

Betreft: Uitgangspuntendocument vaststelling GPP's randweg N656 Oud Vossemeer
Kenmerk: Z2025-00005304
Datum: d.d. 03-03-2026

Inleiding

Provincie Zeeland is voornemens om bij de N656 ter hoogte van Oud Vossemeer een nieuwe randweg aan te leggen. In de nieuwe situatie wordt de N656 ten westen en oosten van de woonkern Oud Vossemeer afgebogen in zuidelijke richting waartoe een nieuwe randweg ten zuiden van het bedrijventerrein wordt gerealiseerd.

Om deze ontwikkeling ruimtelijk mogelijk te maken is door Rho Adviseurs een TAM-omgevingsplan opgesteld. Ten behoeve van het omgevingsplan is eveneens door Rho Adviseurs een akoestisch onderzoek 'Geluid door wegen, randweg Oud-Vossemeer, kenmerk 20240262.004/249359/PD, d.d. 26 februari 2026' uitgevoerd. In dit rapport zijn de effecten op de geluidbelasting ter plaatse van omliggende woningen inzichtelijk gemaakt.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1-1-2024 is bepaald dat bij de aanleg van een nieuwe provinciale weg, vooruitlopend op de vaststelling van geluidproductieplafonds (gpp's) voor alle provinciale wegen (uiterlijk 31-12-2026), voor dit weggedeelte gpp's dienen te worden vastgesteld. Om die reden heeft de Provincie Zeeland de RUD Zeeland verzocht de gpp's voor dit project te berekenen. Het door Rho adviseurs opgestelde akoestisch rekenmodel is als basis gebruikt voor het gpp model. Daar voor het berekenen van gpp's gewerkt dient te worden met een vereenvoudigd rekenmodel zijn diverse wijzigingen in dat rekenmodel doorgevoerd. In voorliggend document is beschreven welke wijzigingen het betreft en welke uitgangspunten zijn gehanteerd voor het gpp model.

Uitgangspunten omzetting model Rho Adviseurs naar gpp model

Als uitgangspunt voor het gpp model is het model zoals aangeleverd door Rho Adviseurs, met de gebiedsbenaming 'TAM omgevingsplan' en modelbenaming 'Voorkeursmodel met maatregelen (Aangepast 25-06)' gehanteerd.

Onderstaand is een overzicht gegeven van de gehanteerde uitgangspunten om tot het gpp model te komen en welke wijzigingen eventueel in bovengenoemd model zijn doorgevoerd om tot een juist basismodel te komen welke gebruikt is voor de uiteindelijke omzetting naar het gpp model:

1. Vanwege het aanhouden van een andere modelleringswijze (uitgangspunt BGT) voor de gpp's is per rijrichting één rijlijn ingevoerd in plaats van één rijlijn per rijbaan.
2. De verkeersgegevens binnen het projectgebied zijn aangehouden overeenkomstig het model van Rho Adviseurs (verkeersprognose 2040). vanwege de opsplitsing van de rijlijnen is daar waar nodig de intensiteit gelijkmatig verdeeld over de twee rijlijnen, waarbij ook de voertuigverdeling voor beide rijlijnen gelijk is gehouden.
3. Doordat is uitgegaan van verkeersprognoses voor het jaar 2040, is reeds rekening gehouden met toekomstige groei van het verkeer. De optie voor het 'toepassen van een plafondcorrectie van 1,5 dB' mag derhalve voor deze wegvakken niet worden toegepast.
4. De rijlijnen in het model zijn voor wat betreft de (hoogte)ligging gecontroleerd en daar waar nodig aangepast.
5. Daar waar nodig zijn rijlijnen die in elkaars verlengde liggen juist op elkaar aangesloten.
6. Daar waar nodig zijn een aantal hoogtelijnen uitgebreid of aangepast om fouten in het onderliggende hoogtemodel te corrigeren.
7. Kleine stukjes van wegen welke wel nog onder beheer van de provincie vallen, zoals het stukje weg dat aansluit op de Molendijk, het stukje weg bij de rotonde en Oud Vossemeersedijk zijn niet meegenomen bij de gpp berekening. Vooralsnog gaan we ervan uit dat dit ook is overeenkomstig de gewenste uitgangspunten voor de vaststelling van gpp's voor alle provinciale wegen.

