Bijlage 3 Vormvrije m.e.r.-notitie

MAATLANDEN – DE ZULTHE

GEMEENTE NOORDENVELD

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

22 november 2023

DATUM	22 november 2023
KENMERK	20230588
PROJECT	Maatlanden – De Zulthe, roden
PROJECTLEIDER	Stephan Latuputty
OPDRACHTGEVER	Gemeente Noordenveld



Inhoud

1. Inleiding 5

1.1 Aanleiding 5
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in? 5
1.3 Leeswijzer 6

2. Kenmerken van het project 7

2.1 Omvang van het project 7
2.2 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen 7
2.3 Cumulatie met andere projecten 7
2.4 Overige kenmerken 7

3. Plaats van het project 8

3.1 Algemeen 8
3.2 Bestaand grondgebruik 8
3.3 Relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied 8
3.4 Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu 9

4. Kenmerken van de milieueffecten 11

4.1 Verkeer en parkeren 11
4.2 Natuur 11
4.3 Bodem en water 13
4.3.1 Bodem 13
4.3.2 Water 13
4.4 Geluid 13
4.5 Luchtkwaliteit 14
4.6 Externe veiligheid, risico's voor de menselijke gezondheid 14
4.7 Cultuurhistorie en archeologie 15
4.7.1 Cultuurhistorie 15
4.7.2 Archeologie 15
4.8 Sloop- en Aanlegwerkzaamheden 16

5. Conclusie 17

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan de noordzijde van Roden heeft de gemeente Noordenveld het voornemen om woningbouw mogelijk te maken. De voorgenomen woningbouwontwikkeling betreft een uitbreidingslocatie bij de noordelijke entree van Roden en wordt omringd door de wegen de Maatlanden en de Zulthe. De te realiseren woningen zullen aansluiten op de woningen aan de oost- en zuidkant van het plangebied en het dorp Roden. Daarnaast wordt een geleidelijke overgang naar het noordelijk gelegen landelijk gebied gerealiseerd. Wegens de groeiende woningbouwbehoefte is door de gemeente besloten om de juridisch- planologische regeling voor deze uitbreidingslocatie voor woningbouw op te stellen. Middels een flexibel bestemmingsplan worden maximaal 120 woningen mogelijk gemaakt.

De ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan *Woonwijken Roden*. Ter plaatse geldt namelijk een agrarische bestemming van toepassing, waarbinnen wonen en woningen niet zijn toegestaan. De ontwikkeling wordt derhalve met een bestemmingsplan procedure mogelijk gemaakt. Op basis van het Besluit m.e.r. is hieronder onderzocht of voor het project een m.e.r.-plicht, m.e.r.-beoordelingsplicht of dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat:

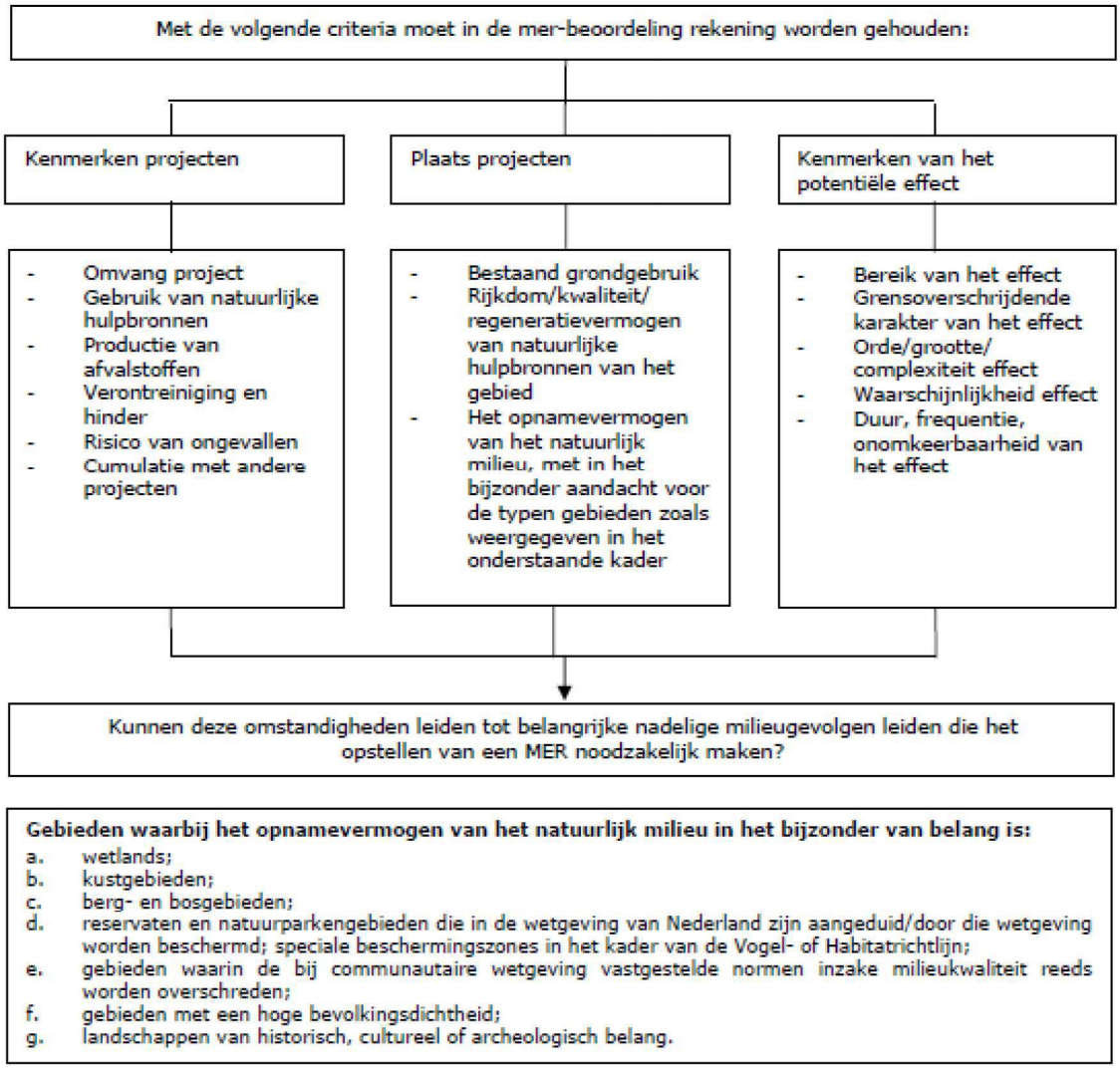
D 11.2: Stedelijk ontwikkelingsproject
In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2) dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:
- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer.

De beoogde ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een woongebied van maximaal 120 woningen. De totale oppervlakte van het projectgebied is ruim 9 hectare. De beoogde ontwikkeling blijft daarmee ruim onder de drempelwaardes. Dit betekent wel dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is.

1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling (zie Figuur 1-1), te weten:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).



Figuur 1-1 Criteria m.e.r.-beoordeling

Het bevoegd gezag dient een m.e.r-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit wordt in een zo vroeg mogelijk stadium genomen.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de omvang van het project;
- bevat in hoofdstuk 3 de plaats van het project;
- licht in hoofdstuk 4 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 5 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan dat wordt opgesteld voor deze ontwikkeling.

2. KENMERKEN VAN HET PROJECT

2.1 Omvang van het project

In het kader van de woningbouwopgave van de gemeente Noordenveld worden er komende jaren meerdere woningbouwplannen uitgewerkt binnen de gemeente. De locatie tussen de wegen Maatlanden en De Zulthe in het noorden van Roden is hier één van. Het plangebeid is ruim 9 ha groot en er is circa 5,5 ha beschikbaar voor woningbouw. Het project voorziet in de nieuwbouw van maximaal 120 woningen, in de verhouding 30 % sociale huur, 30 % betaalbare koop tot € 355.000 en 40% vrije sector woningen. De woningen worden in verschillende typologieën uitgevoerd, waaronder rijwoningen, 2-onder-1-kapwoningen en vrijstaande woningen. Hoofdgebouwen mogen maximaal 10 meter hoog worden gebouwd en worden grondgebonden uitgevoerd. Het stedenbouwkundig plan is nog in ontwikkeling. De randen van het plangebied worden groen ingericht, om een goede inpassing te realiseren, die tevens een goede overgang naar het naastgelegen gebied vormt.

2.2 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

De woningen worden aardgasvrij gebouwd en er wordt gestimuleerd om zoveel mogelijk energie te besparen. Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling van het gebied worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut. Afvalstoffen zullen ontstaan als gevolg van de bouw en gebruik van de woningen, zoals gebruikelijk is.

2.3 Cumulatie met andere projecten

Er is geen sprake van cumulatie met andere projecten in de omgeving.

2.4 Overige kenmerken

De aspecten verontreiniging en hinder, risico van zware ongevallen en/of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid komen aan bod in hoofdstuk 4.

3. PLAATS VAN HET PROJECT

3.1 Algemeen

Het projectgebied ligt aan de noordzijde van het dorp Roden en bevindt zich aan de rand van het dorp. Daarmee vormt de locatie de overgang van stedelijk gebied naar het buitengebied. De ligging van het projectgebied is weergegeven in figuur 3.1. Het projectgebied heeft een oppervlakte van ruim 9 ha en is begrensd door de Maatlanden aan de noordwestzijde, en de Zulthe aan de oostzijde. Aan de zuidzijde vormen bestaande woonkavels de grens van het plangebied. De wijk grenst met de noordwestzijde aan het buitengebied. Ten zuiden en oosten van het projectgebied liggen bestaande woonwijken. Deze woonwijken bestaan vrijwel uitsluitend uit verschillende typen grondgebonden woningen.



Figuur 3-1 Projectgebied rood omkaderd op een luchtfoto

3.2 Bestaand grondgebruik

Het projectgebied bestaat in de huidige situatie geheel uit agrarische gronden. De gronden zijn ingericht als grasland en er lopen een paar watergangen door het plangebied. Aan de zuidzijde wordt het gebied begrensd door een bomenrij. Ook langs De Zulthe staan bomen. Langs de Maatlanden loopt een watergang en is sprake van struikgewas.

