

Milieudienst

Kop van Noord-Holland

Onderzoek Geluidhinder

Bestemmingsplan

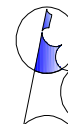
LUCHTHAVEN 2013

Akoestisch onderzoek uitgevoerd door:

Milieudienst Kop van Noord-Holland
Team Beleid & Regulering
Adviseur: ing. A.T. Mosch

Postbus 8
1740 AA SCHAGEN

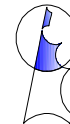
Datum onderzoek: 1 februari 2013/rev.1



Inhoudsopgave

	Pagina
1. Inleiding.....	3
2. Beschrijving van de situatie.....	4
3. Wettelijk kader.....	5
3.1. Bestemmingsplan.....	5
3.2. Wegverkeerslawaaai.....	5
3.3. Railverkeerslawaaai.....	6
3.4. Industrielawaaai.....	6
3.5. Luchtvaartlawaaai.....	7
4. Uitgangspunten.....	8
4.1. Wegverkeerslawaaai.....	8
4.2. Railverkeerslawaaai.....	8
4.3. Industrielawaaai.....	9
4.4. Luchtvaartlawaaai.....	9
5. Berekeningen.....	10
5.1. Wegverkeerslawaaai.....	10
5.2. Railverkeerslawaaai.....	10
5.3. Industrielawaaai.....	11
5.4. Luchtvaartlawaaai.....	11
6. Resultaten en conclusies.....	12
6.1. Wegverkeerslawaaai.....	12
6.2. Railverkeerslawaaai.....	15
6.3. Industrielawaaai.....	16
6.4. Luchtvaartlawaaai.....	16
7. Voorstel tekst bestemmingsplan.....	17

FIGUUR I	Overzicht bestemmingsplan Luchthaven 2013
FIGUUR II	Geluidcontouren wegen
FIGUUR III	Geluidcontouren railverkeer
FIGUUR IV	Ligging 50 dB(A) geluidcontouren industrieterreinen Oostoever, De Kooy en Kooypunt
FIGUUR V	Ligging KE contouren vliegveld "De Kooy"
BIJLAGE I	Verkeersgegevens
BIJLAGE II	Invoergegevens rekenmodel wegverkeer



1. Inleiding

In de gemeente Den Helder wordt voor vliegveld De Kooy en directe omgeving bestemmingsplan Luchthaven 2013 voorbereid. Dit bestemmingsplan vervangt een verouderd bestemmingsplan en een veelheid aan tussentijdse wijzigingen van de geldende bestemmingen. Een herziening van een bestemmingsplan dient formeel iedere tien jaar plaats te vinden. Dit is voor de gemeente de reden om een nieuw bestemmingsplan te vervaardigen.

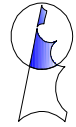
In verband hiermee dient in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing van dit plan onder meer onderzoek gedaan te worden naar de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen. Dit rapport voorziet daarin.

In en nabij het plangebied is de geluidsbelasting aanwezig als gevolg van het weg- en railverkeer, vliegveld De Kooy en twee gezoneerde industrieterreinen. In het rapport wordt daarom ingegaan op de aspecten met betrekking tot deze geluidsbronnen.

Het betreft een consoliderend bestemmingsplan. Er zijn op korte termijn geen nieuwe geluidsgevoelige ontwikkelingen te verwachten.



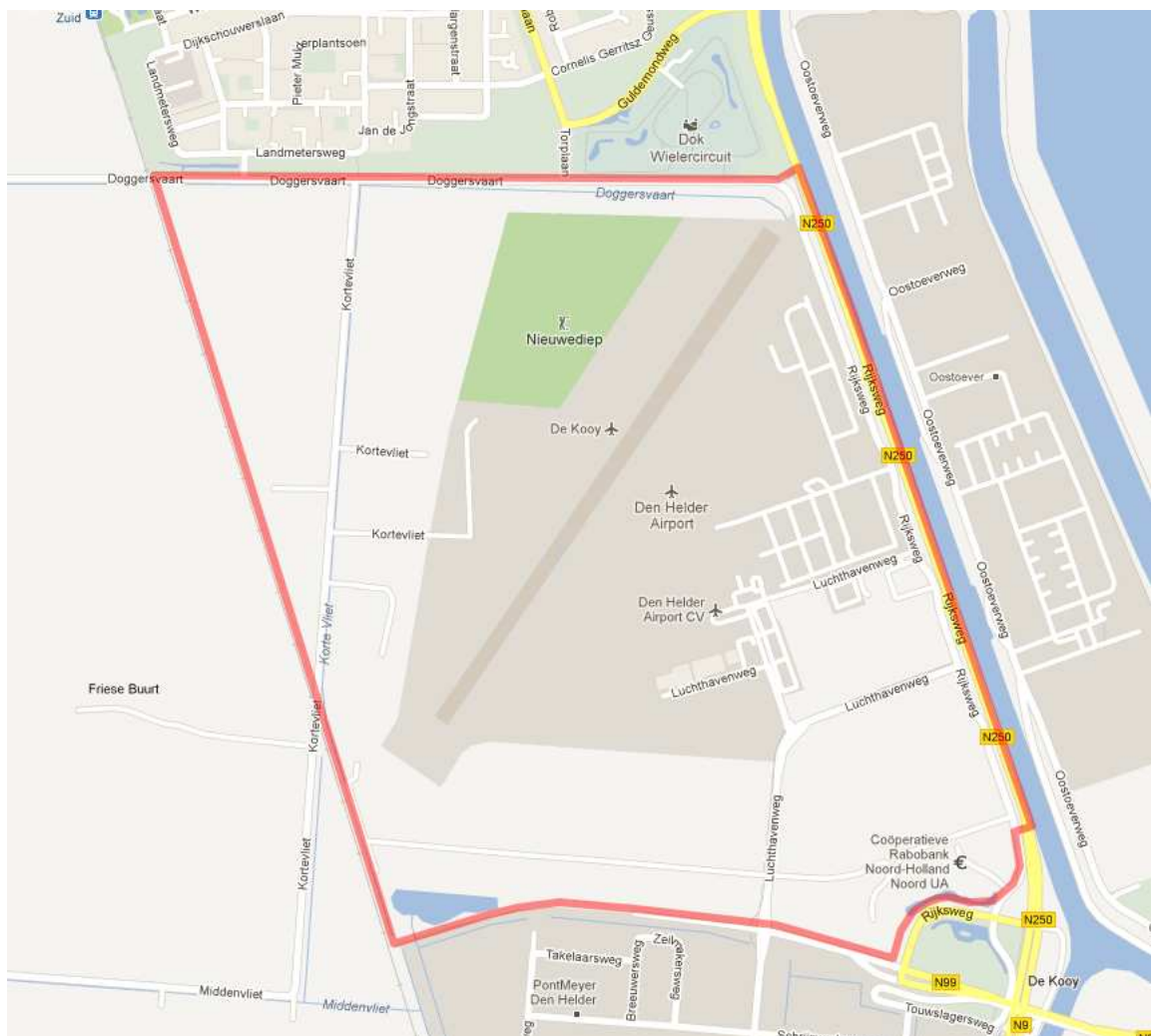
Afbeelding 1.1 *Ligging bestemmingsplangebied*



2. Beschrijving van de situatie

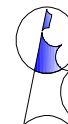
Plangebied

Bestemmingsplan Luchthaven 2013 bevindt zich rondom vliegveld De Kooy, in het buitengebied van de gemeente Den Helder. Bijgaande plattegrond geeft een beeld van de ligging van het plangebied.



Afbeelding 2.1 Bestemmingsplangebied Luchthaven 2013

Het plangebied wordt begrensd door de Doggersvaart in het noorden, de provinciale weg N250 in het oosten, bedrijventerrein Kooypunt in het zuiden en de spoorlijn Den Helder-Alkmaar ten westen.



3. Wettelijk kader

3.1. Bestemmingsplan

In de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgelegd dat wanneer de gemeente een nieuw bestemmingsplan vaststelt, de grenswaarden uit de Wgh in acht moeten worden genomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende bronnen van geluid:

- Wegverkeer;
- Railverkeer;
- Gezoneerde industrieterreinen.

Verder is voor dit plangebied de Wet luchtvaart (voorheen Luchtvaartwet) op woningen van belang.

- Luchtvaartlawaai

3.2. Wegverkeerslawaai

De Wet geluidhinder (Wgh) is alleen van toepassing binnen de wettelijk vastgestelde zone van een weg. De breedte van de zone langs wegen is gerelateerd aan het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnenstedelijk of buitenstedelijk). De ruimte boven en onder de weg behoort eveneens tot de zone van de weg. De betreffende zonebreedtes zijn in tabel 3.2 weergegeven.