8. In afwijking van het model van Rho is aan de oostzijde het projectgebied aangehouden t/m het plateau waar de snelheid over gaat van 80 naar 60 km/u. Hiertoe hebben aanpassingen aan een aantal wegvakken en hoogtelijnen plaatsgevonden. Dit overeenkomstig de e-mail van Provincie Zeeland 11-09-2025 en de tekening uit bijlage 2 van de samenwerkingsovereenkomst (SOK 18 juni 2025).
9. Bij het berekenen van de gpp's voor de nieuwe weg (de N656 binnen de grenzen van het projectgebied) is tevens rekening gehouden met het feit dat de N656 aan de grenzen van het project doorloopt in het bestaande gedeelte van de N656. In het rekenmodel zijn de bestaande stukken van de N656 over een lengte van 200 meter¹ aan zowel de west- als oostkant meegenomen. Dit vanwege het feit dat met name voor de gpp punten aan de rand van het projectgebied dan een meer realistische geluidbelasting wordt berekend. De verkeersgegevens van deze wegen zijn ontleend aan de verkeersdata van de Provincie Zeeland die gehanteerd wordt voor het gpp project voor alle provinciale wegen in Zeeland. Het betreft hier de verkeersgegevens voor het jaar 2024. Voor deze wegvakken is tevens nog een plafondcorrectie van 1,5 dB toegepast voor de toekomstige groei van de verkeersintensiteit.
10. Voor de toekomstige situatie is voor de maximale snelheid ter plaatse van de N656 uitgegaan van 60 km/u. Uitzondering hierop betreft de rotonde waar, in het onderzoek van Rho, een maximale snelheid van 40 km/u wordt gehanteerd. Dit vanwege het feit dat voor deze rotonde een snelheid van 60 km/u niet overeenkomt met de werkelijkheid. Vooralsnog is deze snelheid zo overgenomen in het gpp model. Ter plaatse van het bestaande stuk N656 ten oosten van Oud Vossemeer geldt een maximale snelheid van 80 km/u.
11. Volgens bijlage I ve Or. dient voor het wegdektype aansluiting te worden gezocht bij één van de in tabel 2.3a en b genoemde wegdektypes. SMA NL8G+ komt niet in die lijst voor, daarom is voor die wegvakken waar dit in het model van Rho is toegepast, aansluiting gezocht bij akoestisch geoptimaliseerd SMA.
12. Op basis van de aangehouden snelheden in het akoestisch onderzoek van Rho, welke zijn overgenomen voor de gpp berekeningen, zijn er geen kruispunten en obstakels aanwezig waarbij de gemiddelde snelheid tenminste halveert, om die reden is geen optrektoeslag van toepassing (artikel 2.5, bijlage IVd Or.).

Zoals eerder aangegeven dient er bij het bepalen van de gpp's uit te worden gegaan van een vereenvoudigde wijze van modelleren. Hierbij wordt aangesloten bij de, op moment van schrijven van dit uitgangspunten document beoogde, werkwijze voor de vaststelling van de gpp's voor alle provinciale wegen binnen Zeeland. Deze uitgangspunten zijn in dit document niet nader uitgewerkt, onderstaand wordt een korte opsomming gegeven van de uitgangspunten:

- vereenvoudigde hoogte modellering:
 - hoogtelijn 1, op 5 meter van bronlijn (weg);
 - hoogtelijn 2, op 20 meter van bronlijn (weg);
 - hoogtelijn 3, 4 en 5, op respectievelijk 49, 50 en 51 meter van de bronlijn (weg);
- geluidreferentiepunten op 50 meter afstand van de weg en (maximaal) 100 meter uit elkaar. De hoogte van een referentiepunt is 4,0 meter.
- ter plaatse van de bronlijn is rekening gehouden met een hard (bodemfactor 0) bodemgebied (breedte van 3,0 meter). De standaardbodemfactor in het model is zacht (bodemfactor 1,0);
- geluid afschermende aarden wallen/ schermen zijn niet binnen het plangebied gelegen.