3.3 Relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied

Het projectgebied ligt buiten bestaand stedelijk gebied, maar grenst hier wel direct aan. Na ontwikkeling van het projectgebied als woningbouwlocatie, zal de grens van het bestaand stedelijk gebied hier op worden afgestemd.

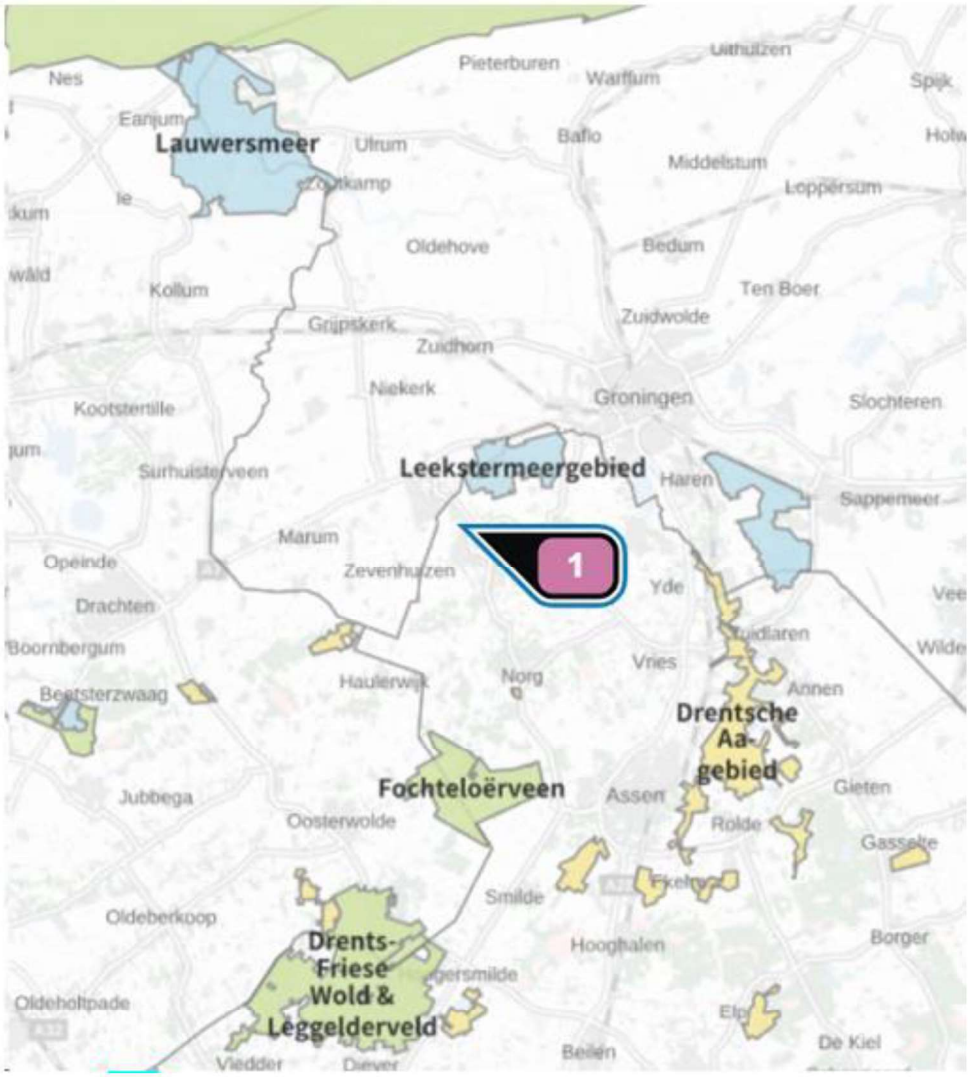
Vanuit het oogpunt van ecosysteemdiensten wordt het gebied als volgt gekarakteriseerd:

- Het projectgebied is geen verstrekker van een product door ecosystemen: het projectgebied is geen producent van vernieuwbare hulpbronnen zoals biomassa (hout) of van milieuvoorraden (zoals drinkwater);
- Het projectgebied heeft in het huidige gebruik een zeer geringe functie voor regulerende diensten (zoals bestuiving van gewassen);
- Het projectgebied heeft een beperkte functie voor diensten die de voorgaande diensten ondersteunen (zoals biodiversiteit).

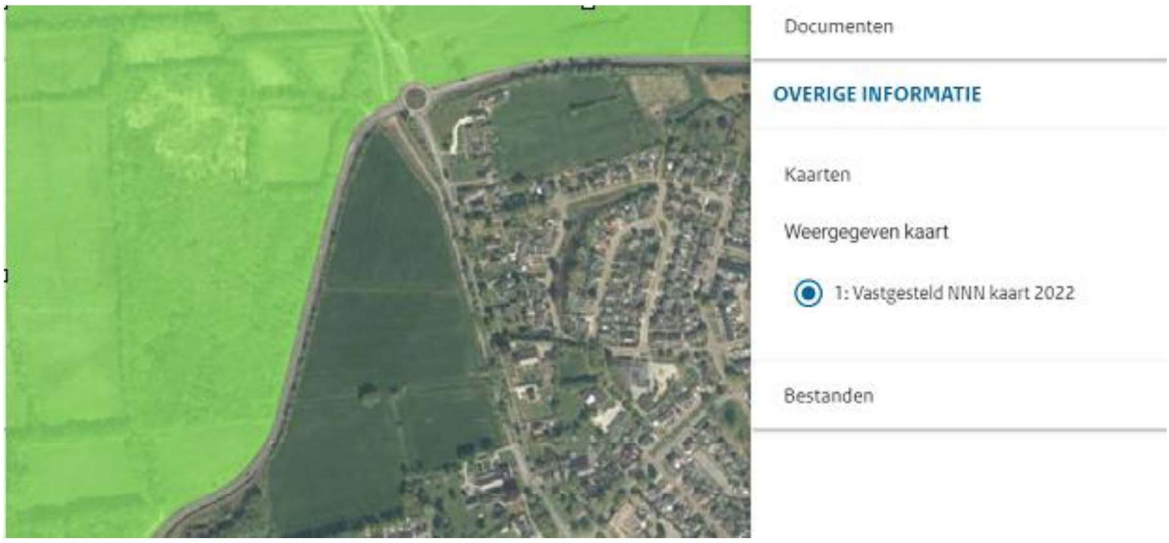
De locatie heeft geen bijzondere rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen.

3.4 Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Het projectgebied ligt niet in een Natura 2000-gebied en is geen onderdeel van NNN. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het Leekstermeergebied en ligt op circa 2,1 kilometer ten noordoosten van het projectgebied, zie Figuur 3-2. Het dichtstbijzijnde NNN gebied ligt aan de overzijde van de Maatlanden, zie Figuur 3-3. Het projectgebied en de omgeving maken geen onderdeel uit van de door de provincie vastgestelde grondwaterbeschermingsgebieden en stiltegebieden (**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** en **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**).



Figuur 3-2 Ligging projectgebied (rode cirkel) t.o.v. Natura 2000 (bron: Aerius Calculator)



Figuur 3-3 Projectgebied (rood omcirkeld) ten opzichte van NNN (bron: Atlas Leefomgeving)

4. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven:

Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie en onderzoeken uit het concept ruimtelijke onderbouwing dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

4.1 Verkeer en parkeren

Verkeer en parkeren

Voor de beoogde ontwikkeling is een worst-case berekening gemaakt van de verkeersgeneratie. Deze komt uit op 1.093 mvt/etmaal voor een werkdag. Dit is via aangesloten wegen af te wikkelen in het heersende verkeersbeeld en zorgt niet voor knelpunten in de verkeersstructuur. In de praktijk zal deze lager liggen, omdat in de worst-case berekening is uitgegaan van de realisatie van uitsluitend vrijstaande koopwoningen.

Parkeren

Van voldoende parkeergelegenheid is sprake als wordt voldaan aan het vigerende Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP), waarin is aangegeven dat van de meest actuele CROW-publicatie moet worden uitgegaan of aan de gewijzigde beleidsregels indien deze gedurende de planperiode worden gewijzigd.

Het streven is om de impact van geparkeerde auto's op het straatbeeld te minimaliseren door zoveel mogelijk op eigen kavel te parkeren. Bij grondgebonden woningen dienen minimaal twee parkeerplaatsen voor auto's (garage telt niet mee) gerealiseerd te worden op de eigen kavel. Voor bezoekers dienen bij grondgebonden woningen 0,3 parkeerplaatsen in de openbare ruimte te worden gerealiseerd. De totale parkeerbehoefte van het plangebied bedraagt in de worst- case scenario daarmee 276 parkeerplaatsen. Door de grootte van de kavels is het mogelijk om de parkeerplaatsen voor de woningen op eigen terrein te realiseren. Daarnaast worden er voldoende parkeerplekken in het openbaar gebied gerealiseerd. Essentieel is dat waar er 2 of meer parkeerplekken op eigen terrein aangelegd worden, deze onafhankelijk van elkaar bruikbaar zijn. Dus niet een traditionele rechte oprit naar de garage waar 2 auto's achter elkaar op kunnen staan. Dit is niet functioneel.

De hoeveelheid parkeerplaatsen zal bij realisatie en gezien de mix aan verschillende type huur- en koopwoningen in werkelijkheid lager uitpakken dan 276. Ook gaat de gemeente feitelijk bij het woningtype 'tussen' juist uit van het bijbehorend parkeren volledig oplossen in de openbare ruimte en dus niet van 2 parkeerplaatsen op eigen kavel, aangezien daar de ruimte op een kleine kavel er niet voor is, dit niet past in het aanzien/straatbeeld, er niet voldaan kan worden aan de richtlijnen voor een uitrit vergunning.

