
MEMO

Van : 

Project : Scoutingterrein De Bult, Onderduikersweg 2

Opdrachtgever : gemeente Zeewolde

Datum : 8 oktober 2019

Aan : --

CC : --

Betreft : wegverkeerslawaaï Onderduikersweg 2, De Bult



Inleiding

De gemeente Steenwijkerland wilt aan de Onderduikersweg 2 te De Bult, de nieuwe locatie van de plaatselijke scouting realiseren. De scouting is momenteel gevestigd in Tuk. In overleg met de scouting is besloten om te verhuizen naar de locatie aan de Onderduikersweg, zodat op de huidige locatie te Tuk een basisschool in combinatie met een dorps huis kan worden gerealiseerd.

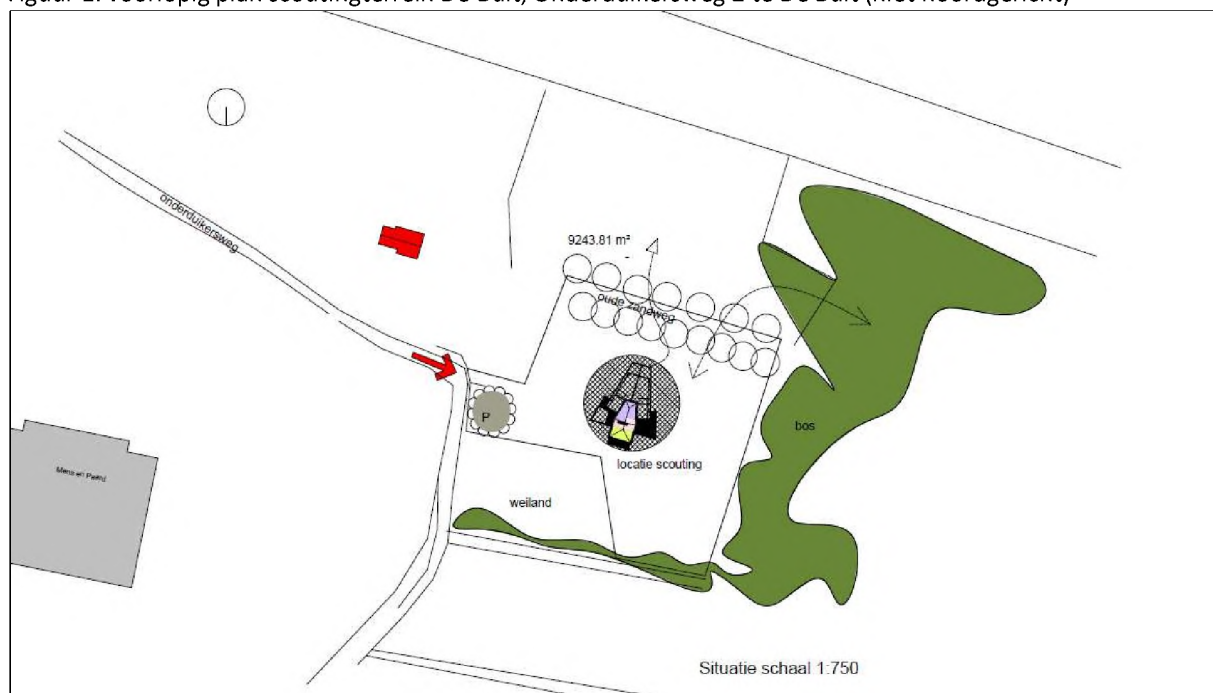
In de geldende beheersverordening “Buitengebied Steenwijkerland 2014” is de locatie aan de Onderduikersweg bestemd als “Agrarisch”. Binnen de bestemming “Agrarisch” is een maatschappelijke bestemming niet toegestaan. Om de ontwikkeling juridisch-planologisch te kunnen regelen, is het opstellen van een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk.

Naast de functie van scouting wordt gekeken of het gebouw en of terrein ook kan worden gebruikt voor andere maatschappelijke functies zoals jeugd- en kinderopvang en culturele doeleinden.

Het is mogelijk dat de andere maatschappelijke functies bescherming krijgen vanuit de Wet geluidhinder. Omdat het plangebied nabij de snelweg A32 is gelegen en binnen de wettelijke zone (Wet geluidhinder) van 600 m breed van de A32, zijn berekeningen uitgevoerd naar de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï. Het doel is na te gaan binnen welk deel van het plangebied de Wet geluidhinder beperkingen geeft voor de realisatie van geluidsgevoelige functies.

Een voorlopig plan voor het scoutingterrein is gegeven in figuur 1.

