





Bestemmingsplan Tweede hoofdontsluiting Kloosterveen/ verdubbeling gedeelte Europaweg-west

Inhoud:

Toelichting

Bijlagen

Voorschriften

Plankaart nr. 015.00.02.45.70.C01

BügelHajema
ADVISEURS

Assen
28 oktober 2004

■

Toelichting

.....
.....

■

015.00.02.45.70.toe



Inhoudsopgave

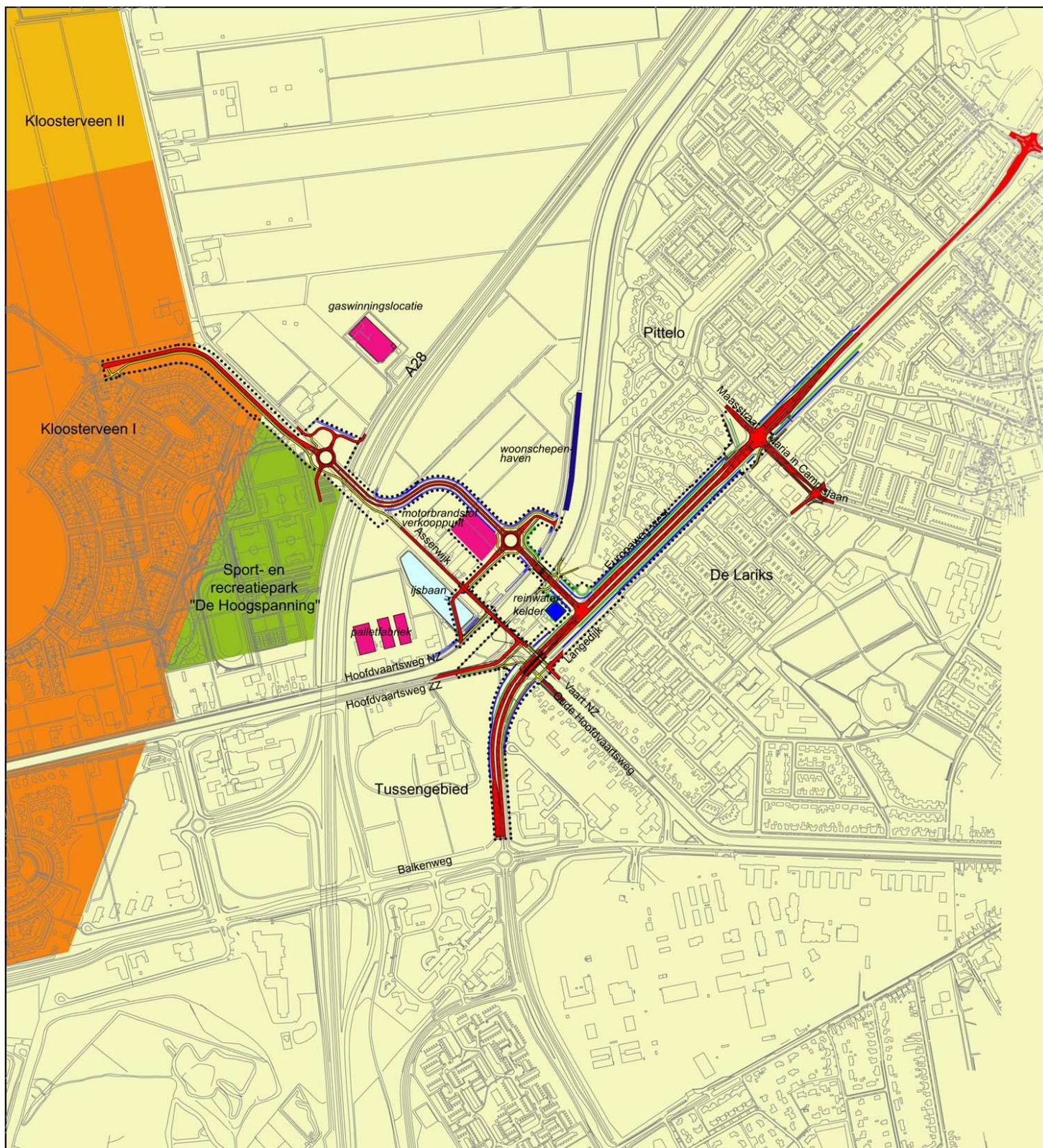
1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding tot het plan	5
1.2	Ligging en planbegrenzing	6
1.3	Karakter en opzet van het plan	6
1.4	Vigerende plannen	6
2	De uitgangssituatie	9
2.1	Algemeen	9
2.2	Landschapsontwikkeling	9
2.3	Bodem	9
2.4	Water	10
2.5	Natuur en landschap	16
2.6	Archeologie	22
2.7	Belemmeringen en externe veiligheid	23
2.8	Aanwezige functies	24
3	Vorbereidende en samenhangende plannen	29
3.1	Algemeen	29
3.2	Structuurplan Kloosterveen	29
3.3	Keuze van het tracé	29
3.4	De Blauwe as	31
3.5	Terrein Groene Dijk	33
4	Verkeersaspecten	35
4.1	Beleid	35
4.2	Ontwikkeling verkeersintensiteiten	36
5	Planbeschrijving	39
5.1	Tracébeschrijving	39
5.2	Fietsvoorzieningen	43
5.3	Openbaar vervoer	43
5.4	Verkooppunt motorbrandstof	44
5.5	Juridische vormgeving	44
6	Milieuaspecten	47
6.1	Wegverkeerslawaaï	47
6.1.1	Tweede hoofdonthluiting	47
6.2	Verdubbeling Europaweg	49
6.3	Luchtkwaliteit	50
7	Uitvoerbaarheid	53
8	Inspraak en overleg	55

■

8.1	Inleiding	55
8.2	Procedure	56
8.3	Inspraak algemeen	56
8.4	Inspraakreacties	63
8.5	Overlegreacties ex artikel 10	91

Bijlagen

.....



Kaart 1

Ligging plangebied in groter verband

Tweede hoofdontsluiting Kloosterveen/
verdubbeling gedeelte Europaweg-west



0 125 250 375 500 m

1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de aanleiding tot het plan, de ligging en de begrenzing van het gebied, het karakter en de opzet van het plan en het vigerende plan.

1.1 Aanleiding tot het plan

Met de vaststelling van het Structuurplan Kloosterveen op 20 juni 1996, heeft de gemeenteraad van Assen de planologische aanzet gegeven voor de realisering van een nieuwe woonwijk aan de westzijde van de stad. De milieu-effecten die samenhangen met de ontwikkeling van de woonwijk zijn neergelegd in het Milieu-effect-rapport (MER).

Het nieuwe woongebied zal volgens het structuurplan uiteindelijk circa 6.000 woningen omvatten. In het structuurplan zijn voor de ontwikkeling van de wijk twee fasen aangegeven van respectievelijk circa 3.500 en 1.950 woningen. De eerste fase is volop in ontwikkeling. De buurten aan de zuidkant van de Drentse Hoofdvaart (Planetenbuurt en Sterrenbeeldenbuurt) zijn voltooid. De buurten aan de noordzijde ervan zijn deels in ontwikkeling, deels in aanbouw en deels gerealiseerd. De tweede fase is in juridisch opzicht onherroepelijk.

Dit bestemmingsplan heeft primair betrekking op de hoofdontsluiting van de tweede fase van Kloosterveen. Daarnaast is de aanleg van de weg ook noodzakelijk ter voorkoming van verkeersproblemen op de hoofdontsluiting van Kloosterveen I (Professor Prakkeweg/Kloosterweg) en het garanderen van een goede verkeersleefbaarheid in Kloosterveen I. Het plan biedt derhalve de planologisch-juridische mogelijkheden voor de aanleg van de tweede hoofdontsluiting van Kloosterveen via het zogenaamde Groene Dijktracé naar de Europaweg.

Direct ten oosten van Kloosterveen wordt het sport- en recreatie-complex "De Hoogspanning" aangelegd. Ontsluiting van dit complex vindt wat betreft het gemotoriseerd verkeer plaats via deze tweede hoofdontsluiting.

Omdat de aanleg van de tweede hoofdontsluiting er voor zorgt dat de functie van de Asserwijk en Asserwijkbrug verandert is in dit plan ook de aansluiting van de Hoofdvaartsweg NZ geregeld en is rekening gehouden met een toekomstige ontwikkeling van het Groene Dijkterrein, gelegen tussen de A28, het Noord-Willemskanaal en de tweede hoofdontsluiting.

Naast de aanleg van de tweede hoofdontsluiting van Kloosterveen regelt dit plan ook de verdubbeling van de Europaweg-west tussen de Balkenweg en de kruising met de Maria in Campislaan.

1.2 Ligging en planbegrenzing

De ligging van het plangebied in groter verband is aangegeven op kaart 1.

De tweede hoofdontsluitingsweg sluit voor een deel aan op de eerste fase van Kloosterveen en het sport- en recreatiepark. Aan de oostzijde van de A28 buigt de weg af in noordelijke richting en gaat daarna parallel lopen aan de Asserwijk en sluit vervolgens aan op de Europaweg-west.

De Europaweg-west loopt wat het zuidelijk deel betreft tot aan de kruising met de Balkenweg. Het noordelijk deel van de Europaweg-west ligt tussen de woonwijken Pittelo en De Lariks en loopt tot aan de kruising met de Maasstraat/Maria in Campislaan.

1.3 Karakter en opzet van het plan

Het bestemmingsplan Tweede hoofdontsluiting Kloosterveen bestaat uit een plankaart, schaal 1:2.000, met bijbehorende voorschriften en een toelichting. Als juridische planvorm is gekozen voor een gedetailleerd eindplan. Dat wil zeggen dat het plan eenduidig het tracé van de tweede hoofdontsluiting van Kloosterveen vastlegt. Daarmee ontstaan optimale voorwaarden voor de rechtsbescherming. Wel zijn uit oogpunt van uitvoerbaarheid enige flexibiliteitsbepalingen opgenomen.

Het gehele plangebied omvat de bestemming wegverkeer.

In hoofdstuk 2 van de toelichting wordt ingegaan op de uitgangssituatie en de belemmeringen. De voorbereidende en met het plangebied samenhangende plannen zijn weergegeven in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 gaat in op de verkeersaspecten en hoofdstuk 5 bevat de planbeschrijving. In hoofdstuk 6 wordt het aspect geluidhinder behandeld. De hoofdstukken 7 en 8 van de toelichting gaan in op de economische uitvoerbaarheid van het plan en de resultaten van de inspraak en het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening.

1.4 Vigerende plannen

Momenteel geldt voor het gehele plangebied ten westen van het Noord-Willemskanaal het bestemmingsplan buitengebied (goedgekeurd door Gedeputeerde Staten in 1984 en Kroonbesluit in 1985). In dit bestemmingsplan heeft het gebied voor het merendeel de



bestemming agrarisch gebied. Het deel van de tweede hoofd-
ontsluiting tussen het Noord-Willemskanaal en de Europaweg valt
onder het bestemmingsplan Pittelo (goedgekeurd door Gedeputeerde
Staten in 1979 en Kroonbesluit in 1983).

De Europaweg tussen de Balkenweg en de Vaart maakt onderdeel uit
van het bestemmingsplan Tussengebied (goedgekeurd door
Gedeputeerde Staten in 1997). De bestemming is deels wegverkeer
en deels bedrijventerrein.

De Europaweg tussen de Vaart en de Maria in Campislaan maakt
deel uit van het bestemmingsplan Pittelo.

In het voorontwerp-bestemmingsplan Assen-Noord dat in procedure
is, is het tracé van de tweede hoofdontsluitingsweg buiten dat plan
gelaten, omdat hiervoor een apart bestemmingsplan is opgesteld (het
onderhavige).



2 De uitgangssituatie

2.1 Algemeen

Onderscheid wordt gemaakt tussen het deel van het plangebied dat de tweede hoofdontsluiting vormt van Kloosterveen en het deel van het plangebied dat gevormd wordt door de verdubbeling van de Europaweg. In paragraaf 2.2, 2.3, 2.4 en 2.5 wordt ingegaan op de landschapsontwikkeling, bodem, water en natuurwaarden van het eerste deel van het plangebied. In paragraaf 2.6 en 2.7 wordt ingegaan op de aanwezige functies en belemmeringen van het totale plangebied.

2.2 Landschapsontwikkeling

Landschappelijk maakt het plangebied wat betreft het deel van de tweede hoofdontsluiting deel uit van veenkoloniale ontginningen. De Drentse Hoofdvaart vormt de historische basis van de systematische ontginningen. Omstreeks 1774 werd deze vaart van Smilde doorgetrokken tot Assen. Aan weerszijden werd een stelsel van wijken gegraven om het veen aan te snijden. Het kanalen- en wijkenstelsel diende voor de noodzakelijke afwatering van het veen, voor de turfafvoer en later ook voor het vervoer van landbouwproducten. De aanleg van de Asserwijk naar het Zeijerveen begon omstreeks 1833.

In het plangebied en directe omgeving was de vervening aan het eind van de 19^{de} eeuw voltooid. Er ontstond een mozaïek van akkers, graslanden en bospercelen in een strakke, blokvormige verkaveling. Op een aantal perceelsgrenzen werden houtsingels aangeplant. Langs de oostzijde van de Asserwijk kwam enige bebouwing tot stand.

In de 20^e eeuw zijn de bospercelen en houtsingels in het gebied gekapt en werd de verkaveling grootschaliger. Ook kwam de infrastructuur tot stand, die dit deel van het plangebied doorsnijdt: de omleidingstak van het Noord-Willemskanaal en uiteindelijk de A28. Van het oorspronkelijke wijkenstelsel is alleen het hoofdelement - de Asserwijk - nog over.

2.3 Bodem

Op kaart 2 is een fragment van de bodemkaart, schaal 1:50.000, uitvergroot tot 1:10.000, weergegeven. Het betreft het gedeelte ten

noordwesten van het Noord Willemskanaal. Van het overige gedeelte van het plangebied zijn geen bodemgegevens beschikbaar.

Uit het kaartbeeld blijkt dat het plangebied vanaf het kanaal in noordwestelijke richting op de volgende bodemtypen is gelegen:

- zWp: moerige podzolgrond, bestaande uit een humushoudend zanddek en een moerige (venige) tussenlaag;
- iVp: veengrond met veenkoloniaal dek, zand ondieper dan 120 cm met humuspodzol;
- Hn 21: veldpodzolgrond, bestaande uit leemarm en zwak lemig fijn zand;
- iWp: moerige podzolgrond, bestaande uit een veenkoloniaal dek en een moerige tussenlaag op zand.

Met uitzondering van de veldpodolgronden (Hn21), zal bij de overige gronden aanleg van de weg rekening moeten worden gehouden met de aanwezigheid van venig materiaal dat de draagkracht van de ondergrond kan beïnvloeden.

Op het kaartfragment worden ook zogenaamde grondwatertrappen aangegeven door middel van Romeinse cijfers. Hoewel door de ouderdom en de uitvoering van allerlei werkzaamheden in de omgeving, deze informatie niet meer correct is, blijkt uit de relatieve rangschikking van de grondwatertrappen dat het kleine gedeelte met iVp het natst is. De veldpodzolgronden (Hn21) kennen daarentegen een bijzonder droge ligging.

Uit een door de provincie verstrekte kaart is gebleken dat in of in de directe nabijheid van het plangebied geen bodemvervuilinglocaties voorkomen.

2.4 Water

Watertoets

Op grond van een afspraak uit de Startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw, dienen de centrale overheden in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf op te nemen. In die paragraaf dient uiteengezet te worden wat voor gevolgen het plan in kwestie heeft voor de waterhuishouding. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: “het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten”.

Waterbeleid 21^e eeuw

Met het waterbeleid 21^e eeuw wordt ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen die hogere eisen stellen aan het waterbeheer. Het gaat hierbij om onder andere de klimaatverandering, bodemdaling en



zeespiegelrijzing. Het waterbeleid 21^e eeuw heeft twee principes voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd, te weten de tritsen:

- vasthouden, bergen en afvoeren;
- schoonhouden, scheiden en zuiveren.

De trits “vasthouden, bergen en afvoeren” houdt in dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt zonodig het water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen te weinig opleveren wordt het water afgevoerd.

Bij schoonhouden, scheiden en zuiveren gaat het erom dat het water zo veel mogelijk schoon wordt gehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste wanneer schoonhouden en scheiden niet mogelijk is, komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod.

POP II

In het ontwerp-Provinciaal omgevingsplan (POP II, november 2003) is nadrukkelijk rekening gehouden met de sturende rol van water. Het thema water is verwerkt in de integrale zonering van het landelijk gebied en heeft derhalve een doorvertaling gekregen in het beleid voor het landelijk gebied. In zone I en II kan de waterhuishouding worden afgestemd op optimale productieomstandigheden voor de landbouw. In zone III en IV dient in de waterhuishouding meer rekening te worden gehouden met bijvoorbeeld belangen van natuur en landschap. In de zones V en VI is de waterhuishouding helemaal afgestemd op natuurdoelen en de meervoudige doelstellingen van bos. Het plangebied behoort volgens de functiekaart grotendeels tot het stedelijk gebied.

Waterschappen

Het bestemmingsplangebied is gelegen in de beheergebieden van waterschap Reest en Wieden en waterschap Hunze en Aa's. In het Waterbeheerplan 2002-2006 (Reest en Wieden) en het Beheersplan Waterschap Hunze en Aa's 2003-2007 is het beleid van deze waterschappen uiteengezet.

Het waterbeheer van beide waterschappen is gebaseerd op de integrale zonering uit het POP. De functiezones zijn door het waterschap vertaald naar eigen functiezones. Er zijn geen nieuwe functies gecreëerd en ook de begrenzingen wijken niet af van die uit de provinciale plannen. Wel zijn de grenzen nauwkeuriger getrokken, zodat tot op perceelsniveau duidelijk is van welke functie er sprake is. Het plangebied wordt in beide beheerplannen tot het stedelijk gebied gerekend. De waterschappen streven naar een afname van de totale waterafvoer uit het stedelijk gebied. In ieder geval mag de stedelijke afvoer geen overlast veroorzaken voor het ontvangende oppervlaktewater. Met name in nieuw stedelijk gebied moeten maatregelen genomen worden die helpen om overlast te voorkomen.





Huidige situatie

Oppervlaktewater

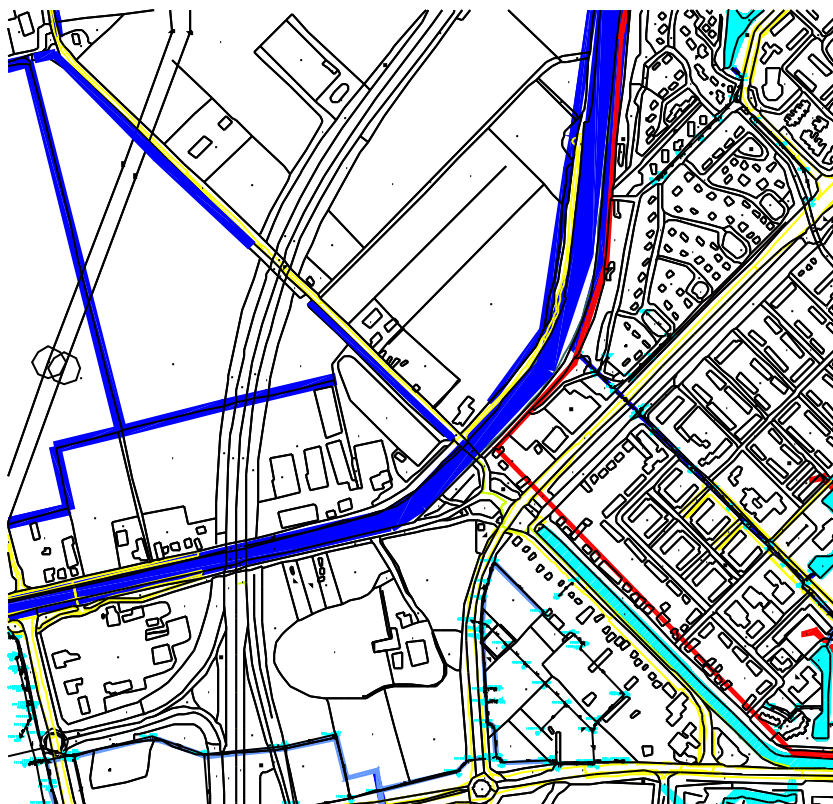
Het plan is in drie deelstroomgebieden gelegen. Ten Noorden van de A28 ligt het plan in het deelstroomgebied van Kloosterveen met een streefpeil van $10.50 \text{ m}^1 \text{ N.A.P.}^+$, gereguleerd middels een flexibele stuw. Het hoog waterpeil (HW) veroorzaakt door opstuwing in het benedenstrooms stelsel bedraagt circa $10.80 \text{ m}^1 \text{ N.A.P.}^+$. De Asserwijk maakt onderdeel uit van het afwateringsstelsel ten behoeve van het bestemmingsplan Kloosterveen. Deze watergang is een restant van de afwateringskanaal ten behoeve van de ontvening van Kloosterveen e.o. In de huidige situatie dient de vijver als bergingsvijver voor het regenwater afkomstig van de rechtstreeks aangesloten verhardingen. Dit deelstroomgebied valt in het beheersgebied van het Waterschap Reest en Wieden. Het gedeelte van het plan gelegen tussen de A28 en het Noord Willemskanaal met een streefpeil van $9.75 \text{ m}^1 \text{ N.A.P.}^+$ voert langs de Groene Dijk af richting het noorden. Dit gebied wordt gereguleerd middels vaste stuwen in Pittelo en valt binnen het beheersgebied van het Waterschap Hunze en Aa's. Het gedeelte ten zuiden van het Noord-Willemskanaal valt tevens binnen het beheersgebied van het Waterschap Hunze en Aa's. Dit deelgebied, met een streefpeil van $9.60 \text{ m}^1 \text{ N.A.P.}^+$, voert af via een regenwaterriool naar de vijvers aan de Stroom. Het vijverpeil wordt gereguleerd middels een vaste stuw.

In het plan worden in het kader van de infrastructuur bermsloten aangelegd. Deze bermsloten worden benut om regenwater uit het plangebied tijdelijk te kunnen bergen en het grondwaterstanden te reguleren. Tevens kan middels de watergangen de verschillen in maaiveldhoogten opgevangen worden.

Het systeem watert indirect via het stedelijk gebied af in het Havenkanaal.

In geval van extreme droogte en/of calamiteiten in het regenwaterstelsel kunnen de doorspoelvoorzieningen van Pittelo en Kloosterveen gebruikt worden.

Er zijn in het algemeen geen klachten betreffende de waterhuishouding (kwaliteit of kwantiteit) binnen het plangebied bekend.



Eventueel overtollig regenwater uit het plangebied wordt in verband met de beperkte afvoercapaciteit van het regenwaterriool onder het Noord-Willemskanaal, de stuw in Kloosterveen en het regenwaterriool naar de vijvers aan de Stroom tijdelijk geborgen in de berm sloten en de Asserwijk. Het aanliggende openbare groen kan hierbij eventueel inunderen (tijdelijk overstromen). De berm sloten hebben steile taluds waarmee de benodigde berging kan worden gerealiseerd. Middels duikers worden er voor onder andere de paden mogelijkheden geboden om de verkeersaders te kruisen. De Asserwijk heeft onderdeel uitgemaakt van een vaarweg en bezit vanuit deze functie nog de oude “harde” steile taluds. Vanwege historisch oogpunt blijft het profiel gehandhaafd.

Geologie/geomorfologie

Het plangebied is gelegen op het Drents plateau. Een nadere beschrijving van de bovenste lagen van de ondergrond van het plangebied is niet voorhanden. Wel kan worden aangegeven dat de ondergrond grotendeels gevormd is in het jongste deel van het Pleistoceen. In het spraakgebruik wordt deze periode ook wel de ijstijd genoemd. Tijdens één van deze ijstijden (het Elsterien) werd lemig zand en potklei afgezet. Dit afzettingspakket staat bekend als de formatie van Peelo. Dit pakket is ter plaatse in Assen 5 à 10 m¹ dik. In

■
een volgende ijstijd werd keileem gevormd die in een weer volgende glaciaal werd overdekt met een laag dekzand. Dit zand vormt een zacht glooiend dek over de keileem. Na de ijstijden, in het Holoceen, werden de temperaturen hoger en nam de neerslag toe, waardoor hier en daar veenvorming ontstond. Ook komt in het plangebied veen voor. Een beschrijving van de diepere bodemeenheden is voor dit plan niet van belang.

Grondwater

Door de lokaal aanwezige keileemlagen komen in het plangebied diverse grondwatertrappen voor. De hoogste grondwaterstanden (GHG) treden lokaal vlak onder het maaiveld op. Het bodemtype zou globaal geclassificeerd kunnen worden als zand op keileem. Zonder extra voorzieningen is lokaal geen infiltratie en voldoende duurzame drooglegging mogelijk. Dit is gebaseerd op: het hoogteverschil tussen de gemeten aanwezige gemiddelde maaiveldhoogte ten opzichte van het waterpeil in de Drentse hoofdvaart, de door grondboringen bepaalde leem- en veen voorkomen en de bijbehorende grondwatertrappen.

De nieuw aan te leggen openbare infrastructuur zal voorzien worden van een drainagestelsel ten behoeve van een voldoende drooglegging van de wegconstructie.

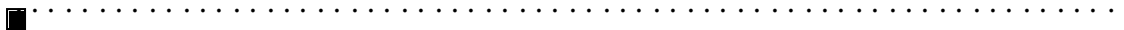
Binnen het plangebied is geen meetpunt van de (grond)waterkwaliteit of (grond)waterstanden aanwezig.

Riolering

In het beschouwde plangebied is in het verleden ten behoeve van nabijgelegen woningen een gescheiden rioolstelsel aangelegd. Het plan maakt onderdeel uit van het riolsysteem van de Hoofdvaartsweg en behoort tot de rioleringssectie Lariks (AD-04). Dit stroomgebied voert onder vrijval af op de RWZI van Assen. De RWZI te Assen zal door het Waterschap medio 2005 worden aangepast aan de CIW-richtlijnen.

Door de waterkwaliteitsbeheerder is voor Assen een WVO-vergunning verstrekt (kenmerk 97-03). Als vergunningsvoorwaarde is opgenomen dat de vijvers 1 maal in de vijf jaar gebaggerd moeten worden om het doorstroomprofiel te handhaven.

Het rioolstelsel is getoetst op basis van de in het GRP 2001-2004 vastgestelde ontwerpbui met een maximale capaciteit van 80 l/sec/ha (bui Eelde T=2, Basisrioleringsplan Assen, 1995). Als aanvullend criterium is hierbij een wakingscriterium (waterstand tot aan maaiveld) van 20 cm gehanteerd. Het stelsel, onderdeel uitmakend van het



noordelijk rioolstelsel van Assen, voldoet aan de basisinspanning (CUWVO-richtlijn).

In de bijlage is een samenvatting van het gemeentelijk rioleringsplan opgenomen.

Ontwerpgrondslagen

Er wordt geen nieuw wilwaterriool aangelegd.

Bij het afkoppelen van verharde oppervlakken dient op basis van het huidig landelijk beleid (de trits vasthouden, bergen en dan pas afvoeren - niet afwentelen) de bergingscapaciteit binnen het stedelijk gebied te worden gerealiseerd.

Het regenwaterstelsel zal derhalve naast de bovenvermelde ontwerpbui, ontworpen worden op een bergingscriteria van 45 mm / m² afvoerend verhard oppervlak en een afvoer van 1.5 l/sec/ha (bruto plan oppervlak). Aanvullend zal een wakingscriterium (maximale waterstand tot aan maaiveld) van minimaal 20 cm worden gehanteerd.

De wegen, parkeerplaatsen en voetpaden zijn voor een groot gedeelte in duurzame open elementen uitgevoerd. De open elementen-verharding bevordert de infiltratie (vasthouden) van de neerslag.

De hoofdwegen- en fietspadenstructuur hebben een gesloten verharding bestaande uit asfalt en lozen via de bermen naar de watergangen.

Kwaliteit oppervlaktewater

De kwaliteit van het oppervlaktewater van de deelstroomgebieden is niet bekend. De Waterschappen zijn van voornemens op middellange termijn de kwaliteit van de vijvers in stedelijk gebied te monitoren.

Kwaliteit waterbodems

De waterbodem van de Asserwijk ten noorden van de A28 is in 2004 gesaneerd en is schoon. De waterbodem van de Asserwijk gedeelte A28-Drentse hoofdvaart wordt in het kader van de aanleg van de hoofdstructuur nader onderzocht en indien noodzakelijk gesaneerd.

Kwaliteit Grondwater

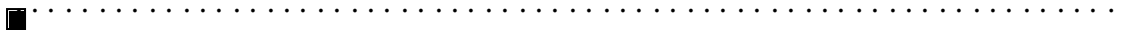
Over de kwaliteit van het grondwater zijn geen gegevens voorhanden.

Beheer

Beheer riolering en oppervlaktewater

Gezien de problematiek van het geringe beschikbare ruimte in stedelijk gebied worden de vijvers en watergangen niet conform de uitgangspunten van het waterschap gedimensioneerd. Derhalve zal het beheer en onderhoud van de riolering en watergangen in





openbare grond vooralsnog door of namens de gemeente geschieden.

Beheer grondwater

De gemeente treft geen maatregelen voor grondwaterbeheer op particulier terrein. Dit is een verantwoordelijkheid van de grondeigenaar. In het kader van de gemeentelijke zorgplicht voor een doelmatige inzameling en transport van afvalwater dat vrijkomt bij de binnen haar grondgebied liggende percelen, vastgelegd in hoofdstuk 10 van de Wet milieubeheer (§ 10.4.2. artikel 10.16 lid 1), treft de gemeente voorzieningen aan om het grondwater te ontvangen en te transporteren. Deze voorziening bestaat uit een aansluitpunt op het regenwaterriool. Dit aansluitpunt op het hoofdriool ligt met een dekking van 80 cm en 1 m over de erfscheiding. Ten opzichte van de te realiseren woning-peilen, circa 30 cm boven kantopsluiting infrastructuur, voorziet dit aansluitpunt in een drooglegging van circa 1.20 m beneden peil woning. De voorzieningen die de gemeente voor de drooglegging van de openbare infrastructuur treft worden tevens aangesloten op het regenwaterstelsel.

Schouw waterleidingen

Erfscheidingsloten met een gemeenschappelijke functie en de watergangen met een ontwerpcapaciteit van 30 l/sec worden door het waterschap onder schouw gebracht.

Drinkwatervoorziening

De drinkwatervoorziening wordt door de Waterleiding Maatschappij Drenthe (WMD) verzorgd.

Op circa 70 m beneden maaiveld bevindt zich in Assen de bovenzijde van de afzettingen die behoren tot de formatie van Urk. Deze afzettingen bestaan uit zeer grove goeddoorlatende zanden. In deze bodemlaag wordt grondwater onttrokken door het pompstation Assen van het Waterleiding Maatschappij Drenthe (70-120 m-maaiveld) Daar wordt circa 4.0 miljoen m³ grondwater per jaar onttrokken. Deze onttrekking bevindt zich stroomafwaarts van het studiegebied. Voor zover bekend vinden er geen grondwateronttrekkingen van betekenis in of in de directe omgeving van het plangebied plaats.

2.5 Natuur en landschap

Mede door de omringende infrastructurele barrières zijn de natuurwaarden in het gebied niet groot. Voornamelijk aan de randen komen enkele houtsingels en erfbeplantingen voor. Deze zijn onder andere voor vogels van belang. Verder komen de voor akkerbouwgebieden kenmerkende broedvogelsoorten voor.

De oever- en watervegetaties van de waterkanten en sloten tellen geen bijzondere soorten.





Flora- en faunawet

In aanvulling op de bestemmingsplanprocedure moet sinds 1 april 2002 in het kader van de Flora- en faunawet voor alle ruimtelijke ingrepen onderzoek worden gedaan naar de natuurwaarden in het plangebied. Er moet een inschatting worden gemaakt van de effecten van de geplande ontwikkeling op die natuurwaarden en een afweging daarover. Welke ontheffingen nodig zijn en de beoordeling van de haalbaarheid daarvan, maakt ook deel uit van het onderzoek.

Onderzoek

Dit onderzoek is verricht door Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek B.V.. De bevindingen zijn neergelegd in het rapport "Ecologische beoordeling van de tweede hoofdontsluiting bij Kloosterveen te Assen in het kader van de Flora- en faunawet", d.d. 23 oktober 2003. Op 17 juni 2004 heeft een aanpassing van het rapport plaatsgevonden.

De conclusies van het onderzoek zijn als volgt.

De locatie waar de tweede hoofdontsluiting is gesitueerd, kent in beperkte mate ecologische kwaliteiten. Het gaat hierbij vooral om de functie als foerageergebied voor beschermde vleermuizen en als leefgebied voor beschermde vissen. Daarnaast komen in en rond het plangebied algemene soorten beschermde vogels, zoogdieren en amfibieën voor.

Uit een vergelijking met de regelgeving blijkt het volgende:

- Er is geen sprake van een Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijn-gebied. Toetsing van de ruimtelijke ontwikkelingen vindt alleen plaats aan de in de bijlage IV van de Habitatrichtlijn genoemde soorten en de Flora- en faunawet.
- Wanneer bij de aanleg van de brug over het Noord-Willemskanaal rekening wordt gehouden met de specifieke eisen van Watervleermuis, heeft de aanleg van de tweede hoofdontsluiting voor deze vleermuizen geen significante negatieve effecten in de zin van de Habitatrichtlijn. De bouwplannen van de tweede hoofdontsluiting zijn dan niet strijdig met de Habitatrichtlijn.
- Voor de Flora- en faunawet is ontheffing nodig voor een aantal soorten.
 - Voor de in het gebied mogelijk aanwezige Bijlage-IV-soorten (jagende vleermuizen) treden geen significant negatieve effecten op in de zin van de Habitatrichtlijn, indien rekening wordt gehouden bij de aanleg van de brug over het Noord-Willemskanaal met de specifieke eisen; hiervoor is geen ontheffing nodig.
 - In het kader van de Flora- en faunawet is voor de schaarse soorten (Bittervoorn, Kleine en Grote modderkruiper) geen ontheffing nodig. In de biotoop,

waarin deze soorten mogelijk aanwezig zijn (de vaarten en kanalen), zijn geen veranderingen gepland die mogelijk een significant negatief effect op de populaties zullen hebben.

- Voor de algemene soorten, zoals de aanwezige algemene zoogdieren en amfibieën, is formeel wel ontheffing nodig voor overtreding van artikel 8, lid 11 bij de uitvoering van de plannen. Het gaat daarbij in het bijzonder om Konijn, Bosspitsmuis, Huisspitsmuis, Rosse woelmuis, Woelrat, Veldmuis en Bosmuis (zoogdieren) en Gewone pad, Bruine en Groene kikker (amfibieën).
- Formeel is dus ontheffing nodig vanwege het beroeren van de grond. Deze dient te worden aangevraagd bij de Dienst LASER van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit te Dordrecht. Verlening van deze ontheffing zal naar verwachting geen problemen opleveren. De verantwoordelijkheid voor de aanvraag van de ontheffing berust bij de initiatiefnemer.
- Voor vogels kan geen ontheffing worden verleend. Dit betekent dat altijd buiten het broedseizoen (afhankelijk van de situatie, maar meestal van 15 maart tot 15 juli) moet worden aangevangen met de werkzaamheden die verstoring van nesten teweegbrengen (zoals het graven en verwijderen van begroeiing), opdat de werkzaamheden geen schade berokkenen aan de reeds in het gebied broedende vogels en hun nesten.

Op grond van het huidige plan en de ecologische informatie zijn enkele aanbevelingen gedaan op het gebied van inrichting en beheer. Deze zijn:

- **Vleermuisvriendelijke verlichting**
Watervleermuizen houden van duisternis en zullen eerder gebruik maken van donkere routes dan van verlichte routes. Lichtverstoring kan worden tegengegaan door weinig lampen (van bijvoorbeeld straatlantaarns) in het water (Noord-Willemskanaal, Drentse Hoofdvaart) te laten schijnen.
- **Vleermuisvriendelijke brughoogte**
Tussen de onderkant van de nieuwe brug en het wateroppervlak dient minimaal 1,5 m "vliegruimte" te zijn, waardoor de watervleermuizen zich kunnen verplaatsen.
- Binnen het vogelbroedseizoen is het volgens de Flora- en faunawet verboden om broed- of rustgebieden van vogels te verstoren. De kritieke werkzaamheden, zoals het afgraven en opslaan van de top laag van wegen, mogen daarom niet in het broedseizoen worden uitgevoerd.
- **Amfibievriendelijk dempen van sloten**

Net als voor broedvogels geldt ook voor amfibieën dat zij niet in het voortplantingsseizoen mogen worden verstoord. Het eventuele dempen en afgraven van sloten in het plangebied dient daarom op een amfibievriendelijke manier en buiten het voortplantingsseizoen (over het algemeen in het voorjaar en de zomer) te gebeuren. Het heeft daarom de voorkeur om sloten in het najaar (september/oktober) af te graven of te dempen. Bij het dempen kan men het beste aan een van de uiteinden of in het midden beginnen, waarbij men naar het einde van de watergang toewerkt.

Aanvullend onderzoek

Het plangebied is niet aangewezen c.q. aangemeld als zijnde een Vogelrichtlijn- en of Habitatrichtlijngebied (Europees recht). Ook is het niet gelegen in de nabijheid van een dergelijk gebied (externe werking). Wel dient te worden beoordeeld of er ook zogenaamde zeer beschermde soorten flora en fauna, de soorten als genoemd in bijlage IV van de Habitatrichtlijn, in of nabij het plangebied zijn aangetroffen. Deze soorten verdienen extra bescherming op grond van artikel 6 van de Habitatrichtlijn. Een belangrijke afweging daarbij is te beoordelen of de planologische maatregelen, significante negatieve effecten in de zin van de Habitatrichtlijn genereren ten aanzien van die bepaalde diersoorten, in dit geval de watervleermuis. In verband daarmee is er nader onderzoek gedaan omtrent de vraag of er thans, gelet ook op de aanwezigheid van de huidige Asserwijkbrug, watervleermuizen aanwezig zijn en zo ja, hoe de vliegroutes van de vleermuizen zijn. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport "Aanvullend vleermuizenonderzoek bij Kloosterveen te Assen" van 17 juni 2004. Tijdens een aantal observatienachten zijn vijf soorten vleermuizen foeragerend waargenomen in het plangebied. In dit rapport zijn suggesties opgenomen waardoor de habitat van de vleermuizen niet significant negatief wordt aangetast. Indien "vleermuisvriendelijke" maatregelen worden getroffen wijst het onderzoek uit dat voor vier van de vijf beschermde in het plangebied foeragerende vleermuisensoorten geen significante negatieve effecten te verwachten zijn, ook al neemt de kwaliteit van hun foerageergebied af.

Ten aanzien van de vijfde soort, de watervleermuis, is voor de aan te leggen brug het volgende relevant. In het onderzoek is aangegeven dat de ideale minimale doorvlieghoogte tussen wateroppervlak en de onderkant van de brug onder een brug 150 cm is. Ook in het rapport van Ministerie van Verkeer en Waterstaat "Met vleermuizen overweg" wordt een minimale hoogte van 1 à 1,5 m genoemd. Indien om andere redenen de aanleg van de brug met deze ideale hoogte niet realiseerbaar is, zal er mogelijk een barrière voor de watervleermuizen in de huidige foerageerroute ontstaan. Vanwege de

geplande breedte van de nieuwe brug (wanneer de overspanning over het water op pilaren komt te staan en daardoor maximale doorvliegruimte in de breedte realiseert) is een hoogte van 1,2 m waarschijnlijk ook voldoende, aangezien de naburige bruggen (met uitzondering van de Asserwijkbrug) over het Noord-Willemskanaal dezelfde hoogte hebben en worden gepasseerd door de watervleermuizen.

De huidige Asserwijkbrug die op 125 m afstand ligt van de geplande Groene Dijkbrug heeft een doorvlieghoogte van 60 cm, maar wordt desondanks door de watervleermuizen via de doorvliegopening gepasseerd. Het is mogelijk dat de watervleermuizen de nieuwe Groene Dijkbrug ook via een doorvliegopening van 60 cm gaan passeren. De kans bestaat echter dat de watervleermuizen wanneer ze op een dergelijk kort traject (van 125 m) twee lage brugobstakels tegenkomen, deze in het geheel niet meer durven te passeren. Daarmee heeft het aanleggen van de nieuwe brug met een doorvlieghoogte van 60 cm mogelijk een significant negatief effect in de zin van artikel 6 van de Habitatrichtlijn (HR) op het foerageer- en vlieggedrag van de watervleermuizen. Echter over de gevolgen van twee dergelijke bruggen vlak bij elkaar zijn geen onderzoeks- of praktijkgegevens bekend.

Mogelijk besluiten de watervleermuizen om de twee bruggen niet meer aan de onderkant maar aan de bovenkant te passeren. In dat geval is het belangrijk te voorkomen dat de watervleermuizen bij het bovenlangs vliegen worden aangereden.

Deze aanrijdingskans wordt verkleind door aan de zijkant van de nieuwe brug schermen van tenminste 150 cm hoog te plaatsen. Voorts moet een vleermuisvriendelijke verlichting op de nieuwe brug worden gerealiseerd.

Op basis van dit aanvullend onderzoek wordt de brug op een zodanige hoogte aangelegd dat er een doorvlieghoogte van 120 cm ontstaat. Bij deze hoogte zal er waarschijnlijk geen sprake zijn van een significant negatief effect in de zin van artikel 6 van de Habitatrichtlijn. Daarnaast is een hoogte van 120 cm landschappelijk, civieltechnisch, verkeerstechnisch en financieel uitvoerbaar en acceptabel.

De aanvraag voor de ontheffing voor het beroeren van de grond bij de Dienst LASER van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit is verricht.

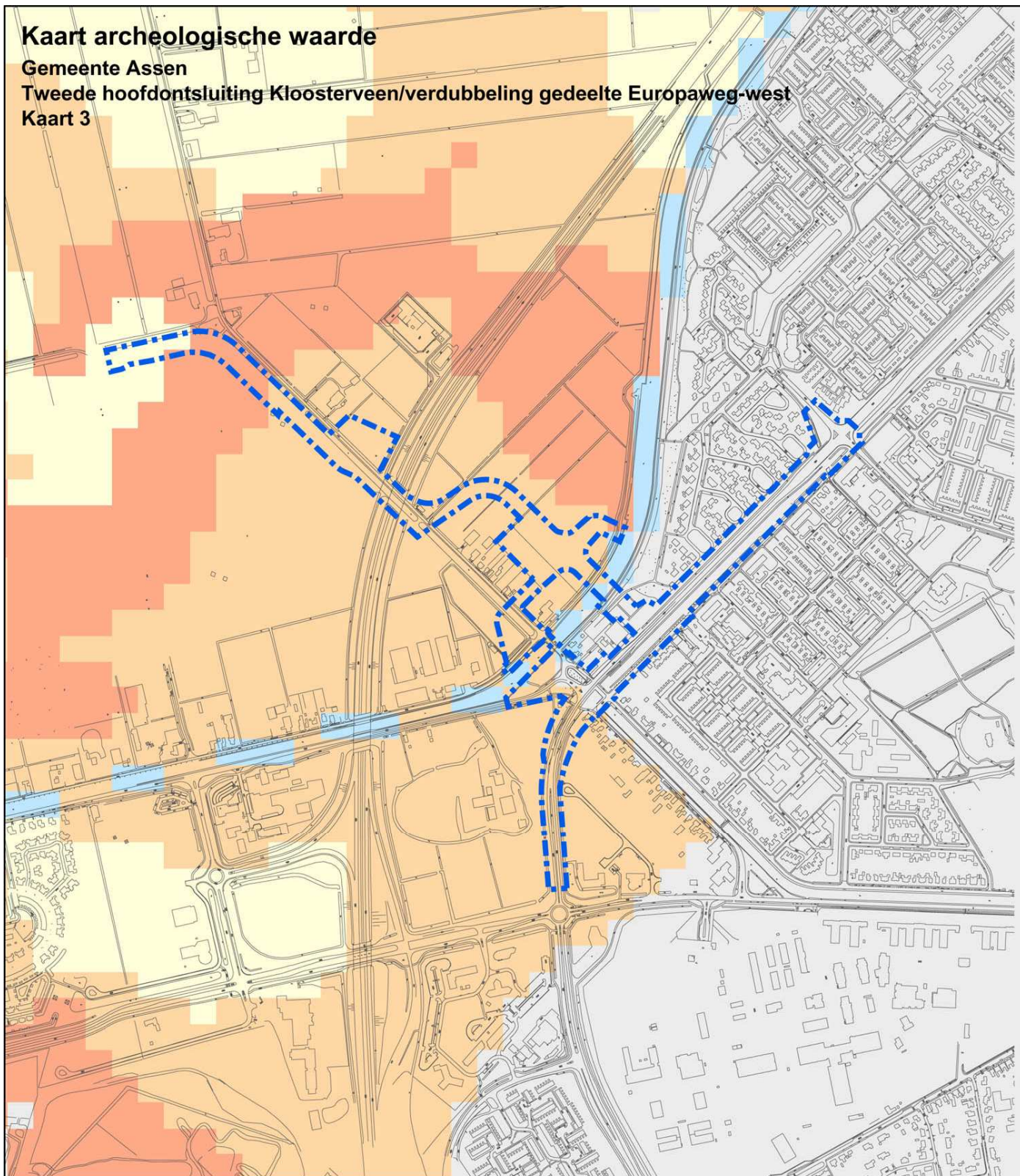
Bij het ontwerp en de uitvoering van de werkzaamheden zal zoveel mogelijk met bovenstaande aanbevelingen rekening worden gehouden. Zie ook de afstemmingsbepaling in de voorschriften.

Kaart archeologische waarde

Gemeente Assen

Tweede hoofdontsluiting Kloosterveen/verdubbeling gedeelte Europaweg-west

Kaart 3



Legenda

AMK (ROB)

-  archeologische betekenis
-  archeologische waarde
-  hoge archeologische waarde
-  zeer hoge archeologische waarde

IKAW

-  niet gekarteerd
-  lage trefkans
-  middelhoge trefkans
-  hoge trefkans
-  water

2.6 Archeologie

Archeologische waarden zijn in Nederland veelal onzichtbaar. Ze liggen grotendeels verborgen in de bodem, waardoor ze niet eenvoudig te karteren zijn. Uit het plangebied zelf zijn geen vondstmeldingen in het Centraal Archeologisch Archief en in het Centraal Monumenten Archief van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek aanwezig.