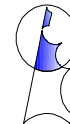
Tabel 3.2 Overzicht zonebreedtes wegen

Ligging van de wettelijke zone in:			
binnenstedelijk gebied		buitenstedelijk gebied	
aantal rijstroken	zonebreedte	aantal rijstroken	zonebreedte
1 of 2	200 m	1 of 2	250 m
3 of meer	350 m	3 of 4	400 m
		5 of meer	600 m

Binnen de zone van een te wijzigen of aan te leggen weg dient akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij dient de geluidsbelasting getoetst te worden aan de gestelde normen in de Wet geluidhinder.

De wegen, die in het bezit zijn van een zone (artikel 74, lid 1 Wet geluidhinder, Wgh) en invloed hebben op de woningen in het plangebied zijn:

- Kortevliet;
- Luchthavenweg;
- Nieuwe Luchthavenweg;
- Parallelweg (N250) (gedeeltelijk);
- Doggersvaart (gedeeltelijk);
- Rijksweg N250 (gedeeltelijk);



De overige wegen binnen het plangebied zijn akoestisch niet relevant dan wel 30 km wegen overeenkomstig artikel 74. lid 2, sub b Wgh en hebben derhalve geen zone.

3.3. Railverkeerslawaai

In de Wet geluidhinder zijn de voorkeursgrenswaarden gegeven voor railverkeerslawaai. Binnen de geluidszone van een spoorweg wordt de hoogte van de geluidsbelasting vastgesteld en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai. Deze voorkeursgrenswaarde bedraagt voor woningen in nieuwe situaties $L_{den} = 55$ dB. Voor een gebouwen met een andere geluidsgevoelige bestemming zoals een onderwijsfunctie, geldt een waarde van $L_{den} = 53$ dB.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan in veel gevallen door Burgemeester en Wethouders een hogere grenswaarde worden vastgesteld. Het verlenen van een Hogere waarde moet nader gemotiveerd worden. De ontheffingsgronden zijn in principe vastgesteld in het gemeentelijke geluidsbeleid.

De maximale grenswaarde die kan worden verleend bedraagt voor spoorweglawaai 68 dB.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zal onder andere onderzoek moeten plaatsvonden naar de geluidswering van de betreffende woon- en onderwijsfuncties. De eisen met betrekking tot de minimale geluidswering van de gevel bij nieuwe te bouwen woon- en schoolgebouwen zijn opgenomen in het Bouwbesluit 2012.

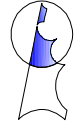
3.4. Industrielawaai

In de Wet geluidhinder is bepaald dat rond industrieterreinen met de mogelijkheid van vestiging van zogenaamde grote lawaaimakers (aangewezen zoneringsplichtige inrichtingen), een geluidzone vastgesteld moet zijn. In onderdeel D van Bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) is vastgelegd welke inrichtingen als grote lawaaimaker moeten worden beschouwd.

Een deel van het plangebied ligt binnen de wettelijke zones van de gezoneerde industrieterreinen Oostoever, Kooypunt en De Kooy.

Om de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein inzichtelijk te maken, is gebruik gemaakt van het actuele zonebewakingsmodel van de gemeente Den Helder.

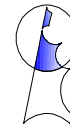
De geluidsbelasting vanwege de industrie is bepaald in de vorm van de huidige ligging van de 50 dB(A) geluidscontour uit het zonebewakingsmodel. De beoordelingshoogte is daarbij gesteld op 5 meter ten opzichte van het lokale maaiveld.



3.5. Luchtvaartlawaai

Voor luchtvaartlawaai geldt het Besluit Geluidbelasting Grote Luchtvaartterreinen (BGGL) als wettelijk kader. De grenswaarde die hierbij van belang is, is de 35-KE contour voor grote luchtvaart.

De 35-KE contour doorkruist het Bestemmingsplan Luchthaven 2013. Hierbuiten mag de geluidbelasting ten gevolge van luchtvaartlawaai niet hoger zijn.



4. Uitgangspunten

4.1. Wegverkeerslawaai

Op grond van artikel 76, lid 1 van de Wet geluidhinder dienen bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht te worden genomen. Volgens artikel 76, lid 4 geldt deze verplichting niet voor situaties waarin op het tijdstip van de vaststelling van het plan de weg en de woningen en/of andere geluidgevoelige gebouwen aanwezig zijn (bestaande situatie).

Dit houdt in dat bij zogenaamde conserverende bestemmingsplannen geen toetsing aan de grenswaarde behoeft plaats te vinden. Bij een besluit van Gedeputeerde Staten, d.d. 25 februari 1997, nr. 96-713447, heeft dit college het standpunt ingenomen, dat eventuele uitbreiding aan bestaande geluidgevoelige bestemmingen niet als nieuwe situaties worden beschouwd. Binnen bestemmingsplan Luchthaven 2013 zullen zich in de nabije toekomst geen grootschalige ontwikkelingen voor gaan doen. Derhalve heeft dit bestemmingsplan een conserverende opzet.

intensiteiten wegverkeer

De verkeersintensiteiten en de verdeling van de voertuigen van het wegverkeer zijn afkomstig van de gemeente Den Helder (lokale wegen). Een overzicht van de verkeersgegevens is opgenomen in bijlage I van dit rapport

Wegdekken

Alle wegen in het onderzoeksgebied zijn voorzien van het standaard dicht asfalt beton (DAB). Uitgezonderd de (nieuwe) Luchthavenweg, dat is voorzien van een stillere wegdek (SMA) en de Rijksweg N250, dat is voorzien van het stiller ZOAB.

Digitale ondergrond

Voor de invoer van de omgevingsvariabelen (objecten, bodemgebieden) is gebruik gemaakt van de digitale ondergrond (GBKN) van de gemeente Den Helder.

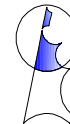
bodemfactor

Voor de wegen en het wateroppervlak is een bodemfactor gehanteerd van 0,0 (akoestisch hard). Voor het gebied buiten deze bodemgebieden (overig) is een bodemfactor van 1,0 gehanteerd (akoestisch zacht).

4.2. Railverkeerslawaai

De breedte van de wettelijke zone is per spoortraject vastgelegd in het Besluit geluidhinder langs spoorwegen (Bgs). De breedte van de wettelijke zone rond de spoorlijn Den Helder – Alkmaar bedraagt 200 meter.

Gehanteerde spoorgegevens zijn afkomstig uit het elektronische Geluidregister Spoor.



4.3. Industrielawaai

Ten westen van het plangebied, oostelijk van Rijksweg N250 ligt de geluidzone van gezoneerd industrieterrein Oostoever. Ten zuiden van het plangebied ligt gezoneerd industrieterrein Kooypunt. Een deel van de geluidzone van beide industrieterreinen liggen over het plangebied. Dit betekent dat de geluidbelasting van het industrieterrein hoger is dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Midden op vliegveld De Kooy ligt tevens een zone ten behoeve van het proefdraaien van de helicopters.

De Wet geluidhinder geeft een wettelijke regeling hoe om te gaan met de geluidbelangen van de betreffende bedrijven op het gezoneerde industrieterrein. Binnen de zone geldt een regeling voor de geluidbelasting van de industrie op nieuwe geluidgevoelige functies zoals wonen, gezondheidszorg en onderwijs. Binnen de zone rond het industrieterrein mag het geluidsniveau vanwege het Industrielawaai op de gevel van nieuwe woningen in principe niet meer dan 50 dB(A) bedragen.

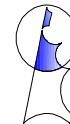
De wettelijke zone rond het industrieterrein vormt in feite een buffer tussen industrie en geluidsgevoelige bestemmingen en geeft daarmee de geluidsruimte weer die de bedrijven op het terrein krijgen toebedeeld. Het beheer van deze geluidsruimte is via het stellen van geluidsvoorschriften in de omgevingsvergunning geregeld.

Op grond van artikel 48 van de Wet geluidhinder dient bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden die krachtens die vaststelling of herziening gaan of blijven behoren tot een zone, akoestisch onderzoek te worden ingesteld ter beoordeling of de hoogst toelaatbare geluidswaarden in acht genomen worden.

Voor de gezoneerde industrieterreinen Oostoever en Kooypunt geldt dat een beperkt aantal woningen zich binnen de geluidzones bevinden welke in het plangebied Luchthaven 2013 zijn gelegen.

