afspraken die zijn neergelegd in het bestuurlijk convenant en die gemaakt zijn met de minister van Verkeer en Waterstaat voert de provincie een voorwaardescheppend beleid onder meer inhoudende dat de provincie met betrekking tot de omlegging Bergen op Zoom-Halsteren.

- de noodzakelijke bestemmingsplan-aanpassingen coördineert en de besluitvorming daarover bevordert;
- de planontwikkeling ter hand neemt;
- het verkrijgen van financiële middelen uit fondsen van de Ministeries van Economische Zaken, van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Verkeer en Waterstaat bevordert;
- investeringsruimte in het Uitvoeringsprogramma provinciale planwegen reserveert;
- de grondverwerving ter hand neemt.

De Verlengde Randweg-oost maakt onderdeel uit van deze omlegging Bergen op Zoom-Halsteren en behoort met de aansluitende verbinding op de S9 eerst (tot de tracé-vaststelling van de Zoomweg) tot de zorg van de provincie.

De wegverbinding tussen de A58 en de S9 is opgenomen in het provinciaal wegenplan als aan te leggen secundaire weg S9.

Dat biedt de provincie de mogelijkheid de weg te realiseren passend in de toekomstige Zoomweg (A4).

De planvorming van de Verlengde Randweg-oost in overleg met de gemeente Bergen op Zoom en Rijkswaterstaat-directie Noord-Brabant door provinciale waterstaat ter hand genomen en heeft geresulteerd in een principeplan waarop het voorliggende bestemmingsplan is gebaseerd. De betrokkenheid van het Rijk is te verklaren uit het feit dat de Verlengde Randweg-oost en het daarop in noordelijke richting aansluitende weggedeelte naar de S9 een potentieel onderdeel vormt van de toekomstige A4 alsmede het gegeven dat de Verlengde Randweg-oost aansluit aan de bestaande A58.

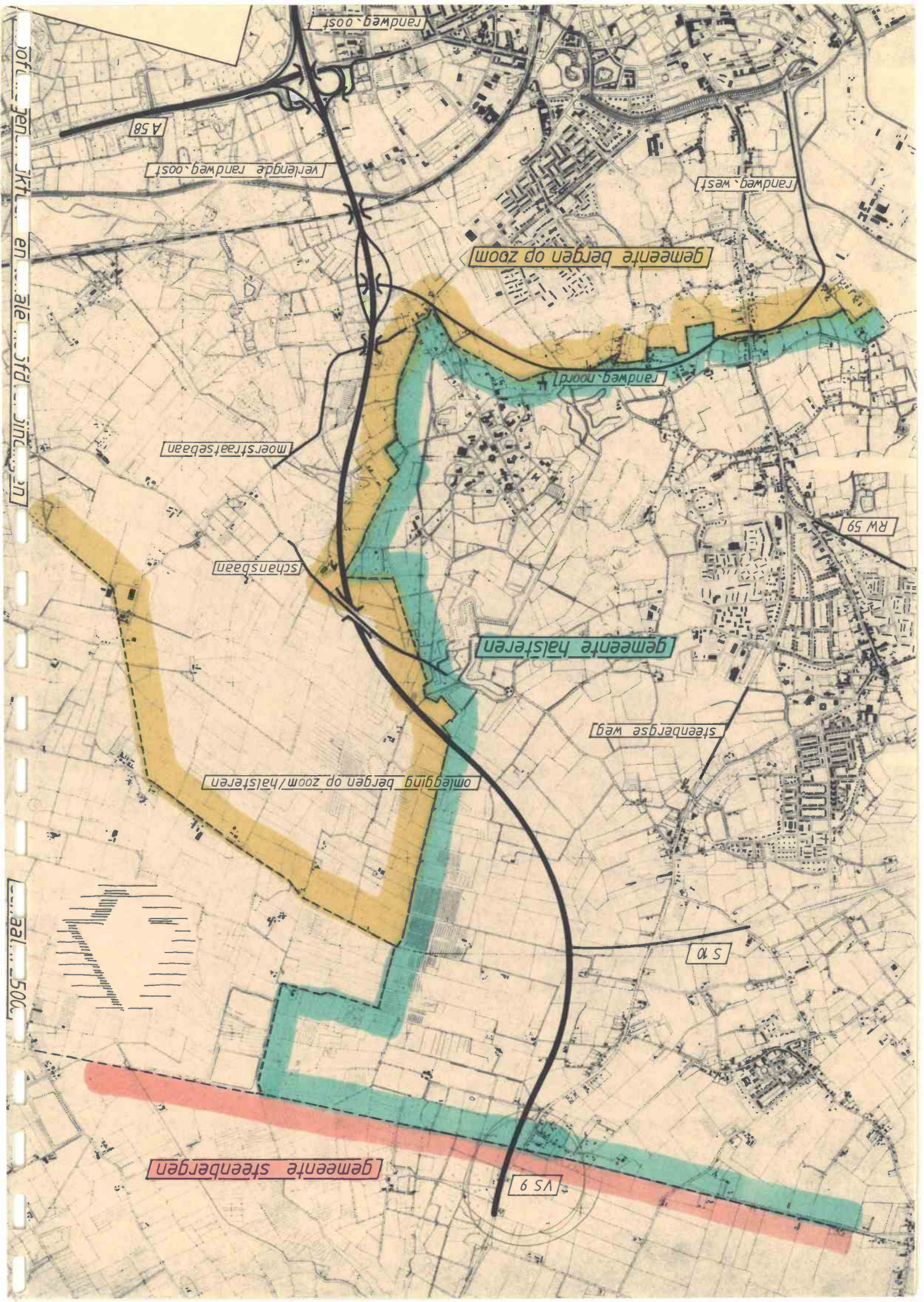
De Provinciale Planologische commissie heeft in augustus 1984 met betrekking tot de wegenstructuur rondom Bergen op Zoom en Halsteren onder meer geadviseerd een bestemmingsplan voor de Verlengde Randweg-oost in procedure te brengen.

Zowel de Verlengde Randweg-oost als het gedeelte van Randweg-noord ten oosten van de aansluiting op de Marconilaan is niet opgenomen in een bestemmingsplan.

Aan het oostelijk deel van de Randweg-noord is door G.S. in het b.p. Randweg-noord goedkeuring onthouden.

Dit gedeelte voorzag in een aansluiting op de doorgetrokken Randweg-oost waarbij er vanuit was gegaan dat de Randweg-oost deel uitmaakte van het tracé van de Zoomweg dat oostelijk van

Vrederust lag. G.S. achtten dit gelet op de stand van zaken ten aanzien van de besluitvorming rond het tracé van de Zoomweg prematuur. Daarom werd in het b.p. de Linie van het tracé van de doorgetrokken Randweg-oost gekozen voor een tijdelijke oplossing. Er werd uitgegaan van een vloeiende overgang van de Randweg-noord in de doorgetrokken Randweg-oost. Benevens de tijdelijke aansluiting was de plankaart zodanig ingericht dat binnen de verkeersbestemming realisering van alle tracé's voor de Zoomweg die in studie waren konden worden ingepast. De Kroon heeft in beroep goedkeuring onthouden aan de verkeersbestemming omdat de besluitvorming over het tracé van de Zoomweg ten noorden van Bergen op Zoom nog niet had plaatsgevonden en geen prioriteit had en daarom de dimensionering in het bestemmingsplan niet strookte met de (voorlopige) functie als stadsrandweg.



gemeente steenberg

gemeente halstere

gemeente bergen op zoom

steenbergscheg

omlegging bergen op zoom/halstere

schansbaan

moersstraatsebaan

verlengde randweg, oost

randweg, west

randweg, oost

A 58

RW 59

S 10

VS 9

500

3. INVENTARISATIE PLANGEBIED

De Verlengde Randweg-oost is gelegen tussen de A58 en de Randweg-noord. Ten behoeve van het wegontwerp is een inventarisatie opgesteld met betrekking tot verschillende aspecten van het plangebied, waartoe globaal behoren het gebied waarin de huidige aansluiting van de A58 en de Randweg-oost ligt en het gebied tussen deze aansluiting en de Moerstraatsebaan.