4.2 Natuur

Gebiedsbescherming

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 is het projectgebied niet gelegen in een beschermd natuurgebied. Directe effecten als areaalverlies en versnippering kunnen derhalve worden uitgesloten. Gezien de afstand en de aard van de ontwikkeling kunnen tevens effecten als verstoring en effecten op de waterhuishouding binnen de natuurgebieden worden uitgesloten. Het enige mogelijk relevante ecologische effect betreft vermesting/verzuring als gevolg van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

Stikstof

De gevolgen van de beoogde ontwikkeling op de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden zijn onderzocht in het stikstofonderzoek[1]. Uit de berekeningen blijkt dat de stikstofdepositie nergens hoger is dan afgerond 0,00 mol/ha/jaar en er derhalve geen relevant effect is. De aanleg- en exploitatiefase zijn worst-case in dezelfde berekening meegenomen. Negatieve effecten in de vorm van vermesting en verzuring zijn derhalve niet aan de orde.

Soortenbescherming

Ten aanzien van beschermde soorten is een quickscan flora en fauna[2] uitgevoerd. De aanwezigheid van beschermde plantensoorten kan uitgesloten worden op basis van habitateigenschappen.

Naar aanleiding van de onderzoeksresultaten van de ecologische quickscan wordt nader onderzoek geadviseerd om de aanwezigheid van de hazelworm, grote bosmuis, heikikker en de poelkikker te onderzoeken. Het is mogelijk dat deze soorten in het plangebied voorkomen. Voor deze soorten dient daarom nader onderzoek plaats te vinden of mitigerende maatregelen worden uitgevoerd. Daarnaast moet er mogelijk een ontheffing voor bovenstaande soorten worden aangevraagd.
Daarnaast is er een ooievaarsnest aangetroffen aan de zuidoostkant van het plangebied. Het nest zal verdwijnen door de ontwikkeling van het plangebied als nieuwbouwlocatie, waardoor het noodzakelijk is om een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming aan te vragen.

Hieronder worden de beschermde soorten en benodigde vervolgstappen omschreven.

Vogelrichtlijn

Vanwege het nest van de ooievaar wordt geadviseerd om de noodzakelijke vervolgstappen af te stemmen met het bevoegd gezag (provincie Drenthe). Het nest zal verdwijnen door de ontwikkeling van het plangebied als nieuwbouwlocatie, waardoor het noodzakelijk is om een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming aan te vragen. Daarnaast wordt voor de inrichtingswerkzaamheden in het plangebied geadviseerd om het broedseizoen zoveel mogelijk te ontzien.

Habitatrichtlijn

Met de ontwikkeling van het plangebied als woningbouwlocatie worden vliegroutes van vleermuizen niet direct aangetast, maar indirect kunnen de ontwikkelingen wel leiden tot kwaliteitsverlies. Door het gebruik van verlichting zoveel mogelijk te beperken, kunnen de effecten worden geminimaliseerd. Het gaat hierbij mogelijk om de laatvlieger, gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis en de meervleermuis.

Voor de heikikker en de poelkikker is nader onderzoek nodig. Effecten op de mogelijk aanwezige noordse winterjuffer in de poel in het zuidwesten van het plangebied kunnen worden uitgesloten. De poel blijft in zijn huidige vorm behouden. Een gericht onderzoek naar deze soort is dus niet nodig.

Nationaal beschermde soorten

Vanwege de mogelijke aanwezigheid van de grote bosmuis wordt nader onderzoek geadviseerd. Voor de steenmarter zijn geen vervolgstappen noodzakelijk. Deze soort komt voor in de omgeving en maakt waarschijnlijk gebruik van het plangebied

[1] Rho adviseurs (november, 2023), *Stikstofemissie en depositie Roden - Maatlanden – De Zulthe,* Kenmerk: 20230588
[2] Buro Bakker (maart, 2022) Quickscan Natuurbescherming De Oksel Roden, Kenmerk 20220149

om te foerageren. Het plangebied is daarin echter niet essentieel. Voor de nationaal beschermde soorten amfibieën die (mogelijk) in het plangebied voorkomen geldt conform de verordening natuurbescherming provincie Drenthe, een algehele vrijstelling.

Voor andere beschermde soorten dan hierboven beschreven heeft het plangebied geen betekenis of zijn negatieve effecten van de voorgenomen ingreep uitgesloten.

Algemene zorgplicht

Onder de Wet natuurbescherming geldt, net als voorheen onder de Flora- en faunawet, een zorgplicht voor alle in het wild levende dieren. Die zorgplicht houdt in dat de werkzaamheden die nadelig kunnen zijn voor dieren en planten in redelijkheid zo veel mogelijk worden nagelaten of maatregelen worden genomen om onnodige schade aan dieren en planten te voorkomen.

Conclusie

Op grond van de hiervoor beschreven analyse wordt voor verschillende soorten een nader onderzoek geadviseerd. Dit nader onderzoek zal parallel aan de bestemmingsplanprocedure worden uitgevoerd. Voorafgaand aan de uitvoeringsfase zal worden voldaan aan de Wet natuurbescherming. Eventuele mitigerende maatregelen en/of ontheffingen zullen voorafgaand aan de uitvoering genomen worden, dan wel aangevraagd worden.

4.3 Bodem en water

4.3.1 Bodem

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een verkennend bodemonderzoek[3] uitgevoerd. Door middel van het uitgevoerde bodemonderzoek is de kwaliteit van eventueel vrijkomende materialen ten aanzien van de ontwikkeling van nieuwbouw op de onderzoekslocatie in voldoende mate in beeld gebracht. De gehalten zijn dusdanig dat aanvullend onderzoek niet noodzakelijk is. Er zijn vanuit milieu hygiënisch oogpunt geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3.2 Water

Het projectgebied ligt niet in de beschermingszone van een waterkering en heeft geen effect op de waterveiligheid. In het plangebied ligt wel een hoofdwatergang, met een kern- en beschermingszone. Hier wordt in de ontwikkeling rekening mee gehouden door ter plaatse van deze zones en de watergang zelf geen bouwmogelijkheden toe te staan. Verder is een geohydrologisch onderzoek[4] uitgevoerd. Hieruit komen verschillende aanbevelingen om met water in het plangebied om te gaan. Geohydrologisch gezien is de locatie goed geschikt te maken voor woningbouw, mits er maatregelen worden genomen voor te hoge grondwaterstanden. Daarnaast zal ten behoeve van de toenemende verharding watercompensatie worden uitgevoerd.

4.4 Geluid

Ten behoeve van de planontwikkeling is een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai[5] uitgevoerd. Uit de resultaten blijkt dat op een deel van de mogelijke ontwikkelingslocatie de geluidbelasting, van de verschillende wegvakken hoger is dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Daardoor is, mits er geen doelmatige en/of effectieve maatregelen in de vorm van bron en overdracht mogelijk zijn om de geluidbelasting te reduceren, binnen deze gebieden alleen woningbouw mogelijk met een hogere waarde procedure. Deze procedure zal gelijktijdig met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan worden gevoerd.

[3] MUG ingenieursbureau (mei, 2023) Verkennend bodemonderzoek ter plaatse van 'De Oksel' te Roden, Kenmerk: 23300472
[4] Geo-Hydro (september, 2022) Geohydrologisch onderzoek Maatlanden – De Zulthe, projectnummer 111
[5] Geluidmeesters (april, 2022) Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai ontwikkelingsloctie 'De Oksel' te Roden, Kenmerk: 0080-W-22-A

4.5 Luchtkwaliteit

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van maximaal 120 woningen. Dit aantal valt ruim onder de drempelwaarde van 1.500 woningen die is vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het project draagt dan ook 'niet in betekenende mate' bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijn stof in de lucht.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient tevens naar de luchtkwaliteit ter plaatse gekeken te worden. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2018 die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de N372. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2017 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden liggen. Omdat direct langs deze weg ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan, is dit ook ter plaatse van het plangebied het geval. Concentraties luchtverontreinigende stoffen nemen immers af naarmate een locatie verder van de weg ligt.

4.6 Externe veiligheid, risico's voor de menselijke gezondheid

EXTERNE VEILIGHEID

Aan de hand van de Risicokaart is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied (figuur 4-1). Op de Risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Ten noorden van het plangebied ligt een opslagtank voor Propaan. Aan de noordoost kant loopt een gasleiding. Aan de oostkant van het plangebied is een tankstation en opslag voor aardgas. Het plangebied valt buiten de aandachtsgebieden van deze risicobronnen. Nader onderzoek naar externe veiligheid is niet noodzakelijk en dit aspect leidt niet tot belemmeringen voor het plan.



Figuur 4-1 Ligging projectgebied (rode cirkel) t.o.v. risicobronnen (bron: Atlas voor de leefomgeving)

RISICO'S VOOR DE MENSELIJKE GEZONDHEID

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Het projectgebied valt wel deels binnen de geluidzone van omliggende wegen. Hiervoor is akoestisch onderzoek uitgevoerd door Geluid Meesters (2023). Overal wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. Door te voldoen aan de voorwaarden uit het hogere waarden beleid wordt ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd. Een significant negatief effect op de risico's voor de menselijke gezondheid is daarmee uitgesloten.

4.7 Cultuurhistorie en archeologie

4.7.1 Cultuurhistorie

In het projectgebied is sprake van een specifieke cultuurhistorische waarde in de vorm van landschappelijke structuren en kenmerken. In het projectgebied zelf komen geen cultuurhistorische waarden meer voor. Wel kunnen structuren en kenmerken van het landschap, zoals de beekdal laagte, als een cultuurhistorische betekenis worden aangemerkt. De verdwenen waarden kunnen wel een inspiratiebron vormen voor de ontwikkeling van het gebied. Deze structuren en kenmerken worden gerespecteerd.

Daarnaast wordt het projectgebied begrensd door laanbeplanting waarvan de individuele bomen een gemeentelijke monumentale status hebben. Om de cultuurhistorische landschappelijke structuren en kenmerken te behouden van en rondom het plangebied, moet het open zicht vanuit het plangebied en de weg de Zulthe op de Zulthe 8 behouden blijven. Hetzelfde geldt voor het zicht op het Oord de Zulthe. Dit om de openheid van het historische beekdal en het contrast met de laanbeplanting vast te houden. Hier wordt in de uitvoering rekening mee gehouden.

