



beschikking

Datum 27 april 2014
Nummer IENM/BSK-2014/143423
Betreft Beslissing op bezwaar, Stationsgebied Driebergen-Zeist
Bijlage(n) 2

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Directie
Klimaat, Lucht en Geluid
Bureau Sanering
Verkeerslawaal

De Bleek 10
Postbus 97
3440 AB WOERDEN

Contactpersoon
Dhr. mr. V. de Jong

Hiermee beslis ik op het

- door de heer W. van der Meulen en mevrouw C. van der Ven, wonende te Olympia 24 te Driebergen, ingediende pro-forma bezwaarschrift van 25 februari 2014, ontvangen op 26 februari 2014, aangevuld bij brief van 24 maart 2014, ontvangen op 25 maart 2014 (verder: bezwaarde 1);
- door de heer L. Blessing en E.A. Wilcsinszky, namens de vereniging Tussen Heuvelrug en Wetering (verder: vereniging THW), gevestigd te Driebergen-Rijsenburg, ingediende bezwaarschrift van 25 februari 2014, ontvangen op 27 februari 2014 (verder: bezwaarde 2);
- door de heer ing. F.A. Broekhof van Koninklijk rentmeesterskantoor 't Schoutenhuis, namens de Stichting de Reehorst, eigenaar van de opstallen Hoofdstraat 12 en Hoofdstraat 16, ingediende bezwaarschrift van 24 februari 2014, ontvangen op 25 februari 2014 (verder: bezwaarde 3);

tegen mijn besluit van 30 november 2012 (kenmerk: IenM/BSK-2012/236322)(verder: bestreden besluit), bekendgemaakt op 15 januari 2014 (Staatscourant 2014-848).

1. Besluit

Ik verklaar de door bezwaarde 1 en bezwaarde 2 ingediende bezwaarschriften ongegrond, omdat de aangevoerde gronden van bezwaar geen aanleiding geven het bestreden besluit te herzien.

Ik verklaar het door bezwaarde 3 ingediende bezwaarschrift gegrond, omdat bezwaarde 3 terecht heeft aangevoerd dat de objecten Hoofdstraat 12 en Hoofdstraat 16 niet in het saneringsprogramma en het bestreden besluit zijn opgenomen.

2. Het verloop van de procedure

Het verzoek van ProRail van 28 september 2012, kenmerk TRO/DB/GEL/RW/3201262, om de ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidsbelasting en maatregelen vast te stellen, is door mijn ministerie ontvangen op 1 november 2012.

Met het bestreden besluit is het door ProRail ingediende saneringsprogramma vastgesteld.

Bij eerder genoemde brieven zijn 3 bezwaarschriften ingediend tegen dit besluit.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Bij brieven van 12 maart 2014 heb ik de ontvangst van de (pro-forma) bezwaarschriften aan de bezwaarden bevestigd.

24 mei 2014
Datum

Bezwaarde 1 heeft bij brief van 24 maart 2014 verklaard gebruik te willen maken van het recht te worden gehoord en de bezwaargronden aangevuld.

Bezwaarde 2 heeft bij e-mail van 2 april 2014, 11:34u verklaard gebruik te willen maken van het recht te worden gehoord en de statuten van de vereniging THW overgelegd.

Bezwaarde 3 heeft telefonisch verklaard af te zien van het recht te worden gehoord en per e-mail van 4 april 2014, 8:42u, een volmacht van de Stichting de Reehorst overgelegd.

Bij brief van 24 april 2014, kenmerk GJZ/RW/3562715, heeft ProRail op mijn verzoek een ambtsbericht uitgebracht, welke ik bij e-mail van 25 april 2014 naar alle bezwaarden heb doorgestuurd.

De hoorzitting heeft plaatsgevonden op 1 mei 2014 bij Bureau Sanering Verkeerslawaaier, te Woerden. Voor de samenstelling van de commissie en het verhandelde ter zitting verwijs ik naar het verslag van de hoorzitting, welke als bijlage 1 bij dit besluit is gevoegd en hier als herhaald en ingelast dient te worden beschouwd.

De heer Van der Meulen heeft tijdens de hoorzitting een exemplaar overgelegd van het akoestisch rapport van Lichtveld Buis & Partners BV. van 4 oktober 2004 (verder: LBP-rapport).