De Randweg-oost, onderdeel van de autosnelwegverbinding Vlissingen-Bergen op Zoom-Breda-Eindhoven (A58), wordt gebruikt door de lange afstandverkeersrelaties tussen Zeeland en Breda tussen Rotterdam en de Belgische grens (S9) alsmede door het herkomst- en bestemmingsverkeer Bergen op Zoom-Halsteren uit zuidelijke richting. Door het ontbreken van een volledige en volwaardige hoofdwegenstructuur rondom Bergen op Zoom wordt de bestaande lokale wegenstructuur van Bergen op Zoom en Halsteren ten onrechte belast door doorgaand verkeer. Bovendien zijn de verkeersbelastingen op een groot aantal lokale wegverbindingen hoog als gevolg van de beperkte mogelijkheden om het herkomst- en bestemmingsverkeer te spreiden. De verkeersbelasting op de belangrijkste toeleidende wegen van Bergen op Zoom, de Halsterseweg, Antwerpsestraatweg en de Wouwsestraatweg bedraagt respectievelijk 22.000, 11.000 en 16.000 mvt/etm. in 1984.

Na realisering van de Randwegen west en noord en de Verlengde Randweg-oost zal de lokale wegenstructuur van Bergen op Zoom en deels Halsteren worden ontlast van doorgaand verkeer, zal de verdeling van het herkomst- en bestemmingsverkeer gunstiger worden, en zal het intern verkeer gedeeltelijk gebruik maken van de nieuwe lokale hoofdwegenstructuur. Op de tekening hiernaast is deze nieuwe structuur aangegeven.

De Verlengde Randweg-oost en het oostelijk gedeelte van de Randweg-noord worden gekruist door de volgende wegen:

- a. Ruytershoveweg
- b. Moervaart (voorheen Weg langs de Zoom)
- c. Vredenburg
- d. Moerstraatsebaan

ad a. Ruytershoveweg

Deze weg sluit aan op de oude bestaande weg Bergen op Zoom-Roosendaal en vormt de belangrijkste lokale verbinding tussen Bergen op Zoom en Wouw.

Deze weg maakt onderdeel uit van de busroute van Bergen op Zoom in oostelijke richting en biedt tevens toegang tot de gemeentelijke kwekerij en vuilstort.

ad b. Moervaart

Deze weg heeft o.a. een betekenis voor het vuilverwerkingsbedrijf de Kragge. De intensiteit is beperkt.

ad c. Vredenburg

Vredenburg is een onverharde weg die toegang geeft tot het kampeercentrum "De Heide". De weg heeft vrijwel uitsluitend een functie voor het recreatieve verkeer.

ad d. Moerstraatsebaan

De Moerstraatsebaan is de verbinding tussen Bergen op Zoom en Moerstraten en de belangrijkste verbinding tussen Bergen op Zoom en het buitengebied ten noordoosten van Bergen op Zoom. De weg heeft een belangrijke functie voor de aanvoer van landbouw- en tuinbouwproducten naar de veiling in Bergen op Zoom. De intensiteit bedraagt thans ca. 3.000 mvt/etm.

De gronden in het plangebied zijn vrijwel geheel in gebruik als landbouw en met name tuinbouwarealen. Een deel van de tuinbouw is ondergebracht in kassen. Het aantal land- en tuinbouwbedrijven bedraagt vijf.

Het plangebied heeft zich in de loop der tijd ontwikkeld als een stadsrandzone en heeft daar dan ook alle kenmerken van. Zo wordt de westzijde van het gebied begrensd door industrieterreinen en sportvelden, terwijl aan de oostzijde bossen aanwezig zijn met diverse recreatieve functies.

De verlengde Randweg-oost is gebaseerd door een, ruimtelijk gezien, half-open gebied, dat gekenmerkt wordt door bodemgebruiksvormen als tuinbouw, kwekerijen en volkstuinen.

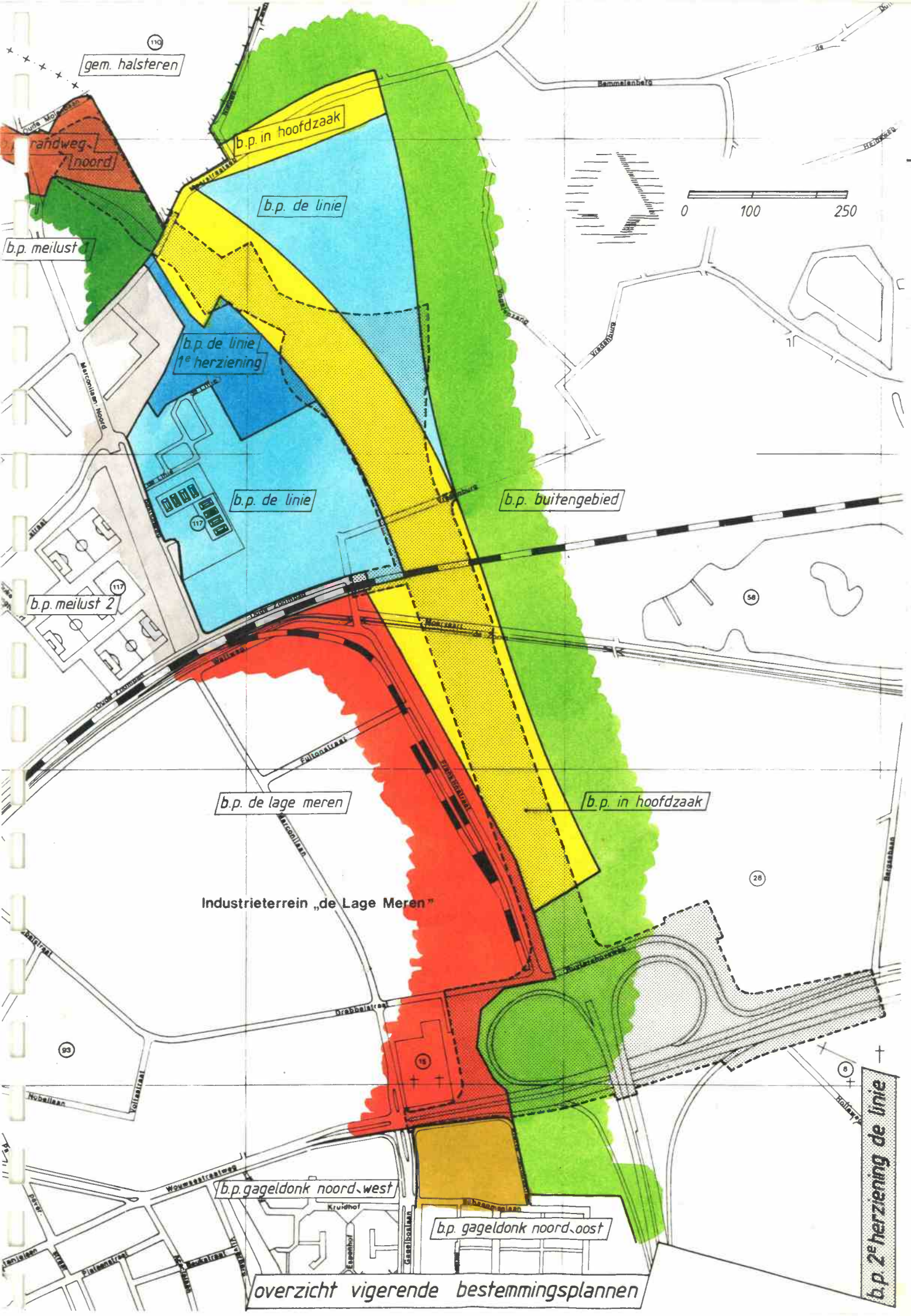
Een opvallend cultuurhistorisch element dat door het tracé doorsneden wordt, is de Zoom. Dit is een ter plaatse diep ingesneden waterloop die vroeger als turfvaart in gebruik is geweest. Aan weerszijden van de Zoom bevindt zich een zware loofhoutbeplantingen, bestaande uit eik, es, els, vlier e.d.

Ter hoogte van de aansluiting met Randweg-noord komt het tracé gedeeltelijk te liggen in een bos dat een bijzonder grote betekenis heeft voor het natuurbehoud met plaatselijk een relatief geringe betekenis.

In het streekplan West-Brabant en de ontwerp-evaluatienota inzake de streekplannen is de verbinding Rotterdam-Bergen op Zoom-Antwerpen opgenomen als gedeeltelijk bestaande autosnelweg en gedeeltelijk als te voltooien autosnelweg. In de ontwerp-evaluatienota wordt het aantal tracé-lijnen beperkt tot één, dat overeenkomt met het B1-tracé. De verbinding dient op basis van de uitgangspunt van het streekplan en de evaluatienota een zodanige ligging te verkrijgen, dat:

- de open ruimte zo min mogelijk wordt aangetast en de weg wordt gebundeld in de verbindingssas Antwerpen-Bergen op Zoom-Rotterdam;
- gebruik wordt gemaakt van de oostelijke Randweg van Bergen op Zoom;
- de weg ook een verbindingsfunctie van de derde orde vervult in de relatie Bergen op Zoom-Steenbergen.