Om greep te krijgen op de nog onbekende informatie is door de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (kaart 3) uitgegeven. Deze kaart geeft een beeld van het bodemarchief. De legenda-eenheden van de kaart geven de trefkans aan, of de verwachtingswaarde voor het aantreffen van archeologische resten in de bodem weer.

Nagenoeg het hele plangebied is opgenomen op de Indicatieve Kaart van Archeologische waarden als “gebied met een middelhoge tot hoge trefkans”.

Als gevolg hiervan is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Het doel hiervan was om eventuele waarden in kaart te brengen en zo mogelijk in te passen in het plan.

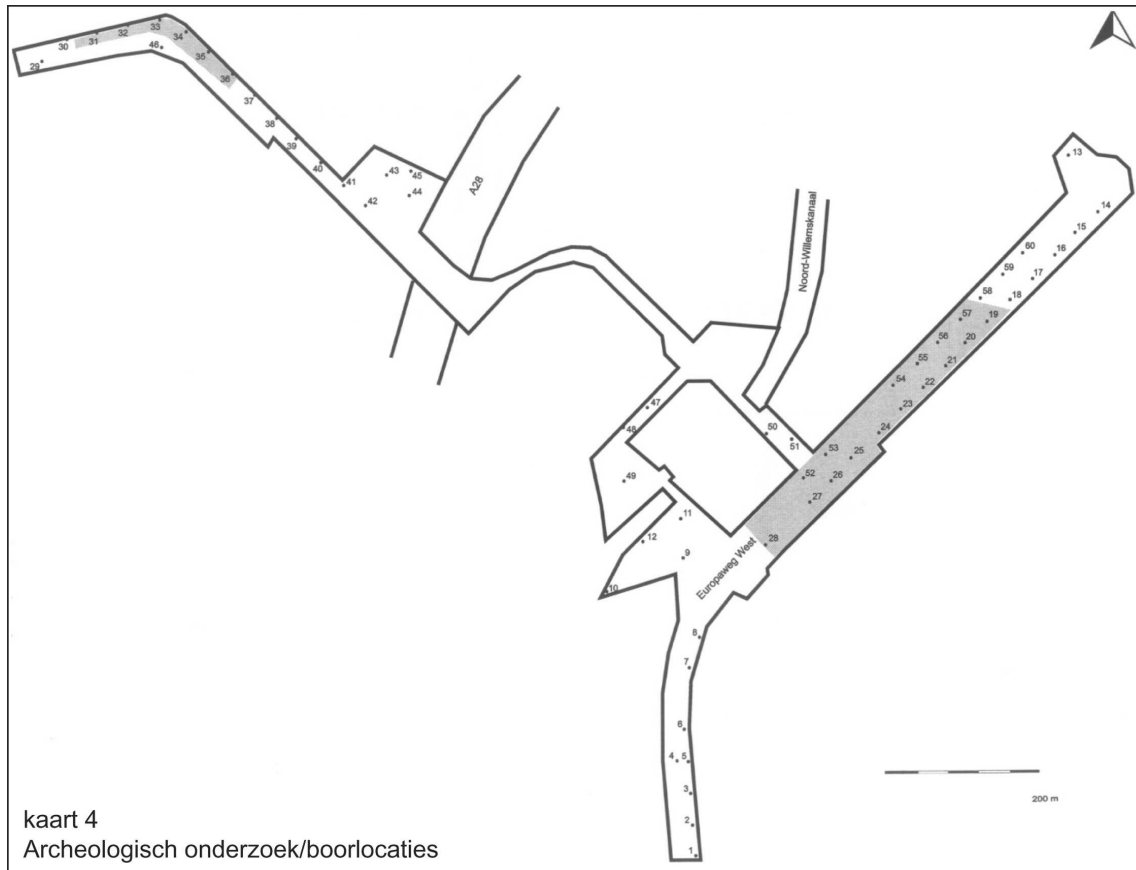
Het onderzoek is verricht door De Steekproef, Archeologisch Onderzoeks- en Adviesbureau. De resultaten van het onderzoek zijn verwoord in het rapport “Assen, Kloosterveen Ontsluitingsweg - Een inventariserend Archeologisch veldonderzoek”, september 2003.

De conclusies van het onderzoek zijn als volgt.

Het bodemprofiel in het plangebied van de tweede hoofdontsluiting is op de meeste boorlocaties verstoord. Het gaat hier om smalle stroken langs de reeds bestaande Europaweg-west en de nieuwe weg naar de wijk Kloosterveen. Langs de wegen lopen veel kabels en leidingen. In het noordwesten, ten zuiden van de boerderij Asserwijk 1, bevat de bodem nog een restant van een B-horizont, alhoewel hier recente ploegsporen zichtbaar zijn. Asserwijk 1 ligt op een zandkop en het noordwesten van dit plangebied hoort tot de rand van deze kop. Niet ver hier vandaan zijn vondsten uit het Mesolithicum gemeld. Het is mogelijk dat er in de bodem nog deels onverstoorde archeologische grondsporen aanwezig zijn. In het noordoosten van het plangebied, langs de Europaweg-west, is de bodem over het algemeen nog redelijk gaaf. In sommige boringen is een vermengde A-horizont aanwezig; in de meeste een redelijk gave B-horizont. Tijdens het veldwerk zijn geen archeologische vondsten gedaan.

Het is noodzakelijk om tijdens het verwijderen van de bouwvoor in het noordoosten en het noordwesten van het plangebied (zie de met grijs aangegeven delen in kaart 4) een archeologische waarneming te laten doen. Deze werkzaamheden zullen door een gecertificeerd archeologisch bureau worden verricht. Mochten er tijdens het

verwijderen van de bouwvoor toch grondsporen aanwezig zijn, dan kunnen deze worden opgetekend en voor toekomstig



wetenschappelijk onderzoek worden veiliggesteld.

2.7 Belemmeringen en externe veiligheid

NAM-leidingen

Door het plangebied lopen twee gastransportleidingen van de NAM. De eerste betreft een leiding met een diameter van 14". Deze loopt parallel aan de zuidkant van de A28, buigt af, kruist de tweede hoofdontsluiting en de Asserwijk en loopt vervolgens in zuidoostelijke richting parallel aan de Asserwijk.

De tweede leiding betreft een leiding met een diameter van 16". Deze loopt parallel aan de noordwestkant van de A28 alwaar de tweede hoofdontsluiting wordt gekruist.

De leidingen hebben een gronddek van minimaal 1.20 m. Uit oogpunt van veiligheid en bedrijfsvoering is het oprichten van bouwwerken niet toegestaan binnen een afstand van 5 m gerekend uit de hartlijn van de leiding. Het uitvoeren van werkzaamheden die een veilig en bedrijfszeker gastransport in gevaar kunnen brengen is binnen deze strook eveneens niet toegestaan.



Hoogspanningsleidingen	De tweede hoofdontsluiting kruist ter hoogte van het geprojecteerde sportterrein een dubbele hoogspanningsleiding. Tot een breedte van 25 m ter weerszijden van de lijn aangeduid met "hoogspanningsleiding" zijn de gronden mede bestemd voor hoogspanningsleidingen.
Geluidhinder	Het verkeerslawaaï van de Europaweg zorgt reeds lange tijd voor overlast in de woonwijken Pittelo en De Lariks. In hoofdstuk 6 wordt op dit aspect nader ingegaan.
Waterleidingen	Op de hoek van de tweede hoofdontsluiting en de Europaweg-west ligt de reinwaterkelder van de N.V. Waterleidingmaatschappij Drenthe. Bij de uitvoering van de plannen worden belangrijke waterleidingen gekruist. Bij de civieltechnische voorbereiding zal daarom over de uitvoering van de werkzaamheden contact met de maatschappij worden opgenomen.
Brandstofverkooppunt	Het plan biedt de mogelijkheid tot het realiseren van een verkooppunt voor motorbrandstoffen. Dit verkooppunt verkoopt geen LPG. Wat betreft de afstanden tot de woonbebouwing zijn de richtlijnen van de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" aangehouden.

2.8 Aanwezige functies

Asserwijk	Langs de Asserwijk liggen enkele woonpanden en een agrarisch bedrijf, dat ook een loonwerkersfunctie vervult. Afgezien van een klein volkstuinencomplex en een ligplaats voor woonschepen - beide langs het Noord-Willemskanaal - is de rest van het gebied in agrarisch gebruik. De ligplaatsen van de woonschepenhaven zijn allen bezet. Ze zijn bereikbaar over de dijk langs het Noord-Willemskanaal (de Groene Dijk Noordzijde). Aan het einde van de ligplaats houdt de wegverharding op. Direct ten westen van de A28 ligt een gaswinningslocatie. Noordelijk hiervan is een boscomplex met golfbaan in ontwikkeling. Oostelijk van het Noord-Willemskanaal begint de bebouwing van de woonwijk Pittelo. Verder ontsluit de Asserwijk de aanliggende percelen en Zeijerveen. Aan de overzijde van de Asserwijk ligt eerst een ijsbaan (die wordt verplaatst) en daarachter een palletfabriek. Deze fabriek heeft een ontsluiting op de Hoofdvaartsweg NZ.
Europaweg-west	Langs de Europaweg-west liggen delen van de wijken Pittelo en De Lariks. Ter hoogte van de aansluiting van de Hoofdvaartsweg NZ ligt aan de westzijde een reinwaterkelder.

.....

Het zuidelijk deel van de Europaweg ligt in het zogenaamde
Tussengebied.

.....



Huidige situatie Asserwijk



Huidige ontsluiting woonschepenhaven

.....



Huidige situatie Hoofdvaartsweg ZZ



Huidige situatie Europaweg-west

.....



3 Voorbereidende en samenhangende plannen

3.1 Algemeen

Dit hoofdstuk gaat in op de plannen van de gemeente Assen die vooraf zijn gegaan en die samenhangen met het realiseren van de tweede hoofdontsluiting van Kloosterveen. Het betreft hier het Structuurplan Kloosterveen, de keuze van het tracé, de Blauwe As en het terrein Groene Dijk.

3.2 Structuurplan Kloosterveen

In het Structuurplan Kloosterveen is het ontsluitingsprincipe van Kloosterveen (1e en 2e fase) opgenomen. Hierover wordt in paragraaf 6.2 het volgende gezegd.

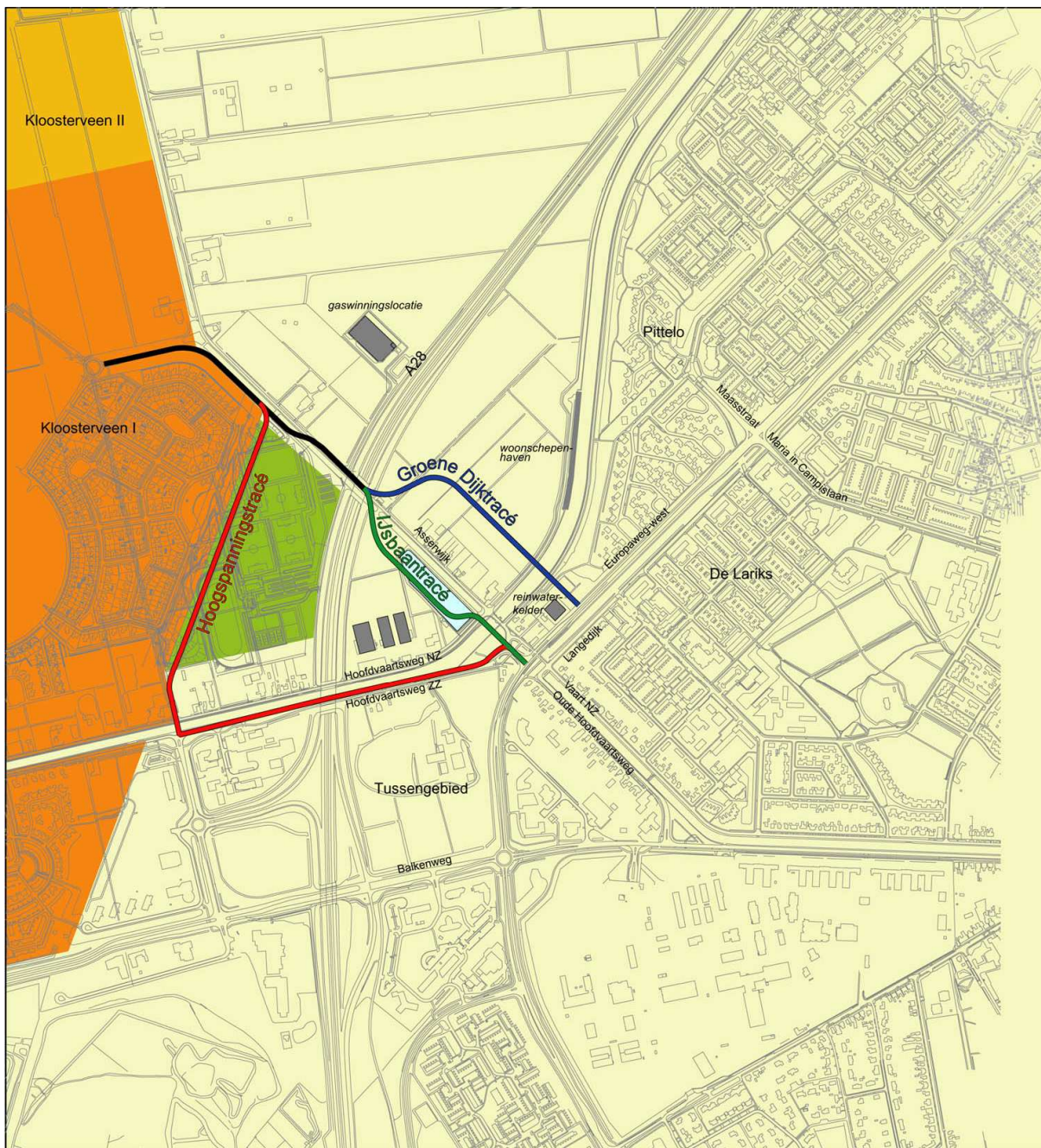
De verkeersstructuur is er op gericht om binnen de nieuwe woonwijk verblijfsgebieden van een relatief grote omvang mogelijk te maken. De hoofdontsluiting voor autoverkeer zal daarom zo veel mogelijk vanaf de randen plaatsvinden. De ontsluiting voor auto's zal derhalve deels ook indirect, ofwel via een omweg, plaatsvinden. Deze benadering wordt ook wel aangeduid met de term 'flankentheorie'. De woonwijk zal uiteindelijk zowel ter plaatse van de Balkenweg (zuidflank) als via het viaduct over de Asserwijk (oostflank) een aansluiting krijgen op de Europaweg.

Over de keuze van het tracé wordt in het structuurplan geen uitspraak gedaan.

3.3 Keuze van het tracé

Rapport "Tweede hoofdontsluiting Kloosterveen"

In 1999 is het rapport "Tweede hoofdontsluiting Kloosterveen" opgesteld. In dit rapport is een afweging gemaakt tussen drie varianten: het Hoogspanningstracé, het IJsbaantracé en het Groene Dijktracé. Op kaart 5 zijn deze varianten weergegeven. Eind december 1999 heeft het gemeentebestuur van Assen het rapport vrijgegeven voor inspraak. In de Berichten van de Brink van 5 januari 2000 is een informatieavond en een inspraakperiode aangekondigd. Gedurende de periode van 6 januari tot 7 februari kon een ieder schriftelijk reageren op het rapport. Op 11 januari 2000 is in Motel Van der Valk te Assen inspraakavond gehouden. Van de inspraak is in mei 2000 de nota "Inspraaknota Tweede hoofdontsluiting Kloosterveen" verschenen.



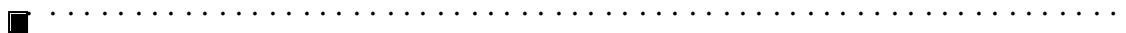
Kaart 5
Tracé-varianten

Tweede hoofdontsluiting Kloosterveen/
verdubbeling gedeelte Europaweg-west



0 125 250 375 500 m

BügelHajema
ADVISEURS
08-06-04



Voorkeur Groene Dijktracé	Naar aanleiding van het rapport en de inspraak wordt de voorkeur uitgesproken voor het Groene Dijktracé. Deze voorkeur is ingegeven door het volgende. - Uit de inspraakreacties kwam vrijwel geen steun voor het IJsbaantracé. Bij het bepalen van de keuze is dit tracé daarom als uitgesloten beschouwd. - Bij het Hoogspanningstracé komen de woningen Hoofdvaartsweg NZ 104 tot en met 124 tussen beide hoofdontsluitingen in te liggen met alle bereikbaarheidsproblemen van dien. - De bewoners van de Asserwijk hebben aangegeven onder bepaalde voorwaarden te kunnen leven met het Groene Dijktracé. - Vanuit Pittelo en De Lariks zijn bezwaren geuit tegen het Groene Dijktracé. Deze bezwaren hebben echter voor een belangrijk deel betrekking op geluidhindersituatie van de Europaweg. Een keuze voor het Hoogspanningstracé zou dat probleem echter niet oplossen. De gemeente onderkent dit geluidsprobleem en komt daar in dit bestemmingsplan door middel van geluidswerende voorzieningen aan tegemoet.
---------------------------	--

3.4 De Blauwe as

Het plan	De Blauwe As betreft het plan om de Vaart tussen het Noord-Willemskanaal en de Kolk weer open te stellen voor scheepvaart. In relatie tot de tweede hoofdontsluiting kunnen de volgende twee opmerkingen geplaatst worden. In de eerste plaats is het bevaarbaar kunnen maken van de Vaart geen doorslaggevende factor voor de keuze van het tracé. Zelfs indien het bevaarbaar maken geheel buiten beschouwing zou blijven, en dus alleen een toetsing zou plaatsvinden aan de aspecten autoverkeer, fietsverkeer, openbaar vervoer, geluidhinder en ruimtelijke aspecten, verdient het Groene Dijktracé naar het oordeel van de gemeente nog steeds de voorkeur. Ten tweede biedt juist bij het Groene Dijktracé de beste mogelijkheden voor het weer bevaarbaar maken van de Vaart.
Vaartwel of niet bevaarbaar	In het "Bestuursprogramma Assen 1998-2002" is ten aanzien van het bevaarbaar maken de volgende passage opgenomen: <i>"Een plan voor het bevaarbaar maken van de Vaart wordt opgesteld, om, wanneer de gelegenheid zich voordoet in aanmerking te kunnen komen voor externe bijdragen en subsidies."</i> De ontwerp-Structuurvisie De Blauwe As vormt dat plan.





In het kader van de besluitvorming over de tweede hoofdontsluiting kan, tegen de achtergrond van het bestuursprogramma, niet worden uitgesloten dat de gemeenteraad zal besluiten om de Vaart bevaarbaar te maken. Een dergelijk besluit wordt echter niet genomen in het kader van de tweede hoofdontsluiting. Besluitvorming over het bevaarbaar maken, zal plaatsvinden in het kader van de uitwerking van De Blauwe As.

Om geen mogelijkheden te blokkeren, wordt in dit bestemmingsplan uitgegaan van de situatie die ontstaat indien de Raad zal besluiten om de Vaart bevaarbaar te maken.

Ophoging Europaweg

Gekozen is voor een vaste brug in de Europaweg met een zodanige hoogte dat fietsers de Europaweg ongelijkvloers en nagenoeg op maaiveld kunnen kruisen. Bovendien dient de Vaart voor voldoende schepen bereikbaar te zijn.

Het gemeentebestuur heeft hierbij het volgende overwogen:

- Een belangrijk uitgangspunt is dat Kloosterveen zoveel mogelijk een wijk van Assen moet worden. In dat opzicht is het van belang dat de primaire fietsroute naar Kloosterveen een hoogwaardig karakter heeft. Bij deze oplossing kunnen fietsers naar Kloosterveen de Europaweg ongelijkvloers, maar wel op maaiveld kruisen.
- Ten gevolge van de genoemde ophoging van de Europaweg ontstaan gunstige voorwaarden voor het bevaarbaar maken van de Vaart, zonder dat een beweegbare brug nodig is. Een beweegbare brug zou overigens de doorstroming op de Europaweg zeer beperken.
- De fietsroute langs de Europaweg blijft gehandhaafd op maaiveldniveau. In de huidige situatie, zonder een bevaarbare Vaart, maken fietsers gebruik van de verbinding tussen Langedijk/Vaart nz en Oude Hoofdvaartsweg. Als de Vaart eventueel doorgetrokken wordt naar de Drentsche Hoofdvaart, dan zal er een fietsbrug aangelegd worden zonder wezenlijke hoogteverschillen.

Constructie opgetilde Europaweg

Door een transparante, open constructie wordt voorkomen dat de opgetilde Europaweg te veel een visuele barrière zal vormen.



3.5 Terrein Groene Dijk

Het Structuurplan Kloosterveen noemt de mogelijkheid van een ontwikkeling van het gebied Groene Dijk als bedrijventerrein. Door de ontwikkelingen op het Messchenveld hebben de plannen tot het inrichten van dit terrein voor kleinschalige bedrijvigheid vooralsnog geen prioriteit. Dit houdt in dat op korte termijn geen ontwikkelingen op dit terrein zullen plaatsvinden.

4 Verkeersaspecten

4.1 Beleid

Net als bij het bestemmingsplan Kloosterveen zijn voor de gemeente Assen de belangrijkste pijlers ten aanzien van het verkeer en vervoer de beperking van de groei van de automobiliteit en het toepassen van het principe van Duurzaam Veilig.

Beperking automobiliteit

Een belangrijk uitgangspunt in het Structuurplan Kloosterveen en in het bestemmingsplan Kloosterveen I is de zogeheten “flankentheorie”. Kort samengevat zal Kloosterveen volgens deze opvatting twee hoofdontsluitingen krijgen, die gebruik maken van de buitenste viaducten om de A28 te passeren. Een essentieel onderdeel van de flankentheorie is een min of meer autoluwe zone, die diagonaal door Kloosterveen loopt. Deze zone bevat een belangrijke fietsroute en verdeelt de wijk als het ware in twee “sectoren”. De ene hoofdontsluiting, de huidige Prof. Prakkeweg, maakt in de eindsituatie de zuidwestelijke sector bereikbaar. De tweede hoofdontsluiting maakt de noordoostelijke sector bereikbaar. De wijk Kloosterveen is momenteel, conform het Structuurplan en het bestemmingsplan, in uitvoering volgens deze vastgestelde uitgangspunten. Hierbij wordt het autoverkeer zoveel mogelijk langs de oostelijke en zuidelijke rand van het plangebied afgevoerd. Daardoor ontstaat een min of meer “verkeersluw” middengebied, waarin korte routes voor fietsers en het openbaar vervoer naar het wijkcentrum, dan wel het centrum van Assen mogelijk zijn.

Duurzaam Veilig

Een duurzaam veilig beleid wordt opgezet vanuit vier invalshoeken:

- een veilig mobiliteitsbeleid;
- een veilige opbouw en inrichting van het wegennet;
- een veilige ruimtelijke planning;
- een veilig gedrag in het verkeer.

Het eerste aspect is in het voorafgaande al aan de orde geweest. Een veilige opbouw en inrichting van het wegennet wordt bereikt door het toekennen van eenduidige functies aan wegen. Hierbij worden drie functies van wegen onderscheiden; functies die elkaar bovendien uitsluiten.



1. *Stromen*

Bij deze functie gaat het om verwerken van doorgaand autoverkeer over grotere afstanden. Deze wegcategorie is in dit plan niet aan de orde.

2. *Ontsluiten*

Bij deze functie staat het vlot bereiken van wijken en gebieden centraal. Binnen de bebouwde kom zijn bij deze functie snelheden van 50 km/uur en 70 km/uur aanvaardbaar. Deze wegcategorie is in dit plan aan de orde in de vorm van de tweede hoofdontsluiting en de Europaweg-west. Voor de tweede hoofdontsluiting zal een maximumsnelheid van 50 km gaan gelden. Voor de Europaweg-west wordt de maximumsnelheid van 70 km/uur gehandhaafd.

3. *Verblijven*

Bij de functie verblijven staat het toegankelijk maken van woningen, winkels, bedrijven, percelen en dergelijke centraal. Tevens wordt de ontmoetingsfunctie van de straat veiliggesteld. Mede in verband hiermee moet worden gedacht aan snelheden van 30 km/uur of minder.

Met uitzondering van de tweede hoofdontsluiting en de Europaweg-west, krijgen alle wegen binnen het plangebied (onder andere de verbindingsweg tussen de tweede hoofdontsluiting en de Asserwijk en de Hoofdvaartsweg NZ) een verblijfsfunctie.

Opzet hoofdwegenstructuur

In het Structuurplan Kloosterveen is de hoofdopzet van de wegenstructuur opgenomen. In deze opzet is aangegeven dat bij de realisatie van Kloosterveen II een tweede hoofdontsluiting noodzakelijk is.

4.2 **Ontwikkeling verkeersintensiteiten**

Een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van de verkeersintensiteit is naast de voorgestane flankentheorie de voortgang van de woningbouw. Aan het eind van het jaar 2004 zullen er circa 1.800 woningen in Kloosterveen gebouwd zijn. In totaal zullen er in Kloosterveen ongeveer 5.450 woningen gebouwd worden. Dat betreft 3.500 woningen in de zogenaamde eerste fase en 1.950 woningen in de tweede fase. Het bouwtempo is zodanig dat Kloosterveen (fase 1 en 2) op z'n vroegst in het jaar 2016 voltooid is. Om de effecten van de aanleg van de tweede hoofdontsluiting ten volle in beeld te brengen, is er derhalve een verkeersmodelberekening uitgevoerd voor het jaar 2016.

Verkeersintensiteiten

De gemeente Assen beschikt over een verkeersmodel. In dit model is berekend wat de verkeersintensiteiten op het wegennet zullen zijn. Bij dit model is rekening gehouden met de socio-economische ontwikkelingen van Assen in de komende periode (aantal inwoners en arbeidsplaatsen) en de verkeersinfrastructuur.

De resultaten van de verkeersprognose zijn eveneens als uitgangspunt gehanteerd voor dit akoestisch onderzoek. Daarbij is maatgevend het jaar voor de reconstructie en de situatie 10 jaar na het gereedkomen van het werk. De reconstructie zal mogelijk in 2005 starten en in 2006 gereed zijn. Voor het akoestisch onderzoek zijn derhalve maatgevend de jaren 2005 en 2016. De verkeersintensiteiten voor de desbetreffende wegen zijn in onderstaande tabellen weergegeven.

Tabel 1		Verkeersintensiteiten 2005 inclusief percentage lichte, middelzware en zware motorvoertuigen			
Weg	Wegvak	Intensiteit	li. mvt	mz mvt	zw mvt
Europaweg	Balkenweg – 2 ^e hoofdontsluiting	12.700	91	6	3
	2 ^e hoofdontsluiting – M. in Campislaan	16.400	91	6	3
	M. in Campislaan – Rijnstraat	13.000	91	6	3
Tw eede hoofdontsluiting		nvt			
verbindingsweg	2 ^e hoofdontsluiting-Hoofdvaartsweg NZ	nvt			
Maria in Campislaan		8.200	94	4	2
Maasstraat		3.000	96	3	1

Tabel 2		Verkeersprognoses 2016 inclusief percentage lichte, middelzware en zware motorvoertuigen			
Weg	Wegvak	Intensiteit	li. mvt	mz mvt	zw mvt
Europaweg	Balkenweg – 2 ^e hoofdontsluiting	35.700	91	6	3
	2 ^e hoofdontsluiting – M. in Campislaan	35.400	91	6	3
	M. in Campislaan – Rijnstraat	22.500	91	6	3
Tw eede hoofdontsluiting		15.400	94	4	2
verbindingsweg	2 ^e hoofdontsluiting-Hoofdvaartsweg NZ	1.000	94	4	2
Maria in Campislaan		15.500	94	4	2
Maasstraat		3.500	96	3	1



5 Planbeschrijving

Met als basis de in hoofdstuk 3 genoemde uitgangspunten, volgt in dit hoofdstuk een beschrijving van onder meer het tracé en de inrichting van de tweede hoofdontsluiting en de Europaweg, alsmede de voorzieningen voor het openbaar vervoer en het fietsverkeer.

5.1 Tracébeschrijving

Het gekozen tracé van de tweede hoofdontsluiting laat zich van west naar oost als volgt beschrijven (zie kaart 6). Komende vanuit Kloosterveen loopt de tweede hoofdontsluiting parallel aan de Asserwijk. Ter hoogte van de aansluiting met het sport- en recreatiecomplex (rotonde) wordt de Asserwijk (water) gekruist en gaat het tracé gebruik maken van de Asserwijk (weg). Onder het viaduct in de A28 door doorkruist de tweede hoofdontsluiting het Groene Dijkterrein. De tweede hoofdontsluiting buigt af in noordoostelijke richting om op voldoende afstand, in het kader van de Wet geluidhinder, langs de woningen aan de Asserwijk te gaan. Vervolgens buigt de tweede hoofdontsluiting in zuidoostelijke richting, kruist het Noord-Willemskanaal en sluit ter hoogte van de reinwaterkelder van de Waterleidingmaatschappij Drenthe aan op de Europaweg. De keuze van dit tracé houdt in dat de woning Asserwijk 36 moet worden afgebroken.

Locatie van het toekomstige Groene Dijktracé

Tweede hoofdontsluiting



Kaart 6

Autoverbindingen

— wegen opgesteld voor autoverkeer

Tweede hoofdonsluiting Kloosterveen/
verdubbeling gedeelte Europaweg-west



0 100 200 300 m

BügelHajema
ADVISEURS

08-06-04



Europaweg-west

De tussen de Balkenweg en Maria in Campislaan te reconstrueren Europaweg blijft het tracé van de huidige weg volgen. De reconstructie bestaat uit de volgende werkzaamheden:

- Het bovengenoemde gedeelte van de Europaweg wordt verbreed tot een 2x2 strooks weg.
- Ten behoeve van het fietsverkeer wordt bij deze verdubbeling van de Europaweg een viaduct aangelegd. Daartoe wordt de Europaweg iets opgetild tot een hoogte van ongeveer 4 m boven het maaiveld.
- Ter hoogte van de aansluiting met de tweede hoofdontsluiting worden opstelvakken aangelegd ten behoeve van de aan te brengen verkeerslichteninstallatie.

De verdubbeling van de Europaweg-west heeft in samenhang met de reconstructie van de Asserwijk tot gevolg dat de woning Hoofdvaartsweg 67 moet worden afgebroken.

Asserwijk

De Asserwijk wordt niet gebruikt als tweede hoofdontsluiting. Ter voorkoming hiervan wordt deze weg geknipt.

Het deel tussen het Noord-Willemskanaal en de A28 gaat ter hoogte van de A28 over in een vrijliggend fietspad naar Kloosterveen. Het deel ten zuidoosten van het Noord-Willemskanaal gaat ter hoogte van de Europaweg over in een fietspad onder de Europaweg door. De woningen aan deze delen worden wat het autoverkeer betreft ontsloten via een verbindingsweg tussen de Asserwijk en de tweede hoofdontsluiting. De mogelijkheid bestaat dat het openbaar vervoer gebruik maakt van het deel van de Asserwijk tussen het Noord-Willemskanaal en de verbindingsweg naar de tweede hoofdontsluiting (zie ook kaart 7).

Het deel van de Asserwijk ten noordoosten van Kloosterveen sluit ter hoogte van de rotonde naar het sport- en recreatiepark "De Hoogspanning" aan op de tweede hoofdontsluiting. Hier wordt ook de gaswinningslocatie ontsloten.

Ontsluiting woonschepen

De woonschepenhaven wordt ontsloten via de rotonde in de tweede hoofdontsluiting nabij het Noord-Willemskanaal. De ontsluiting over de Groene Dijk NZ met de Asserwijk komt daarmee te vervallen.

Hoofdvaartsweg NZ

De Hoofdvaartsweg NZ wordt ter hoogte van Faber pallets uitgebogen in noordelijke richting en kruist de Asserwijk tussen pand nr.16 en 20. Vervolgens sluit de weg via de rotonde aan op de tweede hoofdontsluiting.

Hoofdvaartsweg ZZ

De Hoofdvaartsweg ZZ blijft opengesteld voor het plaatselijk autoverkeer. Er wordt echter een knip in de weg aangebracht zodat, met uitzondering van een eventuele buslijn, doorgaand autoverkeer onmogelijk wordt.



Kaart 7

Langzaamverkeerverbindingen en openbaar vervoer

- vrijliggende fietspaden
- fietsroute met autoverkeer
- - - denkbare routes openbaar streekvervoer
- route Q-liner
- route stadsdienst

Tweede hoofdonsluiting Kloosterveen/
verdubbeling gedeelte Europaweg-west



0 100 200 300 m

BügelHajema
ADVISEURS
09-06-04

5.2 Fietsvoorzieningen

Basis fietsvoorzieningen

Ten behoeve van de tweede hoofdontsluiting van Kloosterveen worden de volgende fietsvoorzieningen aangelegd (zie ook kaart 7). De fietsverbinding Assen centrum - Kloosterveen kruist de Europaweg ongelijkvloers, maakt gebruik van de Asserwijkbrug en de Hoofdvaartsweg NZ. Na de kruising met de A28 sluit de verbinding aan op het nieuw aan te leggen fietspad naar het centrum van Kloosterveen.

De fietsverbinding naar de Hoofdvaartsweg ZZ kruist de Europaweg ongelijkvloers, en buigt ter hoogte van de Asserwijkbrug af naar het bestaande fietspad.

Het fietspad langs de Groene Dijk NZ kruist de tweede hoofdontsluiting gelijkvloers. Ter hoogte van Asserwijkbrug sluit dit fietspad aan op de Asserwijk.

Ten behoeve van de woonschepenhaven wordt een directe aansluiting op het fietspad langs de tweede hoofdontsluiting gerealiseerd om een zo kort mogelijke verbinding te krijgen met de voorzieningen in de wijk Pittelo.

Indien besloten wordt de Vaart weer bevaarbaar te maken zal over de Vaart, in de nabijheid van de Europaweg-west een aparte fietsbrug worden aangelegd.

5.3 Openbaar vervoer

Kloosterveen II krijgt geen eigen openbaar vervoervoorzieningen, maar maakt gebruik van de voorzieningen van Kloosterveen I. Kloosterveen I is bereikbaar voor de Q-liner, het streekvervoer en de stadsdienst.

In het kader van de Regiovisie Groningen – Assen is een visie uitgesproken dat er in Assen-West, nabij Kloosterveen en de Europaweg-west, een openbaar vervoerknooppunt moet worden gerealiseerd. Het openbaar vervoerknooppunt zou de vervoersmogelijkheden moeten vergroten tussen stadsbussen, streeklijnen en Q-liners. De lijnvoering en het bedieningsniveau van het openbaar vervoer in Assen (en in Kloosterveen) wordt bepaald door de Provincie Drenthe, de Provincie Groningen en de Gemeente Groningen (GGD-overheden). De gemeente Assen heeft daarin een adviserende rol.

Aan de Ontwikkelgroep OV is voorgesteld om langs de tweede hoofdontsluiting het openbaar vervoerknooppunt Assen-West te



.....

situëren. De geschetste locatie langs de tweede hoofdontsluiting kon dan aangedaan worden door Q-liners, de streeklijnen en de stadslijn Kloosterveen. De locatie was bovendien vlak bij de primaire fietsroute Kloosterveen – Asserwijk – centrum Assen gesitueerd.

De Ontwikkelgroep OV heeft aan de gemeente Assen kenbaar gemaakt de locatie van het openbaar vervoerknooppunt langs de tweede hoofdontsluiting niet ideaal te vinden. De gemeente Assen heeft daarop voorgesteld een andere locatie voor de realisering van een openbaar vervoerknooppunt te gaan zoeken. Daarmee vervalt de locatie langs de tweede hoofdontsluiting als ov-knooppunt..

Op basis van het voorgaande wordt van de volgende lijnvoering uitgegaan:

- de Q-liner rijdt via de Europaweg-west;
- voor de streeklijnen vanuit Smilde en Norg zijn er 3 routes denkbaar:
 1. Hoofdvaartsweg ZZ – Balkendwarweg – Balkenweg – Europaweg-west;
 2. Hoofdvaartsweg ZZ – Asserwijk – tweede hoofdontsluiting – Europaweg-west;
 3. Domeinweg – Hildegard van Bingenweg – tweede hoofdontsluiting – Europaweg-west.
- de stadslijn rijdt via de Maria in Campislaan – Europaweg-west – tweede hoofdontsluiting naar Kloosterveen en vice versa.

De in de toekomst te rijden routes worden vastgesteld door de provincie Drenthe. Deze routes kunnen derhalve wijzigen. De busroutes zijn weergegeven op kaart 7.

5.4 Verkooppunt motorbrandstof

Ten noordwesten van de verbindingsweg tussen de Asserwijk en de tweede hoofdontsluiting wordt een verkooppunt voor motorbrandstoffen gerealiseerd. Dit verkooppunt verkoopt geen LPG. Indien op jaarbasis meer dan 4.000.000 liter brandstof wordt omgezet, is de totale benodigde oppervlakte voor dit verkooppunt 2.500 m². Indien minder brandstof wordt verkocht, is de benodigde oppervlakte 1.500 m². De bebouwing beslaat een oppervlakte van maximaal 70 m² en kent een hoogte van maximaal 4 m.

5.5 Juridische vormgeving

Voor het gehele plangebied geldt de bestemming wegverkeer. Onder deze bestemming vallen wegen, parkeerplaatsen, voetpaden, fietspaden, alsmede taluds, bermen bermsloten, water en groenstroken. Wat betreft het water is middels een aanduiding op de

.....

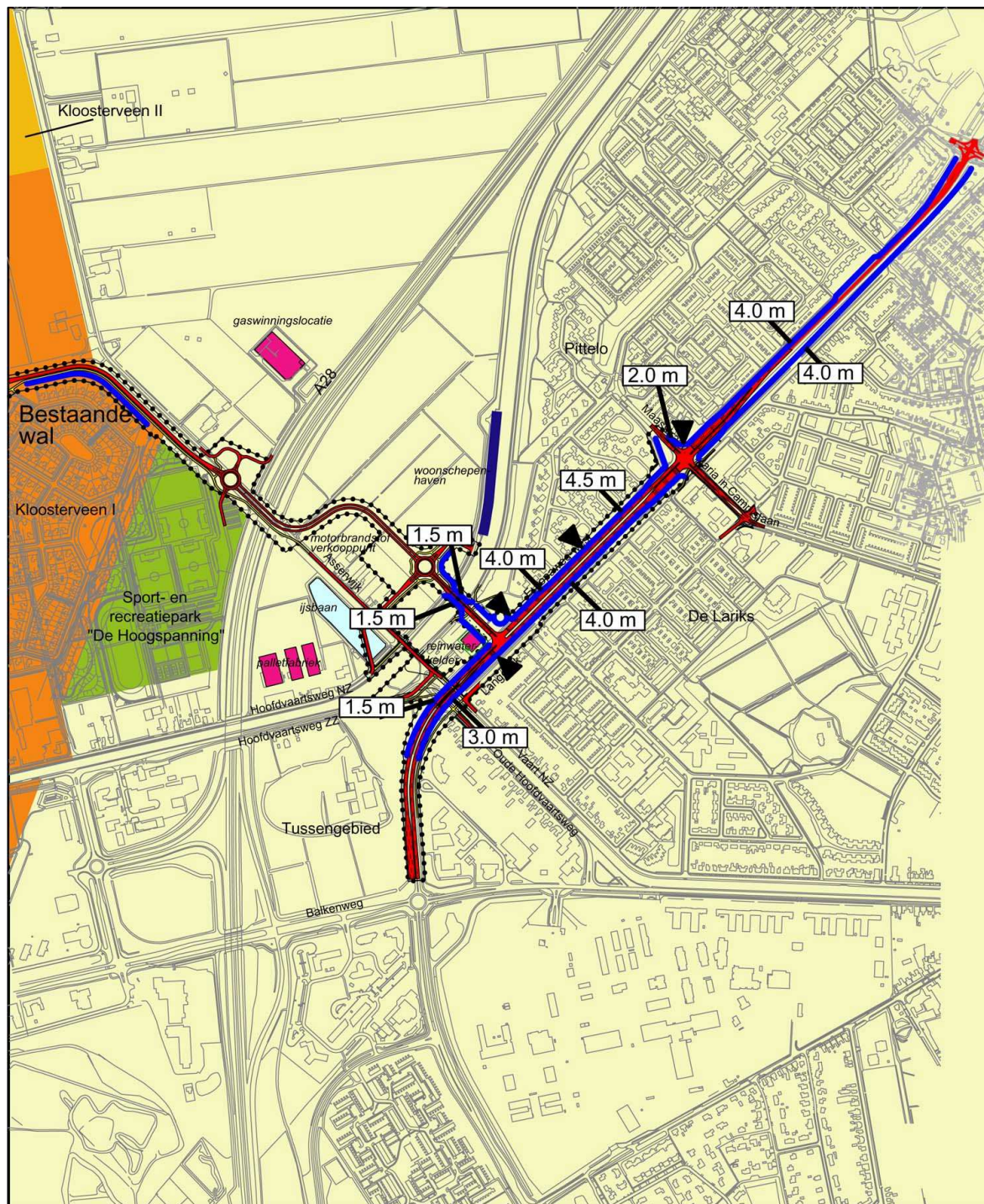


plankaart aangegeven waar een vaarverbinding gerealiseerd kan worden tussen de Vaart en het Noord-Willemskanaal. Binnen de bestemming is voorts ruimte voor gebouwtjes en andere bouwwerken, zoalsabri's telefooncellen, wegenbouwtechnische en verkeers-technische voorzieningen zoals geluidwerende voorzieningen, bruggen, verkeersgeleiders, verkeerszuilen, lichtmasten en bewegwijzering. Ook straatmeubilair als zitbanken, reclameborden en -zuilen vallen onder de bestemming.

Er wordt aangegeven dat de van de aan te leggen weg het aantal rijstroken niet meer dan twee bedraagt met uitzondering van de Europaweg, waarvan het aantal rijstroken niet meer dan vier bedraagt en met uitzondering van opstelstroken bij kruispunten, naastgelegen fietspaden, ventwegen en busbanen.

Op de plankaart is tevens het gebied aangegeven dat voor versnelde verwerkelijking in aanmerking komt.

In artikel 13, lid 1 WRO is bepaald dat in een bestemmingsplan, voorzover het feitelijke gebruik afwijkt van het gebruik in het plan, één of meerdere onderdelen kunnen worden aangewezen waarvan verwerkelijking in de naaste toekomst noodzakelijk wordt geacht. Als het bestemmingsplan dit "urgentie-element" bevat, hoeft de urgentie niet nog eens in het kader van een onteigeningsprocedure te worden aangetoond. Het begin van de onteigeningsprocedure komt als het ware te vervallen, waardoor de gemeenteraad direct kan besluiten tot onteigening zonder van tevoren een onteigeningsplan ter inzage te leggen. Op deze manier kan de nodige tijdwinst worden geboekt (zie ook artikel 8 van de voorschriften).

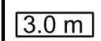


Kaart 8

Afscherminghoogtes

 Afscherming

 Overgang afschermingshoogte

 Hoogte afscherming ten opzichte van wegdek

Tweede hoofdonsluiting Kloosterveen/
verdubbeling gedeelte Europaweg-west



0 125 250 375 500 m

BügelHajema
ADVISEURS

22-09-04



6 Milieuaspecten

6.1 Wegverkeerslawaaï

Met als basis de verkeersintensiteiten en de verkeersstructuur uit paragraaf 4.2 komen de akoestische aspecten aan de orde. In de bijlagen is het akoestisch onderzoek opgenomen. De resultaten van dit onderzoek zijn in het onderstaande opgenomen.

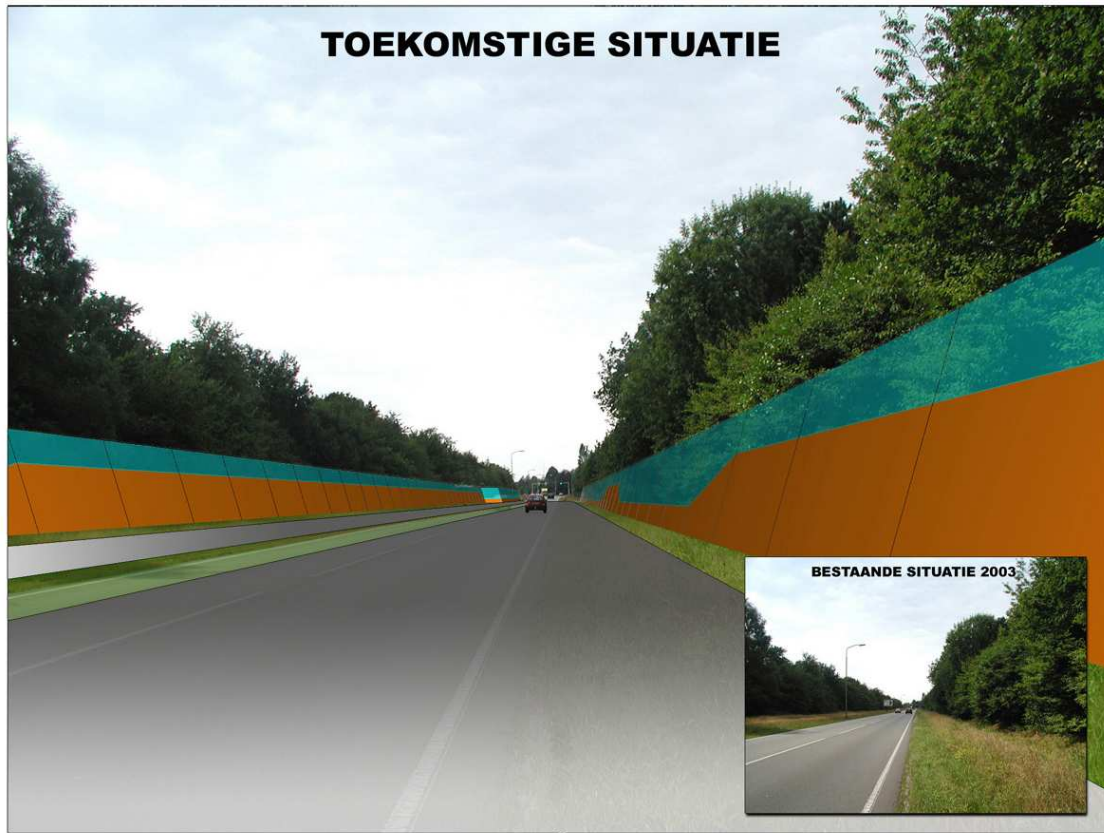
6.1.1 Tweede hoofdontsluiting

De aanleg van een nieuwe weg wordt in de Wet geluidhinder gezien als een nieuwe situatie. In deze situatie mag de gevelbelasting van geluidsgevoelige bebouwing niet meer bedragen dan 50 dB(A). Dit geldt zowel voor woningen als voor andere geluidsgevoelige bebouwing, zoals scholen. In een aantal gevallen is volgens de Wet geluidhinder ontheffing mogelijk tot een hogere grenswaarde. Onder meer stedenbouwkundige, landschappelijke en/of financiële redenen kunnen daartoe aanleiding zijn. Ontheffing is via Gedeputeerde Staten mogelijk tot maximaal 60 dB(A). De wet regelt voorts het hoogst toelaatbare binnenniveau.

