

---

Onderwerp: beoordeling geluidseffecten Vlek 4 en 5 Kanaleneiland irt goede ruimtelijke ordening

Datum: 5-10-2015 // 5-1-2016

Auteurs: Hans Scholtes en Hans van Dijkhuizen - gem Utrecht

---

## **Inleiding:**

In de geluidsrapportage HA2963-19RA-003 van Peutz d.d. 5 oktober 2015 zijn de geluidseffecten van het plan op de omgeving integraal in beeld gebracht. In de rapportage ontbreekt een beoordeling van de uitkomsten in relatie tot het geluidbeleid van de gemeente Utrecht.

In deze memo wordt voorzien in een deze beoordeling.

## **Beoordelingskader:**

### *Wet ruimtelijke ordening*

Bij het projecteren van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen dient zorg te worden gedragen voor een goed (akoestisch) woon- en leefklimaat. Er dient een bredere milieuhygiënische afweging in relatie tot geluid te worden gemaakt dan alleen het gestelde in de Wet geluidhinder. Om die reden wordt een onderzoek verkeerslawaaï niet alleen beperkt tot de wegen die vallen onder het regiem van de Wet geluidhinder maar verbreed tot alle akoestisch relevante wegen in en rond het plangebied.

Bij de beoordeling van een goede ruimtelijke ordening is geen wettelijk kader aanwezig. De gemeente Utrecht heeft in de Geluidnota 2014-2018 aangegeven dat daarom zoveel als mogelijk aangesloten wordt bij bestaande wet- en regelgeving. Voor de afweging of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening wordt voor verkeer aangesloten bij de kader- en normstelling uit de Wet geluidhinder. Dit alles om een vergelijkbare kwaliteit te bewerkstelligen als ware het plan zou vallen onder de Wet geluidhinder waarbij een geluidbelasting lager dan de voorkeurswaarde altijd als toelaatbaar wordt geacht.

Voor de effecten van een plan op zijn omgeving is daarom aangesloten bij de reconstructie regeling. Dat wil zeggen dat een geluidsniveau toename van 2 dB of meer ( $L_{den}$ ) niet zonder meer toelaatbaar is. De toename in het algemeen niet hoger dan 5 dB mag zijn en de geluidsbelasting de maximale waarde niet mag overschrijden. De maximale waarde is 68 dB (=63+5 i.v.m. correctie van artikel 110g Wgh). Hierbij is zoals gewoonlijk binnen Utrecht aangesloten bij de ongecorrigeerde generieke maximale wettelijke grenswaarde die de Wet geluidhinder toelaatbaar acht.

## **Resultaten geluidseffecten op omgeving:**

In bijlage 13 van het rapport HA2963-19RA-003 zijn de berekeningsresultaten voor alle (bestaande en nieuwe) woningen per te onderscheiden geluidsbron in beeld gebracht. Voor een goede beoordeling van de effecten van het plan op zijn omgeving (dus primair de bestaande woningen) is in onderstaande tabel een samenvatting gegeven van de resultaten. Hierbij zijn enerzijds de toenames per weg weergegeven en anderzijds is aangegeven of de voorkeurswaarde wordt overschreden.

Wegvak	Effect in dB	Belasting groter dan de voorkeurswaarde ?
Churchillaan	< 1 dB	n.v.t.
Trumanlaan (zuid)	+ 1 dB	n.v.t.
Trumanlaan (noord)	+ 2 dB	Ja
Monnetlaan	+ 2 / + 3 dB	Nee
Marshallaan	Meer dan 5 dB afname	Autonom wel, na plan Niet
Auriollaan	+ 2 / + 3 dB	Nee
Rooseveltlaan	+ 3 dB	Ja

### **Conclusies:**



Op grond van voorgaande tabel is duidelijk dat de geluidsbelasting langs de Trumanlaan en de Rooseveltlaan significant toeneemt en boven de voorkeurswaarde komt. De geluidsbelasting langs de Marshallaan neemt significant af en komt daarmee onder voorkeurswaarde. Op de Auriollaan en de Monnetlaan neemt de geluidsbelasting wel toe maar blijft deze onder de voorkeurswaarde.