Op de hiernaast opgenomen tekening wordt een overzicht gegeven van de vigerende bestemmingsplannen binnen de



plangrens en directe omgeving. Het betreft gedeelten van:

- b.p. Randweg-noord; vastgesteld d.d. 22-12-1978, RO/329; g.g.k. G.S. d.d. 12-02-1980, G-243141; onherroepelijk.
- b.p. Meilust 1; vastgesteld d.d. 30-05-1975, RO/122; g.g.k. G.S. d.d. 24-03-1976, G-228048; onherroepelijk.
- b.p. in Hoofdzaak; vastgesteld d.d. 27-07-1962, RO/175; g.g.k. G.S. d.d. 27-02-1963, G-37245; onherroepelijk.
- b.p. de Linie; vastgesteld d.d. 26-01-1979, RO/5; g.g.k. G.S. d.d. 11-03-1980, G-243307; onherroepelijk.
- b.p. de Linie 1e herziening; vastgesteld d.d. 27-03-1981, RO/75; g.g.k. G.S. d.d. 11-05-1982, G-75622; onherroepelijk.
- b.p. Buitengebied; vastgesteld d.d. 27-04-1979, RO/100; g.g.k. G.S. d.d. 17-06-1980, G-244433; onherroepelijk.
- b.p. de Lage Meren; vastgesteld d.d. 30-11-1962, RO/271; g.g.k. G.S. d.d. 20-05-1964, G-50957; onherroepelijk.
- b.p. Meilust 2; vastgesteld 24-06-1977, RO/131; g.g.k. G.S. d.d. 15-02-1978, G-236752; onherroepelijk.

4. WEGONTWERP

De vormgeving van de Verlengde Randweg-oost wordt bepaald door het tracé, het lengteprofiel, het dwarsprofiel en de aansluitende en kruisende wegen. Voorts moet rekening worden gehouden met de uitgangspunten van het streekplan West-Bra-bant als basis voor de vormgeving.

De Verlengde Randweg-oost vormt de verbinding tussen de Randweg-noord en het autosnelwegnet en tevens onderdeel van de door de provincie te realiseren knelpuntoplossing Bergen op Zoom-Halsteren ook wel omlegging Bergen op Zoom-Halsteren genoemd.

Na vaststelling van de Rijksverantwoordelijkheid voor de verbinding Antwerpen-Bergen op Zoom-Rotterdam alsmede van het tracé van deze verbinding zal de omlegging kunnen gaan behoren tot de verantwoordelijkheid van Rijk. In dat kader moet de ombouw van de omlegging tot autosnelweg niet onmogelijk worden gemaakt. Daarom moet bij de vormgeving worden uitgegaan van het bestuurlijk vastgelegde B1-tracé dat eenvoudig moet kunnen worden omgebouwd tot autosnelweg.

Met betrekking tot de verkeersintensiteit wordt opgemerkt dat volgens prognoses van Bergen op Zoom en Rijkswaterstaat ca. 20.000 mvt/etm. in 1990 gebruik zullen maken van de Verlengde Randweg-oost.

Voorts wordt nog opgemerkt dat om verkeertechnische en verkeersveiligheidsredenen een verantwoorde overgang tussen autosnelweg en autoweg nodig is zoveel mogelijk conform de richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen (RONA-richtlijnen). De overgang tussen enerzijds autosnelweg (A58 en Randweg-oost) en anderzijds lokale wegennet (Randweg-noord) en doortrekking in noordelijke richting moet worden gerealiseerd ter plaatse van het weggedeelte van de Verlengde Randweg-oost.

Het tracé van de Verlengde Randweg-oost is gebaseerd op het B1-tracé (ten oosten van Vrederust) en wordt bepaald door de mogelijkheden van de doortrekking van de Verlengde Randweg-oost in noordelijke richting, en de aansluitingen aan de A58 en de Randweg-noord.

Ter plaatse van de aansluiting van de Randweg-oost aan de A58 is de Randweg-oost hooggelegen. De kruising met de spoorlijn Bergen op Zoom-Roosendaal is zoals ook door de NV Nederlandse Spoorwegen wordt vereist ongelijkvloers ontworpen. Ter plaatse van de spoorlijn is de Verlengde Randweg-oost derhalve hooggelegen.

De Verlengde Randweg-oost sluit middels toe- en afrit gelijkvloers aan op de Randweg-noord. Bij de doortrekking van de Verlengde Randweg-oost in noordelijke richting kan de aansluiting van de randwegen noord en oost worden uitgebouwd tot een ongelijkvloerse aansluiting.

Op grond van de geprognostiseerde intensiteiten is een weg met twee rijbanen, ieder bestaande uit twee rijstroken noodzakelijk. De aansluiting van de Verlengde Randweg-oost aan het autosnelwegennet i.c. de bestaande A58 maakt de aanleg van

verbindingswegen inclusief in- en uitvoegstroken nodig. De overgang tussen Randweg-noord en de A58/-Randweg-oost vereist voortzetting van de vluchtstroken.

De aansluiting van de Verlengde Randweg-oost aan de A58 is vormgegeven als een aansluiting van twee autosnelwegen alsmede een aanhaking van Bergen op Zoom aan het autosnelwegnet voor wat betreft de verkeersrelatie Bergen op Zoom-Roosendaal. Bij deze aansluitingsvormgeving is de aansluiting van Bergen op Zoom aan het autosnelwegnet beperkt tot de relatie Bergen op Zoom-Roosendaal. De relatie Bergen op Zoom, Antwerpen/Zee-land ter plaatse van de Wouwsestraatweg komt te vervallen. Bij realisering van de verbinding tussen de A4 en de S9 ten zuiden van Steenbergse als autosnelweg zal ook de relatie Bergen op Zoom-Roosendaal mogelijk kunnen komen te vervallen.

De Verlengde Randweg-oost vormt in noordelijke richting gaand de voorlopige beëindiging van het autosnelwegnet. Dit is een voor Rijkswaterstaat passende vormgeving voor de verbinding van de A58 en de Randweg-noord. Teneinde een duidelijke overgang te creëren tussen het autosnelwegnet en het lokale wegennet van Bergen op Zoom is een Haarlemmermeer-oplossing ontworpen waarin de zuidelijke op- en afrit gelijkvloers aansluit aan de Randweg-noord. Deze oplossing past eveneens in de situatie waarin de omlegging Bergen op Zoom-Halsteren als autoweg en uiteindelijk autosnelweg wordt doorgetrokken in noordelijke richting.

De bestaande wegenstructuur langs de autosnelweg Bergen op Zoom-Roosendaal i.c. de Ruytershoveweg is voor het verkeer gehandhaafd. Ter plaatse van de Verlengde Randweg-oost is een viaduct met een doorrijhoogte van 4,60 m ontworpen. De intensiteiten van het autoverkeer en het (brom)- fietsverkeer zijn zodanig hoog dat het nodig is het bromfietsverkeer te scheiden van het overig verkeer nabij de aansluiting van Bergen op Zoom aan de autosnelweg richting Roosendaal. Voor het (brom)-fietsverkeer is daarom aan de noordzijde van de Ruytershoveweg een vrijliggend eenzijdig fietspad geprojecteerd dat in twee richtingen wordt bereden. Bovendien is voor het overige verkeer de Ruytershoveweg doorgetrokken naar de Wouwsestraatweg.

De weg langs de Zoom, ten zuiden van de spoorlijn en Vredenburg, ten noorden van de spoorlijn Bergen op Zoom-Roosendaal zijn hersteld middels verbindingswegen die de Verlengde Randweg-oost kruisen langs de spoorlijn.

De doorrijhoogte van het viaduct over de spoorlijn en deze verbindingswegen bedraagt ter plaatse van de wegen 4,60 m.

De Moerstraatsebaan, die de Randweg-noord kruist, is in noordelijke richting afgebogen en sluit aan de Randweg-noord aan ter plaatse van de Marconilaan.

Wanneer de Verlengde Randweg-oost in noordelijke richting zal worden doorgetrokken zal de Moerstraatsebaan ongelijkvloers worden gekruist. Waar nodig zijn langs de Verlengde Randweg-oost landbouwverbindingen geprojecteerd ter ontsluiting van aanliggende percelen.

Ter verduidelijking is op de plankaart binnen de verkeersbestemming het wegontwerp ingetekend.

Het ruimtebeslag van de bestemming Verkeersdoeleinden, wordt bepaald door de twee hoofdrijbanen (ieder bestaande uit twee rijstroken), in- en uitvoergstroken, vluchtstroken, middenberm, zijbermen, taluds en bermsloten, alsmede de verbindingswegen en toe- en afritten met bijbehorende bermen, taluds en bermsloten. De maximale breedte van het dwarsprofiel van de Verlengde Randweg-oost bedraagt ca. 115 m.

