



## Oplossingen voor NIEUWDORP

### Verkeersgeluid

**Dorpsraad Nieuwdorp  
oktober 2004**

Hans van Dam



# Oplossingen voor NIEUWDORP

## Verkeersgeluid



|                                                            |    |
|------------------------------------------------------------|----|
| <b>Inhoud</b>                                              |    |
| Leeswijzer .....                                           | 3  |
| Deel I - Dorpsraad Nieuwdorp .....                         | 5  |
| Historie Sloegebied .....                                  | 5  |
| Doelstelling dorpsraad Nieuwdorp .....                     | 7  |
| Woningbouw .....                                           | 7  |
| Milieuhinder verminderen/tegengaan .....                   | 8  |
| Veiligheid .....                                           | 9  |
| Basisvoorzieningniveau op peil houden. ....                | 9  |
| Overige activiteiten .....                                 | 10 |
| Deel II - Milieuhinder .....                               | 11 |
| De definitie .....                                         | 11 |
| Geluidhinder .....                                         | 12 |
| Lichthinder .....                                          | 12 |
| Trillingshinder .....                                      | 12 |
| Geurhinder .....                                           | 12 |
| Stofhinder .....                                           | 12 |
| Rookhinder .....                                           | 12 |
| Regelgeving .....                                          | 13 |
| Vreemde regels .....                                       | 13 |
| Doelstelling Wet geluidhinder .....                        | 13 |
| Europese rekenregels .....                                 | 14 |
| Geluidcontour industrie .....                              | 14 |
| Deel III - Verkeersgeluid .....                            | 15 |
| Probleemhistorie .....                                     | 15 |
| Verkeersgeluidwerenden maatregelen .....                   | 16 |
| Wanneer wordt geluid hinderlijk .....                      | 16 |
| Oplossingen .....                                          | 16 |
| De mogelijkheden op een rij .....                          | 16 |
| Meten is weten .....                                       | 17 |
| Uitstel niet nodig .....                                   | 17 |
| Doortrekken dijken en plaatsing geluidschermen .....       | 18 |
| Aanpassen aan- afvoerwegen Frankrijkweg .....              | 19 |
| Aansluiting Sloeweg op Europaweg .....                     | 19 |
| Conclusie .....                                            | 21 |
| Bijlage I Decibel waarden vertaald naar soort geluid ..... | 22 |
| Bijlage II Een cumulatieve dosismaat in de praktijk .....  | 23 |
| Literatuurlijst .....                                      | 27 |



# Dorpsraad Nieuwdorp



## Leeswijzer

Voor u licht een notitie van de dorpsraad van Nieuwdorp. De directe aanleiding voor deze notitie vormt het uitblijven van de tijdens de jaarvergadering van 2003 door dhr Van Waveren toegezegde maatregelen om de geluidsoverlast voor de Nieuwdorpse bevolking te verminderen. De dorpsraad van Nieuwdorp heeft er de laatste jaren herhaaldelijk op aangedrongen werk te maken van de geluidwerende voorzieningen rond de kern. Het lijkt erop dat, ondanks de toezeggingen dat de aanleg van geluidswerende voorzieningen hoge prioriteit heeft, de te nemen maatregelen steeds aan nieuwe nog uit te voeren projecten gekoppeld worden. Hoewel de nadruk van deze notitie wat ons betreft ligt op het wegnemen van de geluidsoverlast die door het explosief gegroeide wegverkeer wordt veroorzaakt menen we met dit document de rol en visie van de dorpsraad duidelijk te verwoorden. Omdat het volume van de notitie aanzienlijk leek het ons verstandig om het document in drie afzonderlijke delen, die los van elkaar te lezen zijn, op te splitsen.

### 1. Dorpsraad

In het eerste deel wordt het ontstaan en de rol van de dorpsraad uitgelegd. Dit deel geeft inzicht in de rol en taakgebieden van de dorpsraad. Na een korte historie van het industriegebied. Wordt de rol van de dorpsraad van Nieuwdorp toegelicht. De hoofddoelstelling van de dorpsraad is het leefbaar houden van Nieuwdorp. Hiervoor zijn een aantal peilers gedefinieerd die elk een duidelijke relatie met elkaar hebben. Woningbouw veiligstellen is een zeer belangrijke peiler onder onze doelstelling. Door de natuurlijke groei op te vangen kan de leefbaarheid van het dorp worden gewaarborgd. Het terugdringen van milieuhinder is een noodzaak om de woningbouw peiler te kunnen behouden.

### 2. Milieuhinder

Het tweede deel behandelt de milieuhinder waar wij als Nieuwdorpers mee te maken hebben. Milieuhinder is onder te verdelen in een aantal vormen van overlast. Deze effecten van deze soorten overlast op onze kern worden uitgewerkt. We zien dat we ons op dit moment het meest richten op licht en geluidhinder. Lichthinder wordt aangemerkt als mogelijke onderbelichte hindervorm. Geluidhinder is duidelijk aanwezig maar een voor ons erg complexe materie. Hoewel de diverse geluidbronnen wettelijk onder te verdelen zijn in een verkeer-, industrie-, spoor- en haven component, zouden wij indien er over gecommuniceerd wordt graag zien dat ze bij elkaar worden opgeteld. (zie cumulatieve dosismaat die in de bijlage wordt uitgewerkt.) Dit omdat voor Nieuwdorp de som van het geheel geldt. De invoering van de Europese normen per juni 2004 lijkt ons een mooi moment om een aantal aanpassing in het provinciale geluidsbeleid door te voeren.

Op dit moment staat de huidige geluidcontour ter discussie. De Provincie wil de geluidcontour die nu al haar schaduw over toekomstige woningbouw van de kern werpt verruimen. Deze verruiming is noodzakelijk om op nu nog de braak liggende delen van het industrieterrein bedrijvigheid toe te staan. Hoewel deze mogelijke uitbreiding van de geluidcontour los staat van de verkeersgeluidhinder problematiek en er hierover nog overleg met de betrokken dorpsraden plaats vind willen we onze huidige visie over de plannen toch weergeven.

Verruiming van de geluidcontour ten gunste van de industrie zonder toezeggingen waarbij rekening wordt gehouden met de toekomst van Nieuwdorp is wat ons betreft onaanvaardbaar. De wet geluidhinder en Europese bepalingen bieden ons wat dat betreft een aantal handvaten. De verruiming van de geluidcontour is in onze ogen de laatste stap als andere stappen niet meer mogelijk zijn. De wet geluidhinder is hier erg duidelijk in.

### 3. Oplossingen verkeersgeluidhinder.

In het derde en laatste deel wordt de geluidhinder door het verkeer behandeld. De dorpsraad biedt in dit deel van de notitie een aantal mogelijkheden aan om het probleem aan te pakken. Doelstelling is de geluidhinder terugbrengen tot een niveau waarbij de natuurlijke groei van de kern gewaarborgd blijft. Met een concreet voorbeeld geven we aan hoe in onze ogen de hinder ter hoogte van de Frankrijkweg middels een aantal simpele ingrepen kan worden verminderd. Het wachten op de uitvoering van de in de toekomst gepland staande infrastructurele aanpassingen rondom ons dorp is volgens ons niet nodig. Door nu een start te maken met een aantal maatregelen waaronder een geluidwal om de kern kan een deel van het subjectieve hindergevoel aangepakt worden. We rekenen erop met deze notitie een snelle start van de aanpak van de verkeer en spoor geluidhinder een stap dichterbij te hebben gebracht.

Als dorpsraad hebben we de provincie al meerder malen laten weten dat we graag structureel betrokken willen worden bij, en een adviserende rol krijgen in de planvorming rondom onze kern. Deze notitie pleit hiervoor.



# Dorpsraad Nieuwdorp



# Oplossingen voor NIEUWDORP

## Deel I Dorpsraad



### Deel I - Dorpsraad Nieuwdorp

#### *Historie Sloegebied*

In de 50-er jaren raakt het Vlissingse havens gebied vol en besluit men, gesteund door de Provincie, uit te wijken naar een gebied ten oosten van Vlissingen. Het recentelijk ingepolderde gebied had als voordeel dat het aan diep vaarwater lag en er hoefde geen kostbare landbouwgrond te worden opgeofferd.

Rond 1960 start de aanleg van het industrie gebied Vlissingen-Oost. Doormiddel van zandopspuiting worden de contouren van de industrie zone zichtbaar. Op 2 september 1964 wordt de Sloehaven door Koningin Juliana geopend. In dat jaar werd ook het eerste deel van de reparatiewerf van de Schelde in gebruik genomen. Het jaar daarop vestigt zich ook M en T international in het sloegebied.

In het jaar 1966 wordt middels een aftakking van de ringlijn van de Spoorwegmaatschappij Zuid-Beveland een goederenspoor naar het havengebied aangelegd. Dit om het goederenvervoer vanuit de havens een extra impuls te geven.

Deze actie trekt wederom nieuwe bedrijvigheid aan. Hoechst (1966). In 1968 volgt de aanleg van een Containerterminal van de NV haven van Vlissingen (Sloehaven) en Pechiney vestigt zich het jaar daarna. Hieraan gekoppeld zien we de bouw van de elektriciteitscentrale van toenmalige PZEM. Begin jaren 70 vestigt TOTAL zich in het industriegebied waardoor een verlenging van Cittershaven noodzakelijk is. Er volgen daarna nog vele bedrijven

In de eerste decennia van de ontwikkeling van het sloegebied ligt de nadruk op het scheppen van werkgelegenheid en komt het milieu en de overlast voor de omliggende kernen op het tweede plan. In het licht van die tijd bezien niet vreemd. Ook Nieuwdorp heeft een gedeelte van het dorp op zien worden geofferd voor de ontwikkeling van het sloegebied. (De Bernhardweg loopt pal over het laatste stuk van de Havenweg). In de jaren 70 merken we dat de tot dan toe geaccepteerde expansiedrift van het Sloegebied weerstand gaat oproepen. De plannen voor het bestemmingsplan industrieterrein Borsele Sloe dat in 1973 wordt aangenomen leidt tot een groot aantal bezwaren van omwonenden. De mogelijke komst van het chemisch bedrijf Montedison omstreeks 1975 resulteert in de vorming van een dorpsraad in Nieuwdorp.

In die tijd is er alleen sprake van risicocontouren. De bewoning moet op voldoende afstand liggen van de industrie! In die tijd was er van contouren voor geluid niet of nauwelijks sprake.