4.4. Luchtvaartlawaai

Over het gehele plangebied liggen KE contouren ten gevolge van luchtvaartlawaai afkomstig van vliegveld "De Kooy". In figuur V in de bijlagen is de ligging van de KE contouren over het plangebied weergegeven. De geluidszonering, ingevolge de Luchtvaartwet en weergegeven als KE-contouren, is voor Marine Vliegkamp De Kooy door Ministerie van Defensie vastgesteld bij besluit MG 92058762 van 5 juni 1992.



5. Berekeningen

5.1. Wegverkeerslawaai

Op grond van de hiervoor genoemde uitgangspunten is een akoestisch rekenmodel opgesteld, waarmee de geluidsbelasting op de omgeving vanwege de genoemde wegen is berekend. De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de Standaard Rekenmethode II (SRM-II) voor wegverkeer, uit bijlage III van het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012.

Bij de berekening van de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer dient, overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012, rekening te worden gehouden met de aftrek ex art. 110g Wgh, in verband met het naar verwachting in de toekomst stiller worden van het verkeer. Voor wegen waarvoor de representatief te achten rijsnelheid van lichte motorvoertuigen minder dan 70 km/h bedraagt, is daarbij een aftrek van 5 dB toegepast.

De geluidsniveaus hebben betrekking op de L_{den} -waarde in dB. Dit is het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende drie waarden:

- het equivalente geluidniveau in de dagperiode (tussen 07.00 – 19.00 uur);
- het equivalente geluidniveau in de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00 uur) + 5 dB;
- het equivalente geluidniveau in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00 uur) +10 dB.

De geluidsbelasting vanwege het wegverkeer is bepaald in de vorm van de geluidscontouren van < 48 dB, 53 dB, 58 dB en >63 dB. De beoordelingshoogte is daarbij gesteld op 4,00 meter ten opzichte van het lokale maaiveld.

In figuur II zijn de geluidcontouren ten gevolge van het wegverkeer weergegeven.

5.2. Railverkeerslawaai

De diverse gehanteerde terreinkenmerken en de ligging van hard- zachtgebieden als waterpartijen, de hoogte van de bebouwing en het talud van de spoorlijn etc. zijn op basis van het rekenmodel gemodelleerd.

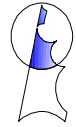
Gehanteerde spoorgegevens zijn afkomstig uit het elektronische Geluidregister Spoor. Uitgaande van het geluidproductieplafond is in de berekeningen een negatieve groepsreductie van 1,5 dB toegepast

De Berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma Geomilieu, versie 2.11

De geluidbelasting, L_{den} in dB, is gelijk aan het gewogen gemiddelde van de drie volgende waarden:

- het equivalente geluidniveau in de dagperiode (tussen 07.00 – 19.00 uur);
- het equivalente geluidniveau in de avondperiode (tussen 19.00 en 23.00 uur) + 5 dB;
- het equivalente geluidniveau in de nachtperiode (tussen 23.00 en 07.00 uur) +10 dB.

In figuur III is de geluidcontour ten gevolge van het railverkeer weergegeven.



5.3. Industrielawaai

Om de geluidsbelasting vanwege de industrieterreinen inzichtelijk te maken, is gebruik gemaakt van de actuele zonebewakingsmodellen.

De geluidbelasting vanwege de industrie is bepaald in de vorm van de huidige ligging van de 50 dB(A) geluidscontour uit het zonebewakingsmodel. De beoordelingshoogte is daarbij gesteld op 4 meter ten opzichte van het lokale maaiveld. Het model wordt beheerd door de gemeente Den Helder.

De geluidsniveaus hebben betrekking op de etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A). Dit is de hoogste van de volgende waarden:

- de waarde van het equivalente geluidsniveau over de dagperiode (07.00 – 19.00 uur)
- de met 5 dB(A) verhoogde waarde van het equivalente geluidsniveau over de avondperiode (19.00 – 23.00 uur)
- de met 10 dB(A) verhoogde waarde van het equivalente geluidsniveau over de nachtperiode (23.00 – 07.00 uur).

De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de Handreiking Meten en Rekenen Industrielawaai 1999.

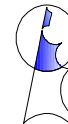
De Berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma Geomilieu, versie 2.11

In figuur IV zijn de 50 dB(A) zonegrenzen ten gevolge van de industrieterreinen weergegeven.

5.4. Luchtvaartlawaai

Over het gehele plangebied liggen KE contouren ten gevolge van luchtvaartlawaai afkomstig van vliegveld "De Kooy".

In figuur V is de ligging van de KE contouren over het plangebied weergegeven.



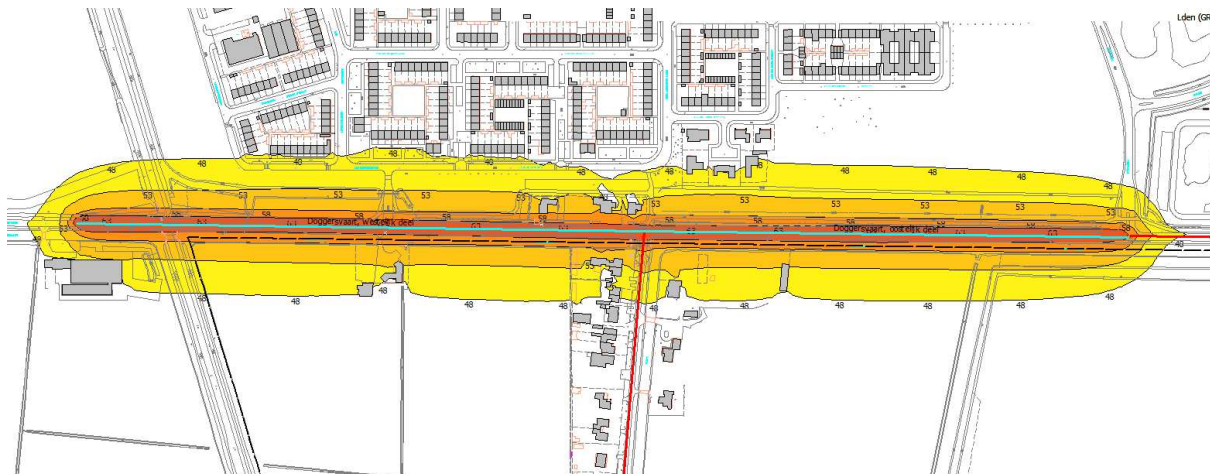
6. Resultaten en conclusies

6.1. Wegverkeerslawaaï

Voor het geluid van de te onderzoeken wegen is de toekomstige situatie in beeld gebracht. Voor het wegverkeerslawaaï zijn geluidscontouren bepaald vanaf de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en hoger, in stappen van 5 dB.

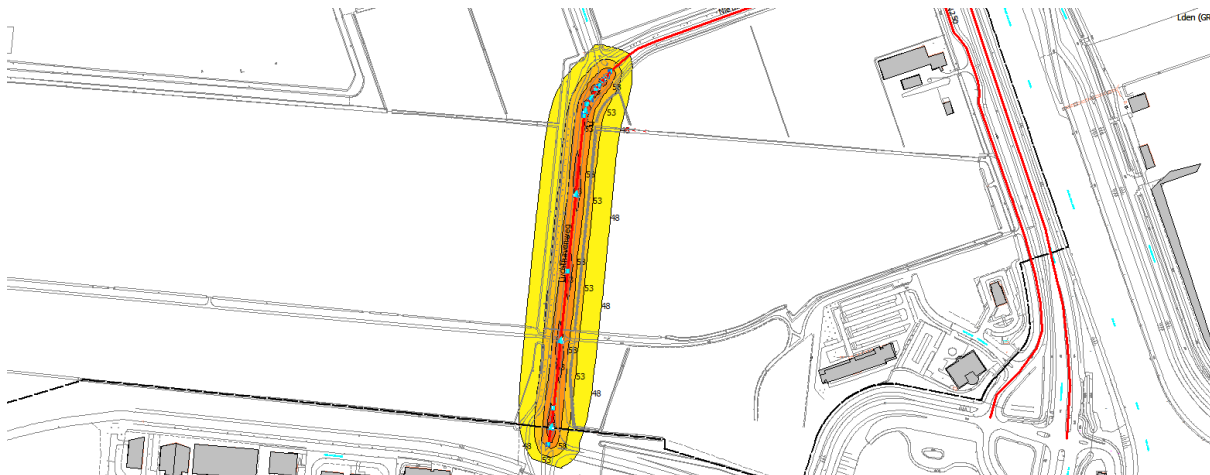
In onderstaande afbeeldingen 6.1.1 t/m 6.1.6. zijn de geluidcontouren voor het jaar 2022 per weg weergegeven. De geluidcontouren zijn berekend op een hoogte van 4 meter.