Ten behoeve van de omlegging Bergen op Zoom-Halsteren is door de NV Grontmij te de Bilt een landschapsstudie verricht en zijn op basis daarvan voorstellen voor de landschappelijke inpassing gedaan. Samengevat houden die voorstellen het volgende in.

- Gelet op de functie en het specifieke karakter van de weg dient deze qua tracering en vormgeving als een zelfstandig element behandeld te worden, waarbij er naar gestreefd wordt dat de kenmerken en kwaliteiten van het omringende landschap gehandhaafd c.q. versterkt worden. Gegeven de landschappelijke kenmerken van het gehele gebied dat door de knelpuntoplossing Halsteren beïnvloed wordt en de wens om het dwarsprofiel zo smal mogelijk te houden is besloten om de weg onbeplant te laten.
- Het open gebied ten oosten van de Verlengde Randweg-oost en het bosgebied moet zo groot mogelijk worden gehouden teneinde qua maatvoering voldoende tegenwicht te bieden voor het dijklichaam waarop de weg is gelegen. De ontsluiting van het gebied kan plaats hebben via insteken vanaf de Ruytershoveweg en de weg langs de Zoom.
- Het gebied tussen de Verlengde Randweg-oost en het industrieterrein "De Lage Meren" is klein van schaal en heeft geen betekenis meer voor de land- en tuinbouw. De weg kan worden gezien als een oostelijke begrenzing van het stedelijk gebeuren. In dat licht bezien verdient het aanbeveling aan dit gebied dezelfde bestemming toe te kennen als "De Lage Meren".
- Ten oosten van de Verlengde Randweg-oost blijft de Zoom en de Weg langs de Zoom een essentieel onderdeel van het landschap. Het afgesneden gedeelte van de Weg langs de Zoom, gelegen ten westen van de weg, heeft geen functies meer in zijn omgeving. Dit betekent dat de weg alsmede de laanbeplanting langs de weg niet behoeven te worden gehandhaafd.
- Ten oosten en noord-oosten van de aansluiting van de Randweg-noord aan de Verlengde Randweg-oost zijn bospercelen gelegen.

Om het boskarakter van dit gebied te benadrukken en te vergaande versnippering te voorkomen wordt voorgesteld om aan de oostzijde een aantal percelen te beplanten.

5. PLANKAART

De plangrens is zodanig gekozen dat alleen de gronden die benodigd zijn voor de wegaanleg binnen het plan vallen.

In het zuiden is de reconstructie van de aansluiting op de A-58 meegenomen. Nabij de spoorwegovergang zijn de nieuwe route's voor de Moervaart en Vredenburg opgenomen. Langs de Randweg-noord is aan weerszijden van de weg de vestiging van een benzineverkooppunt in het plan voorzien. In het noorden is de nieuwe aansluiting van de Moerstraatsebaan in het plan meegenomen.

Ter verduidelijking zijn op de plankaart de rijbanen ingetekend.



6. AKOESTISCH ONDERZOEK

Het verslag van het akoestisch onderzoek is als bijlage aan de toelichting toegevoegd.

Ten behoeve van de woningen langs de Loolaan en de Moerstraatsebaan zullen langs de Randweg-noord geluidswallen worden opgericht.

Langs de doorgetrokken Randweg-oost zal vanaf de Zoom in noordelijke richting een wal worden aangelegd ter bescherming van camping Vredenburg.

Voor een woning aan de Fultonstraat en de Ruytershoveweg en twee woningen aan de Drebbelstraat zal ontheffing aangevraagd worden. De gevelbelastingen variëren van 56 tot 60 dB(A). Door middel van gevelisolatie zal worden voldaan aan de grenswaarde voor geluidgevoelige binnenruimten.

Hetzelfde geldt voor het projectbureau van Philip Morris. De gevelbelasting bedraagt hier 61 tot 65 dB(A).

Tengevolge van de reconstructie van de Wouwsestraatweg zal de gevelbelasting op de woningen langs de Wouwsestraatweg dalen met 4 tot 5 dB(A).

De te treffen voorzieningen zijn op de tekening hiernaast aangegeven.

7. FINANCIERING

Naast de planologische inpassing middels voorliggend bestemmingsplan behoort de financiering tot de voorwaarden om tot realisering van de weg te komen.

In het uitvoeringsprogramma Provinciale Planwegen 1985-1989 is een bedrag gereserveerd voor de aanpak van de knelpuntoplossing Bergen op Zoom-Halsteren. Tijdens het bestuurlijk overleg tussen de minister van Verkeer en Gedeputeerde Staten op 6 december 1984 is door de minister een bijdrage in de realisering van de Verlengde Randweg-oost toegezegd.

De financiering van de door de provincie te realiseren Verlengde Randweg-oost is hiermee veiliggesteld.

De Randweg-noord zal worden gefinancierd door de gemeente Bergen op Zoom en middels een subsidie van Verkeer en Waterstaat in het kader van de terugploegregeling en een provinciale subsidie in het kader van het gedeconcentreerd voorwaardenscheppend beleid.

AKOESTISCHE RAPPORTAGE

2^e herziening bestemmingsplan "De Linie" (doortrekking Randweg Oost)

INHOUD

1. Inleiding
2. Begrippen
3. Grenswaarden
4. Uitgangspunten
5. Verkeersgegevens
6. Geluidsbelasting
7. Conclusie

1. Inleiding

De 2^e herziening van het bestemmingsplan "De Linie", beoogt de aanleg van de derde fase van de Randweg Noord, de doorgetrokken Randweg Oost, de omlegging van de Moerstraatsebaan en de reconstructie van de Wouwsestraatweg.

Binnen de zônes van de geprojecteerde wegen liggen diverse geluidgevoelige objecten, waaronder woningen. De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de geluidgevoelige objecten is middels het in dit rapport beschreven onderzoek bepaald. Tevens is aangegeven welke maatregelen noodzakelijk zullen zijn, in het geval dat men de geluidsbelasting reduceert tot de bij de Wet Geluidhinder gestelde grenswaarden. In hoofdstuk 7 is een afweging gegeven van de uitvoerbaarheid van de verschillende maatregelen.

In het eerste kwartaal van 1985 is door de Geluidmeetdienst van de Gemeente Bergen op Zoom het akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Voor het bepalen van de afstanden tussen de rijlijnen van de geprojecteerde wegen en de bebouwing is gebruik gemaakt van kaarten 1 : 500 en 1 : 1000 en de situaties en lengteprofielen behorende bij de Verlengde Randweg Oost.

2.

Begrippen

- Decibel A, afgekort dB (A)
 - . een maat voor de sterkte van een geluid, zoals het door de mens wordt waargenomen
 - Equivalent geluidsniveau, afgekort L_{eq}
 - . een maat voor het fluctuerende geluid, waarbij het geluid wordt omgerekend tot een continu geluid met gelijke energie als het discontinu geluid. Het L_{eq} wordt veelal uitgedrukt in dB (A)
 - Geluidsbelasting vanwege een weg (volgens de Wet Geluidhinder)
 - . de etmaalwaarden van het L_{eq} in dB (A) op een bepaalde plaats, veroorzaakt door het gezamenlijke wegverkeer op een bepaald weggedeelte of een combinatie van weggedeelten
 - Etmaalwaarden met betrekking tot een weg
 - . volgens de Wet Geluidhinder de hoogste van de volgende twee waarden
 - a) de waarden van het L_{eq} over de periode 07.00 uur - 19.00 uur (dag)
 - b) de met 10 dB (A) verhoogde waarde van het L_{eq} over de periode 23.00 uur - 07.00 uur (nacht)
 - Geluidszône
 - . langs of rond een geluidsbron gelegen ruimte waarbinnen extra aandacht moet worden besteed aan geluid
 - Grenswaarde
 - . beleidsmatig vastgestelde hoogste toelaatbare geluidsbelasting
 - Bestaande situatie volgens de Wet Geluidhinder^{*}
 - . reeds aanwezige weg of woningen of andere bestemmingen en wegen of woningen of andere bestemmingen die nog niet aanwezig zijn, maar wel als zodanig op het tijdstip van in werking treden van het betreffende wetsgedeelte van de Wet Geluidhinder in een onherroepelijk geworden bestemmingsplan zijn opgenomen
 - Nieuwe situaties volgens de Wet Geluidhinder^{*}
 - . indien een Gemeente zich na het van kracht worden van het betreffende wetsgedeelte voornemt om een bestemmingsplan vast te stellen of te herzien en dit plan voorziet in aanleg of reconstructie van een weg of in de bouw van woningen of andere geluidgevoelige gebouwen binnen de zône langs de weg
- ^{*} Hoofdstuk VI van de Wet Geluidhinder "Zones langs wegen" artikel 74 tot en met artikel 87, is op 1 januari 1982 in werking getreden.
- Reconstructie van een weg
 - . een wijziging op of aan een aanwezige weg, die verandering brengt in de bestaande of te verwachten omstandigheden, welke in gevolge de regels, door de Minister gesteld in artikel 102, eerste lid, bij de vaststelling van de geluidsbelasting vanwege die weg in acht genomen moeten worden.