Dit valt op te merken uit de plannen die de gemeente 's-Heer Arendskerke met Nieuwdorp had. Een dorp aan de rand van een gebied met in de toekomst veel werkgelegenheid moest wel voldoende

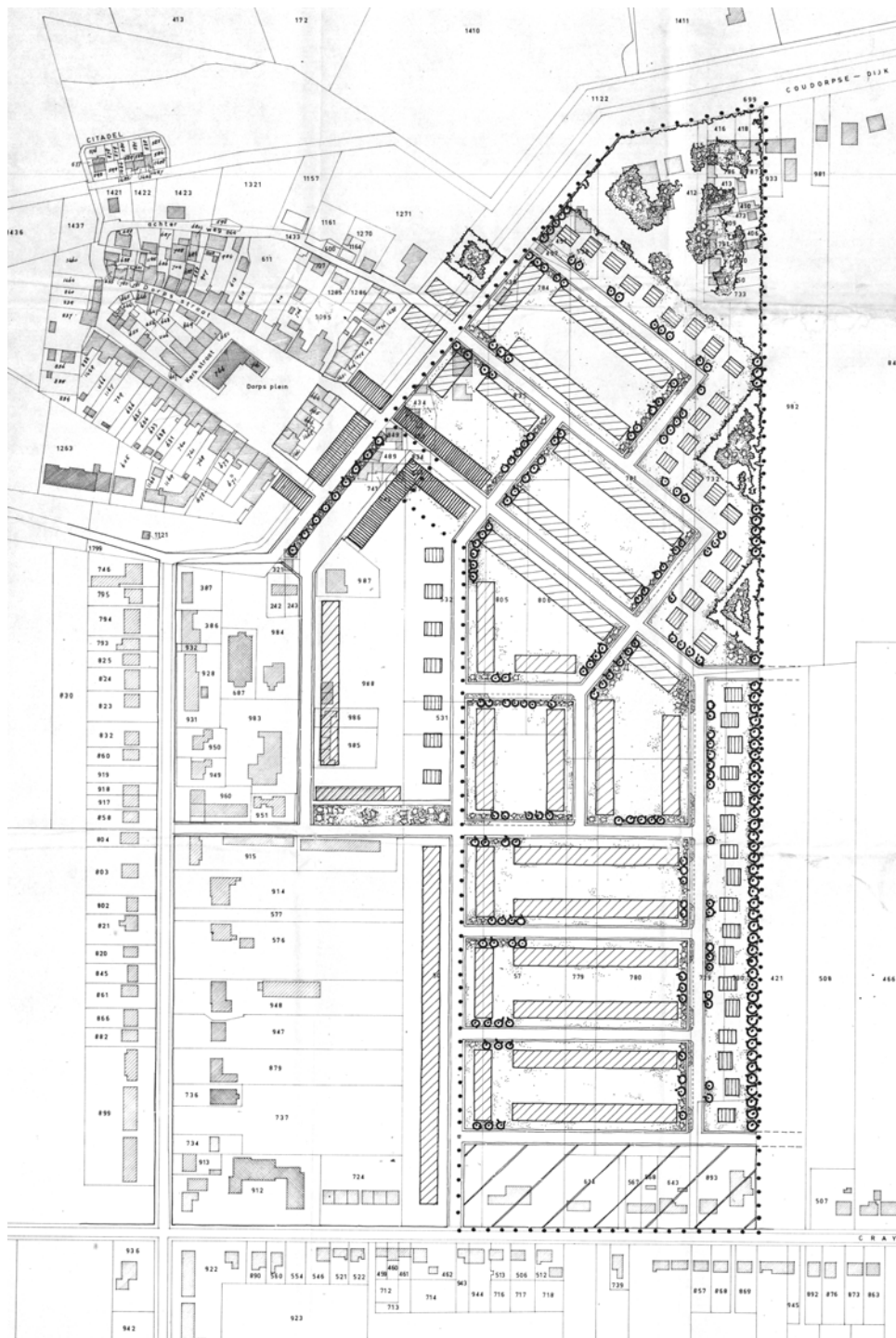


woningen hebben. De aanleg van het industriegebied zou immers enkel voorspoed brengen voor de kern. In 1964 kunnen we deze gedachtegang terugvinden op het ontwerp bestemmingsplan dat de toenmalige gemeente 's-Heer Arendskerke voor Nieuwdorp had opgesteld. De toekomst bracht echter geen verdubbeling van het aantal inwoners met zich mee. De plannen van 1964 zijn nimmer gerealiseerd.

We zien anno 2004 dat Nieuwdorp een dorp is dat in de schaduw van het industriegebied ligt. Het industriegebied en alle consequenties van hier gebundelde activiteiten dreigen een negatief stempel op de woonbeleving van de gemiddelde Nieuwdorper te drukken.

De dorpsraad stelt zich ten doel deze negatieve spiraal te doorbreken. Wij vinden dat overleg hiervoor het juiste middel is. We streven er naar dat in de komende 5 jaar de belevingswaarde van de kern middels diverse maatregelen op een aanvaardbaar niveau wordt gebracht. Deze notitie is een van de middelen die we hiervoor willen gebruiken. Laten we eerst maar eens kijken wat de doelstelling van de dorpsraad is en welke peilers deze doelstelling ondersteunen.

## Dorpsraad Nieuwdorp



Gedeelte van het bestemmingsplan van de voormalige gemeente 's-Heer Arendskerke (1964)

## Doelstelling dorpsraad Nieuwdorp

*De dorpsraad probeert een schakel te zijn tussen overheid, bedrijven en dorpsbewoners om de algemene belangen van Nieuwdorp te behartigen. We proberen door overleg met instanties en bedrijven de leefbaarheid in Nieuwdorp te behouden en te verbeteren. De dorpsraad is geen vooruitgeschoven post van de gemeente, maar een door Nieuwdorpers opgerichte raad die zich bezig houdt met zaken die het belang van Nieuwdorp dienen.*

De dorpsraad probeert een vinger aan de pols te houden en gesprekspartner te zijn bij zaken die invloed op de leefbaarheid van Nieuwdorp hebben.

De doelstelling leefbaarheid steunt op een aantal peilers die wij als dorpsraad redelijk intensief proberen te monitoren.

### 1. Woningbouw

Mogelijkheden voor nu en in de toekomst veiligstellen:

- o ruimte creëren in (toekomstige) bestemmingsplannen
- o woningbouw voor alle doelgroepen (starters, doorstromers, senioren) mogelijk maken

### 2. Milieuhinder verminderen/tegengaan

Uitbreiding van nadelige invloed van het industriegebied en infrastructuur op de kern tegengaan

- o milieuoverlast verminderen
- o grenzen inzichtelijk maken
- o visuele hinder verminderen
- o waardevolle gebieden beschermen.

### 3. Veiligheid

- o verkeersveiligheid (snelheid en sluiptverkeer)
- o overlast (vandalisme etc)

### 4. Basisvoorzieningniveau op peil houden.

- o scholen
- o winkelbestand
- o openbaarvervoer
- o verenigingen
- o sociale activiteiten
- o speelterreinen

## Woningbouw

De mogelijkheid tot vestiging binnen de kern in huur- of koopwoningen zorgt ervoor dat het basisvoorzieningenpakket van de kern in stand kan worden gehouden. In onze optiek is dat een van de manieren om de leefbaarheid te waarborgen.

Doordat er op dit moment een gebrek aan starters woningen en in de toekomst aan senioren woningen is vindt er bijna geen doorstroming plaats. Dit heeft weer tot gevolg dat er te weinig keuzeruimte voor de jongeren/starters op de woningmarkt is waardoor onze doelstelling in gevaar komt.



De vraag hoe het komt dat woningbouw voor de autonome bevolking steeds moeilijker wordt beantwoorden wij als volgt; "Steeds strenger wordende regelgeving die aan de industrie wordt opgelegd welke ons inziens hun oorsprong vinden in de bescherming van de omwonenden levert de laatste jaren een ongewenst neveneffect op."

Een doelstelling van het provinciaalbeleid is "dat in het jaar 2010 niet meer mensen hinder van geluid mogen hebben dan in 1985".<sup>1</sup> Een nobel streven, alleen betekent het dat het Sloegebied en de kernen eromheen gevangen zitten in een status quo

<sup>1</sup> (pagina 52 Provinciaal milieubeleidsplan 2001-2006 "Groen licht").

De dorpsraad Nieuwdorp heeft in het verleden een aantal ideeën geopperd waardoor de woningbouw mogelijkheden in de toekomst gewaarborgd kunnen worden.

Zo hebben we reeds gevraagd om een aantal gebieden aan te wijzen als potentiële woningbouw locaties, zodat in de toekomst mogelijke woningbouw zonder tijdrovende procedures kan plaatsvinden. We hebben hiervoor het bedrijfsterrein van Boot en Buteijn in gedachte maar denken ook aan locaties achter bijvoorbeeld de Lewedijk.

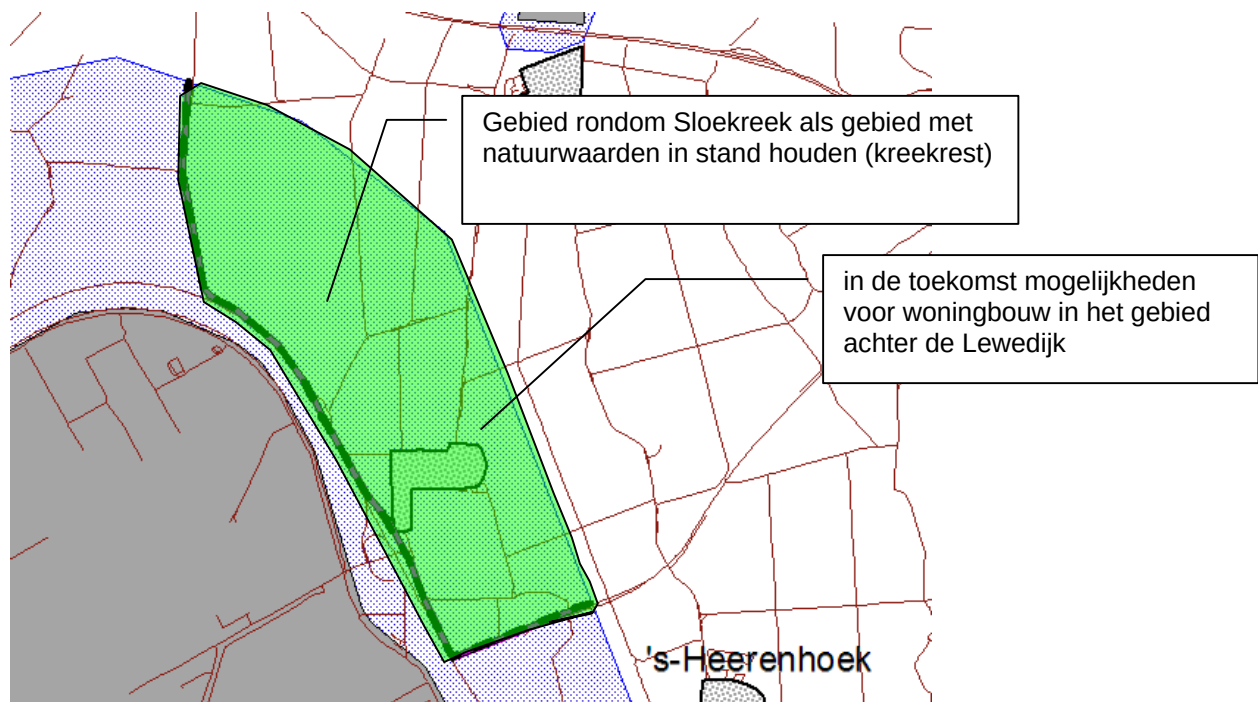
We zien dat door de nieuwbouw van het bouwplan Coudorp II jonge gezinnen niet gedwongen zijn zich buiten de kern te vestigen waardoor de scholen hun leerlingenbestand misschien eens een keer zien groeien de komende jaren. De nieuwbouw zorgt daarnaast sinds jaren voor enige doorstroom in het "goedkopere" woningsegment. Onze vrees is dat deze positieve ontwikkeling doordat er geen vervolg locaties voor nieuwbouw voorhanden zijn van tijdelijke aard is. Ons streven is naar behoefte jaarlijks 2 á 3 nieuwe woningen aan de kern toe te voegen en niet iedere keer een aantal per 10 jaar.