Afbeelding 6.1.1 Geluidcontour Doggersvaart in 2022, incl. aftrek art. 110g Wgh

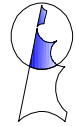


De geluidbelasting ter plaatse van de eerstelijns bebouwing kan worden beoordeeld als matig (53-58 dB).

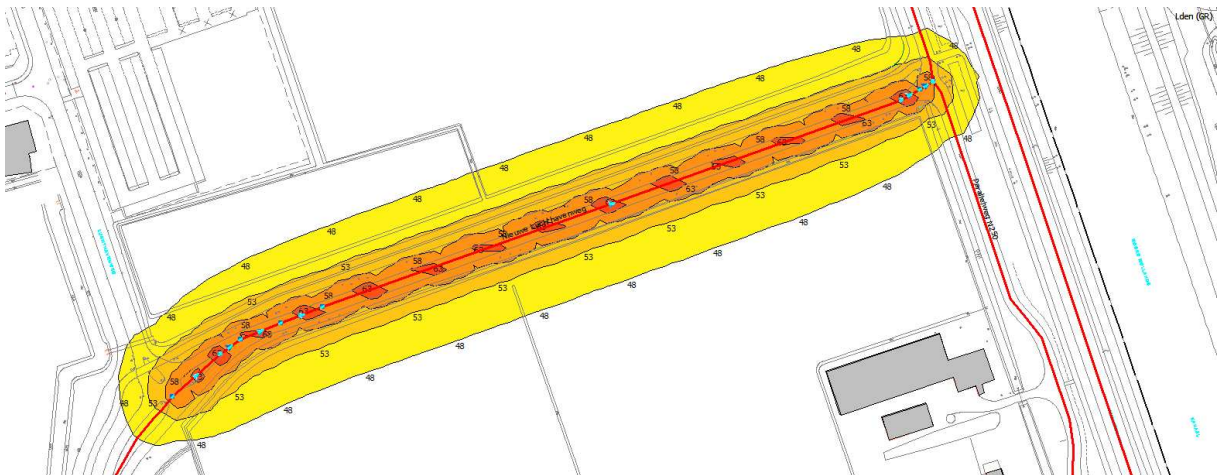
Afbeelding 6.1.2 Geluidcontour Luchthavenweg in 2022, incl. aftrek art. 110g Wgh



De geluidbelasting ter plaatse van de eerstelijns bebouwing kan worden beoordeeld als uitstekend (lager dan 48 dB).

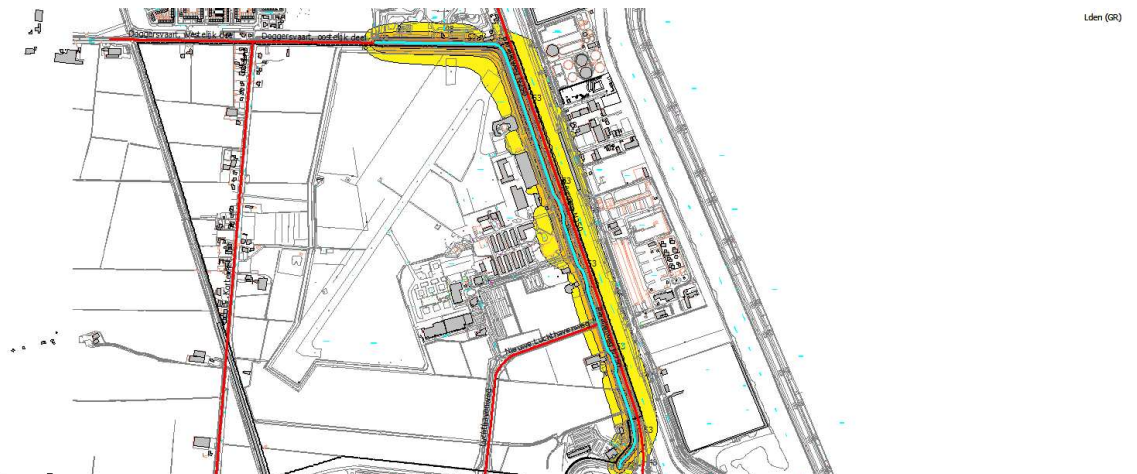


Afbeelding 6.1.3 Geluidcontour Nw. Luchthavenweg in 2022, incl. aftrek art. 110g Wgh

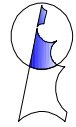


De geluidbelasting ter plaatse van de eerstelijns bebouwing kan worden beoordeeld als uitstekend (lager dan 48 dB).

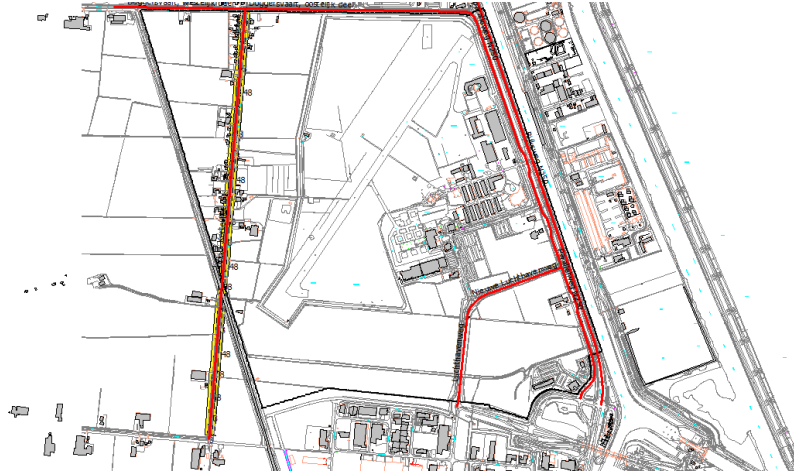
Afbeelding 6.1.4 Geluidcontour Parallelweg (N250) in 2022, incl. aftrek art. 110g Wgh



De geluidbelasting ter plaatse van de eerstelijns bebouwing kan worden beoordeeld als matig (53-58 dB).



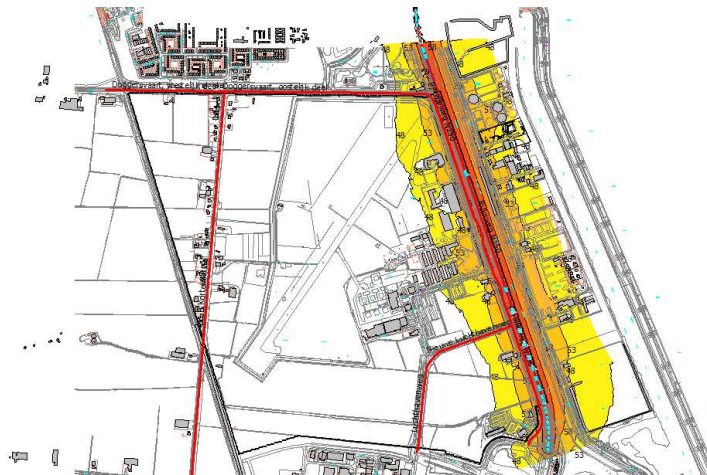
Afbeelding 6.1.5 Geluidcontour Kortevliet in 2022, incl. aftrek art. 110g Wgh



Lden (GR)

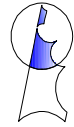
De geluidbelasting ter plaatse van de eerstelijns bebouwing kan worden beoordeeld als redelijk (48-53 dB).

Afbeelding 6.1.6 Geluidcontour Rijksweg N250 in 2022, incl. aftrek art. 110g Wgh



Lden (GR)

De geluidbelasting ter plaatse van de eerstelijns bebouwing kan worden beoordeeld als matig (53-58 dB).