Op 23 mei 2014, 10:14u, heeft ProRail op mijn verzoek een memo met betrekking tot aanvullend akoestisch onderzoek met betrekking tot de Hoofdstraat 12 en Hoofdstraat 16 aangeleverd. Dit memo is per e-mail van 23 mei 2014, 17:28u doorgestuurd naar bezwaarde 3, welke hierop heeft gereageerd op 2 juni 2014, 12:30u. Naar aanleiding van deze reactie heeft ProRail het memo aangevuld per e-mail van 13 juni 2014, 14:28u.

Bezwaarde 3 heeft op 16 juni 2014 telefonisch verklaard geen opmerkingen te hebben naar aanleiding van het aanvullend akoestisch onderzoek.

3. Ten aanzien van de ontvankelijkheid

De bezwaarschriften zijn ingediend binnen zes weken na bekendmaking van het besluit. Ze voldoen ook aan de overige door de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) gestelde eisen zodat de bezwaarschriften ontvankelijk zijn.

4. Beoordeling van het bezwaar

Alvorens op de specifieke bezwaren in te gaan, wil ik in het algemeen iets zeggen over de achtergrond van het bestreden besluit en de toepasselijke wetgeving.

Achtergrond van het bestreden besluit en de toepasselijke wetgeving

In artikel 4.7 van het Besluit geluidhinder is geregeld, dat niet wordt overgegaan tot wijziging van een spoorweg voordat de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting die de *saneringsobjecten* vanwege de spoorweg mogen ondervinden en de maatregelen heeft vastgesteld. Er is sprake van een *saneringsobject* als het betreffende geluidsgevoelige object voor 1 januari 2007 bij de staatssecretaris is gemeld, binnen de geluidszone langs de spoorweg is gelegen en vanwege deze spoorweg op 1 juli 1987 een geluidsbelasting ondervond van meer dan 65 dB(A).

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

24 JUN 2016
Datum

Daarnaast is in artikel 4.7 van het Besluit geluidhinder geregeld dat de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in dergelijke situaties tevens de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting en de maatregelen voor de overige geluidsgevoelige objecten vaststelt.

De ten hoogste toelaatbare waarden en de maatregelen worden vastgesteld op basis van een saneringsprogramma dat door ProRail wordt opgesteld. In het saneringsprogramma is aangegeven hoe de geluidsbelasting op de betreffende geluidsgevoelige objecten kan worden teruggebracht. Het programma dient, zo staat in artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder, zowel de saneringsobjecten als de overige geluidsgevoelige objecten te betreffen.

De aard van de maatregelen betreft in dit geval het toepassen van raildempers, die strekken tot het terugbrengen van de geluidsbelasting van de gevels van de betrokken geluidsgevoelige objecten en het plaatsen van geluidsschermen. Waar nodig wordt bezien of woningen in aanmerking komen voor aanvullende geluidwerende maatregelen die strekken tot het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de spoorweg binnen de betrokken geluidsgevoelige objecten.

Gronden van bezwaar

In de bezwaarschriften en tijdens de hoorzitting zijn de volgende gronden van bezwaar aangevoerd:

BEZWAARDE 1:

1. LBP heeft in 2004 onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelastingen als voorbereiding van de bouw van de nieuwbouwwijk Olympia. Hier is uitgegaan van een prognose voor 2010. De gehanteerde uitgangspunten bij het aan het saneringsprogramma ten grondslag gelegde akoestisch onderzoek zijn vergelijkbaar, maar de rekenresultaten verschillen aanzienlijk, op de woning van bezwarde 1 al 10 dB (Verschillen tussen akoestische onderzoeken).
2. Er wordt geen rekening gehouden met toekomstige snelheidsverhogingen op het spoor. Bovendien is het onrealistisch dat er geen sprake is van goederenvervoer tot 2029. Nadere onderbouwing hiervan is gewenst (Toekomstige ontwikkelingen).
3. Bij de bepaling van de maatregelen wordt een doelmatigheidsafweging gemaakt. Niet duidelijk is hoe gerekend wordt. Ook is niet duidelijk of rekening gehouden wordt met toekomstige ontwikkelingen, zoals de minischermen in Hilversum (Toekomstige ontwikkelingen).

