

WET GELUIDHINDER

**Onderwerp: Vaststelling hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting
ingevolge artikel 83 Wet geluidhinder en hoofdstuk 4 Besluit geluidhinder**

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN UTRECHT

Besluiten tot het vaststellen van hogere waarden ingevolge artikel 83 Wet geluidhinder en hoofdstuk 4 Besluit geluidhinder voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ten behoeve van het bestemmingsplan Vleuterweide, Vleuten

1. Procedure

De procedure wordt gevolgd overeenkomstig de Wro, de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, en artikel 110c van de Wet geluidhinder.

2. Zienswijzen

Het ontwerpbesluit heeft van 28 juni tot en met 8 augustus 2013 ter inzage gelegen. Naar aanleiding van het ontwerpbesluit zijn zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen alsmede het gemeentelijk standpunt zijn opgenomen in het Vaststellingsrapport behorende bij het vaststellingsbesluit. Het betreft een integraal vaststellingsrapport ten aanzien van het bestemmingsplan en het besluit hogere waarden. De zienswijzen uit het vaststellingsrapport die zicht richten tegen het Besluit Hogere waarden zijn de nummers 2 en 3. Deze zienswijzen en de beantwoording worden hier als ingelast beschouwd.

3. Overwegingen

1. Voor het plangebied is een procedure gestart om te komen tot vaststelling van een nieuw bestemmingsplan.
2. Het bestemmingsplan Vleuterweide, Vleuten maakt de ontwikkeling van nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen (o.a. kinderdagverblijf, onderwijs en gezondheidszorg) mogelijk.
3. Bij het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure voor een plan dat in de zone van een weg (artikel 74 Wet geluidhinder) of in de zone van een spoorweg (artikel 4.1 Besluit geluidhinder) mag de geluidsbelasting op woningen binnen de zone niet hoger zijn dan de zogenaamde voorkeursgrenswaarde, in casu 48 dB (artikel 82 Wet geluidhinder) respectievelijk 55 dB (artikel 4.9 Besluit geluidhinder).
Voor andere geluidsgevoelige gebouwen (onderwijsgebouw, kinderdagverblijf, ziekenhuizen, verzorgingshuizen en verpleegtehuizen) bedraagt de voorkeursgrenswaarde langs wegen 48 dB (artikel 3.1 Besluit geluidhinder) en langs spoorwegen 53 dB (artikel 4.9 Besluit geluidhinder).
4. De delen van het plangebied waarbinnen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen zijn toegestaan liggen in de geluidzones van de Stroomrugbaan-Rivierkom-Landschapsbaan-Burgemeester Middelweerdbaan; Liesgrassingel-Dorpeldijk; de Rivierkom ten noorden van de rotonde met de Stroomrugbaan; de (H)OV baan inclusief de sporensingel, de Utrechtse Heuvelrug en Moerbergen; de Europaweg; de Zandweg en de Veldhuizerweg alsmede in de zone van de spoorlijn Utrecht-Woerden.
5. Artikel 83, eerste lid Wet geluidhinder, biedt de mogelijkheid om in stedelijk gebied woningen te bouwen met een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde tot 58 dB voor wegverkeer. Voor andere geluidsgevoelige gebouwen is op grond van artikel 3.2 Besluit geluidhinder een waarde van 63 dB als ten hoogste toelaatbaar. Wij vinden naar analogie van artikel 83, eerste lid Wet geluidhinder een waarde van 58 dB ten hoogst toelaatbaar. Artikel 4.10 Besluit geluidhinder biedt de mogelijkheid om woningen te bouwen met een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde tot maximaal 68 dB voor railverkeer. Voor andere



geluidsgevoelige gebouwen is op grond van artikel 4.11 Besluit geluidhinder een waarde van 68 dB als ten hoogste toelaatbaar. De geluidsbelastingen vanwege de onder overweging genoemde bronnen gaan die waarden niet te boven.

6. Burgemeester en wethouders van Utrecht maken gebruik van hun bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde (artikel 110a Wet geluidhinder), omdat geluidsbeperkende maatregelen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard. De gemeente heeft in haar beleid (Geluidnota Utrecht) reeds aangegeven dat het treffen van maatregelen in het overdrachtsgebied - het gebied tussen de geluidsbron en de gevels van de woningen - in stedelijk gebied langs lokale wegen ruimtelijk en verkeerskundig ongewenst is. Op een groot deel van de wegen is, in het kader van de eerdere planvorming Vleuterweide 2002, voorzien van een geluidsreducerend wegdek. Langs het spoor zijn in het kader van de eerdere planvorming reeds schermen geplaatst.