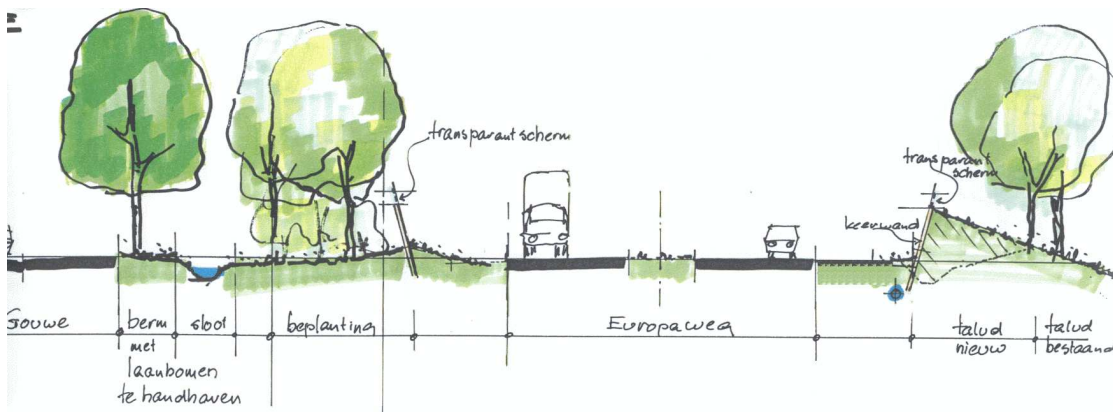
Toelaatbare
waarde en
geluidsbelasting in nieuwe
situaties

De aanleg van de tweede hoofdontsluiting moet worden beschouwd als een nieuwe situatie. De berekeningen tonen aan dat de geluidsbelastingen van de binnen de zone van deze weg gelegen woningen aan de oostzijde van de A28 de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet overschrijden. Niettemin is in het overleg tussen de bewoners van Pittelo en de gemeente besloten om langs de tweede hoofdontsluiting een afscherming aan te brengen. Het betreft hier een afscherming tussen de brug over het Noord-Willemskanaal en de Europaweg met een hoogte van 1,5 m ten opzichte van het wegdek niveau. Ter hoogte van de Europaweg wordt aan de noordzijde aangesloten op de afscherming langs de Europaweg-west en aan de zuidzijde op de reinwaterkelder van de waterleiding-maatschappij. Op kaart 9 is ter hoogte van de afscherming langs de tweede hoofdontsluiting een principe dwarsprofiel opgenomen.

Wat betreft de woningen aan de westkant van de A28 is in het kader van het bestemmingsplan Kloosterveen ontheffing verleend tot een waarde van 55 dB(A). Deze waarde wordt niet overschreden.



Impressie toekomstige situatie



Impressie dwarsprofiel Europaweg-west inclusief afscherming

6.2 Verdubbeling Europaweg

Het verdubbelen van de Europaweg tussen de Balkenweg en de Maria in Campislaan moet worden gezien als reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De verdubbeling van de Europaweg zorgt er voor dat een aantal woningen te maken krijgt met een veranderde geluidssituatie. Daarnaast heeft een groot aantal woningen nu reeds te maken met een hoge geluidsbelasting (meer dan 60 dB(A)). De gemeenteraad heeft daarom in het raadsbesluit van 15 juni 2000 het volgende vastgesteld:

Verder stellen wij ons voor om vooraf, dan wel gelijktijdig met de aanleg van het Groene Dijktracé saneringsmaatregelen te treffen voor het gedeelte Europaweg gelegen tussen de Balkenweg en de Maria in Campislaan, waarbij de gevelbelasting van 55 dB(A) of binnenwaarde van 40 B(A) niet zal worden overschreden. Dit betekent een versnelde verbetering van de geluidhindersituatie.

Ter vergadering is besloten het raadsvoorstel uit te breiden door vast te stellen dat dit ook geldt voor het deel van de Europaweg-west tussen de Maria in Campislaan en de Rijnstraat.

Toepassing van hoogwaardig geluidsabsorberend asfalt in combinatie met afscherming (zie tabel 3 en kaart 8) zorgt er voor dat een groot deel van de betreffende woningen een gevelbelasting van 55 dB(A) of minder krijgt. Voor de hoogbouw aan de Gouwe en de Grift is dit niet mogelijk. Desondanks treedt een verbetering op van de huidige situatie. Er is derhalve geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Op grond van de uitspraak van de raad (zie voogdaand raadsbesluit) zal onderzocht zal worden in hoeverre de binnenwaarde van 40 dB(A) wordt overschreden. Indien dit het geval is zullen gevelmaatregelen worden toegepast.

Tabel 3 Hoogte afscherming per wegvak			
Weg	wegvak	zijde	hoogte
Europaweg-west	Balkenweg-Tweede hoofdontsluiting	zuidoost	3.0 m
	Tweede hoofdontsluiting-Maria in Campislaan	zuidoost	4.0 m
	Hoofdvaartsweg-Tweede hoofdontsluiting	noordwest	1.5 m
	Tweede hoofdontsluiting-Zaanstraat 17	noordwest	4.0 m*
	Lingestraat 17-Maasstraat	noordwest	4.5 m

* vanwege de continuïteit van de hoogte van de schermen zal er een grotere hoogte bespreekbaar zijn. (Zie ook blz.12 bijlage)

In nevenstaande afbeelding is een impressie van een verdubbelde Europaweg met schermen weergegeven, alsmede een dwarsprofiel.

De Europaweg kruist de Oude-Hoofdvaartsweg en Vaart NZ ongelijkvloers. Door een transparante, open constructie wordt voorkomen dat de opgetilde Europaweg te veel een visuele barrière zal vormen. Dit wordt bereikt door de op het viaduct toe te passen schermen in een doorzichtig materiaal uit te voeren. Daarnaast is de overspanningbreedte zodanig gekozen dat deze ongeveer samenvalt met de rooilijn van de woningen langs de Vaart NZ en ZZ. Op kaart 8 is een impressie van het dwarsprofiel van de Vaart opgenomen.

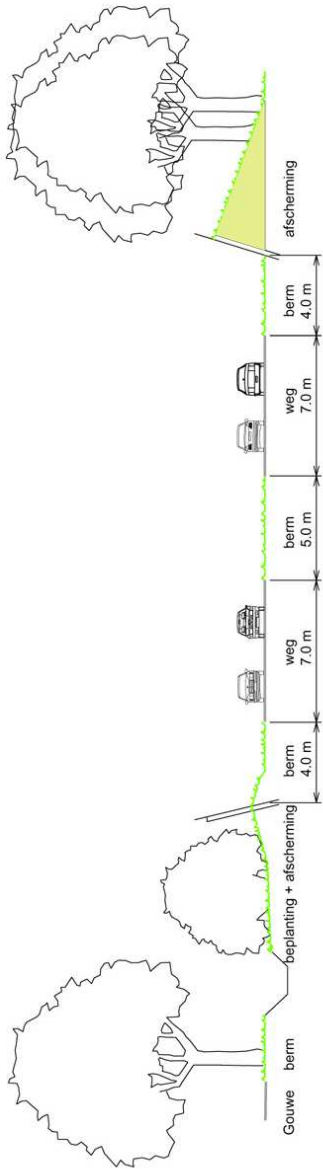
6.3 Luchtkwaliteit

Voor de Europaweg-west is voor een zestal stoffen (stikstofdioxide, benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide, benzo(a)pyreen en fijn stof/roet) bekeken of er ook overschrijdingen van de grenswaarden dan wel drempelwaarden optreden. Voor een vijftal stoffen worden de grenswaarden c.q. dermpelwaarden niet overschreden.

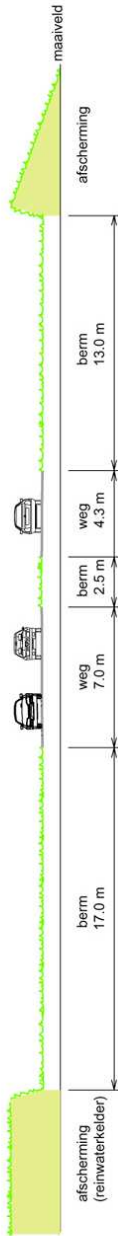
Het in acht nemen van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof, roet) levert een meer complexe situatie op. De grondslag voor het wijzigen van bestemmingsplannen bij overschrijding van de normen voor zwevende deeltjes is te ontleen aan de nota van toelichting bij het Besluit Luchtkwaliteit. De emissies voor fijn stof dient zoveel mogelijk te worden teruggedrongen. Dat heeft te maken met de aard van de problematiek. De concentraties van fijn stof zijn minder lokaal te beïnvloeden dan de concentraties van NO^2 . NO^2 is daadwerkelijk een onderscheidend criterium bij besluitvorming. Gezien het grootschalige karakter van de problematiek gaat dat op dit moment niet op voor fijn stof. Gezien de aard van de fijn stof-problematiek is het rijk verantwoordelijk voor het opstellen van een luchtkwaliteitplan dat er op gericht is de luchtkwaliteit in Nederland in overeenstemming te brengen met de grenswaarden voor fijn stof. Op de Europaweg-west zal bij ongewijzigd rijksbeleid in 2016 met een verkeersintensiteit van circa 35.000 mvt/etm 11 keer een overschrijding van de grenswaarde plaatsvinden. Dit is echter niet onaanvaardbaar. De grens van een onaanvaardbare situatie is bij een overschrijding van 25 keer. In dat geval zou de verkeersintensiteit op de Europaweg-west naar 69.000 mvt/etm moeten stijgen, hetgeen geen reële situatie is.



Lengteprofiel Europaweg



Dwarsprofiel Europaweg



Dwarsprofiel Ontsluitingsweg



7 Uitvoerbaarheid

De maatschappelijke noodzakelijkheid van dit bestemmingsplan is in het structuurplan Kloosterveen, het bestemmingsplan Kloosterveen I en het rapport "Tweede hoofdonsluiting Kloosterveen" uitvoerig aangetoond.

De kosten met betrekking tot de aanleg van de tweede hoofdonsluiting tot aan de Europaweg worden gedekt binnen de exploitatie van Kloosterveen II.

De kosten met betrekking tot de verdubbeling van de Europaweg tussen de aansluiting met de Balkenweg en de Maria in Campislaan, inclusief de aanleg van een viaduct en de plaatsing van geluidswerende voorzieningen worden gedekt uit het Fonds Grote Projecten.



8 Inspraak en overleg

8.1 Inleiding

De gemeenteraad heeft met haar besluit tot vaststelling van het structuurplan Kloosterveen van 20 juni 1996 de planologische aanzet gegeven voor de realisering van een nieuwe woonwijk aan de westzijde van de stad. In dit plan zijn voor de ontwikkeling van de woonwijk twee fasen onderscheiden met respectievelijk circa 3.500 woningen in de eerste fase en circa 1.950 woningen in de tweede fase.

De eerste fase en tweede fase zijn vastgelegd in het onherroepelijk geworden bestemmingsplan Kloosterveen I respectievelijk het bestemmingsplan Kloosterveen II.

Ten aanzien van de ontsluiting van de woonwijk voor zowel de eerste als de tweede fase is gebruik gemaakt van de zogenaamde flankentheorie. Deze benadering houdt in dat de woonwijk Kloosterveen uiteindelijk zowel ter plaatse van de Balkenweg (zuidflank) als via het viaduct over de Asserwijk (oostflank) een aansluiting krijgt op de Europaweg.

In de voorstudie zijn drie varianten onderzocht, te weten het zogenaamde IJsbaantracé, het Groene Dijktracé en de Hoogspanningstracé. Op basis van een uitvoerige inspraakprocedure heeft de gemeenteraad bij besluit van 15 juni 2000 besloten de tweede hoofdontsluiting van de woonwijk Kloosterveen via het Groene Dijktracé te laten lopen. De besluitvorming omtrent de tracékeuze staat derhalve niet meer ter discussie. Voorts is besloten om de geluidsproblematiek vanwege de Europaweg-west mee te nemen in het traject van de tweede hoofdontsluiting om daarmee tegemoet te komen aan de bezwaren van de bewoners in Pittelo en de Lariks. Voorliggend plan vormt de juridische en planologische vertaling van voornoemd raadsbesluit.

Voorts is in dit plan de aanleg van een viaduct in de Europaweg en een verdubbeling van de Europaweg-west tussen de Balkenweg en de Maria in Campislaan planologisch geregeld.

De ligging van het plangebied van het bestemmingsplan kan globaal als volgt worden aangegeven.

De tweede hoofdontsluiting sluit voor een deel aan op de eerste fase van Kloosterveen en het sport- en recreatiepark. Aan de oostzijde van de A28 buigt de weg af in noordelijke richting en gaat daarna parallel lopen aan de Asserwijk en sluit vervolgens aan op de Europaweg-west. De Europaweg-west loopt wat het zuidelijke deel betreft tot aan de kruising met de Balkenweg. Het noordelijke deel van de



Europaweg-west ligt tussen de woonwijken Pittelo en De Lariks en loopt tot aan de kruising met de Maasstraat/Maria in Campislaan.

8.2 Procedure

Bij publicatie van 10 december 2003 is het voorontwerp van het bestemmingsplan ter inzage gelegd. Gedurende een termijn van vier weken ingaande op de dag na de datum van terinzagelegging heeft het plan voor de bevolking ter inzage gelegen teneinde haar in de gelegenheid te stellen inspraakreacties in te brengen. Daarnaast is op 11 december 2003 een inspraakavond georganiseerd.

Voorts is het plan aan een groot aantal overlegpartners ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening-1985 (artikel 10 Bro'85) overgelegd met het verzoek adviezen uit te brengen.

Een aantal rechts- en individuele personen, overlegpartners en de wettelijke adviseurs heeft gereageerd op het bestemmingsplan. Voorliggend commentaar bevat een samenvatting van de inspraak- en overlegreacties en ons standpunt omtrent deze reacties. Er is ten aanzien van de inspraak voor de eenvoud gebruik gemaakt van het algemene begrip "reclamant" als zijnde de (rechts)persoon die heeft gereageerd.

Voorts is aangegeven of de reacties hebben geleid tot een wijziging in het plan.

8.3 Inspraak algemeen

Uit de ontvangen inspraakreacties is op te maken dat een groot aantal bezwaren betrekking heeft op de volgende aspecten:

1. Groene Dijktracé; nabij de wijk Pittelo en de Asserwijk;
2. verkeersdruk en de te verwachten intensiteiten;
3. geluidhinder;
4. realisatie van de tweede hoofdontsluiting rond het jaar 2006.

De gemeente acht het daarom belangrijk, dat voorafgaande aan de becommentariëring van de specifieke inspraak- en overlegreacties deze vier elementen worden behandeld.

Daarnaast acht de gemeente het duidelijk en zinvol in deze algemene paragraaf in te gaan op twee onderwerpen die naar aanleiding van de inspraakreacties ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan zijn gewijzigd.



Het betreft:

5. verwijderen van het openbaarvervoerknooppunt en het verplaatsen van het benzineverkoop punt;
6. handhaving fietsverbinding Groene Dijk-Asserwijk.

Ad 1. Groene Dijktracé

Een aantal ingediende bezwaren heeft betrekking op het tracé van de tweede hoofdontsluiting.

De gemeenteraad heeft op 15 juni 2000 al een besluit genomen over de tracéstudie van de tweede hoofdontsluiting. Toen is besloten om het Groene Dijktracé verder uit te werken als tweede hoofdontsluiting Kloosterveen. Ook is besloten om één bestemmingsplan op te stellen voor het Groene Dijktracé en de verdubbeling van de Europaweg-west tussen de Balkenweg en de Maria in Campislaan. Het tracé van de tweede hoofdontsluiting Kloosterveen is daarmee vastgesteld en staat niet meer ter discussie.

In het onderhavige voorontwerpbestemmingsplan is, uitgaande van dat besluit, gestreefd naar een optimale inrichting van de tweede hoofdontsluiting en de Europaweg-west. Er is daarbij gekozen voor de bestemming verkeersdoeleinden op grond waarvan hoofdwegen, bushaltes en fietspaden en andere verkeersgeïëerde onderwerpen kunnen worden gerealiseerd. Uitgangspunten daarbij zijn een vlotte en veilige verkeersafwikkeling op de wegen en fietspaden en leefbaarheid in de verblijfsgebieden.

Ad 2. Verkeersdruk en de te verwachten intensiteiten

Een aantal bezwaren heeft betrekking op de verkeersdruk op de Europaweg-west en de tweede hoofdontsluiting enerzijds, en op de verschillende intensiteiten die daarover gepubliceerd zijn.

De gemeente Assen beschikt over een verkeersmodel. In dit verkeersmodel is berekend wat de verkeersintensiteiten op het wegennet zijn. Bij dit model is rekening gehouden met de socio-economische kenmerken (aantal inwoners en arbeidsplaatsen) en met de verkeersinfrastructuur. Zo zijn er prognoseberekeringen gemaakt van de verkeersdruk op het wegennet voor het jaar 2010, waarbij rekening is gehouden met de socio-economische ontwikkelingen en de beschikbare verkeersinfrastructuur in 2010.

Met het verkeersmodel zijn ook de effecten op het verkeer doorgerekend van de ontwikkeling van Kloosterveen. Zowel de ontwikkelingen in de woningbouw als de aanleg van de verkeersinfrastructuur (eerste en tweede hoofdontsluiting) zijn met het verkeersmodel te beschrijven.



Een belangrijk uitgangspunt in het Structuurplan Kloosterveen en in het bestemmingsplan Kloosterveen I is de zogeheten “flankentheorie”. Kort samengevat zal Kloosterveen volgens deze opvatting twee hoofdontsluitingen krijgen, die gebruik maken van de buitenste viaducten om de A28 te passeren. Een essentieel onderdeel van de flankentheorie is een min of meer autoluwe zone, die diagonaal door Kloosterveen loopt. Deze zone bevat een belangrijke fietsroute en verdeelt de wijk als het ware in twee “sectoren”. De ene hoofdontsluiting, de huidige Prof. Prakkeweg, maakt in de eindsituatie de zuidwestelijke sector bereikbaar. De tweede hoofdontsluiting maakt de noordoostelijke sector bereikbaar. De wijk Kloosterveen is momenteel, conform het Structuurplan en het bestemmingsplan, in uitvoering volgens deze vastgestelde uitgangspunten. De flankentheorie staat daarom als zodanig niet meer ter discussie.

Het tweede belangrijke uitgangspunt is de ontwikkeling van de woningbouw. In totaal zullen er in Kloosterveen in fase 1 circa 3500 woningen en in fase 2 circa 1950 woningen worden gerealiseerd.

Aan het eind van het jaar 2004 zullen er circa 1.800 woningen in Kloosterveen gebouwd zijn.

Het bouwtempo is zodanig dat Kloosterveen (fase 1 en 2) op z'n vroegst in het jaar 2016 voltooid zal zijn. Om de effecten van de aanleg van de tweede hoofdontsluiting ten volle in beeld te brengen, is er derhalve een verkeersmodelberekening uitgevoerd voor het jaar 2016. Het adviesbureau DHV heeft deze verkeersprognose voor 2016 uitgevoerd.

De resultaten van de verkeersprognose zijn eveneens als uitgangspunt gehanteerd voor het akoestisch onderzoek. Met het akoestisch onderzoek wordt berekend wat het effect is van de toename van verkeer en de aanleg van de tweede hoofdontsluiting op de geluidbelasting voor de woningen in de directe omgeving. Daarbij is maatgevend het jaar voor de reconstructie en de situatie 10 jaar na het gereedkomen van het werk. De reconstructie zal mogelijk in 2005 starten en in 2006 gereed zijn. Voor het akoestisch onderzoek zijn derhalve maatgevend de jaren 2005 en 2016. De verkeersintensiteiten voor de desbetreffende wegen zijn in onderstaande tabellen weergegeven.



Verkeersintensiteiten 2005					
Weg	Wegvak	Intensiteit	% li mvt	% mz mvt	% zw mvt
Europaweg	Balkenweg – 2 ^e hoofdontsluiting	12.700	91	6	3
	2 ^e hoofdontsluiting – M. in Campisl.	16.400	91	6	3
	Maria in Campislaan – Rijnstraat	13.000	91	6	3
tweede hoofdontsluiting		nvt	94	4	2
Maria in Campislaan		8.200	94	4	2
Maasstraat		3.000	96	3	1

Verkeersintensiteiten 2016					
Weg	Wegvak	Intensiteit	% li mvt	% mz mvt	% zw mvt
Europaweg	Balkenweg – 2 ^e hoofdontsluiting	35.700	91	6	3
	2 ^e hoofdontsluiting – M. in Campisl.	35.400	91	6	3
	Maria in Campislaan – Rijnstraat	22.500	91	6	3
tweede hoofdontsluiting		15.400	94	4	2
Maria in Campislaan		15.500	94	4	2
Maasstraat		3.500	96	3	1

Met bovenstaande uitgangspunten is een prognose van de verkeerssituatie beschreven, welke het beste aansluit op de ontwikkelingen in Kloosterveen en welke het beste voldoet aan de eisen voor een bestemmingsplan en een akoestisch onderzoek.

Ad 3. Geluidhinder

In mei 2004 is door het Noordelijk Akoestisch Adviesbureau te Assen akoestisch onderzoek verricht naar de gevolgen van de aanleg van de tweede hoofdontsluiting en de toename van verkeer op onder andere de Europaweg-west en de Maria in Campislaan. In dat akoestisch onderzoek zijn de meest recente inzichten ten aanzien van het verkeerstechnisch ontwerp, de plaats en hoogte van de geluidschermen en de intensiteit van het verkeer verdisconteerd. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform artikel 102 van de Wet geluidhinder.

Geluidhinder vanwege de tweede hoofdontsluiting (nieuwe situatie)

Aanleg van de tweede hoofdontsluiting betekent, in termen van de Wet geluidhinder, een zogeheten "nieuwe situatie". In dat geval geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) op de gevel van geluidsbelaste woningen. Door het in acht nemen van voldoende afstand en/of door het treffen van maatregelen moet worden bereikt dat de te verwachten geluidsbelasting niet hoger is dan deze voorkeursgrenswaarde. De berekeningen daarvoor worden uitgevoerd volgens een wettelijk voorgeschreven methode.



Geluidhinder langs de Europaweg (saneringssituatie)

De Wet geluidhinder richt zich primair op het voorkomen van nieuwe, ongewenste geluidhindersituaties. Voor bestaande woningen met te veel lawaai op 1 maart 1986 (het moment waarop dit onderdeel van de Wet geluidhinder in werking trad) is een saneringsprogramma opgesteld. Een saneringsprogramma wil zeggen dat er maatregelen worden getroffen waardoor het geluidsniveau teruggebracht wordt tot een gevelbelasting van 55 dB(A) of een waarde van 40 dB(A) binnen de woningen.

Het rijk neemt daarbij een financiële verantwoordelijkheid op zich. Het rijk geeft bij het verstrekken van subsidies aan gemeenten voorrang aan woningen die op 1 maart 1986 een geluidsbelasting kenden van meer dan 70 dB(A) op de gevel (zonder aftrek volgens artikel 103 voor het "stiller" worden van het verkeer). Dergelijke woningen staan op een zogeheten A-lijst. In Assen komen overigens geen woningen in deze categorie voor. Wel staan in Assen 389 woningen op een B-lijst, dat zijn woningen met -kort gezegd- een gevelbelasting van 66 - 70 dB(A) op 1 maart 1986, eveneens zonder rekening te houden met het stiller worden van verkeer (geen correctie op grond van artikel 103 van de Wet geluidhinder). Deze B-lijst is vastgesteld op 30 november 1995 en heeft met ingang van 1 december 1995 vier weken ter visie gelegen. In die periode zijn geen mondelinge of schriftelijke zienswijzen kenbaar gemaakt. Op de B-lijst komen geen woningen voor uit Pittelo of De Lariks. Deze woningen vielen op 1 maart 1986 namelijk in de klasse 61- 65 dB(A), zonder aftrek volgens artikel 103.

Aangezien het rijk eerst de woningen op de A-lijst aanpakt en vervolgens de woningen op de B-lijst, valt voorlopig niet te verwachten dat het rijk subsidie geeft voor de sanering van woningen in (bijvoorbeeld) Pittelo. Het beleid van de gemeente Assen is dat woningen pas gesaneerd worden, indien ook het rijk financieel bijdraagt.

Maatregelen bij verdubbeling van de Europaweg (reconstructie)

Indien de Europaweg wordt verdubbeld is dat -in termen van de Wet geluidhinder- een reconstructie. De Wet geluidhinder schrijft voor dat in zo'n geval het geluidsniveau in de periode van een jaar voor de ingreep en tien jaar na de ingreep niet met 2 dB(A) of meer mag toenemen. Als bijvoorbeeld het huidige geluidsniveau 67 dB(A) bedraagt, dan zou dat mogen stijgen tot niet meer dan 69 dB(A) indien er alleen sprake is van reconstructie.

Is er echter tevens een saneringssituatie, dan kan de reconstructie worden aangewend om tot een (versnelde) sanering te komen. In dat geval zou in het rekenvoorbeeld de geluidbelasting moeten afnemen

van 67 dB(A) tot 55 dB(A), respectievelijk 40 dB(A) voor de binnenwaarde.

Cumulatie van lawaaibronnen

Indien er meerdere geluidsbronnen zijn, overheerst de bron die het meeste lawaai veroorzaakt. Het lawaai van geluidsbronnen kan namelijk niet zonder meer bij elkaar worden opgeteld. Als bijvoorbeeld een woning nu al een gevelbelasting kent van 65 dB(A) en daar komt als gevolg van de tweede hoofdontsluiting nog eens 50 dB(A) bij, dan is het uiteindelijke geluidsniveau geen 115 dB(A), maar 65,1 dB(A). De “zwakkere” bron voegt dus nauwelijks iets toe aan de reeds bestaande geluidsbelasting.

Ten aanzien van de geluidsproblematiek kan voorts worden opgemerkt dat er uit oogpunt van zorgvuldigheid een hernieuwd onderzoek is uitgevoerd. Er is gebruik gemaakt van het verkeersmodel met als invoer gewijzigde en geactualiseerde verkeersintensiteiten. Voorts is het wegontwerp nader gedetailleerd en is een aantal waarnemingen toegevoegd. De resultaten van deze herbeoordeling komen kort samengevat op het volgende neer:

- Wat betreft de rekenresultaten die voor dit bestemmingsplan van belang zijn wordt voldaan aan de eisen van de Wet geluidhinder. In de nieuwe situatie (aanleg tweede hoofdontsluiting) wordt de voorkeurswaarde van 50 dB(A), met uitzondering van die woningen, waarvoor een hogere grenswaarde is verleend in het kader van het bestemmingsplan Kloosterveen I, niet overschreden.
- Wat betreft de verdubbeling van de Europaweg-west is in de zin van de Wet geluidhinder geen sprake van een reconstructie (toename geluidsbelasting van 2 dB(A) of meer).
- De doelstelling van de gemeente, het terugdringen van het geluidsniveau op de gevel naar 55 dB(A) kan niet compleet worden gerealiseerd. De hoogbouw langs de Europaweg-west is zodanig hoog dat met een reële schermhoogte toch een hogere waarde dan 55 dB(A) wordt bereikt. De gemeente heeft zichzelf tot doel gesteld de binnenwaarde van 40 dB(A) in die gevallen te garanderen. Van die onderdelen van het akoestisch onderzoek die buiten het plangebied van dit bestemmingsplan vallen kan worden gesteld dat de hoogbouw langs de Europaweg-west zodanig hoog is dat de 55 dB(A) overschreden wordt. In dat verband wordt opgemerkt dat voorafgaande aan de reconstructie een hogere waardeprocedure moet worden gevoerd.



Ad 4. Realisatie van de tweede hoofdontsluiting rond het jaar 2006

Onder ad. 2 "Verkeersdruk en de te verwachten intensiteiten" is de flankentheorie van Kloosterveen beschreven. De ene hoofdontsluiting, de huidige Prof. Prakkeweg, maakt de zuidwestelijke sector van Kloosterveen bereikbaar. De tweede hoofdontsluiting maakt de noordoostelijke sector bereikbaar. Uitgaande van in totaal 5.500 woningen voor Kloosterveen (fase 1 en 2) zullen de eerste 2.750 woningen via de Prof. Prakkeweg moeten ontsluiten. Zodra dat aantal woningen is bereikt, zal de tweede hoofdontsluiting gerealiseerd moeten zijn om ook de overige 2.750 woningen te kunnen ontsluiten. De verkeersbelasting op de Prof. Prakkeweg bedraagt in de huidige situatie 9.000 motorvoertuigen per dag. Het aantal woningen in Kloosterveen dat in 2004 zal zijn gerealiseerd bedraagt circa 1.800. Derhalve heeft de Prof. Prakkeweg nog voldoende capaciteit. Bij een gemiddeld bouwvolume van 300 woningen per jaar dient rond het jaar 2007 de tweede hoofdontsluiting aangelegd te zijn.

Ad 5. Verwijderen van het openbaarvervoerknooppunt en het verplaatsen van het benzineverkooppunt

In het kader van de Regiovisie Groningen – Assen is een visie uitgesproken dat er in Assen-West, nabij Kloosterveen en de Europaweg-west een openbaar vervoerknooppunt moet worden gerealiseerd. Het openbaar vervoerknooppunt zou de vervoersmogelijkheden moeten vergroten tussen stadsbussen, streeklijnen en Q-liners. De lijnvoering en het bedieningsniveau van het openbaar vervoer in Assen (en in Kloosterveen) wordt bepaald door de provincie Drenthe, de provincie Groningen en de gemeente Groningen (GGD-overheden). De gemeente Assen heeft slechts een adviserende rol daarin. De ontwikkelgroep OV en de gemeente Assen hebben afgesproken om een Q-liner te laten rijden via de Europaweg-west streeklijnen via de Hoofdvaartsweg ZZ – Europaweg-west – Maria in Campislaan en een stadslijn naar Kloosterveen via de tweede hoofdontsluiting. Aan de Ontwikkelgroep OV is voorgesteld om langs de tweede hoofdontsluiting het openbaar vervoerknooppunt Assen-West te situeren. De geschetste locatie langs de tweede hoofdontsluiting kon dan aangedaan worden door Q-liners, de streeklijnen en de stadslijn Kloosterveen. De locatie was bovendien vlak bij de primaire fietsroute Kloosterveen – Asserwijk – centrum Assen gesitueerd.

Naar aanleiding van het voorontwerp-bestemmingsplan Tweede hoofdontsluiting heeft de Ontwikkelgroep OV aan de gemeente Assen kenbaar gemaakt de locatie van het openbaar vervoerknooppunt langs de tweede hoofdontsluiting niet ideaal te vinden. De gemeente



Assen heeft daarop voorgesteld een andere locatie voor de realisering van een openbaar vervoerknooppunt te gaan zoeken. Daarmee vervalt de locatie langs de tweede hoofdontsluiting als ov-knooppunt. Deze locatie zal bestemd worden voor het benzineverkoop punt, aangezien de bereikbaarheid gunstiger is in het kwadrant van de tweede hoofdontsluiting en de verbindingsweg naar de Asserwijk.

Vanwege de verplaatsing van het ov-knooppunt zal ook de lijnvoering van de bussen wijzigen. Voor het bestemmingsplan Tweede hoofdontsluiting wordt van de volgende lijnvoering uitgegaan:

- de Q-liner rijdt via de Europaweg-west;
- voor de streeklijnen vanuit Smilde en Norg zijn er 3 routes denkbaar:
 1. Hoofdvaartsweg ZZ – Balkendwarweg – Balkenweg – Europaweg;
 2. Hoofdvaartsweg ZZ – Asserwijk – Tweede hoofdontsluiting – Europaweg;
 3. Domeinweg – Hildegard van Bingenweg – Tweede hoofdontsluiting – Europaweg.
- de stadslijn rijdt via de Maria in Campislaan – Europaweg-west – Tweede hoofdontsluiting naar Kloosterveen en vice versa.

De provincie Drenthe bepaalt welke routes in de toekomst gereden zullen worden. Deze routes kunnen derhalve wijzigen.

Ad 6. Handhaving fietsverbinding Groene Dijk-Asserwijk

Aangezien veel bezwaren betrekking hebben op het onderbreken van de fietsroute langs de Groene Dijk, heeft het college besloten de fietsroute langs de Groene Dijk alsnog te handhaven. Fietsers zullen ten zuiden van het Noord-Willemskanaal dan ook de tweede hoofdontsluiting gelijkvloers kunnen kruisen. Met een middengeleider wordt oversteken in twee fasen mogelijk gemaakt. De fietsroute via de nieuwe brug blijft gehandhaafd, aangezien fietsers anders vermoedelijk via de rijbaan zullen fietsen.

8.4 Inspraakreacties

1. *G. de Rink, Scheldestraat 23 te Assen*

1.0 Inleiding

Reclamant merkt op reeds in een eerder stadium al bezwaar te hebben gemaakt tegen het voorstel "Tweede hoofdontsluiting Kloosterveen" d.d. 22-11-1999. De voornaamste bezwaren betreffen de negatieve effecten van het plan op de leefbaarheid van de woning aan de Scheldestraat 23. Deze woning is de op één na dichtstbij gelegen woning in Pittelo ten opzichte van de tweede hoofdontsluiting

■
en ligt met de voorgevel op circa 35 m afstand van de Europaweg-west.

1.1 Kernbezwaren

De belangrijkste bezwaren richten zich op de volgende onderdelen:

- a. de aanleg van de tweede hoofdontsluiting Kloosterveen via het Groene Dijktracé;
- b. de verdubbeling van de Europaweg-west tussen de Balkenweg en de Maria in Campislaan;
- c. het aanleggen van een VRI in de Europaweg-west op circa 100 m afstand van het perceel Scheldestraat 23;
- d. het verhogen van de Europaweg-west ter hoogte van de Vaart;
- e. het aanleggen van een openbaar vervoer knooppunt en een motorbrandstofverkooppunt aan de tweede hoofdontsluiting.

De voorgestelde tweede hoofdontsluiting is het noodlottige gevolg van de niet doordachte beslissing van het college om een woonwijk te realiseren op de locatie Kloosterveen. Ook wist men toen dat de A28 en de Drentse Hoofdvaart als barrière zouden werken en dat de verkeersafwikkeling een probleem zou worden. Desondanks is besloten de woonwijk te ontsluiten met slechts twee wegen, de zogenaamde flankentheorie. Het begrip theorie duidt er op dat men geen idee had wat de gevolgen in de praktijk van deze theorie zouden zijn. Resultaat is dat in verband met het ontbreken van een alternatief circa 3.000 woningen in Kloosterveen via de tweede hoofdontsluiting moet worden ontsloten. Gelet op het feit dat de beslissing om de woonwijk Kloosterveen te bouwen niet meer is terug te draaien moet er naar het oordeel van reclamant geïnvesteerd worden in een betere ontsluiting.

Voorgesteld wordt;

- Een extra aansluiting op de A 28 voor het verkeer richting Groningen en Zwolle, en voor het verkeer richting Assen-Zuid en Assen-Noord (een soort rondweg).
- Een soort rondweg rond Kloosterveen, waardoor verkeer in de richtingen Smilde, Veenhuizen en wellicht de A 28 geen gebruik meer hoeft te maken van de tweede ontsluiting. Ook zullen daarmee de Balkenweg en de Europaweg minder verkeer te verwerken krijgen.
- Vrij busvervoer vanaf meerdere opstapplaatsen in Kloosterveen naar het centrum, NS-station et cetera.

De tweede hoofdontsluiting is dan ook nog wel noodzakelijk, maar met een veel lagere verkeersintensiteit.

Deze maatregelen zouden mogelijk, te samen met een verkeers-ontmoedigingsbeleid voor geheel Assen, ook de geplande verdubbeling van de Europaweg-west onnodig maken.

Ad 1.1

Op de bezwaren als verwoord onder a en b is in de inleiding reeds ingegaan.

- c In het bestemmingsplan is de ruimtelijke reservering gemaakt voor de aanleg van een VRI. De aanleg van een VRI op het kruispunt Europaweg – Tweede hoofdontsluiting is nodig uit oogpunt van een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Eventuele effecten op de geluidhinder zijn in het akoestisch onderzoek bestudeerd. Met geluidsreducerend asfalt op de Europaweg en de aanleg van geluidsschermen of –wallen wordt de gevelbelasting op de woningen gereduceerd tot waarden die voldoen volgens de Wet geluidhinder.
- d. De verhoging van de Europaweg-west ter hoogte van de Vaart is nodig om fietsers vanuit Kloosterveen naar het centrum ongelijkvloers te laten kruisen. De verhoging van de Europaweg-west is tevens nodig om de Vaart ooit nog bevaarbaar te maken.
- e. Dit onderdeel van het bezwaar is becommentarieerd in paragraaf 8.3 onder punt 5.

De mogelijkheid van een extra aansluiting is voorgelegd aan de Rijkswaterstaat. Uit het antwoord daarop blijkt dat de Rijkswaterstaat een onderlinge afstand van minimaal vijf km hanteert tussen aansluitingen. Omdat de afstand tussen de aansluitingen Assen-Noord en Assen-west ongeveer vijf km bedraagt, is alleen al om die reden een extra aansluiting vanuit Kloosterveen op de A28 niet haalbaar.

De afwikkeling van regionaal verkeer is primair een verantwoordelijkheid van de provincie. Voor het regionale verkeer uit de richtingen Veenhuizen/Norg en Smilde heeft de provincie de N371 aangewezen, ten zuiden van Kloosterveen, die een korte en directe aansluiting geeft op de A28 en de Europaweg. In 2001 is de Balkenweg reeds gedeeltelijk verdubbeld. Het resterende deel van de Balkenweg zal worden verdubbeld zodra de capaciteit bereikt zal worden. Aanleg van nieuwe wegen ten noorden van Kloosterveen heeft in dat opzicht geen meerwaarde en is niet in overeenstemming met de provinciale visie.

Het verzoek om vrij busvervoer vanaf Kloosterveen naar het centrum van het NS-station te laten lopen dient bij de provincie te worden ingediend. De provincie is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer en de gemeente heeft daarin geen bevoegdheden meer. Gratis busvervoer vanaf Kloosterveen naar het centrum en het NS-station is voor de gemeente financieel niet haalbaar.

1.2 Geluidhinder

Blijkens informatie van de gemeente is de geluidbelasting op het pand Scheldestraat 23 in 1995 al 61-65 dB(A) als gevolg van een verkeers-

intensiteit van circa 15.000 mvt/etm op de Europaweg-west. De verwachting is dat in 2010 de verkeersintensiteit op de Europaweg-west 35.700 mvt/etm bedraagt. Dit opgeteld bij de verwachte 12.900 mvt/etm op de tweede hoofdontsluiting resulteert in een intensiteit van 48.600 mvt/etm op minder dan 110 m van de woning aan de Scheldestraat 23. Dat is meer dan wat er dagelijks op de A 28 ter hoogte van Assen passeert.

Daar komt bij dat vóór dit perceel een VRI met bijbehorende opstel- en uitvoegstroken en een busbaan zijn geprojecteerd. Bovendien zal de verhoging van de Europaweg-west voor extra geluidhinder zorgen in verband met het feit dat het pand ongeveer in het verlengde van de viaduct is gelegen en daardoor weinig kan profiteren van de geluidsschermen op het viaduct.

Reclamant twijfelt dan ook over de constatering dat de geluidbelasting op het pand Scheldestraat 23, 49 dB(A) op 1,5 m en 53 dB(A) op 4,5 m bedraagt. Deze twijfel wordt gesterkt door het feit dat de gemeente onbetrouwbare modellen en rekenmethodes hanteert. In 1999 zou volgens het model de verkeersintensiteit op de Europaweg-west tussen de Balkenweg en de Maria in Campislaan in 2010, circa 20.000 mvt/etm bedragen, hetgeen nu al is bijgesteld naar 35.700 mvt/etm.

Ad 1.2

Wegverkeerslawaaï vanaf de Europaweg-west zal binnen de wettelijke normen worden afgeschermd door middel van de te plaatsen geluidsschermen of –wallen langs de Europaweg en langs de tweede hoofdontsluiting. Tevens zal geluidsarm asfalt op de Europaweg worden toegepast.

Op basis van het hernieuwde akoestisch onderzoek, waarbij de cijfers zijn geactualiseerd is onderzocht wat noodzakelijk is om er voor te zorgen dat de 55 dB(A) op onder andere de woning Scheldestraat 23 niet worden overschreden.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de gevelbelasting op woning Scheldestraat 23 in de eindsituatie 52 dB(A) op 1,8 m hoogte en 55 dB(A) op 4,5 m hoogte. Daarmee wordt voldaan aan de eis van maximaal 55 dB(A). In de huidige situatie is de gevelbelasting aanmerkelijk hoger, vanwege het ontbreken van het geluidsscherm en geluidsarm asfalt. Het zal dus aanmerkelijk stiller worden in de Scheldestraat.

De door de heer De Rink genoemde intensiteit van circa 20.000 motorvoertuigen op de Europaweg-west in 2010 staat niet vermeld in het rapport Tweede hoofdontsluiting Kloosterveen. De prognose van 35.400 motorvoertuigen tussen de tweede hoofdontsluiting en de Maria in Campislaan is uitgangspunt voor dit bestemmingsplan. In de berekeningen is daarbij uitgegaan van een volgroei Kloosterveen

met ongeveer 5.500 woningen, waarbij het verkeer van Kloosterveen naar de binnenstad deels via de Maria in Campislaan rijdt.

1.3 Luchtverontreiniging

Reclamant verwijst naar het bezwaarschrift van 01-02-2000, waarbij reeds is ingegaan op de luchtverontreiniging. De gemeente heeft echter gemeend dit niet als relevant te beschouwen met als argument dat in Assen regelmatig de luchtkwaliteit wordt gemeten en er nergens problemen bestaan. Er wordt echter benadrukt dat het gaat om de situatie in 2010 bij 35.700 mv/etm en op een korte afstand van een verkeersregelininstallatie. Voor die situatie zijn de te verwachten emissies van stikstofdioxide en fijn stof te berekenen. Daarbij komt dat er ten gevolge van blootstelling aan fijn stof veroorzaakt door het verkeer jaarlijks ongeveer even veel mensen komen te overlijden dan als ten gevolge van verkeersongevallen.

Ad 1.3

Bestuursorganen zijn verplicht om bij de uitoefening van hun bevoegdheden de grenswaarden van luchtkwaliteit in acht te nemen. Dit geldt derhalve ook bij ruimtelijke ordening en in dit geval bij het wijzigen van het bestemmingsplan.

Met betrekking tot de tweede hoofdonsluiting kan worden opgemerkt dat gelet op de aard van de weg, de vegetatie, het type bebouwing en het aantal motorbewegingen er geen wezenlijke bijdrage in luchtverontreiniging ter plekke is te verwachten.

Ter onderbouwing merkt de gemeente op dat zij elke drie jaar, laatstelijk nog in 2002, met een door TNO Delft beschikbaar gesteld programma genaamd CAR (II) aan het ministerie van VROM moet rapporteren hoe het gesteld is met de luchtkwaliteit in Assen.

Ten aanzien van de Europaweg-west wordt opgemerkt dat er voor een zestal stoffen (stikstofdioxide, benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide, benzo(a)pyreen en fijn stof/roet) is bekeken of er ook overschrijdingen van de grenswaarden dan wel drempelwaarden optreden. Voor een vijftal stoffen worden de grenswaarden c.q. drempelwaarden niet overschreden.

Het in acht nemen van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof, roet) levert een meer complexe situatie op.

De grondslag voor het wijzigen van bestemmingsplannen bij overschrijding van de normen voor zwevende deeltjes is te ontleen aan de nota van toelichting bij het Besluit Luchtkwaliteit. De emissies voor fijn stof dient zoveel mogelijk te worden teruggedrongen. Dat heeft te maken met de aard van de problematiek. De concentraties van fijn stof zijn minder lokaal te beïnvloeden dan de concentraties van NO^2 . NO^2 is daadwerkelijke een onderscheidend criterium bij besluitvorming. Gezien



het grootschalige karakter van de problematiek gaat dat op dit moment niet op voor fijn stof. Gezien de aard van de fijn stof problematiek is het rijk verantwoordelijk voor het opstellen van een luchtkwaliteitsplan dat er op gericht is de luchtkwaliteit in Nederland in overeenstemming te brengen met de grenswaarden voor fijn stof.

Op de Europaweg-west zal bij ongewijzigd rijksbeleid in 2016 met een verkeersintensiteit van circa 35.000 mv/etm 11 keer een overschrijding van de drempelwaarde plaatsvinden. Dit is echter niet onaanvaardbaar. De grens van een onaanvaardbare situatie is bij een overschrijding van 25 keer. Dat zou in concreto een verkeersintensiteit van 69.000 mv/etm op de Europaweg-west betekenen, hetgeen geen reële situatie is.

1.4 Zichthinder

Als gevolg van de realisering van een geluidsscherm van 4,5 m hoogte op een afstand van ongeveer 20 m vanuit de woonkamer van de woning van reclamant zal zichthinder worden veroorzaakt. Het doet er niet toe of het scherm al dan niet doorzichtig zal worden uitgevoerd. Of het is een muur waar tegen aan wordt gekeken, of het uitzicht is gericht op stoppend, stilstaand en optrekkend verkeer.

