

**Ruimtelijke onderbouwing**  
**Geluidwal met schanskorf N34 t.b.v. woningbouwlocatie Oude Tolweg**

als bedoeld in artikel 2.12, lid 1, sub a.3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht





## INHOUDSOPGAVE

<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2. Planbeschrijving</b>	<b>5</b>
2.1 Beschrijving van het projectgebied	5
2.2 Vigerende planologische situatie	5
2.3 De geluidwerende voorziening	6
2.4 Wegverkeersgeluid N34	8
<b>3. Rijks-, Provinciaal en gemeentelijk beleid</b>	<b>11</b>
3.1 Nota Ruimte	11
3.2 Omgevingsvisie Drenthe	11
3.3 Gemeentelijk beleid	13
<b>4. Planologische toets</b>	<b>15</b>
4.1 Waterhuishouding	15
4.2 Archeologie	15
4.3 Ecologie	15
4.4 Verkeer	16
4.5 Geluid	16
4.6 Luchtkwaliteit	17
4.7 Bedrijven en milieuzonering	17
4.8 Externe veiligheid	17
4.9 Bodemkwaliteit	17
4.10 Uitvoerbaarheid	17

## **1 Inleiding**

De gemeente Tynaarlo ontwikkelt ten westen van de bestaande woonwijk Zuid-Es een uitbreidingslocatie, genaamd Oude Tolweg Zuid. Deze uitbreiding is planologisch mogelijk gemaakt middels een uitwerking van het bestemmingsplan “Zuid-es 1968”. De uitwerking “bestemmingsplan Zuid-es, uitwerking 1: Oude Tolweg Zuid” is op 31 maart 2009 door de raad van Tynaarlo vastgesteld en op 3 juni 2009 goedgekeurd door gedeputeerde staten van de provincie Drenthe.

In de toelichting van deze uitwerking van het bestemmingsplan wordt aangegeven dat de gemeente Tynaarlo voornemens is om door middel van de realisatie van een geluidwerende voorziening de door de N34 veroorzaakte geluidhinder voor de woningbouwlocatie Oude Tolweg Zuid weg te nemen. Ook zal het beoogde scherm leiden tot vermindering van geluidhinder voor de bestaande wijk Zuid-Es. Deze ruimtelijke onderbouwing geeft alle relevante ruimtelijke en milieutechnische informatie met betrekking tot het beoogde geluidscherm.

## 2 Planbeschrijving

### 2.1 Beschrijving van het projectgebied

De beoogde geluidswal met schanskorf komt nabij de woningbouwlocatie Oude Tolweg Zuid. De locatie is gelegen ten zuidwesten van de woningbouwlocatie Oude Tolweg Zuid en de bestaande woonwijk Zuid-Es en langs de autoweg N34.

De locatie is kadastraal bekend als gemeente Zuidlaren, Sectie M, de percelen 1559 en 1560 (beide gedeeltelijk) en gemeente Anloo, Sectie P, perceel 2041 (gedeeltelijk).

De lengte van de geluidswal met schanskorf bedraagt ca. 480 m. De geluidswal wordt hierdoor ook langs de bestaande woningbouw in Zuid-Es gesitueerd.

Op de onderstaande luchtfoto is de globale ligging van het geluidsschermbaan weergegeven.



*Afbeelding: situering van het geluidsschermbaan op de luchtfoto van het plangebied*

### 2.2 Vigerende planologische situatie

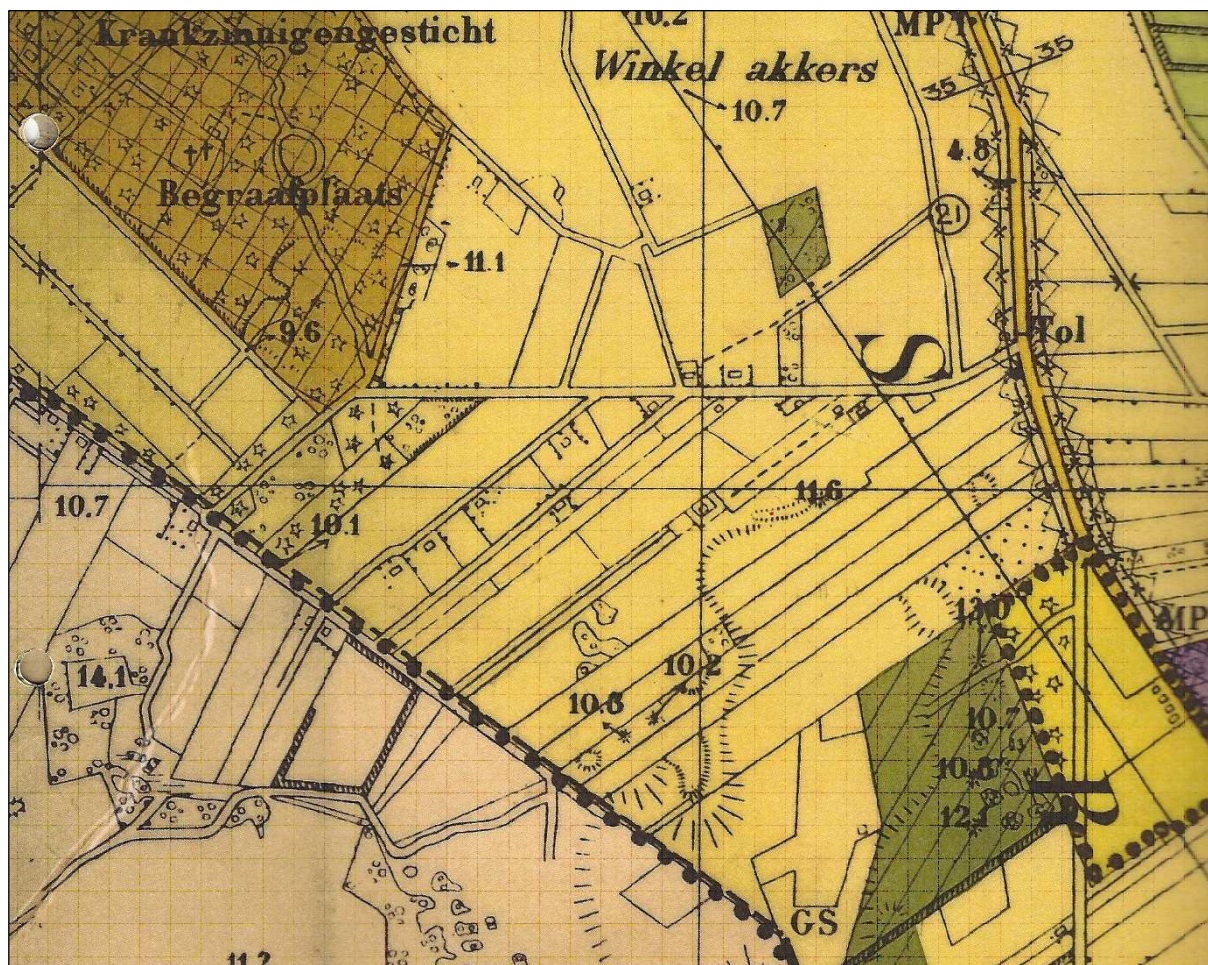
Het plan (de beoogde geluidswal met schanskorf) ligt in het bestemmingsplan "Zuid-es", vastgesteld door de gemeenteraad op 10 oktober 1968 en goedgekeurd door gedeputeerde staten van Drenthe op 17 december 1969. Het bestemmingsplan is onherroepelijk geworden bij Koninklijk Besluit van 10 december 1971, nr 29.