### Milieuhinder verminderen/tegengaan

Nieuwdorp ligt tegen het industriegebied aan, iets wat duidelijk opvalt als je die kant op kijkt. Kijk je de andere kant op dan hoor je voornamelijk het verkeer dat gestaag langs twee zijden van ons dorp passeert, het uitzicht is relatief ongeschonden.

Een belangrijke peiler die duidelijk een relatie heeft met de hiervoor besproken woningbouw peiler is het verminderen dan wel tegengaan van milieuhinder.

Omdat het makkelijker communiceert als men over concrete afgebakende gebieden spreekt proberen we door het gebruiken van natuurlijke grenzen de scheiding tussen industrie en woongebied en de daartussen liggende bufferzone inzichtelijk te maken. Hieronder staat een eerste aanzet van zo'n schets.



De tekening is gebaseerd op het industriegebied en de contour eromheen. Het groene gebied is het aandachtsgebied van de dorpsraad. Dit gebied gescheiden door de Sloeweg - Bernhardweg en de Quarlespolderweg willen we vrij houden van ongewenste industriële activiteiten die het landschap aantasten. Middels het verhogen en aanleggen van dijken is deze afbakening rondom de snelwegen te realiseren. De Quarlespolderweg is gekozen omdat deze het gebied om de Sloekreek markeert.

In het gebied rondom de Sloekreek moeten de natuurwaarden worden versterkt. Een doorsteek naar het Veerse meer zou in principe mogelijk moeten zijn. De bufferzone tussen industrie en kern zou in het Sloebos project moeten worden ingepast en worden voorzien van fiets/skate paden om een recreatieve groene corridor te creëren.



Een noodzaak voor een actuele kaart is het inzichtelijk maken van de soorten hinder en op welk gebied de regelgeving betrekking heeft. De dorpsraad heeft op dit moment onvoldoende inzicht in de gebieden waarop de regelgeving betrekking heeft. Dit ervaren we als een handicap. We proberen de laatste jaren op diverse manieren informatie in te winnen om meer inzicht te krijgen in de situatie rondom onze kern zodat we onze doelstellingen kunnen ondersteunen. Het verkrijgen van de juiste informatie lijkt spijtig genoeg ook al een doel op zich te zijn.

Een anders aspect van het verminderen van milieuhinder is het tegengaan van visuele hinder aan relatief onbeschadigde kanten van de kern. Rondom de kern liggen een aantal gebieden die potentie hebben voor natuurherstelplannen. Het in stand houden van deze gebieden of door de gebieden "rekening houdend met de beperkingen van de nabijgelegen bronnen" toch als waardevol aan te merken draagt in onze ogen bij aan het verhogen van het woongenot in de kern. De negatieve houding van de dorpsraad tegen het windpark aan de Bernhardweg heeft hier deels mee te maken. (De hooftredenen dat deze zaken in het industriegebied thuishoren blijft wat ons betreft nog steeds van kracht)



Gezicht over het restant van de Sloekreek in de richting van het industriegebied.

## Veiligheid

De dorpsraad van Nieuwdorp ziet de veiligheid in het dorp al jaren als een item. In een enquête in 2003 zijn een aantal verkeersgevaarlijke punten geïdentificeerd en onder de aandacht gebracht van de gemeente en het waterschap. We hopen in overleg deze knelpunten de komende jaren stapsgewijs aan te kunnen passen. Een knelpunt dat deels te maken heeft met de komst van de tunnel is de toename van sluipverkeer. In het derde kwartaal van 2004 hopen we hierover gegevens binnen te krijgen waaruit we in overleg met de gemeente conclusies uit kunnen trekken.

Voor de Hertenweg ter hoogte van de Peuterspeelzaal en Basisschool blijkt een onveilige plek. Omdat de school in- en uitga tijden samenvallen met relatief verkeersdrukte perioden is en blijft dit een probleem wat aandacht blijft vragen.

We hebben ons vorig jaar actief met het inrichten van het terrein rondom het JOP beziggehouden. Op dit moment constateren we dat de activiteiten van de jeugd in de "probleem leeftijd" zich rond deze door de gemeente geplaatste JOP containers concentreren. De toegenomen controle van de politie na diverse vandalisme acties hebben volgens ons een positief resultaat. Het schoonhouden van het gebied rondom de containers is een punt van zorg.

## Basisvoorzieningniveau op peil houden.

De laatste benoemde peiler onder de doelstelling van de dorpsraad is het in stand houden van de basisvoorzieningen in de kern. We constateren dat de huidige mobiele maatschappij andere behoeften heeft dan die van een aantal jaren terug. De dorpsraad wil graag een school in de kern waar kinderen uit elke doelgroep in goede harmonie onderwijs kunnen volgen. Op dit moment is er openbaar en PC onderwijs mogelijk. De beide scholen zijn op dit moment eigenlijk alleen levensvatbaar doordat ze zijn opgegaan in een groter verband. Dit betekent volgens ons alleen dat de beide scholen tot een aantal leerlingen dat rond de 20 ligt kunnen blijven bestaan. Of het voor de kinderen prettig/wenselijk is om in groepen van 1 tot 6 kinderen te zitten is maar zeer de vraag.



Het levensmiddelen winkelbestand is gering. Als dorpsraad onderkennen we dat de bevolking deels zelf verantwoordelijk is voor de achteruitgang hiervan. De mobiele burger trekt liever wekelijks naar de grotere kernen/steden om ons heen om de levensmiddelen te halen, omdat daar een groter assortiment is. Voor de minder mobiele inwoners is in onze ogen een levensmiddelenzaak of bezorgdienst wel noodzakelijk.

Het verenigingsleven is nog steeds bruisend te noemen. Het verenigingsbestand is de lijm die het dorp bijeen houdt. De SV Nieuwdorp is meer dan een sportvereniging. Door het organiseren van allerlei activiteiten wordt de saamhorigheid in de kern versterkt. Ook de speeltuinvereniging, club, oranjevereniging en allerlei kerkelijke organisaties zijn verantwoordelijk voor het dorpsgevoel.

We onderkennen binnen de kern wel een gebrek aan speelvoorzieningen. De speeltuin die we zeker tot een van de mooiere van Zuid-Beveland kunnen rekenen is maar een half jaar open na de schooltijden. Vanaf april tot aan de herfstvakantie voorziet deze speeltuin in een behoefte. Buiten de openingstijden en tussen november en april is er echter nergens een speelvoorziening binnen de kern beschikbaar wat ons nog altijd verbaast.



Uitzicht over het verkeerspark in de speeltuin, de sportvelden, groenstrook en het industriegebied.  
(Foto: M.de Hamer)

### **Overige activiteiten**

De dorpsraad is veel tijd kwijt aan het constant monitoren van de voorgaande punten wat we helaas nog altijd moeten door het goed lezen van de Bevelander, de gemeentelijke info en het constant in de gaten houden van websites. We hopen dat in de toekomst zaken die Nieuwdorp aangaan vroeg in het traject onder de aandacht van de dorpsraad worden gebracht.

In voorkomende gevallen proberen we als dorpsraad als schakel te dienen tussen overheid en dorpsbewoners. Het moet dan wel gaan om zaken die het algemeen belang dienen. Vaak kan middels een email naar de gemeente Borsele een zaak snel worden opgehelderd en teruggekoppeld worden. Door de goede communicatie met de gemeente kunnen ook kleine ergernissen van burgers snel worden kortgesloten.

Er ligt voor de dorpsraad nog voldoende werk in het verschiet. Hoewel veiligheid en het in stand houden van basis voorzieningen onze aandacht hebben willen we op dit moment onze pijlen richten op het verminderen van de overlast door de industrie en verkeer welke een duidelijk relatie heeft met onze woningbouwpeiler.



# Oplossingen voor NIEUWDORP

## Deel II Milieuhinder



## Deel II - Milieuhinder

### De definitie

De in 1996 opgestelde europees IPPC richtlijn is in de Nederlandse wetgeving als volgt vertaald: *"Verontreiniging" De directe of indirecte inbreng door menselijke activiteiten van stoffen, trillingen, warmte of geluid in lucht, water of bodem, die de gezondheid van mens of de milieukwaliteit kan aantasten, schade kan toebrengen aan materiele goederen, dan wel de belevingswaarde van het milieu of ander rechtmatig milieugebruik kan aantasten of in de weg staan."*

Wij gebruiken voor de duidelijkheid liever de Vlaamse vertaling omdat deze de wat stoffige vertaling handen en voeten geeft:

*Milieuhinder of -verstoring (geluids-, trillings-, geur-, stof-, rook- en lichthinder) is een onaangenaam gevoel met zowel een objectief als een subjectief karakter. Objectieve factoren zijn de fysische eigenschappen, de frequentie van optreden, de duur en variabiliteit in de tijd. De subjectieve beoordeling kan onder meer te maken hebben met leeftijd, moment van de dag, emissiehistorie of betrokkenheid bij de bron.*

*Kenmerkend voor verstoring is het lokale karakter ervan. Hoe verder we ons van de bron verwijderen, hoe kleiner het effect wordt. Daartegenover staat dat hinder in tegenstelling tot veel andere milieuthema's direct merkbaar is.*

*De hinder kan leiden tot geestelijke, en bij ernstige hinder zelfs tot lichamelijke aantasting van het welzijn (stress, hartritmestoringen, braakneigingen). Sommige vormen van verstoring leiden eveneens tot materiële aantasting van goederen.*

Onder milieuhinder vallen de volgende vormen van hinder

- geluidshinder
- lichthinder
- trillingshinder
- geurhinder
- stofhinder
- rookhinder

We willen de vormen van hinder voor zover die betrekking hebben op onze kern hieronder behandelen.



## Geluidhinder

Dit willen we in het volgende hoofdstuk verder uitdiepen

## Lichthinder

De toenemende lichthinder baart ons als dorpsraad zorgen. Bedrijfsterreinen worden steeds vaker volledig verlicht. Deze verlichting is tot ver in de omtrek zichtbaar. Als dorpsraad zijn wij alert op deze vorm van overlast. We volgen de ontwikkelingen op dit gebied met argusogen.