Ad 1.4

Geluidsschermen en –wallen zijn op verschillende manieren heel fraai vorm te geven. Geluidswallen kunnen beplant worden, geluidsschermen zijn met glas transparant te maken of kunnen ondoorzichtig zijn in verscheidene materialen, kleuren en vormen. In de toelichting van het bestemmingsplan is een impressie gegeven van een geluidsscherm en –wal. De uitwerking daarvan zal in overleg met een in te stellen klankbordgroep van bewoners uit Pittelo en de Lariks plaatsvinden.

1.5 Waardevermindering van het onroerend goed

Het behoeft geen betoog dat als gevolg van de voornoemd omschreven negatieve effecten op de leefkwaliteit in en om Scheldestraat 23 een waardevermindering van de woning optreedt. Wie wil een woning op minder dan 30 m van een vierbaansweg met een intensiteit van meer dan 35.000 mv/etm.

Ad 1.5

Ingeval er sprake is van een waardevermindering van onroerend goed als gevolg van een planologische maatregel kan een verzoek om planschadevergoeding als bedoeld in artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke ordening (WRO) bij de gemeenteraad worden ingediend op het moment dat het bestemmingsplan in werking is getreden. Een daadwerkelijk besluit omtrent een eventuele planschadevergoeding kan pas na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan worden genomen.





Thans verkeert het plan in de fase van het (voor)ontwerpbestemmingsplan en is het derhalve te prematuur om een verzoek om planschadevergoeding in te dienen dan wel daarover een besluit te nemen.

1.6 Verzoek om op de hoogte te worden gehouden

Verzocht wordt reclamant op de hoogte te houden van ontwikkelingen met betrekking tot de aanleg van een ontsluitingsweg voor Kloosterveen en de mogelijke reconstructies aan de Europaweg-west.

Ad 1.6

Het is gebruikelijk dat het commentaar op de inspraak- en overlegreacties met een begeleidende brief wordt toegestuurd naar de (rechts)personen die hebben ingesproken. Daarin is ook aangegeven wat de vervolgstappen zijn van deze bestemmingsplanprocedure. Daarnaast wordt in het gemeentelijke huis-aan-huisblad door middel van publicaties aangegeven op welke momenten zienswijzen/bedenkingen/-beroepen kunnen worden ingediend.

2, *H. Paas, Groene Dijk 1*

2.1 Geluidhinder, lucht- en lichtvervuiling

De aanleg van een openbaar vervoerknooppunt impliceert een flinke lichtvervuiling en een toename van de geluidbelasting veroorzaakt door de bussen als zijnde middelzwaar vrachtverkeer. Daarboven telt ook nog een verkeersstroom op de tweede hoofdontsluiting van 15.400 mvt/etm. Met andere woorden, deze ontwikkeling leidt tot lawaai, licht- en luchtvervuiling. Verzocht wordt extra geluidwerende voorzieningen (wal en geluidsarm asfalt) te treffen.

Ad 2.1

Het openbaar vervoer knooppunt zal niet meer langs de tweede hoofdontsluiting worden gerealiseerd (zie paragraaf 8.3, onder 5).

2.2 Ontsluiting van de woonschepenhaven op een meer noordelijk gelegen punt dan in de voorgaande plannen (zie bijgevoegde kaarten 3 en 6)

Deze verandering in de kaart heeft naar het oordeel van reclamant enorme gevolgen te weten:

- een uitzicht op een drukke weg, een openbaar vervoerknooppunt, een brandstofverkoopspunt en een rotonde in plaats van een zicht op een houtsingel;
- het teloor gaan van een windbeschutting van de bomen;
- aantasting van de natuurwaarden die zich in de loop van de jaren hebben ontwikkeld hetgeen heeft geleid tot het voorkomen van een diversiteit aan dieren en planten (verwezen wordt naar de

bijlage); Dit zal met name in het voorste gedeelte door het wegvallen van de houtsingel gebeuren;

- een minder goede mogelijkheid voor geluidwerende voorzieningen dan in de voordien getekende situatie (zie bijgevoegde kaarten 3 en 6);
- schijnwerpers van motorvoertuigen in de ramen.

Gelet op de zeer geringe verkeersstroom van en naar de woonschepen-haven is reclamant van oordeel dat het geen bezwaar hoeft te zijn de eerder getekende situatie (zie kaart 3) te handhaven.

Ad 2.2

Naar aanleiding van de inspraakreactie zal de ontsluiting zover mogelijk naar het zuiden worden opgeschoven.

Ten aanzien van de flora en fauna wordt opgemerkt dat door een onafhankelijk deskundig ecologisch bureau Altenburg & Wymenga onderzoek is verricht naar de mogelijk aanwezige flora en fauna in en rondom het plangebied en de invloed van de voorgenomen aanleg van de tweede hoofdontsluiting op deze waargenomen flora en fauna. Dit heeft geresulteerd in het rapport genaamd "Ecologische beoordeling van de tweede hoofdontsluiting bij Kloosterveen te Assen in het kader de Flora- en faunawet.

De belangrijkste conclusies uit dit rapport zijn neergelegd in het bestemmingsplan waarnaar wordt verwezen.

Naar aanleiding van deze inspraakreacties merkt de gemeente aanvullend het volgende op.

- Het plangebied is niet aangewezen c.q. aangemeld als zijnde een Vogelrichtlijn- en of Habitatrichtlijngebied (Europees recht). Ook is het niet gelegen in de nabijheid van een dergelijk gebied (externe werking).

Wel dient te worden beoordeeld of er ook zogenaamde zeer beschermde soorten flora en fauna, de soorten als genoemd in bijlage IV van de Habitatrichtlijn, in of nabij het plangebied zijn aangetroffen. Deze soorten verdienen extra bescherming op grond van artikel 6 van de Habitatrichtlijn. Een belangrijke afweging daarbij is te beoordelen of de planologische maatregelen, significante negatieve effecten in de zin van de Habitatrichtlijn genereren ten aanzien van die bepaalde diersoorten. In casu gaat het om de watermeermuis. In verband daarmee zal er nog nader onderzoek plaatsvinden omtrent de vraag of er thans, gelet ook op de aanwezigheid van de huidige Asserwijkbrug vleermuizen aanwezig zijn en zo ja, hoe de vliegroutes van de vleermuizen zijn.

- Voor de overige flora en fauna vormt de Flora- en faunawet (Ffw) een rechtstreeks toetsingskader. In het kader van deze wet dient voor alle ruimtelijke ingrepen onderzoek te worden gedaan naar

de natuurwaarden in het plangebied. Daarbij moet een inschatting worden gemaakt van de effecten van de planologisch mogelijk gemaakte ontwikkeling op die natuurwaarden en een afweging daarover.

- Uit voornoemd onderzoek is gebleken dat voor een aantal beschermde soorten geen ontheffing nodig is, omdat in de biotoop waarin deze soorten mogelijk aanwezig zijn (de vaarten en kanalen) geen veranderingen zijn gepland met mogelijk significante negatieve effecten.
Voorts is in het bestemmingsplan een afstemmingsbepaling in relatie met artikel 75 Fw opgenomen. Met toepassing van dit artikel kan ontheffing door Gedeputeerde staten van Drenthe dan wel van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit worden verleend indien er geen sprake is van aantasting van de instandhouding van de betreffende soort.
- Zoals ook in het bestemmingsplan is aangegeven zal de gemeente voor een aantal soorten een ontheffing aanvragen. Omdat dit een afzonderlijke procedure betreft kan het bestemmingsplantraject in deze fase worden vervolgd.
- Ten aanzien van de daadwerkelijk uitvoering is het relevant op te merken dat voor vogels geen ontheffing kan worden verleend. Dit betekent dat alleen buiten het broedseizoen (afhankelijk van de situatie, maar meestal van 15 maart tot 15 juli) mag worden aangevangen met de werkzaamheden die verstoring van nesten teweegbrengen, opdat de werkzaamheden geen schade berokkenen aan de reeds in het gebied broedende vogels en hun nesten. Daarnaast zal het dempen en afgraven van sloten op een amfibievriendelijke manier en buiten het voortplantingsseizoen (in het algemeen in het voorjaar en de zomer) dienen te gebeuren.

2.3 Akoestisch onderzoek

In verband met de geplande veranderingen en het feit dat de woonschepen gedeeltelijk binnen de geluidcontour is gelegen, wordt verzocht akoestisch onderzoek te doen en de resultaten daarvan ter inzage te krijgen.

Ad 2.3

In het akoestisch onderzoek ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn de woonschepen in beschouwing genomen die vallen binnen de zone van 200 m vanaf de tweede hoofdontsluiting. De gevelbelasting op de woonschepen is lager dan 50 dB(A) en voldoet daarmee aan de norm.

2.4 Verzoek om nadere informatie

Verzocht wordt persoonlijk geïnformeerd te worden inzake veranderingen in het plangebied.



Ten slotte wordt gevraagd naar het waarom van de ligging van het gebied in de driehoek Noord-Willemskanaal-tweede hoofdontsluiting – ontsluitingsweg woonschepenhaven binnen de invloedssfeer van dit bestemmingsplan.

Ad 2.4

Zie het commentaar onder ad 1.6.

Ten aanzien van de planbegrenzing wordt opgemerkt dat met name de verkeersbestemming en de daarbij behorende voorzieningen in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Andere bestemmingen zoals de woonschepenhaven liggen derhalve niet binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. Naar aanleiding van de inspraakreacties zal ook het driehoekje, waar reclamanten hun bezwaar op richten, buiten het plangebied worden gelaten. Dat betekent dat terug gevallen wordt op het thans geldende bestemmingsplan.

3. F. Koopmans, Sambrestraat 28

Reclamant constateert na het lezen van het voorontwerpbestemmingsplan dat zijn woonomgeving er niet beter op wordt. Deze constatering wordt toegelicht door de volgende opmerkingen:

1. de fietsverbinding richting Baggelhuizen en de Lariks (omgeving Vaart) wordt langer;
2. de verkeersintensiteit met motorvoertuigen op de Maria in Campislaan zal toenemen met als nadelig gevolg dat het moeilijker wordt de weg over te steken;
3. het “optillen” van de Europaweg-west zal mogelijk een toename van geluid veroorzaken;
4. het realiseren van een veilige fietsverbinding van Kloosterveen naar het centrum en een vlottere aan- en afvoer voor motorvoertuigen naar Kloosterveen gaat ten koste van het woongenot in de omgeving van de woning van reclamant. Fietsverbindingen vanuit deze omgeving worden aangetast hetgeen overigens al is begonnen met de aanleg van Kloosterveen, zoals bijvoorbeeld het doorsnijden van de fietsroute langs de stille kant van de Hoofdvaartsweg naar Smilde.

Verzocht wordt aan voornoemde bezwaren tegemoet te komen.

Ad 3.1

De woonomgeving van de Sambrestraat wordt door de in het bestemmingsplan aangegeven ontwikkelingen niet aangetast. Zoals al in paragraaf 8.2 onder.6 is aangegeven zal de fietsroute langs de Groene Dijk tot aan de Asserwijk naar aanleiding van de inspraakreactie gehandhaafd blijven.



Ad 3.2

Opgemerkt wordt dat de verkeersintensiteit op tal van wegen in Assen toeneemt als gevolg van autonome mobiliteitsgroei en woningbouw. De verkeersinfrastructuur dient daarop aangepast te worden, indien er knelpunten ontstaan. Als de Maria in Campislaan in de toekomst moeilijk is over te steken, dan zullen daarvoor maatregelen getroffen worden, bijvoorbeeld door de plaatsing van verkeerslichten of de aanleg van middengeleiders.

Ad 3.3

Het “optillen” van de Europaweg-west is verdisconteerd in het akoestisch onderzoek. Hoogtematen van rijlijnen (Europaweg-west en Tweede hoofdontsluiting) en woningen zijn ingevoerd voor de geluidsberekeningen.

Ad 3.4

Het realiseren van een veilige en vlotte fietsverbinding van Kloosterveen naar het centrum, ongelijkvloers met de Europaweg-west en de aanleg van een Tweede hoofdontsluiting heeft in diverse opzichten een algemeen belang. Het individueel belang is afgewogen in relatie tot het algemene belang.

4. T.A. Oosterloo en R. Morganti, Scheldestraat 25

4.1 Verdubbeling van de Europaweg-west tussen de Balkenweg en Maria in Campislaan

Het verdubbelen van de Europaweg-west en het aansluiten van de tweede hoofdontsluiting Groene Dijktracé op de Europaweg-west ter hoogte van de reinwaterkelder leidt tot een voor woonwijken ontoelaatbare verkeersintensiteit en overlast van optrekkend en afremmend verkeer in verband met de plaatsing van een VRI ter plaatse. Een en ander leidt tot een toename van overlast en een inbreuk op de leefbaarheid in de woonomgeving.

Ad 4.1

De geluidbelasting op de gevels van de woning aan de Scheldestraat 25 vanwege het wegverkeer op de Europaweg-west en op de tweede hoofdontsluiting zal door middel van de te plaatsen geluidsschermen of –wallen langs de Europaweg en langs de tweede hoofdontsluiting en door de toepassing van geluidsarm asfalt op de Europaweg onder de wettelijke normen blijven.

De effecten van optrekkend en afremmend verkeer vanwege de verkeersregelinstantie zijn daarin verdisconteerd. Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de eis van maximaal 55 dB(A). In de huidige situatie is de gevelbelasting aanmerkelijk hoger vanwege het



ontbreken van het geluidsscherm en het geluidsarm asfalt. Het zal dus aanmerkelijk stiller worden in de Scheldestraat en de leefbaarheid wordt daarmee verbeterd.

4.2 De verhoging van de Europaweg

Het verhogen van de Europaweg-west ter hoogte van de Vaart met ongeveer 4 m zal een enorme geluidsoverlast in de omliggende woonwijken impliceren. Het oprichten van schermen met een hoogte van 1,5 en 2,5 m langs de Europaweg-west zal gelet op de ligging van de woning van reclamant in het verlengde van de geprojecteerde viaduct weinig effect hebben.

Ad 4.2

De verhoging van de Europaweg-west ter hoogte van de Vaart is verdisconteerd in het akoestisch onderzoek. De afstand van de woning tot aan het viaduct over de Vaart is bovendien aanmerkelijk groter dan de afstand tot de Europaweg-west. Naarmate de afstand toeneemt daalt het geluidsniveau. Uit de berekeningen van het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting vanwege de Europaweg-west nabij de woning maatgevend is, en niet de geluidbelasting vanwege het verkeer op het viaduct. Zie voorts het commentaar onder ad. 4.1.

4.3 Plaatsing van een openbaar vervoer verzamelpunt gelegen aan de tweede hoofdontsluiting

Het realiseren van een openbaar vervoer verzamelpunt aan de tweede hoofdontsluiting/Groene Dijk leidt tot een toename van zwaar verkeer met alle daarbij behorende effecten en lichtvervuiling door het permanent verlicht zijn van het verzamelpunt.

Ad 4.3

Zoals al in paragraaf 8.3 onder ad 5 is aangegeven is het voornemen tot de realisering van een openbaar vervoerknooppunt losgelaten.

4.4 Benzineverkooppunt

Het realiseren van een benzineverkooppunt leidt tot een permanente lichtvervuiling in de omgeving en vormt het derde benzineverkooppunt in een straal van 500 m. Daarnaast wijst reclamant op de ligging van een houtopslagplaats op circa 200 m, die kan worden aangeduid als een potentieel risico.

Ad 4.4

Onder paragraaf 8.3 ad 5 is aangegeven dat het benzineverkooppunt vanwege een betere bereikbaarheid gesitueerd zal worden in het zuidwestelijke kwadrant van het kruispunt tweede hoofdontsluiting – verbindingsweg Asserwijk. Openbare verlichting langs de tweede

hoofdontsluiting en op het benzineverkooppunt is uit oogpunt van veiligheid en bedrijfsvoering noodzakelijk. Gelet op de afstand tot de Scheldestraat en de ertussen gesitueerde bomen en beplanting zal de openbare verlichting geen hinder van betekenis zijn.

In het (ontwerp) Besluit externe veiligheid inrichtingen zijn voor LPG-tankstations afstandseisen tot een kwetsbaarobject opgenomen.

Afhankelijk van de doorzet per jaar is deze afstand maximaal 110 m.

In het bestemmingsplan zal hiermee rekening moeten worden gehouden. In het besluit tankstations is een afstandseis van 20 m opgenomen tot een gevoelig object. Gelet op de afstanden van het geprojecteerde tankstation tot de dichtstbijzijnde gevoelige objecten wordt voldaan aan de geldende wet- en regelgeving.

4.5 Schade aan leefomgeving, milieu en eigendom

Reclamant concludeert na het bestuderen van het in 1994 opgestelde Milieueffectrapport (MER) Structuurplan Kloosterveen en onderhavig bestemmingsplan dat het de gemeente niet gelukt is het autoverkeer terug te dringen. Daarbij wordt een aantal voorbeelden aangehaald.

- In 1994, traject Maria in Campislaan, prognose bij scenario 3 VSP Assen van de verkeersintensiteit van 16.800 mv/etm, thans in dit plan, 35.400 mv/etm (een toename van 110 %).
- In 1994, traject tussen Hoofdvaartsweg en Balkenweg, prognose bij scenario 3 VSP Assen van de verkeersintensiteit van 11.000 mv/etm, thans in dit plan, 35.700 mv/etm (een toename van 220%).
- In het MER is aangegeven dat bij een falend verkeersbeleid op de tweede hoofdontsluiting een verkeersintensiteit van 15.400 mv/etm valt te verwachten. In voorliggend bestemmingsplan wordt het aantal van 12.900 (17% minder) genoemd, terwijl in het rapport van de dienst Ontwikkeling d.d. 22-11-1999 nog wordt gesproken over een aantal van 15.400 mv/etm. Het is reclamant dan ook niet duidelijk waarom tegen de tendens in de verkeersintensiteit naar beneden is bijgesteld.
- In 1994 wordt er een op het traject A28 afslag Assen en Assen-Noord een verkeersintensiteit van 253.000 mv/etm bij scenario 3 VSP Assen geprognoseerd. Samenvattend concludeert reclamant dat het MER onjuiste prognoses bevat en de milieueffecten als zodanig niet goed zijn bepaald.
- De 50 dB(A) contouren liggen nu door de bijgestelde prognoses wat betreft de verkeersintensiteiten anders dan in het MER was vastgesteld. Als in het MER in tabel 5.10.2 is aangegeven dat de 50 dB(A)contour bij een verkeersintensiteit van 14.800 mv/etm op 110 m ligt, dan zal bij 15.400 mv/etm deze contour liggen op 115 m. Op het perceel Scheldestraat 25 zal dan ook

grote hinder worden ondervonden van de aanleg van de tweede hoofdontsluiting.

De gemeente staat dus toe dat binnen de woonwijken Pittelo en de Lariks een weg wordt gerealiseerd met een verkeersintensiteit van 35.700 mvt/etm en daarmee de categorie van een rijksweg benadert. Een en ander heeft consequenties voor de gezondheid. Uit diverse onderzoeken van TNO en RIVM blijkt dat fijn stof als gevolg van motorslijtage, remmen en dieselroet een belangrijke risico is voor de volksgezondheid. Dit geldt evenzeer voor schadelijke stoffen in de uitlaatgassen van het motorvoertuigenverkeer. De grootste risico's worden gelopen binnen 50 m van een drukke stadsweg (luchtweeg-aandoeningen en hart- en vaatziekten). De levensverwachting is gemiddeld 1 à 2 jaar korter dan bij iemand die verder van een drukke weg woont.

Ad 4.5

De verkeersdruk op het wegennet wordt in sterke mate bepaald door het verplaatsingsgedrag van automobilisten. De invloed van gemeente, provincie en rijk op het verplaatsingsgedrag van automobilisten is gering. In de negentiger jaren is getracht de groei van de automobiliteit te beperken. Dat is echter maar ten dele gelukt. Een van de meest effectieve maatregelen is het prijsbeleid. De rijksoverheid heeft dat instrument alleen via de brandstofprijs gehanteerd. In de provincie Drenthe is bovendien het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer niet erg hoog. Vanwege forse exploitatiekosten in het openbaar vervoer is het voorzieningenniveau de laatste jaren achteruitgegaan, zowel voor de trein als het busvervoer. Voor verplaatsingen op grotere afstand zijn de alternatieven daarom beperkt. Voor lokale verplaatsingen is de fiets een goed alternatief, bijvoorbeeld voor woon-werk of woon-school motieven. Het verkeersbeleid van de gemeente Assen is erop gericht om hoogwaardige primaire fietsroutes te realiseren. De fietsroute van Kloosterveen naar het centrum is daarvan een voorbeeld.

Ook de socio-economische ontwikkelingen (groei inwoners en arbeidsplaatsen) hebben een sterke invloed op de verkeersomvang op het wegennet. De bouw van woningen en bedrijventerreinen leidt tot een toename van verkeersbewegingen. Bij een economische recessie zal de bouw stagneren en ook de toename van het autoverkeer. Bij een hoogconjunctuur worden er meer woningen en bedrijven gebouwd, neemt het autobezit toe en zal de verkeersbelasting op de wegen toenemen.



Ten behoeve van de planvorming rond infrastructuurprojecten en bestemmingsplannen worden er veelal scenario's beschreven, waarin deze variaties in socio-economische kenmerken en beschikbare infrastructuur leiden tot verschillende prognoses van de verkeersbelasting op het wegennet.

De prognose van de verkeersintensiteit kan door deze oorzaken variëren en afwijken van hetgeen in het bestemmingsplan is gesteld.

Zie voorts het commentaar onder ad. 1.2 en ad. 1.3.

4.6 “Beleid” van de gemeente

Reclamant wijst op gemeentelijke stukken, waarin als onderdeel van gemeentelijk beleid is opgenomen, dat men er naar streeft de bewoners van Assen het gevoel te geven niet alleen **bij** Assen te horen maar ook **in** Assen. Dit geldt voor Kloosterveen en voor het gebied over de spoorlijn, maar kennelijk niet voor het laatste stukje van Pittelo-Zuid. De woning van reclamant verdwijnt achter een scherm van 5 m, er komt een soort A29 voor de deur te liggen, er komt een drukke stadsweg (over het Noord Willemskanaal) dicht bij de woning, met andere woorden de woning wordt omringd door geluid, licht en toxische stoffen met alle gevolgen van dien. Onderkend wordt dat Kloosterveen ontsloten moet worden maar de door de gemeente gekozen werkwijze van eerst bouwen en dan denken over een ontsluiting is niet logisch. Het afwentelen van de verkeersproblematiek op een stukje bewoond Assen is voor reclamant onacceptabel.

Reclamant stelt dan ook de gemeente aansprakelijk voor de schade in de vorm van aantasting van de directe omgeving van reclamant.

Ad 4.6

Verwezen wordt naar paragraaf 8.1 en 8.3, onder 1 en 2.

Ten aanzien van planschade ex artikel 49 WRO wordt verwezen naar het commentaar onder ad. 1.5.

5. H.G. Ockeloen en B.Ockeloen-Uljée, Scheldestraat 27

Voor de inhoud van de reactie en het commentaar daarop wordt verwezen naar punt 4.

6. G.F.M. Gijsbers en J.M.W. Gouwenberg, Scheldestraat 21

Voor de inhoud van de reactie wordt verwezen naar punt 4.

Teneinde de bezwaren te concretiseren hebben reclamanten voorts in een bijlage puntsgewijs de belangrijkste knelpunten op een rij gezet.



Daaruit kan worden opgemaakt dat reclamanten ageren tegen het gehele project/bestemmingsplan dat voorziet in de realisering van de tweede hoofdontsluiting Groene Dijk en tegen de verdubbeling van de Europaweg-west en overige in het plan opgenomen voorzieningen.

Ad 6.

Verwezen wordt naar paragraaf 8.1 en 8.3, onder 1 en 2.

7. Familie Buisman, Groene Dijk ZZ 2

7.1 Nieuwe brug

Reclamant vraagt zich af waarom er aan de Pittelozijde van de nieuwe brug wel een geluidsscherm wordt opgericht en aan de kant van de Asserwijk niet. Dit temeer door het feit dat zij hoger komen te liggen dan Pittelo. Voorts merken zij op dat de afstand van de nieuwe brug over het Noord-Willemskanaal tot de Europaweg-west ongeveer 50 m bedraagt. Met het scheepvaartverkeer en de brug regelmatig open zal het verkeer komen vast te staan aan de zijde van de Europaweg.

Ad 7.1

Indien alleen aan de noordzijde een afscherming op de brug over het Noord-Willemskanaal geplaatst wordt, kan dat ertoe leiden dat er weerkaatsing van geluid optreedt. Daardoor zou de geluidbelasting aan de zuidzijde hoger kunnen worden. Daarom wordt ermee ingestemd om de afscherming aan beide zijden van de brug gelijk te maken. De bijlage in het bestemmingsplan waarop de geluidswerende voorzieningen zijn aangegeven wordt dienovereenkomstig aangepast.

Onderzocht zal worden of de functie van geluidsafscherming gecombineerd kan worden met de brugleuning. De hoogte van de brugleuning dient volgens het Bouwbesluit minimaal 1,20 m te bedragen. De brugleuning hoeft dan maar iets verhoogd te worden. De afscherming zal bij voorkeur transparant gemaakt worden, zodat het verkeer zicht houdt op de recreatievaart in het Noord-Willemskanaal. Dat principe is ook bij de Kloosterbrug toegepast.

Er zal in voorzien worden dat de brugbediening gekoppeld is aan de verkeersregeling op het kruispunt Europaweg – Tweede hoofdontsluiting. Dat wil zeggen dat bij een brugopening het verkeer vanaf de Europaweg naar de tweede hoofdontsluiting niet mag oprijden. Eventueel kunnen door de Provincie Drenthe, als beheerder van de aan te leggen brug, spertijden worden ingesteld, waarbij brugbediening in de spitsuren niet is toegestaan. Daarover zullen in de toekomst afspraken met de provincie Drenthe gemaakt kunnen worden.



7.2 Busbaan over de Asserwijk

Door de realisering van een busbaan over de Asserwijk komen reclamanten in een situatie terecht, waarbij van drie kanten (Europaweg-west, de nieuwe ontsluiting achter langs en de busbaan voor langs) verkeer langs komt. Van enig woongenot is geen sprake meer.

Ad 7.2

Zolang de Vaart niet bevaarbaar is zal het streekvervoer vanaf de Hoofdvaartsweg ZZ gebruik kunnen maken van de Asserwijk. Immers de Asserwijk is een openbare weg, zonder geslotenverklaring, waar bussen langs mogen rijden. Via de verbindingsweg kunnen bussen naar de tweede hoofdontsluiting rijden. De stadsbus en de Q-liner zullen volgens de geschetste lijnvoering niet over de Asserwijk rijden.

Als de Vaart bevaarbaar wordt gemaakt zullen bussen niet meer via de Asserwijk kunnen rijden. De Asserwijk is dan vooral een primaire fietsroute, met toegankelijkheid voor het autoverkeer naar de aanliggende woningen.

De lijnvoering en het bedieningsniveau van het openbaar vervoer in Assen (en in Kloosterveen) wordt overigens bepaald door de provincie Drenthe. De gemeente Assen heeft slechts een adviserende rol daarin. Als gevolg daarvan is niet met zekerheid te vermelden hoe het openbaar vervoer in de toekomst wordt verzorgd in de wijk. De aangegeven busroutes en het aantal bussen dient derhalve te worden beschouwd als een streefbeeld.

7.3 Geen rechtstreekse verbinding met de Europaweg-west/Hoofdvaartsweg

Het is met de geprojecteerde plannen niet meer mogelijk met de auto de route, rechtstreeks naar de Balkenweg en vervolgens richting Groningen, waar reclamant werkzaam is, te nemen. Reclamant is genooddaakt de route Asserwijkbrug, over de rotonde de drukte in en vervolgens weer over de Europaweg-west richting de Balkenweg te nemen. Er is derhalve geen rechtstreekse verbinding meer met de Europaweg/ Hoofdvaartsweg. Tevens wordt de Groene Dijk ZZ afgesloten, zodat er ook voor het fietsverkeer geen rechtstreekse verbinding is met Pittelo. Het gevolg van dit alles is dat reclamanten op een "eiland" komen te wonen.

Ad 7.3

In het algemeen wordt opgemerkt dat het nadeel van omrijden in de gehele besluitvorming van ondergeschikt belang is. Daarnaast wordt opgemerkt dat als de Vaart bevaarbaar wordt gemaakt, de woning gesitueerd is aan het water aan de noordwest- en zuidwestzijde. De woning blijft bereikbaar per auto. Verder zullen er alleen fietsers over



de Asserwijk rijden. De fietsroute via de Groene Dijk blijft bovendien alsnog gehandhaafd.

Als de Vaart niet bevaarbaar gemaakt wordt, zullen er nog over een klein gedeelte van de Asserwijk bussen kunnen rijden. Doorgaand autoverkeer via de Asserwijk naar de Hoofdvaartsweg ZZ zal worden geweerd met een busluis op de Hoofdvaartsweg ZZ. Ook dan zal het verkeer aan de voorzijde van de woning aanzienlijk afnemen. Naar het lijkt is uit oogpunt van overlast het Groene Dijktracé voor deze woning aanzienlijk gunstiger dan de Asserwijkvariant, waarbij het verkeer van en naar Kloosterveen voor de woning langs zou rijden.

8. *L. Bos, Groene Dijk N.Z. 17*
9. *B. Meijer en L. Loosman, Groene Dijk N.Z. 19*
10. *H. Toering, Groene Dijk N.Z. 7*
11. *Ginja Hakkaart-Slootman, Groene Dijk N.Z. 3*
12. *C. de Jong, Groene Dijk N.Z. 11 A/B Hoop op welvaart*
13. *A. Joustra, Groene Dijk N.Z. 9*
14. *M. de Jong, Groene Dijk N.Z. 13 A/B Hilda*

Reclamanten hebben elk afzonderlijk een inspraakreactie ingebracht met dezelfde inhoud.

Er wordt bezwaar gemaakt tegen het voorgenomen Groene Dijktracé en de veranderingen die onlangs in het bestemmingsplan voor dit tracé zijn aangebracht. Verwacht wordt dat door het realiseren van de geprojecteerde ontsluitingsweg met een intensiteit van 15.400 mvt/etm enorme geluidshinder ontstaat. Deze geluidshinder wordt ook nog versterkt door de aanleg van een busoverstapplaats (178 bussen per etmaal, bij openstelling van de Vaart 288 bussen per etmaal)

Een en ander leidt tot aantasting van de leefomgeving.

Onderkend wordt dat een ontsluitingsweg voor een grote woonwijk ergens zal moeten worden aangelegd maar dan is het noodzakelijk en wenselijk dat rekening wordt gehouden met de belangen van de omwonenden. Sociaal beleid in dezen is gewenst.

Verzocht wordt geluidswerende maatregelen te nemen in de vorm van geluidsarm asfalt en een geluidswal vanaf de rotonde tot halverwege de 1^e bocht in de ontsluitingsweg (vanaf de rotonde gezien in noordwestelijke richting) aan de noordzijde van de ontsluitingsweg.

Ad 8 t/m 14

Zoals al in paragraaf 8.3 onder 5 is aangegeven is het voornemen tot de realisering van een openbaar vervoerknooppunt losgelaten.



Alleen de woonschepen langs de Groene Dijk NZ die binnen de zone van 200 m aan weerszijden van de tweede hoofdontsluiting zijn gesitueerd, moeten volgens de Wet geluidhinder getoetst worden. Woonschepen vormen geluidsgevoelige bebouwing in de zin van de Wet geluidhinder. De woonschepen gelegen buiten de 200 m, dat wil zeggen, de woonschepen met huisnummer 9 t/m 21 vallen buiten de toetsing. Op grond daarvan worden hun bezwaren als niet relevant in de zin van de Wet geluidhinder verklaard.

De woonschepen met huisnummer 1 t/m 7 zijn wel getoetst volgens de Wet geluidhinder. Al deze woonschepen hebben een geluidbelasting van minder dan 50 dB(A) en voldoen derhalve aan de Wet geluidhinder. Aanvullende maatregelen in de vorm van geluidsreducerend asfalt op de tweede hoofdontsluiting of geluidswallen zijn niet nodig. Er is toegezegd om op de brug een geluidsscherm van 1,5 m hoog te plaatsen. Daaraan zal worden voldaan. Ook wordt er een geluidswal aangelegd langs de tweede hoofdontsluiting bij Pittelo en naast de reinwaterkelder.

15. *S. Blaauw, Groene Dijk N.Z. 15*

Voor genoemd reclamant heeft dezelfde bezwaren als onder punt 8-14 aangegeven. Er is echter één zin geschrapt en vervangen door de zinsnede dat naast aanvullende geluidwerende maatregelen in de vorm van geluidsarm asfalt wordt voorzien, in de verdubbeling van de breedte van de bestaande boswal.

Ad 15

De verdubbeling van de breedte van de bestaande boswal heeft geen doelmatige functie in het kader van dit bestemmingsplan.

16. *P.J. Pijbes, Lingestraat 5*

Van de zijde van reclamant wordt een suggestie voorgedragen opdat de verdubbeling van de Europaweg-west minder lawaai veroorzaakt richting de aanwonenden. Naast de al geprojecteerde voorzieningen zou het naar het oordeel van reclamant verstandig zijn de maximum snelheid van het verkeer tussen de Rijnstraat-Maria in Campislaan-Balkenweg terug te brengen van 70 km/uur naar 50 km/uur, waardoor de geluidsproductie aanzienlijk zal verminderen. Verwezen wordt naar een voorbeeld van Rijkswaterstaat bij Rotterdam/Schiedam, waarbij de snelheid van 100/120 km/uur is teruggebracht naar 80 km/uur met als gevolg een aanzienlijk vermindering van het lawaai.

Het tegenargument dat door stroomsnelheid het verkeer afneemt is niet relevant. Ten tijde dat het project is gerealiseerd is het aantal motorvoertuigen zodanig toegenomen, dat er langzamer wordt gereden. Een maximum snelheid van 50 km/uur is dan ook voor de automobilist aanvaardbaar. In dat geval behoeft slechts een enkele, in de wat rustiger uren, door middel van een flitspaal tot de orde worden geroepen. Reclamant benadrukt dat de bijdrage van zijn zijde serieus in overweging wordt genomen. Gelet op het feit dat de woonwijk Pittelo toetsend aan de huidige wetgeving thans niet gerealiseerd zou kunnen worden, is het niet meer dan billijk dat alles wordt gedaan om de bewoners van Pittelo met betrekking tot geluid zoveel mogelijk ontzien.

Ad 16

In het bestemmingsplan is als uitgangspunt genoemd dat de Europaweg-west een ontwerpsnelheid C maximumsnelheid heeft van 70 km/uur, zeker bij een 2x2 strooks weg. Immers dat biedt doorstroming op het hoofdwegennet en draagt bij aan het voorkomen van sluipverkeer in de verblijfsgebieden. Instellen van een lagere maximumsnelheid is bij een 2x2-strooks weg ongeloofwaardig en zal alsnog tot snelheidsoverschrijdingen leiden. De onderlinge kruispuntafstanden op de route Balkenweg – Tweede hoofdontsluiting – Maria in Campislaan bedragen 550 m. Alleen als kruispunten op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd (zoals bij de Balkenweg), is uit oogpunt van verkeersveiligheid een maximumsnelheid van 50 km/uur nodig.

17. Administratie- en belastingadvieskantoor Bollen

Als gemachtigde van de heer F.J. Thomas, wonende aan de Stoepveldsingel 45, brengt reclamant in, dat geconstateerd is dat de bestaande en eventueel nieuwe bebouwing langs de Asserwijk buiten het plangebied is gelaten. Het is daarmee voor het perceel gemeente Assen, sectie Q nummer 2485, waarvan de heer Thomas eigenaar is, onzeker of daarop woningbouw kan worden toegestaan. Reeds in maart 2001 heeft reclamant de gemeente dit verzoek voorgelegd, hetgeen heeft geleid tot een brief van de gemeente van 31 mei 2001, waarin is aangegeven dat bij de voorbereiding van de planontwikkeling van het betreffende gebied een en ander zou worden meegenomen. Dat is derhalve niet gebeurd. Gelet op het feit dat in dit gebied waar reeds woningbouw is (Asserwijk 20 t/m 34), welk gebied ook is ingeklemd tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de bestaande infrastructuur, zijn er geen planologische bezwaren ook woningbouw op voornoemde perceel mogelijk te maken. Verzocht wordt het plangebied uit te breiden.



Ad 17.

Het voorliggend bestemmingsplan betreft voornamelijk de bestemming verkeersdoeleinden. Er is bewust voor gekozen alleen de aanleg van wegen en verkeersgeliëerde zaken in het plan op te nemen. Daarom is er ook voor gekozen de woningen aan de Asserwijk en het perceel, waarop de aanvraag betrekking heeft, buiten het plangebied te laten. Dit laat echter onverlet dat de gemeente moet onderkennen dat in de door reclamant aangehaalde brief van de gemeente is aangegeven, dat het verzoek bij de planontwikkeling van de tweede hoofdontsluiting dan wel bij de planontwikkeling van de Groene Dijk zou worden meegenomen.

Er zijn, zoals eerder gememoreerd, goede argumenten voor aan te reiken om het betreffende perceel buiten het plangebied van de tweede hoofdontsluiting te laten. Dit te meer, omdat het verzoek om daar een woonbestemming op te leggen niet logisch is en ook juridisch en geluidstechnisch niet of moeilijk te realiseren is. Voor nieuwbouw-woningen zijn de geluidseisen veel strenger dan voor bestaande woningen, zoals in casu, de woningen aan de Asserwijk. Ten aanzien van de plantontwikkeling Groene Dijk wordt opgemerkt dat daarover nog geen bestuurlijk standpunt is ingenomen.

18. F. Slagter, Van der Scheerstraat 7

Reclamant spreekt zijn ongenoegen uit over het project betreffende de ontsluiting van Kloosterveen als voorzien in het bestemmingsplan. De bezwaren betreffen voornamelijk de enorme toename van geluidsoverlast in het appartement van reclamant en de grote mate van verkeersonveiligheid op de Maria in Campislaan, waartegen in het plan geen enkele maatregel is getroffen.

Ad 18.

Met de verdubbeling van de Europaweg-west zal ook het kruispunt Europaweg - Maria in Campislaan gereconstrueerd worden, en een deel van het wegvak Maria in Campislaan. De opstelstroken op de Maria in Campislaan dienen te worden verlengd. De benodigde verbreding van de Maria in Campislaan wordt overigens aan de zuidwestzijde gerealiseerd.

Volgens de Wet geluidhinder dient daarvoor een akoestisch onderzoek ingesteld te worden. Indien de Maria in Campislaan wordt verbreed is dat -in termen van de Wet geluidhinder- een reconstructie. De Wet geluidhinder schrijft voor dat in zo'n geval het geluidsniveau in de periode van een jaar voor de ingreep en tien jaar na de ingreep niet met 2 dB(A) of meer mag toenemen. Als bijvoorbeeld het huidige



geluidsniveau 67 dB(A) bedraagt, dan zou dat niet mogen stijgen tot 69 dB(A) of meer indien er alleen sprake is van reconstructie.

Als er wel sprake is van een toename van het geluidsniveau van 2 dB(A) of meer, dan dienen er geluidsbeperkende maatregelen getroffen te worden. Dat kan zijn in de vorm van stil asfalt, het plaatsen van een geluidsscherm of geluidsisolerende maatregelen aan de woning.

De geluidsbelasting vanwege de Maria in Campislaan bedraagt in de nieuwe situatie, afhankelijk van de waarneemhoogte 59,5 tot 60,2 dB(A), een toename van 2,8 tot 3,0 dB(A) ten opzichte van de huidige situatie. Er zal onderzocht worden in hoeverre geluidwerende voorzieningen aan de gevel moeten worden aangebracht om een binnenwaarde van 40 dBA te bewerkstelligen. Voorts zal bij de daadwerkelijke reconstructie een hogere waardeprocedure dienen te worden gevoerd.

19. *R. Jansen, Asserwijk 12 en H.G. Nijhof, Asserwijk 14*

19.1 Ontbreken van een geluidsbeperkende voorziening

Reclamanten spreken hun zorg uit over het feit dat het gedeelte Europaweg-west naar de nieuwe brug wordt voorzien van een geluidsbeperkende voorziening, terwijl dit niet het geval is voor het zuidelijke deel. Een en ander te meer omdat de geluidswaarde hoger zal zijn (zie bijlage van het rapport, par. 2)

Daarnaast is het onlogisch dat het oostelijke deel Europaweg-west-Langedijk wordt voorzien van een geluidsscherm van 3 m, terwijl in dit tracé ter plaatse van de Asserwijk slechts met een geluidsscherm van 2,5 m wordt voorzien, ondanks het feit dat aan deze zijde het aantal dB(A)'s hoger is.

Ad 19.1

Indien alleen aan de noordzijde een afscherming op de brug over het Noord-Willemskanaal geplaatst wordt, kan dat ertoe leiden dat er weerkaatsing van geluid optreedt. Daardoor zou de geluidbelasting aan de zuidzijde hoger kunnen worden. Daarom wordt ermee ingestemd om de afscherming aan beide zijden van de brug gelijk te maken. Ook naast de reinwaterkelder zal een geluidswal worden aangelegd. Zie voorts het commentaar onder ad. 7.1.

Het geluidsniveau aan de zuidzijde van de tweede hoofdontsluiting blijft overigens lager dan 50 dB(A), waardoor er geen aanvullende geluidsbeperkende maatregelen nodig zijn.



Ten aanzien van het tweede onderdeel van de inspraakreactie wordt opgemerkt dat dit te verklaren is vanwege het feit dat de woningen verder weg zijn gelegen.

19.2 Busroute

Zolang de Vaart niet bevaarbaar is gemaakt zal er via de Asserwijk-brug een busbaan worden gerealiseerd. Een en ander impliceert wederom geluidhinder en aantasting van het wooncomfort en is derhalve onaanvaardbaar. Er is altijd gesproken over alleen een fietsroute van het centrum richting Kloosterveen via de Asserwijk-brug, het enige positieve element van het gehele project.

Ad 19.2

Als de Vaart bevaarbaar gemaakt wordt, zijn de woningen Asserwijk 12 en 14 nog bereikbaar per auto. Verder zullen er alleen fietsers over de Asserwijk rijden.

Als de Vaart niet bevaarbaar gemaakt wordt, zullen er nog bussen langs een klein gedeelte van de Asserwijk kunnen rijden. De Asserwijk is een openbare weg, waarlangs bussen mogen rijden. Het zal waarschijnlijk gaan om de streeklijnen vanuit Smilde en/of Norg. De stadslijn naar Kloosterveen en de Q-liner zullen geen gebruik maken van de Asserwijk. Doorgaand autoverkeer via de Asserwijk naar de Hoofdvaartsweg ZZ zal worden geweerd met een bussluis op de Hoofdvaartsweg ZZ. Ook dan zal het verkeer aan de voorzijde van de woning aanzienlijk afnemen.

19.3 Groenvoorzieningen

Tijdens de inspraakavond is toegezegd dat voor het kenbaar maken van wensen inzake de groenvoorzieningen en verblijfsdoeleinden reclamanten rechtstreeks door één van de leden van de gemeente benaderd zullen worden. Verzocht wordt deze toezegging schriftelijk te bekrachtigen.

Ad 19.3

Door middel van onderhavig commentaar wordt het gevraagde schriftelijk toegezegd.

19.4 Planschade artikel 49 WRO

Tevens wordt nu reeds op grond van de nog niet definitief vastgestelde plannen in verband met waardevermindering van de panden een verzoek om planschadevergoeding ex artikel 49 WRO ingediend.

Ad 19.4

Verwezen wordt naar het commentaar onder ad 1.5.

20. *J. Gordijn, namens bewoners Asserwijk 16 t/m 32*

Mede namens de bewoners Asserwijk 16 t/m 32 worden door reclamant de volgende bezwaren ingebracht.

- Ongeloof over het feit dat het plan om een busoverstapplaats achter de woningen Asserwijk 18 t/m 22 te realiseren niet eerder bekend was; deze voorziening leidt tot lawaai, stankoverlast en wordt wellicht een trekplaats voor jongeren met als gevolg waardevermindering van de woningen.
- De afspraak dat de Asserwijk fietspad wordt, wordt niet waargemaakt nu blijkt dat er een bus voor nr. 16 zal rijden.
- De plaatsing van een tankstation achter de schuur op het perceel Asserwijk 32 is onaanvaardbaar omdat de bewoner daarmee niet meer via de achterkant van zijn bedrijfsschuur in en uit kan rijden. Voorts worden de uitbreidingsmogelijkheden van dit bedrijf beperkt.
- Er is geen vertrouwen meer in een overleg met de gemeente.

Ad 20.

Zoals al in paragraaf 8.3 onder 5 is aangegeven is het voornemen tot de realisering van een openbaar vervoerknooppunt losgelaten. Deze locatie zal bestemd worden voor het benzineverkooppunt, aangezien de bereikbaarheid gunstiger is in het kwadrant van de tweede hoofdonthuizing en de verbindingsweg naar de Asserwijk.

Ten aanzien van het fietspad wordt opgemerkt dat als de Vaart bevaarbaar wordt gemaakt er alleen fietsers langs de woning Asserwijk 16 rijden. De woning is nog wel per auto bereikbaar. Als de Vaart niet bevaarbaar gemaakt wordt, zullen er nog bussen kunnen rijden over het gedeelte Asserwijk tussen de Europaweg en de verbindingsweg naar de tweede hoofdonthuizing. Doorgaand autoverkeer via de Asserwijk naar de Hoofdvaartsweg ZZ zal worden geweerd met een busluis op de Hoofdvaartsweg ZZ. Ook dan zal het verkeer aan de voorzijde van de woning aanzienlijk afnemen.

Met de verplaatsing van de locatie voor het benzineverkooppunt naar het zuidwestelijke kwadrant van de rotonde, is het terrein achter Asserwijk 32 buiten de grenzen van dit bestemmingsplan gelaten en weer als vanouds toegankelijk.