Figuur 1: voorlopig plan scoutingterrein De Bult, Onderduikersweg 2 te De Bult (niet noordgericht)



Toetsingskader Wet geluidhinder

Wettelijke zones langs wegen

Langs alle wegen, met uitzondering van 30 km-wegen en woonerven, bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidzones waarbinnen de geluidhinder vanwege een weg aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen. De breedte van een geluidzone voor wegen is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging. De breedte van een geluidzone van een weg is in tabel 1 weergegeven.

Tabel 1: schema zonebreedte aan weerszijden van de weg volgens artikel 74 Wgh

aantal rijstroken	breedte van de geluidzone [m]	
	buitenstedelijk gebied	stedelijk gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

De breedte van de geluidzone wordt hierbij gemeten vanaf de as van de weg en is gelegen aan de buitenste rand van de weg.

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

- **stedelijk gebied:** gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg;
- **buitenstedelijk gebied:** gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg;

Dosismaat L_{den}

De berekende geluidsniveaus wordt beoordeeld op basis van de Europese dosismaat L_{den} (Lday-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De berekende geluidwaarde in L_{den} vertegenwoordigt het gemiddelde geluidniveau over een etmaal.

Aftrek op basis van artikel 110g Wgh

De in de Wgh genoemde grenswaarden gelden inclusief de standaard aftrek op basis van artikel 110g van de Wgh. Dit artikel houdt in dat een aftrek mag worden gehanteerd welke anticipeert op het stiller worden van het verkeer in de toekomst door innovatieve maatregelen aan de voertuigen. Voor wegen met een representatief te achten snelheid lager dan 70 km/u geldt een aftrek van 5 dB. Voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/u of hoger geldt de volgende aftrek:

- 4 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek artikel 3.4 RMG 2012 57 dB bedraagt;
- 3 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek artikel 3.4 RMG2012 56 dB bedraagt;
- 2 dB voor andere waarden van de geluidbelasting.

Nieuwe situatie

Voor de geluidbelasting op de gevels van woningen en/of andere geluidsgevoelige gebouwen/terreinen binnen de wettelijke geluidzone van een weg, gelden bepaalde voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend, nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidbelasting op de gevel van woningen en/of geluidsgevoelige gebouwen/terreinen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximaal toelaatbare hogere waarde niet te boven gaan. De maximale ontheffingswaarde voor wegen is op grond van artikel 83 Wgh afhankelijk van de ligging van de bestemmingen (binnen- of buitenstedelijk). Bestemmingen met een binnenstedelijke ligging, maar binnen de geluidzone van een autosnelweg, worden bij het bepalen van de geluidzone voor die autosnelweg gerekend tot buitenstedelijk gebied.

Situatie met betrekking tot het plangebied Onderduikersweg 2, De Bult

Het plangebied aan de Onderduikersweg 2 te De Bult ligt in buitenstedelijk gebied, waarvoor een maximale grenswaarde van $L_{den} = 53$ dB van toepassing is. De voorkeursgrenswaarde bedraagt $L_{den} = 48$ dB.

Geluidsgevoelige functies

De Wet geluidhinder beschermt woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen. De omschrijving van andere geluidsgevoelige gebouwen is gegeven in artikel 1.2 van het Besluit geluidhinder. Een kinderdagverblijf is bijvoorbeeld een ander geluidsgevoelig gebouw.

Contourberekeningen

Op 1 juli 2012 zijn door een wetswijziging van de Wet milieubeheer geluidproductieplafonds (GPP's) voor hoofdspoorwegen en voor rijkswegen van kracht geworden. De geluidemissie vanwege snelwegen wordt middels de GPP's begrensd en zijn feitelijk berekende waarden op referentiepunten op 50 m afstand van de weg (met 100 m tussenruimte en met een waarneemhoogte van 4,0 m). De uitgangspunten waarop de GPP's zijn gebaseerd, zijn vastgelegd in het Geluidregister en kunnen worden gedownload t.b.v. wegverkeerslawaaiberekeningen. De gegevens van de A32 zijn gebaseerd op eerste vaststelling van de GPP's in juli 2012. De download van de gegevens heeft plaatsgevonden op 18 september 2019.