In dit vigerende bestemmingsplan is aan het plangebied de bestemming "Groenvoorziening" toegekend. Bij haar besluit van 10 december 1971 is door de Kroon goedkeuring onthouden aan een aantal artikelen uit de voorschriften van het bestemmingsplan Zuid-es, waaronder de voorschriften bij de bestemming "Groenvoorziening" (artikel 39). Derhalve zijn er geen voorschriften van toepassing op deze bestemming.

Het oprichten van een geluidswal met schanskorf ten behoeve van het tegengaan van wegverkeerslawaai van de N34 is echter duidelijk in strijd met het beoogde gebruik voor gronden met de bestemming "Groenvoorziening". Hierom heeft deze aanvraag om een omgevingsvergunning



eveneens betrekking op de activiteit 'planologische afwijking bestemmingsplan', zoals bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.



*Afbeelding: uitsnede uit het bestemmingsplan*

### **2.3 De geluidswerende voorziening**

Het project voorziet in de realisatie van een geluidscherm met daarop een schanskorf ten noordoosten van de N34, nabij de woonwijk Oude Tolweg Zuid en de bestaande woningen aan 't Gebint en De Hanebalken te Zuidlaren.

Deze geluidswal met schanskorf zal de geluidhinder voor de woningbouwlocatie Oude Tolweg en de bestaande woonwijk Zuid-Es – die ontstaat door het wegverkeer op de N34 – grotendeels wegnemen.

De beoogde geluidswerende voorziening is tot stand gekomen in nauw overleg met de wegbeheerder, de provincie Drenthe. Bij het ontwerp van de geluidwerende voorziening is gekeken naar aspecten als landschappelijke inpassing, verkeersveiligheid, beheer- en onderhoudsaspecten en het beoogd rendement qua geluidsreductie.

Zo is ondermeer rekening gehouden met profielen van vrije ruimte; een obstakelvrije zone langs de autoweg; zichtlengte (rijzicht en stopzicht); waterafvoer; en geometrie van het opgaand talud van 1:2, ter beperking van eenzijdige ongevallen (w.o. risico van over de kop slaan).

Het talud van de geluidswal begint ca. 2,5 meter uit de rand van de weg. De schanskorf zal bovenop de wal worden gerealiseerd en bevindt zich ca. 5,5 meter uit de rand van de weg. De geluidswal met schanskorf strekt zich uit over een lengte van ca. 480 meter. De totale hoogte van het geheel bedraagt ca. 2,3 m, gemeten ten opzichte van het hart van de weg.

De hoogte van het eigenlijke geluidscherm (1.05 meter) wordt beperkt gehouden door deze te combineren met een wal. Hierdoor wordt verstoring van het landschap zoveel mogelijk voorkomen.

Tevens zal het ter plaatse aanwezige landschap – dat zich kenmerkt door een lamellenstructuur – zoveel mogelijk worden benadrukt door de bestaande bomenrijen door te zetten tot aan de geluidswal. Hierdoor komen deze bomenrijen dicht bij de N34 te liggen en zullen daardoor visueel nadrukkelijker aanwezig zijn.

Ook in de materiaalkeuze is met de landschappelijke inpasbaarheid rekening gehouden. Het geluidscherm bestaat uit schanskorven met daarin keien, waarbij voor een rood-bruine kleurstelling wordt gekozen. Ter plaatse van de bomenrijen zullen de keien een andere (lees: donkerder) kleur krijgen, hetgeen deze landschappelijke structuren nog eens extra benadrukt..

Ook qua situering sluit de voorziening aan bij bestaande groenelementen in het landschap. Deze groenelementen bevinden zich haaks op de N34. De geluidswal met schanskorf begint en eindigt ter plaatse van een bestaande bomenrij en strekt tot voorbij de bestaande wijk Zuid-Es. De geluidswal is dus langer dan voor de uitbreidingswijk Oude Tolweg strikt noodzakelijk is. De bestaande woningen langs de rand van de wijk Zuid-Es hebben nu veelal een geluidsbelasting als gevolg van de N34 die de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder overschrijdt. Dankzij de voorgestelde situering kan tevens een aanmerkelijk akoestisch voordeel worden behaald voor de bestaande woningen in deze wijk.

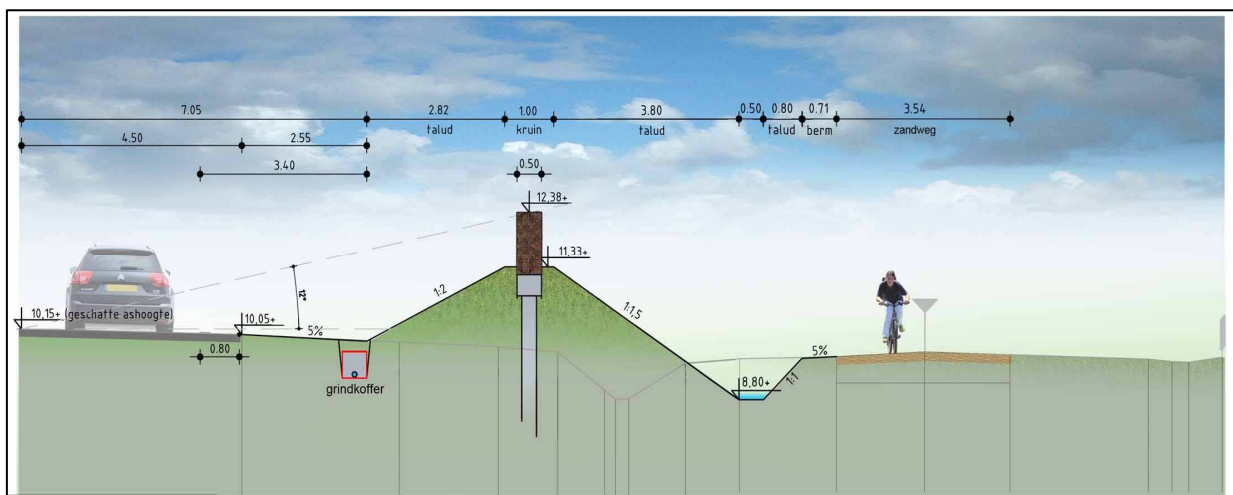
Ten behoeve van de afwatering vanaf de zijde van de N34 is in het ontwerp een voorziening getroffen in de vorm van een drain. Het water wordt in eerste instantie onderaan de geluidswal (zijde N34) opgevangen in een grindkoffer en vervolgens vanaf hier middels duikers naar de achter de geluidswal (zijde Randweg) gelegen sloot afgevoerd. De afstand tot de rand van de weg en het talud van de geluidswal zijn zodanig gesitueerd dat deze geen onaanvaardbare risico's opleveren voor het wegverkeer op de N34.