21. *H. Heukers, Asserwijk 48*

21.1 Snelheid op de Asserwijk

Reclamant merkt op dat er thans veel te hard wordt gereden op de Asserwijk. Gevraagd wordt wat de gemeente gaat ondernemen om



deze snelheid te reduceren en op welk moment. Voorgesteld wordt het gebied, waarin de ontsluitingsbruggetjes voor Kloosterhout zijn gelegen, als een 30 km/uur zone aan te wijzen. Op het overige deel van de Asserwijk kan dan de 50 km/uur gehandhaafd worden.

Ad 21.1

De Asserwijk nabij woning 48 zal conform het bestemmingsplan Kloosterhout opgenomen worden binnen de bebouwde kom en onderdeel uitmaken van het 50 km/uur regime. Dat zal plaatsvinden, zodra de woningen in Kloosterhout bewoond worden. De opmerking omtrent de integratie van de Asserwijk met Kloosterhout valt buiten de competentie van dit bestemmingsplan Tweede hoofdontsluiting.

21.2 Fietsroute over de Asserwijk

Het is onduidelijk waar de fietsroute over de Asserwijk de tweede hoofdontsluiting van Kloosterveen kruist en hoe dat veilig voor de fietsers wordt georganiseerd.

Daarnaast merkt reclamant op dat de integratie van de Asserwijk met Kloosterhout voor de Asserwijkbewoners meer nadelen dan voordelen bezorgt. Teneinde ook de Asserwijkbewoners tegemoet te komen wordt gevraagd te voorzien in een aansluiting op een gewone televisie kabel (C.A.I.).

Ad 21.2

De fietsroute Kloosterveen – Asserwijk – centrum Assen zal de tweede hoofdontsluiting niet kruisen. Fietsers vanaf de Asserwijk 48 naar het centrum van Assen zullen de tweede hoofdontsluiting kunnen kruisen bij de aan te leggen rotonde direct ten noorden van de A28, bij de toegang naar het sportcomplex De Hoogspanning. De opmerking omtrent de CAI heeft geen planologische relevantie en kan derhalve niet in dit stadium worden meegenomen.

22. *Fietsersbond, afdeling Assen*

22.1 Aansluiting fietsverbinding Asserwijk op de tweede hoofdontsluiting

Verzocht wordt aan te geven hoe de aansluiting voor fietsers vanaf de Asserwijk (in het meest noordelijke deel) op het nieuw te leggen fietspad wordt vormgegeven. Hetzelfde geldt voor de aansluiting vanuit het woongebied in de omgeving van de hoogspanningsleiding.

Ad 22.1

Voor fietsers vanaf Kloosterlanen wordt er een doorsteek gemaakt vanaf de Hertenlaan naar het fietspad langs de tweede hoofdontsluiting. De fietsroute Kloosterveen – Asserwijk – centrum Assen

zal de tweede hoofdontsluiting niet kruisen. Fietzers vanaf de Asserwijk (noordzijde) naar het centrum van Assen zullen de tweede hoofdontsluiting kunnen kruisen bij de aan te leggen rotonde direct ten noorden van de A28, bij de toegang naar het sportcomplex De Hoogspanning.

22.2 Fietsroute Asserwijk

Het fietspad langs de tweede hoofdontsluiting gaat over in een deel op de Asserwijk (nr. 34 en 12). Teneinde ook dit deel als hoofdfietsroute herkenbaar te maken wordt voorgesteld fietsstroken aan te geven. Een en ander voorkomt ook het parkeren op de smalle rijbaan. Ook is het gewenst dat de kruising met de Hoofdvaartsweg een voorrangskruising voor de fietsers wordt.

Ad 22.2

De Asserwijk is 5 m breed. Indien er fietsstroken aangebracht worden van 1,5 m breed, blijft er slechts 2 m over voor de rijstrook voor het autoverkeer ten behoeve van de aanwonenden.

De Asserwijk kan daarom niet met fietsstroken worden aangegeven. Een alternatief is om de Asserwijk als “fietsstraat” in te richten. Het idee van “fietsstraat” houdt in dat autoverkeer wel op de “fietsstraat” mag rijden, maar dat hun snelheid wordt bepaald door het fietsverkeer. De uitwerking ervan zal in overleg met de Fietzersbond plaatsvinden. Het voorstel om het kruispunt Asserwijk – Hoofdvaartsweg als voorrangskruispunt in te richten voor fietsers past in dat concept van de fietsstraat.

22.3 Viaduct over de Vaart

De fietzersbond pleit voor een zo laag mogelijke constructie voor het fietspadgedeelte, zodat een zo beperkt mogelijke hoogte moet worden overbrugd.

Ad 22.3

In het voorontwerp-bestemmingsplan was een fietsviaduct aan de oostzijde van de Europaweg-west geprojecteerd. In het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan is uitgangspunt om dat fietsviaduct te vervangen door een fietsbrug over de Vaart op maaiveldhoogte.

In het rapport van Oranjewoud “de Vaart bevaarbaar” is een fietsbrug geadviseerd op de hoek van de Langedijk – Vaart NZ – Oude Hoofdvaartsweg ZZ. Fietzers op de route langs de Europaweg-west hoeven dan geen helling te overbruggen. Ook de fietsers vanaf de Asserwijk en Vaart NZ kunnen eenvoudiger langs de Europaweg-west rijden.



22.4 Onderschrijving bezwaar van de bewoners van Pittelo

De inspraakreactie van de bewoners van de Asserwijk betreffende de onderbreking van de bestaande fietsroute Groene Dijk richting de Asserwijk en de verlegging daarvan wordt onderschreven. Dit is voor de bond onaanvaardbaar. Deze verbinding vormt thans de enige verbinding vanuit Pittelo-zuid richting de Vaart NZ. Het omrijden is geen doen, omdat twee keer de Drentse Hoofdvaart moet worden overgestoken. Bij geopende bruggen over de Hoofdvaart is dit des te ergerlijker. De route via de tunnel richting de Maria in Campislaan is niet voor iedere bewoner een alternatief.

Voorgesteld wordt deze route te handhaven met een oversteek bij de tweede hoofdontsluiting voorzien van een VRI met drukknopinstallatie. Het aanleggen van deze fietsoversteek gelijktijdig met de brug en de tweede hoofdontsluiting zal ook voor de automobilist een verbetering opleveren, terwijl voor de fietser een goede verbinding kan worden gehandhaafd.

Ad 22.4

De bestaande fietsverbinding over de Groene Dijk zal gehandhaafd blijven (zie paragraaf 8.3, onder 6). De oversteek wordt niet met verkeerslichten geregeld. De fietsoversteek ligt daarvoor te dicht bij het kruispunt Europaweg – Tweede hoofdontsluiting. Fietzers kunnen wel door de aanwezige middengeleider in twee fasen oversteken.

23. Bewoners van der Scheerstraat nummers 139, 145 en 147

De inspraakreactie spitst zich met name toe op de geluidhinder en omvat de volgende opmerkingen c.q. vragen.

- Er wordt een percentage van 6 % op pagina 26 en in de bijlage van 4 % genoemd als uitgangspunt van de verwachte groei van de verkeersintensiteit 10 jaar na de start van de procedure. Welk percentage is bij de berekening gehanteerd?
- Hoe stemt dit overeen met de in de afgelopen jaren waargenomen groei?
- De geluidbelasting op de Europaflat is berekend bij een geluidsschermhoopte van 4,5 m. Op de tekening is echter een scherm van 4 m hoog opgenomen. Hoeveel neemt de geluidhinder in een dergelijke situatie toe?
- Door welke constructie kan worden voorkomen dat de geluidhinder toeneemt door weerkaatsing via het te bouwen geluidsscherf aan de overzijde (noordwestkant). De berekende geluidbelasting voor de bovenste bouwlagen ligt beduidend boven de grenswaarde van 55 dB(A):
 - derde verdieping, 56 dB(A);
 - vierde verdieping 57 dB(A);

- vijfde verdieping 58 dB(A);
- zesde verdieping 59 dB(A).
- Verzocht wordt aan te geven welke aanvullende voorzieningen aan de gevels worden getroffen teneinde hierin verbetering te brengen.
- Reclamanten ondervinden thans bij de huidige verkeersintensiteit op de Europaweg veel hinder. Voor het gedeelte Europaweg (Maria in Campislaan-Rijnstraat) is in het bestemmingsplan voorzien in de plaatsing van schermen. Verzocht wordt dat op een korte termijn te realiseren.

Ad 23.

Abusievelijk was in de bijlagen van het voorontwerp-bestemmingsplan 4% genoemd. Als uitgangspunt is echter een groei van 6% gehanteerd, zoals in het hoofdrapport is genoemd. De autonome mobiliteitsgroei bedraagt derhalve gemiddeld 2% per jaar. Daarnaast is rekening gehouden met het extra verkeer vanwege de groei van Kloosterveen en van bedrijventerreinen, zoals bij Huize Nassau.

In paragraaf 8.3, ad 2 is beschreven dat in het ontwerp-bestemmingsplan uitgegaan wordt van de verkeersprognose voor het jaar 2016, aangezien Kloosterveen volgens verwachting dan voltooid is (totaal 5.500 woningen) en het jaar 2016 volgens de Wet geluidhinder tevens het prognosejaar moet zijn voor het akoestisch onderzoek.

De huidige verkeersintensiteiten in de omgeving van de Europaweg en Balkenweg zijn bekend door tellingen met slangen en bij de verkeerslichten. De prognoses voor het jaar 2006 en voor 2016 zijn daarop gebaseerd. Voorts wordt verwezen naar het commentaar onder paragraaf 8.3, onder 33 en ad 18.

De verdubbeling van de Europaweg, de aanleg van de tweede hoofdonthuizing en de plaatsing van de geluidsschermen cq. wallen zal in één werk worden uitgevoerd. De werkzaamheden zullen volgens de huidige planning rond 2006/2007 gerealiseerd kunnen worden. De planning is echter afhankelijk van eventuele bezwaren en juridische procedures.

23A. Vereniging voor Eigenaren Van der Scheerstraat 1 t/m 149 te Assen

Bij schrijven van 2 maart 2004, ontvangen op 5 maart 2004 heeft de vereniging een inspraakreactie ingebracht. Deze is buiten de termijn van de terinzagelegging aan ons overgelegd. Desalniettemin acht de gemeente het van belang deze inspraakreacties te betrekken bij de verdere besluitvorming. Omdat de inspraakreactie in het verlengde ligt



van hetgeen is ingebracht onder punt 23 is deze reactie aangeduid onder 23A.

Als vereniging wordt de bezorgdheid uitgesproken omtrent de verwachte toename van de verkeersintensiteit op de Europaweg en de Maria in Campislaan en de daarmee gepaard gaande verkeers- en geluidhinder. Verwacht wordt dat de gehele flat en in extra mate het gedeelte van de flat dat is gelegen aan de Maria in Campislaan ernstige hinder van de geprojecteerde planontwikkeling zal ondervinden. Bij de huidige verkeersintensiteit wordt thans veel geluidsoverlast ondervonden.

Ad 23A.

Indien de Maria in Campislaan wordt gereconstrueerd is dat -in termen van de Wet geluidhinder- een reconstructie. De Wet geluidhinder schrijft voor dat in zo'n geval het geluidsniveau in de periode van een jaar voor de ingreep en tien jaar na de ingreep niet met 2 dB(A) of meer mag toenemen. Als bijvoorbeeld het huidige geluidsniveau 67 dB(A) bedraagt, dan zou dat mogen stijgen tot niet meer dan 69 dB(A) indien er alleen sprake is van reconstructie.

Is er echter tevens een saneringssituatie, dan kan de reconstructie worden aangewend om tot een (versnelde) sanering te komen. In dat geval zou in het rekenvoorbeeld de geluidbelasting moeten afnemen van 67 dB(A) tot 55 dB(A), respectievelijk 40 dB(A) voor de binnenwaarde.

De gemeente zal bij de Maria in Campislaan derhalve bij een toename van de geluidbelasting van 2 dB(A) of meer geluidsreducerende maatregelen moeten treffen. Dat kan zijn bij de bron, bijvoorbeeld in de vorm van geluidsarm asfalt, of in de overdracht door het plaatsen van een geluidsscherm, of door toepassing van geluidswerende voorzieningen aan de gevel. Dit laatste kan alleen in combinatie met een hogere waarde procedure.

8.5 Overlegreacties ex artikel 10

Van de hierna volgende overlegpartners zijn schriftelijke reacties ontvangen:

A. *Provincie Drenthe, commissie afstemming ruimtelijke plannen*

1. Keuzebepaling tracé van de tweede hoofdontsluiting

De commissie onderkent de noodzaak van een tweede hoofdontsluiting van de woonwijk Kloosterveen en dat daarbij gebruik is gemaakt van de zogenaamde "flankentheorie". Uit de toelichting



.....

maakt de commissie op dat ten aanzien van de exacte ligging van het tracé een tracéstudie is gedaan, waarbij drie tracés, te weten het Hoogspanningstracé, het Groene Dijk tracé en het IJsbaantracé zijn bekeken. De commissie had graag meegedacht bij de keuzebepaling van één van de tracés, omdat zij opmerkingen heeft die bij de keuzebepaling relevant zijn. Het gaat daarbij met name over cultuurhistorie en de verkeersaspecten.

Ad 1.

Het rapport Tweede hoofdontsluiting is aan Rijkswaterstaat, Provincie Drenthe en Arriva toegezonden, met verzoek om commentaar. Van Rijkswaterstaat is een brief ontvangen; deze is ook als bijlage in de Inspraaknota van 10 mei 2000 opgenomen. Met de provincie is op 15 maart 2000 ambtelijk overleg geweest, waaruit bleek dat de provincie instemt met onze voorkeur voor het Groene Dijktracé. Arriva heeft schriftelijk laten weten dat men zich kan vinden in het Groene Dijktracé.

In de periode 1998 – 2000 heeft de gemeente de Categoriseringsnota Duurzaam Veilig en de Nota Hoofdwegenstructuur opgesteld. Over beide nota's is eveneens overleg geweest met de Provincie Drenthe. In de Nota Hoofdwegenstructuur (vastgesteld in juni 2000) is het Groene Dijktracé voor de tweede hoofdontsluiting aangegeven.

De Provincie Drenthe is derhalve betrokken geweest bij de tracékeuze van de tweede hoofdontsluiting. Het overleg zal vermoedelijk hebben plaatsgevonden met de productgroep verkeer, niet met de commissie Afstemming Ruimtelijke Plannen.

2. Cultuurhistorie

Het ongelijkvloers kruisen van de Drentse Hoofdvaart impliceert dat het water visueel met de Vaart wordt verbonden zodat er sprake is van herstel van de historisch-cultureel belangrijke vaarroute. Daar staat echter tegenover dat het te realiseren viaduct voor de Europaweg een barrière is. Het voordeel is derhalve met dit nadeel voor een belangrijk deel weer afgebroken.

De invulling langs de Asserwijk wordt uit cultuurhistorisch oogpunt ongunstig ingevuld. Vanuit de Asserwijk werd een groot deel van het Kloosterveen en het Zeijerveen ontgonnen. Samen met de aan deze lijn gelegen ontginningsboerderijen zijn dit de cultuurhistorische getuigen van deze periode. In tegenstelling tot de onderkenning van de structuurlijn (het in zijn waarde laten van de Drentse Hoofdvaart en de Hoofdvaartsweg) wordt daar langs de Asserwijk geen rekening mee gehouden. De ontsluiting wordt uitgevoerd met een scala van rotondes, ombuigingen, wegverbredingen en –versmallingen, waarbij de bestaande wegenstructuur wordt verlaten. De commissie merkt op dat

het er op lijkt dat de verkeersmaatregelen andere aspecten, zoals de cultuurhistorie, verdringen. Verzocht wordt dit aspect nader te bezien, waarbij wordt gerefereerd aan de eerder gemaakte opmerking omtrent de keuzebepaling van de tracéstudie.

Ad 2.

In het Provinciaal Omgevings Plan staat beschreven dat de bouw van woningen en bedrijven vooral plaatsvindt in de grote kernen, om de positie van de centra te verstevigen. Elders in Drenthe zullen de bouwmogelijkheden worden beperkt om te voorkomen dat waardevolle gebieden worden aangetast. Bij Assen wordt de woningbouw voorlopig vooral geconcentreerd rondom Kloosterveen. Zowel in het bestemmingsplan Kloosterveen, als in het onderhavige bestemmingsplan Tweede hoofdontsluiting is ernaar gestreefd om woningbouw en infrastructuur in goede harmonie te ontwikkelen met de natuur en het landschap. Echter daar waar Assen een forse woningbouwtaakstelling heeft, zullen er ongetwijfeld concessies gedaan moeten worden aan de cultuurhistorische waarden in dat gebied.

In het bestemmingsplan Tweede hoofdontsluiting is gestreefd om de cultuurhistorische waarden in dit gebied zoveel mogelijk te handhaven. Het bestemmingsplan maakt het opengraven van de Vaart naar de Drentse Hoofdvaart weer mogelijk. Door het viaduct Europaweg-west zo transparant mogelijk te maken, wordt de barrièrewerking beperkt.

Tevens is de structuurlijn van de Asserwijk zoveel mogelijk intact gelaten. De tweede hoofdontsluiting maakt alleen bij het viaduct A28 gebruik van het bestaande tracé. Ten noorden en zuiden daarvan is een nieuw tracé gevolgd, waardoor de oude Asserwijk en de aanliggende bebouwing zoveel mogelijk instandgehouden kunnen worden. Daarbij is rekening gehouden met de huidige richtlijnen voor het ontwerpen van verkeersaders; een vrijliggend tracé, zonder erfaansluitingen. Indien de bestaande wegenstructuur als basis had moeten functioneren voor het tracé van de tweede hoofdontsluiting, dan had de Vaart niet open gegraven kunnen worden en had de aanliggende bebouwing geamoveerd moeten worden. Het Groene Dijktracé scoort naar onze mening uit cultuurhistorisch oogpunt daarom nog het meest gunstig.

3. Verkeersaspecten

De commissie geeft aan zich te beperken tot het puntsgewijs plaatsen van opmerkingen over de verkeersaspecten, omdat zij het noodzakelijk acht hierover overleg te voeren met medewerkers van de productgroep Verkeer en Vervoer.



- Er bestaan twijfels over de tracéstudie en de daaruit gekozen voorkeursvariant, ook al onderkent zij het feit dat dit een autonome gemeentelijke bevoegdheid is;
- Er ontbreekt een betere onderbouwing van de verkeerskundige keuzes; het hoofdstuk verkeer is marginaal;
- Het is onduidelijk in hoeverre met dit plan rekening wordt gehouden met de extra toename van het verkeer ten gevolge van de structuurvisie stadsrandzone Assen-West;
- Afgevraagd wordt of het 4 m optillen van de Europaweg voldoende is voor bevaarbaar water;
- Er is onvoldoende aandacht besteed aan het openbaar vervoer, onder andere in relatie met de varianten. De voorshands getrokken conclusie is dat het voorliggende plan ongunstig is voor het openbaar vervoer.

Ad 3.

De Productgroep Verkeer en Vervoer heeft op 15 maart 2000 ingestemd met het Groene Dijktracé voor de tweede hoofdontsluiting. De gemeente is overigens graag bereid om een toelichting te geven over de uitgangspunten en de keuze van het tracé. De onderbouwing van het Groene Dijktracé is nader aangegeven in het rapport Tweede hoofdontsluiting Kloosterveen (d.d. 22 november 1999).

De toename van verkeer op de tweede hoofdontsluiting ten gevolge van de Structuurvisie Westelijke Stadsrandzone dient gelimiteerd te worden. de tweede hoofdontsluiting Kloosterveen is vooral een lokale wijkontsluitingsweg, geen regionale verbindingsweg.

Uitgangspunt voor het viaduct Europaweg-west is een doorvaarthoogte van de Vaart van minimaal 2,75 m, geschikt voor type M3-schepen. Daarover is overleg geweest met de Provincie Drenthe, de Stichting Toervaart Nederland en de Noord Nederlandse Watersportbond. De intensiteit van het aantal passages is bepalend geweest voor het vereiste profiel. De Drentse Hoofdvaart wordt voornamelijk gebruikt door vaartuigen van klasse M1, M2 en M3. Schepen van klasse M3 hebben een diepgang van 1,40 m, een breedte van 4 m en een lengte van 14 m.

Ten behoeve van het ongelijkvloerse fietspad onder de Europaweg-west is een vrije doorrijhoogte van 2,50 m nodig. Uit de hoogtemetingen blijkt dat het viaduct als gevolg hiervan verder opgehoogd moet worden, en dat er een vrije doorvaarthoogte voor schepen ontstaat van circa 3,70 m. Naar aanleiding daarvan zou kunnen worden overwogen om ook schepen van klasse M4 toe te staan. Schepen in de klasse M4 komen echter nagenoeg niet voor. Bij





.....

schepen van klasse M4 zal ook de diepgang en de breedte van de Vaart en bij De Kolk aangepast moeten worden. Vooralsnog handhaven we daarom het uitgangspunt van geschiktheid voor de klassen M1, M2 en M3.

Het openbaar vervoer knooppunt zal niet meer langs de tweede hoofdontsluiting worden gerealiseerd (zie hoofdstuk 8.3, onder 5).

4. Bodem en water

Verzocht wordt een bodemparagraaf en een waterparagraaf op te nemen. Ten aanzien van het water wordt opgemerkt het resultaat van het overleg met het waterschap in de toelichting op te nemen (de watertoets).

Ad 4.

In het bestemmingsplan wordt een bodemparagraaf opgenomen met de volgende conclusies.

- Met uitzondering van de veldpodzolgronden (Hn21), moeten bij de overige gronden met de aanleg van de weg rekening worden gehouden met de aanwezigheid van weinig materiaal dat de draagkracht van de ondergrond kan beïnvloeden;
- Uit een door de provincie verstrekte kaart is gebleken dat in of in de directe nabijheid van het plangebied geen bodemvervuilingslocaties voorkomen.

In het bestemmingsplan wordt een waterparagraaf opgenomen. Ten aanzien van het aspect water wordt opgemerkt dat met beide betreffende waterschappen contact is opgenomen voor het opzetten van een watertoets.

In deze paragraaf wordt uiteengezet wat voor gevolgen het plan in kwestie heeft voor de waterhuishouding. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: "het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten".

Met het waterbeleid 21^e eeuw wordt ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen die hogere eisen stellen aan het waterbeheer. Het gaat hierbij om onder andere de klimaatverandering, bodemdaling en zeespiegelrijzing. Het waterbeleid 21^e eeuw heeft twee principes voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd, te weten de tritsen:

- vasthouden, bergen en afvoeren;
- schoonhouden, scheiden en zuiveren.

Met het waterschap Reest & Wieden en het waterschap Hunze en Aa's is overleg gevoerd. Op basis van de reactie van beide

.....



waterschappen is de tekst in het bestemmingsplan aangepast en opnieuw ter beoordeling voorgelegd.

De algehele conclusie luidt dat de in het plan opgenomen ontwikkelingen geen effecten met zich meebrengen voor de hydrologische situatie. Er zijn voldoende maatregelen genomen (of worden in dit plan mogelijk gemaakt) om in te spelen op de eventueel te wijzigen situatie.

5. Geluid

Het onderdeel geluidhinder is niet goed te beoordelen, omdat een aantal zaken niet duidelijk zijn en het plan tegenstrijdigheden bevat. De commissie adviseert hieromtrent contact op te nemen met de productgroep Milieubeheer.

Ad 5.

Met de productgroep Milieu beheer is contact opgenomen. Dit heeft geleid tot een overleg tussen de gemeente en twee vertegenwoordigers op 19 maart jl. De opzet van het geluidsonderzoek is hierbij doorgesproken. Afgesproken is dat de toelichting op het onderzoek wordt uitgebreid en verduidelijkt. In de bijlage van het bestemmingsplan is een compleet akoestisch onderzoek opgenomen.

6. Externe veiligheid

De commissie constateert dat er een gastransportleiding is opgenomen in het plangebied, maar dat in de voorschriften een passage daaromtrent ontbreekt. Er is geen bepaling opgenomen, inhoudende dat binnen een strook van 5 m aan weerszijden van de gasleiding uitvoering van werkzaamheden niet is toegestaan. Er wordt een vergelijking gemaakt met de voorschriften omtrent de hoogspanningsleiding.

Ad 6.

Het betreffende bestemmingsplan wordt dienovereenkomstig aangepast.

7. Archeologie

Het aspect van de archeologie is uitgebreid in het bestemmingsplan opgenomen. De commissie is echter van oordeel dat de laatste alinea anders geformuleerd dient te worden. De werkzaamheden moeten worden verricht door een gecertificeerd archeologisch bureau in plaats van de provinciaal archeoloog. Voorts is op pagina 13 een verkeerde legenda gehanteerd wat betreft het AMK-gedeelte.



Ad 7.

De opmerking is terecht geplaatst. De werkzaamheden moeten door een gecertificeerd archeologisch bureau worden verricht. De toelichting wordt dienovereenkomstig aangepast. Daarnaast wordt de legenda wat betreft het AMK-gedeelte vervangen voor een correcte legenda.

8. Habitatrichtlijn en Flora- en faunawet

De commissie spreekt haar waardering uit voor de in de toelichting opgenomen uitgebreide aandacht voor de flora en faunawet. Er ontbreekt echter een vertaling daarvan naar de voorschriften, en dan met name over de vleermuizen.

Ad 8.

Het is mogelijk om bij bijvoorbeeld gebiedsbescherming door middel van het bestemmen van bepaalde gebieden als natuurgebied, rekening te houden met de essenties van de Habitat- en Vogelrichtlijn en de Natuurbeschermingswet. Ten aanzien van soortbescherming als verwoord in de Flora- en faunawet is het al een stuk lastiger.

Het bestemmingsplan is immers een toelatingsplanologie op grond, waarvan geen verplichtingen kunnen worden afgedwongen. Het is anderzijds belangrijk dat in het bestemmingsplantraject, gelet op artikel 9 van het besluit op de Ruimtelijke Ordening-1985 onderzoek wordt gedaan naar onder andere de flora en fauna.

Dat is ook in dit bestemmingsplantraject gebeurd. Dat heeft geleid tot een afzonderlijk, door een onafhankelijk ecologisch bureau opgesteld rapport, waarvan de belangrijkste onderdelen zijn vertaald in het bestemmingsplan. Voorts zal voor een aantal soorten ontheffing in de zin van artikel 75 van de Flora- en faunawet worden gevraagd.

Een nadere vertaling in de voorschriften meer is dan dat gedaan in de vorm van een afstemmingsbepaling, is in dit geval niet noodzakelijk.

9. Maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid

Omdat de resultaten van de inspraak nog niet bekend zijn, wordt er een voorbehoud gemaakt omtrent de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Ad 9.

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

B. Waterschap Hunze & Aa

Opgemerkt wordt dat per 1 november 2003 de watertoets van toepassing is op ruimtelijke plannen. Dat impliceert dat een deel van de procedure voorafgaand aan het artikel 10 Bro'85-overleg, dient plaats te vinden. Hoewel in het bestemmingsplan is aangegeven dat over de



waterhuishoudkundige gevolgen overleg met het waterschap zal worden gevoerd, is het waterschap van mening dat de uitgangspunten en grondslagen voor de uitwerking in een aparte waterparagraaf moet worden opgenomen.

Tenslotte wordt erop gewezen dat een deel van het plangebied binnen het beheersgebied van waterschap Reest en Wieden is gelegen.

Ad B.

Zie het commentaar onder ad A4.

C. Gemeente Noordenveld

De gemeente concludeert uit de plannen dat door de reconstructie van de wegen in verband met de aansluiting op de Europaweg, een directe verbinding tussen Assen West en de noordwestelijk van Assen gelegen gebieden, ontstaat. Gevreesd wordt dat de druk op de route Asserwijk-Koelenweg nog groter zal worden. De Koelenweg is niet op de te verwachten extra druk berekend. Daarnaast is het ongewenst dat de T-splitsing bij de nieuwe Koelenwegbrug extra wordt belast. Verzocht wordt in overleg te treden en te bekijken in hoeverre maatregelen kunnen worden getroffen teneinde te voorkomen dat de niet gewenste effecten zullen optreden.

Ad C.

De tweede hoofdontsluiting heeft vooral een functie voor de ontsluiting van de wijk Kloosterveen en de directe omgeving van de Asserwijk. De tweede hoofdontsluiting heeft geen regionale functie voor het verkeer van/naar de Norgervaart. Door de Asserwijk op de meest zuidoostelijke locatie aan te sluiten op de tweede hoofdontsluiting (vlak bij het viaduct A28) wordt het sluipverkeer vanaf de Norgervaart – Koelenweg naar Kloosterveen beperkt.

Over de huidige problemen van sluipverkeer op de Koelenweg is reeds overleg tussen de gemeenten Noordenveld en Assen. De door de gemeenten voorgestelde oplossing (een verkeerssluis voor landbouw- en vrachtverkeer) is door de aanwonenden van de Koelenweg afgewezen. Een volledige afsluiting is gelet op het landbouwverkeer niet mogelijk. Het overleg tussen gemeenten en aanwonenden zal daarom voortgezet moeten worden.

D. Ministerie van VROM, regio Noord

1. Waterparagraaf

Onderkend wordt dat er in het bestemmingsplan enige aandacht is geschonken aan wateraspecten, maar niet duidelijk is of het plan is onderworpen aan de watertoets. Van alle ruimtelijk relevante plannen moeten de effecten op de waterhuishouding door het bevoegd gezag worden getoetst. De watertoets vormt een waarborg dat waterhuishoudkundige doelstelling expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen. Het gaat daarbij om alle waterhuishoudkundige aspecten (naast veiligheid en wateroverlast ook over waterkwaliteit en verdroging). Voorts dient het plan het advies van de waterbeheerder te bevatten. Eventuele afwijkingen van dat advies dienen te worden gemotiveerd.

Ad 1.

Verwezen wordt naar het commentaar onder ad A.4.

2. Bodemparagraaf

Verzocht wordt een bodemparagraaf in het plan op te nemen.

Ad 2.

Verwezen wordt naar het commentaar onder ad A.4.

3. Archeologische waarden

Er wordt vanuit gegaan dat de provinciaal archeoloog tijdig op de hoogte wordt gesteld van de uit te voeren werkzaamheden en het tijdstip daarvan.

Ad 3.

Verwezen wordt naar het commentaar onder ad A.7.

4. Planvoorschriften

In de planvoorschriften wordt in artikel 10 verwezen naar artikel 12, lid e en artikel 13, lid 2. Deze artikelen zijn echter niet in het plan opgenomen.

Ad 4.

De verwijzingen worden gecorrigeerd door te verwijzen naar artikel 7, lid 1 en artikel 9 lid 2.

5. Externe veiligheid

De inspecteur plaatst dezelfde opmerking als samengevat onder ad A.6.



Ad 5.

Verwezen wordt naar het commentaar onder ad A.6

E. Seniorenraad

Het is niet duidelijk of de bushaltes op redelijke loopafstand liggen van de woningen. Al in een eerder stadium is aangegeven hiervoor zorg te dragen, zodat ook mensen die niet goed kunnen fietsen, van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken.

Ad E.

De locaties van de bushaltes langs de tweede hoofdontsluiting zijn nog niet in detail bepaald. Het openbaar vervoer is er enerzijds bij gebaat om de woonwijken goed te ontsluiten (zodat de reizigers kunnen in- en uitstappen) en anderzijds om vlot door te rijden (korte reistijden). Daarom zullen er alleen bushaltes komen daar waar verwacht wordt dat veel mensen zullen instappen. Op andere trajecten zal vlot doorrijden belangrijk zijn.

F. Essent Netwerk Noord

Verzocht wordt bij de verdere ontwikkelingen rekening te houden met zowel de bestaande als de toekomstige kabel- en leidinginfrastructuur.

Ad F.

Toegezegd wordt bij de civieltechnische voorbereiding rekening te houden met de bestaande en toekomstige kabel- en leidinginfrastructuur.

G. Tennet BV

Namens Saranne B.V. wordt medegedeeld dat in het plangebied de 220 kV-hoogspanningsleiding Zeijerveen-Hoogeveen van de vennootschap is gesitueerd. Verzocht wordt de genoemde hoogte in artikel 4, lid 2 aan te passen naar een hoogte van 52 m (de hoogte van de hoogste masten die deel uitmaken van de genoemde hoogspanningsleiding).

Ad G.

Artikel 4, lid 2 wordt overeenkomstig het voorstel aangepast.



H. Rijksdienst voor de Monumentenzorg

Met waardering is ervan kennisgenomen dat de gekozen inrichting met een ongelijkvloerse kruising van de Drentse Hoofdvaart, mede leidt tot een goede bevaarbaarheid van deze historisch-structureel belangrijke waterroute naar en vanuit het stadscentrum. Voorts geeft het plan de rijksdienst geen aanleiding tot het maken van opmerking aangaande de cultuurhistorie.

Ad H.

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

I. Gastransport Services

Reclamant geeft de gemeente in overweging in verband met de op de plankaart aangegeven gasleiding in overleg te treden met de NAM.

Ad I.

Bij de civieltechnische voorbereiding zal contact worden opgenomen.

J. VAC Assen

1. Algemeen

Het plan gaat uit van de zogenaamde flankentheorie, waarmee een groot min of meer verkeersluw middengebied kan ontstaan, waarin korte routes voor fietsers en openbare vervoer naar het wijkcentrum, dan wel het centrum van Assen mogelijk zijn. Deze routes zijn echter niet uitgewerkt in het bestemmingsplan. De fietspaden volgen nagenoeg geheel het geprojecteerde autotraccé, dus langs de rand en ver buiten het bewoonde gebied. Het openbaar vervoerknooppunt is geprojecteerd als een carpoolterrein, naast een (bemand?) motorbrandstof verkooppunt volledig buiten en op grote afstand van de woongebieden.

Ad 1.

Deze algemene opmerking is niet meer dan een constatering en behoeft derhalve geen commentaar.

2. Openbaar vervoer knooppunt

Het openbaar vervoerknooppunt is buiten het woongebied geprojecteerd waardoor er weinig sociale controle is te verwachten. Voor voetgangers is het niet te bereiken. Daarom wordt gepleit voor een knooppunt dicht bij de woningen en de centrumvoorzieningen van Kloosterveen.



Ad 2.

Zoals eerder gememoreerd vervalt het openbaar vervoerknooppunt.

3. Fietsroutes en –paden

De organisatie stelt de volgende eisen aan fiets- en voetpaden.

- Volgens VAC-normen moeten de tweerichtingfietspaden minimaal 4 m breed zijn.
- Bij de aansluitingen van fietspaden op fietsroutes met autoverkeer dienen ruime stroken voor fietsers te worden aangewezen, met name onderaan de hellingen en bij kruisend verkeer.
- Ter bevordering van de sociale veiligheid van de ver van woonbebouwing gelegen fietspaden en fietstunnel, dient de verlichting goed te zijn en dienen er geen bosschages langs de fietspaden te komen.
- Voorgesteld wordt de fietsverbinding van de Asserwijk naar het openbaar vervoerknooppunt en de rotonde aan de westzijde (overkant) van de verbindingsweg en rotonde aan te leggen, aangezien fietsers dan zonder auto- en busroute te kruisen het openbaar vervoerknooppunt en de fietsenstalling kunnen bereiken.

Ad 3.

De fietsroutes langs de tweede hoofdontsluiting en Europaweg – West zijn in het onderhavige bestemmingsplan ter dege nader uitgewerkt (zie paragraaf 5.2 en kaart 7). De fietsroutes in Kloosterveen vallen buiten de grenzen van het onderhavige bestemmingsplan.

De gemeente hanteert voor de fietspaden de Ontwerpwijzer “Tekenen voor de fiets” (CROW-publikatie 74). Op bladzijde 85 daarvan staat beschreven dat fietspaden voor tweerichtingsverkeer 3,5 m breed moeten zijn (spitsuurintensiteit meer dan 150 fietsers in twee richtingen). Bromfietsers rijden binnen de bebouwde kom op de rijbaan (uitgezonderd 70 km/uur wegen). Bromfietsers zullen overigens wel gebruik mogen maken van de ongelijkvloerse kruising bij de Europaweg-west.

Bij de uitwerking van de fietspaden en fietstunnel zal rekening worden gehouden met het aspect sociale veiligheid.

K. KPN divisie Vaste Net

Verzocht wordt te controleren of de in de bijlage verstrekte gegevens met de locatie van de gemeentelijke werkzaamheden overeenkomen. De tekeningen worden eenmalig verstrekt. Daarom wordt verzocht deze aan de aannemer ter beschikking te stellen.

De eventueel aanwezige huisaansluitkabels zijn niet aangegeven. De aannemer kan uiterlijk drie werkdagen voor aanvang van het werk, de





werkzaamheden melden aan KLIC. De actualiteit van de tekeningen wordt op deze wijze gewaarborgd.
Indien tot andere bevindingen komt wordt verzocht contact op te nemen

Ad K.

Tijdens de civieltechnische voorbereiding wordt contact opgenomen teneinde één en ander goed af te stemmen.

L. NAM

Vanwege de aanwezigheid van twee in bedrijf zijnde gastransportleidingen zijn er belangen van de NAM bij onderhavig project betrokken. Inmiddels is digitaal de kabel- en leidinginformatie van het plangebied van dit bestemmingsplan aan de gemeente toegezonden. De richtlijnen en voorwaarden conform de NEN 3650 en VROM zijn van toepassing. Er wordt vanuit gegaan dat deze gegevens bij de verdere planontwikkeling en definitieve planuitwerking zullen worden betrokken.

Ad L.

De gastransportleidingen worden op de plankaart opgenomen en bij de verdere planontwikkeling betrokken.

M. NV Waterleidingmaatschappij Drenthe

Er wordt op geattendeerd dat in paragraaf 2.6 “belemmeringen”, meerdere vitale watertransportleidingen ontbreken. In bijgevoegde tekening zijn de leidingen vermeld.

De reinwaterkelder van de maatschappij wordt door de plannen ingesloten door een wegstelsel waardoor de meeste toevoerleidingen en uitgaande transportleidingen onder wegen terecht zullen komen. Dit is een kwetsbare situatie.

Tijdens de uitvoering zal een nauwkeurige planning aangehouden moeten worden om de wateraanvoer naar met name Kloosterveen te kunnen continueren. Een en ander zal kosten met zich brengen. Om een continue levering van drinkwater voor zover mogelijk te garanderen is een goede en tijdige afstemming van de geplande werkzaamheden met de WMD noodzakelijk.

Voorgesteld wordt tijdig voor aanvang van uitvoering van de plannen afspraken te maken over welke te maken kosten doorberekend kunnen worden aan de gemeente.

Ad M.





De paragraaf 2.6. belemmeringen wordt aangevuld met de vermelding van watertransportleidingen en de reinwaterkelder. Regulier worden deze leidingen niet op de plankaart opgenomen. Voorts wordt toegezegd bij de civieltechnische voorbereiding contact op te nemen.



.....

Bijlagen

.....

Gemeentelijk Rioleringsplan

Algemeen

Riolering is nodig uit oogpunt van bescherming van de volksgezondheid, het tegengaan van wateroverlast en bescherming van het milieu. Het is voor de gemeente van belang een goede integrale beleidsafweging te kunnen maken op het terrein van bodem- en waterkwaliteit, gemeentelijke infrastructuur en rioleringszorg. In het kader van de wet Milieubeheer is de gemeente verplicht een rioleringsplan op te stellen. In het gemeentelijk rioleringsplan (GRP) staat een overzicht van het rioolsysteem, hoe het riool beheerd wordt en welke invloed het rioolsysteem op het milieu heeft. Het GRP omvat zowel de aanleg van nieuwe riolering als het beheer van de bestaande riolering. Het is een strategisch plan en wordt gebruikt als een technisch, financieel en organisatorisch planningsinstrument.

Het gemeentelijk rioleringsplan is niet alleen voor de gemeente een belangrijk hulpmiddel, maar ook voor andere waterbeheerders. Vooral vanuit de waterschappen is er sterke aandacht voor het te voeren rioleringsbeleid van de gemeente.

De invloed die de riolering en het beheer ervan heeft op het milieu en de waterkwaliteit in het bijzonder is hier van belang. Overleg met onder andere de waterschappen (waterkwaliteits/kwantiteitsbeheerders) over het te voeren beleid en uit te voeren maatregelen is gewenst om afstemming te bevorderen, effectiviteit van maatregelen te vergroten en kosten te beheersen.

Het GRP is een lange-termijnplan met een geldigheidsduur van 4 jaar. Het huidige plan wordt in het jaar 2004 aan eventueel veranderende omstandigheden getoetst (gewijzigd beleid, integraal waterbeheer, nieuwe inspectieresultaten, veranderende uitgangspunten zoals percentages voor rente en inflatie, et cetera).

Voor het kostendekkingsplan, een integraal onderdeel van het GRP, is de beschouwde termijn 60 jaar. Deze periode is zo gekozen, omdat daarin tenminste eenmaal in de vervanging van alle onderdelen wordt voorzien.

Uit de uitgangspunten en de randvoorwaarden die in de volgende hoofdstukken cq. alinea's aan de orde komen blijkt dat het onderhavig bestemmingsplan in voldoende mate rekening houdt met de in het GRP geformuleerde beleidsdoelstellingen.

De gemeente is van voornemens een Waterplan op te stellen. Dit plan zal een strategische visie geven omtrent het gemeentelijk beleid omtrent het aspect water. In dit plan zullen beleidskaders aangegeven worden waarbinnen bijvoorbeeld het GRP, Baggerplannen,



bestemmingsplannen, groenplannen en herstructureringsplannen nader kunnen worden uitgewerkt.

Voor een groot deel is het niet bekend van welke ontwerpnormen en uitgangspunten bij de realisatie van het oppervlaktewater van het betreffende gebied is uitgegaan.

Ten gevolge van de klimaatsveranderingen wordt in het kader van Waterbeheer 21^e eeuw onderzoek gedaan naar herziening van de ontwerpnormen. Door toename van de temperatuur, bodemdalingen, neerslaghoeveelheden en intensiteiten zal het waterhuishoudingsstelsel op basis van inundatierisico's moeten worden getoetst. Voor stedelijk gebied is in het kader van WB21 sprake van een ontwerpnorm met een inundatierisico van 1 maal in de 100 jaar. Derhalve ligt het in de verwachting dat in de toekomst bij revitaliseringsplannen het aanwezige regenwaterstelsel moet worden vergroot in transport en bergingscapaciteit ("veerkrachtig systeem"). Derhalve wordt nu als beleidsuitgangspunt genomen voor de gehele gemeente Assen dat in ieder geval het huidige oppervlaktewatersysteem gehandhaafd dient te blijven of gecompenseerd wordt (Stand-still beginsel).

In het huidige GRP is opgenomen dat in de bijbehorende planperiode het regenwaterstelsel van de gemeente Assen wordt geïnventariseerd en vervolgens, op basis van met het Waterschap overeen te komen ontwerpgrondslagen, zal worden doorgerekend. Op basis van deze berekeningen en bijbehorende monitoring wordt inzichtelijk waar de knelpunten of tekortkomingen zich bevinden. In overleg met het waterschap worden vervolgens gezamenlijk maatregelen voor deze knelpunten uitgewerkt.

Ontwerpgrondslagen nieuwe ontwikkelingen

Eventueel nieuw aan te leggen of te vervangen vuilwaterriool wordt gedimensioneerd op basis van een aannahme van de droogwaterafvoer van de aangesloten percelen en stroomgebieden en zal onder vrijverval lozen op het bestaande gemengd/dwa - rioolstelsel. Uitgegaan wordt van een droogwaterafvoer van 12 l/h/inwoner, in een periode van 10 uur, voor huishoudelijk afvalwater en 0,25 l/s/Ha voor de afvalwaterstroom bedrijventerreinen.

Bij het afkoppelen van verharde oppervlakken dient op basis van het huidige landelijk beleid (de trits vasthouden, bergen en dan pas afvoeren - niet afwentelen) de bergingscapaciteit binnen het stedelijk gebied te worden gehandhaafd of aangevuld.

Binnen het plangebied, een intensief bebouwd/verhard stedelijk gebied, zijn er mogelijkheden de gewenste waterberging te realiseren.





Het regenwaterstelsel dient ontworpen te worden op basis van de volgende grondslagen. Voor het gemengd rioolstelsel zal de in het GRP 2001-2004 vastgestelde ontwerpbui met een maximale capaciteit van 80 l/sec/ha (bui Eelde T=2, Basisrioleringsplan Assen, 1995) gehanteerd worden; Voor het regenwaterstelsel is het uitgangspunt een na te streven bergingscriteria van minimaal 48 mm/m² afvoerend verhard oppervlak; geen inundatie van verblijfsgebieden bij een bui T=100 en een in normale situatie geldende afvoer van 1.2 l/sec/ha (bruto plan oppervlak). Uitgangspunt is dat de door de uitbreiding van het verharde oppervlak benodigde waterberging binnen de bouwvlakken wordt gerealiseerd.

Het van de dakoppervlakken afstromende hemelwater dient van de vuilwaterriolering afgekoppeld te worden. Afvoer hiervan naar het oppervlaktewater ligt voor de hand. De bodem in Assen is namelijk over het algemeen ongeschikt voor infiltratie vanwege de relatief ondiep liggende leem- en potkleilagen. Door de relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer op de hoofdstructuren en de daarmee gepaarde vervuiling, zal er ingeval van herinrichting van de hoofdstructuren gestreefd worden naar een verbeterd gescheiden stelsel. Getracht zal worden de overige buurt en ontsluitingswegen ingeval van reconstructies met een gescheiden rioolstelsel uit te voeren.

De nieuw aan te leggen openbare infrastructuur zal voorzien worden van een drainagestelsel ten behoeve van een voldoende drooglegging van de wegconstructies. Op het aanwezige of aan te leggen regenwaterstelsel worden ten behoeve van door particulieren aangelegde drainagestelsels en/of regenwaterafvoeren aansluitpunten aangebracht. De hoogteligging van de uitlegger op het regenwaterstelsel zal ten opzichte van het gemiddelde te realiseren maaiveldhoogte voor voldoende drooglegging moeten zorgdragen.