## Trillingshinder

Op dit moment ondervinden we binnen de kern weinig overlast door trillingshinder.

## Geurhinder

Geregeld ondervinden we overlast van geur hinder vanuit het industriegebied. Wij denken dat met de vormen van industrie die in het Sloegebied aanwezig zijn dit een gegeven is. We hopen dat de dalende trend die zich de laatste jaren door de regelgeving heeft ingezet zich doorzet.

## Stofhinder

Woningen aan de zijde van het industriegebied ondervinden last van stofhinder door het industriegebied en/of verkeer. Uit door ons gelezen milieujaarverslagen blijkt dat net als de geurhinder de stofhinder minder word. Uit recente andere onderzoeken blijkt echter dat Zeeland door haar ligging tussen Rotterdam en Antwerpen wel degelijk overlast van fijn stof heeft. Het is dus te vroeg om te zeggen dat deze vorm van overlast niet meer speelt. Door het toegenomen autoverkeer neemt de kans op fijn stof door het verkeer waarschijnlijk ook toe. We gaan er vanuit dat dit de aandacht van de provincie heeft.

## Rookhinder

Een aantal huizen ondervindt bij een op het dorp gerichte wind overlast van de rook van het industriegebied. De blauwige rook van Thermphos geeft vanaf het Coudorp soms visuele overlast

Wij willen in deze notitie de nadruk leggen op de meest nadrukkelijk aanwezige vormen van hinder. Hoewel er nog steeds geregeld sprake is van geurhinder en de huizen aan de industriezijde duidelijk te maken hebben met stofhinder willen we daar nu niet de nadruk op leggen omdat we merken dat deze vormen jaarlijks minder vaak voorkomen. Deze trend valt niet te herkennen in de licht- en geluidhinder.

Voor wat betreft de lichthinder hebben we nog geen duidelijk gemeentelijk en/of provinciaal beleid kunnen herkennen. We gaan er vanuit dat dit in de nabije toekomst duidelijk wordt.



zicht op het kruispunt Frankrijkgweg-Bernhardweg ter vanaf de Hertenweg in Nieuwdorp



## Geluidhinder

Het is onmiskenbaar dat we binnen de kern Nieuwdorp geluidhinder ondervinden door een aantal zaken uit het omliggende gebied.

Deze geluidsoverlastbronnen verdelen wij onder in:

- Overlast door auto- en treinverkeer
- Overlast veroorzaakt door de bedrijvigheid in de nabije omgeving

## Regelgeving

De regelgeving op geluidgebied is complex en bijkans onmogelijk te begrijpen voor een niet ingewijde. Wij interpreteren de rondom onze kern gebruikte regelgeving op het gebied van geluid als volgt:

- De verschillende geluidbronnen worden in de regelgeving uit elkaar getrokken.
- Per geluidcategorie zien we aparte blokken (ruimten) die binnen een bepaalde periode mogen worden gevuld indien aanpassingen onder het mom van reconstructie worden uitgevoerd. Bij reconstructies is blijkbaar een toename van 2dB(A) toegestaan terwijl 3dB(A) een verdubbeling van het geluidniveau inhoudt. In de bijlage II vindt u ter verduidelijking een tabel met daarin decibelwaarden en wat men zich daarbij moet voorstellen.
- Pas als de toename in een bepaalde periode boven een wettelijke norm ligt moeten er aanvullende onderzoeken worden uitgevoerd c.q. vergunningen worden aangevraagd, en zijn geluidwerende maatregelen vaak noodzakelijk.

Indien je binnen de periode binnen die toegestane verhoging blijft dan is er niets aan de hand. Het wordt pas lastig indien de geluidruimte vol is.

| geluidruimte      | periode w | periode x | periode y | periode z |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| verkeerslawaaï    |           |           |           |           |
| industrielawaai   |           |           |           |           |
| spoorlawaaï       |           |           |           |           |
| scheepvaartlawaaï |           |           |           |           |

Graag zouden we van de provincie vernemen of onze interpretatie van de regelgeving juist is.

## Vreemde regels

*"Als uitzondering regel wordt dan wordt het tijd om de regel aan te passen"*

Regelgeving moet in onze optiek een beschermende werking hebben en niet een verstikkende. Het lijkt ons een taak voor de overheden om deze bizarre situatie aan te passen zodat een voor iedereen begrijpelijke regelgeving overblijft. Het mag niet zo zijn dat het voeren van artikel 19 procedures een standaard stap wordt in de procedure tot een vergunningsaanvraag.

Door de eerder beschreven aanpassingen en/of andere interpretatie van regelgeving lijken de voorheen beschermende maatregelen zich nu ineens tegen de kern te keren. Bij een aanpassing op een geluidbron wordt alleen maar met deze geluidsoort rekening gehouden. Een verhoging van 2 dB(A) is in vele gevallen zonder bijkomende procedures mogelijk<sup>2</sup>. Bij het verlenen van ontheffingen voor b.v. het bouwen van een woning wordt echter met alle lawaibronnen rekening gehouden. Hierdoor hebben mensen ineens zonder er ooit bij stil te hebben gestaan een probleem. Het geluidniveau aan de gevel ligt boven het toelaatbare geluidniveau. In de rapporten zie je dan ineens getallen verschijnen die in andere rapporten niet naar boven komen omdat daar de andere geluidbronnen, als niet ter zake doend, worden weggelaten.

De dorpsraad pleit dan ook voor de toepassing van de in bijlage II uitgewerkte cumulatieve dosismaat. Binnen de cumulatieve dosismaat worden alle bronnen opgeteld wat eenduidige en duidelijke communicatie mogelijk maakt. Op dit moment heeft iedereen zijn mening over geluid maar is het praten over geluid voorbehouden aan specialisten.

## Doelstelling Wet geluidhinder

Doel van de Wet geluidhinder is het voorkomen dan wel beperken van geluidhinder. Voor de geluidhinder vanwege wegverkeerslawaaï wil de wet dit bereiken door:

- het bevorderen van stiller verkeer (**bronmaatregelen**);
- te voorkomen dat nieuwe geluidknelpunten ontstaan (**preventie**);
- te voorkomen dat bij reconstructie van wegen de geluidhinder toeneemt (**stand-still beginsel**);
- maatregelen te treffen bij bestaande situaties met een hoge geluidbelasting.

<sup>2</sup> indien bij een project sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder kan zonder problemen een toename van 2 dB(A) t.o.v. de huidige situatie worden gerealiseerd. (bron: NSG) (Westerscheldetunnel en verleggen spoorlijn kunnen dus beiden voor 2 dB(A) toename zorgen.)



Deze doelstellingen zijn volgens ons van toepassing op alle vormen van geluidhinder, en kunnen wat dat betreft op alle vormen van geluidhinder worden toegepast. Daarbij zijn we een voorstander om de methoden in combinatie toe te passen.

De Nieuwdorpse bevolking weet dat bedrijvigheid enige overlast met zich mee brengt. De bevolking van Nieuwdorp gaat er vanuit dat de overheid haar taak ten opzichte van de Nieuwdorpse bevolking serieus neemt en deze overlast middels de haar ter beschikkingstaande wet en regelgeving tot een minimum beperkt houdt en waar mogelijk terugdringt.

## Europese rekenregels

Ondanks de vele positieve zaken die de nieuwe Europese geluid regelgeving met zich meebrengt kleeft er ook een gevaar aan. De kans bestaat dat met de invoering van Europese rekenregels voor het bepalen van geluidshinder extra geluidruimte wordt gecreëerd omdat het makkelijk is om de oude grenswaarden over te nemen. Dit schept echter meer geluidruimte doordat de rekenformule anders is<sup>3</sup>. Dit is een niet wenselijke situatie voor de omwonenden van het gebied. We gaan er vanuit dat de rekenregels hierop worden aangepast zodat we als Nieuwdorpers niet de dupe worden van extra geluidhinder door andere rekenmethodes. De dorpsraad zou graag van de provincie vernemen wat de invoering van deze Europese normen voor onze kern betekend, en of de provincie door de andere grenswaarden te hanteren een geluidtoename rondom de kern toe zal staan.

## Geluidcontour industrie

Tot aan het begin van de jaren 80 is er in het gebied rondom Nieuwdorp alleen sprake van risicocontouren. De bewoning moet op voldoende afstand liggen van de industrie! Van contouren voor geluid is niet of nauwelijks sprake. Als gevolg van de wet geluidhinder (Wgh) uit 1979 zien we halverwege de jaren tachtig het fenomeen geluidcontour verschijnen. De Wgh bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidshinder door onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer. **De wet richt zich vooral op de bescherming van de burger in zijn woonomgeving**<sup>4</sup> en bevat bijvoorbeeld normen voor de maximale geluidsbelasting op de gevel van een huis.

Zoals bekend mag worden verondersteld ligt Nieuwdorp binnen de zo genaamde 50dB(A) geluidscontour. Dit is een zonering waarbinnen nieuwbouw door middel van wetgeving op milieu gebied bijna niet mogelijk is. Deze zonering is van toepassing op de bedrijvigheid binnen het industriegebied en staat los van de geluiden die door de (spoor)wegen in en om dat gebied worden veroorzaakt.

Wat ons opvalt is dat de grenzen die in 1992 vastgesteld zijn tegenwoordig anders worden geïnterpreteerd. In de jaren 80 was het de Coudorpsedijk die de scheiding tussen al dan niet problematische bouwplannen markeerde. Nu is de Stooftweg ineens de grens geworden. Dit is voor ons een onbegrijpelijke gang van zaken. Aanpassing van de geluidcontour rondom het industriegebied waardoor Nieuwdorp meer overlast verkrijgt is zonder toezeggingen ten gunste van Nieuwdorp niet aanvaardbaar.

De regelgeving mbt geluidruimte schrijft voor dat indien de industrie meer geluidsruidte nodig heeft dan 50 dB(A) dat dit dan alleen kan indien de woning die hiervan invloed ondervinden een geluidsluwe zijde hebben. Geluidsluw wil zeggen dat de geluidsbelasting door andere bronnen, zoals wegverkeer en spoorwegen minder is dan 50 dB(A). Voor alle betrokken woningen dient hiervoor eerst onderzoek te worden verricht alvorens de geluidscontouren van het Sloegebied worden aangepast. (bron NSG)

<sup>3</sup> **Verskil tussen  $L_{den}$  en etmaalwaarde**

Het verschil tussen de oude dosismaat  $L_{etmaal}$  en de nieuwe dosismaat  $L_{den}$  is de manier waarop de geluidsniveaus van de verschillende etmaalperioden (dag, avond en nacht) worden samengevoegd tot één getal. Bij  $L_{etmaal}$  geldt dat de maximale waarde van de drie etmaalperioden (de hoogste van de drie dus), inclusief de straffactoren, maatgevend is voor de waarde van  $L_{etmaal}$ . Bij  $L_{den}$  is dat een energetische middeling over de drie etmaalperioden.