Afbeelding: impressie geluidswal langs N34



Afbeelding: situatie geluidswal



Afbeelding: doorsnede geluidswal met schanskorf



## 2.4 Wegverkeersgeluid N34

### *Bestaande situatie*

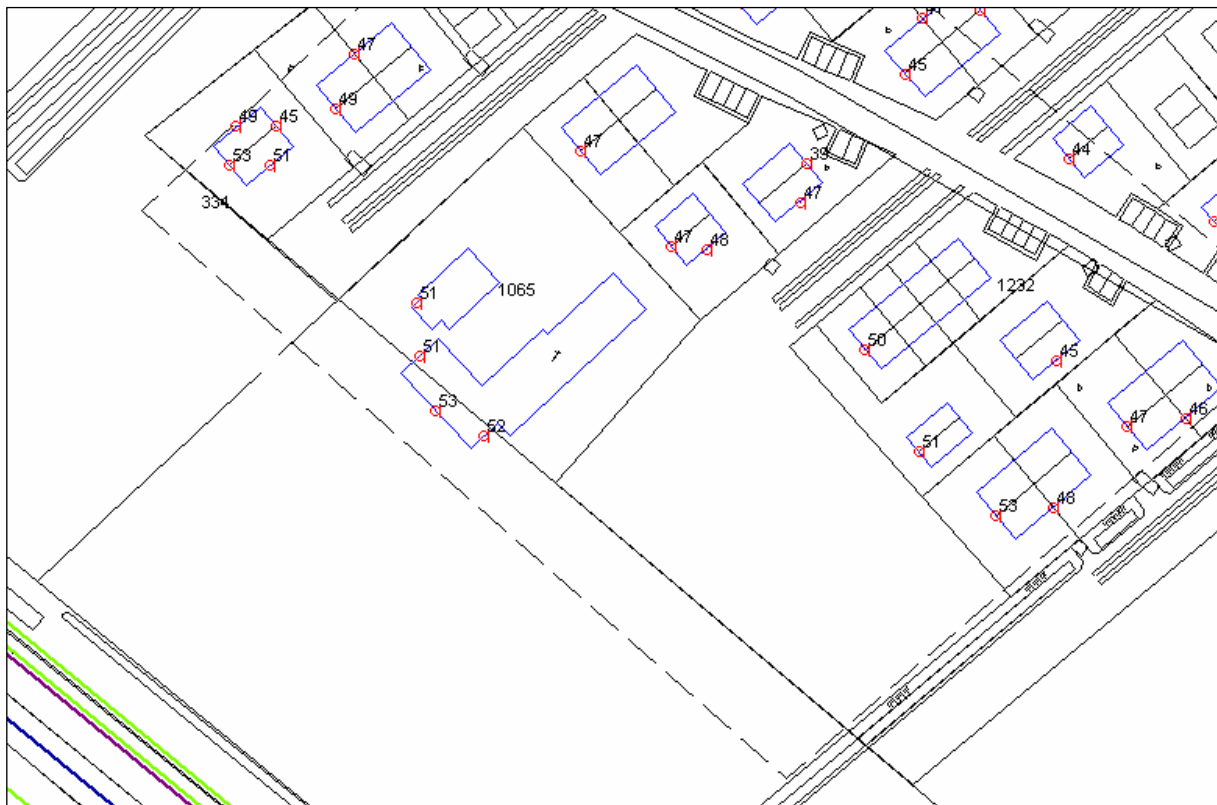
Op basis van de Wet geluidhinder is bij de vaststelling van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek en eventueel een procedure hogere grenswaarde aan de orde. Bij een uitwerkingsplan kan op grond van de Wet geluidhinder geen hogere waarde procedure worden doorlopen.

Het geldende bestemmingsplan ter plaatse van de woningbouwlocatie Oude Tolweg Zuid – op basis waarvan woningbouw bij recht is toegestaan – dateert uit 1968. Sindsdien is de verkeerskundige situatie echter sterk veranderd en is (in 1980) de geluidhinder wettelijk verankerd in de Wet geluidhinder.

Ondanks dat akoestisch onderzoek en een beoordeling van de geluidhinder voor uitwerking van de woonbestemming wettelijk niet was vereist, is dit gelet op de nabij gelegen N34 in het kader van goede ruimtelijke ordening toch gedaan.

De woningen van de Oude Tolweg Zuid zijn en worden gebouwd binnen een afstand van circa 120 tot 400 meter van de provinciale autoweg N34. De maximum toegestane snelheid ter plaatse bedraagt 100 km/u.

De maximale geluidbelasting op de woningen aan de zijde van de N34 bedraagt zonder aanvullende maatregelen 53 dB. Bij deze berekening is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Tynaarlo 2020. Op de onderstaande afbeelding is dit weergegeven.