Water en waterkansenkaart

De waterhuishouding vormt een belangrijke randvoorwaarde voor mogelijke ontwikkelingen. Om de relatie tussen de wateraspecten en de ruimtelijke ordening te verbeteren worden in een samenwerkingsverband van waterschappen, provincies en betrokken gemeenten waterkansenkaarten ontwikkeld. De waterkansenkaart geeft gebieden aan die vanuit water meer of minder geschikt zijn om te bebouwen en tevens wordt aangegeven welke eisen aan eventuele bebouwing worden gesteld. De voorkeur voor de manier van bouwen van het waterschap is als volgt. Waar dit mogelijk is wordt gestreefd naar het afkoppelen en infiltreren van neerslag in combinatie met duurzaam bouwen. Vervolgens is alleen duurzaam bouwen een eis, zonder



veranderingen aan de grondwaterstanden. Waar daarmee onvoldoende drooglegging wordt bereikt, geldt de eis duurzaam bouwen met een beperkte drooglegging. Aan de gebieden die minder geschikt zijn vanuit waterhuishoudkundig oogpunt worden strikte voorwaarden gesteld, hier kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een eis om meer oppervlaktewater in plannen op te nemen of alleen aangepaste bebouwing toe te laten, bijvoorbeeld woonboten of gebouwen op palen in een meer. Bij toekomstige ontwikkelingen kan deze kaart gebruikt worden om te bepalen welke aspecten vanuit water meegenomen dienen te worden bij een specifieke locatieontwikkeling.



Akoestisch onderzoek
Tweede hoofdonthuizing Kloosterveen/
verdubbeling gedeelte Europaweg-west

Opsteller: BügelHajema Adviseurs, Vaart NZ 48-50
Postbus 274 9400 AG Assen
Projectnummer: 015.00.02.45.70
Datum: 15-10-2004

BügelHajema
ADVISEURS

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3

2 Normstelling wegverkeerslawaaï 5

3 Berekeningsgrondslagen wegverkeerslawaaï 7

4 Resultaten berekeningen wegverkeerslawaaï 11

5 Conclusies en aanbevelingen wegverkeerslawaaï 21

1 Inleiding

Bestemmingsplan Tweede
hoofdontsluiting
Kloosterveen/verdubbeling
gedeelte Europaweg-west

Het bestemmingsplan Tweede hoofdontsluiting Kloosterveen/verdubbeling gedeelte Europaweg-west biedt de mogelijkheid tot het realiseren dan wel het reconstrueren van een weg met bijbehorende zaken als kruispunten en bermen. Gezien de ligging van deze weg is hoofdstuk 6 (zones langs wegen) van de Wet geluidhinder van belang. In dit kader kennen alle wegen binnen de bebouwde kom met een of twee rijstroken op grond van artikel 74 lid 1 een zone van 200 m en wegen met 3 of 4 rijstroken een zone van 350 m ter weerszijden van de weg. Artikel 74 lid 1 is niet van toepassing indien voldaan wordt aan de criteria genoemd in lid 2 en 3 van artikel 74. Dit betreft wegen waar een maximum snelheid van 30 km/uur geldt en wegen waar op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vaststaat dat de geluidbelasting op 10 m uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt. De te realiseren verbinding en de te reconstrueren weg kennen een zone.

Bestemmingsplan
Assen-noord

Tevens worden de resultaten van dit onderzoek gebruikt voor het bestemmingsplan Assen-noord wat momenteel in voorbereiding is. Delen van de reconstructie van het kruispunt Europaweg-west/Maria in Campislaan (de reconstructie van de Maria in Campislaan tussen de Lesturgeonstraat en de Europaweg-west en de reconstructie van de Europaweg-west tussen de Maria in Campislaan en de Geulstraat 89) vallen in dit bestemmingsplan. De resultaten van dit onderzoek zullen in het bestemmingsplan Assen-noord worden gebruikt.

2 Normstelling wegverkeerslawaai

Behoudens situaties waarbij door Gedeputeerde Staten een hogere waarde is vastgesteld geldt voor woningen binnen een zone als hoogst toelaatbare geluidsbelasting van de gevel 50 dB(A) (artikel 82 lid 1 Wgh). Voor bestaande woningen binnen een zone van een bestaande weg geldt een hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 55 dB(A).

Bij het voorbereiden van de vaststelling of de herziening van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijke betrekking heeft op grond behorende bij een zone als bedoeld in artikel 74, of bij het voorbereiden van een besluit tot vrijstelling als bedoeld in artikel 76a (artikel 19 procedure WRO) dienen Burgemeester en Wethouders ingevolge artikel 77 (Wgh) een akoestisch onderzoek in te stellen naar:

1. de geluidsbelasting die door woningen binnen de zone, alsmede door gebouwen of andere objecten binnen de zone, ten aanzien waarvan toepassing is gegeven aan artikel 82, tweede lid, vanwege de weg zou worden ondervonden zonder de invloed van maatregelen die de geluidsoverdracht beperken;
2. de doeltreffendheid van de in aanmerking komende verkeersmaatregelen en andere maatregelen om te voorkomen dat de in de toekomst vanwege de weg optredende geluidsbelasting van de onder 1 bedoelde objecten de waarden ingevolge de artikelen 82, 82a, 83 en 85 als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt, te boven zouden gaan;
3. de effecten van een reconstructie van de weg in de zin van de Wet geluidhinder (artikel 99 en 100).

Indien de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) te boven gaat, kunnen Burgemeester en Wethouders Gedeputeerde Staten verzoeken een hogere waarde vast te stellen (artikel 83 Wgh). De gevallen waarin Gedeputeerde Staten een hogere waarde kunnen vaststellen zijn aangegeven in de algemene maatregel van bestuur "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen" (20 november 1981).

Indien het reconstructie betreft kan Gedeputeerde Staten in "binnenstedelijk gebied" een hogere waarde tot maximaal 65 dB(A) vaststellen, met dien verstande dat de verhoging ten opzichte van de huidige situatie de 5 dB(A) niet te boven mag gaan.

3 Berekeningsgrondslagen wegverkeerslawaaï

De gemeente Assen beschikt over een verkeersmodel. In dit model is berekend wat de verkeersintensiteiten op het wegennet zullen zijn. Bij dit model is rekening gehouden met de socio-economische ontwikkelingen van Assen in de komende periode (aantal inwoners en arbeidsplaatsen) en de verkeersinfrastructuur.

De resultaten van de verkeersprognose zijn eveneens als uitgangspunt gehanteerd voor dit akoestisch onderzoek. Daarbij is maatgevend het jaar voor de reconstructie en de situatie 10 jaar na het gereedkomen van het werk. De reconstructie zal mogelijk in 2005 starten en in 2006 gereed zijn. Voor het akoestisch onderzoek zijn derhalve maatgevend de jaren 2005 en 2016. De verkeersintensiteiten voor de desbetreffende wegen zijn in onderstaande tabellen weergegeven.

Verkeersintensiteiten

Tabel 3.1 Verkeersintensiteiten 2005 inclusief percentage lichte, middelzware en zware motorvoertuigen					
Weg	Wegvak	Intensiteit	li. mvt	mz mvt	zw mvt
Europaweg	Balkenweg – 2 ^e hoofdontsluiting	12.700	91	6	3
	2 ^e hoofdontsluiting – M. in Campislaan	16.400	91	6	3
	M. in Campislaan – Rijnstraat	13.000	91	6	3
Tw eede hoofdontsluiting		nvt			
verbindingsweg	2 ^e hoofdontsluiting-Hoofdvaartsweg NZ	nvt			
Maria in Campislaan		8.200	94	4	2
Maasstraat		3.000	96	3	1

Tabel 3.2 Verkeersprognoses 2016 inclusief percentage lichte, middelzware en zware motorvoertuigen					
Weg	Wegvak	Intensiteit	li. mvt	mz mvt	zw mvt
Europaweg	Balkenweg – 2 ^e hoofdontsluiting	35.700	91	6	3
	2 ^e hoofdontsluiting – M. in Campislaan	35.400	91	6	3
	M. in Campislaan – Rijnstraat	22.500	91	6	3
Tw eede hoofdontsluiting		15.400	94	4	2
verbindingsweg	2 ^e hoofdontsluiting-Hoofdvaartsweg NZ	1.000	94	4	2
Maria in Campislaan		15.500	94	4	2
Maasstraat		3.500	96	3	1

Snelheden

Zowel de Europaweg-west als de tweede hoofdontsluiting krijgen een gebiedsontsluitende functie. Voor de Europaweg-west wordt de maximum snelheid van 70 km/uur gehandhaafd. Voor de tweede hoofdontsluiting en de verbindingsweg zal een maximumsnelheid van 50 km/uur gaan gelden. Voor de Maasstraat en de Maria in Campislaan blijft de huidige maximum snelheid van 50 km/uur gelden.



Wegdek

Voor de wegdekverharding in 2005 is uitgegaan van fijn asfalt voor alle weggedeelten.

De Europaweg-west zal worden uitgevoerd in hoogwaardig geluidsabsorberend asfalt. De tweede hoofdontsluiting, de Maasstraat en de Maria in Campislaan worden in SMA uitgevoerd. De opstelvakken in de Europaweg-west wordt uitgevoerd in Zoab met slurry.

Voor het jaar 2016 is gerekend met een situatie zonder maatregelen, dat wil zeggen geen schermen/wallen en fijn asfalt en een situatie met schermen/wallen en Micropave/Dubofalt als wegdekverharding. Conform de publicatie “Het wegdek gecorrigeerd op akoestische eigenschappen” van het CROW wordt voor de wegdekverhardingen sma 0/8, 0/11 en DAB geen reductie verondersteld ten opzichte van fijn asfalt. Voor het wegdektype Micropave/Dubofalt zijn alleen wegdekcorrecties bekend voor lichte motorvoertuigen. In het onderhavige onderzoek zijn voor middelzware en zware motorvoertuigen geen correcties ingevoerd.

Tracé tweede hoofdontsluiting

Het tracé van de tweede hoofdontsluiting kent het volgende verloop. Komende vanuit Kloosterveen loopt de tweede hoofdontsluiting parallel aan de Asserwijk. Ter hoogte van de aansluiting met het sport- en recreatiecomplex (rotonde) wordt de Asserwijk (water) gekruist op maaiveldniveau en gaat het tracé gebruikmaken van de Asserwijk (weg). Onder het viaduct in de A28 doorkruist de tweede hoofdontsluiting het Groene Dijkterrein. De tweede hoofdontsluiting buigt af in noordoostelijke richting om op ruime afstand langs de woningen aan de Asserwijk te gaan. Vervolgens buigt de tweede hoofdontsluiting in zuidoostelijke richting, kruist het Noord-Willemskanaal en sluit ter hoogte van de reinwaterkelder van de Waterleidingmaatschappij Drenthe aan op de Europaweg. Ter hoogte van de aansluiting met de Europaweg-west worden opstelvakken aangelegd ten behoeve van de aan te brengen verkeersregelininstallatie.

Tracé Europaweg-west

De tussen de Balkenweg en Maria in Campislaan te reconstrueren Europaweg blijft het tracé van de huidige weg volgen. De reconstructie bestaat uit de volgende werkzaamheden:

- Het bovengenoemde gedeelte van de Europaweg wordt verbreed tot een 2x2 strooks weg.
- Ten behoeve van het fietsverkeer wordt bij deze verdubbeling van de Europaweg een viaduct aangelegd. De Europaweg wordt daartoe opgetild tot een hoogte van ongeveer 4 m boven het maaiveld.

- Ter hoogte van de aansluiting met de tweede hoofdontsluiting worden opstelvakken aangelegd ten behoeve van de aan te brengen verkeerslichteninstallatie.
- Aan de noordoostzijde van het kruispunt Europaweg-west/Maria in Campislaan wordt het aantal rijstroken teruggebracht tot 2.

Tracé Maria in Campislaan	Het te reconstrueren deel van de Maria in Campislaan volgt het huidige tracé Ter hoogte van de aansluiting met de Europaweg-west worden opstelvakken aangelegd ten behoeve van de komst van de tweede hoofdontsluiting .
Tracé Maasstraat	Het te reconstrueren deel van de Maasstraat volgt het huidige tracé. Ter hoogte van de aansluiting met de Europaweg-west worden opstelvakken aangelegd ten behoeve van de komst van de tweede hoofdontsluiting.

4 Resultaten berekeningen wegverkeerslawaaï

4.1 Berekeningen tweede hoofdontsluiting

De aanleg van een nieuwe weg wordt in de Wet geluidhinder gezien als een nieuwe situatie. In deze situatie mag de gevelbelasting van geluidsgevoelige bebouwing niet meer bedragen dan 50 dB(A). In tabel 4.1 zijn de rekenresultaten weergegeven. De berekeningen zijn inclusief de effecten van een afscherming van 1,5 m hoogte langs weerszijden van de tweede hoofdontsluiting, tussen globaal de rotonde ten westen van de brug over het Noord-Willemskanaal en de Europaweg-west en de bestaande afscherming langs de tweede hoofdontsluiting ter hoogte van de Hertenlaan in Kloosterveen. Ook is rekening gehouden met de verlegde Hoofdvaartsweg.

De berekeningen zijn verder inclusief de aftrek op grond van artikel 103 van de Wet geluidhinder. Ten slotte is ook met het opgetreden hoogteverschil rekening gehouden.

Nieuw e situatie

Tabel 4.1 Geluidsbelasting in dB(A) per bouw laag in 2016				
Waarneem- punt	Weg	huisnr	waarneemhoogte	
			1.8 m	4.5 m
120	Asserwijk	1*)	52	54
97		12/14	44	46
109		16	42	43
133		20	47	47
110		20	46	48
111		22	47	48
112		24	46	47
113		26	46	48
114		28	46	47
115		32	45	49
117		32	44	46
118		38*)	53	55
119		40*)	52	54
98	Groene Dijk ZZ woonschepenhaven	2	46	48
153			46	nvt
121		7*)	50	55
122		9*)	49	54
123		11*)	49	54
124		13*)	49	55
125		15*)	48	55
126		17*)	47	54
127		19*)	47	54
128		21*)	47	54
129		23*)	47	54
130		25*)	46	54
131		27*)	49	55
132		29*)	50	54
99	Scheldestraat	21	46	47

*) In het kader van het bestemmingsplan Kloosterveen I is voor deze woningen een hogere waarde procedure gevolgd tot 55 dB(A) en verkregen.



Toetsing

De aanleg van de tweede hoofdontsluiting zorgt niet voor geluidhinder in de zin van de Wet geluidhinder wat betreft het deel ten oosten van de A28. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt hier niet overschreden. Wat betreft de woningen aan de westkant van de A28 is in het kader van het bestemmingsplan Kloosterveen I ontheffing verleend tot een waarde van 55 dB(A). Deze waarde wordt niet overschreden. De berekeningen zijn opgenomen in de bijlagen.

4.2 Berekeningen Europaweg-west

Onderzocht is in hoeverre er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit wil zeggen dat gekeken wordt naar de veranderingen in het geluidsniveau als gevolg van wijzigingen in het verloop, de breedte of het type verharding van de bestaande weg. Indien het verschil in geluidsniveau tussen huidige situatie en de nieuwe situatie over 10 jaar afgerond 2 dB(A) of meer bedraagt is sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Gelet op de toename van de verkeersintensiteit in combinatie met de verdubbeling tussen de Balkenweg en de Maria in Campislaan van de Europaweg-west is op dit deel sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het overige deel van de Europaweg-west valt buiten het bestemmingsplan Tweede Hoofdontsluiting Kloosterveen/verdubbeling gedeelte Europaweg-west.

4.2.1 Europaweg-west (Balkenweg-Maria in Campislaan)

Uitgangspunten

De verdubbeling van de Europaweg zorgt er voor dat een aantal woningen te maken krijgt met een veranderde geluidssituatie. Daarnaast heeft een groot aantal woningen nu reeds te maken met een hoge geluidsbelasting (meer dan 60 dB(A)). De gemeenteraad heeft daarom in het raadsbesluit van 15 juni 2000 het volgende vastgesteld:

“Verder stellen wij ons voor om vooraf, dan wel gelijktijdig met de aanleg van het Groene Dijktracé saneringsmaatregelen te treffen voor het gedeelte Europaweg gelegen tussen de Balkenweg en de Maria in Campislaan, waarbij de gevelbelasting van 55 dB(A) of binnenwaarde van 40 dB(A) niet zal worden overschreden. Dit betekent een versnelde verbetering van de geluidhindersituatie.”



Berekeningen huidige
situatie

Berekend zijn de huidige gevelbelastingen op basis van de huidige verkeersintensiteiten. De resultaten van deze berekeningen zijn opgenomen in tabel 4.2.1.1. De bestaande school op de hoek van de Europaweg-west en Maria in Campislaan wordt gesloten en is in de berekeningen verder niet meegenomen.

Tabel 4.2.1.1		Geluidsbelasting in dB(A) per bouw laag huidige situatie (2005)						
Weg	huisnr	waarneemhoogte						
		1.8 m	4.5 m	7.3 m	10.0 m	12.8 m	15.6 m	18.3 m
Vechtstraat	13	57.3	58.7					
	15	63.3	64.1					
Lingestraat	23	63.1	63.9					
	25	62.3	63.2					
Zaanstraat	17	62.7	63.5					
	19	62.0	63.0					
Scheldestraat	19	62.0	63.0					
	29	61.7	62.9					
	25/27	61.8	62.9					
	21/23	60.7	62.0					
Asserwijk	12	57.0	58.6					
Groene Dijk ZZ	2	53.4	55.0					
Hoofdvaartsweg	73	52.5	53.6					
Oude Hoofdvaartsweg	49	57.8	59.4					
	49	49.8	56.7					
	47	54.1	55.5					
	43	52.8	54.4					
	41	51.2	52.1					
	39	50.6	51.3					
	39	48.8	49.6					
Vaart NZ	254	57.0	58.4					
	250	54.3	55.5					
Nieuw bouw Langedijk	10/12	58.2	59.7					
	14	59.2	60.7					
	16	59.0	60.6					
	18-28	57.8	59.3					
Grift	30-40	58.3	59.9					
	1-87	58.0	59.4	59.9	57.8			
Gouw e	53-93	57.2	58.7	59.3	59.4			
	26	56.4	57.7					
Runde	28	56.3	57.8					
Gouw e	28-68	57.3	58.7	59.3	59.5			
	26	56.5	57.7					
Runde	34	56.5	57.7					
Riete Gouw e	70-110	57.5	58.9	59.5	59.7			
	112	58.6	60.1					
	114	58.6	60.1					
	116/118	59.0	60.5					
School	nvt							

Berekeningen toekomstige
situatie zonder afscherming

Op basis van de berekeningsgrondslagen uit hoofdstuk 3 zijn berekeningen uitgevoerd voor 2016. Zonder afscherming geeft dit de in tabel 4.2.1.2 opgenomen geluidsbelastingen. Hieruit blijkt dat de

.....

geluidsbelasting op een groot aantal waarneempunten toeneemt met 2 dB(A) of meer. In de zin van de Wet geluidhinder is, indien geen aanvullende maatregelen worden getroffen, derhalve sprake van reconstructie.

Tabel 4.2.1.2		Geluidsbelasting in dB(A) per bouw laag nieuwe situatie zonder afscherming						
Weg	huisnr	waarneemhoogte						
		1.8 m	4.5 m	7.3 m	10.0 m	12.8 m	15.6 m	18.3 m
Vechtstraat	13	60.0	61.4					
	15	65.5	66.4					
Lingestraat	23	65.4	66.3					
	25	64.5	65.7					
Zaanstraat	17	64.9	66.0					
	19	64.3	65.5					
Scheldestraat	19	64.3	65.5					
	29	64.1	65.4					
	25/27	64.3	65.6					
	21/23	63.4	64.8					
Asserwijk	12	61.1	62.7					
Groene Dijk ZZ	2	57.9	59.1					
Hoofdvaartsweg	73	57.2	58.3					
Oude Hoofdvaartsweg	49	63.2	65.4					
	49	54.5	62.6					
	47	59.7	61.7					
	43	58.6	60.7					
	41	56.1	57.7					
	39	55.2	56.7					
	39	52.5	53.7					
Vaart NZ	254	62.7	64.5					
	250	60.3	61.9					
Nieuw bouw Langedijk	10/12	63.9	65.7					
Langedijk	14	64.8	66.4					
	16	64.9	66.4					
	18-28	66.3	64.9					
	30-40	63.8	65.2					
Grift	1-87	63.1	64.6	64.9	62.4			
Gouw e	53-93	62.0	63.4	63.8	64.0			
	26	60.8	62.2					
Runde	28	60.7	62.1					
Gouw e	28-68	61.9	63.3	63.7	63.8			
Runde	26	60.8	62.2					
Riete	34	60.8	62.2					
Gouw e	70-110	61.9	63.3	63.8	63.9			
	112	63.0	64.5					
	114	63.2	64.6					
	116/118	63.6	64.9					
School	nvt							

Berekeningen toekomstige
situatie met afscherming

Om aan de gestelde waarde van 55 dB(A) te voldoen is vervolgens in de berekeningen rekening gehouden met het plaatsen van schermen en het toepassen van geluidsreducerend asfalt.

.....

.....

Afhankelijk van de locatie zijn schermen van 1.5 m tot 4.0 m nodig. In tabel 4.2.1.3 en op bijgevoegde kaart is de schermhoogte langs de onderscheiden wegvakken opgenomen.

.....

.....

Tabel 4.2.1.3 Hoogte afscherming per weg en wegvak			
Weg	wegvak	zijde	hoogte
Europaweg-west	Balkenweg-Tweede hoofdontsluiting	zuidoost	3.0m
	Tweede hoofdontsluiting-Maria in Campislaan	zuidoost	4.0m
	Hoofdvaartsweg-Tweede hoofdontsluiting	noordwest	1.5m
	Tweede hoofdontsluiting-Zaanstraat 17	noordwest	4.0m
	Lingestraat 17-Maasstraat	noordwest	4.5m

In tabel 4.2.1.4 zijn de rekenresultaten opgenomen uitgaande van de schermhoogtes genoemd in tabel 4.2.1.3 en de genoemde wegverharding.

Tabel 4.2.1.4 Geluidsbelasting in dB(A) per bouwlaag in nieuwe situatie met afscherming								
Weg	huisnr	waarneemhoogte						
		1.8 m	4.5 m	7.3 m	10.0 m	12.8 m	15.6 m	18.3 m
Vechtstraat	13	47.9	52.3					
	15	49.0	54.0					
Lingestraat	23	49.2	53.7					
	25	49.2	53.1					
Zaanstraat	17	49.4	53.5					
	19	49.4	53.5					
Scheldestraat	19	50.1	54.1					
	29	50.2	54.1					
	25/27	50.9	54.8					
	21/23	52.1	55.0					
Asserwijk	12	50.6	55.1					
Groene Dijk ZZ	2	49.3	52.5					
Hoofdvaartsweg	73	53.8	55.2					
Oude Hoofdvaartsweg	49	48.2	51.3					
	49	47.2	49.6					
	47	46.9	50.0					
	43	46.1	49.2					
	41	44.4	47.2					
	39	43.5	46.2					
Vaart NZ	39	45.0	46.4					
	254	47.7	51.2					
	250	46.1	49.3					
nieuw bouw Langedijke	10/12	49.4	53.2					
Langedijk	14	50.8	54.9					
	16	50.9	55.3					
	18-28	49.5	53.9					
	30-40	49.9	54.0					
Grift	1-87	50.1	53.7	56.8	57.3			
Gouw e	53-93	49.0	52.1	55.3	57.5			
	26	47.2	50.4					
Runde	28	47.3	50.4					
Gouw e	28-68	48.3	51.7	54.8	57.2			
Runde	26	47.2	50.5					
Riete	34	47.5	50.4					
Gouw e	70-110	48.0	51.6	55.1	57.4			
	112	49.0	53.1					
	114	49.2	53.3					
	116/118	50.0	54.1					

.....

.....

Tabel 4.2.1.4	Geluidsbelasting in dB(A) per bouw laag in nieuw e situatie met afscherming							
Weg	huisnr	waarneemhoogte						
		1.8 m	4.5 m	7.3 m	10.0 m	12.8 m	15.6 m	18.3 m
School	nvt							

Toetsing

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel van het overgrote deel van de woningen aan de gestelde eisen voldoet. De effecten van een scherm voor de hogere bebouwing zijn echter te gering om naar het gewenste niveau van maximaal 55 dB (A) (vetgedrukt) te gaan. Het betreft hier de hoogbouw aan de Grift en de Gouwe. Desondanks treedt wel een verbetering op ten opzichte van de huidige situatie. Er is in de zin van de Wet geluidhinder geen sprake van reconstructie.

4.2.2 Europaweg-west (Maria in Campislaan-Geulstraat 89), Maria in Campislaan (Europaweg-west-Le sturgonstraat) en Maasstraat

Deze wegvakken maken geen deel uit van het bestemmingsplan Tweede hoofdontsluiting Kloosterveen/verdubbeling gedeelte Europaweg-west, maar van het bestemmingsplan Assen-Noord. In het bestemmingsplan Assen-Noord is rekening gehouden met een verbreding van het genoemde wegvak om op een goede wijze aan te sluiten op de te reconstrueren kruising Europaweg-west/Maasstraat/ Maria in Campislaan.

Berekeningen huidige situatie

Berekend zijn de huidige gevelbelastingen op basis van de huidige verkeersintensiteiten. De resultaten van deze berekeningen zijn opgenomen in tabel 4.2.2.1.

Tabel 4.2.2.1	Geluidsbelasting in dB(A) per bouw laag huidige situatie							
Weg	huisnr	waarneemhoogte						
		1.8 m	4.5 m	7.3 m	10.0 m	12.8 m	15.6 m	18.3 m
Europaweg-west								
Geulstraat	89	63.2	63.7					
Lekstraat	59	63.2	63.7					
	61-71	59.9	61.2					
	73-83	60.5	61.6					
	85	54.8	57.9					
Merw edestraat	35	54.3	58.0					
	44/46	58.0	nvt					
	42	60.3	nvt					
Van der Scheerstraat	81-149	53.8	55.0	56.2	56.6	56.5	56.5	56.4
Stadhouderslaan	81	57.9	59.3					
	124	58.0	59.4					
	69	57.8	59.3					
Oostermoer	67	57.8	59.3					
	65	57.7	59.2					
	63	57.7	59.2					

.....

.....

Tabel 4.2.2.1		Geluidsbelasting in dB(A) per bouw laag huidige situatie						
Weg	huisnr	waarneemhoogte						
		1.8 m	4.5 m	7.3 m	10.0 m	12.8 m	15.6 m	18.3 m
Europaweg-west								
Talmastraat	178	58.1	59.6					
Oostermoer	61	58.4	59.8					
	57/59	58.0	59.5					
	53/55	58.1	59.6					
Maria in Campislaan								
Van der Scheerstraat	1-79	57.0	57.4	57.2	56.9	56.6		
Maasstraat								
Merwedestraat	34	51.2	nvt					
	36	51.3	nvt					
	38	51.4	nvt					
	40	51.6	nvt					
	42	52.0	nvt					
Reggestraat	17	48.2	49.5					
Vechtstraat	11/13	47.0	48.4					

Berekeningen toekomstige
situatie zonder afscherming

Op basis van de berekeningsgrondslagen uit hoofdstuk 3 zijn berekeningen uitgevoerd voor 2016. Zonder afscherming en geluidsreducerend asfalt geeft dit de in tabel 4.2.2.2 opgenomen geluidsbelastingen. Hieruit blijkt dat de geluidsbelasting op een groot aantal waarneempunten toeneemt met 2 dB(A) of meer. In de zin van de Wet geluidhinder is, indien geen aanvullende maatregelen worden getroffen, derhalve sprake van reconstructie.

Tabel 4.2.2.2		Geluidsbelasting in dB(A) per bouw laag nieuwe situatie zonder afscherming						
Weg	huisnr	waarneemhoogte						
		1.8 m	4.5 m	7.3 m	10.0 m	12.8 m	15.6 m	18.3 m
Europaw eg-west								
Geulstraat	89	65.3	65.9					
Lekstraat	59	65.3	65.8					
	61-71	61.9	63.2					
	73-83	62.1	63.4					
	85	56.7	60.1					
Merw edestraat	35	56.6	60.3					
Van der Scheerstraat	44/46	61.5	nvt					
	42	62.4	nvt					
	81-149	56.9	58.1	59.3	59.7	59.6	59.6	59.6
	81	61.4	62.8					
	124	61.4	62.8					
Oostermoer	69	61.2	62.6					
	67	61.0	62.4					
	65	60.8	62.2					
	63	60.7	62.1					
Talmastraat	178	60.9	62.3					
Oostermoer	61	60.9	62.3					
	57/59	60.4	61.9					
	53/55	60.5	62.0					
Maria in Campislaan								
Van der Scheerstraat	1-79	59.8	60.2	60.1	59.9	59.5		
Maasstraat								
Merw edestraat	34	51.8	nvt					

.....



Tabel 4.2.2.2		Geluidsbelasting in dB(A) per bouw laag nieuwe situatie zonder afscherming						
Weg	huisnr	waarneemhoogte						
		1.8 m	4.5 m	7.3 m	10.0 m	12.8 m	15.6 m	18.3 m
Europaweg-west								
	36	52.0	nvt					
	38	52.3	nvt					
	40	52.6	nvt					
	42	53.2	nvt					
Reggestraat	17	49.1	50.4					
Vechtstraat	11/13	48.5	49.8					



Berekeningen toekomstige
situatie met afscherming

In dezelfde raadsvergadering van 15 juni 2000 is tevens besloten het raadsvoorstel uit te breiden door vast te stellen dat het te verkrijgen geluidsniveau ook geldt voor het deel Europaweg-west tussen de Maria in Campislaan en de Rijnstraat. Ook hier worden maatregelen genomen waardoor de gevelbelasting van 55 dB(A) of binnenwaarde van 40 dB(A) niet meer wordt overschreden.

Om aan de gestelde waarde van 55 dB(A) te voldoen is vervolgens in de berekeningen rekening gehouden met het plaatsen van schermen. Afhankelijk van de locatie zijn schermen van 2.0 m tot 4.0 m nodig. In tabel 4.2.2.3 en op bijgevoegde kaart is de schermhoogte langs de onderscheiden wegvakken opgenomen.

Tabel 4.2.2.3	Hoogte afscherming per weg en wegvak		
Weg	wegvak	zijde	hoogte
Europaweg-west	aanzet Maasstraat/Europaweg-west	noordwest	2.0m
	Maasstraat-Geulstraat 89	noordwest	4.0m
	Maria in Campislaan-Oostermoer 55	zuidoost	4.0m

In tabel 4.2.2.4 zijn de rekenresultaten opgenomen uitgaande van de schermhoogtes genoemd in tabel 4.2.2.3 en de genoemde wegverharding.

Tabel 4.2.2.4	Geluidsbelasting in dB(A) per bouwlaag nieuwe situatie met afscherming							
Weg	huisnr	1.8 m	4.5 m	7.3 m	10.0 m	12.8 m	15.6 m	18.3 m
Europaweg-west								
Geulstraat	89	50.5	54.9					
Lekstraat	59	50.3	54.8					
	61-71	47.8	51.9					
	73-83	48.7	52.7					
	85	48.0	52.1					
Merwedestraat	35	49.2	52.9					
	44/46	51.9	nvt					
	42	54.5	nvt					
Van der Scheerstraat	81-149	51.1	52.9	54.1	55.1	55.7	55.6	56.6
Stadhouderslaan	81	50.5	53.6					
	124	49.2	52.9					
Oostermoer	69	48.8	52.7					
	67	48.6	52.5					
	65	48.7	52.6					
	63	48.8	52.6					
Talmastraat	178	49.2	53.3					
Oostermoer	61	49.5	53.9					
	57/59	48.9	53.3					
	53/55	49.2	53.6					
Maria in Campislaan								
Van der Scheerstraat	1-79	57.1	57.6	57.5	57.3	57.0		
Maasstraat								
Merwedestraat	34	51.7	nvt					
	36	51.9	nvt					
	38	51.9	nvt					



Tabel 4.2.2.4		Geluidsbelasting in dB(A) per bouw laag nieuwe situatie met afscherming						
Weg	huisnr	waarneemhoogte						
		1.8 m	4.5 m	7.3 m	10.0 m	12.8 m	15.6 m	18.3 m
Europaweg-west								
	40	51.7	nvt					
	42	48.8	nvt					
Reggestraat	17	47.5	49.4					
Vechtstraat	11-13	42.8	46.1					

Toetsing

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel van het overgrote deel van de woningen aan de gestelde eisen voldoet. De effecten van een scherm voor de hogere bebouwing zijn echter te gering om naar het gewenste niveau van maximaal 55 dB(A) (vetgedrukt) te gaan. Het betreft hier de hoogbouw aan de van der Scheerstraat (nr. 81-149). Desondanks treedt wel een verbetering op ten opzichte van de huidige situatie voor die gevels die naar de Europaweg-west zijn gericht. Er is in de zin van de Wet geluidhinder geen sprake van reconstructie.

De gevels aan de Van der Scheerstraat gericht naar de Maria in Campislaan overschrijden eveneens de waarde van 55 dB(A). Er is echter geen sprake van een toename van meer dan 2 dB(A) ten opzichte van de huidige situatie (de toename bedraagt maximaal 0.4 dB(A). Er is in de zin van de Wet geluidhinder sprake van reconstructie.

4.2.3 Europaweg-west (Geulstraat 89-Rijnstraat)

Uitgangspunten

Dit wegvak maakt eveneens geen deel uit van het bestemmingsplan Tweede hoofdonsluiting Kloosterveen/verdubbeling gedeelte Europaweg-west, maar van het bestemmingsplan Assen-noord. Overeenkomstig het raadsbesluit worden ook langs dit wegvak maatregelen getroffen waardoor de gevelbelasting van 55 dB(A) of binnenwaarde van 40 dB(A) niet meer zal worden overschreden .

Berekeningen toekomstige situatie

Op basis van de berekeningsgrondslagen uit hoofdstuk 3 zijn berekeningen uitgevoerd voor 2016. Om aan de gestelde waarde van 55 dB(A) te voldoen is in de berekeningen rekening gehouden met het plaatsen van schermen.

Afhankelijk van de locatie zijn schermen van 4 m hoogte in combinatie met een wegverharding uitgevoerd in hoogwaardig geluids-absorberend asfalt nodig. In tabel 4.2.3.1 en op bijgevoegde kaart is de schermhoogte langs de onderscheiden wegvakken opgenomen.

.....

Tabel 4.2.3.1 Hoogte afscherming per weg en wegvak			
Weg	wegvak	zijde	hoogte
Europaweg-west	Oostermoer55-Rijnstraat	zuidoost	4.0m
	Geulstraat 89-Rijnstraat	noordwest	4.0m

In tabel 4.2.3.2 zijn de rekenresultaten opgenomen uitgaande van de schermhoogtes genoemd in tabel 4.2.3.1 en de genoemde wegverharding.

Tabel 4.2.3.2 Geluidsbelasting in dB(A) per bouwlaag nieuwe situatie met afscherming								
Weg	huisnr	waarschermhoogte						
		1.8 m	4.5 m	7.3 m	10.0 m	12.8 m	15.6 m	18.3 m
Diezestraat	12	53.3	54.9					
	14/16	51.7	53.3					
	18/20	50.8	52.6					
	22/24	49.9	51.8					
	26/28	48.6	51.0					
	30/32	45.5	49.0					
	1	47.8	51.3					
Wolgastraat	86	48.5	53.2					
	66-84	47.8	52.5					
	64	48.9	53.6					
Geulstraat	57/59	48.6	52.7					
	61/63	48.3	52.3					
	65-75	48.4	52.8					
	77-87	48.1	52.1					
Oostermoer	51	49.5	53.7					
	47	49.6	53.7					
	45	49.7	53.8					
	41/43	49.7	53.8					
	39	49.7	53.9					
	37	49.8	54.0					
	35	49.7	54.0					
	29-33	49.1	53.6					
Tumulusstraat	26	49.6	54.0					
Oostermoer	9-27	49.4	54.0					
Zuidenveld	48	49.0	53.5					
	50-56	48.8	53.7					
	58-66	48.6	53.3					
	68-82	49.7	52.8					
	84>	52.2	52.1	54.5	56.9			
	85-125	45.2	48.7	51.5	53.3			

Toetsing

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel van het overgrote deel van de woningen aan de gestelde eisen voldoet. De effecten van een scherm voor de hogere bebouwing zijn echter te gering om naar het gewenste niveau van maximaal 55 dB(A) te gaan. Het betreft hier de hoogbouw aan het Zuidenveld. Desondanks treedt wel een verbetering op ten opzichte van de huidige situatie.

.....

5 Conclusies en aanbevelingen wegverkeerslawaaï

Nieuwe situatie

De aanleg van de tweede hoofdontsluiting zorgt niet voor geluidhinder in de zin van de Wet geluidhinder wat betreft het deel ten oosten van de A28. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt hier niet overschreden. Wat betreft de woningen aan de westkant van de A28 is in het kader van het bestemmingsplan Kloosterveen ontheffing verleend tot een waarde van 55 dB(A). Deze waarde wordt niet overschreden.

Reconstructie Europaweg-west (Balkenweg-Maria in Campislaan)

In de huidige situatie hebben de woningen ter weerszijden van de Europaweg-west hoge gevelbelastingen (soms meer dan 60 dB(A)). Toepassing van hoogwaardig geluidsabsorberend asfalt in combinatie met afscherming zorgt er voor dat een groot deel van de betreffende woningen een gevelbelasting van 55 dB(A) of minder krijgt. Voor de hoogbouw aan de Gouwe en de Grift is dit niet mogelijk. Desondanks treedt een verbetering op van de huidige situatie. Er is derhalve geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Op grond van de uitspraak van de raad (zie paragraaf 4.2.1.) zal onderzocht zal worden in hoeverre de binnenwaarde van 40 dB(A) overschreden wordt. Indien dit het geval is zullen gevelmaatregelen worden toegepast.

Reconstructie Europaweg-west (Maria in Campislaan- Geulstraat 89)

Toepassing van hoogwaardig geluidsabsorberend asfalt in combinatie met afscherming zorgt er voor dat een groot deel van de betreffende woningen een gevelbelasting van 55 dB(A) of minder krijgt. Voor de hoogbouw aan de van der Scheerstraat is dit niet mogelijk.

Desondanks treedt een verbetering op van de huidige situatie. Er is derhalve geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Op grond van de uitspraak van de raad (zie paragraaf 4.2.2.) zal onderzocht zal worden in hoeverre de binnenwaarde van 40 dB(A) overschreden wordt. Indien dit het geval is zullen gevelmaatregelen worden toegepast.

Maria in Campislaan

Toepassing van hoogwaardig geluidsabsorberend asfalt zorgt ervoor dat de toename van geluidsbelasting maximaal 0,4 dB(A) bedraagt. In de zin van de Wet geluidhinder is derhalve geen sprake van reconstructie.

Maasstraat

Toepassing van hoogwaardig geluidsabsorberend asfalt zorgt ervoor dat de toename van geluidsbelasting maximaal 0,9 dB(A) bedraagt. In de zin van de Wet geluidhinder is er derhalve geen sprake van reconstructie.

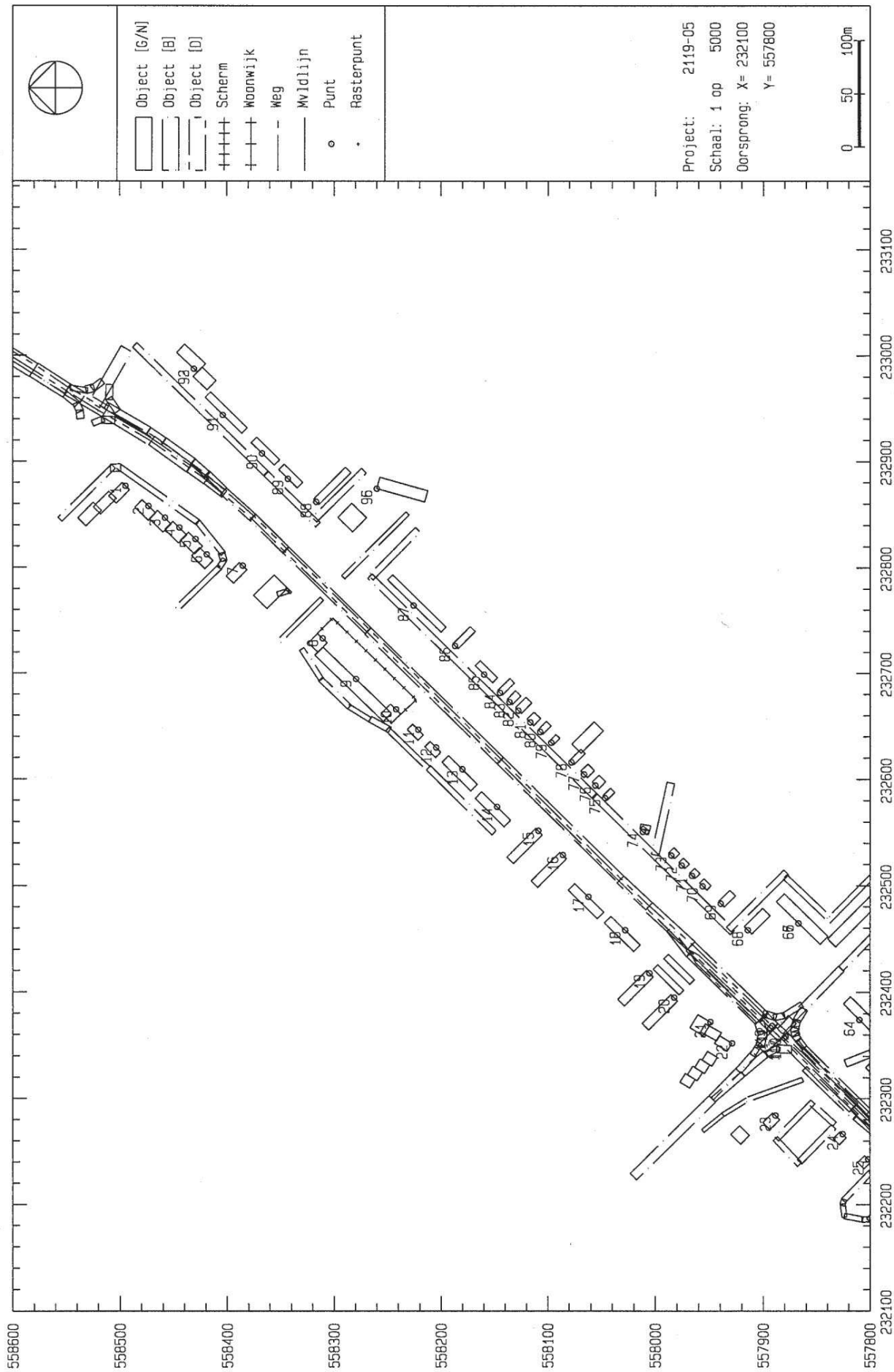
Europaweg-west (Geulstraat 89-Rijnstraat)

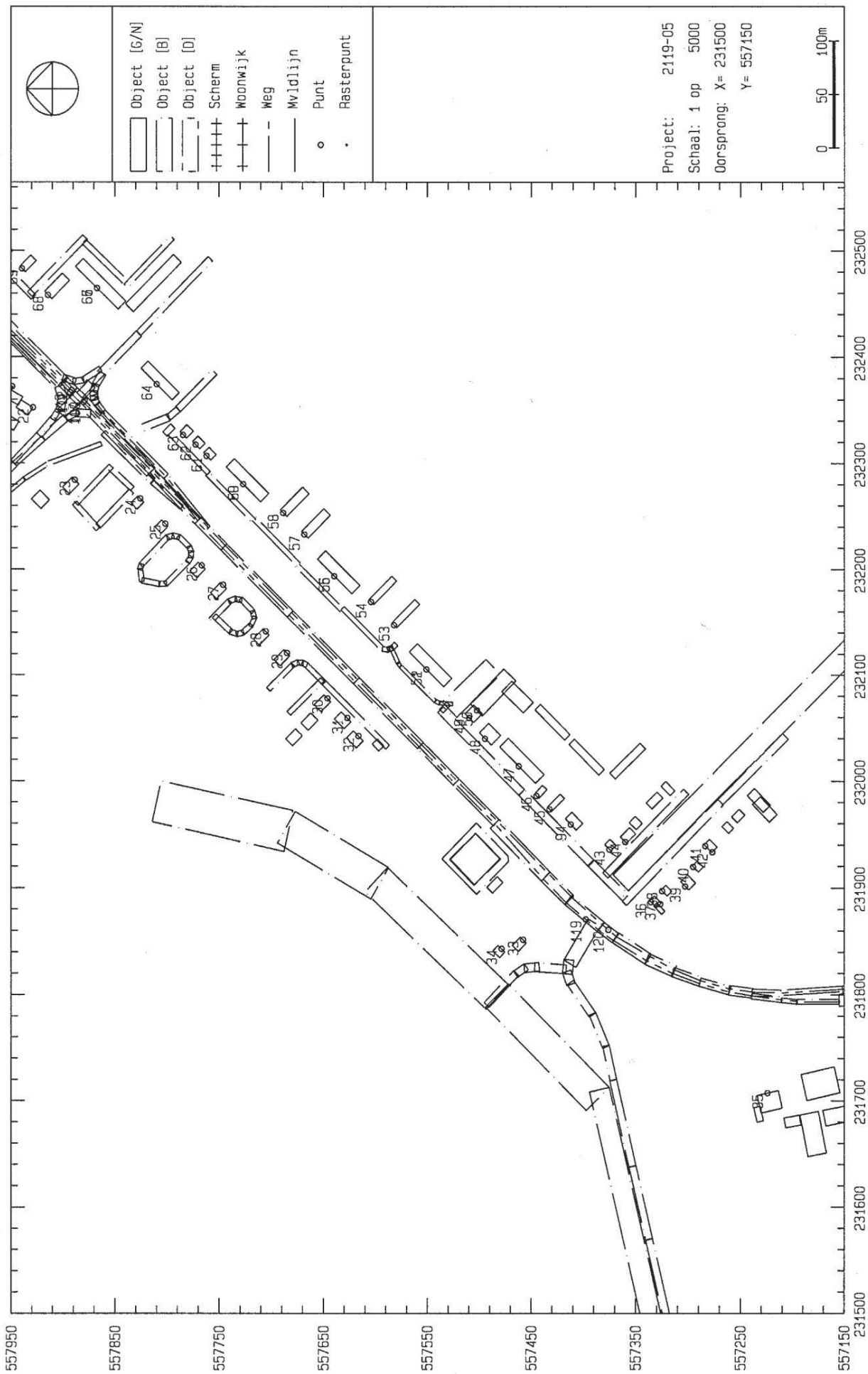
De afscherming zorgt er voor dat een groot deel van de betreffende woningen een gevelbelasting van 55 dB(A) of minder krijgt. Voor de hoogbouw aan het Zuidenveld is dit niet mogelijk. Desondanks treedt een verbetering op van de huidige situatie. Er is derhalve geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

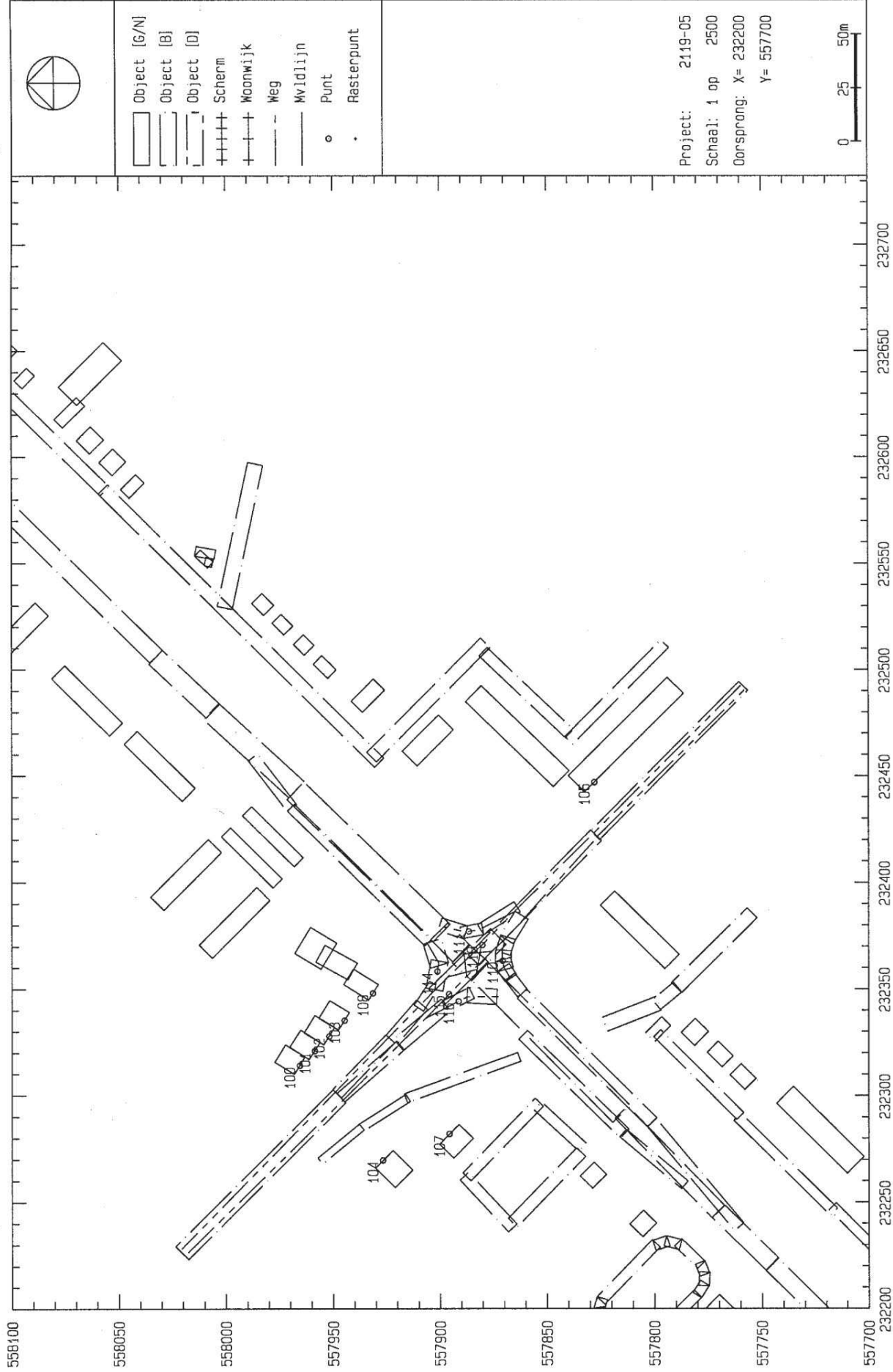
Op grond van de uitspraak van de raad (zie paragraaf 4.2.2.) zal onderzocht zal worden in hoeverre de binnenwaarde van 40 dB(A) overschreden wordt. Indien dit het geval is zullen gevelmaatregelen worden toegepast.