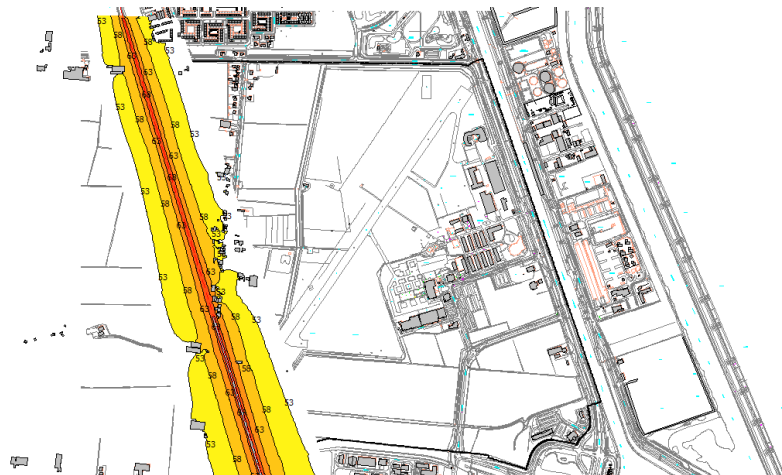


6.2. Railverkeerslawaai

Voor het geluid van de te onderzoeken spoorlijn is de toekomstige situatie in beeld gebracht. Voor het railverkeerslawaai zijn geluidscontouren bepaald vanaf de voorkeursgrenswaarde van 53 dB en hoger, in stappen van 5 dB.

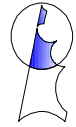
In onderstaande afbeelding 6.2. is de geluidcontour berekend op een hoogte van 4 meter

Afbeelding 6.2. Geluidcontour spoorlijn Den Helder-Alkmaar



Uit figuur 6.2 blijkt dat een beperkt aantal bestaande gebouwen een hogere geluidbelasting ondervinden dan 53 dB, ten gevolge van het railverkeer.

Voor toekomstige nieuwbouw van woningen die binnen de wettelijke geluidszone van het spoor wordt geprojecteerd geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB Lden. Voor een gebouw met een andere geluidsgevoelige bestemming zoals een onderwijsfunctie, geldt een waarde van 53 dB Lden.



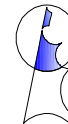
6.3. Industrielawaai

In figuur IV zijn de 50 dB(A) zonegrenzen ten gevolge van de industrieterreinen weergegeven.

6.4. Luchtvaartlawaai

Over het gehele plangebied liggen KE contouren ten gevolge van luchtvaartlawaai afkomstig van vliegveld "De Kooy". Vanwege ontwikkelingen op de Kooy worden de KE-contouren naar verwachting medio 2014 door het Ministerie van Defensie herzien en zullen worden weergegeven in Lden-contouren.

In figuur V is de ligging van de KE contouren over het plangebied weergegeven.



7. Voorstel tekst bestemmingsplan

In de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgelegd dat de gemeente bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan de grenswaarden voor omgevingslawaai uit de Wgh in acht moet nemen. Een akoestisch onderzoek geeft inzicht in de geluidbelasting van (nieuwe) woningen en andere geluidgevoelige gebouwen voor onderwijs of gezondheidszorg.

Voor dit plangebied is naast industrielawaai, weg- en railverkeerslawaai, ook luchtvaartlawaai ingevolge Wet luchtvaart (vh. Luchtvaartwet) op woningen relevant.

Industrielawaai

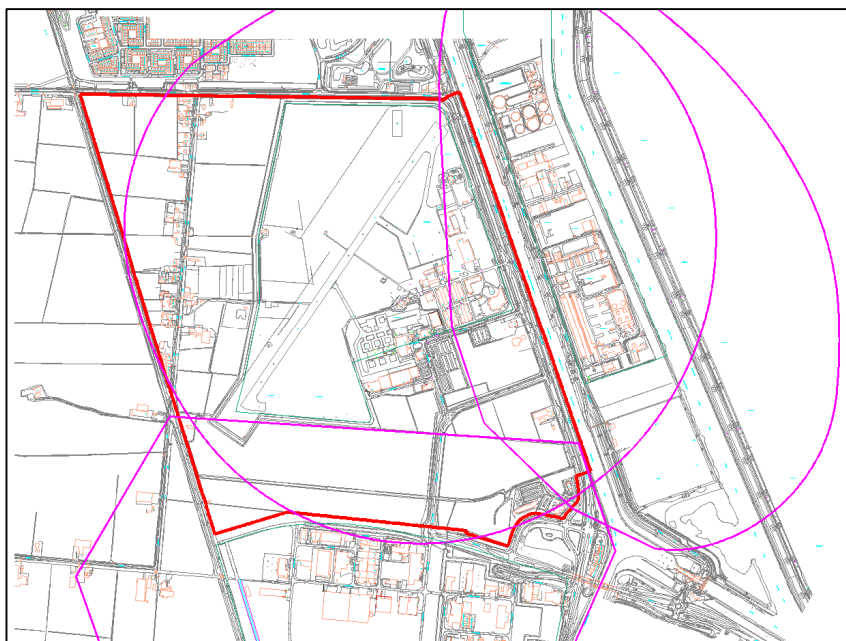
In het plangebied liggen (gedeeltelijk) de geluidzones van drie gezoneerde industrieterreinen: Oostoever, Kooypunt en De Kooy.

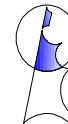
Gezoneerd industrieterrein Oostoever bevindt zich oostelijk van het plangebied. De geluidzone is vastgesteld bij Koninklijk Besluit Oostoever van 22 juni 1990 (KB 90.014980), en is sindsdien niet gewijzigd.

Gezoneerd industrieterrein Kooypunt bevindt zich ten zuiden van het plangebied. De geluidzone is vastgesteld bij Koninklijk Besluit Kooypunt van 22 juni 1990 (KB 90.014982).

Vanwege ontwikkeling van het industrieterrein (fase 3), worden in 2013 de gezoneerde terrein en de zone naar het zuiden uitgebreid. Dit wordt vastgelegd met de herziening van het vigerende bestemmingsplan Kooypunt 2004. Het deel van de zone door bestemmingsplan Luchthaven 2013 blijft ongewijzigd.

Gezoneerd industrieterrein De Kooy bevindt zich in het centrum van het plangebied. De geluidzone is vastgesteld ten behoeve van het proefdraaien van helikopters (niet luchtvaart gebonden) op het terrein van vliegveld De Kooy, bij Koninklijk Besluit De Kooy op 12 oktober 1990 (KB 90.020931). Deze zone is sindsdien niet gewijzigd, maar wordt mogelijk medio 2014 door Ministerie van Defensie herzien.





Voor de bestaande geluidgevoelige woningen binnen de geluidzones Oostoever en Kooypunt zijn in het verleden hogere waarden industrielawaai opgelegd. Nieuwe geluidgevoelige ontwikkelingen vinden in dit bestemmingsplan niet plaats, toetsing aan de geluidnormen is daarom niet van toepassing. Eventuele uitbreidingen aan bestaande geluidgevoelige bestemmingen worden niet als nieuwe situaties beschouwd.

Wegverkeerslawaai

De belangrijkste doorgaande wegen van invloed op de woningen in het plangebied zijn: Kortevliet, Doggersvaart (gedeeltelijk), Rijksweg N250 (gedeeltelijk), Parallelweg N250 (gedeeltelijk), Luchthavenweg (gedeeltelijk nieuw vanaf 2009).

Uit berekeningen blijkt dat voor de bestaande geluidgevoelige bebouwing (woningen) de geluidniveaus vanwege langsrijdend verkeer liggen tussen de 48 (de voorkeursgrenswaarde Wgh) en 58 dB Lden. Voor deze woningen heeft de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde geen gevolgen.

Gezien het karakter van de doorgaande wegen zijn dit gebruikelijke waarden. De toekomstige verkeerssituatie zal niet ingrijpend veranderen.

Railverkeerslawaai

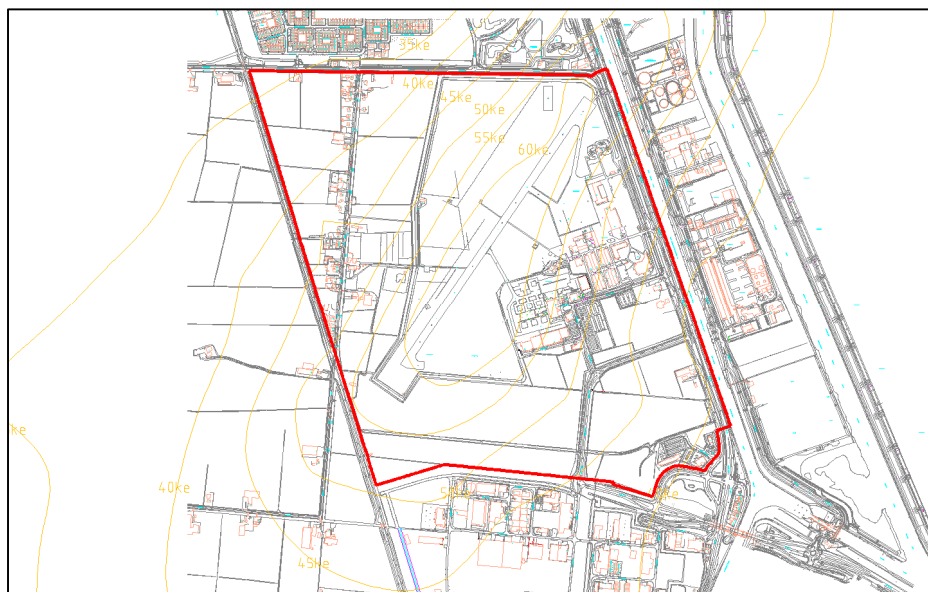
Het plangebied ligt tevens binnen de wettelijke geluidzone van het spoor. Bij bestaande situaties behoeft bij zogenaamde conserverende bestemmingsplannen geen toetsing aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB Lden plaats te vinden.