4.7.2 Archeologie

In het kader van de voorgenomen ontwikkelingen is een archeologisch onderzoek[6] uitgevoerd. Met het veldonderzoek is vastgesteld dat de bodem in een groot deel verstoord is tot in de C-horizont. In een deel van het gebied zijn wel bijna intacte podzolbodems aangetroffen. In vrijwel het hele plangebied is het esdek nog intact. In theorie is het esdek een goede bescherming voor eventuele aanwezige archeologische vindplaatsen. Voor de gebieden waar in de boringen een deels intacte podzolbodem en esdek is aangetroffen geldt een hogere verwachting voor archeologie. Dit te meer omdat er ook aanwijzingen zijn dat hier in het verleden een waterloop aanwezig is geweest. Op de kaart NL in 1575 - landschap (te vinden in de RCE-erfgoedatlas) is zichtbaar dat een groot oppervlak van het plangebied een 'nat beekdal' betrof (figuur 4.4). De hogere delen in de buurt van waterlopen kunnen interessante locaties zijn geweest voor jachtkampen van jager-verzamelaars.

In navolging hiervan is een nader onderzoek naar intacte podzolbodems uitgevoerd. Tijdens dit onderzoek zijn meerdere vondsten gedaan. Daarom wordt op basis hiervan geadviseerd om een vervolgonderzoek is de vorm van een proefsleuvenonderzoek uit te (laten) voeren.

Het proefsleuvenonderzoek wordt uitgevoerd door een daartoe gecertificeerd bureau volgens een vooraf door de bevoegde overheid goedgekeurd Programma van Eisen (PvE). Als bij toekomstig graafwerk onverhoopt archeologische vondsten worden gedaan of archeologische grondsporen worden aangetroffen, dan wordt daarvan direct melding gemaakt bij de minister conform de Erfgoedwet 2016, artikel 5.10 & 5.11. Dit kan bij de gemeente Noordenveld.

[6] De Steekproef (juli, 2022), Een Archeologisch Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek (IVO-O) Verkennende Fase, Steekproefrapport: 2022-07/01

4.8 Sloop- en Aanlegwerkzaamheden

Voor de sloop- en aanlegwerkzaamheden van de beoogde ontwikkelingen kunnen tijdens de werkzaamheden milieueffecten optreden. Daarbij gaat het met name om geluidhinder, trillingen en verkeer gerelateerde effecten. Zo nodig worden maatregelen getroffen om overlast voor de directe omgeving zoveel mogelijk te beperken. Dit dient bij het uitwerken van de aanpak en fasering van de uitvoeringswerkzaamheden nader te worden geconcretiseerd. Gezien de tijdelijkheid van de werkzaamheden en de aard en omvang van het project kunnen belangrijke negatieve milieueffecten uitgesloten worden.

5. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het projectgebied niet ligt in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. De aard en omvang van het project leiden niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Waar relevant worden eventuele maatregelen geborgd in de omgevingsvergunning.

Bijlage 4 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

MEMO

Aan: Gemeente Noordenveld
[redacted]
Postbus 109
9300 AC Roden
Kenmerk: 0080-W-22-A
Titel: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai ontwikkelingslocatie Maatlanden – De Zulthe te Roden
Opgesteld: [redacted]
Datum: 21 juni 2024
Versie: 3

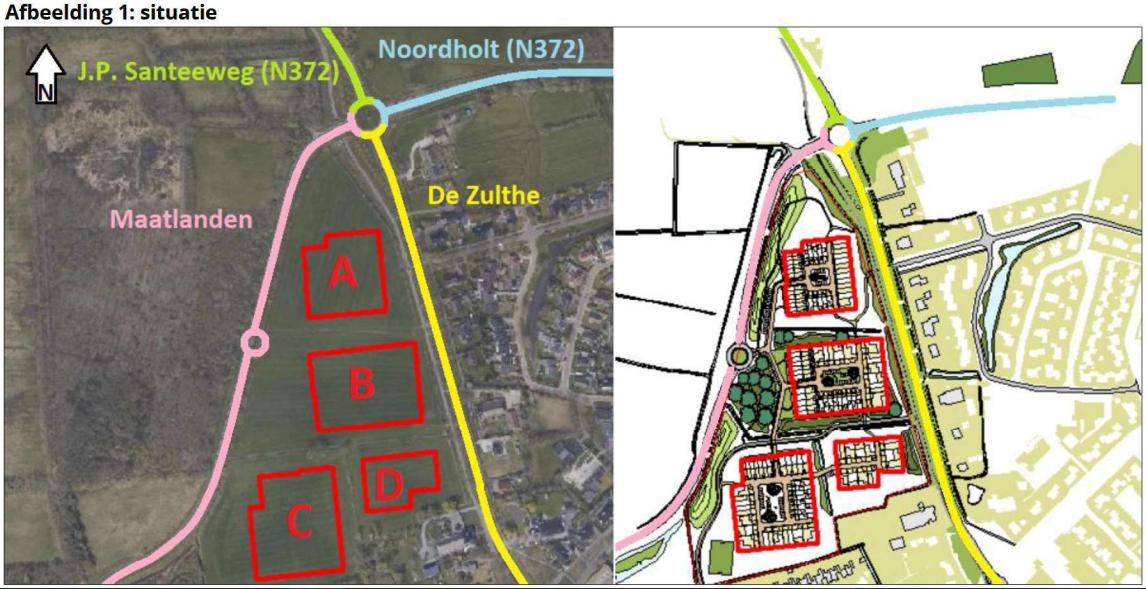
Inleiding

Door GeluidMeesters BV is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar wegverkeerslawaai op de mogelijke ontwikkelingslocatie aan de Maatlanden – De Zulthe in Roden. Het betreft een ontwikkelingslocatie voor de realisatie van circa 120 woningen. In voorliggend onderzoek is uitgegaan van de tekening van LAOS landschapsarchitectuur "Roden Noordwest_SBKP" van 6 juni 2024. De ontwikkelingslocatie is in voorliggend onderzoek, voor de leesbaarheid, opgedeeld in vier (A t/m D) bouwvlakken.

Het betreft een lopende procedure van voor de op 1 januari 2024 inwerking getreden Omgevingswet. Voorliggend onderzoek is daarom nog uitgevoerd in overeenstemming met de Wet geluidhinder. De locatie is gelegen binnen de wettelijk geluidzones van de provinciale weg N372, De Zulthe en de Maatlanden. Doel van het onderzoek is het vaststellen of en zo ja in hoeverre deze wegen een belemmering vormen om woningbouw te realiseren. In afbeelding 1 is de locatie in relatie tot de omliggende wegen weergegeven.

De wegen binnen de ontwikkelingslocatie krijgen een snelheidsregime van 30 km/uur. Hierdoor is de Wet geluidhinder op deze wegen niet van toepassing. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel een afweging noodzakelijk. Gelet op het aantal te realiseren woningen in combinatie met de snelheid is de geluidbelasting van deze wegen zeer beperkt en niet nader beschouwd.

Afbeelding 1: situatie



Wettelijk kader

Ten aanzien van wegverkeer is de Wet geluidhinder van toepassing binnen geluidzones langs zoneringsplichtige wegen. Elke weg is zoneringsplichtig in de zin van de Wet geluidhinder, uitgezonderd (art. 74 lid 2) wanneer de weg:

1. is gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied, of
2. waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt.

De breedte van een geluidzone langs een weg is gedefinieerd in art. 74 lid 1 Wet geluidhinder. Een weg heeft een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot de volgende breedte aan weerszijden van de weg. Voor de in onderhavig onderzoek betrokken wegen zijn de in tabel 1 opgenomen zonebreedtes van toepassing.

Tabel 1: zonebreedte relevante wegen

Weg	Aantal rijstroken	Breedte van de geluidzone buiten de weg zelf [meter]	
		Buitenstedelijk gebied	Stedelijk gebied
Maatlanden	2	n.v.t.	200
De Zulthe	2	n.v.t.	200
J.P. Santeeweg (N372)	2	250	n.v.t.
Noordholt (N372)	2	250	n.v.t.

In artikel 82 van de Wet geluidhinder is de voorkeurswaarde van 48 dB L_{den} voor de gevelbelasting op woningen binnen een geluidzone vastgelegd. Als aan deze waarde wordt voldaan zijn er geen akoestische belemmeringen.

Als de geluidbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde moeten er maatregelen worden getroffen om hieraan alsnog te kunnen voldoen. Is dit niet mogelijk en/of niet realistisch dan kan een verzoek tot hogere waarde worden gedaan. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting is gereguleerd in artikel 83 van de Wet geluidhinder en bedraagt voor woningen in stedelijk gebied 63 dB L_{den}.

Bij de beoordeling van geluid afkomstig van wegen mag rekening worden gehouden met het in de toekomst stiller worden van verkeer. Dit is opgenomen in artikel 110g van de Wet geluidhinder. In artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG) is de toe te passen aftrek verder ingevuld. Deze reductie bedraagt 2 tot 4 dB bij wegen met een rijsnelheid van 70 km/uur en hoger en 5 dB bij wegen met een rijsnelheid van lager dan 70 km/uur. In tabel 2 is de normering voor de mogelijke ontwikkelingslocatie opgenomen.