4. Het is voor omwonenden niet inzichtelijk waarom wordt gekozen voor bepaalde maatregelen en de configuratie daarvan. De indruk bestaat dat eerst voor bronmaatregelen wordt gekozen, terwijl overdrachtsmaatregelen wellicht effectiever zijn bij gelijke financiële inspanning. Als voorbeeld noemt bezwaarde 1 de Arnhemse Bovenweg (Maatregelkeuze).

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

16 JUL 2014
Datum

5. Aangegeven wordt dat voor saneringswoningen reconstructie wettelijk niet van toepassing is. Dit lijkt een vreemde conclusie (Reconstructie).
6. Wanneer worden saneringswoningen gesaneerd? Wat wordt bedoeld met hogere waarden (Sanering)?
7. Inspraak is in dit proces onvoldoende mogelijk doordat een aantal zaken onvoldoende inzichtelijk zijn: Opbouw akoestisch model in verhouding tot eerdere modellen, relatie tussen reductie- en maatregelpunten en de onderbouwing van de keuze voor maatregelen (Doelmatigheidscriterium).

Tijdens de hoorzitting heeft bezwaarde 1 verklaard dat de bezwaargronden 2 tot en met 7 gedurende de hoorzitting afdoende zijn toegelicht door ProRail. Deze bezwaargronden heeft bezwaarde 1 derhalve ingetrokken.

BEZWAARDE 2:

8. In de prognoses voor de toekomstige situatie wordt rekening gehouden met een afname van het goederenverkeer door toename van het gebruik van de Betuweroute. Dit is een zeer optimistische en zwak onderbouwde prognose, die wellicht moet worden herzien (Goederenvervoer).
9. Het beschikbare budget voor de maatregelen is zeer laag (ongeveer 1 miljoen) in vergelijking met maatregelen die zijn getroffen voor de geluidhinder van de A12 (175 miljoen). Bezwaarde 2 wenst een verhoging van de beschikbare financiële middelen (Ophoging financiële middelen).
10. De lengte van de aan te leggen raildempers moet, naar het oosten en het westen met 400 tot 500 meter worden verlengd, om bewoners in het westen van Driebergen-Rijsenburg en de wijken De Krim, en Driebergen-Noord beter te beschermen tegen geluidhinder (Raildempers).
11. Raildempers en een scherm zijn ter hoogte van een overgang niet mogelijk. Er wordt echter niet gemotiveerd waarom andere, innovatieve maatregelen niet mogelijk zijn (Toekomstige ontwikkelingen).
12. Op de informatiebijeenkomst van 21 augustus 2012 heeft ProRail aangegeven dat met extra middelen van bijvoorbeeld gemeente of provincie, aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden. Dit zou bij het overwegen van de nu voorgestelde maatregelen uitgezocht moeten worden, gezien het in een later stadium duurder en inefficiënt is om nog extra maatregelen te treffen (Ophoging financiële middelen).

BEZWAARDE 3:

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

13. Hoofdstraat 12 en 16 zijn ten onrechte niet opgenomen in het saneringsprogramma. Het zijn onderwijsgebouwen die ingevolge artikel 1 van de Wet geluidhinder en artikel 1.2, eerste lid, van het Besluit geluidhinder als geluidgevoelig worden aangemerkt (Onderwijsgebouwen).

24 JUN 2014
Datum

Overwegingen ten aanzien van de gronden van bezwaar
Met betrekking tot deze argumenten overweeg ik het volgende.

BEZWAARDE 1:

1. *Verschillen tussen akoestische onderzoeken*

Ingevolge artikel 4.7 van het Besluit geluidhinder dient de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de ten hoogste toelaatbare waarden en de maatregelen vast te stellen op basis van een saneringsprogramma dat door ProRail wordt opgesteld. ProRail voert hiertoe een akoestisch onderzoek uit naar de geluidsbelastingen op de gevels van de betrokken woningen op basis van het geldende Reken- en meetvoorschrift. Uitgangspunt voor dit akoestisch onderzoek is geweest het Reken- en meetvoorschrift geluid 2006 (RMV 2006).