Luchtvaartlawaai

Marine Vliegveld De Kooy bevindt zich binnen het plangebied. De geluidszonering, ingevolge de Luchtvaartwet en weergegeven als KE-contouren, is voor Marine Vliegveld De Kooy door Ministerie van Defensie vastgesteld bij besluit MG 92058762 van 5 juni 1992.

Een deel van de zonering, van 35 tot 60 KE, valt over het plangebied.

Vanwege ontwikkelingen op De Kooy worden de KE-contouren naar verwachting medio 2014 door het Ministerie van Defensie herzien en zullen worden weergegeven in Lden contouren.



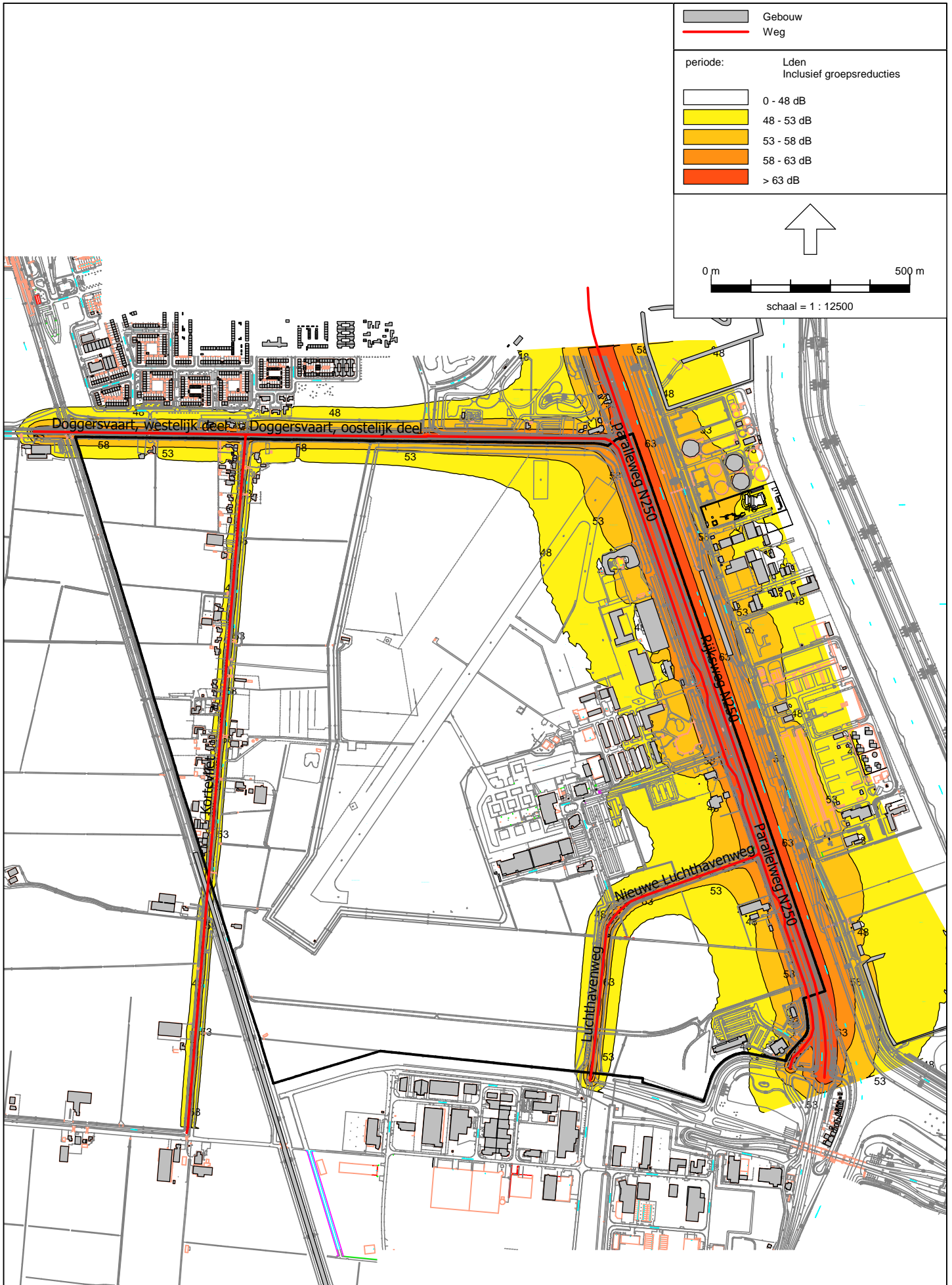
FIGUREN

FIGUUR I

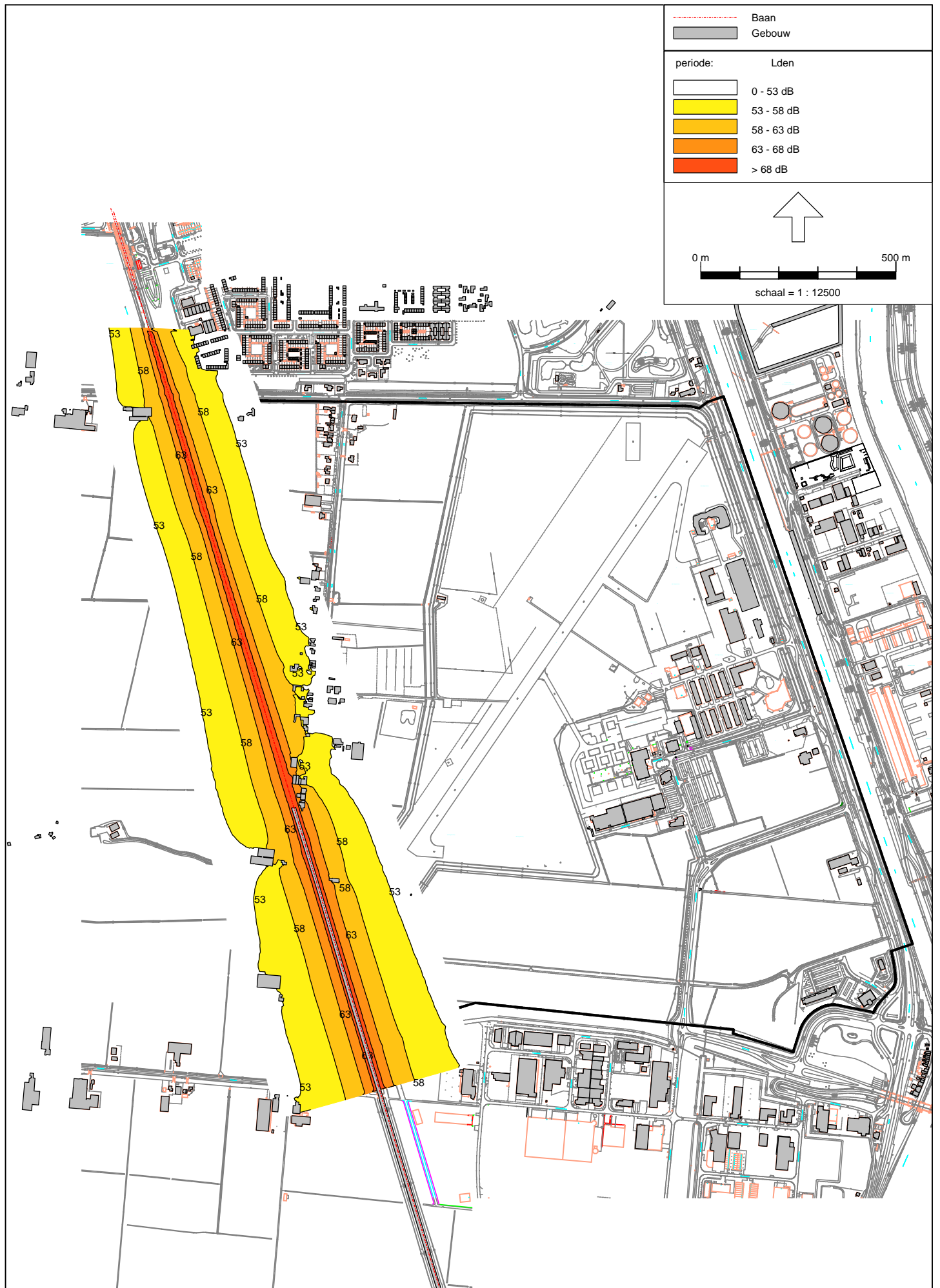
Overzicht bestemmingsplan Luchthaven 2013