Tabel 2: normering en reductie

Wegvak	Aftrek (artikel 110g Wgh.)	Voorkeurs-waarde	Maximale ontheffingswaarde
Maatlanden (50 km/uur)	5 dB	48 dB (art. 82, lid 1 Wgh)	63 dB (art. 83, lid 2 Wgh)
De Zulthe (50 km/uur)	5 dB	48 dB (art. 82, lid 1 Wgh)	63 dB (art. 83, lid 2 Wgh)
J.P. Santeeweg (N372) (60 km/uur)	5 dB	48 dB (art. 82, lid 1 Wgh)	63 dB (art. 83, lid 2 Wgh)
Noordholt (N372) (80 km/uur)	≤ 55 dB = 2 dB 56 dB = 3 dB 57 dB = 4 dB ≥ 58 dB = 2 dB	48 dB (art. 82, lid 1 Wgh)	63 dB (art. 83, lid 1 Wgh)

Uitgangspunten

In voorliggend onderzoek is uitgegaan van de tekening van LAOS landschapsarchitectuur “Roden Noordwest_SBKP” van 6 juni 2024. De tekening is weergegeven in afbeelding 1. Aan de oostzijde van de Maatlanden is het voornemen twee grondwallen, variërend in hoogte en breedte, te realiseren. In afbeelding 2 zijn de grondwallen met de gehanteerde hoogtes weergegeven. In de berekeningen zijn de grondwallen opgenomen.

Afbeelding 2: grondwallen aan de oostzijde van de Maatlanden



De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de Standaardrekenmethode II uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In de overdrachtsberekening zijn de van invloed zijnde factoren zoals geometrische uitbreiding, wegdekcorrectie, reflectie, bodemdemping en dergelijke in rekening gebracht.

Voor de standaardbodemfactor is uitgegaan van een absorberend oppervlak. Voor harde oppervlakken, zoals wegen en water, zijn bodemgebieden ingevoerd met een reflecterende eigenschap. Voor de vier bouwvlakken (A t/m D zie afbeelding 1) is een bodemfactor van 0,5 (half reflecterend) ingevoerd.

Er is nog geen definitief plan van de te realiseren woningen. In de berekeningen is uitgegaan van woningen bestaande uit ten hoogste drie geluidgevoelige bouwlagen. Voor de beoordelingshoogte is uitgegaan van 1,5; 4,5 en 7,5 meter boven plaatselijk maaiveld. Wanneer uitsluitend woningen worden gerealiseerd die bestaan uit twee bouwlagen dan kan de beoordelingshoogte van 7,5 meter buiten beschouwing worden gelaten. Dit geldt ook voor een woning met een derde bouwlaag als daar uitsluitend onbenoemde ruimte (bv. zolder) wordt gerealiseerd. Een onbenoemde ruimte is niet geluidgevoelig en behoeft conform de Wet geluidhinder dan ook niet getoetst te worden. Voor de hoogte van het maaiveld op de mogelijke ontwikkelingslocatie is ervan uitgegaan dat deze gelijk is aan de omliggende wegen.

Voor de toetsing aan de wettelijke normen dient te worden uitgegaan van de toekomstige situatie. Hieronder wordt verstaan de situatie 10 jaar na realisatie. In dit onderzoek is uitgegaan van het jaar 2035.

De gemeente heeft aangegeven dat de ontwikkeling van 120 woningen 984 mvt/etmaal (worstcase) genereert op een weekdag. Via de enige ontsluiting (nieuwe rotonde in de Maatlanden) van de ontwikkeling zal op aangegeven van de gemeente 70% in noordelijke richting rijden en 30% in zuidelijke richting.

Uit de verkeerstelling, uitgevoerd in 2024 op de Maatlanden, blijkt dat de weekdaggemiddelde intensiteit 7.039 mvt/etmaal bedraagt. Voor de autonome groei is uitgegaan van 1% per jaar. De autonome groei is alleen toegepast op de intensiteit uit de verkeerstelling en resulteert in 7.853 mvt/etmaal in het prognosejaar 2035. Op de Maatlanden is ten noorden van de aan te leggen rotonde uitgegaan van (7.853+(70% van 984)=) 8.542 mvt/etmaal en ten zuiden van de rotonde van (7.853+(30% van 984)=) 8.148 mvt/etmaal.

Het verkeer (70%) dat vanuit de ontwikkelingslocatie in noordelijke richting rijdt en arriveert zal op de rotonde met de provinciale weg N372 en De Zulthe worden verdeeld. Op aangegeven van de gemeente is uitgegaan van een verdeling van 25% op de J.P. Santeeweg (N372), 30% op de Noordholt (N372) en 15% op De Zulthe.

De provincie Drenthe heeft de verkeersgegevens van de J.P. Santeeweg (N372) en de Noordholt (N372) verstrekt. Het betreft gegevens van het jaar 2022 en een prognose voor het jaar 2032. Op basis van deze gegevens is de door de provincie gehanteerde autonome groei vastgesteld op 1%. Met de autonome groei is vervolgens de prognose intensiteit voor het jaar 2035 vastgesteld. Bij deze intensiteiten is de verkeersgroei als gevolg van de ontwikkelingslocatie van (25% van 984)= 246 mvt/etmaal op de J.P. Santeeweg (N372) en (30% van 984)= 296 mvt/etmaal op de Noordholt (N372) opgeteld. Voor de te hanteren voertuigverdeling en verdeling dag/avond/nacht zijn verkeerstellingen van het jaar 2019 door de provincie verstrekt.

Uit de verkeerstelling, uitgevoerd in 2024 op de De Zulthe, blijkt dat de weekdaggemiddelde intensiteit 5.270 mvt/etmaal bedraagt. Voor de autonome groei is uitgegaan van 1% per jaar. Dit resulteert in 5.880 mvt/etmaal in het prognosejaar 2035. De toename van verkeer als gevolg van de ontwikkelingslocatie bedraagt (15% van 984)= 148 mvt/etmaal en is hierbij opgeteld.

De in dit onderzoek gehanteerde gegevens zijn opgenomen in tabel 3.

Tabel 3: gehanteerde verkeersgegevens (weekdag gemiddelden)

Weg	Etmaal-intensiteit	Uurintensiteit [%]			Lichte mvt [%]			Middelzw. mvt [%]			Zware mvt [%]		
	jaar 2035	d	a	n	d	a	n	d	a	n	d	a	n
Maatlanden													
- ten noorden van nieuwe rotonde	8.542	6,82	3,11	0,72	94,7	97,8	94,5	3,5	1,7	3,2	1,8	0,5	2,3
- ten zuiden van nieuwe rotonde	8.148	6,82	3,11	0,72	94,7	97,8	94,5	3,5	1,7	3,2	1,8	0,5	2,3
asfalt: SMA													
De Zulthe	6.028	6,88	3,08	0,64	91,3	95,5	95,9	5,0	2,8	2,3	3,7	1,7	1,8
asfalt: AC surf													
J.P. Santeeweg (N372)	13.466	6,98	2,78	0,64	93,0	96,2	91,4	5,6	3,4	6,2	1,5	0,4	2,4
asfalt: SMA-NL 11B													
Noordholt (N372)	9.431	6,83	2,93	0,79	90,1	95,6	91,1	8,2	3,8	7,3	1,7	0,6	1,6
asfalt: SMA-NL 11B													

Op zowel de Maatlanden als De Zulthe bedraagt de wettelijk maximum toegestane snelheid 50 km/uur. De wettelijk maximum toegestane snelheid op J.P. Santeeweg (N372) en de Noordholt (N372) bedraagt respectievelijk 60 en 80 km/uur. Op de rotondes is uitgegaan van een realistische snelheid van 30 km/uur.

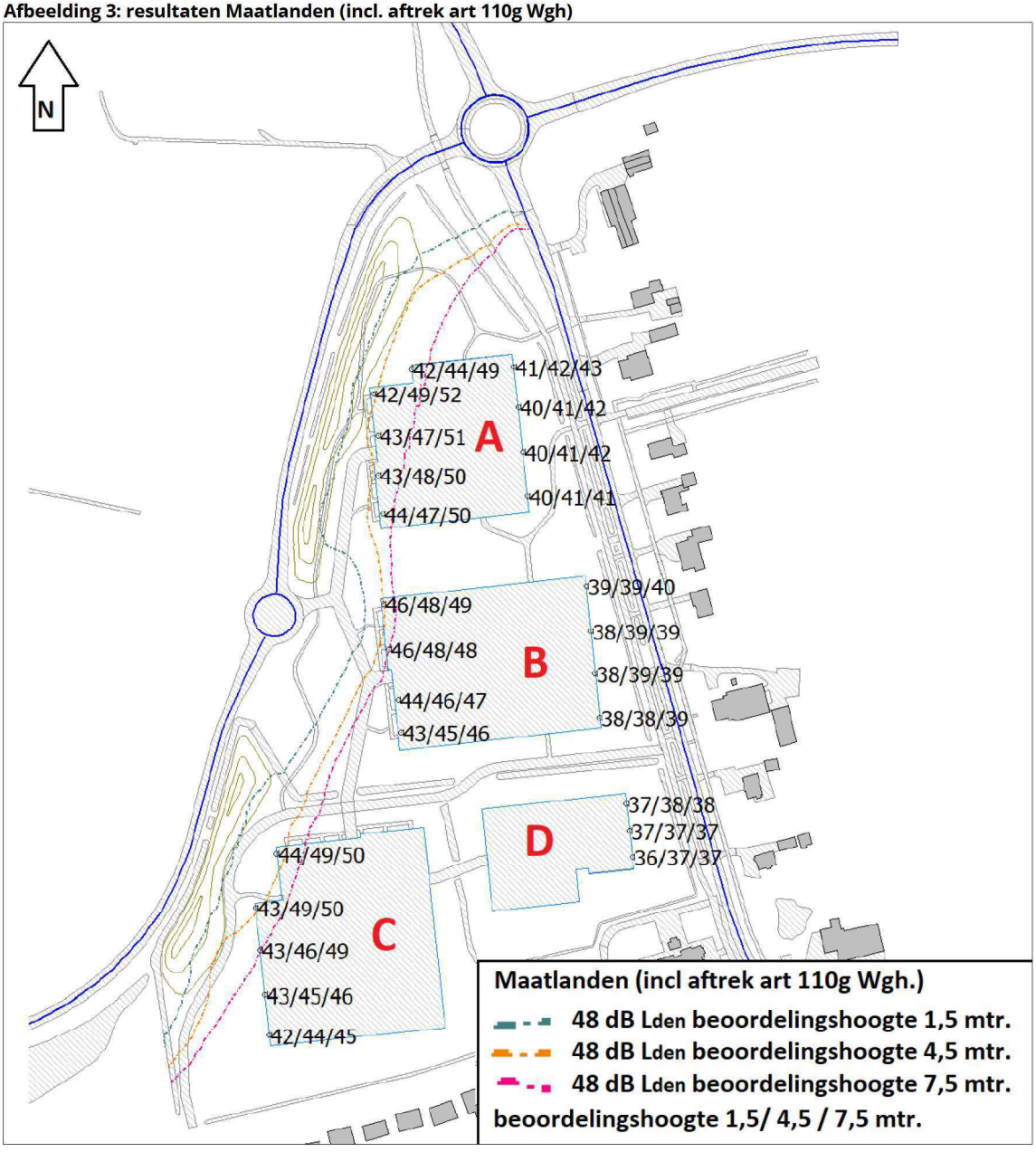
De wegdekverharding op de verschillende wegen bestaat uit asfalttypes (zie tabel 3) die akoestisch vergelijkbaar zijn met referentiewegdek (geen geluidreductie).