ProRail dient bij haar akoestisch onderzoek uit te gaan van recente gegevens en dient op basis daarvan een realistische prognose te maken voor het toekomstig maatgevende jaar (in de regel 10 jaar na wijziging). ProRail hoeft hierbij geen rekening te houden met akoestische onderzoeken uit het verleden. Bovendien was het door bezwaarde 1 aangehaalde LBP-rapport ten tijde van het akoestisch onderzoek bij ProRail niet bekend.

Derhalve acht ik dit onderdeel van het bezwaar ongegrond.

Ten overvloede wil ik hier het volgende aan toevoegen. Bij nadere beschouwing van het LBP-rapport is globaal uitgezocht waaraan het grote verschil (10 dB) in geluidsbelastingen op de gevels van de betrokken woningen is toe te schrijven. Gebleken is dat in ieder geval een gedeelte van het verschil valt te verklaren door drie factoren:

- Er is gerekend met verschillende intensiteiten. In het LBP-rapport (2004) wordt een prognose gemaakt voor het jaar 2010 op basis van de intensiteiten in 2003. In het rapport ten behoeve van het bestreden besluit is een prognose gemaakt voor het jaar 2029, op basis van intensiteiten uit 2012. De gehanteerde intensiteiten uit 2012 komen overigens redelijk overeen met de prognose die in 2004 is opgesteld ten behoeve van het LBP-rapport.
- Er is gerekend met andere voertuigcategorieën (treinstellen). Iedere voertuigcategorie heeft een andere geluidsemissie, waardoor de resultaten van akoestische onderzoeken van elkaar kunnen verschillen, en;
- Er is gerekend met andere rekeneenheden. Tot 1 januari 2007 werd gerekend met een geluidbelasting L_{etmaal} , uitgedrukt in dB(A), zo ook in het LBP-rapport. Na 1 januari 2007 is men gaan rekenen met de dosismaat L_{den} , welke wordt uitgedrukt in dB. Een geluidbelasting uitgedrukt in dB(A) is gemiddeld gezien ongeveer 2 dB hoger dan een geluidbelasting uitgedrukt in dB.

Verdere kleine verschillen in geluidsbelasting kunnen verder ook ontstaan door verschillen in het gehanteerde rekenmodel of het gebruik van verschillende rekensoftware.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

24 JUL 2014
Datum

BEZWAARDE 2:

8. *Goederenvervoer*

Anders dan bezwaarde 2 in het bezwaarschrift stelt, heeft de afname van het goederenvervoer niet alleen te maken met de ingebruikname van de Betuweroute, maar ook met de invoering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Dit programma houdt in dat iedere tien minuten een intercity zal rijden tussen, onder andere, Utrecht en Arnhem. Naast dit personenvervoer is er geen ruimte meer voor goederenvervoer. Een prognose met daarin niet of nauwelijks goederenvervoer acht ik hiermee voldoende aannemelijk.

Derhalve acht ik dit onderdeel van het bezwaar ongegrond.

Ten overvloede voeg ik hier aan toe, zoals ook tijdens de hoorzitting op 1 mei 2014 ook is toegelicht, dat na realisering van dit project op het betrokken spoortraject geluidproductieplafonds zullen gaan gelden. Deze geluidproductieplafonds zullen de groei van het spoorverkeer en de geluidproductie begrenzen. Bij de bepaling van de geluidproductieplafonds wordt namelijk rekening gehouden met de prognoses uit het bestreden besluit. Mocht in toekomstige dienstregelingen dus alsnog blijken dat over het traject Utrecht – Arnhem goederentreinen dienen te rijden, is dit alleen mogelijk indien dit past binnen de geluidproductieplafonds.

9 en 12 *Ophoging financiële middelen*

Allereerst maakt bezwaarde 2 bezwaar tegen de scheve verdeling van middelen tussen het project Stationsgebied Driebergen-Zeist en de recente maatregelen die zijn genomen ten behoeve van de A12. Het bestreden besluit heeft echter geen betrekking op de aanleg van dubbellaags ZOAB op, en de bouw van geluidsschermen langs de A12. Bovendien ziet het bestreden besluit niet op de verdeling van financiële middelen over projecten.

Ook de hoogte van de beschikbare financiële middelen voor het project Driebergen-Zeist maakt geen deel uit van het bestreden besluit. Er kan dan ook geen aanleiding bestaan om op basis van deze bezwaargrond de beschikbare middelen voor het project te verhogen.