Het bestemmingsplan Vleuterweide, Vleuten legt vanwege de actualiseringsplicht die voortvloeit vanuit de Wet ruimtelijke ordening de bestemmingen uit het bestemmingsplan Vleuterweide (2002) opnieuw vast. Veel van hetgeen opgenomen was in het oude plan is inmiddels gerealiseerd of er is een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen verleend. Deze plandelen zijn bestaand en zijn in het nieuwe plan niet opnieuw afgewogen. Voor de delen waar nog ruimtelijke ontwikkeling mogelijk zijn, is een nieuw bestemmingsplan gemaakt met als hoofddoel om de latente ontwikkelruimte te bestendigen. Voor deze delen heeft er op grond van de Wet geluidhinder een heroverweging plaatsgevonden of deze bestemmingen vanuit milieuhygiënische overwegingen nog aanvaardbaar zijn. Wij zien de vaststelling van het bestemmingsplan Vleuten, Vleuterweide, mede vanwege de continuering van hetgeen eerder ook al planologisch mogelijk was, dan ook niet als een compleet nieuwe ontwikkeling welke ook een extra verkeersaantrekkende werking zou hebben. Dit omdat de verkeersgeneratie van Vleuterweide op grond van het oude bestemmingsplan reeds was vastgelegd en daarmee voorzien en dien ten gevolge al was opgenomen in het vigerende verkeersmodel. Wij zien derhalve geen aanleiding om een (her)overweging van de verkeerscirculatie in overweging te nemen.

De toegestane geluidsbelastingen op die delen van het plan waar nog ontwikkelingen plaats mogen vinden overschrijden de maximale grenswaarden (voor zowel weg- als spoorwegverkeer) in gevolge de Wet geluidhinder niet en de geluidssituatie wijkt daarmee ook niet significant af hetgeen eerder was beoogd ten tijde van het bestemmingsplan Vleuterweide (2002). Hierbij in ogenschouw nemend dat er al een geluidsreducerend wegdek aanwezig is en geluidsafschermende maatregelen, gezien de stedelijke structuur en verkeersrelaties vanuit ruimtelijke overwegingen niet wenselijk zijn. Er bestaat geen aanleiding om deze eerdere afweging te herzien mede gegeven het feit dat het om verspreid liggende ontwikkellocaties van een beperkte omvang. Hierdoor is het niet akoestisch-financieel doelmatig om de bestaande reducerende wegdekken te vervangen door nieuwe(re) akoestisch betere producten.

Voor de volledigheid wordt hieronder nogmaals de motivatie van het bestemmingsplan Vleuterweide(2002) gegeven, welke nog steeds actueel is.

"De verkeersstructuur van Leidsche Rijn is dusdanig vormgegeven dat er sprake is van een gedifferentieerde opbouw van verblijfsgebieden tot hoofdverkeersontsluiting. Leidsche Rijn wordt gekenmerkt door grote verblijfsgebieden met een verkeerssnelheid van 30 km/uur. De hoofdverkeersontsluiting wordt in Vleuterweide gevormd door o.a. de Noordelijke Stadsas, de Zuidelijke Stadsas, de Verbindingsweg, de centrumprickers, de Wilhelminalaan, de Europaweg, de HOV baan en de Veldhuizerweg. Deze wegen, met een snelheid van 50 of zelfs 70 km/uur zijn onmisbaar in het kader van de totale verkeersafwikkeling in en voor Leidsche Rijn. Op deze wegen wordt ter reductie van de geluidsoverlast een geluidsreducerend wegdek conform het beleid van de voormalig gemeente Vleuten de Meern, SMA0-6 of een akoestisch minimaal gelijkwaardig type wegdekverharding, toegepast. De keuze voor SMA 0-6 is met name ingegeven vanuit het oogpunt van het beheer en onderhoud. Bij de uitwerking van Vleuterweide zal "opnieuw" bepaald moeten worden welk wegdektype gewenst is in relatie tot het uit te werken deelgebied. Hierbij zal er vanuit akoestische motiveringen naar gestreefd worden om aan te sluiten bij de stand der techniek van dat moment.

Op een deel van de Noordelijke Stadsas wordt langs het bestaande wijkje achter het spoor zelfs dubbellaags ZOAB toegepast. Voor de Veldhuizerweg (70 km/uur) wordt ZOAB toegepast. Gezien de stedenbouwkundige en de verkeerskundige structuur in combinatie met het akoestische effect is het toepassen van overdrachtsmaatregelen in stedelijk gebied langs de hoofdverkeerswegen ongewenst (o.a. vanwege de oversteekbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid



en handhaving van de ecologische waarden). Langs de spoorlijn worden overdrachtsmaatregelen (schermen in combinatie met afschermdoeken) getroffen voor zowel de nieuw te bouwen als de bestaande woningen. Op deze wijze wordt woningbouw in de nabijheid van het NS station, middels ontheffing, mogelijk gemaakt. Vanwege de aanwezigheid van goed openbaar vervoer is woningbouw op zeer korte afstand van het station en spoor uitermate gewenst.

Gezien de stedenbouwkundige en ruimtelijke opgave (VINEX taakstelling) is het om financiële, stedenbouwkundige en ruimtelijke motiveringen niet mogelijk om dusdanige afstanden tot de rail- en hoofdverkeerswegen aan te houden dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder. Er zijn namelijk geen mogelijkheden minder woningbouw op de betreffende plekken te realiseren of elders in het plangebied te compenseren. Bovendien is er onvoldoende programmatische ruimte om andere functies in te zetten. Per saldo ontstaat een aanzienlijk tekort aan opbrengsten, waardoor de exploitatie van het plan sterk onder druk komt te staan.