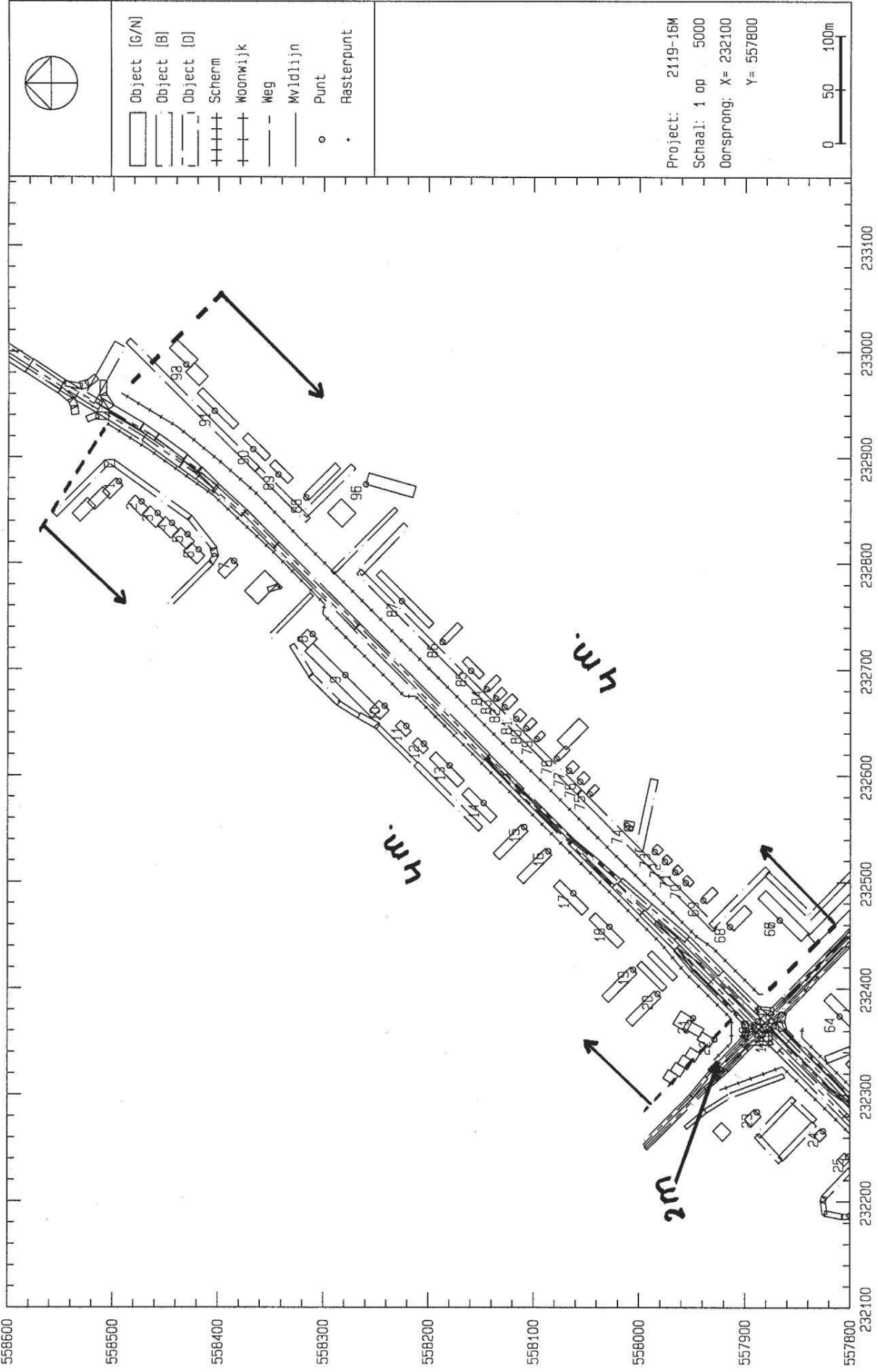


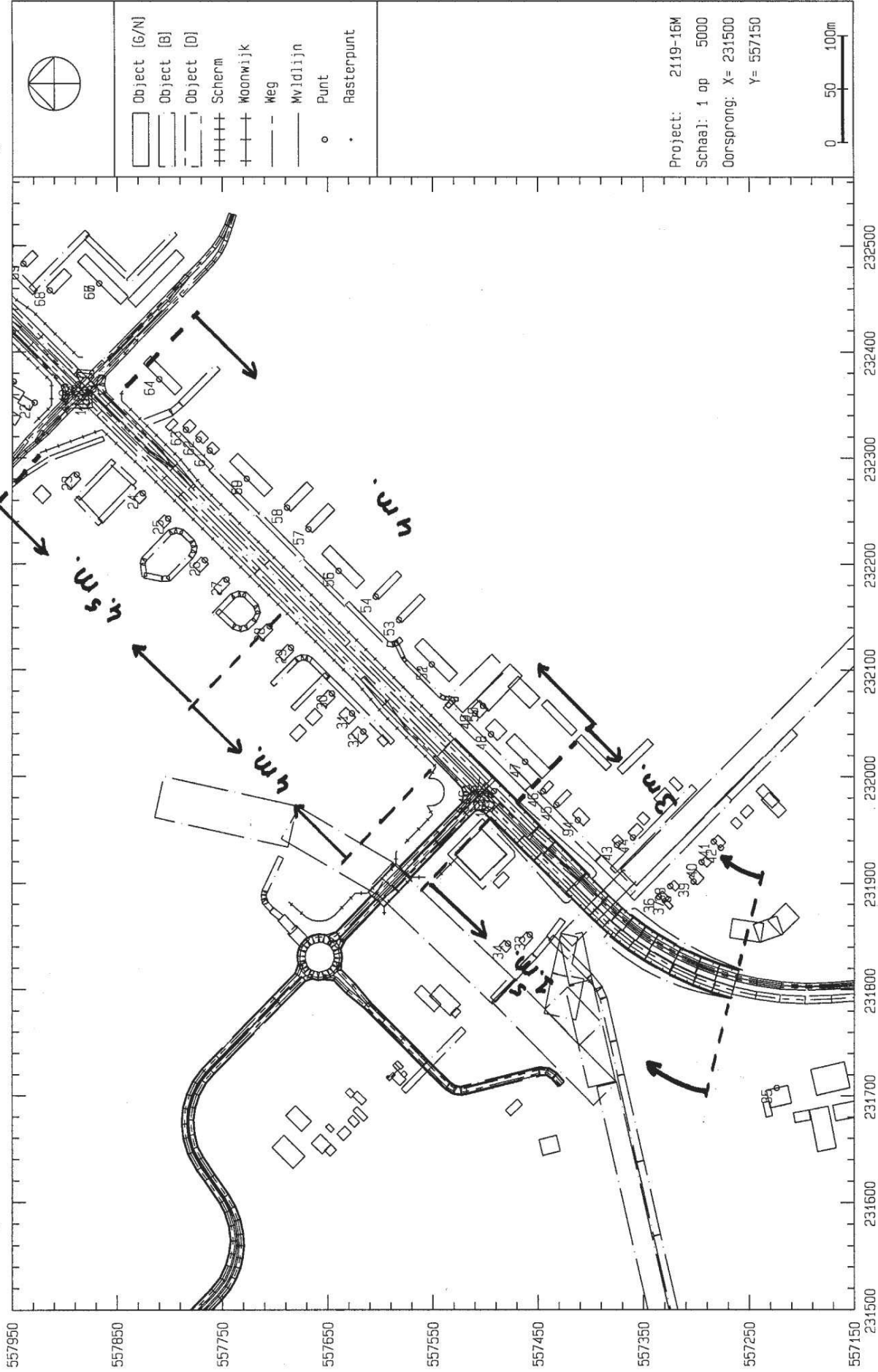
Bijlagen

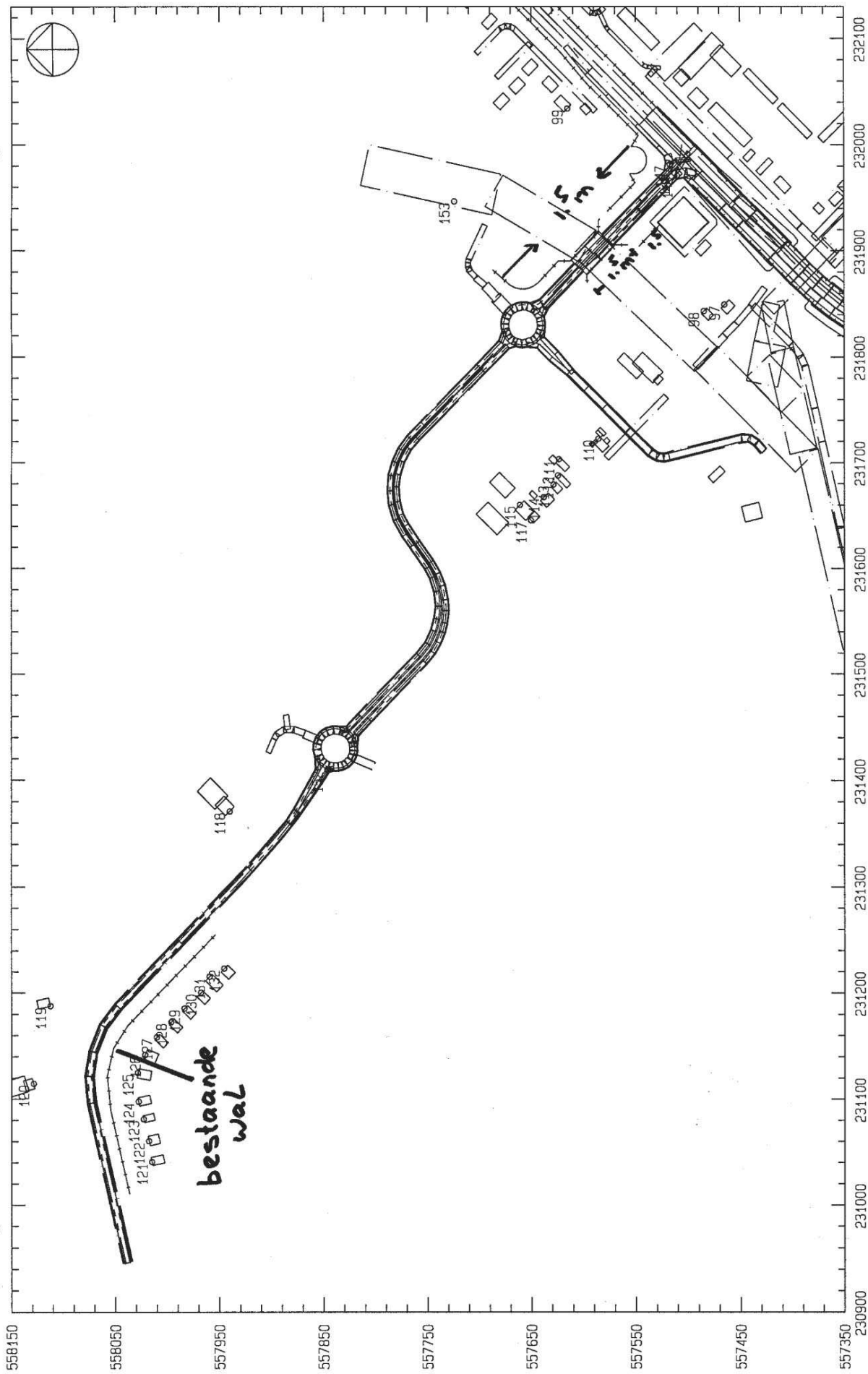


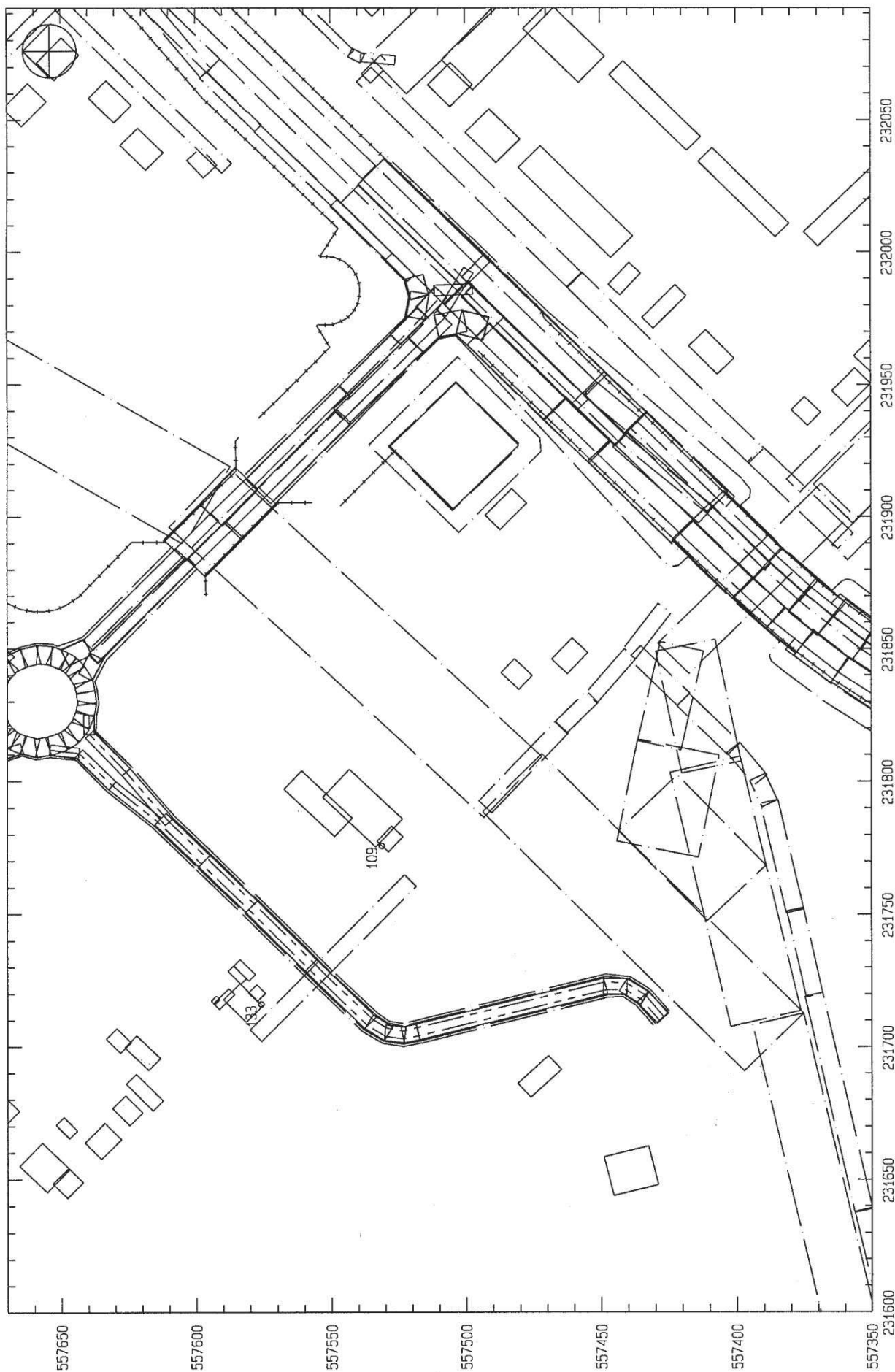












2119-05 : Tweede Hoofdontsluiting en Europaweg
Berekening geluidsbelasting tgw Europaweg West

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 1 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele Optrektoeslag (Dop))

Punt nr	Omschrijving	X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Refl [-]	Hmvd [m]	- Hp	hoogte dBA	A Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	B Etm	- Dop	- Hp	hoogte dBA	C Etm	-- Dop
1	Diezestraat	12	23287.6.7	55849.4.6	50	3	0.0	1.8	49.3	59	0.0	4.5	50.8	61	0.0	-	-	-
2	Diezestraat	14/16	23285.7.7	55847.3.1	53	3	0.0	1.8	48.9	59	0.0	4.5	50.4	60	0.0	-	-	-
3	Diezestraat	18/20	23284.6.7	55845.7.8	54	3	0.0	1.8	49.0	59	0.0	4.5	50.4	60	0.0	-	-	-
4	Diezestraat	22/24	23283.7.4	55844.4.2	55	3	0.0	1.8	49.1	59	0.0	4.5	50.5	61	0.0	-	-	-
5	Diezestraat	26/28	23282.6.7	55842.9.3	56	3	0.0	1.8	49.2	59	0.0	4.5	50.7	61	0.0	-	-	-
6	Diezestraat	30/32	23281.2.3	55841.8.8	57	3	0.0	1.8	48.3	58	0.0	4.5	49.8	60	0.0	-	-	-
7	Diezestraat	1	23280.1.6	55838.5.2	58	3	0.0	1.8	50.5	61	0.0	4.5	52.0	62	0.0	-	-	-
8	Wolgastraat	86	23273.3.1	55831.0.7	62	3	0.0	1.8	38.4	48	0.0	4.5	44.7	55	0.0	-	-	-
9	Wolgastraat	66-84	23269.4.5	55827.9.4	63	3	0.0	1.8	37.3	47	0.0	4.5	43.2	53	0.0	-	-	-
10	Wolgastraat	64	23266.5.7	55824.2.0	64	3	0.0	1.8	37.8	48	0.0	4.5	44.7	55	0.0	-	-	-
11	Geulstraat	57/59	23264.6.5	55822.1.3	65	3	0.0	1.8	51.6	62	0.0	4.5	53.0	63	0.0	-	-	-
12	Geulstraat	61/63	23262.9.8	55820.4.6	66	3	0.0	1.8	51.6	62	0.0	4.5	53.0	63	0.0	-	-	-
13	Geulstraat	65-75	23260.9.3	55818.0.2	67	3	0.0	1.8	52.3	62	0.0	4.5	53.5	64	0.0	-	-	-
14	Geulstraat	77-87	23257.4.2	55814.7.6	68	3	0.0	1.8	51.9	62	0.0	4.5	53.1	63	0.0	-	-	-
15	Geulstraat	89	23255.1.6	55810.9.0	69	3	0.0	1.8	55.2	65	0.0	4.5	55.7	66	0.0	-	-	-
16	Lekstraat	59	23252.8.9	55808.6.1	70	3	0.0	1.8	55.2	65	0.0	4.5	55.7	66	0.0	-	-	-
17	Lekstraat	61-71	23248.9.3	55806.2.3	71	3	0.0	1.8	51.9	62	0.0	4.5	53.2	63	0.0	-	-	-
18	Lekstraat	73-83	23245.8.1	55802.8.0	72	3	0.0	1.8	52.5	63	0.0	4.5	53.6	64	0.0	-	-	-
19	Lekstraat	85	23241.7.7	55800.5.5	229	3	0.0	1.8	46.7	57	0.1	4.5	49.8	60	0.1	-	-	-
20	Merwedestraat	35	23239.4.9	55798.2.6	230	3	0.0	1.8	46.1	56	0.2	4.5	49.8	60	0.2	-	-	-
21	Merwedestraat	44/46	23237.2.1	55794.8.9	77	3	0.0	1.8	51.2	62	0.4	-	-	-	-	-	-	-
22	Merwedestraat	42	23235.2.2	55792.8.7	75	3	0.0	1.8	51.8	62	0.5	-	-	-	-	-	-	-
23	Vechtstraat	13	23228.4.1	55788.8.6	78	3	0.0	1.8	49.0	59	0.3	4.5	50.4	61	0.3	-	-	-
24	Vechtstraat	15	23226.6.5	55782.5.7	79	3	0.0	1.8	55.1	65	0.2	4.5	55.9	66	0.2	-	-	-
25	Lingestraat	23	23224.2.8	55780.1.7	80	3	0.0	1.8	55.1	65	0.0	4.5	55.9	66	0.0	-	-	-
26	Lingestraat	25	23220.3.6	55776.6.8	81	3	0.0	1.8	54.3	64	0.0	4.5	55.2	65	0.0	-	-	-
27	Zaanstraat	17	23218.5.1	55774.6.2	83	3	0.0	1.8	54.7	65	0.0	4.5	55.5	66	0.0	-	-	-
28	Zaanstraat	19	23214.1.2	55770.5.3	84	3	0.0	1.8	54.0	64	0.0	4.5	55.0	65	0.0	-	-	-
29	Scheidestraat	19	23212.0.9	55768.5.0	82	3	0.0	1.8	54.0	64	0.0	4.5	55.0	65	0.0	-	-	-
30	Scheidestraat	29	23207.7.8	55764.6.2	85	3	0.0	1.8	53.7	64	0.0	4.5	54.9	65	0.0	-	-	-
31	Scheidestraat	25/27	23205.9.2	55762.7.0	86	3	0.0	1.8	53.8	64	0.0	4.5	54.9	65	0.0	-	-	-
32	Scheidestraat	21/23	23204.2.2	55761.6.3	87	3	0.0	1.8	52.7	63	0.0	4.5	54.0	64	0.0	-	-	-
33	Asserwijk	12	23185.1.5	55745.7.8	89	3	0.0	1.8	48.6	59	0.4	4.5	50.2	61	0.4	-	-	-
34	Groenedijk zz	2	23184.3.0	55747.8.5	90	3	0.0	1.8	45.1	55	0.3	4.5	46.7	57	0.3	-	-	-
35	Hoofdvaartsweg	73	23170.7.5	55722.4.0	108	3	0.0	2.0	44.5	55	0.0	5.0	45.6	56	0.0	-	-	-
36	Oude-Hoofdvaartsweg	49	23188.6.9	55733.5.2	98	3	0.0	1.8	49.4	60	0.4	4.5	51.0	61	0.4	-	-	-
37	Oude-Hoofdvaartsweg	49	23188.4.9	55732.6.3	98	3	0.0	1.8	41.4	52	0.4	4.5	48.3	59	0.4	-	-	-
38	Oude-Hoofdvaartsweg	47	23189.7.1	55732.4.7	100	3	0.0	1.8	45.7	56	0.4	4.5	47.1	58	0.4	-	-	-
39	Oude-Hoofdvaartsweg	43	23190.1.5	55730.2.6	101	3	0.0	1.8	44.5	55	0.3	4.5	46.1	56	0.3	-	-	-
40	Oude-Hoofdvaartsweg	41	23191.9.7	55729.5.1	102	3	0.0	1.8	43.0	53	0.2	4.5	43.9	54	0.2	-	-	-

= non-actief punt

SRM2, (RMV 2002) - versie: V7.0

25 mei 2004 - 14:13 uur

Berekening geluidsbelasting langs Europaweg West en Tweede Hoofdontsluiting

Berekende geluidsbelasting op woningen ten gevolge van Europaweg West 2005

21.19-05 : Tweede Hoofdontsluiting en Europaweg
Berekening geluidsbelasting tgvs Europaweg West

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 1 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele Optrektoeslag (Dop))

Punt nr	Omschrijving		X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Refl [-]	Hmvd [m]	- Hp	hoogte dBA	A Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	B Etm	- Dop	- Hp	hoogte dBA	C Etm	-- Dop
41	Oude-Hoofdvaartsweg	39	231939.2	557283.6	103	3	0.0	1.8	42.5	53	0.1	4.5	43.2	53	0.1	-	-	-	-
42	Oude-Hoofdvaartsweg	39	231933.4	557276.8	103	3	0.0	1.8	40.7	51	0.1	4.5	41.5	52	0.1	-	-	-	-
43	Vaart nz	254	231935.8	557375.0	91	3	0.0	1.8	48.7	59	0.3	4.5	50.1	60	0.3	-	-	-	-
44	Vaart nz	250	231942.9	557359.9	94	3	0.0	1.8	46.0	56	0.3	4.5	47.2	58	0.3	-	-	-	-
45	Langedijk	14	231973.3	557432.6	49	3	0.0	1.8	51.0	61	0.2	4.5	52.5	63	0.2	-	-	-	-
46	Langedijk	16	231986.0	557445.2	48	3	0.0	1.8	50.9	61	0.1	4.5	52.5	63	0.1	-	-	-	-
47	Langedijk	18-28	232013.8	557462.2	47	3	0.0	1.8	49.8	60	0.0	4.5	51.3	61	0.0	-	-	-	-
48	Langedijk	30-40	232039.7	557494.5	46	3	0.0	1.8	50.3	60	0.0	4.5	51.9	62	0.0	-	-	-	-
49	Grift	1-87	232059.2	557509.8	228	3	0.0	1.8	50.0	60	0.0	4.5	51.4	61	0.0	7.3	51.9	62	0.0
50	Grift	1-87	232066.3	557502.3	44	3	0.0	10.0	49.8	60	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
51	Gouwe	53-93	232105.3	557551.0	43	3	0.0	1.8	49.2	59	0.0	4.5	50.7	61	0.0	7.3	51.3	61	0.0
52	Gouwe	53-93	232105.3	557551.0	43	3	0.0	10.0	51.4	61	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
53	Gouwe	26	232147.1	557582.1	42	3	0.0	1.8	48.4	58	0.0	4.5	49.7	60	0.0	-	-	-	-
54	Runde	28	232169.1	557604.2	41	3	0.0	1.8	48.3	58	0.0	4.5	49.6	60	0.0	-	-	-	-
55	Gouwe	28-68	232193.4	557639.6	40	3	0.0	1.8	49.3	59	0.0	4.5	50.7	61	0.0	7.3	51.3	61	0.0
56	Gouwe	28-68	232193.4	557639.6	40	3	0.0	10.0	51.5	62	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
57	Runde	26	232232.8	557668.2	39	3	0.0	1.8	48.5	59	0.0	4.5	49.7	60	0.0	-	-	-	-
58	Riete	34	232253.1	557688.7	38	3	0.0	1.8	48.5	59	0.0	4.5	49.7	60	0.0	-	-	-	-
59	Gouwe	70-110	232280.1	557726.9	37	3	0.0	1.8	49.5	60	0.0	4.5	50.9	61	0.0	7.3	51.5	62	0.0
60	Gouwe	70-110	232280.1	557726.9	37	3	0.0	10.0	51.7	62	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
61	Gouwe	112	232306.7	557762.0	36	3	0.0	1.8	50.5	61	0.1	4.5	52.0	62	0.1	-	-	-	-
62	Gouwe	114	232317.3	557772.5	35	3	0.0	1.8	50.5	61	0.1	4.5	52.0	62	0.1	-	-	-	-
63	Gouwe	116/118	232326.5	557784.6	34	3	0.0	1.8	50.8	61	0.2	4.5	52.3	63	0.2	-	-	-	-
64	School		232374.1	557809.9	33	3	0.0	2.0	48.4	59	0.3	5.0	49.8	60	0.3	-	-	-	-
65	Van der Scheerstraat	1-149	232464.5	557867.2	31	3	0.0	1.8	45.6	56	0.2	4.5	46.8	57	0.2	7.3	48.0	58	0.2
66	Van der Scheerstraat	1-149	232464.5	557867.2	31	3	0.0	10.0	48.4	59	0.2	12.8	48.3	59	0.2	15.6	48.3	59	0.2
67	Van der Scheerstraat	1-149	232464.5	557867.2	31	3	0.0	18.3	48.2	58	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-
68	Stadhouderslaan	81	232458.2	557914.3	30	3	0.0	1.8	49.7	60	0.2	4.5	51.1	61	0.2	-	-	-	-
69	Stadhouderslaan	124	232483.0	557939.4	29	3	0.0	1.8	49.9	60	0.1	4.5	51.3	61	0.1	-	-	-	-
70	Oostermoer	69	232499.5	557956.1	28	3	0.0	1.8	49.8	60	0.0	4.5	51.3	61	0.0	-	-	-	-
71	Oostermoer	67	232509.4	557966.0	27	3	0.0	1.8	49.8	60	0.0	4.5	51.3	61	0.0	-	-	-	-
72	Oostermoer	65	232519.1	557975.6	26	3	0.0	1.8	49.7	60	0.0	4.5	51.2	61	0.0	-	-	-	-
73	Oostermoer	63	232528.5	557985.2	25	3	0.0	1.8	49.7	60	0.0	4.5	51.2	61	0.0	-	-	-	-
74	Talmastraat	178	232550.8	558011.6	24	3	0.0	1.8	50.1	60	0.0	4.5	51.6	62	0.0	-	-	-	-
75	Oostermoer	61	232582.5	558046.8	21	3	0.0	1.8	50.4	60	0.0	4.5	51.8	62	0.0	-	-	-	-
76	Oostermoer	57/59	232594.3	558055.9	20	3	0.0	1.8	50.0	60	0.0	4.5	51.5	62	0.0	-	-	-	-
77	Oostermoer	53/55	232604.7	558066.5	19	3	0.0	1.8	50.1	60	0.0	4.5	51.6	62	0.0	-	-	-	-
78	Oostermoer	51	232615.9	558078.2	18	3	0.0	1.8	50.1	60	0.0	4.5	51.6	62	0.0	-	-	-	-
79	Oostermoer	47	232634.3	558097.0	16	3	0.0	1.8	50.2	60	0.0	4.5	51.6	62	0.0	-	-	-	-
80	Oostermoer	45	232644.5	558107.4	15	3	0.0	1.8	50.3	60	0.0	4.5	51.7	62	0.0	-	-	-	-

= non-actief punt

SRM2, (RMV 2002) - versie: V7.0

25 mei 2004 - 14:13 uur

Berekening geluidsbelasting langs Europaweg West en Tweede Hoofdontsluiting

Berekende geluidsbelasting op woningen ten gevolge van Europaweg West 2005

21.19-05 : Tweede Hoofdontsluiting en Europaweg

Berekening geluidsbelasting tgw Europaweg West

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 1 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele Optrektoeslag (Dop))

Punt nr	Omschrijving		X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Refl [-]	Hmvlid [m]	- Hp	hoogte dBA	A Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	B Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	C Etm	-- Dop
81	Oostermoer	41/43	232653.5	558116.7	14	3	0.0	1.8	50.2	60	0.0	4.5	51.7	62	0.0	-	-	-	-
82	Oostermoer	39	232664.6	558127.7	13	3	0.0	1.8	50.2	60	0.0	4.5	51.6	62	0.0	-	-	-	-
83	Oostermoer	37	232672.7	558136.0	12	3	0.0	1.8	50.4	60	0.0	4.5	51.8	62	0.0	-	-	-	-
84	Oostermoer	35	232681.3	558144.9	11	3	0.0	1.8	50.4	60	0.0	4.5	51.9	62	0.0	-	-	-	-
85	Oostermoer	29-33	232698.7	558159.7	10	3	0.0	1.8	49.8	60	0.0	4.5	51.3	61	0.0	-	-	-	-
86	Tumulusstraat	26	232725.9	558187.0	9	3	0.0	1.8	49.7	60	0.0	4.5	51.2	61	0.0	-	-	-	-
87	Oostermoer	9-27	232764.1	558225.6	8	3	0.0	1.8	50.5	61	0.0	4.5	51.9	62	0.0	-	-	-	-
88	Zuidenveld	48	232861.8	558316.8	6	3	0.0	1.8	49.2	59	0.0	4.5	50.6	61	0.0	-	-	-	-
89	Zuidenveld	50-56	232883.5	558343.1	5	3	0.0	1.8	49.3	59	0.0	4.5	50.8	61	0.0	-	-	-	-
90	Zuidenveld	58-66	232907.4	558367.1	4	3	0.0	1.8	49.1	59	0.0	4.5	50.5	61	0.0	-	-	-	-
91	Zuidenveld	68-82	232943.8	558403.7	3	3	0.0	1.8	48.3	58	0.0	4.5	49.7	60	0.0	-	-	-	-
92	Zuidenveld	84>	232987.4	558430.7	1	3	0.0	1.8	45.1	55	0.0	4.5	46.6	57	0.0	7.3	47.8	58	0.0
93	Zuidenveld	84>	232987.4	558430.7	1	3	0.0	10.0	48.3	58	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
94	Nieuwbouw Langedijk		231959.1	557412.0	231	3	0.0	1.8	50.0	60	0.2	4.5	51.5	62	0.2	-	-	-	-
95	Zuiderveld	85-125	232874.3	558260.0	232	3	0.0	1.8	42.5	53	0.0	4.5	44.9	55	0.0	7.3	46.5	57	0.0
96	Zuiderveld	85-125	232874.3	558260.0	232	3	0.0	10.0	47.2	57	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
97	Asserwijk	12/14	231849.6	557464.9	89	3	0.0	1.8	46.1	56	0.3	4.5	47.7	58	0.3	-	-	-	-
98	Groenedijk zz	2	231843.4	557484.7	90	3	0.0	1.8	42.7	53	0.2	4.5	44.5	55	0.2	-	-	-	-
99	Scheldestraat	21	232034.1	557615.1	87	3	0.0	1.8	48.9	59	0.0	4.5	50.3	60	0.0	-	-	-	-
109	kruispunt		232358.7	557878.9												kruispuntkental		=	1
112	kruispunt		232368.5	557891.4												kruispuntkental		=	1
113	kruispunt		232366.5	557893.1												kruispuntkental		=	1
117	kruispunt		232357.3	557880.3												kruispuntkental		=	1
119	T-splitsing		231870.5	557397.6												kruispuntkental		=	1
120	T-splitsing		231860.8	557376.0												kruispuntkental		=	1

= non-actief punt

SRM2, (RMV 2002) - versie: V7.0

25 mei2004 - 14:13 uur

Berekening geluidsbelasting langs Europaweg West en Tweede Hoofdontsluiting

Berekende geluidsbelasting op woningen ten gevolge van Europaweg West 2005

Bijlage 2 Blad 3

21.19-05 : Tweede Hoofdontsluiting en Europaweg

Berekening geluidsbelasting tgv Europaweg West

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 1 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele Optrektoeslag (Dop))

Punt nr	Omschrijving		X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Refl [-]	Hmvlid [m]	- Hp	hoogte dBA	A Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	B Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	C Etm	-- Dop
100	Merwedestraat	34	232314.0	557965.5	331	3	0.0	1.8	46.0	56	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-
101	Merwedestraat	36	232320.9	557958.6	332	3	0.0	1.8	46.1	56	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-
102	Merwedestraat	38	232327.7	557951.8	333	3	0.0	1.8	46.2	56	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-
103	Merwedestraat	40	232335.1	557944.6	334	3	0.0	1.8	46.3	57	0.3	-	-	-	-	-	-	-	-
104	Reggestraat	17	232269.7	557926.8	335	3	0.0	1.8	43.0	53	0.2	4.5	44.3	55	0.2	-	-	-	-
105	Van der Scheerstraat	1-149	232446.9	557827.7	32	3	0.0	1.8	51.8	62	0.2	4.5	52.2	62	0.2	7.3	52.0	62	0.2
106	Van der Scheerstraat	1-149	232446.9	557827.7	32	3	0.0	10.0	51.7	62	0.2	12.8	51.4	62	0.2	-	-	-	-
107	Vedhtstraat	11/13	232282.1	557895.7	78	3	0.0	1.8	41.7	52	0.3	4.5	43.1	53	0.3	-	-	-	-
108	Merwedestraat	42	232348.0	557931.3	75	3	0.0	1.8	46.6	57	0.4	-	-	-	-	-	-	-	-
110	kruispunt		232363.3	557870.6													kruispuntkental	=	1
111	kruispunt		232377.0	557886.4													kruispuntkental	=	1
114	kruispunt		232358.2	557901.1													kruispuntkental	=	1
115	kruispunt		232347.5	557895.7													kruispuntkental	=	1
116	kruispunt		232344.1	557891.3													kruispuntkental	=	1
118	kruispunt		232370.6	557880.1													kruispuntkental	=	1

= non-actief punt

SRM2, (RMV 2002) - versie: V7.0

25 mei2004 - 14:13 uur

Berekening geluidsbelasting langs Europaweg West en Tweede Hoofdontsluiting

Berekende geluidsbelasting op woningen ten gevolge van Maasstraat/M. in C.laan 2005

Bijlage 2 Blad 4

21.19-05 : Tweede Hoofdontsluiting en Europaweg
Berekening geluidsbelasting tgw Europaweg West

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 1 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele Optrektoeslag (Dop))

Punt nr	Omschrijving	X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Reff [-]	Hmvd [m]	- Hp	hoogte dBA	A Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	B Etm	- Dop	- Hp	hoogte dBA	C Etm	-- Dop
1	Diezestraat 12	23287.6.7	55849.4.6	50	3	0.0	1.8	51.7	62	0.0	4.5	53.2	63	0.0	-	-	-	-
2	Diezestraat 14/16	23285.7.7	55847.3.1	53	3	0.0	1.8	51.3	61	0.0	4.5	52.7	63	0.0	-	-	-	-
3	Diezestraat 18/20	23284.6.7	55845.7.8	54	3	0.0	1.8	51.3	61	0.0	4.5	52.8	63	0.0	-	-	-	-
4	Diezestraat 22/24	23283.7.4	55844.4.2	55	3	0.0	1.8	51.4	61	0.0	4.5	52.9	63	0.0	-	-	-	-
5	Diezestraat 26/28	23282.6.7	55842.9.3	56	3	0.0	1.8	51.5	62	0.0	4.5	53.0	63	0.0	-	-	-	-
6	Diezestraat 30/32	23281.2.3	55841.8.8	57	3	0.0	1.8	50.6	61	0.0	4.5	52.1	62	0.0	-	-	-	-
7	Diezestraat 1	23280.1.6	55838.5.2	58	3	0.0	1.8	52.9	63	0.0	4.5	54.4	64	0.0	-	-	-	-
8	Wolgastraat 86	23273.3.1	55831.0.7	62	3	0.0	1.8	41.0	51	0.0	4.5	47.2	57	0.0	-	-	-	-
9	Wolgastraat 66-84	23269.4.5	55827.9.4	63	3	0.0	1.8	39.8	50	0.0	4.5	45.6	56	0.0	-	-	-	-
10	Wolgastraat 64	23266.5.7	55824.2.0	64	3	0.0	1.8	40.2	50	0.0	4.5	47.1	57	0.0	-	-	-	-
11	Geulstraat 57/59	23264.6.5	55822.1.3	65	3	0.0	1.8	53.9	64	0.0	4.5	55.3	65	0.0	-	-	-	-
12	Geulstraat 61/63	23262.9.8	55820.4.6	66	3	0.0	1.8	54.0	64	0.0	4.5	55.3	65	0.0	-	-	-	-
13	Geulstraat 65-75	23260.9.3	55818.0.2	67	3	0.0	1.8	54.7	65	0.0	4.5	55.9	66	0.0	-	-	-	-
14	Geulstraat 77-87	23257.4.2	55814.7.6	68	3	0.0	1.8	54.2	64	0.0	4.5	55.4	65	0.0	-	-	-	-
15	Geulstraat 89	23255.1.6	55810.9.0	69	3	0.0	1.8	57.3	67	0.0	4.5	57.9	68	0.0	-	-	-	-
16	Lekstraat 59	23252.8.9	55808.6.1	70	3	0.0	1.8	57.3	67	0.0	4.5	57.8	68	0.0	-	-	-	-
17	Lekstraat 61-71	23248.9.3	55806.2.3	71	3	0.0	1.8	53.9	64	0.0	4.5	55.2	65	0.0	-	-	-	-
18	Lekstraat 73-83	23245.8.1	55802.8.0	72	3	0.0	1.8	54.1	64	0.0	4.5	55.4	65	0.0	-	-	-	-
19	Lekstraat 85	23241.7.7	55800.5.5	226	3	0.0	1.8	48.6	59	0.1	4.5	52.0	62	0.1	-	-	-	-
20	Merwedestraat 35	23239.4.9	55798.2.6	227	3	0.0	1.8	48.4	59	0.2	4.5	52.1	62	0.2	-	-	-	-
21	Merwedestraat 44/46	23237.2.1	55794.8.9	77	3	0.0	1.8	53.1	64	0.4	-	-	-	-	-	-	-	-
22	Merwedestraat 42	23235.2.2	55792.8.7	75	3	0.0	1.8	53.9	64	0.5	-	-	-	-	-	-	-	-
23	Vechtstraat 13	23228.4.1	55788.8.6	78	3	0.0	1.8	51.7	62	0.3	4.5	53.1	63	0.3	-	-	-	-
24	Vechtstraat 15	23226.6.5	55782.5.7	79	3	0.0	1.8	57.3	68	0.2	4.5	58.2	68	0.2	-	-	-	-
25	Lingestraat 23	23224.2.8	55780.1.7	80	3	0.0	1.8	57.4	67	0.0	4.5	58.3	68	0.0	-	-	-	-
26	Lingestraat 25	23220.3.6	55776.6.8	81	3	0.0	1.8	56.5	67	0.0	4.5	57.7	68	0.0	-	-	-	-
27	Zaanstraat 17	23218.5.1	55774.6.2	83	3	0.0	1.8	56.9	67	0.0	4.5	58.0	68	0.0	-	-	-	-
28	Zaanstraat 19	23214.1.2	55770.5.3	84	3	0.0	1.8	56.3	66	0.0	4.5	57.5	68	0.0	-	-	-	-
29	Scheidestraat 19	23212.0.9	55768.5.0	82	3	0.0	1.8	56.3	66	0.0	4.5	57.5	68	0.0	-	-	-	-
30	Scheidestraat 29	23207.7.8	55764.6.2	85	3	0.0	1.8	56.1	66	0.0	4.5	57.4	67	0.0	-	-	-	-
31	Scheidestraat 25/27	23205.9.2	55762.7.0	86	3	0.0	1.8	56.2	66	0.1	4.5	57.5	68	0.1	-	-	-	-
32	Scheidestraat 21/23	23204.2.2	55761.6.3	87	3	0.0	1.8	55.3	65	0.1	4.5	56.7	67	0.1	-	-	-	-
33	Asserwijk 12	23185.1.5	55745.7.8	89	3	0.0	1.8	53.0	63	0.1	4.5	54.6	65	0.1	-	-	-	-
34	Groenedijk zz 2	23184.3.0	55747.8.5	90	3	0.0	1.8	49.9	60	0.0	4.5	51.1	61	0.0	-	-	-	-
35	Hoofdvaartsweg 73	23170.7.5	55722.4.0	108	3	0.0	2.0	49.2	59	0.0	5.0	50.3	60	0.0	-	-	-	-
36	Oude-Hoofdvaartsweg 49	23188.6.9	55733.5.2	98	3	0.0	1.8	55.2	65	0.0	4.5	57.4	67	0.0	-	-	-	-
37	Oude-Hoofdvaartsweg 49	23188.4.9	55732.6.3	98	3	0.0	1.8	46.5	57	0.0	4.5	54.6	65	0.0	-	-	-	-
38	Oude-Hoofdvaartsweg 47	23189.7.1	55732.4.7	100	3	0.0	1.8	51.7	62	0.0	4.5	53.7	64	0.0	-	-	-	-
39	Oude-Hoofdvaartsweg 43	23190.1.5	55730.2.6	101	3	0.0	1.8	50.6	61	0.0	4.5	52.7	63	0.0	-	-	-	-
40	Oude-Hoofdvaartsweg 41	23191.9.7	55729.5.1	102	3	0.0	1.8	48.1	58	0.0	4.5	49.7	60	0.0	-	-	-	-