De overwegingen met betrekking tot de financiële doelmatigheid die aan mijn besluit ten grondslag hebben gelegen, hebben ook geen invloed op het daadwerkelijke budget dat voor het project beschikbaar is. Met de bepaling van de financiële doelmatigheid van de overwogen maatregelen wordt beoordeeld of de kosten van de te treffen maatregelen in verhouding staan tot de hoogte van de geluidsbelastingen en de te behalen geluidreductie. Hiertoe is een doelmatigheidscriterium ontwikkeld dat is vastgelegd in de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (verder: Regeling doelmatigheid). Het definitieve budget dat beschikbaar is voor de financieel doelmatig geachte maatregelen wordt uiteindelijk bepaald door de werkelijke kosten die door ProRail worden gemaakt.

Van een ophoging van de financiële middelen, zoals bedoeld door bezwaarde 2, kan dan ook geen sprake zijn. Derhalve acht ik dit onderdeel van het bezwaar ongegrond.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

27 JUL 2014

Datum

10. *Raildempers*

De lengte van de aan te leggen raildempers wordt bepaald met toepassing van de Regeling doelmatigheid. Op basis van de regels omtrent clustering wordt bepaald op welke wijze de grenzen van het project worden afgebakend en over welke lengte de te treffen maatregelen doelmatig zijn. Hierbij wordt gekeken naar de geluidsgevoelige bestemmingen die binnen het wijzigingsgebied liggen.

In dit project is bepaald dat de clusters zo breed zijn als de buitenste twee geluidsgevoelige bestemmingen, uitgebreid aan beide kanten over een lengte van een 2d zichthoek. 2d komt overeen met 2 maal de afstand tussen de gevel van de woning en het spoor. Alles wat buiten deze zichthoek valt heeft geen relevante invloed meer op de geluidsbelasting op de gevels binnen het cluster. Buiten deze clusters worden dan ook geen maatregelen meer aangebracht ten gevolge van het project. Deze werkwijze is conform de Regeling doelmatigheid en geeft in dit geval geen aanleiding om de aan te brengen raildempers verder uit te breiden naar het oosten of westen.

Derhalve acht ik dit onderdeel van het bezwaar ongegrond.

11. *Toekomstige ontwikkelingen*

Bij de bepaling van het maatregelenpakket wordt uitgegaan van de huidige technologisch beschikbare bron- en overdrachtsmaatregelen. In de Regeling doelmatigheid worden de maatregelen genoemd die beschikbaar zijn voor de beperking van spoorweglawaaï. Op dit moment zijn dat raildempers en betonnen dwarsliggers als bronmaatregel en geluidsschermen en -wallen als overdrachtsmaatregel. Dit betekent dat er op dit moment geen andere maatregelen toepasbaar zijn.

Derhalve acht ik dit onderdeel van het bezwaar ongegrond.

Ten overvloede voeg ik hieraan toe dat het toepassen van nieuwe maatregelen pas mogelijk is als deze zijn opgenomen in de Regeling doelmatigheid. Voordat hiervan sprake kan zijn worden maatregelen uitvoerig getest en de akoestische effecten geanalyseerd. Een voorbeeld van een dergelijke test is de pilot die in Hilversum wordt uitgevoerd met minischermen. Over dit project is tijdens de hoorzitting ook gesproken.

BEZWAARDE 3:

13. *Onderwijsgebouwen*

Nadere bestudering van de panden Hoofdstraat 12 en Hoofdstraat 16 heeft opgeleverd dat deze panden in gebruik zijn als onderwijsgebouw. Ingevolge artikel 1 van de Wet geluidhinder en artikel 1.2, eerste lid, van het Besluit geluidhinder zijn onderwijsgebouwen geluidsgevoelig. Op grond van artikel 4.7, met inachtneming van artikel 4.13 en 4.14 van het Besluit geluidhinder, had in het bestreden besluit ook voor deze onderwijsgebouwen een ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting moeten worden vastgesteld.

Derhalve acht ik dit bezwaar gegrond.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

5. Beslissing

Op grond van het voorgaande luidt mijn beslissing op bezwaar als volgt.