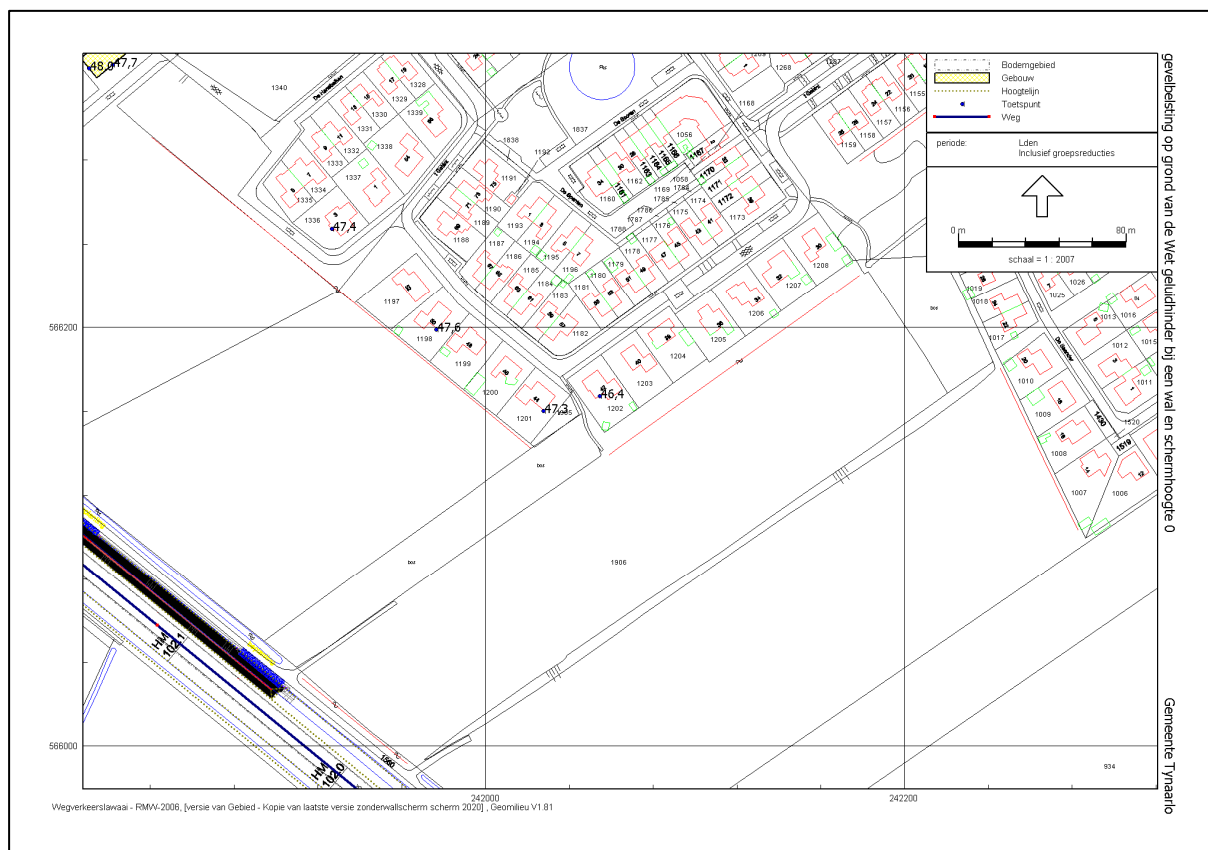


*Afbeelding: geluidbelasting nieuwe woningen zonder geluidsscherm*

De woningen in de bestaande wijk Zuid-Es staan op een afstand van circa 190 meter van de provinciale autoweg N34. De maximum toegestane snelheid ter plaatse bedraagt 100 km/u. De huidige geluidsbelasting vanwege verkeerslawaaï op de woningen aan de zijde van de N34 bedraagt in de bestaande situatie 47 dB. Hiermee voldoen alle woningen in de wijk Zuid-Es aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder (te weten: 48,5 dB). Ook bij autonome groei van het aantal verkeersbewegingen op de N34 is ook in de toekomst een saneringsplicht vanuit de Wet geluidhinder voor deze woningen niet aannemelijk.

Bij de berekening is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Tynaarlo 2020. Op de volgende afbeelding is dit weergegeven.





Afbeelding: geluidbelasting bestaande woningen Zuid-Es zonder geluidsscherm

#### Nieuwe situatie

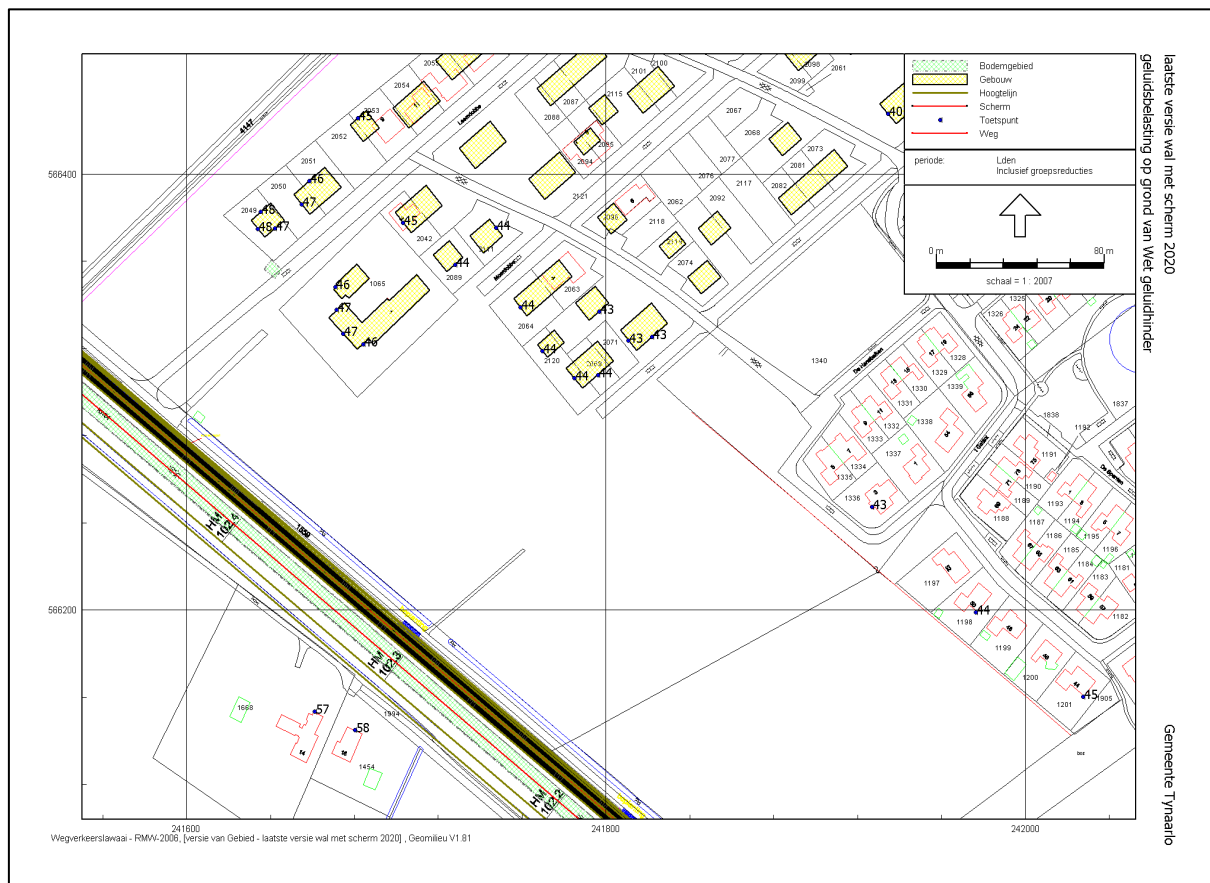
Wanneer voor het gebied Oude Tolweg Zuid een nieuw bestemmingsplan conform de huidige wettelijke bepalingen zou worden vastgesteld, zou – zonder de realisatie van een geluidwerende voorziening – voor een aantal woningen een hogere grenswaarde voor het wegverkeer moeten worden vastgesteld. Omdat de realisatie van de woningbouw Oude Tolweg reeds mogelijk was op basis van het bestemmingsplan “Zuid-es 1968” hoefde in dit geval geen hogere grenswaarde te worden vastgesteld.

Na realisatie van de beoogde geluidswal met schanskorf bedraagt de maximale geluidsbelasting op de gevel van de meest noordwestelijke woning 48 dB. Voor de meeste overige woningen geldt dat de geluidsbelasting op de gevel nog aanzienlijk zal zijn. De realisatie van het beoogde geluidsscherm zorgt daarmee voor een zodanige afname van het verkeersgeluid dat deze voor alle woningen binnen de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder zal komen te liggen.

Daarbij staan de financiële kosten en de landschappelijk inbreuk van een hogere geluidswerende voorziening dan in onderhavig plan, niet in verhouding tot de verdere geluidsreductie die hierdoor wordt bereikt. Deze woningbouwlocatie voldoet na realisatie van de geluidwerende voorziening aan de vereisten van een goede ruimtelijke ordening.