3. Grenswaarden

De Wet Geluidhinder hanteert als uitgangspunt dat in nieuwe situaties voor binnen een geluidszône gelegen woningen de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting op de gevel 50 dB (A) mag zijn (artikel 82).

In bestaande situaties dienen maatregelen te worden getroffen indien de geluidsbelasting vanwege de weg, op de gevel van de woning hoger is dan 55 dB (A) (artikel 89).

Bij het vaststellen van de geluidsbelastingen ten behoeve van deze grenswaarde mogen de berekende of gemeten geluidsniveau's verminderd worden met 5 dB (A) (artikel 103).

Gedeputeerde Staten kunnen een hogere grenswaarde vaststellen. Hieraan dient de Minister zijn goedkeuring te verlenen. De dan maximaal toegestane geluidsbelasting is afhankelijk van het feit of er sprake is van een "nieuwe" of van een "bestaande" situatie volgens de Wet Geluidhinder (op het moment van in werking treden van de betreffende delen van hoofdstuk VI en de fase van realisering van de weg en de bebouwing op dat tijdstip).

Bij het toelaten van hogere grenswaarden moeten er echter zonodig maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat het geluidsniveau binnen de woning en andere geluidgevoelige ruimten hoger uitkomt dan de gestelde grenswaarden binnen de woning en andere geluidgevoelige ruimten.

4.

Uitgangspunten

De geluidsbelasting tengevolge van het wegverkeer is bepaald op 31 waarneempunten, ter plaatse van aanwezige geluidgevoelige objecten, gelegen binnen de geluidszône behorende bij de geprojecteerde wegen. De berekeningen zijn uitgevoerd conform de regels gesteld in het "Reken-en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï", zoals bedoeld in artikel 102 van de Wet Geluidhinder. Gelet op het feit dat op diverse plaatsen geluidafschermende maatregelen zijn voorzien en de wegen op diverse plaatsen niet nagenoeg recht zijn, is de Standaard-rekenmethode II toegepast. Hierbij is gebruik gemaakt van een computer-rekenmodel, waarin de volgende parameters zijn ingevoerd. (Uitgezonderd de omgelegde Moerstraatsebaan, welke middels Standaard-rekenmethode I is berekend).

Rijlijnen

Gelet op de ligging van de wegen ten opzichte van de waarneempunten, is uitgegaan van 1 representatie rijlijn per rijrichting.

Verkeersnelheden

Op het wegvak Marconilaan Noord - aansluiting Verlengde Randweg Oost 70 km/uur, op de Verlengde Randweg Oost 100 km/uur, op alle op- en afritten 70 km/uur en op de afslag A58 - kruispunt Gagelboslaan c.q. omgelegde Moerstraatsebaan 50 km/uur. De bovengenoemde snelheden gelden voor alle motorvoertuig categoriën.

Hellingcorrectie

Voor die gedeelten van rijlijnen, met name de op- en afritten, waar het hellingpercentage groter is dan 2% is, is dit toegepast.

Bodemverhardingsovergangen

In het brongebied, direct naast het asfaltwegdek, is een bodemverhardingsovergang ingevoerd. Dit is een overgang van een harde naar een absorberende bodem.

Schermen

De aardenwallen en akoestisch harde schermen zijn ingevoerd als afscherming met een scherpe tophoek. Daarbij zijn de aardenwallen absorberende schermen, terwijl de akoestisch harde schermen zich als geluidreflecterende vlakken gedragen. Op de bijlagen 1 en 2 zijn de plaats en de hoogte van de afschermingen aangegeven.

Waarneempunten

De waarneempunten liggen op de gevels van aanwezige woningen en kantoorgebouwen. De waarneemhoogten zijn afhankelijk van het type woning of gebouw gesteld, op een zodanige hoogte boven lokaal maaiveld, dat alle geluidgevoelige ruimten binnen die woning of het gebouw in het onderzoek betrokken zijn (variërend van 2 meter tot 7 meter).

Wegdek

Een niet-elementenverharding met een fijne oppervlakte-textuur.

Verkeerslichten

De voorkomende ongelijkvloerse kruisingen zijn te beschouwen als ongelijkwaardige eerste orde kruispunten. Tevens is er een keuze voor een "groene golf" op de Randweg Noord gemaakt.

De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de omgelegde Moerstraatsebaan is bepaald op 3 waarneempunten, op 5 meter boven lokaal maaiveld. De berekeningen zijn uitgevoerd conform de regels gesteld in het "Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï", zoals bedoeld in artikel 102 van de Wet Geluidhinder.

Standaard-rekenmethode I is toegepast daar:

- de beschouwde weg nagenoeg recht is;
- de beschouwde weg geen hoogteverschillen van meer dan 3 meter bevat;
- het zicht vanuit de waarnemer op de weg onbelemmerd is;
- het wegdek binnen het aandachtsgebied van hetzelfde type is. In dit geval een niet-elementen verharding met fijne oppervlaktetextuur;
- de verkeersvariabele geen variatie vertonen.

5. Verkeersgegevens

De verkeersgegevens zijn afkomstig uit de nota Verkeersmodel Bergen op Zoom. In deze nota wordt een beschrijving gegeven van de opzet en de uitkomsten van het verkeersmodel autoverkeer Bergen op Zoom voor het jaar 1983 en voor het planjaar 2000. Deze studie is in opdracht van de gemeente Bergen op Zoom uitgevoerd door Bureau Goudappel Coffeng B.V.. Het primaire doel van deze studie is een algemene cijfermatige onderbouw te verkrijgen voor de geluidstudies in Bergen op Zoom. Secundair speelt mee dat het model ook gebruikt zal worden voor het doorrekenen van variant-wegenstructuren (bijvoorbeeld nieuwe aansluitingen van rijks-wegen), dus meer als beleidsondersteunend instrument. Met behulp van computers kunnen de consequenties van bepaalde plansituaties op relatief snelle wijze duidelijk en overzichtelijk worden aangegeven. Voor het opstellen van het verkeersmodel 2000 is het noodzakelijk een overzicht (matrix) te maken waarin staat weergegeven hoeveel verkeer in de huidige situatie van/naar de verschillende gebieden rijdt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in intern, extern en doorgaand verkeer en in twee vervoerwijzen. De matrices (totaal verkeer en vrachtverkeer) worden in twee stappen opgesteld: eerst wordt het totaal aantal herkomsten en bestemmingen in een gebied globaal bepaald (riteindberekening), daarna worden deze verdeeld over de andere gebieden (distributie). Door de matrix toe te delen aan een wegennet kan men zien of de hoeveelheid verkeer overeenkomt met de gemeten aantallen auto's op de verschillende wegvakken. In dit verkeersmodel voor de gemeente Bergen op Zoom is onder meer gebruik gemaakt van de resultaten van het kentekenonderzoek dat in het voorjaar van 1978 gehouden is. Het model is gebaseerd op een spitsuur (17.00 - 18.00 uur). Het wegennet is getoetst door middel van routebomen en door voor de huidige situatie de matrix aan het wegennet toe te delen. Vergelijking van de waargenomen intensiteiten met de berekende intensiteiten op een groot aantal wegvakken levert een indruk op over de juistheid van de ingevoerde snelheden en de berekende matrix. Deze indruk is met een statistisch programma getalsmatig onderbouwd. Door de aankomsten en vertrekken te correleren aan inwoners en arbeidsplaatsen ontstaan regressievergelijkingen. Deze worden samen met prognosecijfers gebruikt bij de riteindberekening 2000.

Dit model is gebaseerd op verkeerstellingen en onderzoeken in 1983. Uit dit model is een prognose opgesteld waarin uit is gegaan van de "eindsituatie" zoals deze in het Verkeerscirculatieplan voor Bergen op Zoom is vastgesteld. Volgens de huidige planvorming zal deze eindsituatie tussen 1995 en 2000 gerealiseerd zijn. In de prognose is, naast veranderingen in de socio-economische inhoud van verschillende gebieden (wijken, etcetera) een mobiliteitsgroei van 6% ingecalculeerd. De uiteindelijke gemiddelde groei is 13%. Middels recente mechanische tellingen op vergelijkbare wegen, is de gemiddelde dag- en nachtuurintensiteit bepaald.