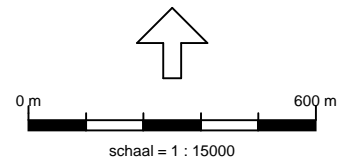


Bron: Google maps



Geluidcontouren railverkeer toekomst





zone industrieterrein De Kooy
(proefdraaien testlocatie helicopter)

heli motor

zone industrieterrein Oostoever

zone industrieterrein Kooypunt





BIJLAGE I

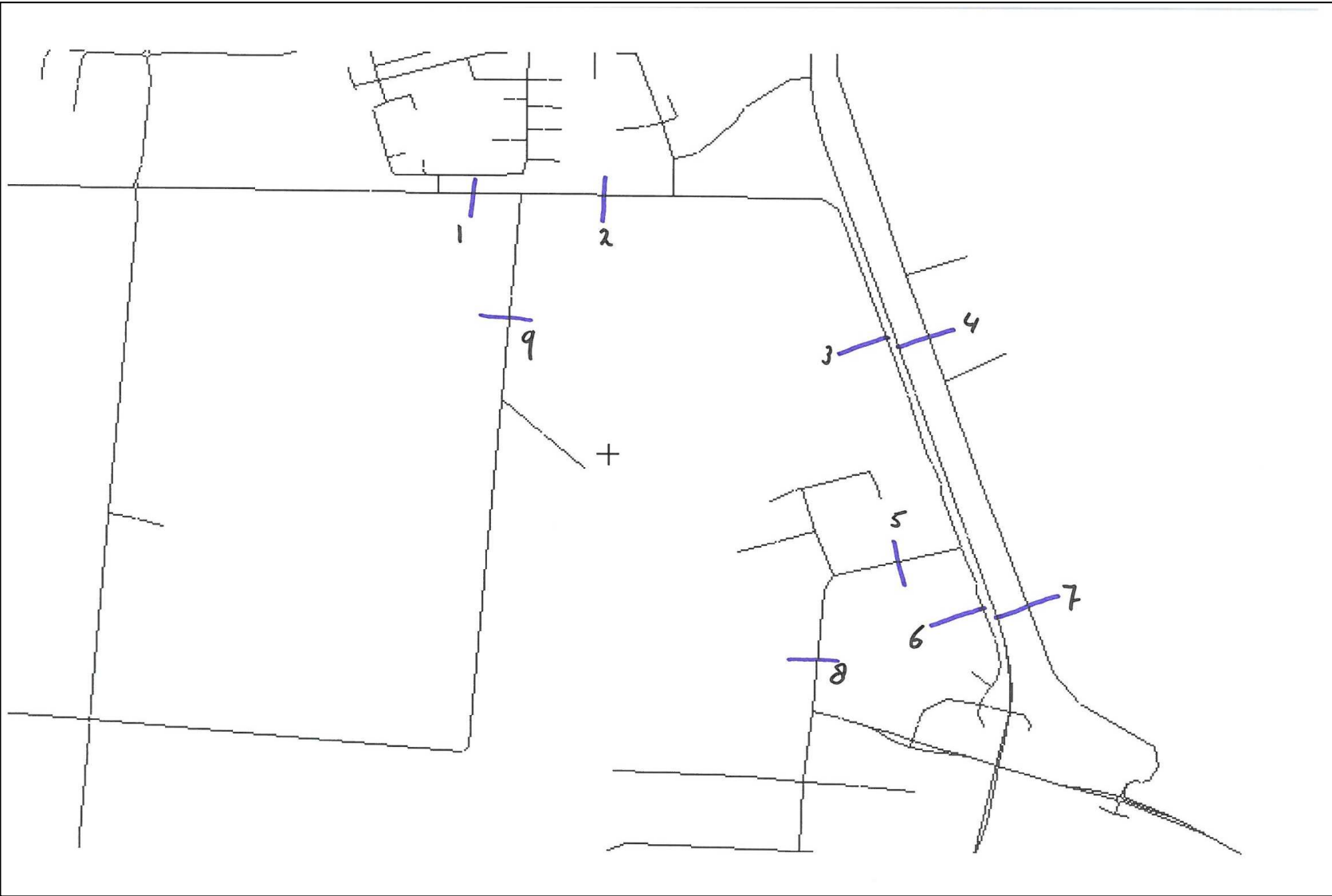
Verkeersgegevens

BIJLAGE 1: Verkeersgegevens bestemmingsplan Luchthaven 2013

id	9	8	5	6	3
Straatnaam	Kortevliet	Luchthavenweg	Nwe Luchthavenweg	Parallelweg(N250)	Parallelweg (N250)
Wegvak van	Doggersvaart	DHA	DHA	Nwe Luchthavenweg	Fa. Vos (bocht Dogg.vrt)
tot	Middenvliet	Scheepmakersweg	Parallelweg	Afrit N99	ingang Marine
Wegverharding	<i>Fijn dab 0/16</i>	<i>sma</i>	<i>sma</i>	<i>Fijn dab 0/16</i>	<i>Fijn dab 0/16</i>
Snelheid [km/h]	50	50	60	60	60
Soort weg	<i>Gem. hoofdweg</i>	<i>Gem. hoofdweg</i>	<i>Gem. hoofdweg</i>	<i>Gem. hoofdweg</i>	<i>Gem. hoofdweg</i>
Etmaal intensiteit 2010	1663	5303	4564	5649	10623
Etmaal intensiteit 2020	1505	4141	3423	6563	10353
Etmaal intensiteit 2022	1535	5976	3492	6695	10561
Gemiddelde daguur %	7,0%	7,0%	7,0%	7,0%	5281 7,0%
Daguur intensiteit (2009)	107	418	244	469	739
% lichte voertuigen	90,0%	90,0%	90,0%	90,0%	90,0%
% middelzware voertuigen	97	376	220	422	665
% zware voertuigen	8,0%	8,0%	8,0%	8,0%	8,0%
	9	33	20	37	59
	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%
	2	8	5	9	15
Gemiddelde avonduur %	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%
Avonduur intensiteit (2009)	40	155	91	174	275
% lichte voertuigen	90,0%	90,0%	90,0%	90,0%	90,0%
% middelzware voertuigen	36	140	82	157	247
% zware voertuigen	8,0%	8,0%	8,0%	8,0%	8,0%
	3	12	7	14	22
	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%
	1	3	2	3	5
Gemiddelde nachtuur %	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%	0,7%
Nachtuur intensiteit (2009)	11	42	24	47	74
% lichte voertuigen	90,0%	90,0%	90,0%	90,0%	90,0%
% middelzware voertuigen	10	38	22	42	67
% zware voertuigen	8,0%	8,0%	8,0%	8,0%	8,0%
	1	3	2	4	6
	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%
	0	1	0	1	1

BIJLAGE 1: Verkeersgegevens bestemmingsplan Luchthaven 2013

1	2	4 en 7
Doggersvaart	Doggersvaart	Rijksweg N250
Landmetersweg	Kortevliet	Guldemonsweg
Kortevliet	Torplaan	kruising Kooybrug
<i>Fijn dab 0/16</i>	<i>Fijn dab 0/16</i>	<i>ZOAB</i>
50	50	80
<i>Gem. hoofdweg</i>	<i>Gem. hoofdweg</i>	<i>Gem. hoofdweg</i>
9450	10248	22950
9720	9321	22757
9915	9508	23214
7,0%	7,0%	7,0%
694	666	1625
90,0%	90,0%	90,0%
625	599	1463
8,0%	8,0%	8,0%
56	53	130
2,0%	2,0%	2,0%
14	13	33
2,6%	2,6%	2,6%
258	247	604
90,0%	90,0%	90,0%
232	222	543
8,0%	8,0%	8,0%
21	20	48
2,0%	2,0%	2,0%
5	5	12
0,7%	0,7%	0,7%
69	67	163
90,0%	90,0%	90,0%
62	60	146
8,0%	8,0%	8,0%
6	5	13
2,0%	2,0%	2,0%
1	1	3