De geluidsbelasting op de gevels van de bestaande woningen in de bestaande woonwijk Zuid-Es – ten gevolge van het verkeersgeluid van de N34 – wordt na realisatie van deze geluidwerende voorziening aanzienlijk verminderd. Van oorspronkelijk 47 -48 dB naar 43 – 45 dB na uitvoering van de werken. Hoewel de bestaande hoeveelheid verkeerslawaai reeds valt binnen de wettelijke voorkeursgrenswaarde en daarmee dus als een acceptabel geluidsniveau kan worden gezien, zal deze afname van het verkeersgeluid zorgen voor een aanmerkelijke verbetering van het woon- en leefklimaat ter plaatse van de westelijke rand van de woonwijk Zuid-Es.

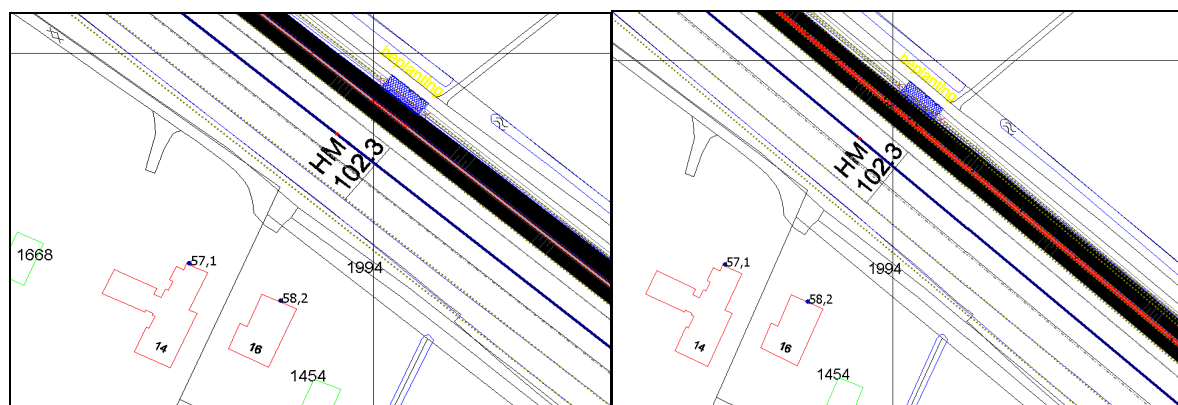
Een vermindering van 3 dB komt globaal overeen met een halvering van het verkeersgeluid!



Afbeelding: geluidsbelasting woningen na realisatie geluidswal met schanskorf

### Reflectiegeluid

De geluidsbelasting op de gevels van de woningen Randweg 14 en 16 te Schipborg (zuidwestzijde van de N34) zal na realisatie van de geluidswal niet toenemen. Evenals voor de realisatie zal de geluidsbelasting 57,1 dB en respectievelijk 58,2 dB bedragen. Er zal als gevolg van de geluidswal met schanskorf dus geen sprake zijn van toename van het verkeerslawaaï door zogenaamd reflectiegeluid.



Afbeelding: gevelbelasting woningen Randweg 14 en 16 te Schipborg bij een wal-/schermhoogte van 0 meter en respectievelijk 2.23 meter.

### **3      Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid**

#### **3.1      Nota Ruimte**

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies.

De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen waarin een duidelijk onderscheid is gemaakt tussen rijksverantwoordelijkheden en die van anderen. Hiermee keert het kabinet terug naar de eigenlijke uitgangspunten van het ruimtelijke rijksbeleid en verschuift het accent van 'ordering' naar 'ontwikkeling'.

De Nota Ruimte richt zich op de belangen en verantwoordelijkheden waar het Rijk voor staat en op de doelen die het daarbij hanteert. Ook maakt de nota duidelijk welke beleidsruimte aan anderen wordt gegeven en welke instrumenten deze daarvoor ter beschikking krijgen.

##### *Sturingsfilosofie*

Het accent verschuift met de Nota Ruimte niet alleen van 'ordering' naar 'ontwikkeling', maar ook van gedetailleerde Haagse sturing met veel regels en voorschriften naar sturing op hoofdlijnen zodat anderen hun verantwoordelijkheden ook werkelijk kunnen nemen en waarmaken. Het staat decentrale overheden vrij om in aansluiting op de Nota Ruimte, te sturen en daartoe aanvullend eigen beleid te formuleren, wanneer dat niet strijdig is met de (ruimtelijke) rijksdoelen. Decentrale overheden kunnen daarmee maatwerk leveren en inspelen op specifieke problemen en uitdagingen.

Met het uitgangspunt 'decentraal wat kan, centraal wat moet', wordt veel beleidsruimte gecreëerd voor decentrale afwegingen en tegelijkertijd geborgd, zodat decentrale overheden rekening houden met structuren, systemen en belangen op een hoger schaalniveau.

##### *Basiskwaliteit en nationale ruimtelijke hoofdstructuur*

In de Nota Ruimte wordt duidelijk welke waarden overal ten minste worden gegarandeerd - de 'basiskwaliteit' - en voor welke ruimtelijke structuren het Rijk een grotere verantwoordelijkheid heeft: de nationale 'Ruimtelijke Hoofdstructuur'.

Alle beleidsuitspraken van het Rijk in de Nota Ruimte zijn met een van die twee begrippen te verbinden.

##### *Nationale ruimtelijke hoofdstructuur*

Ruimtelijke kwaliteit kan worden uitgedrukt in de begrippen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. In de Nota Ruimte geeft het Rijk voor de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur en de basiskwaliteit aan welke de daarbij te betrekken kwaliteiten zijn. Op nationaal niveau zorgt het kabinet hiermee voor een goede ruimtelijke kwaliteit. Decentrale overheden zorgen daarvoor op hun schaalniveau. Daarnaast stellen Nederlandse en internationale verdragen en regels soms eisen die ruimtelijk van belang zijn. Dit is de 'wettelijke' basiskwaliteit. Het kabinet wil overigens andere overheden stimuleren om, zo mogelijk, op gebieden als milieu en veiligheid, maar ook landschappelijke kwaliteit en ruimtelijk ontwerp, méér dan alleen basiskwaliteit te realiseren.

De gebieden en netwerken die het kabinet van nationaal belang acht, vormen samen de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Daar streeft het Rijk in het algemeen naar méér dan de basiskwaliteit. De nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur is in de Nota Ruimte selectiever dan in het eerdere beleidsvoornemen van de Vijfde Nota. Het rijksbeleid en de uitvoering daarvan worden daarmee toegespitst.

De realisatie van een geluidwerende voorziening langs de N34 draagt bij aan een betere inpassing van de woonwijk de Oude Tolweg en voldoet hiermee aan de uitgangspunten uit de Nota Ruimte.