Gedetailleerde informatie van het rekenmodel is opgenomen in de bijlagen.

Resultaten

In afbeelding 3 zijn de resultaten gegeven van het wegvak de Maatlanden. Het betreft de 48 dB L_{den} poldercontouren, op drie verschillende beoordelingshoogtes en op beoordelingspunten op de randen van de bouwvlakken.

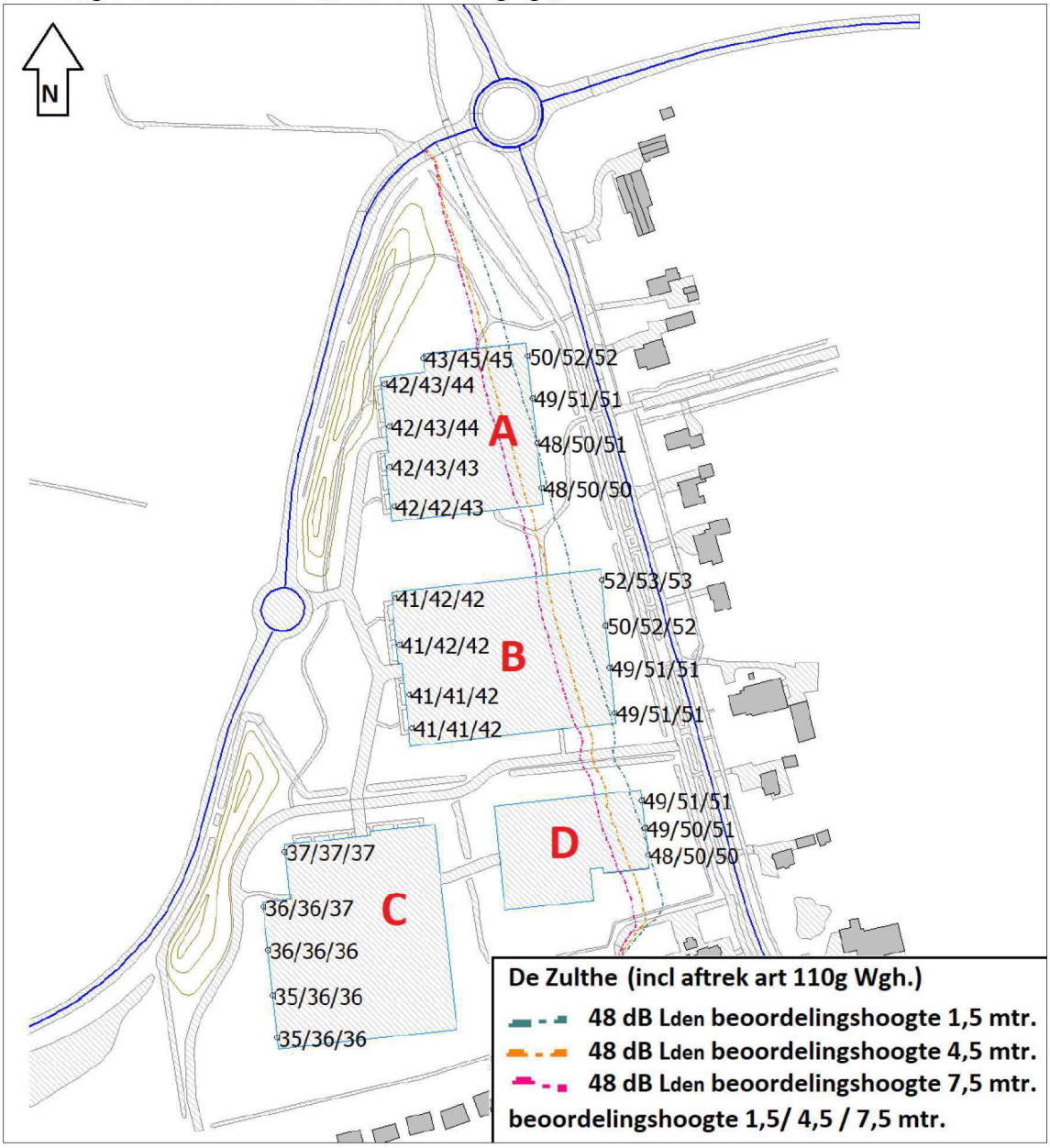
Afbeelding 3: resultaten Maatlanden (incl. aftrek art 110g Wgh)



Uit de resultaten van het wegvak de Maatlanden blijkt dat ter plaatse van alle bouwvlakken op de eerste bouwlaag wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB L_{den}. Op de tweede bouwlaag is ter plaatse van bouwvlak A en C de geluidbelasting hoger dan de voorkeurswaarde. En op de derde bouwlaag is de geluidbelasting ter plaatse van de bouwvlakken A, B en C hoger dan de voorkeurswaarde met een geluidbelasting L_{den} van ten hoogste 52 dB L_{den}. Ter plaatse van alle bouwvlakken wordt hiermee ruimschoots voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB L_{den}.

In afbeelding 4 zijn de resultaten gegeven van het wegvak de De Zulthe. Het betreft de 48 dB L_{den} poldercontouren, op drie verschillende beoordelingshoogtes en op beoordelingspunten op de randen van de bouwvlakken.

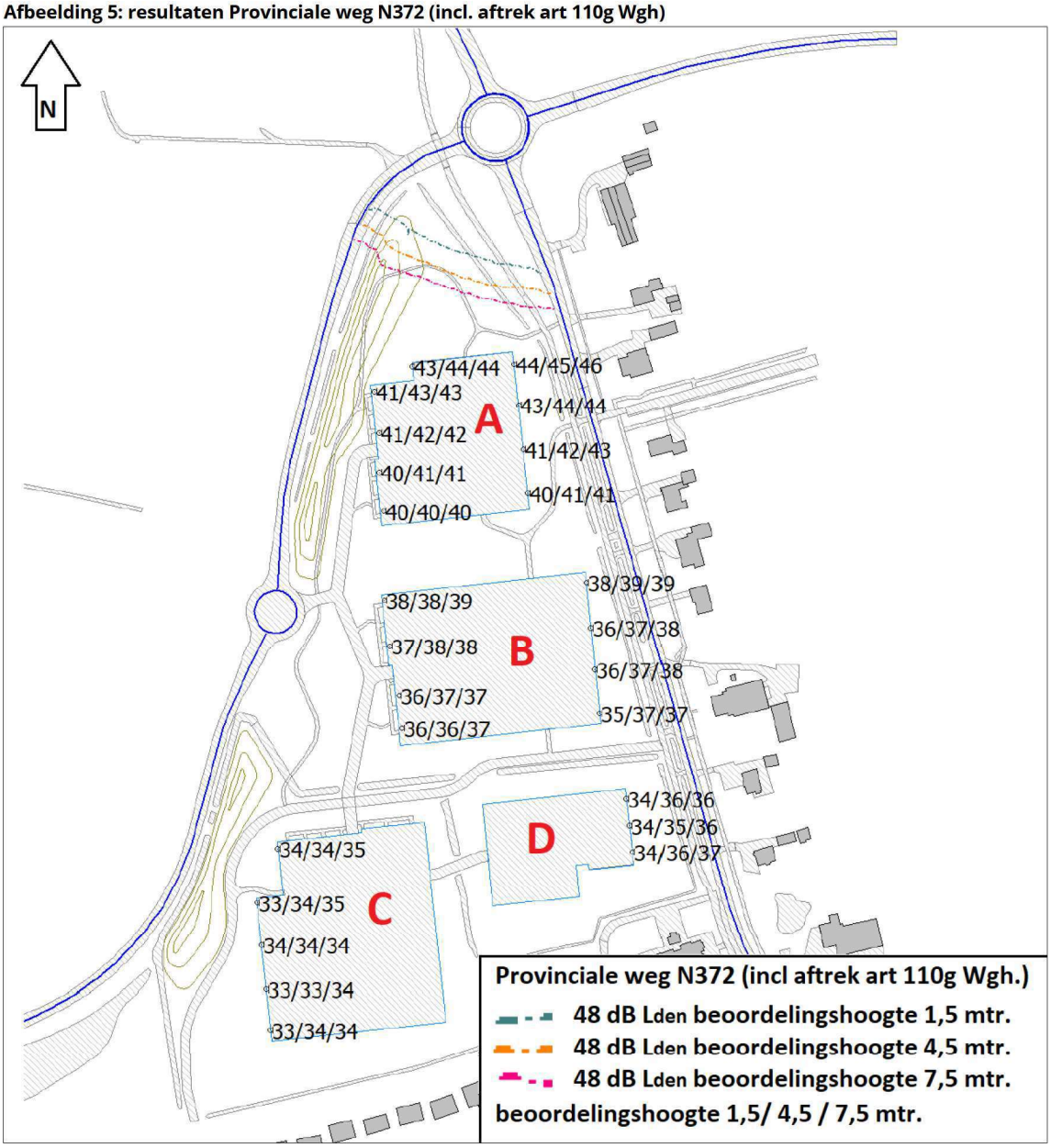
Afbeelding 4: resultaten De Zulthe (incl. aftrek art 110g Wgh)



Uit de resultaten van het wegvak De Zulthe blijkt dat ter plaatse van de bouwvlakken A, B en C de geluidbelasting, op de drie beschouwde bouwlagen, hoger is dan de voorkeurswaarde van 48 dB L_{den} met een geluidbelasting L_{den} van ten hoogste 53 dB L_{den}. Wel wordt hiermee ruimschoots voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB L_{den}.