Om die reden wordt er voor met name de eerstelijns bebouwing, die grotendeels een afschermdoek functie voor het achterliggende gebied heeft ontheffing aangevraagd. Deze eerstelijns bebouwing is ook vanuit het oogpunt van sociale veiligheid op korte afstand van de hoofdwegen gesitueerd. Het binnenniveau van nieuw te bouwen woningen zal voldoen aan het gestelde in het Bouwbesluit terwijl voor de bestaande woningen waarvoor ontheffing wordt verzocht door de gemeente zal worden gegarandeerd dat het vereiste binnenniveau niet zal worden overschreden. Indien nodig dan zal de gemeente aanvullende gevelmaatregelen treffen om het vereiste binnenniveau te bewerkstelligen."

- De vast te stellen hogere waarden zullen, overeenkomstig artikel 110a, zesde lid Wet geluidhinder, niet leiden tot een onaanvaardbare geluidsbelasting.

4. Besluit

Gelet op het bovenstaande hebben burgemeester en wethouders van Utrecht besloten de hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting in het kader van het bestemmingsplan Vleuterweide, Vleuten als volgt vast te stellen:

| Locatie | Bron | Max geluidsbelasting (hogere waarde Wgh) | Cumulatie |
|-------------|-------------------------|--|-----------|
| 1 & 2 | Spoor Utrecht-Woerden | 68 dB | - |
| | (H)OV baan | 53 dB | 67 dB |
| 4 & 5 | Spoor Utrecht - Woerden | 56 dB | - |
| | Stroomrugbaan | 55 dB | - |
| | Rivierkom | 51 dB | 63 dB |
| 7 & 8 | Zandweg | 49 dB | 54 dB |
| 10 | (H)OV baan | 57 dB | - |
| | Landschapsbaan | 54 dB | 63 dB |
| 11 | Landschapsbaan | 52 dB | - |
| | Europaweg | 54 dB | 61 dB |
| | Veldhuizerweg | 51 dB | - |
| 12 | Zandweg | 56 dB | 62 dB |
| | Zandweg | 58 dB | 64 dB |
| 13 & 14 | Zandweg | 58 dB | - |
| 15, 16 & 17 | Zandweg | 58 dB | - |
| | Europaweg | 58 dB | - |
| | (H)OV baan | 55 dB | 67 dB |
| 18 | Zandweg | 56 dB | 62 dB |
| 19 | (H)OV baan | 49 dB | - |
| | Zandweg | 58 dB | 64 dB |

Voor de situering van de locaties en bijbehorende onderzoeksresultaten wordt verwezen naar het rapport "Vleuterweide, Vleuten" van Stadsontwikkeling gemeente Utrecht; kenmerk VL13-353/1 d.d. 29 mei 2013, gewijzigd 27 november 2013.



Aan het besluit worden voor de nieuwe woningen de volgende voorwaarden verbonden:

- Geluidsluwe gevel
De woning heeft ten minste één gevel met een geluidsniveau niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor elk van de te onderscheiden geluidsbronnen;
- Woningindeling
De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel. Dit geldt voor ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;
- Buitenruimte
Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze gelegen aan een gevel waar de geluidsbelasting niet meer dan 5 dB hoger is dan de geluidsluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.

De vastgestelde hogere waarde is het gevolg van een akoestische afweging en toetsing aan de Wet geluidhinder. Zij heeft geen betrekking op andere toetsingskaders en afwegingen die in het kader van de ruimtelijke ordening (kunnen) worden gemaakt.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,
voor dezen:
de directeur StadsOntwikkeling
krachtens door deze verleend ondermandaat



A.M. Cox
hoofd Afdeling Expertise Milieu

Beroep

Belanghebbenden kunnen gedurende zes weken na publicatie van dit besluit beroep aantekenen als er aan een van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- *u heeft zienswijzen ingediend over het ontwerpbesluit*
- *u heeft zienswijzen tegen wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbesluit*
- *u kunt aantonen dat u redelijkerwijs geen zienswijzen heeft kunnen indienen tegen het ontwerpbesluit en tevens belanghebbende bent.*

Het besluit wordt na afloop van de beroepstermijn van kracht tenzij vóór deze datum beroep is ingesteld en een verzoek wordt gedaan om voorlopige voorziening. Het besluit wordt in dat geval niet van kracht, voordat op dat verzoek is beslist.

Het beroepschrift moet worden gericht aan:

*Raad van State
Afdeling Bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA Den Haag*

Het verzoek om voorlopige voorziening moet worden gericht aan de voorzitter van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Een natuurlijk persoon is € 160 aan griffierecht verschuldigd voor het in behandeling nemen van een zaak bij de Afdeling bestuursrechtspraak. Een niet-natuurlijke persoon (zoals een vereniging, stichting, firma, bv) betaalt € 318. Voor een verzoek om voorlopige voorziening betaalt men in eerste instantie nog eens dezelfde bedragen.