Globaal gezien levert de  $L_{den}$  voor het geluid van wegverkeer of spoorwegverkeer een ongeveer 2 dB lager op dan de etmaalwaarde, maar dit kan afhangen van de specifieke situatie. Dat de getalswaarde lager wordt, betekent echter niet dat de wetgeving hierdoor zal worden aangescherpt. Men probeert de verandering "normneutraal" door te voeren.

Bron: NSG voordracht Vermande

<sup>4</sup> bron website VROM dossier geluid.



# Oplossingen voor NIEUWDORP

## Deel III Verkeersgeluid



### Deel III - Verkeersgeluid

#### **Probleemhistorie**

*Wegen lopen logischerwijs vaak op geringe afstand van kernen en plaatsen met cultuurhistorische waarden omdat dorpen in het verleden op kruisingen van wegen of economisch strategische plaatsen werden gesticht.*

De toenemende bedrijvigheid in het sloegebied maakt vanaf de start aanpassingen in de infrastructuur onontkoombaar. In het verleden werd makkelijker een aansluiting op bestaande infrastructuur gemaakt zonder al te veel naar de toekomst te kijken. De aftakking van de Sloelijn waardoor nu gevaarlijke transporten door woonkernen moeten rijden is hier een "mooi" voorbeeld van.

Met de komst van Cobelfret en de aan en het dichtslippen van de afvoerwegen richting tunnel en een mogelijke WCT in het verschiet is vervolgens het langzaam groeiende probleem ineens voor iedereen zichtbaar geworden. De toenmalige "voordelige" oplossingen in infrastructuur worden nu in een ander daglicht gezien.

Het staat buiten kijf dat met de komst van de tunnel en de mogelijke komst van de WCT de verkeersintensiteit enorm is gegroeid. Dat de gevolgen hiervan niet vooraf zijn gecommuniceerd naar belanghebbenden vinden wij op zijn minst vreemd. Het lijkt er op deze manier voor ons ook anno 2004 nog op dat pas actie wordt ondernomen op het moment dat het probleem speelt en er niet vooraf op de situatie wordt ingesprongen.

Onderstaande voorbeelden zeggen wat dat betreft genoeg:

1. *Doordat de verkeersintensiteit op de Sloeweg na ingebruikname van de Westerschelde tunnel in 2003 aanzienlijk toeneemt wordt hals over kop een aantal kruisingen afgesloten.*
2. *In september 2004 kunnen we dit weer zien bij de door Zeeland Seaports geïnitieerde aanpassing bij de rotonde aan de Frankrijkweg. Los van de plannen voor de verbreding van de Sloeweg wordt de rotonde nu reeds aangepast om het toegenomen verkeer beter te kunnen verwerken.*
3. *Belanghebbenden van het project verbreding Sloeweg zien in de uitnodiging voor een informatie avond pas dat hun woning op het tracé ligt.*

De overheid onderkent de problemen die in het verleden zijn opgetreden. Dit kunnen we zien aan de plannen voor de aanleg van het Sloe spoor en toekomstige aanpassingen in de infrastructuur rondom het sloegebied en tunnel. Tegenwoordig wordt er naar meer aspecten gekeken bij aanleggen van (spoor)wegen. Het aspect van geluidwerende maatregelen behoort hier helaas nog niet toe.



## Verkeersgeluidwerenden maatregelen

De roep om geluidwerende maatregelen is er niet een van de laatste jaren. In het verleden is er meermaals aangedrongen op geluidwerende maatregelen door toename van het verkeer. De laatste jaren is deze groei echter explosief gestegen waardoor de vraag steeds nadrukkelijker klinkt. De gemeente Borsele heeft in 2003 nogmaals aangedrongen op een snelle start van de geluidwerende maatregelen. Tot dusver lijkt het er niet op dat deze vraag in de nabije toekomst wordt geadresseerd.

Het is voor de dorpsraad van Nieuwdorp niet aanvaardbaar dat pas na het uitontwikkelen van het industrieterrein de hinder gaat worden aangepakt. In plaats van geluidwerende maatregelen te koppelen aan een project zien we deze noodzakelijke maatregelen al meer dan 20 jaar steeds aan een volgend project gekoppeld worden. (industrie->verkeer->tunnel->spoor->WCT-> ??). Gezien de constante doorontwikkeling van het sloegebied en groei van verkeersstromen door andere invloeden dan tunnel, aanpassing spoor en mogelijke WCT zal het op deze manier nog jaren kunnen duren voordat er ook maar één spa de grond in gaat.

Ons inziens moet het proces van geluidwerende maatregelen parallel aan de ontwikkelingen lopen, en als uit te voeren deelproject worden geadresseerd. In het verleden heeft deze in onze ogen gemakkelijke loskoppeling al te veel "subjectieve" overlast gevoelens aangewakkerd, en dit constant doorschuiven van de start van maatregelen is voor ons onbegrijpelijk. De dorpsraad van Nieuwdorp vindt dat nu de tijd rijp is om een start te maken met de aanpak van de geluidhinder.

## Wanneer wordt geluid hinderlijk

Overlast door bedrijvigheid is aanwezig maar wordt door het over het algemeen constante geluidniveau niet als overdreven hinderlijk ervaren. Zolang in de avonduren het geluidvolume niet te veel varieert valt hier in onze optiek mee te leven. Voor de toename van de verkeersintensiteit gaat dit verhaal niet op. Door het wisselende geluidvolume (optrekken, remmen, geluid van treinen etc) valt dit geluid extra op wat vooral in de avonduren als uitermate hinderlijk wordt ervaren.

Gezien het aantal mensen dat zich nog altijd graag in Nieuwdorp vestigt concluderen wij dat de meeste mensen de overlast van het industriegebied op dit moment voor lief nemen. De aanwezigheid van het Sloegebied heeft nu in ieder geval nog geen afstotende werking. De toepassing van de Wgh heeft meer invloed op de groei van de kern. Als we de doelstelling uit het milieubeleidsplan nog even aanhalen zien we weer de bijna onmogelijk te realiseren doelstelling: Het aantal mensen dat in 2010 hinder ondervindt van geluid niet hoger mag zijn dan in 1985. Omdat Nieuwdorp in een relatief rumoerig gebied ligt is het met deze zin in het achterhoofd onmogelijk om woningbouwlocaties op een normale manier van de grond te krijgen. Als we hinder volgens de eerder omschreven definitie lezen dan zien we enige ruimte.

Het is dus zaak om de hinder te verminderen om zo ruimte te creëren voor woningbouw. Ondanks de gunstige ligging van de kern ten opzichte van de werkgebieden in de provincie (Sloegebied - Terneuzen, Goes, Middelburg en Vlissingen) zal deze woningbouw conform het provinciale beleid moeten worden ingezet om de natuurlijke bevolkingsgroei op te vangen.

Wij hebben gekozen om ons sterk te maken om in ieder geval aan één zijde van het dorp nieuwbouw en uitbreiding mogelijk te maken. zijn. Dit omdat wel toegestane inbreiding ons te weinig ruimte geeft en daarnaast zorgt voor het verlies van identiteit door het volbouwen van karakteristieke open plekken. Onze opties zijn:

- de gunstigere geluidcontour voor dit gebied.
- een uitzonderingsregeling voor dit gebied te verkrijgen

## Oplossingen

### De mogelijkheden op een rij

De kansen op het verminderen van de hinder zijn volgens ons wel degelijk aanwezig. Wij zien een viertal stappen om het meetbare deel van de hinder te verlagen.

1. verleggen dijken
2. plaatsing geluidschermen
3. toepassing geluidarm bestrating en rails
4. andere interpretatie van regelgeving
5. uitzondering op regelgeving



Door de eerste twee maatregelen in het landschap in te passen wordt het uitzicht er ook niet minder op en kan het een bijdrage leveren om het subjectieve hindergevoel te verminderen. Als je vanuit Nieuwdorp maar de juiste kant op kijkt zie je nog steeds het landschap dat onze provincie speciaal maakt. De provincie heeft de taak om er voor te zorgen dat bewoners van Nieuwdorp niet het idee hebben dat zij buiten het "waardevolle" Zeeuwse landschap vallen.

De derde mogelijkheid, toepassing van geluidarm materiaal, kan indien de wil er is door de overheden worden gerealiseerd (verruimde reikwijdte of subsidies). Daarnaast heeft de provincie de mogelijkheid om door aangepaste regelgeving enige speelruimte te creëren voor de kern.

## Metten is weten

Omdat er volgens ons in het verleden nooit structureel verkeersstellingen zijn uitgevoerd kan niet goed worden bepaald hoe de verkeerstoename rondom Nieuwdorp zich de laatste decennia heeft ontwikkeld. Dit is één van de redenen dat de toename van geluidhinder door het verkeer moeilijk inzichtelijk is te maken. Op de geleidelijke toename van geluid van het verkeer werden we als dorpsraad door de bewoners van Nieuwdorp nauwelijks geattendeerd. Als dorpsraad Nieuwdorp merken we dat een sprongsgewijze toename door bijvoorbeeld de tunnel we degelijk opvalt en dat hiermee bewust of onbewust het hindergevoel toeneemt.

De geleidelijke toename van verkeersgeluid door uitbreiding van het industriegebied en de verkeerstoename door het tunnelverkeer zijn niet of nauwelijks bestreden door maatregelen. De te verwachten toekomstige groei van het goederenvervoer door uitbreiding van bestaande bedrijven en mogelijk nieuw te vestigen bedrijven schetsen niet een beeld dat de verkeershinder in de toekomst minder wordt. Integendeel, een mogelijke komst van de WCT zal nog meer verkeershinder met zich mee brengen.

Mede daarom heeft de dorpsraad recentelijk besloten om bezwaar in te dienen tegen een vergunningsaanvraag van een bedrijf in het sloegebied. De mogelijke verkeertoeename is zonder maatregelen tegen de geluidhinder voor ons onacceptabel. We erkennen dat op- en overslag van goederen niet zonder aan en afvoer over de weg gaat.

Bij vergunning aanvragen is het probleem van de hinder van het aan- en afvoer van producten niet opgenomen. Enerzijds logisch omdat je een bedrijf hiertoe niet kan verplichten. Wij vinden het een plicht van de provincie om te zorgen dat de problemen die ontstaan door het bundelen van industrieën op één locatie worden aangepakt. Geluidhinder door het verkeer van een naar het gebied zijn hier in onze ogen onlosmakelijke mee verbonden.

De recentelijk aangekondigde aanpassingen in de infrastructuur zullen op termijn de doorstroming verbeteren en de verkeerhinder waarschijnlijk iets verminderen maar in de tussentijd wordt de hinder niet minder. Daarom achten wij het koppelen van de maatregelen tegen verkeerhinder aan de nog uit te voeren werkzaamheden niet juist. Het risico dat de geluidwerende maatregelen een sluitpost op de begroting zijn is ons wat dat betreft te groot.