Op bijlage 3 zijn de etmaalintensiteiten op de diverse wegvakken weergegeven. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de gestippelde wegvakken niet in de berekening is meegenomen, daar voorhands nog niet in de aanleg wordt voorzien.

In het volgende overzicht staan de verkeersgegevens vermeld.

Verkeersintensiteiten in aantallen motorvoertuigen

wegvak	etmaal- intensiteit	gemiddeld daguur	gemiddeld nachtuur
Omgelegde Moerstraatsebaan	3300	198	18
Randweg Noord:			
- noordelijke baan	8300	506	66
- zuidelijke baan	8700	531	70
- westelijke oprit	6400	390	51
- oostelijke afrit	6100	372	49
Doorgetrokken Randweg Oost:			
- westelijke baan	9800	647	98*
- oostelijke baan	10400	693	104*
- westelijke afrit naar Roosendaal	3500	231	35*
- oostelijke oprit van Roosendaal	3500	231	35*
afslag Roosendaal-Vlissingen	11000	726	110*
afslag Roosendaal-Bergen op Zoom	4300	262	35
afslag Vlissingen-Roosendaal	11000	726	110*
- Ruytershoveweg	3300	201	26
- Drebbelstraat	7600	464	61
Wouwsestraatweg	11900	726	96
Bergen op Zoom - Roosendaal	4300	262	35

* Vrachtwagenaandeel 15% van de gemiddelde uurintensiteit

Met uitzondering van de omgelegde Moerstraatsebaan is de gemiddelde nachtuur-intensiteit maatgevend, daar de afname van het autoverkeer 's nachts zodanig is, dat deze intensiteit hoger is dan 10% van de daguur-intensiteit van het betreffende wegvak.

Voor de wegvakken aangegeven met * geldt dat het vrachtwagenaandeel in de nachtperiode naar verwachting 15% van de intensiteit zal bedragen, waarvan 35% zwaar vrachtverkeer en 65% middelzwaar vrachtverkeer.

Voor de overige wegvakken zal dat aandeel naar verwachting 8% zijn, onderverdeeld in 25% zwaar vrachtverkeer en 75% middelzwaar vrachtverkeer.

Op de omgelegde Moerstraatsebaan zal een vrachtwagenaandeel van 4% zijn gedurende de bepalende dagperiode, met een onderverdeling van 15% zwaar vrachtverkeer en 85% middelzwaar vrachtverkeer.

Ten behoeve van de woningen aan de Drebbelstraat en Wouwsestraatweg zijn ook de huidige geluidsbelastingen bepaald met behulp van onderstaande recente verkeersgegevens.

Wegvak	etmaal intensiteit	gemiddeld daguur	gemiddeld nachtuur
Wouwsestraat:			
- noordelijke baan	8000	488	64
- zuidelijke baan	8000	488	64
afslag Roosendaal - Vlissingen	7000	462	70
afslag Bergen op Zoom - Vlissingen	3000	183	24

Voor de aandelen vrachtverkeer gelden gelijke percentage als vermeld voor de wegvakken in de toekomstige situatie. Ook hier is het gemiddelde nachtuur bepalend voor de geluidsbelasting.

6. Geluidsbelasting

In de tabellen op bijlage 4 zijn de berekeningsresultaten van de 31 waarneempunten opgenomen. De nummering van deze punten komt overeen met de nummering op de bij dit rapport behorende plot (bijlage 1 en 2). In deze tabellen zijn opgenomen de etmaalwaarde van het equivalente geluid-niveau (L_{Aeq}) ten gevolge van het wegverkeer alsmede de geluidsbelasting op het waarneempunt in een onafgeschermd situatie. In de laatste kolom is, uitgaande van de benodigde afscherming, de dan resulterende geluidsbelasting weergegeven.

De getalswaarde van de geluidsbelasting ter toetsing aan de bij de Wet gestelde grenswaarde van 50 dB(A) is het L_{Aeq} minus:

- a) de aftrek van 5 dB(A) conform artikel 103 (Wet Geluidhinder);
- b) de kruispuntcorrectie.

De geluidsbelasting op de woningen gelegen aan de Loolaan ten gevolge van het wegverkeer op de omgelegde Moerstraatsebaan overschrijdt de grenswaarde van 50 dB(A) niet (zie bijlage 5).

7. Conclusie

De geluidsbelasting op de gevels van de geluidgevoelige objecten, zonder afschermende maatregelen in de vorm van wallen en/of schermen, ten gevolge van het wegverkeer op de (geprojecteerde) wegen in het onderhavige bestemmingsplan, overschrijdt op diverse waarneempunten de bij de Wet Geluidhinder gestelde grenswaarde van 50 dB(A) voor woningen en 55 dB(A) voor kantoorgebouwen. Een uitzondering hierop vormt de geluidsbelasting op de waarneempunten 8, 10, 12 en 16. Deze is reeds lager dan 50 dB(A) c.q. 55 dB(A).

Ten aanzien van de overige waarneempunten geldt het volgende

Waarneempunten 1 t/m 7, 9 en 11

Deze waarneempunten zijn gelegen op de bestaande woningen langs de Loolaan en de Moerstraatsebaan. Middels het aanleggen van een wal-scherm combinatie langs de Randweg Noord tot 4 meter hoogte ten opzichte van het wegdek zal de geluidsbelasting tot waarden lager of gelijk aan 50 dB(A) worden gereduceerd. Deze maatregelen in de overdrachtsfeer zijn volkomen inpasbaar in dit plan.

Waarneempunten 13 en 14

Deze waarneempunten zijn gelegen aan de westrand van de camping "Vredenburg". Middels het aanleggen van een wal-scherm combinatie van 1,5 meter hoogte ten opzichte van het wegdek van de oostelijke afrit, zal de geluidsbelasting op de camping de grenswaarde van 50 dB(A) niet overschrijden. Deze afscherming dient dan opgericht te worden vanaf de Zoom tot de aansluiting met de Randweg Noord.

Waarneempunt 15

Dit waarneempunt is gelegen op de woning aan de Fultonstraat 7. Het reduceren van de geluidsbelasting tot 50 dB(A) middels afschermende maatregelen in de overdrachtsfeer zal moeten bestaan uit een scherm met een lengte van 300 meter en een hoogte van 1,5 meter ten opzichte van het wegdek. Akoestisch is deze maatregel, ook ten aanzien van het leefklimaat buiten de woning optimaal. Op grond van financiële overwegingen (over 300 meter lengte een scherm ter afscherming van één woning) ontmoet deze maatregel bezwaren. Voor deze situatie zal een ontheffing voor een gevelbelasting van 56 dB(A) worden aangevraagd. Door het treffen van geluidsisolerende maatregelen aan de gevel, zal de geluidsbelasting binnen de woning, vanwege de weg, niet meer dan 35 dB(A) bedragen.

Waarneempunten 17 t/m 21, 30 en 31

De toekomstige geluidsbelasting op de gevels van het projectbureau van Philip Morris (waarneempunten 17, 18 en 19) overschrijdt de grenswaarde van 55 dB(A) (kantoorgebouwen) met 6 tot 10 dB(A). De waarneempunten 20 en 21 zijn gelegen op de gevels van de 2 woningen aan de Drebbelstraat waarvoor de toekomstige geluidsbelasting 58 dB(A) respectievelijk 60 dB(A) bedraagt.

De waarneempunten 30 en 31 liggen op de gevels van de woning aan de Ruytershoveweg waarvoor een toekomstige geluidsbelasting geldt van 55 dB(A) à 57 dB(A). Een zodanige afscherming van de gevels van het projectbureau en de 3 genoemde woningen dat voldaan wordt aan de grenswaarden leidt tot voorzieningen zoals aangegeven in bijlage 2. Feitelijk is hier sprake van het volledig inkapselen van het knooppunt. De verschillende op- en afritten en hoofdrijbanen moeten, gezien de hoogteverschillen, afzonderlijk worden afgeschermd. Voor de gewenste overzichtelijkheid op het knooppunt (onder andere van elkaar naderende verkeersstromen) is dit ontoelaatbaar. Daarnaast geldt voor de waarneempunten 30 en 31 dat er evenals voor waarneempunt 15 financieel gezien (circa 550 meter scherm voor één woning) bezwaren bestaan tegen deze oplossing.

Op grond van het voorgaande zal ook voor deze punten een ontheffing worden aangevraagd voor gevelbelastingen variërend van 55 tot 60 dB(A) voor de woningen en van 60 tot 65 dB(A) voor het projectbureau. Door het treffen van geluidsisolerende maatregelen aan de gevels, zal de geluidsbelasting binnen de woningen c.q. kantoren, vanwege de weg, niet meer bedragen dan 35 dB(A) respectievelijk 40 dB(A).