Berekeningen gpp's

De berekening van de geluidproductieplafonds heeft plaatsgevonden met de door DGMR ontwikkelde software Geomilieu, versie V2025.1. De gegevens dienen te worden aangeleverd aan het CVGG. In bijlage 1 is een tabel opgenomen met de berekende gpp waarden.

¹ Hiermee wordt afgeweken van bijlage IVg, 3.2 Or, echter zal het meenemen van de rijlijnen over een grotere afstand dan de aangehouden 200 meter geen significante effecten hebben op de berekende geluidbelasting.

Geluidaanachtsgebied

Naast het vaststellen van geluidproductieplafonds voor de nieuwe Randweg N656 dient eveneens het geluidaanachtsgebied te worden aangeleverd (artikel 3.5 Omgevingsregeling) aan het CVGG. Het geluidaanachtsgebied betreft de zone waarbinnen het geluid van het verkeer mogelijk hoger is dan de standaardwaarden zoals opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Voor een provinciale weg bedraagt de standaardwaarde 50 dB L_{den} (tabel 3.34 Bkl).

Het geluidaanachtsgebied wordt berekend conform bijlage IVc van de Omgevingsregeling, waarbij de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- ten opzichte van het gpp model wordt de modellering voor het berekenen van het geluidaanachtsgebied nog verder vereenvoudigd (hoogte van alle objecten op 0 meter, geen rekening houden met taluds, maaiveldverschillen, etc.);
- standaard bodemfactor wordt gesteld op 0,5 (half hard), het bodemgebied ter plaatse van de weg betreft een harde bodemfactor 0;
- de berekening wordt uitgevoerd met een grid berekening op 30 meter hoogte. De eisen voor de afmetingen van het grid zijn opgenomen in bijlage IVc tabel 1.3 Omgevingsregeling;
- de waarde van het geluidaanachtsgebied wordt niet afgerond, ofwel de contour betreft 50,00 dB;

In bijlage 2 is het geluidaanachtsgebied weergegeven.

Bijlage 1: Rekenresultaten geluidproductieplafonds N656

GPP punt	XY-coördinaten		Rekenhoogte gpp punt	GPP (L _{den})
1	72101	398352	4,0	51,3
2	72184	398302	4,0	50,1
3	72235	398220	4,0	51,2
4	72274	398131	4,0	51,1
5	72318	398045	4,0	51,4
6	72397	397989	4,0	50,4
7	72481	397942	4,0	49,2
8	72556	397885	4,0	50,3
9	72637	397831	4,0	51,3
10	72720	397781	4,0	52,3
11	72813	397791	4,0	51,9
12	72902	397831	4,0	53,0
13	72993	397865	4,0	52,3
14	73089	397865	4,0	54,1
15	73179	397829	4,0	56,1
16	73261	397776	4,0	57,6
17	73209	397687	4,0	57,7
18	73159	397720	4,0	56,7
19	73109	397751	4,0	56,6
20	73015	397764	4,0	54,8
21	72924	397728	4,0	53,0
22	72836	397688	4,0	51,6
23	72741	397672	4,0	50,9
24	72649	397702	4,0	50,6
25	72568	397754	4,0	49,6
26	72486	397807	4,0	49,4
27	72409	397857	4,0	49,7
28	72328	397911	4,0	50,2
29	72250	397968	4,0	49,7
30	72198	398050	4,0	50,2
31	72159	398139	4,0	50,6
32	72116	398225	4,0	52,5
33	72041	398260	4,0	52,1
34	72058	398361	4,0	51,3

Bijlage 2: Geluidaandachtsgebied [in paars] Randweg N656 Oud Vossemeer