## Uitstel niet nodig

De dorpsraad van Nieuwdorp heeft een aantal ideeën waarmee middels een in onze ogen gering budget een start kan worden gemaakt met de aanpak van de hinder voor onze kern. Ons idee heeft geen invloed op toekomstige aanpassingen van de verkeersstromen. Door het aanleggen van een aantal dijken kan het zicht op, en wellicht een deel van het geluid door het toegenomen verkeer worden weggenomen, waardoor het subjectieve hindergevoel kleiner wordt. In de toekomst kunnen delen van deze voorziening worden opgenomen als basis voor geluidwerende maatregelen in de plannen van de verbreding Sloeweg, en leggen ze in dat project een minder zwaar beslag op het aanwezige budget. In de tussentijd zijn ze actief om in ieder geval het subjectieve gevoel van de verkeershinder te verkleinen.

Door nu al een start te maken mag overigens de verdere invulling van de maatregelen tegen de hinder straks niet alsnog een sluitpost op de begroting van komende werken worden gezien.



## Doortrekken dijken en plaatsing geluidschermen

De Bernhardweg en Nieuwdirkeveen zijn door een dijk van elkaar gescheiden. Wij zien deze dijk als de harde begrenzing van het industriegebied. Het doortrekken van deze dijk(A) is volgens ons een logische en mooie manier om het industriegebied te begrenzen.

Door de Hertweg bij de kruising van de Frankrijkweg iets te verleggen kan ook hier een dijk worden gelegd waardoor het effect nog beter wordt. Het beplanten van deze dijken zorgt voor een fraaie begrenzing, waardoor het zicht op het industriegebied wordt weggenomen.



Bij gedeelten van de dijk waarvan de ligging in de toekomst niet ter discussie staat (ter hoogte Havenweg) kan zelfs een begin worden gemaakt met de plaatsing van een geluidscherm(B). Daarnaast kan een geluidscherm langs de Europaweg kan wellicht een oplossing bieden om het geluid van spoor- verkeer en een deel van het industrielawaai in te perken(C)

Hoewel de werking van een geluidwal pas optimaal is als deze dicht bij de bron wordt geplaatst zien wij in de aanleg van een dergelijke wal een mogelijkheid om een belangrijk gevoelsdeel van de hinder te adresseren. Daarnaast is de voorgestelde geluidwal met relatief weinig kosten te verleggen bij de definitieve aanpassing van de infrastructuur.



(links) Op deze foto ziet u een vrachtwagen richting het viaduct aan de Bernhardweg rijden. De afrit richting Frankrijkweg gaat vanaf de T-splitsing met de Sloeweg eerst omhoog om vervolgens weer te dalen wat een hoop onnodig geluid genereert.

(rechts) De dijk die het dorp met de Bernhardweg scheidt ter hoogte van de Havenweg kan al worden opgehoogd of worden voorzien van geluidschermen

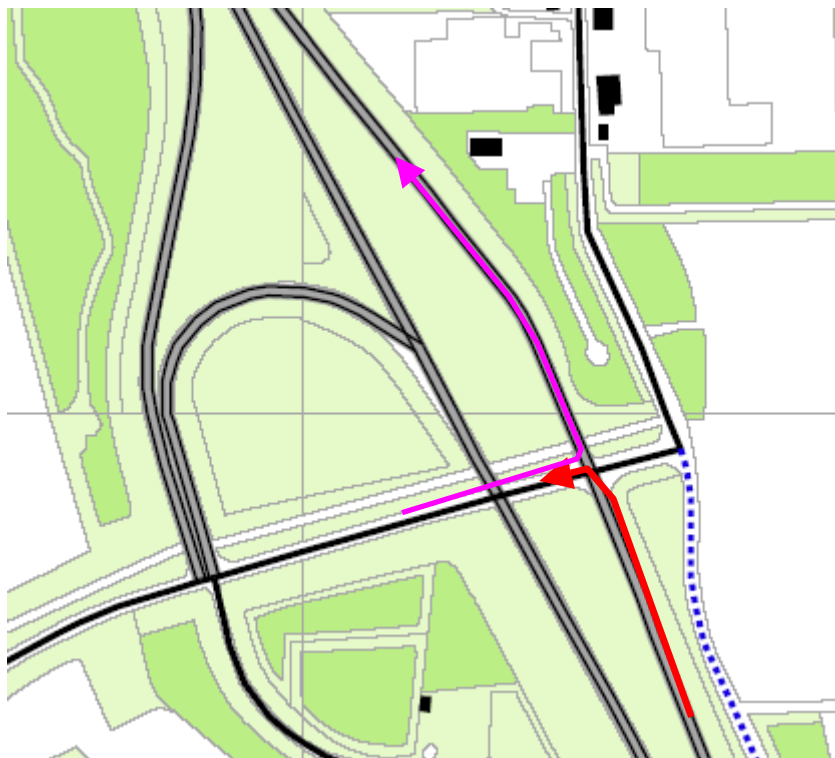


(Links) Zicht onderdoor het viaduct aan de Frankrijkweg richting het dorp. Dit kan worden afgeschermd met de voorgestelde dijken

### Aanpassen aan- afvoerwegen Frankrijkweg

Het valt ons op dat alle verkeer dat gebruik wil maken van de Frankrijkweg vanaf de zijde van de Westerschelde tunnel richting Bernhardweg-West rijdt eerst omhoog moet om vervolgens weer te dalen voor de afslag Frankrijkweg. Door deze hobbel weg te nemen kan een aanzienlijke hoop geluid worden gereduceerd. Voor het verkeer dat vanaf de Frankrijkweg de Bernhardweg richting Middelburg opkomt geldt hetzelfde. Door het verlagen van deze wegvakken gecombineerd met het aanleggen van de eerder genoemde dijk is de plaatsing van een geluidscherm op het viaduct makkelijker te realiseren.

Deze voorgestelde aanpassingen kunnen in overleg in de plannen voor de aanpassing van de infrastructuur worden meegenomen.



### Aansluiting Sloeweg op Europaweg



Een andere optie die in de plannen van de verbreding Sloeweg zou moeten worden meegewogen is de volgende; Op dit moment is het zo dat alle verkeer dat op de Europaweg moet zijn is gedwongen om de Frankrijkweg te gebruiken. Het verkeer zorgt door het afremmen en optrekken voor aanzienlijke geluidproductie in de directe omgeving van de kern.

Wij denken dat het mogelijk moet zijn om de Sloeweg door te trekken naar de Europaweg waardoor er minder verkeer op korte afstand van de kern passeert.

Deze aanpassing zoals hiernaast schematisch is ingetekend zou in het nieuwe tracé van de Sloeweg kunnen worden opgenomen.



# Dorpsraad Nieuwdorp



## Conclusie

De dorpsraad van Nieuwdorp hoopt met deze notitie haar doelstelling voldoende te hebben onderbouwd. In dat licht bezien is het duidelijk waarom de dorpsraad van Nieuwdorp het onacceptabel vindt dat geluidwerende maatregelen tegen de toenemende verkeerhinder al jarenlang vooruit worden geschoven. De dorpsraad probeert middels dit document de start van een aantal subjectieve hinder wegnemende maatregelen te versnellen.

In het eerste deel van document heeft u achtergrond informatie kunnen lezen. Deze informatie geeft een beeld van de complexe zaken waarmee wij ons op vrijwillige basis bezighouden. De dorpsraad heeft de afgelopen jaren diverse malen aangeboden om in een gesprek met de provincie haar zorgen kenbaar te maken en in overleg met provincie en gemeente Borsele te zoeken naar oplossingen. Op deze verzoeken is door de provincie tot op heden nooit positief gereageerd.

Het tweede deel maakt duidelijk welke vormen van milieuhinder op Nieuwdorp van toepassing zijn. We zien dat door het provinciaal beleid op bepaalde gebieden progressie wordt geboekt in het tegengaan van de hinder. Er worden echter ook een aantal punten aanmerkt waarover wij meer informatie zouden willen ontvangen. De wetgeving rondom geluid is zeer complex wat in de gestelde vragen in dit deel tot uiting komt.

- Consequentie van de Europese regelgeving is onduidelijk
- Hoe moeten we de geluidruimte per geluidsoort nu zien

De dorpsraad van Nieuwdorp pleit voor het gebruik van de cumulatieve dosismaat bij communicatie. Alleen met zo'n soort regel kunnen de consequenties voor "iedereen" inzichtelijk worden gemaakt, en maakt het maken van beslissingen eenvoudiger omdat alle geluidgevolgen in beeld zijn.

In het derde deel van het document wordt de hoofdreden van het schrijven van de notitie behandeld. Het uitblijven van geluidwerende maatregelen, ondanks de tijdens onze jaarvergadering van 2003 gemaakte toezeggingen van dhr Van Waveren.

De dorpsraad van Nieuwdorp heeft begrip dat de provincie bepaalde zaken in een groter geheel wil adresseren maar wil de provincie op haar verantwoordelijkheid ten opzichte van de bewoners van Nieuwdorp wijzen. Met het koppelen van de eerder toegezegde aanpassingen aan nieuwe projecten wordt een verkeerd signaal afgegeven.

De dorpsraad wil middels dit document een aantal concrete oplossingen aanbieden die parallel aan toekomstige aanpassingen kunnen worden gerealiseerd.

Wij vinden dat we in deze notitie voldoende argumenten hebben gegeven die pleiten om de start van geluidwerende maatregelen los te koppelen van komende infrastructurele aanpassingen. We gaan er dan ook vanuit dat ze vanaf nu gezien worden als nog niet uitgevoerde afrondingen van eerdere projecten. We rekenen erop dat GS na het lezen van dit document inzien dat de aanpak van de geluidhinder rondom Nieuwdorp al te lang op zich heeft laten wachten en in overleg met de gemeente Borsele en de dorpsraad concrete plannen maakt die op korte termijn kunnen worden gestart

Daarnaast willen we met deze notitie bereiken dat de provincie ons als serieuze gesprekspartner ziet en blijft zien bij aanpassingen die impact hebben op onze kern. We gaan er vanuit dat er in deze notitie zaken staan die toelichting behoeven, of uitnodigen tot een opbouwende discussie.

Wij zien deze notitie als startpunt van een betere communicatie tussen de provincie en de dorpsraad van Nieuwdorp. Waarbij het streven is om middels overleg dingen te bereiken en niet middels het schrijven van bezwaren.