Waarneempunten 22 t/m 29

De geluidsbelasting op de gevels van de woningen langs de Wouwsestraatweg (waarneempunten 22 t/m 27) bedraagt in de huidige situatie 62 tot 65 dB(A). Door de aanleg van de geprojecteerde wegen en de wijziging in de verkeersstromen, zal de geluidsbelasting dalen tot waarden welke liggen tussen 58 en 60 dB(A). De geluidsbelasting van de gevels van de woningen aan de Schaepmanlaan worden door de gewijzigde verkeerssituatie binnen het onderhavige bestemmingsplan verhoogd tot 54 à 57 dB(A).

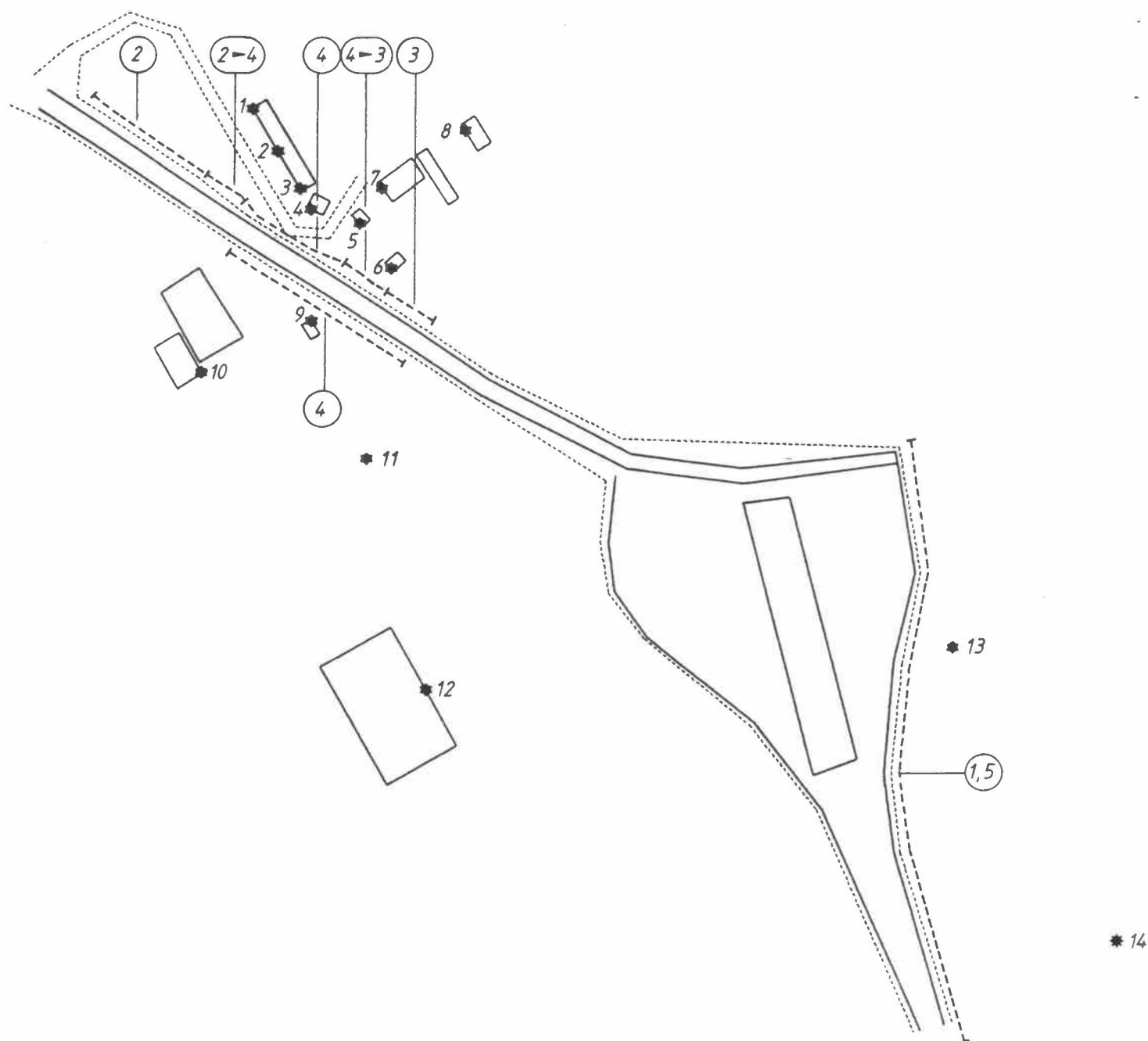
De situatie langs de Wouwsestraatweg en de Randweg Oost (ter hoogte van de Schaepmanlaan) kan worden beschouwd als een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder. Doordat hierbij in alle gevallen de toekomstige geluidsbelasting ten opzichte van de huidige wordt verlaagd of met minder dan 2 dB(A) wordt verhoogd, zijn op grond van deze bestemmingsplanherziening geen verdere akoestische maatregelen noodzakelijk.

BIJLAGEN

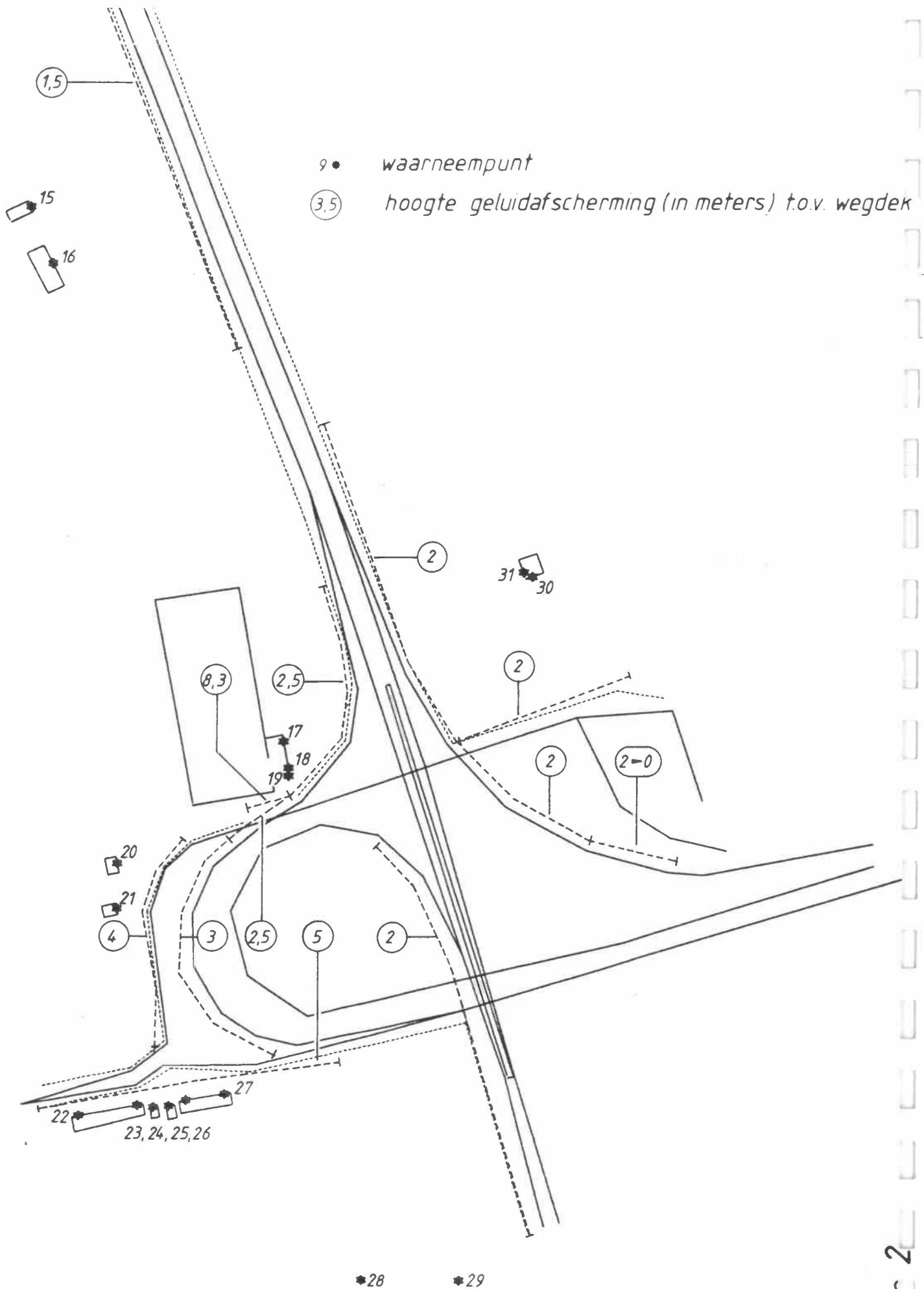
randweg, noord + aansluiting op doorgetrokken randweg, oost