In afbeelding 5 zijn de resultaten gegeven van het wegvak Provinciale weg N372. De Provinciale weg N372, bestaande uit de J.P. Santeeweg en Noordholt, zijn als één wegvak beschouwd. Het betreft de 48 dB L_{den} poldercontouren, op drie verschillende beoordelingshoogtes en op beoordelingspunten op de randen van de bouwvlakken.

Afbeelding 5: resultaten Provinciale weg N372 (incl. aftrek art 110g Wgh)



Uit de resultaten van het wegvak Provinciale weg N372 (bestaande uit de J.P. Santeeweg en de Noordholt) blijkt dat ter plaatse van alle bouwvlakken wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB L_{den}.

Conclusie

Door GeluidMeesters BV is een akoestisch onderzoek uitgevoerd wegverkeerslawaai op de mogelijke ontwikkelingslocatie aan de Maatlanden – De Zulthe in Roden. Het betreft een ontwikkelingslocatie voor de realisatie van circa 120 woningen. In voorliggend onderzoek is uitgegaan van de tekening van LAOS landschapsarchitectuur "Roden Noordwest_SBKP" van 6 juni 2024. De ontwikkelingslocatie is in voorliggend onderzoek, voor de leesbaarheid, opgedeeld in vier (A t/m D) bouwvlakken.

De locatie is gelegen binnen de wettelijk geluidzones van de provinciale weg N372, De Zulthe en de Maatlanden. De geluidbelasting van deze wegen is vastgesteld en getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Uit de resultaten van de Provinciale weg N372 (bestaande uit de J.P. Santeeweg en de Noordholt) blijkt dat ter plaatse van alle bouwvlakken wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB L_{den}. Voor dit wegvak zijn er dan ook geen belemmeringen geconstateerd om de woningbouw te realiseren.

De geluidbelasting van de Maatlanden en De Zulthe is op meerdere bouwvlakken hoger dan de voorkeurswaarde van 48 dB L_{den} (zie afbeelding 3 en 4) met een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB L_{den}. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB L_{den}.

Geadviseerd wordt nader onderzoek te doen naar de het treffen van geluidbeperkende maatregelen in de vorm van bron (zoals geluidreducerend wegdek, snelheidsbeperking en terugdringen van de verkeersintensiteiten) of in de overdracht (zoals afstandsvergroting, geluidschermen en grondwallen). Indien maatregelen niet mogelijk zijn, onvoldoende doeltreffend zijn dan wel sprake is van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard dan kan de gemeente hogere waarden vaststellen om woningbouw mogelijk te maken.

Groningen, 21 juni 2024
Geluidmeesters BV



Bijlagen

1) Verkeersgegevens
2) Invoergegevens rekenmodel
3) Rekenresultaten

GELUID
MEESTERS

BIJLAGE 1

Telrapport

Locatie code NVD065
Locatie naam Maatlanden
Locatie plaats Roden
Locatie omschrijving tussen De Zulthe en Burchtlaan
Meting naam april 2024
Periode woensdag 3 april 2024 - maandag 22 april 2024
Rijstroken Burchtlaan - De Zulthe (1)
De Zulthe - Burchtlaan (1)
Foutklasse Niet verwerkt

GEMIDDELDEN

Tijd	ma		di		wo		do		vr		za		zo		Gem. Werkd.		Gem. Weekd.	
	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.
00:00	18	0,2	15	0,2	18	0,2	24	0,3	26	0,3	61	1,0	94	2,0	20	0,3	37	0,5
01:00	8	0,1	6	0,1	9	0,1	8	0,1	10	0,1	23	0,4	43	0,9	8	0,1	15	0,2
02:00	3	0,0	2	0,0	2	0,0	2	0,0	5	0,1	12	0,2	14	0,3	3	0,0	6	0,1
03:00	6	0,1	5	0,1	6	0,1	6	0,1	4	0,1	7	0,1	13	0,3	5	0,1	7	0,1
04:00	15	0,2	15	0,2	14	0,2	13	0,2	10	0,1	12	0,2	8	0,2	13	0,2	12	0,2
05:00	46	0,6	48	0,6	48	0,6	46	0,6	44	0,6	15	0,2	9	0,2	46	0,6	37	0,5
06:00	277	3,8	294	3,8	276	3,6	288	3,7	230	3,0	61	1,0	37	0,8	273	3,6	209	3,0
07:00	612	8,5	683	8,8	594	7,7	630	8,2	518	6,7	121	1,9	46	1,0	607	7,9	458	6,5
08:00	615	8,5	673	8,6	618	8,0	645	8,4	608	7,9	236	3,7	98	2,1	632	8,3	499	7,1
09:00	368	5,1	406	5,2	445	5,7	403	5,2	444	5,7	420	6,6	195	4,2	413	5,4	383	5,4
10:00	368	5,1	382	4,9	425	5,5	404	5,2	340	4,4	515	8,1	255	5,5	384	5,0	384	5,5
11:00	376	5,2	374	4,8	403	5,2	416	5,4	445	5,8	500	7,8	302	6,5	403	5,3	402	5,7
12:00	436	6,0	444	5,7	450	5,8	445	5,8	487	6,3	575	9,0	390	8,4	452	5,9	461	6,5
13:00	473	6,5	512	6,6	493	6,4	494	6,4	557	7,2	567	8,9	449	9,7	506	6,6	506	7,2
14:00	498	6,9	517	6,6	532	6,9	532	6,9	613	7,9	596	9,3	489	10,5	538	7,0	540	7,7
15:00	495	6,8	578	7,4	568	7,3	550	7,1	590	7,6	520	8,1	430	9,2	556	7,3	533	7,6
16:00	659	9,1	701	9,0	708	9,1	687	8,9	675	8,7	489	7,6	385	8,3	686	9,0	615	8,7
17:00	648	9,0	702	9,0	673	8,7	678	8,8	630	8,1	440	6,9	343	7,4	666	8,7	588	8,4
18:00	391	5,4	454	5,8	434	5,6	468	6,1	436	5,6	272	4,3	282	6,1	437	5,7	391	5,6
19:00	324	4,5	340	4,4	358	4,6	328	4,3	326	4,2	277	4,3	246	5,3	335	4,4	314	4,5
20:00	218	3,0	230	3,0	246	3,2	225	2,9	251	3,2	240	3,8	219	4,7	234	3,1	233	3,3
21:00	185	2,6	201	2,6	210	2,7	195	2,5	192	2,5	168	2,6	142	3,1	197	2,6	185	2,6
22:00	131	1,8	148	1,9	156	2,0	151	2,0	173	2,2	144	2,3	105	2,3	152	2,0	144	2,0
23:00	59	0,8	66	0,8	71	0,9	77	1,0	120	1,6	124	1,9	56	1,2	79	1,0	82	1,2
Totaal	7229	100,0	7796	100,0	7757	100,0	7715	100,0	7734	100,0	6395	100,0	4650	100,0	7645	100,0	7041	100,0

INDEXEN GEBASEERD OP VOLLEDIGE INTERVALLEN (WERKDAGGEMIDDELDE = 100)

Tijd	ma		di		wo		do		vr		za		zo		Gem. Werkd.		Gem. Weekd.	
	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.
Tot. 0-24	7229	94,6	7794	101,9	7758	101,5	7714	100,9	7732	101,1	6395	83,6	4648	60,8	7645	100,0	7039	92,1
Tot. 0-7	373	4,9	384	5,0	372	4,9	388	5,1	328	4,3	191	2,5	218	2,9	369	4,8	322	4,2
Tot. 7-19	5938	77,7	6425	84,0	6344	83,0	6350	83,1	6342	83,0	5251	68,7	3663	47,9	6280	82,1	5759	75,3
Tot. 19-23	858	11,2	918	12,0	970	12,7	900	11,8	942	12,3	829	10,8	711	9,3	918	12,0	875	11,4
Tot. 23-7	429	5,6	444	5,8	438	5,7	458	6,0	405	5,3	311	4,1	342	4,5	435	5,7	404	5,3

Lengte rapport

Locatie code NVD065
Locatie naam Maatlanden
Locatie plaats Roden
Locatie omschrijving tussen De Zulthe en Burchtlaan
Meting naam april 2024
Periode woensdag 3 april 2024 - maandag 22 april 2024
Rijstroken Burchtlaan - De Zulthe (1)
De Zulthe - Burchtlaan (1)

WERKDAG GEMIDDELDEN

Lengte m	< 3,7	3,7 tot 7	7 >	Tot.	Rel.	Fout
00:00	20	0	0	20	0,3	0
01:00	7	0	1	8	0,1	0
02:00	2	0	0	2	0,0	0
03:00	5	0	0	5	0,1	0
04:00	12	1	1	14	0,2	0
05:00	41	3	3	47	0,6	0
06:00	258	9	6	273	3,6	3
07:00	580	13	14	607	7,9	2
08:00	598	22	12	632	8,3	1
09:00	381	22	9	412	5,4	1
10:00	356	21	7	384	5,0	7
11:00	371	22	9	402	5,3	1
12:00	430	16	7	453	5,9	2
13:00	473	23	10	506	6,6	3
14:00	507	21	10	538	7,0	1
15:00	519	26	11	556	7,3	1
16:00	656	19	10	685	9,0	1
17:00	650	10	6	666	8,7	2
18:00	427	6	4	437	5,7	1
19:00	327	7	2	336	4,4	1
20:00	228	4	2	234	3,1	1
21:00	193	4	0	197	2,6	0
22:00	151	1	0	152	2,0	1
23:00	78	0	0	78	1,0	1
Totaal	7270	250	124	7644	100,0	30