Nieuwdorp,  
oktober 2004

**Bijlage I Decibel waarden vertaald naar soort geluid**

| Decibel                                                                             | Soort geluid                             |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|--|
|                                                                                     |                                          |  |
| 120                                                                                 | discotheek (pijngrens)                   |  |
| 110                                                                                 | pneumatische boor op 10 meter afstand    |  |
| 105                                                                                 | vlakbij toerende auto                    |  |
| 100                                                                                 | BAC 1-11 vliegtuig                       |  |
| 95                                                                                  | sneltrein (160 km/uur op 25 meter)       |  |
| 90                                                                                  | vrachtwagen op straat (op 7,5 meter)     |  |
| 85                                                                                  | brommer op straat (op 7,5 meter)         |  |
| 80                                                                                  | auto op straat (op 7,5 meter)            |  |
| 75                                                                                  | stadsverkeer                             |  |
| 70                                                                                  | overvliegende Boeing 737                 |  |
| 65                                                                                  | geluid in kantine                        |  |
| 60                                                                                  | groepsgesprek                            |  |
| 55                                                                                  | normaal gesprek, bijvoorbeeld op kantoor |  |
| 50                                                                                  | rustige woonwijk, overdag                |  |
| 45                                                                                  | een woonkamer                            |  |
| 40                                                                                  | rustige wijk, 's nachts                  |  |
| 35                                                                                  | bibliotheek                              |  |
| 30                                                                                  | fluisteren                               |  |
| 25                                                                                  | slaapkamer                               |  |
| 20                                                                                  | in de natuur                             |  |
| 10                                                                                  | gehoordrempel meeste volwassenen         |  |
| Bron: <a href="http://www.maa.nl">http://www.maa.nl</a> (Maastricht Aachen Airport) |                                          |  |

## Bijlage II Een cumulatieve dosismaat in de praktijk

### Gebruik van een cumulatieve of uniforme dosismaat in de praktijk

door dr. H.M.E. Miedema,  
TNO Preventie en Gezondheid (bron NSG)

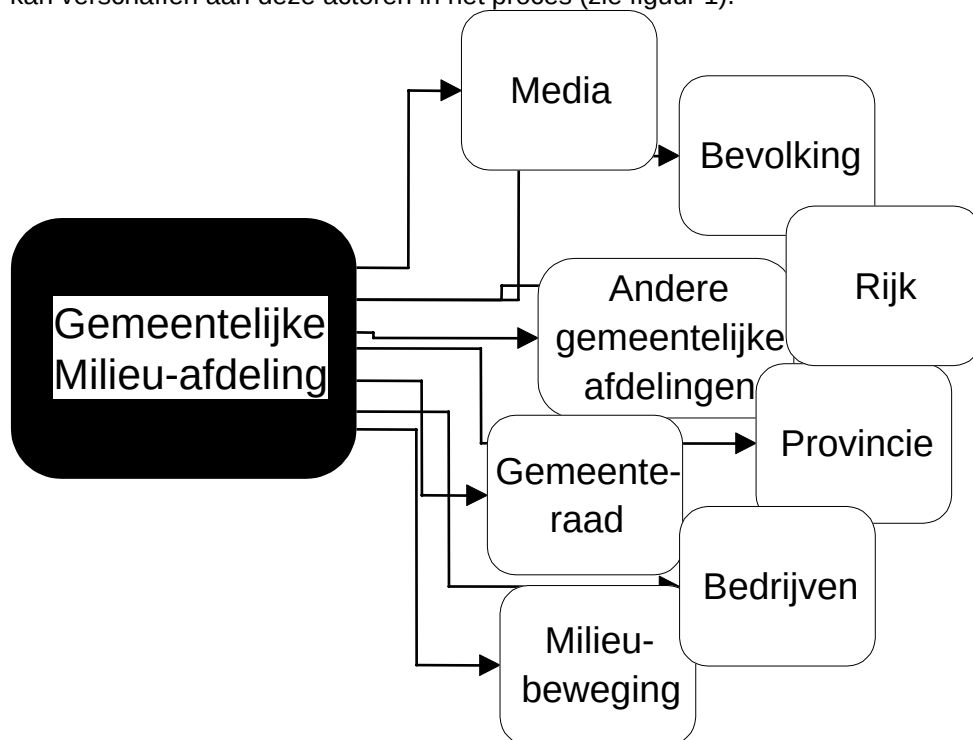
Geluidsbeleid wordt gedecentraliseerd en gemeenten krijgen meer eigen verantwoordelijkheid voor het opstellen van geluidsbeleid. Het is belangrijk voor een succesvol lokaal beleid dat gemeenten over een adequaat instrumentarium beschikken om de nieuwe verantwoordelijkheden in de toekomst goed te vervullen. Een punt van aandacht ten aanzien van het instrumentarium is dat er mogelijkheden zijn om de geluidssituatie op inzichtelijke wijze in beeld te brengen. Daarbij kan het gebruik van een uniforme of cumulatieve dosismaat behulpzaam zijn. Op deze maten wordt ingegaan.

#### Wat is een uniforme dosismaat?

Wat betekent blootstelling van een woning aan geluid waarvoor  $L_{den}$  gelijk is aan 58 dB(A)? Een eenduidig antwoord op deze vraag is niet te geven zonder dat bekend is welke geluidsbron de blootstelling veroorzaakt. Als het gaat om geluid van vliegverkeer is voor  $L_{den}$  van 58 dB(A) de verwachte hinder bij de bewoners hoger dan wanneer het gaat om wegverkeersgeluid. En voor wegverkeer is de verwachte hinder bij  $L_{den}$  van 58 dB(A) weer hoger dan voor railverkeer. Dus, één getal heeft niet dezelfde betekenis wanneer het gaat om de verwachte geluidshinder. Een mogelijkheid om hier iets aan te doen, is het bepalen van een zogenaamde *uniforme dosismaat*. Bij een uniforme dosismaat is de verwachte hinder bij 58 dB(A) altijd gelijk en niet afhankelijk van het type geluidsbron.

#### Waarom een uniforme dosismaat?

Geluidsbeleid wordt gedecentraliseerd en gemeenten gaan een grotere rol spelen. Een belangrijk element in de MIG-aanpak<sup>5</sup> is het formuleren van gebiedsgerichte doelstellingen voor het geluid. Hierbij is betrokkenheid van verschillende actoren in en rond de gemeente belangrijk. De burgers, verschillende afdelingen van de gemeenten, gemeenteraad, B&W, enz. zullen in staat gesteld moeten worden om gezamenlijk te denken en discussiëren over het beleid. Cruciaal daarvoor is dat de gemeentelijke milieufunctie heldere en begrijpelijke informatie over de geluidssituatie in de gemeente kan verschaffen aan deze actoren in het proces (zie figuur 1).



<sup>5</sup> Concept-wetsvoorstel MIG van 16 januari 2001. Den Haag: Ministerie VROM.



*Figuur 1. In de toekomstige situatie is er bij de verschillende actoren behoefte aan heldere en begrijpelijke informatie over de geluidssituatie in een gemeente. De milieufunctie zal een cruciale rol spelen bij het verschaffen van deze informatie als input voor inhoudelijke discussies over geluidsbeleid.*

Hierbij mag van de actoren, zoals in figuur 1 genoemd, niet teveel aandacht voor technische nuances worden gevraagd. Voor het verkrijgen van de gewenste, daadwerkelijke betrokkenheid is heldere en begrijpelijke informatie een voorwaarde. Daarom is een dosismaat waarbij eenzelfde getal altijd voor een gelijk niveau van hinder staat, van belang. Deze is eenvoudiger te begrijpen en communiceert daardoor beter. Het hoeft dan niet uitgelegd te worden dat 58 dB(A) in het ene geval erger is dan in het andere geval en de discussie kan zich meer concentreren op de inhoud.

#### **Wat is een cumulatieve dosismaat?**

Woningen in Nederland zijn in veel gevallen belast door meer dan één geluidsbron. Op grond van het landelijke inventarisatieonderzoek in 1993 naar hinder ten gevolge van milieufactoren<sup>6</sup> is uit te rekenen dat van de mensen die in Nederland gehinderd worden door geluid van wegverkeer, naar schatting 38% ook gehinderd wordt door geluid van luchtvaart en 7% ook gehinderd wordt door geluid van railverkeer. Deze cijfers illustreren dat hinder door meer dan een geluidsbron beslist geen uitzondering is, maar veelvuldig voorkomt. Daarom kan het nuttig zijn in de praktijk te beschikken over een geluidsmaat die informatie verschafft over het totale geluid en de daardoor te verwachten hinder.  $L_{den}$  wordt bepaald voor de afzonderlijke bronnen en geeft daarom dit totaalbeeld niet. Daarvoor is een cumulatieve geluidsmaat nodig. Een *cumulatieve dosismaat* geeft een indicatie van de te verwachten geluidshinder ten gevolge van alle aanwezige geluidsbronnen zoals wegverkeer, luchtvaart en railverkeer tezamen. Een cumulatieve maat is tevens een uniforme dosismaat: toegepast op bronnen afzonderlijk betekent eenzelfde getalswaarde van een cumulatieve maat een zelfde verwachte geluidshinder voor wat betreft die individuele bron, onafhankelijk van het type bron. Maar een cumulatieve dosismaat gaat verder. Als een cumulatieve dosismaat de waarde 58 dB(A) heeft voor een combinatie van geluidsbronnen, is de verwachte geluidshinder van deze combinatie gelijk aan de geluidshinder die verwacht wordt bij blootstelling aan een individuele bron waarvoor de waarde van deze dosismaat 58 dB(A) is.

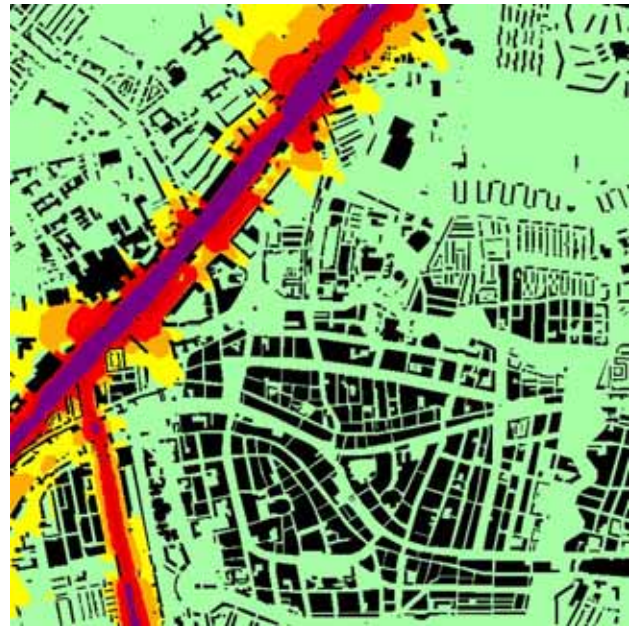
#### **Waarom een cumulatieve dosismaat?**

Ook een cumulatieve maat kan verhelderend werken in discussies op gemeentelijk niveau over geluidsbeleid. Inzicht in belastingen door afzonderlijke geluidsbronnen is belangrijk, maar vormt geen overzichtelijke input voor discussies over de integrale geluidskwaliteit in een gebied. Immers, die geluidskwaliteit hangt samen met het totaal van bronnen. Het heeft weinig zin om veel tijd en moeite te investeren in het reduceren van een bron op een plek waar het akoestisch klimaat bepaald wordt door andere bronnen. Het gevaar dat dit toch gebeurt, is reëel aanwezig indien slechts naar de bronnen afzonderlijk gekeken wordt. Een cumulatieve dosismaat kan gebruikt worden om totaaloverzichten van het geluid te maken, naast de overzichten per type bron (zie figuur 2).