BIJLAGE II

Invoergegevens rekenmodel

Model: BP Heldair VL 2022
VL - AO 2022 - BP Heldair - VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	CpL_W	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LVP4)	V(MV(D))	V(MV(A))
W02	Doggersvaart, oostelijk deel	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50
W01	Doggersvaart, westelijk deel	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50
W04-W07	Rijksweg N250	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W1	--	--	--	--	80	80	80	80	80	80
W09	Kortevliet	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	50	50	50	50	50	50
W08	Luchthavenweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W4a	--	--	--	--	50	50	50	60	50	50
W05	Nieuwe Luchthavenweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W4a	--	--	--	--	60	60	60	60	60	60
W06	Parallelweg N250	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	60	60	60	60	60	60
W03	parallelweg N250	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	60	60	60	60	60	60

Model: BP Helder VL 2022
VL - AO 2022 - BP Helder - VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%IntP4	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MRP4	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LVP4	%MV(D)	%MV(A)
W02	50	50	50	50	50	50	9508,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--	--	--	90,00	90,00	90,00	--	8,00	8,00
W01	50	50	50	50	50	50	9915,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--	--	--	90,00	90,00	90,00	--	8,00	8,00
W04-W07	80	80	80	80	80	80	23214,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--	--	--	90,00	90,00	90,00	--	8,00	8,00
W09	50	50	50	50	50	50	1535,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--	--	--	90,00	90,00	90,00	--	8,00	8,00
W08	50	60	50	50	50	60	5976,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--	--	--	90,00	90,00	90,00	--	8,00	8,00
W05	60	60	60	60	60	60	3492,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--	--	--	90,00	90,00	90,00	--	8,00	8,00
W06	60	60	60	60	60	60	6695,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--	--	--	90,00	90,00	90,00	--	8,00	8,00
W03	60	60	60	60	60	60	10561,00	7,00	2,60	0,70	--	--	--	--	--	90,00	90,00	90,00	--	8,00	8,00

Model: BP Helder VL 2022
VL - AO 2022 - BP Helder - VL
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	%MV(N)	%MVP4	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MRP4	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LVP4	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MVP4	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4	LE (D) 63
W02	8,00	--	2,00	2,00	2,00	--	--	--	--	--	599,00	222,49	59,90	--	53,24	19,78	5,32	--	13,31	4,94	1,33	--	84,40
W01	8,00	--	2,00	2,00	2,00	--	--	--	--	--	624,64	232,01	62,46	--	55,52	20,62	5,55	--	13,88	5,16	1,39	--	84,58
W04-W07	8,00	--	2,00	2,00	2,00	--	--	--	--	--	1462,48	543,21	146,25	--	130,00	48,29	13,00	--	32,50	12,07	3,25	--	87,29
W09	8,00	--	2,00	2,00	2,00	--	--	--	--	--	96,70	35,92	9,67	--	8,60	3,19	0,86	--	2,15	0,80	0,21	--	76,48
W08	8,00	--	2,00	2,00	2,00	--	--	--	--	--	376,49	139,84	37,65	--	33,47	12,43	3,35	--	8,37	3,11	0,84	--	83,01
W05	8,00	--	2,00	2,00	2,00	--	--	--	--	--	220,00	81,71	22,00	--	19,56	7,26	1,96	--	4,89	1,82	0,49	--	80,38
W06	8,00	--	2,00	2,00	2,00	--	--	--	--	--	421,78	156,66	42,18	--	37,49	13,93	3,75	--	9,37	3,48	0,94	--	82,58
W03	8,00	--	2,00	2,00	2,00	--	--	--	--	--	665,34	247,13	66,53	--	59,14	21,97	5,91	--	14,79	5,49	1,48	--	84,56

Model: BP Helder VL 2022
VL - AO 2022 - BP Helder - VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500
W02	91,96	99,04	102,86	108,61	105,33	98,62	89,90	80,10	87,66	94,74	98,56	104,31	101,03	94,32	85,60	74,40	81,96	89,04	92,86
W01	92,14	99,22	103,05	108,79	105,52	98,81	90,08	80,28	87,84	94,92	98,75	104,49	101,21	94,51	85,78	74,58	82,14	89,22	93,05
W04-W07	99,13	104,06	110,66	113,65	107,96	102,10	93,89	82,99	94,83	99,76	106,36	109,35	103,66	97,80	89,59	77,29	89,13	94,06	100,66
W09	84,04	91,12	94,95	100,69	97,41	90,70	81,98	72,18	79,74	86,82	90,64	96,39	93,11	86,40	77,68	66,48	74,04	81,12	84,95
W08	89,69	97,10	101,75	105,35	101,61	95,36	87,41	78,71	85,39	92,80	97,45	101,05	97,31	91,06	83,11	73,01	79,69	87,10	91,75
W05	88,01	94,66	100,52	104,40	100,37	94,10	85,05	76,08	83,71	90,36	96,22	100,10	96,07	89,80	80,75	70,38	78,01	84,66	90,52
W06	91,15	97,39	102,50	108,59	105,10	98,33	88,54	78,28	86,85	93,09	98,20	104,28	100,80	94,03	84,24	72,58	81,15	87,39	92,50
W03	93,13	99,37	104,48	110,56	107,08	100,31	90,52	80,26	88,83	95,07	100,18	106,26	102,78	96,00	86,22	74,56	83,13	89,37	94,48

Akoestisch onderzoek
Bestemmingsplan Luchthaven 2013

BIJLAGE II
Invoergegevens rekenmodel wegverkeer

Model: BP Heldair VL 2022
VL - AO 2022 - BP Heldair - VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE P4 63	LE P4 125	LE P4 250	LE P4 500	LE P4 1k	LE P4 2k	LE P4 4k	LE P4 8k
W02	98,61	95,33	88,62	79,90	--	--	--	--	--	--	--	--
W01	98,79	95,52	88,81	80,08	--	--	--	--	--	--	--	--
W04-W07	103,65	97,96	92,10	83,89	--	--	--	--	--	--	--	--
W09	90,69	87,41	80,70	71,98	--	--	--	--	--	--	--	--
W08	95,35	91,61	85,36	77,41	--	--	--	--	--	--	--	--
W05	94,40	90,37	84,10	75,05	--	--	--	--	--	--	--	--
W06	98,59	95,10	88,33	78,54	--	--	--	--	--	--	--	--
W03	100,56	97,08	90,31	80,52	--	--	--	--	--	--	--	--

Akoestisch onderzoek
Bestemmingsplan Luchthaven 2013

BIJLAGE II
Invoergegevens rekenmodel wegverkeer

Model: BP Heldair VL 2022
VL - AO 2022 - BP Heldair - VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
	rijksweg N9/250	0,00
		0,00
		0,00
	water	0,00
	weg	0,00
	water	0,00
	weg	0,00
	weg	0,00
	weg	0,00
	weg	0,00
	water	0,00
	water	0,00
	verhard	0,00
		0,00
		0,00
5		0,00
6		0,00
		0,00
1		0,00
3	VLIEGVELD	0,00
5	KANAAL2	0,00
6	KANAAL3	0,00
163	Opslagdeel schelpen	0,00
3	weg	0,00
4	weg	0,00
5	weg	0,00
6	weg	0,00
		0,00
	wegh	0,00
		0,00
		0,80
		0,00
		0,50
10	Weegbrug 70 ton	0,00
105	Bodemplaat gasolietank	0,00
115	Betonverharding schelpen	0,00

Model: BP Helder VL 2022
VL - AO 2022 - BP Helder - VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
155	Oppervlak bedrijfsterrein	0,50
156	Oppervlak bedrijfsterrein	0,50
162	Bodemvlak opslagterrein	0,50
163	Opslagdeel schelpen	0,00
		0,00
	nw trace	0,00
groen	omliggend land	1,00
1	groen	1,00
B01	wegdek	0,00
B02	wegdek	0,00

Model: BP Helder VL 2022
VL - AO 2022 - BP Helder - VL
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Grids, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	DeltaX	DeltaY
Grid01	grid	4,00	0,00	10	10