#### **3.2      Omgevingsvisie Drenthe**

Op 2 juni 2010 is door Provinciale Staten van Drenthe de Omgevingsvisie Drenthe vastgesteld. De Omgevingsvisie is hét strategische kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe. In de Omgevingsvisie zijn vier wettelijk voorgeschreven provinciale planvormen samengenomen, te weten:

- De provinciale structuurvisie op grond van de Wro;
- Het provinciaal milieubeleidsplan op grond van de Wet milieubeheer (Wm);
- Het regionaal waterplan op grond van de waterwetgeving;

- Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan op grond van de Planwet verkeer en vervoer.  
De Omgevingsvisie beschrijft de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe voor de periode tot 2020, met in sommige gevallen een doorkijk naar de periode erna.

#### *Missie*

De missie uit de Omgevingsvisie luidt: 'Het koesteren van de Drentse kernkwaliteiten en het ontwikkelen van een bruisend Drenthe passend bij deze kernkwaliteiten'.

De kernkwaliteiten zijn:

- rust, ruimte, natuur en landschap;
- oorspronkelijkheid;
- naoberschap;
- menselijke maat;
- veiligheid;
- kleinschaligheid (Drentse schaal).

#### *Ruimtelijke ontwikkelingen*

De provincie wil ontwikkelingen stimuleren die een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit. Deze kwaliteit zit voor de provincie in het zorgvuldig gebruikmaken van de ruimte, het behouden en waar mogelijk versterken van de kernkwaliteiten en het waarborgen van de kwaliteit van het milieu en de leefomgeving.

Hieronder volgen de relevante delen uit de Omgevingsvisie die relevant zijn voor het voorliggende ruimtelijk initiatief:

- Het plangebied is gelegen binnen het Nationaal Landschap Drentsche Aa (kaart 2.b.).
- Aan het plangebied is ten aanzien van de kernkwaliteit aardkundige waarden (kaart 2.d.) de aanduiding 'hoog: beschermen' toegekend.
- Met betrekking tot de kernkwaliteit Archeologie is het plangebied voorzien van de aanduidingen 'Drentsche Aa-gebied'
- Met betrekking tot de kernkwaliteit Cultuurhistorie is het plangebied voorzien van de aanduidingen 'hogere rug'.

#### *Hondsrug*

Bij de opgave voor de Hondsrug gaat het vooral om het benutten en ontwikkelen van de vele kernkwaliteiten, in samenhang met ruimtelijk-economische functies. Daarbij focust de provincie op functies die passen bij en gebruikmaken van de kwaliteiten van de Hondsrug, zoals recreatie en toerisme en wonen.

De Hondsrug is een markant en dominerend onderdeel van het Drents Plateau. Het landschappelijk contrast met het naastgelegen Hunzedal is beeldbepalend. Door de hogere ligging van de Hondsrug heeft de infrastructuur, het wonen en het werken zich van oudsher op een gebiedseigen wijze ontwikkeld. Er zijn daardoor hoogwaardige cultuurhistorische, landschappelijke en archeologische waarden ontstaan. Kenmerk van de Hondsrug is het contrast in oost-westrichting en de samenhang (eenduidigheid) in noord-zuidrichting. Deze samenhang is kwetsbaar voor aantasting, omdat het gaat om een groot gebied, over meerdere beheersgrenzen.

De provincie vindt de identiteit van de Hondsrug waardevol en wil deze daarom versterken. Zij stelt hierover; 'Het belangrijkste doel is een zorgvuldige profilering en ontwikkeling van de Hondsrug, waarbij de bijzondere kwaliteiten drager zijn voor de economische en ruimtelijke ontwikkeling'. Het gaat hierbij ondermeer om 'Het versterken van de landschappelijke samenhang van de Hondsrug in de lengterichting, waarbij we streven naar eenduidigheid. De beleefbaarheid van de Hondsrug vanaf de N34 maakt hier ook deel van uit'.

De realisatie van de beoogde geluidswal met schanskorf langs de N34 draagt bij aan de kwaliteit van het woonklimaat in de achter de geluidswal gelegen woningbouwlocatie Oude Tolweg, als ook de bestaande woonwijk Zuid-es. De geluidswal wordt op een verantwoorde wijze geïntegreerd in het omliggende landschap, waarbij wordt aangesloten bij de bestaande landschapsstructuren. De bestaande kernkwaliteiten van het gebied worden door dit plan niet aangetast. Het plan voldoet derhalve aan de uitgangspunten van het provinciale beleid.



### 3.3 Gemeentelijk beleid

#### *Structuurplan Tynaarlo*

Het structuurplan gemeente Tynaarlo stelt ten aanzien van de ruimtelijke inpassing van woningbouw het volgende. Is uitbreiding noodzakelijk, dan is een groot aantal randvoorwaarden in het geding. In het kader van het structuurplan zijn de zoeklocaties voor woningbouw getoetst aan de randvoorwaarden archeologie, water, invloed op beschermde natuurgebieden, landschap, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Daarmee is voorafgaand aan uitwerking reeds globaal beoordeeld of de kwaliteit van de leefomgeving op de ontwikkellocaties voldoende kan zijn. Ook zullen de locaties nog aan enkele andere randvoorwaarden moeten worden getoetst: bodemvervuiling, flora en fauna in het gebied zelf en geluidhinder.

Met betrekking tot geluidhinder worden in het structuurplan de volgende uitgangspunten gesteld:

- Bij de aanleg van nieuwe woonwijken zal de afstand tot geluidsobjecten (wegen, bedrijfsterreinen, vliegveld) voldoende groot zijn om directe hinder zoveel mogelijk te voorkomen.
- Is dit toch niet te voorkomen, dan zal worden aangegeven wat gedaan kan worden om het aantal geluidgehinderden te verminderen.
- De invloed van geluid op de stiltegebieden in de gemeente zal worden geminimaliseerd.

#### *Landschapsontwikkelingsplan Tynaarlo*

Het LOP heeft de status van structuurvisie (conform de Wet ruimtelijke ordening). Het landschapsbeleid is hierdoor stevig verankerd ten opzichte van andere beleidsvelden. Dit draagt bij tot integraliteit van beleid. Daarnaast wordt uitvoering van het beleid hiermee geborgd.

De locatie is gelegen binnen het deelgebied De Hondsrug. Het deelgebied van de Hondsrug wordt begrensd door de flank van het Hunzedal in het oosten en het dal van de Drentsche Aa in het westen. De in noord-zuidelijke richting georiënteerde Hondsrug heeft grotendeels een zeer groene uitstraling. Er is binnen dit deelgebied een tweedeling te onderscheiden. Het westen is het meest bosrijk. Het centrale deel van de Hondsrug wordt gekenmerkt door een aaneenschakeling van dorp- en escomplexen. Hier is meer sprake van afwisseling tussen open en dichte ruimtes. De oostflank sluit aan op het open landschap van het Hunzedal.