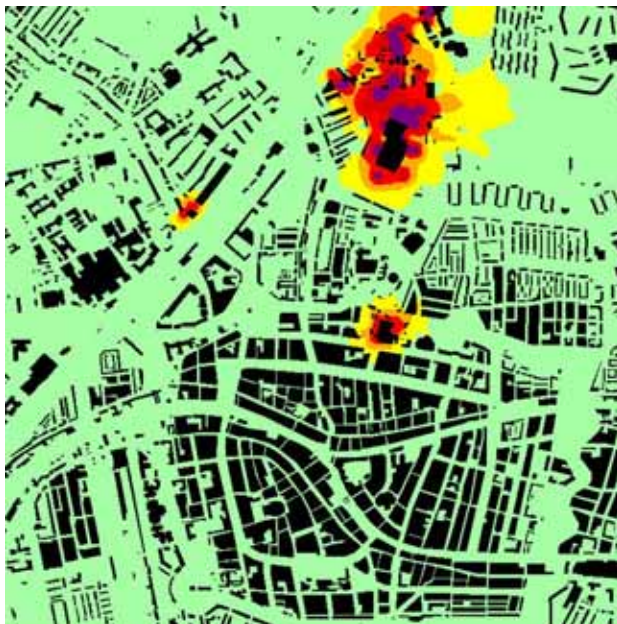
<sup>6</sup> De Jong, RG, Opmeer CHJM, & Miedema HME (1994), Hinder door milieuverontreiniging in Nederland. Leiden: TNO-PG.



Geluidsbelasting door wegverkeer



Geluidsbelasting door railverkeer



Geluidsbelasting door industrie



Gecumuleerde geluidsbelasting

*Figuur 2. Een cumulatieve dosismaat (rechtsonder) geeft inzicht in het totale akoestische klimaat. Uitgaande van een dergelijk overzicht van de cumulatieve dosismaat kan de geluidshinder per wijk of in een gemeente als geheel geschat worden. Dergelijke schattingen kunnen worden uitgevoerd voor de bestaande situatie en, aan de hand van scenario's, voor toekomstige situaties.*

Als het gaat om het bedenken van maatregelen ter verbetering van de geluidssituatie, zal men altijd terug willen naar de afzonderlijke bronnen. Dit blijft ook goed mogelijk. Met een creatieve aanpak zijn bijvoorbeeld overzichten te maken waaruit voor elke plek in een gemeente direct is af te lezen wat het belang is van een individuele bron in de totale geluidsbelasting. Ook relevant voor een gemeente kunnen overzichten zijn die laten zien wat de relatieve bijdrage aan het totale geluid is van bronnen waar de gemeente wat aan kan doen.

### $L_{den}^*$ als uniforme dosismaat en een cumulatieve dosismaat

$L_{den}^*$  is de uniforme dosismaat die hoort bij dosismaat  $L_{den}$ .  $L_{den}$  is voorgesteld als maat voor de Europese Unie<sup>7</sup> en, in het MIG-kader<sup>8</sup>, voor Nederland. De definitie van  $L_{den}$  is:

$$L_{den} = 10 \cdot \log \left[ \frac{12}{24} 10^{\frac{L_{dag}}{10}} + \frac{4}{24} 10^{\frac{L_{avond}+5}{10}} + \frac{8}{24} 10^{\frac{L_{nacht}+10}{10}} \right] dB(A)$$

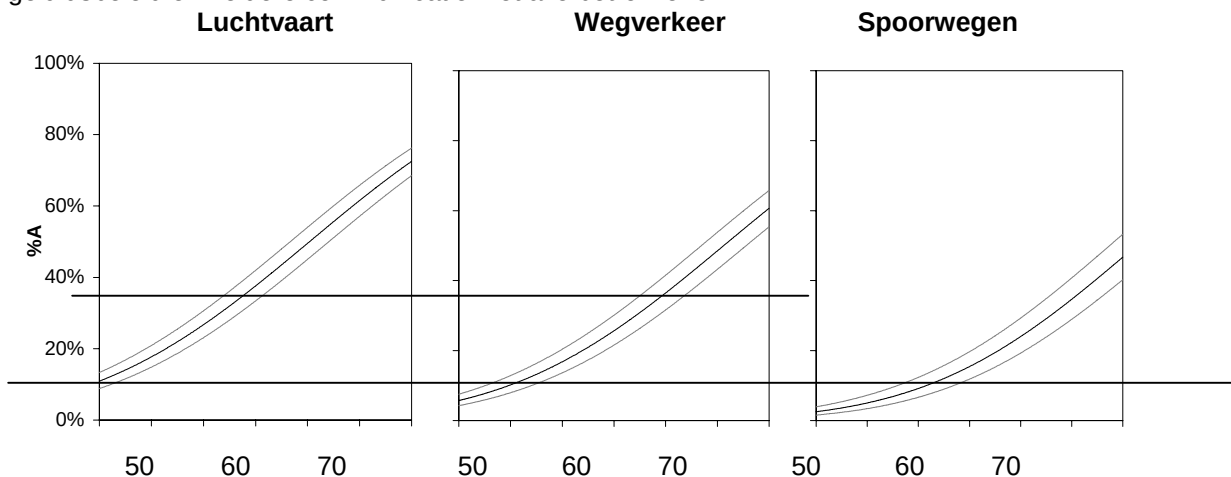
Hierin zijn  $L_{dag}$ ,  $L_{avond}$ , en  $L_{nacht}$  de A-gewogen lange termijn  $L_{Aeq}$  voor de dag (7-19h), de avond (19-23h) en de nacht (23-7h) bepaald over het jaar aan de meest belaste gevel.

De uniforme dosismaat  $L_{den}^*$  voor een bron wordt verkregen door  $L_{den}$  voor die bron te vertalen naar het  $L_{den}$  van wegverkeer dat evenveel hinder op zou leveren. Het is dus het gelijk-hinderlijke wegverkeers- $L_{den}$ . Dus, voor wegverkeer is  $L_{den}^*$  gelijk aan  $L_{den}$ , maar voor luchtvaart en railverkeer is dit niet het geval. De vaststelling van  $L_{den}^*$  op basis van  $L_{den}$  is te formuleren in enkele eenvoudige uit te voeren stappen, maar dit is momenteel nog niet gebeurd. Wel zijn de gegevens over de relaties tussen  $L_{den}$  en geluidshinder, die hiervoor nodig zijn, beschikbaar. Op grond van deze gegevens zijn reeds geluidshindercurven vastgesteld met  $L_{den}$  als dosismaat (zie figuur 3), die zijn opgenomen in een concept 'position paper' van Werkgroep 2 van EU/DG Environment<sup>9 10</sup>. Deze werkgroep levert in opdracht van de Europese Commissie informatie aan over relaties tussen geluidsbelasting en gezondheidseffecten. De position paper zal naar verwachting in de loop van dit jaar gepubliceerd worden.

Met  $L_{den}$  is ook een cumulatieve dosismaat eenvoudig te bepalen, zeker als  $L_{den}^*$  reeds is bepaald. De cumulatieve dosismaat wordt dan verkregen door de  $L_{den}^*$  van de individuele bronnen energetisch op te tellen. Deze cumulatieve dosismaat geeft een indicatie wat de te verwachten geluidshinder is ten gevolge van alle aanwezige geluidsbronnen zoals wegverkeer, luchtvaart en railverkeer tezamen.

### Discussie

Het is nog niet zeker wat de uitkomsten van de ontwikkelingen op het gebied van geluidsbeleid in Nederland en in Europa zullen zijn. Zeer waarschijnlijk is wel dat  $L_{den}$  ingevoerd zal gaan worden als dosismaat. In ieder geval op Europese schaal zal (voorlopig) niet gestreefd worden naar een uniforme of cumulatieve dosismaat voor geluid. Dat neemt niet weg dat ze nuttig kunnen zijn voor gemeenten. Hier zijn een uniforme en een cumulatieve dosismaat beschreven die op basis van  $L_{den}$  te bepalen zijn door nog enkele eenvoudige stappen aan toe te voegen. Welke plaats deze aanvullende maten ook krijgen in wettelijke kaders, ze lijken voor gemeenten nuttig met het oog op een integraal gemeentelijk geluidsbeleid en heldere communicatie met alle betrokkenen.



Figuur 3. %A is het verwachte percentage dat gehinderd is (score boven de 50 op een 0-100 geluidshinderschaal)

7 EU/DG Environment (2001). 'Proposal for a Directive on the Assessment and Management of Environmental Noise'. Brussel: EU/DG Environment (DG ENV Working Draft)

8 Concept-wetsvoorstel MIG van 16 januari 2001. Den Haag: Ministerie VROM.

9 Zie Miedema HME & Oudshoorn CGM (2000); Elements for a position paper on relationships between transportation noise and annoyance. Leiden: TNO-PG.

10 Zie Miedema HME & Oudshoorn CGM (2001); Annoyance from transportation noise: Relationships with exposure metric DNL and DNEL, and their confidence intervals. Environmental Health Perspectives (109), 4, (in press)



## Literatuurlijst

Om deze notitie te schrijven hebben we voornamelijk gebruik gemaakt van bronnen die op het Internet beschikbaar waren.

### Diverse bronnen via het internet

|                             |                                                                                 |
|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| Provincie Zeeland           | <a href="http://www.zeeland.nl">http://www.zeeland.nl</a> (verslagen)           |
| Gemeente Borsele            | <a href="http://www.borsele.nl">http://www.borsele.nl</a> (verslagen)           |
| Ministerie van VROM         | <a href="http://www.vrom.nl">http://www.vrom.nl</a>                             |
| Algemeen overheidssites     | <a href="http://www.overheid.nl">http://www.overheid.nl</a>                     |
| Stichting geluidhinder      | <a href="http://www.nsg.nl">http://www.nsg.nl</a>                               |
| Maastricht Aachen Airport   | <a href="http://www.maa.nl">http://www.maa.nl</a>                               |
| Provinciale Zeeuwse Courant | <a href="http://www.pzc.nl">http://www.pzc.nl</a>                               |
| Website Dorpsraad Nieuwdorp | <a href="http://www.dorpsraadnieuwdorp.nl">http://www.dorpsraadnieuwdorp.nl</a> |

Daarnaast zijn een aantal punten met betrekking tot geluidhinder en berekeningsmethodieken geverifieerd bij de Nederlandse stichting geluidhinder (NSG).

De bijlage over de cumulatieve dosismaat is ons door de NSG toegezonden en in zijn geheel geplaatst.