9* waarneempunt

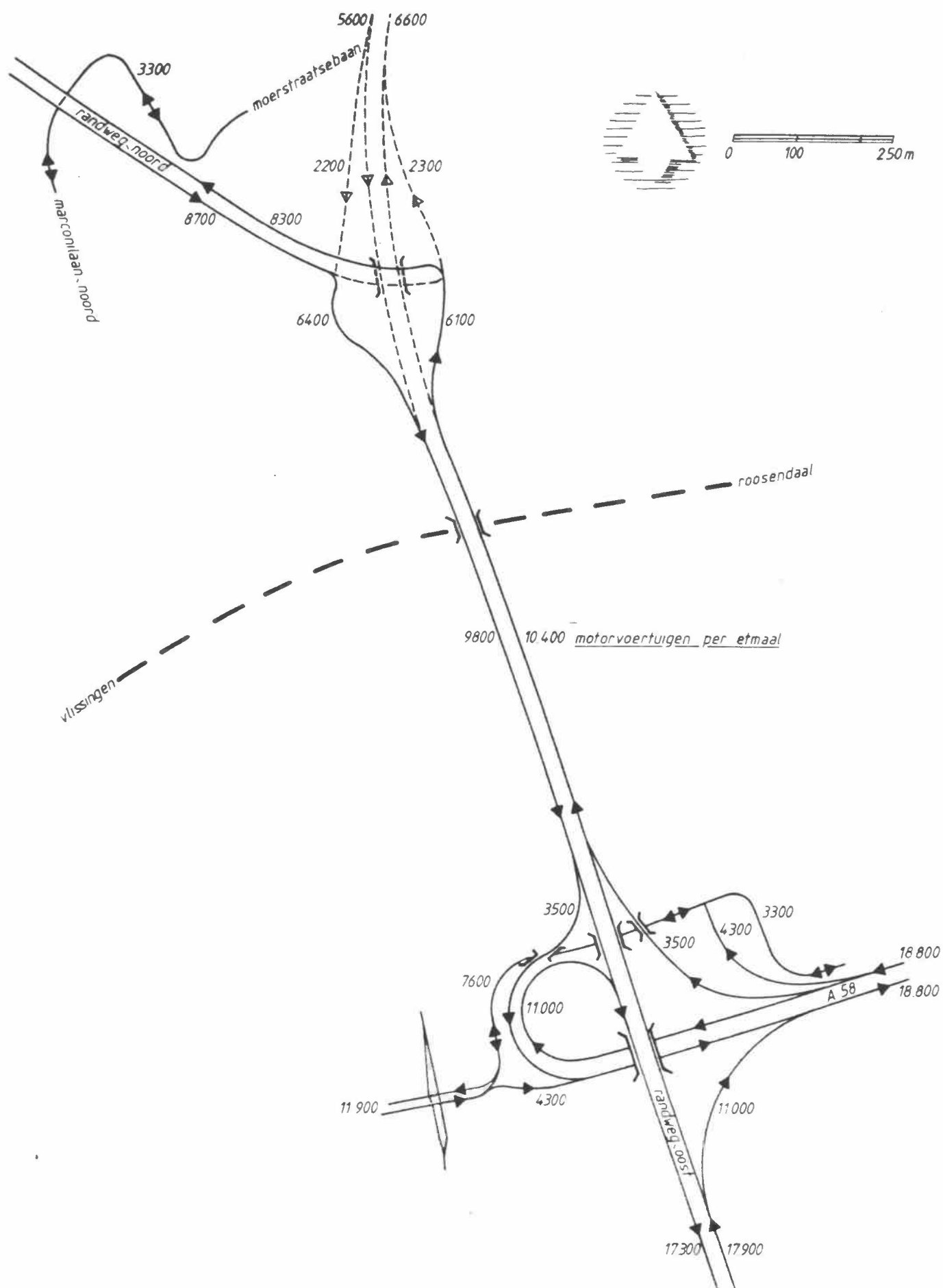
(3,5) hoogte geluidafscherming (in meters) t.o.v. wegdek



aansluiting A58 op doorgetrokken randweg-oost



prognose etmaalintensiteiten randweg-noord/randweg-oost



Totale geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer

Waarneempunt	Adres / locatie	Waarneemhoogte tov lokaal maai- veld in meters	Geluidsbelasting 1 jan. 1985	L _{Aeq} etmaal- waarde dB(A)	Geluidsbelasting dB(A)	Geluidsbelasting dB(A) incl. afscherming
1	Loolaan 24	5	--	56	51	48
2	Loolaan 14	5	--	58	53	48
3	Loolaan 6	5	--	61	56	47
4	Loolaan 2-4	5	--	63	58	50
5	Moerstraatsebaan 138	3,6	--	60	55	46
6	Moerstraatsebaan 136	3,6	--	63	58	49
7	Moerstraatsebaan 142	5	--	56	51	45
8	Moerstraatsebaan 152	5	--	48	43	43
9	Moerstraatsebaan 130	5	--	64	59	51
10	Moerstraatsebaan 37	5	--	53	48	46
11	Woningbouwlocatie a.d. Linie	5	--	56	51	50
12	Woonwagencentrum De Linie	2,5	--	52	47	47
13	Camping Vredenburg N.W.	2,5	--	60	55	47
14	Camping Vredenburg Z.W.	2,5	--	55	50	42
15	Fultonstraat 7	4	--	61	56	50
16	Franklinstraat 35	2	--	60	55	50

Waarneempunt	Adres / locatie	Waarneemhoogte tov lokaal maai- veld in meters	Geluidsbelasting 1 januari 1985	L _{Aeq} etmaal- waarde dB(A)	Geluidsbelasting dB(A)	Geluidsbelasting dB(A) incl. afscherming
17	Franklinstraat projectbureau Philip Morris	7	--	66	61	54
18	Franklinstraat Projectbureau Philip Morris	7	--	68	63	54
19	Drebbelstraat projectbureau Philip Morris	7	--	69	65	53
20	Drebbelstraat 56	4	54	63	58	52
21	Drebbelstraat 60	4	55	65	60	52
22	Wouwsestraatweg 178	5	62	66	59	51
23	Wouwsestraatweg 182/184	5	63	65	59	51
24	Wouwsestraatweg 186	5	62	65	59	52
25	Wouwsestraatweg 188	5	62	64	58	52
26	Wouwsestraatweg 190/190A	5	64	65	59	53
27	Wouwsestraatweg 190E	5	65	65	60	54
28	Schaepmanlaan 42 t/m 46	5	53	59	54	52
29	Schaepmanlaan 43	5	55	62	57	53
30	Ruytershoveweg 5 zuidgevel	5	--	60	55	52
31	Ruytershoveweg 5 oostgevel	5	--	62	57	53

REKENBLAD SRMI

Project: 2^e herziening BP "De Linie"..... Datum: april 1985..

RIJLIJNNUMMER		Moer	straatse	baan				EENHEID
dag/ nacht		d	d					
Straatnaam	Loolaan	1,2,3	4					waarneempunt
hoogte waarnemer	H-WRN	5	5					m
hoogte wegdek	H-WEGD	0	0					m
bodemfactor	BODEMF	0,8	0,6					
afstand tot kruising	A-KRUIS	--	--					m
objectfractie	F-OBJ	1	0					
horizontale afstand	AFSTAND	18	20					m
snelheid lichte voert.	V-LV	50	50					km/h
intensiteit lichte voert.	Q-LV	190	190					mvt/h
snelheid middelzw. voert.	V-MV	50	50					km/h
intensiteit middelzw. voert.	Q-MV	7	7					mvt/h
snelheid zware voert.	V-ZV	50	50					km/h
intensiteit zware voert.	Q-ZV	1	1					mvt/h
snelheid motorrijwielen	V-MR	50	50					km/h
intensiteit motorrijwielen	Q-MR	0	0					mvt/h
type wegdek	WEGDEK	1	1					glad, gro of klinke
Zichthoekcorrectie		--	--					dB(A)
L _{Aeq} per rijlijn		55,19	53,81					dB(A)
L _{Aeq} totaal (sommatie over rijlijnen)		55	54					dB(A)
L _{Aeq} etmaal (etmaalwaarde)		55	54					dB(A)
artikel 103 + kruispuntcorrectie		5	5					dB(A)
GELUIDBELASTING		50	49					dB(A)

Behoort bij akoestisch rapport 2^e herziening bestemmingsplan "De Linie"