INDEX GEBASEERD OP VOLLEDIGE INTERVALLEN

Tot. 0-24	7268	252	125	7645	100,0	30
Index	95,1	3,3	1,6	100,0		
Tot. 0-7	345	14	10	369	4,8	4
Index	93,5	3,8	2,7	100,0		
Tot. 7-19	5947	222	110	6279	82,1	23
Index	94,7	3,5	1,8	100,0		
Tot. 19-23	898	16	4	918	12,0	3
Index	97,8	1,7	0,4	100,0		
Tot. 23-7	410	14	10	434	5,7	4
Index	94,5	3,2	2,3	100,0		

Telrapport

Locatie code NVD075
Locatie naam De Zulthe
Locatie plaats Roden
Locatie omschrijving tussen Ceintuurbaan Noord en N372 Noordholt
Meting naam april 2024
Periode woensdag 3 april 2024 - maandag 22 april 2024
Rijstroken N372 Noordholt - Ceintuurbaan Noord (1)
Ceintuurbaan Noord - N372 Noordholt (1)
Foutklasse Niet verwerkt

GEMIDDELDEN

Tijd	ma		di		wo		do		vr		za		zo		Gem. Werkd.		Gem. Weekd.	
	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.
00:00	12	0,2	16	0,3	10	0,2	20	0,3	17	0,3	51	1,0	59	1,6	15	0,3	26	0,5
01:00	6	0,1	4	0,1	6	0,1	6	0,1	11	0,2	16	0,3	25	0,7	7	0,1	11	0,2
02:00	3	0,1	4	0,1	3	0,1	4	0,1	5	0,1	9	0,2	17	0,5	4	0,1	6	0,1
03:00	2	0,0	2	0,0	2	0,0	2	0,0	4	0,1	7	0,1	12	0,3	2	0,0	4	0,1
04:00	11	0,2	6	0,1	6	0,1	8	0,1	13	0,2	9	0,2	11	0,3	9	0,2	9	0,2
05:00	46	0,9	44	0,8	40	0,7	40	0,7	40	0,6	13	0,2	10	0,3	42	0,8	33	0,6
06:00	148	3,1	153	2,8	158	2,8	160	2,8	157	2,5	46	0,9	26	0,7	155	2,8	121	2,3
07:00	309	6,4	336	6,2	342	6,1	328	5,7	283	4,6	84	1,6	33	0,9	320	5,7	245	4,7
08:00	355	7,3	404	7,5	412	7,3	416	7,2	360	5,8	194	3,7	66	1,8	389	7,0	315	6,0
09:00	243	5,0	289	5,3	292	5,2	300	5,2	329	5,3	281	5,3	139	3,7	291	5,2	268	5,1
10:00	252	5,2	296	5,5	308	5,5	317	5,5	383	6,2	411	7,7	229	6,2	311	5,6	314	6,0
11:00	276	5,7	326	6,0	338	6,0	332	5,8	415	6,7	418	7,9	266	7,2	337	6,0	339	6,4
12:00	286	5,9	346	6,4	380	6,7	350	6,1	439	7,1	435	8,2	304	8,2	360	6,5	363	6,9
13:00	356	7,3	382	7,1	419	7,4	407	7,1	475	7,7	486	9,2	340	9,1	408	7,3	409	7,8
14:00	373	7,7	446	8,2	441	7,8	449	7,8	536	8,7	527	9,9	368	9,9	449	8,1	449	8,5
15:00	406	8,4	422	7,8	444	7,9	457	7,9	513	8,3	498	9,4	348	9,4	448	8,0	441	8,4
16:00	448	9,2	494	9,1	527	9,3	493	8,5	526	8,5	432	8,1	324	8,7	498	8,9	463	8,8
17:00	445	9,2	492	9,1	502	8,9	523	9,1	499	8,1	401	7,6	317	8,5	492	8,8	454	8,6
18:00	254	5,2	298	5,5	309	5,5	346	6,0	347	5,6	261	4,9	240	6,5	311	5,6	294	5,6
19:00	226	4,7	219	4,0	244	4,3	278	4,8	260	4,2	212	4,0	211	5,7	245	4,4	236	4,5
20:00	152	3,1	160	3,0	167	3,0	184	3,2	212	3,4	196	3,7	164	4,4	175	3,1	176	3,3
21:00	109	2,2	117	2,2	150	2,7	167	2,9	141	2,3	129	2,4	99	2,7	137	2,5	130	2,5
22:00	91	1,9	106	2,0	107	1,9	129	2,2	126	2,0	109	2,1	73	2,0	112	2,0	106	2,0
23:00	36	0,7	52	1,0	40	0,7	57	1,0	90	1,5	83	1,6	36	1,0	55	1,0	56	1,1
Totaal	4845	100,0	5414	100,0	5647	100,0	5773	100,0	6181	100,0	5308	100,0	3717	100,0	5572	100,0	5268	100,0

INDEXEN GEBASEERD OP VOLLEDIGE INTERVALLEN (WERKDAGGEMIDDELDE = 100)

Tijd	ma		di		wo		do		vr		za		zo		Gem. Werkd.		Gem. Weekd.	
	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.
Tot. 0-24	4847	87,0	5414	97,2	5649	101,4	5773	103,6	6181	110,9	5309	95,3	3716	66,7	5573	100,0	5270	94,6
Tot. 0-7	228	4,1	230	4,1	226	4,1	240	4,3	247	4,4	151	2,7	159	2,9	234	4,2	212	3,8
Tot. 7-19	4005	71,9	4530	81,3	4714	84,6	4718	84,7	5105	91,6	4429	79,5	2973	53,3	4614	82,8	4353	78,1
Tot. 19-23	578	10,4	602	10,8	668	12,0	757	13,6	739	13,3	646	11,6	547	9,8	669	12,0	648	11,6
Tot. 23-7	264	4,7	266	4,8	279	5,0	280	5,0	304	5,5	242	4,3	242	4,3	279	5,0	268	4,8

Lengte rapport

Locatie code NVD075
Locatie naam De Zulthe
Locatie plaats Roden
Locatie omschrijving tussen Ceintuurbaan Noord en N372 Noordholt
Meting naam april 2024
Periode woensdag 3 april 2024 - maandag 22 april 2024
Rijstroken N372 Noordholt - Ceintuurbaan Noord (1)
Ceintuurbaan Noord - N372 Noordholt (1)

WERKDAG GEMIDDELDEN

Lengte m	< 3,7	3,7 tot 7	7 >	Tot.	Rel.	Fout
00:00	13	2	0	15	0,3	0
01:00	6	0	0	6	0,1	0
02:00	3	0	0	3	0,1	0
03:00	2	0	0	2	0,0	0
04:00	6	2	1	9	0,2	0
05:00	38	3	0	41	0,7	0
06:00	141	10	5	156	2,8	0
07:00	286	20	14	320	5,7	0
08:00	357	18	15	390	7,0	0
09:00	259	22	10	291	5,2	0
10:00	280	20	12	312	5,6	0
11:00	305	22	11	338	6,1	0
12:00	328	19	14	361	6,5	0
13:00	373	22	13	408	7,3	0
14:00	407	23	18	448	8,0	0
15:00	407	25	17	449	8,1	0
16:00	451	26	20	497	8,9	0
17:00	452	23	17	492	8,8	0
18:00	292	10	9	311	5,6	0
19:00	231	10	4	245	4,4	0
20:00	164	9	2	175	3,1	0
21:00	129	6	2	137	2,5	0
22:00	106	5	2	113	2,0	0
23:00	52	3	1	56	1,0	0
Totaal	5088	300	187	5575	100,0	0

INDEX GEBASEERD OP VOLLEDIGE INTERVALLEN

Tot. 0-24	5086	300	186	5572	100,0	0
Index	91,3	5,4	3,3	100,0		
Tot. 0-7	209	19	6	234	4,2	0
Index	89,3	8,1	2,6	100,0		
Tot. 7-19	4194	250	170	4614	82,8	0
Index	90,9	5,4	3,7	100,0		
Tot. 19-23	630	29	10	669	12,0	0
Index	94,2	4,3	1,5	100,0		
Tot. 23-7	251	21	7	279	5,0	0
Index	90,0	7,5	2,5	100,0		

RE: Verzoek verkeersgegevens N372 tussen Roden en Nietap

[redacted]@drenthe.nl>
Aan [redacted]

Beantwoorden | Allen beantwoorden | Doorsturen

wo 6-4-2022 12:56

Voertuigverdeling 2019 locaties 1 en 2 tussen Roden en Nietap.xls
17 KB

Voertuigverdeling 2019 locatie 3 tussen Roden Oost en Roden West.xls
18 KB

Hallo [redacted]

Hierbij mail ik jou de gegevens van de 3 locaties:

Locaties 1 en 2:
2022 weekdag 11616 mvt
2032 weekdag 12831 mvt

Locatie 3:
2022 weekdag 8027 mvt
2032 weekdag 8866 mvt

De voertuigverdeling van het verkeer naar dag/avond/nacht van een gemiddelde weekdag in 2019 heb ik bijgevoegd, deze kun je ook gebruiken voor de toekomst.

Zodra ik het wegdektype heb ontvangen van mijn collega, mail ik deze zsm door.

Succes met de berekeningen!

De gegevens van de N372 nabij Peize stuur ik volgende week.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Beleidsmedewerker

provincie Drenthe
Team Verkeer & Vervoer
A: Westerbrink 1, 9400 AC, Assen
T [redacted]
E [redacted]

FW: Verzoek verkeersgegevens N372 tussen Roden en Nietap

[redacted]@drenthe.nl>
Aan [redacted]

Beantwoorden | Allen beantwoorden | Doorsturen

do 7-4-2022 13:50

U hebt dit bericht beantwoord op 7-4-2022 13:52.

Hallo [redacted]

Hierbij mail ik jou het wegdektype op de 3 locaties. Op alle 3 locaties ligt SMA-NL 11B.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Beleidsmedewerker

provincie Drenthe
Team Verkeer & Vervoer
A: Westerbrink 1, 9400 AC, Assen
T [redacted]
E [redacted]