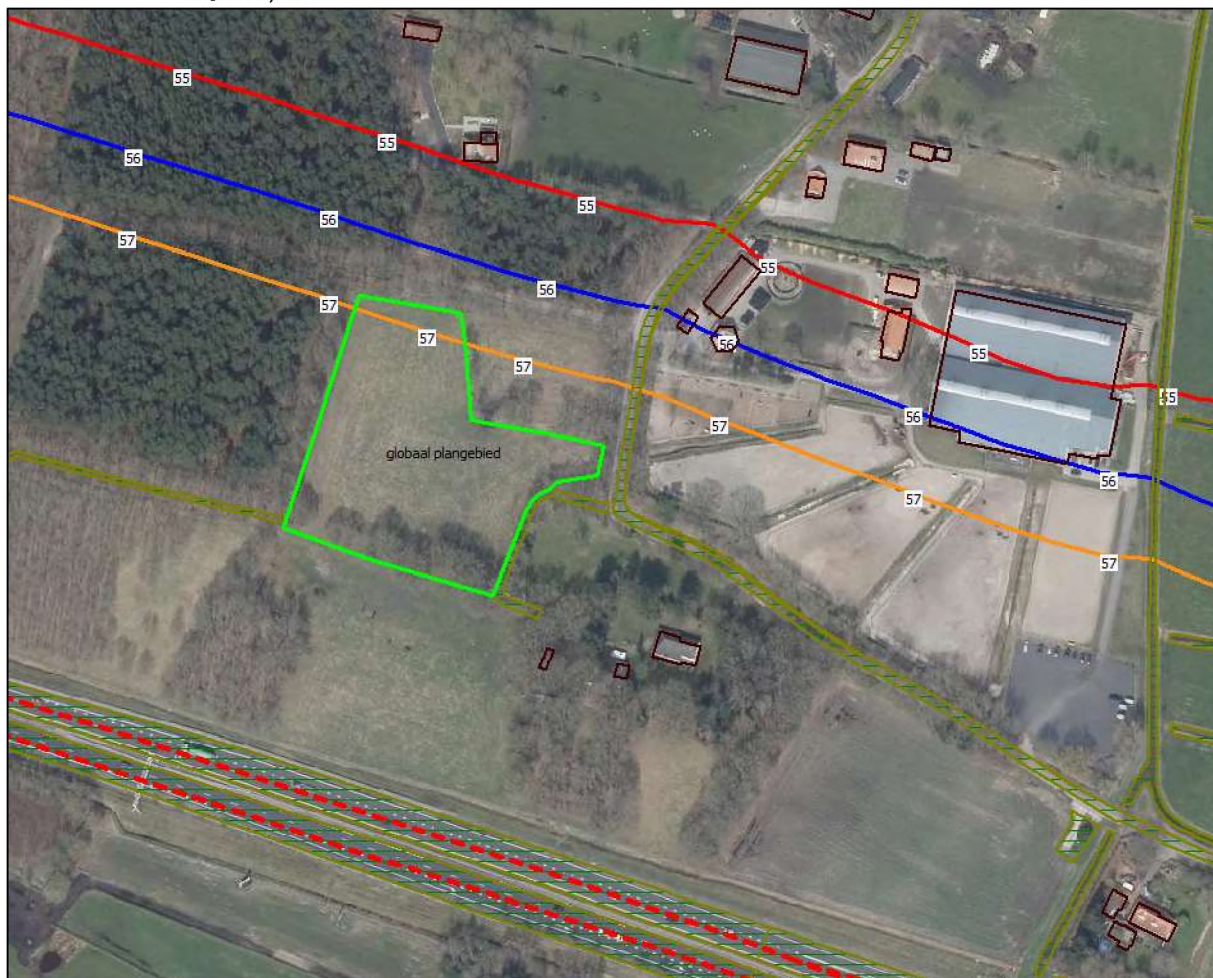
Met behulp van de gegevens uit het Geluidregister en PDOK-gegevens is een akoestisch rekenmodel opgesteld en zijn contourberekeningen uitgevoerd.

In de figuren 2 en 3 zijn de berekende 55 dB, 56 dB en 57 dB L_{den} geluidscontouren weergegeven voor waarneemhoogten van $h_o = +1,5$ m (figuur 1) en $h_o = +4,5$ m (figuur 2). De contouren zijn bepaald door middel van interpolatie tussen op gridpunten berekende geluidniveaus.