Langs de Rooseveltlaan en de Trumanlaan zijn eenzijdig woningen gesitueerd en langs de Marshallaan tweezijdig. Er is grofweg bij een gelijk aantal woningen sprake van zowel een verbetering als een verslechtering ten gevolge van de gewijzigde verkeerscirculatie en toevoeging van nieuwe woningen. Om die reden kan gesproken worden van een aanvaardbare ruimtelijke ordening.

### **Resultaten geluid op te verhogen woningen langs Bernadottelaan:**

In het geluidsonderzoek van Peutz (HA2963-19RA-003) is geen aandacht geschonken aan de woningen waar op grond van het bestemmingsplan een derde bouwlaag kan worden toegevoegd. De woningen zijn gelegen langs de Bernadottelaan (30 km/uur). In het kader van een goede ruimtelijke

ordering is middels rekenmethode I de optredende toekomstige geluidbelasting in beeld gebracht. Hierbij is rekening gehouden met de additionele woningomvang in het totale plangebied.

De geluidbelasting bedraagt maximaal 59 dB. Deze waarde is beduidend lager dan de maximale waarde die in het kader van een goede ruimtelijke ordering in Utrecht aanvaardbaar is, te weten 68 dB (=63+5 i.v.m. correctie van artikel 110g Wgh). Hierbij is zoals gewoonlijk binnen Utrecht aangesloten bij de ongecorrigeerde generieke maximale wettelijke grenswaarde die de Wet geluidhinder toelaatbaar acht.

Gemeente Utrecht afdeling Expertise Milieu

Standaard Rekenmethode I 2012 - v. 7.1.0

<b>Projectnaam</b>	BP Kan eiland vlek 4 en 5				
<b>Bron</b>	Bernadottelaan				
<b>Variant</b>	toekomst				
<b>Datum berekening</b>	5 januari 2016	<b>Versie wegdekcorrecties</b>	04-06-2014		
<b>Berekend door</b>	dijkh006	<b>Referentiejaar</b>	2024		
<b>Opmerkingen</b>					
<b>Hoogte waarneempunt</b>	7,50 m	<b>Objectfractie</b>	50,0 %	<b>Belemmeringshoek</b>	0,0 °

#### Rijlijn 1

<b>Verkeersintensiteit (mvt/etm)</b>	7.100	<b>Hoogte wegdek</b>	0,00 m	<b>Zachte bodem</b>	10,0 %		
<b>Hor. afstand wnp-rijlijn</b>	10,50 m	<b>Afstand wnp-kruispunt</b>	0,00 m	<b>Afstand wnp-obstakel</b>	0,00 m		
<b>Wegdektype</b>	0: referentiewegdek		CROW publicatie				
<b>Uurpercentage</b>	6,80 %		3,10 %		0,80 %		
	<b>Snelheid</b>	<b>%</b>	<b>Aantal</b>	<b>%</b>	<b>Aantal</b>	<b>%</b>	<b>Aantal</b>
Lichte motorvoertuigen	30 km/u	99,6	481	99,8	220	99,6	57
Middelzware motorvoertuigen	30 km/u	0,3	1	0,2	0	0,4	0
Zware motorvoertuigen	30 km/u	0,1	0	0,0	0	0,0	0

<b>Resultaten</b>	<b>Dagperiode</b>	<b>Avondperiode</b>	<b>Nachtperiode</b>
Niveau t.g.v. rijlijn 1	58,71 dB	60,21 dB	59,38 dB
<b>L<sub>totaal</sub></b>	<b>58,71 dB</b>	<b>60,21 dB</b>	<b>59,38 dB</b>
<b>L<sub>den</sub></b>	<b>59,22 dB</b>		
<b>L<sub>night</sub></b>	<b>59,38 dB</b>		