Het tracé van de N34 volgt de Hondsrug. Met name in het noordelijke deel van de Hondsrug doorsnijdt het de westzijde van deze rug. De relatie van het dorp Zuidlaren met de omgeving is aan de zuidzijde over het algemeen goed ontwikkeld. Ter plaatse van Zuid-Es is er sprake van een vrij harde overgang tussen de N34 en de naastgelegen uitbreidingslocatie Oude Tolweg, evenals de bestaande woonwijk Zuid-Es. Deze koude overgang wordt in het landschapsontwikkelingsplan als knelpunt aangemerkt. Door realisatie van deze geluidswal met schanskorf wordt deze overgang – mede door de zorgvuldige landschappelijke inpassing van de geluidwerende voorziening – minder nadrukkelijk aanwezig. Door de geringe hoogte van de geluidswal met schanskorf blijven wel de bestaande landschapsstructuren afleesbaar.

#### *Milieubeleidsplan*

1 december 2008 heeft de gemeenteraad van Tynaarlo het milieubeleidsplan 2008 – 2011 vastgesteld. Onder het thema verkeer en vervoer, valt hierin te lezen 'De groei van de ruimtelijke ontwikkelingen in Tynaarlo vraagt om een bijpassende verkeersstructuur, die moet zorgen voor goed bereikbare woon-, werk- en recreatiegebieden, maar moet er ook voor zorgen dat de leefbaarheid in de woon- en recreatiegebieden op peil blijft, met name vanwege de geluidsbelasting.'

In ditzelfde milieubeleidsplan wordt de toenemende verkeersdruk onder andere op de N34 tussen Gieten in de Punt als knelpunt benoemd. Als eventuele maatregel ter beperking van overlast ten gevolge van verkeersgeluid wordt in het milieubeleidsplan het treffen van inpassingsmaatregelen genoemd. Concreet gaat het dan om maatregelen als; de realisatie van schermen of geluidswallen; het verdiept aanleggen van wegen; toepassing van stil asfalt. Ook wordt gesteld bij nieuwbouw in de planfase zo min mogelijk woningen met te hoge gevelbelasting te realiseren.

#### *Bestemmingsplan Zuid-es, Uitwerking 1: Oude Tolweg Zuid*

In de toelichting van het uitwerkingsplan Oude Tolweg Zuid is aangegeven dat de gemeente voornemens is om ter plaatse van de woningbouwlocatie Oude Tolweg een geluidscherm te realiseren. Omdat het ter plaatse van de woningbouwlocatie Oude Tolweg geldende bestemmingsplan

dateert uit 1968 waren een akoestisch onderzoek en beoordeling van de geluidhinder in het kader van dit uitwerkingsplan wettelijk niet vereist. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is toch onderzoek gedaan naar geluidhinder. Uit dit onderzoek is gebleken dat zonder geluidsbeperkende maatregelen circa 10 woningen in deze woningbouwlocatie een hogere geluidsbelasting kennen dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder.

Wanneer voor het gebied een nieuw bestemmingsplan conform de huidige wettelijke bepalingen zou zijn vastgesteld, zou voor deze 10 woningen een hogere waardeprocedure doorlopen moeten worden.

Het plan Oude Tolweg was vanuit het oogpunt van geluidhinder al ruimtelijk aanvaardbaar. De eventuele realisatie van een geluidsscherm zorgt echter nog voor een verdere verbetering.

De beoogde geluidwerende voorziening langs de N34 ter plaatse van de woningbouwlocatie Oude Tolweg is op een zorgvuldige wijze landschappelijk ingepast. Tevens wordt het geluidshinder vanwege de N34 in de achter de geluidswal gelegen woonwijk zo veel mogelijk beperkt. De realisatie van deze geluidswal met schanskorf past hiermee binnen het gemeentelijke beleid.
---

## **4 Planologische toets**

### **4.1 Waterhuishouding**

Op 2 november 2011 is via [www.dewatertoets.nl](http://www.dewatertoets.nl) de aanvraag watertoets gedaan bij het Waterschap Hunze en Aa's. Op basis van de ingevoerde gegevens is gebleken dat voor het plan de standaard waterparagraaf van toepassing is. Hiertoe is een uitgangspuntennotitie ontvangen van het waterschap waarmee in de planvorming/technisch ontwerp rekening gehouden dient te worden.

Hieronder volgen de voor voorliggend plan relevante onderdelen uit de uitgangspuntennotitie en de aanbevelingen waarmee bij de verdere planvorming rekening gehouden wordt.

#### *Riolering*

Bij het afkoppelen van verhard oppervlak dient voorkomen te worden dat er vervuilingen ontstaan. Afstromend hemelwater van parkeerplaatsen en openbare wegen geven een zwaardere afvoer van milieuvreemde stoffen. Mede hierdoor voldoen veel watersystemen niet aan de waterkwaliteitsdoelstellingen voor koper, zink en lood. Het is dan ook zaak "schone" oppervlakken af te koppelen. In het kader van het duurzaam inrichten zal dan ook voorkomen moeten worden dat afgekoppeld verhard oppervlak als een diffuse bron het oppervlakte- en grondwater vervuult. In geval van lichte verontreiniging voeren we bij voorkeur af via een bodempassage om vuil tegen te houden; bijvoorbeeld bij het afkoppelen van rustige wegen. Voor parkeerplaatsen komt het vaak voor dat deze ook gebruikt worden voor markten en evenementen. Een verbeterd gescheiden rioolstelsel kan in deze gevallen uitkomst bieden.

Uitgegaan wordt van duurzame oplossingen, waarbij het hemelwater en daarmee het watersysteem niet negatief wordt belast. Hemelwater wordt gescheiden opgevangen, zo mogelijk vast gehouden en/of geïnfiltreerd en pas dan afgevoerd naar het watersysteem.

### **4.2 Archeologie**

Ter plaatse geldt een hoge archeologische verwachting. Dit blijkt uit zowel het provinciale omgevingsbeleid, als ook uit de (nog niet vastgestelde) archeologische beleidskaart gemeente Tynaarlo.

Er geldt vanuit het provinciale omgevingsbeleid een vrijstelling voor archeologisch onderzoek voor het beroeren van de bovenste 30 cm van de ondergrond. Bij de realisatie van de geluidwal met schanskorf zal in een beperkte mate de ondergrond ter plaatse worden geroerd. Het gaat hierbij met name om het uitgraven van een nieuwe watergang enige meters ten oosten van de bestaande watergang. Ook zal aan de westzijde van de geluidwal een grindkoffer worden gerealiseerd ten behoeve van de afwatering van de N34. Bij de realisatie van de eigenlijke geluidwal zal uitsluitend grond worden opgebracht.

Gezien de geringe oppervlakte van het plangebied geniet het de voorkeur om geen separaat archeologisch booronderzoek te doen, maar het archeologisch onderzoek te laten samenvallen met het uitgraven van de sloot en grindkoffer. In overleg met de gemeentelijk archeoloog is ertoe besloten de genoemde werken uit te graven onder archeologische begeleiding. De gemeente zal hiertoe zelf een programma van eisen opstellen.

Eventueel aanwezige archeologische waarden ter plaatse zijn voldoende gewaarborgd.

### **4.3 Ecologie**

Door onderzoeksbureau Ecogroen is een quickscan uitgevoerd naar de in het plangebied aanwezige ecologische waarden, genaamd 'Quickscan flora- en fauna, geluidwal N34 Zuid Es, Zuidlaren', d.d. 17 november 2011 (conceptversie). Het volledige rapport is als afzonderlijke bijlage bij dit plan opgenomen. Hieronder volgen de algemene conclusies uit het onderzoek.