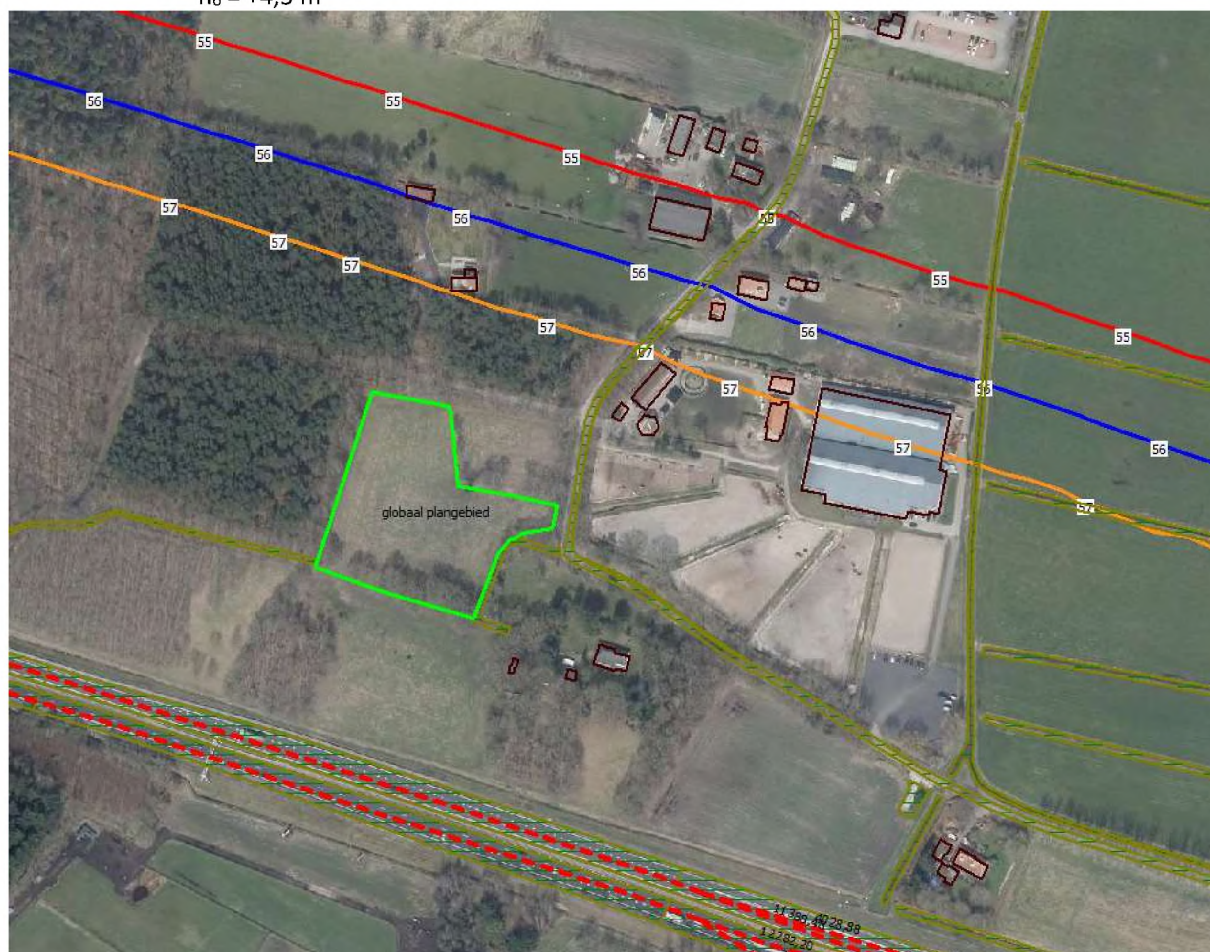
De berekende contouren zijn gegeven zonder aftrek art. 110g Wgh, omdat deze aftrek voor snelwegen afhankelijk is van de hoogte van de berekend geluidbelasting. Met toepassing van de aftrek art. 110 g Wgh representeren de 55 dB/56 dB/57 dB alle drie een $L_{den} = 53$ dB geluidcontour. De contour op de grootste afstand bepaalt vervolgens de ligging van de 53 dB-contour inclusief aftrek (maximale grenswaarde).

Uit de figuren 1 t/m 3 blijkt dat de $L_{den} = 55$ dB (exclusief aftrek art. 110g Wgh) bepalend is voor de maatgevende contourafstanden.

Figuur 2: overzicht van de berekende $L_{den} = 55$ dB/56 dB/57 dB geluidcontouren op een waarneemhoogte $h_o = +1,5$ m



Figuur 3: overzicht van de berekende $L_{den} = 55$ dB/56 dB/57 dB geluidcontouren op een waarnemhoogte $h_o = +4,5$ m



Bespreking van de resultaten

Uit de figuren 2 en 3 blijkt dat de het plangebied grotendeels binnen de $L_{den} = 53$ dB-contouren ligt. Omdat er sprake is van een buitenstedelijke situatie, is $L_{den} = 53$ dB de maximale ontheffingswaarde.

Een en andere betekent dat het realiseren van andere geluidsgevoelige gebouwen zoals bedoeld in het Besluit geluidhinder niet zonder meer mogelijk is. In het ontwerp zal rekening moeten worden gehouden met dove gevels (gevel aan de zijde van A32) en of mogelijke afschermende voorzieningen op het terrein.