= non-actief punt

SRM2, (RMV 2002) - versie: V7.0

25 mei2004 - 14:13 uur

Berekening geluidsbelasting langs Europaweg West en Tweede Hoofdontsluiting

Berekening geluidsbelasting ten gevolge van Europaweg West 2016 (zonder maatregelen)

Bijlage 2 Blad 5

21.19-05 : Tweede Hoofdontsluiting en Europaweg
Berekening geluidsbelasting tgv Europaweg West

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 1 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele Optrektoeslag (Dop))

Punt nr	Omschrijving		X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Reff [-]	Hmvd [m]	- Hp	hoogte dBA	A Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	B Etm	- Dop	- Hp	hoogte dBA	C Etm	-- Dop
41	Oude-Hoofdvaartsweg	39	231939.2	557283.6	103	3	0.0	1.8	47.2	57	0.0	4.5	48.7	59	0.0	-	-	-	-
42	Oude-Hoofdvaartsweg	39	231933.4	557276.8	103	3	0.0	1.8	44.5	55	0.0	4.5	45.7	56	0.0	-	-	-	-
43	Vaart nz	254	231935.8	557375.0	91	3	0.0	1.8	54.6	65	0.1	4.5	56.4	67	0.1	-	-	-	-
44	Vaart nz	250	231942.9	557359.9	94	3	0.0	1.8	52.3	62	0.0	4.5	53.9	64	0.0	-	-	-	-
45	Langedijk	14	231973.3	557432.6	49	3	0.0	1.8	56.4	67	0.4	4.5	58.0	68	0.4	-	-	-	-
46	Langedijk	16	231986.0	557445.2	48	3	0.0	1.8	56.4	67	0.5	4.5	57.9	68	0.5	-	-	-	-
47	Langedijk	18-28	232013.8	557462.2	47	3	0.0	1.8	54.8	65	0.5	4.5	56.4	67	0.5	-	-	-	-
48	Langedijk	30-40	232039.7	557494.5	46	3	0.0	1.8	55.4	66	0.4	4.5	56.8	67	0.4	-	-	-	-
49	Grift	jan-87	232059.2	557509.8	225	3	0.0	1.8	54.8	65	0.3	4.5	56.2	67	0.4	7.3	56.5	67	0.4
50	Grift	jan-87	232066.3	557502.3	44	3	0.0	10.0	54.1	64	0.3	-	-	-	-	-	-	-	-
51	Gouwe	53-93	232105.3	557551.0	43	3	0.0	1.8	53.9	64	0.1	4.5	55.3	65	0.1	7.3	55.7	66	0.1
52	Gouwe	53-93	232105.3	557551.0	43	3	0.0	10.0	55.9	66	0.1	-	-	-	-	-	-	-	-
53	Gouwe	26	232147.1	557582.1	42	3	0.0	1.8	52.8	63	0.0	4.5	54.2	64	0.0	-	-	-	-
54	Runde	28	232169.1	557604.2	41	3	0.0	1.8	52.7	63	0.0	4.5	54.1	64	0.0	-	-	-	-
55	Gouwe	28-68	232193.4	557639.6	40	3	0.0	1.8	53.9	64	0.0	4.5	55.3	65	0.0	7.3	55.7	66	0.0
56	Gouwe	28-68	232193.4	557639.6	40	3	0.0	10.0	55.8	66	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
57	Runde	26	232232.8	557668.2	39	3	0.0	1.8	52.8	63	0.0	4.5	54.2	64	0.0	-	-	-	-
58	Riete	34	232253.1	557688.7	38	3	0.0	1.8	52.8	63	0.0	4.5	54.2	64	0.0	-	-	-	-
59	Gouwe	70-110	232280.1	557726.9	37	3	0.0	1.8	53.9	64	0.0	4.5	55.3	65	0.0	7.3	55.8	66	0.0
60	Gouwe	70-110	232280.1	557726.9	37	3	0.0	10.0	55.9	66	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
61	Gouwe	112	232306.7	557762.0	36	3	0.0	1.8	54.9	65	0.1	4.5	56.4	67	0.1	-	-	-	-
62	Gouwe	114	232317.3	557772.5	35	3	0.0	1.8	55.0	65	0.2	4.5	56.4	67	0.2	-	-	-	-
63	Gouwe	116/118	232326.5	557784.6	34	3	0.0	1.8	55.4	66	0.2	4.5	56.7	67	0.2	-	-	-	-
64	School		232374.1	557809.9	33	3	0.0	2.0	52.3	63	0.4	5.0	53.8	64	0.4	-	-	-	-
65	Van der Scheerstraat	1-149	232464.5	557867.2	31	3	0.0	1.8	48.7	59	0.2	4.5	49.9	60	0.2	7.3	51.1	61	0.2
66	Van der Scheerstraat	1-149	232464.5	557867.2	31	3	0.0	10.0	51.5	62	0.2	12.8	51.4	62	0.2	15.6	51.4	62	0.2
67	Van der Scheerstraat	1-149	232464.5	557867.2	31	3	0.0	18.3	51.4	62	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-
68	Stadhouderslaan	81	232458.2	557914.3	30	3	0.0	1.8	53.2	63	0.2	4.5	54.6	65	0.2	-	-	-	-
69	Stadhouderslaan	124	232483.0	557939.4	29	3	0.0	1.8	53.3	63	0.1	4.5	54.7	65	0.1	-	-	-	-
70	Oostermoer	69	232499.5	557956.1	28	3	0.0	1.8	53.2	63	0.0	4.5	54.6	65	0.0	-	-	-	-
71	Oostermoer	67	232509.4	557966.0	27	3	0.0	1.8	53.0	63	0.0	4.5	54.4	64	0.0	-	-	-	-
72	Oostermoer	65	232519.1	557975.6	26	3	0.0	1.8	52.8	63	0.0	4.5	54.2	64	0.0	-	-	-	-
73	Oostermoer	63	232528.5	557985.2	25	3	0.0	1.8	52.7	63	0.0	4.5	54.1	64	0.0	-	-	-	-
74	Talmastraat	178	232550.8	558011.6	24	3	0.0	1.8	52.9	63	0.0	4.5	54.3	64	0.0	-	-	-	-
75	Oostermoer	61	232582.5	558046.8	21	3	0.0	1.8	52.9	63	0.0	4.5	54.3	64	0.0	-	-	-	-
76	Oostermoer	57/59	232594.3	558055.9	20	3	0.0	1.8	52.4	62	0.0	4.5	53.9	64	0.0	-	-	-	-
77	Oostermoer	53/55	232604.7	558066.5	19	3	0.0	1.8	52.5	63	0.0	4.5	54.0	64	0.0	-	-	-	-
78	Oostermoer	51	232615.9	558078.2	18	3	0.0	1.8	52.5	63	0.0	4.5	54.0	64	0.0	-	-	-	-
79	Oostermoer	47	232634.3	558097.0	16	3	0.0	1.8	52.5	63	0.0	4.5	54.0	64	0.0	-	-	-	-
80	Oostermoer	45	232644.5	558107.4	15	3	0.0	1.8	52.7	63	0.0	4.5	54.1	64	0.0	-	-	-	-

= non-actief punt

SRM2, (RMV 2002) - versie: V7.0

25 mei2004 - 14:13 uur

Berekening geluidsbelasting langs Europaweg West en Tweede Hoofdontsluiting

Berekening geluidsbelasting ten gevolge van Europaweg West 2016 (zonder maatregelen)

Bijlage 2 Blad 6

21.19-05 : Tweede Hoofdontsluiting en Europaweg

Berekening geluidsbelasting tgV Europaweg West

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 1 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele Optrektoeslag (Dop))

Punt nr	Omschrijving		X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Refl [-]	Hmvl [m]	- Hp	hoogte dBA	A Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	B Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	C Etm	-- Dop
81	Oostermoer	41/43	23265.3.5	558116.7	14	3	0.0	1.8	52.6	63	0.0	4.5	54.0	64	0.0	-	-	-	-
82	Oostermoer	39	232664.6	558127.7	13	3	0.0	1.8	52.6	63	0.0	4.5	54.0	64	0.0	-	-	-	-
83	Oostermoer	37	232672.7	558136.0	12	3	0.0	1.8	52.8	63	0.0	4.5	54.2	64	0.0	-	-	-	-
84	Oostermoer	35	232681.3	558144.9	11	3	0.0	1.8	52.8	63	0.0	4.5	54.2	64	0.0	-	-	-	-
85	Oostermoer	29-33	232698.7	558159.7	10	3	0.0	1.8	52.2	62	0.0	4.5	53.7	64	0.0	-	-	-	-
86	Tumulusstraat	26	232725.9	558187.0	9	3	0.0	1.8	52.1	62	0.0	4.5	53.6	64	0.0	-	-	-	-
87	Oostermoer	9-27	232764.1	558225.6	8	3	0.0	1.8	52.8	63	0.0	4.5	54.3	64	0.0	-	-	-	-
88	Zuidenveld	48	232861.8	558316.8	6	3	0.0	1.8	51.5	62	0.0	4.5	53.0	63	0.0	-	-	-	-
89	Zuidenveld	50-56	232883.5	558343.1	5	3	0.0	1.8	51.7	62	0.0	4.5	53.2	63	0.0	-	-	-	-
90	Zuidenveld	58-66	232907.4	558367.1	4	3	0.0	1.8	51.5	62	0.0	4.5	52.9	63	0.0	-	-	-	-
91	Zuidenveld	68-82	232943.8	558403.7	3	3	0.0	1.8	50.7	61	0.0	4.5	52.1	62	0.0	-	-	-	-
92	Zuidenveld	84>	232987.4	558430.7	1	3	0.0	1.8	47.5	58	0.0	4.5	49.0	59	0.0	7.3	50.2	60	0.0
93	Zuidenveld	84>	232987.4	558430.7	1	3	0.0	10.0	50.7	61	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
94	Nieuwbouw Langedijk		231959.1	557412.0	228	3	0.0	1.8	55.6	66	0.3	4.5	57.4	68	0.3	-	-	-	-
95	Zuidenveld	85-125	232874.3	558260.0	229	3	0.0	1.8	44.9	55	0.0	4.5	47.3	57	0.0	7.3	48.9	59	0.0
96	Zuidenveld	85-125	232874.3	558260.0	229	3	0.0	10.0	49.6	60	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-
116	Asserwijk	16	231781.3	557525.5	788	3	0.0	1.8	46.9	57	0.0	4.5	47.5	58	0.0	-	-	-	-
134	kruispunt		232364.7	557872.5												kruispuntkental		=	1
139	kruispunt		232369.4	557887.5												kruispuntkental		=	1
140	kruispunt		232365.9	557891.1												kruispuntkental		=	1
145	kruispunt		232361.1	557875.8												kruispuntkental		=	1
146	T-splitsing		231988.4	557510.8												kruispuntkental		=	1
150	T-splitsing		231982.8	557495.0												kruispuntkental		=	1
151	T-splitsing		231986.2	557491.7												kruispuntkental		=	1

= non-actief punt

Berekening geluidsbelasting langs Europaweg West en Tweede Hoofdontsluiting

Berekende geluidsbelasting ten gevolge van Europaweg West 2016 (zonder maatregelen)

Bijlage 2 Blad 7

21.19-05 : Tweede Hoofdontsluiting en Europaweg
Berekening geluidsbelasting tgv Europaweg West

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 1 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele Optrektoeslag (Dop))

Punt nr	Omschrijving	X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Ref [-]	Hmvd [m]	- Hp	hoogte dBA	A Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	B Etm	- Dop	- Hp	hoogte dBA	C Etm	-- Dop
100	Merwedestraat	34	232314.0	557965.5	270	3	0.0	1.8	46.6	57	0.2	-	-	-	-	-	-	-
101	Merwedestraat	36	232320.9	557958.6	271	3	0.0	1.8	46.8	57	0.2	-	-	-	-	-	-	-
102	Merwedestraat	38	232327.7	557951.8	272	3	0.0	1.8	47.1	57	0.2	-	-	-	-	-	-	-
103	Merwedestraat	40	232335.1	557944.6	273	3	0.0	1.8	47.3	58	0.3	-	-	-	-	-	-	-
104	Reggestraat	17	232269.7	557926.8	274	3	0.0	1.8	43.9	54	0.2	4.5	45.2	55	0.2	-	-	-
105	Van der Scheerstraat	1-149	232446.9	557827.7	32	3	0.0	1.8	54.5	65	0.3	4.5	54.9	65	0.3	7.3	54.8	65
106	Van der Scheerstraat	1-149	232446.9	557827.7	32	3	0.0	10.0	54.6	65	0.3	12.8	54.2	65	0.3	-	-	-
107	Vedhtstraat	11/13	232282.1	557895.7	78	3	0.0	1.8	43.3	54	0.2	4.5	44.5	55	0.3	-	-	-
108	Merwedestraat	42	232348.0	557931.3	75	3	0.0	1.8	47.8	58	0.4	-	-	-	-	-	-	-
135	kruispunt		232373.9	557864.0												kruispuntkental	=	1
136	kruispunt		232373.2	557874.8												kruispuntkental	=	1
137	kruispunt		232376.0	557878.1												kruispuntkental	=	1
138	kruispunt		232380.1	557883.4												kruispuntkental	=	1
141	kruispunt		232358.9	557899.2												kruispuntkental	=	1
142	kruispunt		232355.8	557890.6												kruispuntkental	=	1
143	kruispunt		232353.1	557887.6												kruispuntkental	=	1
144	kruispunt		232350.6	557883.7												kruispuntkental	=	1

= non-actief punt

SRM2, (RMV 2002) - versie: V7.0

25 mei 2004 - 14:13 uur

Berekening geluidsbelasting langs Europaweg West en Tweede Hoofdontsluiting

Berekende geluidsbelasting ten gevolge van Maasstr./M. in C.laan 2016 (zonder maatr.)

Bijlage 2 Blad 8

21.19-05 : Tweede Hoofdontsluiting en Europaweg
Berekening geluidsbelasting tgw Europaweg West

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 1 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele Optrektoeslag (Dop))

Punt nr	Omschrijving		X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Refl [-]	Hmvd [m]	- Hp	hoogte dBA	A Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	B Etm	- Dop	- Hp	hoogte dBA	C Etm	-- Dop
97	Asserwijk	12/14	231849.6	557464.9	89	3	0.0	1.8	39.9	50	0.1	4.5	40.9	51	0.1	-	-	-	-
98	Groenedijk zz	2	231843.4	557484.7	90	3	0.0	1.8	41.9	52	0.1	4.5	42.9	53	0.1	-	-	-	-
99	Scheldestraat	21	232034.1	557615.1	87	3	0.0	1.8	41.6	52	0.1	4.5	42.4	53	0.1	-	-	-	-
110	Asserwijk	20	231722.3	557585.5	789	3	0.0	1.8	40.8	51	0.0	4.5	42.6	53	0.0	-	-	-	-
111	Asserwijk	22	231702.9	557623.5	795	3	0.0	1.8	42.2	52	0.0	4.5	43.6	54	0.0	-	-	-	-
112	Asserwijk	24	231687.6	557624.5	797	3	0.0	1.8	40.8	51	0.0	4.5	42.5	53	0.0	-	-	-	-
113	Asserwijk	26	231679.2	557628.7	798	3	0.0	1.8	40.9	51	0.0	4.5	42.5	53	0.0	-	-	-	-
114	Asserwijk	28	231667.3	557638.0	799	3	0.0	1.8	40.5	51	0.0	4.5	42.5	53	0.0	-	-	-	-
115	Asserwijk	32	231659.9	557661.1	801	3	0.0	1.8	40.0	50	0.0	4.5	43.6	54	0.0	-	-	-	-
117	Asserwijk	32	231645.4	557650.3	802	3	0.0	1.8	39.5	50	0.0	4.5	41.3	51	0.0	-	-	-	-
118	Asserwijk	38	231370.8	557940.3	805	3	0.0	1.8	48.2	58	0.0	4.5	49.6	60	0.0	-	-	-	-
119	Asserwijk	40	231187.5	558112.5	807	3	0.0	1.8	47.2	57	0.0	4.5	48.6	59	0.0	-	-	-	-
120	Asserwijk	1	231114.5	558128.7	808	3	0.0	1.8	47.3	57	0.0	4.5	48.7	59	0.0	-	-	-	-
121	Hertenlaan	7	231040.7	558014.9	821	3	0.0	1.8	48.7	59	0.0	4.5	50.1	60	0.0	-	-	-	-
122	Hertenlaan	9	231060.3	558017.7	820	3	0.0	1.8	48.5	59	0.0	4.5	49.9	60	0.0	-	-	-	-
123	Hertenlaan	11	231081.0	558022.8	819	3	0.0	1.8	48.6	59	0.0	4.5	50.1	60	0.0	-	-	-	-
124	Hertenlaan	13	231097.6	558027.8	818	3	0.0	1.8	49.2	59	0.0	4.5	50.5	61	0.0	-	-	-	-
125	Hertenlaan	15	231124.6	558028.4	817	3	0.0	1.8	49.4	59	0.0	4.5	50.8	61	0.0	-	-	-	-
126	Hertenlaan	17	231141.7	558021.4	816	3	0.0	1.8	49.1	59	0.0	4.5	50.6	61	0.0	-	-	-	-
127	Hertenlaan	19	231158.2	558010.1	815	3	0.0	1.8	49.0	59	0.0	4.5	50.4	60	0.0	-	-	-	-
128	Hertenlaan	21	231172.4	557996.3	814	3	0.0	1.8	48.8	59	0.0	4.5	50.2	60	0.0	-	-	-	-
129	Hertenlaan	23	231185.2	557983.6	813	3	0.0	1.8	48.7	59	0.0	4.5	50.1	60	0.0	-	-	-	-
130	Hertenlaan	25	231200.1	557967.8	812	3	0.0	1.8	48.4	58	0.0	4.5	49.8	60	0.0	-	-	-	-
131	Hertenlaan	27	231215.3	557959.5	811	3	0.0	1.8	49.3	59	0.0	4.5	50.6	61	0.0	-	-	-	-
132	Hertenlaan	29	231222.9	557945.4	810	3	0.0	1.8	48.5	59	0.0	4.5	50.0	60	0.0	-	-	-	-
147	T-splitsing		231981.5	557516.9												kruispuntkental		=	1
148	T-splitsing		231973.0	557512.4												kruispuntkental		=	1
149	T-splitsing		231970.5	557509.9												kruispuntkental		=	1
152	Rotonde		231409.7	557846.4															
153	woonboot		231946.4	557724.0		3	0.0	1.5	42.5	53	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-

= non-actief punt

Berekening geluidsbelasting langs Europaweg West en Tweede Hoofdontsluiting

Berekende geluidsbelasting ten gevolge van Tweede Hoofdontsl. 2016 (zonder maatr.)

21.19-05 : Tweede Hoofdontsluiting en Europaweg

Berekening geluidsbelasting tgv Europaweg West

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 1 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele Optrektoeslag (Dop))

Punt nr	Omschrijving		X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Refl [-]	Hmvd [m]	– Hp	hoogte dBA	A Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	B Etm	– Dop	– Hp	hoogte dBA	C Etm	-- Dop
109	Asserwijk	16	231775.6	557531.2	788	3	0.0	1.8	36.6	47	0.0	4.5	38.1	48	0.0	-	-	-	-
133	Asserwijk	20	231716.1	557575.9	789	3	0.0	1.8	41.9	52	0.0	4.5	42.4	52	0.0	-	-	-	-

= non-actief punt

Berekening geluidsbelasting langs Europaweg West en Tweede Hoofdontsluiting

Berekende geluidsbelasting ten gevolge van Tweede Hoofdontsl. 2016 (zonder maatr.)

21.19-05 : Tweede Hoofdontsluiting en Europaweg
Berekening geluidsbelasting tgvs Europaweg West

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 1 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele Optrektoeslag (Dop))

Punt nr	Omschrijving	X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Refl [-]	Hmvd [m]	- Hp	hoogte dBA	A Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	B Etm	- Dop	- Hp	hoogte dBA	C Etm	-- Dop
1	Diezestraat	12	232876.7	558494.6	50	3	0.0	1.8	45.3	55	0.0	4.5	46.9	57	0.0	-	-	-
2	Diezestraat	14/16	232857.7	558473.1	53	3	0.0	1.8	43.7	54	0.0	4.5	45.3	55	0.0	-	-	-
3	Diezestraat	18/20	232846.7	558457.8	54	3	0.0	1.8	42.8	53	0.0	4.5	44.6	55	0.0	-	-	-
4	Diezestraat	22/24	232837.4	558444.2	55	3	0.0	1.8	41.9	52	0.0	4.5	43.8	54	0.0	-	-	-
5	Diezestraat	26/28	232826.7	558429.3	56	3	0.0	1.8	40.6	51	0.0	4.5	43.0	53	0.0	-	-	-
6	Diezestraat	30/32	232812.3	558418.8	57	3	0.0	1.8	37.5	48	0.0	4.5	41.0	51	0.0	-	-	-
7	Diezestraat	1	232801.6	558385.2	58	3	0.0	1.8	39.8	50	0.0	4.5	43.3	53	0.0	-	-	-
8	Wolgastraat	86	232733.1	558310.7	62	3	0.0	1.8	40.5	51	0.0	4.5	45.2	55	0.0	-	-	-
9	Wolgastraat	66-84	232694.5	558279.4	63	3	0.0	1.8	39.8	50	0.0	4.5	44.5	55	0.0	-	-	-
10	Wolgastraat	64	232665.7	558242.0	64	3	0.0	1.8	40.9	51	0.0	4.5	45.6	56	0.0	-	-	-
11	Geulstraat	57/59	232646.5	558221.3	65	3	0.0	1.8	40.6	51	0.0	4.5	44.7	55	0.0	-	-	-
12	Geulstraat	61/63	232629.8	558204.6	66	3	0.0	1.8	40.3	50	0.0	4.5	44.3	54	0.0	-	-	-
13	Geulstraat	65-75	232609.3	558180.2	67	3	0.0	1.8	40.4	50	0.0	4.5	44.8	55	0.0	-	-	-
14	Geulstraat	77-87	232574.2	558147.6	68	3	0.0	1.8	40.1	50	0.0	4.5	44.1	54	0.0	-	-	-
15	Geulstraat	89	232551.6	558109.0	69	3	0.0	1.8	42.5	53	0.0	4.5	46.9	57	0.0	-	-	-
16	Lekstraat	59	232528.9	558086.1	70	3	0.0	1.8	42.3	52	0.0	4.5	46.8	57	0.0	-	-	-
17	Lekstraat	61-71	232489.3	558062.3	71	3	0.0	1.8	39.8	50	0.0	4.5	43.9	54	0.0	-	-	-
18	Lekstraat	73-83	232458.1	558028.0	72	3	0.0	1.8	40.7	51	0.0	4.5	44.7	55	0.0	-	-	-
19	Lekstraat	85	232417.7	558005.5	226	3	0.0	1.8	39.8	50	0.2	4.5	43.9	54	0.2	-	-	-
20	Merwedestraat	35	232394.9	557982.6	227	3	0.0	1.8	40.8	51	0.4	4.5	44.5	55	0.4	-	-	-
21	Merwedestraat	44/46	232372.1	557948.9	77	3	0.0	1.8	43.3	54	0.6	-	-	-	-	-	-	-
22	Merwedestraat	42	232352.2	557928.7	75	3	0.0	1.8	45.8	57	0.7	-	-	-	-	-	-	-
23	Vechtstraat	13	232284.1	557888.6	78	3	0.0	1.8	39.4	50	0.5	4.5	43.8	54	0.5	-	-	-
24	Vechtstraat	15	232266.5	557825.7	79	3	0.0	1.8	40.7	51	0.3	4.5	45.7	56	0.3	-	-	-
25	Lingestraat	23	232242.8	557801.7	80	3	0.0	1.8	41.1	51	0.1	4.5	45.6	56	0.1	-	-	-
26	Lingestraat	25	232203.6	557766.8	81	3	0.0	1.8	41.2	51	0.0	4.5	45.1	55	0.0	-	-	-
27	Zaanstraat	17	232185.1	557746.2	83	3	0.0	1.8	41.4	51	0.0	4.5	45.5	56	0.0	-	-	-
28	Zaanstraat	19	232141.2	557705.3	84	3	0.0	1.8	41.4	51	0.0	4.5	45.5	56	0.0	-	-	-
29	Scheldestraat	19	232120.9	557685.0	82	3	0.0	1.8	42.1	52	0.0	4.5	46.1	56	0.0	-	-	-
30	Scheldestraat	29	232077.8	557646.2	85	3	0.0	1.8	42.2	52	0.0	4.5	46.1	56	0.0	-	-	-
31	Scheldestraat	25/27	232059.2	557627.0	86	3	0.0	1.8	42.8	53	0.1	4.5	46.7	57	0.1	-	-	-
32	Scheldestraat	21/23	232042.2	557616.3	87	3	0.0	1.8	43.9	54	0.2	4.5	46.8	57	0.2	-	-	-
33	Asserwijk	12	231851.5	557457.8	89	3	0.0	1.8	42.5	53	0.1	4.5	47.0	57	0.1	-	-	-
34	Groenedijk zz	2	231843.0	557478.5	90	3	0.0	1.8	41.2	51	0.1	4.5	44.4	55	0.1	-	-	-
35	Hoofdvaartsweg	73	231707.5	557224.0	108	3	0.0	2.0	45.8	56	0.0	5.0	47.2	57	0.0	-	-	-
36	Oude-Hoofdvaartsweg	49	231886.9	557335.2	98	3	0.0	1.8	40.2	50	0.0	4.5	43.3	53	0.0	-	-	-
37	Oude-Hoofdvaartsweg	49	231884.9	557326.3	98	3	0.0	1.8	39.2	49	0.0	4.5	41.6	52	0.0	-	-	-
38	Oude-Hoofdvaartsweg	47	231897.1	557324.7	100	3	0.0	1.8	38.9	49	0.0	4.5	42.0	52	0.0	-	-	-
39	Oude-Hoofdvaartsweg	43	231901.5	557302.6	101	3	0.0	1.8	38.1	48	0.0	4.5	41.2	51	0.0	-	-	-
40	Oude-Hoofdvaartsweg	41	231919.7	557295.1	102	3	0.0	1.8	36.4	46	0.0	4.5	39.2	49	0.0	-	-	-

= non-actief punt

SRM2, (RMV 2002) - versie: V7.0

25 mei2004 - 14:13 uur

Berekening geluidsbelasting langs Europaweg West en Tweede Hoofdontsluiting

Berekening geluidsbelasting ten gevolge van Europaweg West 2016 (met maatregelen)

Bijlage 2 Blad 11

21.19-05 : Tweede Hoofdontsluiting en Europaweg
Berekening geluidsbelasting tgvs Europaweg West

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 1 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele Optreктоeslag (Dop))

Punt nr	Omschrijving	X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Refl [-]	Hmvd [m]	- Hp	hoogte dBA	A Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	B Etm	- Dop	- Hp	hoogte dBA	C Etm	-- Dop
41	Oude-Hoofdvaartsweg	39	231939.2	557283.6	103	3	0.0	1.8	35.5	46	0.0	4.5	38.2	48	0.0	-	-	-
42	Oude-Hoofdvaartsweg	39	231933.4	557276.8	103	3	0.0	1.8	37.0	47	0.0	4.5	38.4	48	0.0	-	-	-
43	Vaart nz	254	231935.8	557375.0	91	3	0.0	1.8	39.5	50	0.2	4.5	43.0	53	0.2	-	-	-
44	Vaart nz	250	231942.9	557359.9	94	3	0.0	1.8	38.0	48	0.1	4.5	41.2	51	0.1	-	-	-
45	Langedijk	14	231973.3	557432.6	49	3	0.0	1.8	42.1	53	0.7	4.5	46.2	57	0.7	-	-	-
46	Langedijk	16	231986.0	557445.2	48	3	0.0	1.8	42.1	53	0.8	4.5	46.5	57	0.8	-	-	-
47	Langedijk	18-28	232013.8	557462.2	47	3	0.0	1.8	40.7	52	0.8	4.5	45.0	56	0.9	-	-	-
48	Langedijk	30-40	232039.7	557494.5	46	3	0.0	1.8	41.2	52	0.7	4.5	45.3	56	0.7	-	-	-
49	Grift	1-87	232059.2	557509.8	225	3	0.0	1.8	41.5	52	0.6	4.5	45.1	56	0.6	7.3	48.2	59
50	Grift	1-87	232066.3	557502.3	44	3	0.0	10.0	48.8	59	0.5	-	-	-	-	-	-	-
51	Gouwe	53-93	232105.3	557551.0	43	3	0.0	1.8	40.8	51	0.2	4.5	43.9	54	0.2	7.3	47.1	57
52	Gouwe	53-93	232105.3	557551.0	43	3	0.0	10.0	49.3	60	0.2	-	-	-	-	-	-	-
53	Gouwe	26	232147.1	557582.1	42	3	0.0	1.8	39.2	49	0.0	4.5	42.4	52	0.0	-	-	-
54	Runde	28	232169.1	557604.2	41	3	0.0	1.8	39.3	49	0.0	4.5	42.4	52	0.0	-	-	-
55	Gouwe	28-68	232193.4	557639.6	40	3	0.0	1.8	40.3	50	0.0	4.5	43.7	54	0.0	7.3	46.8	57
56	Gouwe	28-68	232193.4	557639.6	40	3	0.0	10.0	49.2	59	0.0	-	-	-	-	-	-	-
57	Runde	26	232232.8	557668.2	39	3	0.0	1.8	39.2	49	0.0	4.5	42.5	53	0.0	-	-	-
58	Riete	34	232253.1	557688.7	38	3	0.0	1.8	39.5	50	0.0	4.5	42.4	52	0.0	-	-	-
59	Gouwe	70-110	232280.1	557726.9	37	3	0.0	1.8	40.0	50	0.0	4.5	43.6	54	0.0	7.3	47.1	57
60	Gouwe	70-110	232280.1	557726.9	37	3	0.0	10.0	49.4	59	0.0	-	-	-	-	-	-	-
61	Gouwe	112	232306.7	557762.0	36	3	0.0	1.8	40.8	51	0.2	4.5	44.9	55	0.2	-	-	-
62	Gouwe	114	232317.3	557772.5	35	3	0.0	1.8	40.9	51	0.3	4.5	45.0	55	0.3	-	-	-
63	Gouwe	116/118	232326.5	557784.6	34	3	0.0	1.8	41.6	52	0.4	4.5	45.7	56	0.4	-	-	-
64	School		232374.1	557809.9	33	3	0.0	2.0	45.3	56	0.5	5.0	47.4	58	0.5	-	-	-
65	Van der Scheerstraat	1-149	232464.5	557867.2	31	3	0.0	1.8	42.8	53	0.3	4.5	44.6	55	0.3	7.3	45.8	56
66	Van der Scheerstraat	1-149	232464.5	557867.2	31	3	0.0	10.0	46.8	57	0.3	12.8	47.4	58	0.3	15.6	47.9	58
67	Van der Scheerstraat	1-149	232464.5	557867.2	31	3	0.0	18.3	48.3	59	0.3	-	-	-	-	-	-	-
68	Stadhouderslaan	81	232458.2	557914.3	30	3	0.0	1.8	42.1	53	0.4	4.5	45.2	56	0.4	-	-	-
69	Stadhouderslaan	124	232483.0	557939.4	29	3	0.0	1.8	41.0	51	0.2	4.5	44.7	55	0.2	-	-	-
70	Oostermoer	69	232499.5	557956.1	28	3	0.0	1.8	40.8	51	0.0	4.5	44.7	55	0.0	-	-	-
71	Oostermoer	67	232509.4	557966.0	27	3	0.0	1.8	40.6	51	0.0	4.5	44.5	55	0.0	-	-	-
72	Oostermoer	65	232519.1	557975.6	26	3	0.0	1.8	40.7	51	0.0	4.5	44.6	55	0.0	-	-	-
73	Oostermoer	63	232528.5	557985.2	25	3	0.0	1.8	40.8	51	0.0	4.5	44.6	55	0.0	-	-	-
74	Talmastraat	178	232550.8	558011.6	24	3	0.0	1.8	41.2	51	0.0	4.5	45.3	55	0.0	-	-	-
75	Oostermoer	61	232582.5	558046.8	21	3	0.0	1.8	41.5	52	0.0	4.5	45.9	56	0.0	-	-	-
76	Oostermoer	57/59	232594.3	558055.9	20	3	0.0	1.8	40.9	51	0.0	4.5	45.3	55	0.0	-	-	-
77	Oostermoer	53/55	232604.7	558066.5	19	3	0.0	1.8	41.2	51	0.0	4.5	45.6	56	0.0	-	-	-
78	Oostermoer	51	232615.9	558078.2	18	3	0.0	1.8	41.5	52	0.0	4.5	45.7	56	0.0	-	-	-
79	Oostermoer	47	232634.3	558097.0	16	3	0.0	1.8	41.6	52	0.0	4.5	45.7	56	0.0	-	-	-
80	Oostermoer	45	232644.5	558107.4	15	3	0.0	1.8	41.7	52	0.0	4.5	45.8	56	0.0	-	-	-

= non-actief punt

SRM2, (RMV 2002) - versie: V7.0

25 mei2004 - 14:13 uur

Berekening geluidsbelasting langs Europaweg West en Tweede Hoofdontsluiting

Berekening geluidsbelasting ten gevolge van Europaweg West 2016 (met maatregelen)

Bijlage 2 Blad 12

21.19-05 : Tweede Hoofdontsluiting en Europaweg

Berekening geluidsbelasting tgw Europaweg West

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 1 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele Optrektoeslag (Dop))

Punt nr	Omschrijving	X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Refl [-]	Hmvd [m]	- Hp	hoogte dBA	A Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	B Etm	- Dop	- Hp	hoogte dBA	C Etm	-- Dop
81	Oostermoer	41/43	232653.5	558116.7	14	3	0.0	1.8	41.7	52	0.0	4.5	45.8	56	0.0	-	-	-
82	Oostermoer	39	232664.6	558127.7	13	3	0.0	1.8	41.7	52	0.0	4.5	45.9	56	0.0	-	-	-
83	Oostermoer	37	232672.7	558136.0	12	3	0.0	1.8	41.8	52	0.0	4.5	46.0	56	0.0	-	-	-
84	Oostermoer	35	232681.3	558144.9	11	3	0.0	1.8	41.7	52	0.0	4.5	46.0	56	0.0	-	-	-
85	Oostermoer	29-33	232698.7	558159.7	10	3	0.0	1.8	41.1	51	0.0	4.5	45.6	56	0.0	-	-	-
86	Tumulusstraat	26	232725.9	558187.0	9	3	0.0	1.8	41.6	52	0.0	4.5	46.0	56	0.0	-	-	-
87	Oostermoer	9-27	232764.1	558225.6	8	3	0.0	1.8	41.4	51	0.0	4.5	46.0	56	0.0	-	-	-
88	Zuidenveld	48	232861.8	558316.8	6	3	0.0	1.8	41.0	51	0.0	4.5	45.5	56	0.0	-	-	-
89	Zuidenveld	50-56	232883.5	558343.1	5	3	0.0	1.8	40.8	51	0.0	4.5	45.7	56	0.0	-	-	-
90	Zuidenveld	58-66	232907.4	558367.1	4	3	0.0	1.8	40.6	51	0.0	4.5	45.3	55	0.0	-	-	-
91	Zuidenveld	68-82	232943.8	558403.7	3	3	0.0	1.8	41.7	52	0.0	4.5	44.8	55	0.0	-	-	-
92	Zuidenveld	84>	232987.4	558430.7	1	3	0.0	1.8	44.2	54	0.0	4.5	44.1	54	0.0	7.3	46.5	57
93	Zuidenveld	84>	232987.4	558430.7	1	3	0.0	10.0	48.9	59	0.0	-	-	-	-	-	-	-
94	Nieuwbouw Langedijk		231959.1	557412.0	228	3	0.0	1.8	40.9	51	0.5	4.5	44.7	55	0.5	-	-	-
95	Zuiderveld	85-125	232874.3	558260.0	229	3	0.0	1.8	37.2	47	0.0	4.5	40.7	51	0.0	7.3	43.5	54
96	Zuiderveld	85-125	232874.3	558260.0	229	3	0.0	10.0	45.3	55	0.0	-	-	-	-	-	-	-
134	kruispunt		232364.7	557872.5												kruispuntkental	=	1
139	kruispunt		232369.4	557887.5												kruispuntkental	=	1
140	kruispunt		232365.9	557891.1												kruispuntkental	=	1
145	kruispunt		232361.1	557875.8												kruispuntkental	=	1
146	T-splitsing		231988.4	557510.8												kruispuntkental	=	1
150	T-splitsing		231982.8	557495.0												kruispuntkental	=	1
151	T-splitsing		231986.2	557491.7												kruispuntkental	=	1

= non-actief punt

SRM2, (RMV 2002) - versie: V7.0

25 mei 2004 - 14:13 uur

Berekening geluidsbelasting langs Europaweg West en Tweede Hoofdontsluiting

Berekende geluidsbelasting ten gevolge van Europaweg West 2016 (met maatregelen)

Bijlage 2 Blad 13

2119-16M : Maria in Campislaan - Micropave 2016

Berekening geluidsbelasting Maasstraat/Maria in Campislaan

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 2 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele Optrektoeslag)

Punt nr	Omschrijving	X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Refl [-]	Hmvlid [m]	-- hoogte A --				-- hoogte B --				-- hoogte			
							Hp	dBA	Etm	Dop	Hp	dBA	Etm	Dop	Hp	dBA		
100	Merwedestraat 34	232314.0	557965.5	270	3	0.0	1.8	46.5	57	0.2	-	-	-	-	-	-		
101	Merwedestraat 36	232320.9	557958.6	271	3	0.0	1.8	46.7	57	0.2	-	-	-	-	-	-		
102	Merwedestraat 38	232327.7	557951.8	272	3	0.0	1.8	46.7	57	0.2	-	-	-	-	-	-		
103	Merwedestraat 40	232335.1	557944.6	273	3	0.0	1.8	46.4	57	0.3	-	-	-	-	-	-		
104	Reggestraat 17	232269.7	557926.8	274	3	0.0	1.8	42.4	53	0.1	4.5	44.2	54	0.2	-	-		
105	Van der Scheerstraat 1-149	232446.9	557827.7	32	3	0.0	1.8	51.6	62	0.5	4.5	52.1	63	0.5	7.3	52.0		
106	Van der Scheerstraat 1-149	232446.9	557827.7	32	3	0.0	10.0	51.8	62	0.5	12.8	51.5	62	0.5	-	-		
107	Vechtstraat 11/13	232282.1	557895.7	78	3	0.0	1.8	37.6	48	0.2	4.5	40.9	51	0.2	-	-		
108	Merwedestraat 42	232348.0	557931.3	75	3	0.0	1.8	43.4	54	0.4	-	-	-	-	-	-		
135	kruispunt	232373.9	557864.0														kruispunktental	
136	kruispunt	232373.2	557874.8														kruispunktental	
137	kruispunt	232376.0	557878.1														kruispunktental	
138	kruispunt	232380.1	557883.4														kruispunktental	
141	kruispunt	232358.9	557899.2														kruispunktental	
142	kruispunt	232355.8	557890.6														kruispunktental	
143	kruispunt	232353.1	557887.6														kruispunktental	
144	kruispunt	232350.6	557883.7														kruispunktental	

= non-actief punt

SRM2, (RMV 2002) - versie: V7.0

4 okt 2004 - 9:30 uur

Berekening geluidsbelasting langs Europaweg West en Tweede Hoofdontsluiting

Berekende geluidsbelasting ten gevolge van Maasstr./M. in C.laan 2016 (met maatr.)

Bijlage 2

Blad 14

2119-16M : Tweede Hoofdontsluiting - ophoging brug
Berekening geluidsbelasting tgv 2e Hoofdontsluiting

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 1 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele Optrektoeslag)

Punt nr	Omschrijving	X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Refl [-]	Hmvd [m]	-- hoogte A --				-- hoogte B --				-- hoogte	
							Hp	dBA	Etm	Dop	Hp	dBA	Etm	Dop	Hp	dBA
97	Asserwijk 12/14	231849.6	557464.9	89	3	0.0	1.8	38.7	49	0.1	4.5	40.6	51	0.1	-	-
98	Groene Dijk zz 2	231843.4	557484.7	90	3	0.0	1.8	40.9	51	0.1	4.5	42.4	53	0.1	-	-
99	Scheldestraat 21	232034.1	557615.1	87	3	0.0	1.8	40.8	51	0.1	4.5	41.8	52	0.1	-	-
110	Asserwijk 20	231722.3	557585.5	789	3	0.0	1.8	40.9	51	0.0	4.5	42.5	53	0.0	-	-
111	Asserwijk 22	231702.9	557623.5	795	3	0.0	1.8	41.8	52	0.0	4.5	43.5	54	0.0	-	-
112	Asserwijk 24	231687.6	557624.5	797	3	0.0	1.8	40.8	51	0.0	4.5	42.4	52	0.0	-	-
113	Asserwijk 26	231679.2	557628.7	798	3	0.0	1.8	40.8	51	0.0	4.5	42.5	53	0.0	-	-
114	Asserwijk 28	231667.3	557638.0	799	3	0.0	1.8	40.6	51	0.0	4.5	42.4	52	0.0	-	-
115	Asserwijk 32	231659.9	557661.1	801	3	0.0	1.8	40.0	50	0.0	4.5	43.6	54	0.0	-	-
117	Asserwijk 32	231645.4	557650.3	802	3	0.0	1.8	39.5	50	0.0	4.5	41.3	51	0.0	-	-
118	Asserwijk 38	231370.8	557940.3	805	3	0.0	1.8	48.1	58	0.0	4.5	49.6	60	0.0	-	-
119	Asserwijk 40	231187.5	558112.5	807	3	0.0	1.8	47.0	57	0.0	4.5	48.5	59	0.0	-	-
120	Asserwijk 1	231114.5	558128.7	808	3	0.0	1.8	47.2	57	0.0	4.5	48.7	59	0.0	-	-
121	Hertenlaan 7	231040.7	558014.9	821	3	0.0	1.8	44.7	55	0.0	4.5	49.6	60	0.0	-	-
122	Hertenlaan 9	231060.3	558017.7	820	3	0.0	1.8	43.8	54	0.0	4.5	49.4	59	0.0	-	-
123	Hertenlaan 11	231081.0	558022.8	819	3	0.0	1.8	43.7	54	0.0	4.5	49.5	60	0.0	-	-
124	Hertenlaan 13	231097.6	558027.8	818	3	0.0	1.8	44.0	54	0.0	4.5	49.9	60	0.0	-	-
125	Hertenlaan 15	231124.6	558028.4	817	3	0.0	1.8	43.0	53	0.0	4.5	49.7	60	0.0	-	-
126	Hertenlaan 17	231141.7	558021.4	816	3	0.0	1.8	41.7	52	0.0	4.5	49.2	59	0.0	-	-
127	Hertenlaan 19	231158.2	558010.1	815	3	0.0	1.8	42.1	52	0.0	4.5	49.1	59	0.0	-	-
128	Hertenlaan 21	231172.4	557996.3	814	3	0.0	1.8	42.1	52	0.0	4.5	49.1	59	0.0	-	-
129	Hertenlaan 23	231185.2	557983.6	813	3	0.0	1.8	42.2	52	0.0	4.5	49.2	59	0.0	-	-
130	Hertenlaan 25	231200.1	557967.8	812	3	0.0	1.8	41.5	52	0.0	4.5	48.9	59	0.0	-	-
131	Hertenlaan 27	231215.3	557959.5	811	3	0.0	1.8	43.8	54	0.0	4.5	50.0	60	0.0	-	-
132	Hertenlaan 29	231222.9	557945.4	810	3	0.0	1.8	44.9	55	0.0	4.5	49.4	59	0.0	-	-
147	T-splitsing	231981.5	557516.9												kruispuntkental	
148	T-splitsing	231973.0	557512.4												kruispuntkental	
149	T-splitsing	231970.5	557509.9												kruispuntkental	
152	Rotonde	231409.7	557846.4													
153	woonboot	231946.4	557724.0		3	0.0	1.5	41.3	51	0.0	-	-	-	-	-	-

= non-actief punt

Berekening geluidsbelasting langs Europaweg West en Tweede Hoofdontsluiting

Berekende geluidsbelasting ten gevolge van Maasstr./M. in C.laan 2016 (met maatr.)

21.19-05 : Tweede Hoofdontsluiting en Europaweg
Berekening geluidsbelasting tgv Europaweg West

Overzicht punten, resultaten volgens sitnr. 1 voor de nachtperiode (etmaalwaarden zijn incl. eventuele Optrektoeslag (Dop))

Punt nr	Omschrijving		X-coord [m]	Y-coord [m]	Obj [-]	Refl [-]	Hmvd [m]	- Hp	hoogte dBA	A Etm	-- Dop	-- Hp	hoogte dBA	B Etm	- Dop	- Hp	hoogte dBA	C Etm	-- Dop
109	Asserwijk	16	231775.6	557531.2	788	3	0.0	1.8	36.6	47	0.0	4.5	38.1	48	0.0	-	-	-	-
133	Asserwijk	20	231716.1	557575.9	789	3	0.0	1.8	41.9	52	0.0	4.5	42.4	52	0.0	-	-	-	-

= non-actief punt

Berekening geluidsbelasting langs Europaweg West en Tweede Hoofdontsluiting

Berekende geluidsbelasting ten gevolge van Hoofdvaartsweg 2016 (met maatr.)