Uit dit onderzoek blijken geen onoverkomelijkheden voor de aanleg en realisatie van de beoogde geluidwal met schanskorf. Gezien de periode waarin het veldonderzoek is uitgevoerd (late herfst, de periode waarin veel bloemen uitgebloeid en afgestorven zijn) kan op basis van de aanwezige

terreinkenmerken de aanwezigheid van enkele mogelijk te beschermen plantensoorten niet worden uitgesloten. Ditzelfde geldt voor de mogelijke aanwezigheid van de Levendbarende hagedis. Om over de eventuele aanwezigheid van genoemde soorten uitsluitel te verkrijgen zal hier in het voorjaar (voorafgaand aan de realisatie van de geluidswal) een nader onderzoek naar worden uitgevoerd.

Wanneer inderdaad beschermde soorten van tabel 2 van de Flora- en faunawet aanwezig zijn, zullen passende mitigerende maatregelen worden genomen om de functionele leefomgeving te behouden.

#### *Vormvrije m.e.r.-beoordeling*

Het voorliggend plan behelst een activiteit tot wijziging van de autoweg N34 door middel van de realisatie van een geluidswal met schanskorf buiten de bebouwde kom. Qua aard, omvang en ligging is het bouwplan niet gelijk te stellen aan de in de betreffende en omschreven activiteiten en gevallen zoals bedoeld in het Besluit m.e.r.

Wijziging van een autoweg valt weliswaar onder de in de D-lijst aangegeven activiteiten, echter dit geldt slechts in de gevallen waarin sprake is van een tracélengte van 5 kilometer of meer. De tracélengte waarop de wijziging betrekking heeft bedraagt slechts ca. 480 m.

Op 1 april 2011 heeft er een wijziging van het Besluit m.e.r. plaatsgevonden. Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst en die beneden de drempelwaarden vallen moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. In bijlage III van de EU-richtlijn m.e.r. staan de criteria genoemd waarnaar moet worden gekeken bij de beoordeling. In voorliggende casus is gekeken naar deze Europese criteria.

Op basis van de uitkomsten in dit hoofdstuk 4 – Planologische toets – is inzichtelijk gemaakt dat er geen belangrijk nadelige gevolgen zijn voor de omgeving en het milieu. Beschermde gebieden liggen op voldoende afstand. Verder hebben de locatie en de omgeving verder geen bijzondere kenmerken die schade zullen oplopen door dit initiatief. Gezien de aard van de ingrepen zijn verder geen negatieve effecten te verwachten, zodat op basis hiervan verder kan worden afgezien van het verrichten van een (vorm)vrije m.e.r.-beoordeling.

#### **4.4 Verkeer**

De realisatie van een geluidswal met schanskorf heeft op zichzelf geen verkeersaantrekkende werking. Ook zal het niet leiden tot een toename van verkeersbewegingen in de omgeving, anders dan noodzakelijk voor de realisatie.

Het ontwerp van de geluidswal is conform het Handboek Wegontwerp 164B (CROW). Hiermee is de veiligheid van het verkeer op de N34 na realisatie van de wal gegarandeerd.

Het verkeer op de autoweg N34 zal tijdens de realisatie van de geluidswal hinder ondervinden van de werkzaamheden. Er zullen daarom ten behoeve van de verkeersveiligheid en de veiligheid van de werklieden bij dit werk tijdens de realisatie van dit werk de benodigde verkeersmaatregelen worden genomen. Deze zullen worden bepaald in overleg tussen de gemeente Tynaarlo en de wegbeheerder de provincie Drenthe.

Ten tijde van de werkzaamheden is in ieder geval het Handboek wegafzettingen 96B (CROW) van toepassing. De verkeersveiligheid wordt daarmee in voldoende mate gewaarborgd.

#### **4.5 Geluid**

Met deze geluidwerende voorziening wordt beoogd een afname te realiseren van overlast ten gevolge van verkeersgeluid voor de bewoners van de uitbreidingslocatie Oude Tolweg en de bestaande woonwijk Zuid-Es.

Na realisatie van de beoogde geluidswal met schanskorf bedraagt de maximale geluidsbelasting op de gevel van de meest noordwestelijke woning 48 dB. Voor de meeste overige woningen geldt dat de geluidsbelasting op de gevel nog aanzienlijk zal zijn. De realisatie van het beoogde geluidsscherm zorgt daarmee voor een zodanige afname van het verkeersgeluid dat deze voor alle woningen binnen de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder zal komen te liggen.



Ook de geluidsbelasting op de gevels van de bestaande woningen in de bestaande woonwijk Zuid-Es ten gevolge van het verkeersgeluid van de N34 zal na realisatie van deze geluidwerende voorziening aanzienlijk worden verminderd.

#### **4.6 Luchtkwaliteit**

Een onderdeel van de Wet milieubeheer betreft de luchtkwaliteit. De wet is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken, als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkeling, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De Wet milieubeheer voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de Wet milieubeheer geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde of;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt of;
- een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging of;
- een project is opgenomen in het NSL.

Zoals reeds in de paragraaf 4.4 'Verkeer' is vermeld, zal door de realisatie van deze geluidwerende voorziening geen blijvende toename van verkeersbewegingen plaatsvinden. Tevens is geen sprake van andere factoren die de luchtkwaliteit negatief zouden kunnen beïnvloeden. Dit plan zal dan ook niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

#### **4.7 Bedrijven en milieuzonering**

Er bevinden zich geen bedrijven binnen het plangebied. Ook worden er door de realisatie van deze geluidswal met schanskorf geen bedrijven in hun bedrijfsmogelijkheden beperkt.

#### **4.8 Externe veiligheid**

De externe veiligheid is bij het onderhavige plan niet in het geding.

#### **4.9 Bodemkwaliteit**

De bestaande watergang langs de N34 zal vanwege de realisatie van de beoogde geluidswal met schanskorf worden gedempt. De nieuwe watergang zal naast de beoogde geluidswal worden uitgegraven. De grond die bij het uitgraven van de nieuwe sloot vrijkomt zal binnen het werk worden toegepast. De aan te voeren extra grond is van goede kwaliteit en zal zijn voorzien van een schone grondverklaring.

Alle werkzaamheden zullen worden uitgevoerd conform het Besluit bodemkwaliteit.

#### **4.10 Economische uitvoerbaarheid**

Deze geluidswal met schanskorf wordt in eerste instantie gerealiseerd ten behoeve van de uitbreidingslocatie Oude Tolweg te Zuidlaren. De uitvoering van dit plan wordt dan ook vanuit de grondexploitatie Oude Tolweg gefinancierd.

Omdat het plangebied deels in eigendom is bij de provincie Drenthe, zijn door de gemeente Tynaarlo afspraken gemaakt met deze partij ten behoeve van realisatie, onderhoud en beheer van de geluidwerende voorziening. Deze afspraken zijn vastgelegd in een opstalovereenkomst.