26 JUL 2012
Datum

Gelet op hetgeen hiervoor is overwogen verklaar ik de bezwaren van bezwaarden 1 en 2 ongegrond. Het bezwaar van bezwaarde 3 verklaar ik gegrond. Mijn besluit van 30 november 2012 (kenmerk: IenM/BSK-2012/236322), wordt als volgt gewijzigd:

Aan de beschikking wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Voor de gevels van de andere geluidsgevoelige gebouwen gelegen binnen de geluidszone langs de spoorweg "Traject 351", in Driebergen-Rijsenburg, gemeente Utrechtse Heuvelrug, een ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg "Traject 351", vast te stellen, welke waarde is vermeld achter de geluidsgevoelige gebouwen in de, van dit besluit deel uitmakende, gewaarmerkte lijst in bijlage 3. De vaststelling geschiedt onder de voorwaarde dat voldaan wordt aan het bepaalde in artikel 4.24 van het Besluit geluidhinder;

Bijlage 2 bij deze beslissing op bezwaar wordt als Bijlage 3 toegevoegd aan het bestreden besluit.

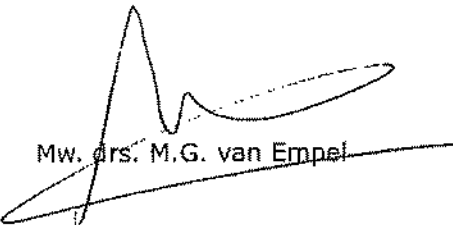
6. Ten slotte

Een afschrift van deze beslissing op bezwaar heb ik doen toekomen aan burgemeester en wethouders van de gemeente Someren en alle bezwaarden.

Ik verzoek u bij verdere correspondentie het projectnummer te vermelden. Indien u vragen hebt kunt u terecht bij de heer mr. V. de Jong van Bureau Sanering Verkeerslawaal, Postbus 97, 3440 AB Woerden.

Hoogachtend,

DE STAATSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
DE DIRECTEUR KLIMAAT, LUCHT EN GELUID,



Mw. drs. M.G. van Empel

Beroepsmogelijkheid

Voor nadere informatie over dit besluit kunt u terecht bij de hierboven genoemde contactpersoon. Binnen zes weken na de dag van verzending van dit besluit kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Raad van State, Afdeling bestuursrechtspraak,

Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

a. naam en adres van de indiener;

b. de dagtekening;

c. een omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;

d. een opgave van redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;

e. zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het beroep zich richt.

Voor de behandeling van een beroepschrift wordt een bedrag aan griffierecht geheven.

Het niet voldoen aan deze eisen kan leiden tot niet-ontvankelijkheid van het beroepschrift.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

26 JUL 2014
Datum

Digitaal loket van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Dit loket (<https://digitaaloket.raadvanstate.nl/>) biedt burgers de mogelijkheid om digitaal te procederen tegen een beslissing van een bestuursorgaan of tegen een uitspraak van een rechtbank, sector bestuursrecht. Voor het digitaal verzenden moet u beschikken over DigiD, anders kunt u niet inloggen.

bijlage 3

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Datum

Projectnummer: 222.186.00;

Deze bijlage 3 behoort bij de beschikking van de staatssecretaris van
Infrastructuur en Milieu, d.d. 30 november 2012, IenM/BSK-2012/236322.

Overige onderwijsgebouwen

Voor de gevels van de hieronder vermelde onderwijsgebouwen in Driebergen-Rijsenburg, gemeente Utrechtse Heuvelrug is met toepassing van 4.7 en met inachtneming van artikel 4.13 en artikel 4.14 van het Besluit geluidhinder de daarbij genoemde waarde vastgesteld als de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting vanwege de spoorweg "Traject 351", in de gemeente Utrechtse Heuvelrug.

Straat	Huisnr.	Postcode	Oriëntatie	Hoogte [M1]	Geluidsbe- lasting ten gevolge van:	Geluids- belasting [dB]	Kadastrale registratie
Hoofdstraat	12	3972 LA	NW	1,5	Traject 351	54	Gemeente Driebergen- Rijsenburg, Sectie A, 1426
Hoofdstraat	12	3972 LA	NO	1,5	Traject 351	56	Gemeente Driebergen- Rijsenburg, Sectie A, 1426
Hoofdstraat	16	3972 LA	NW	1,5	Traject 351	55	Gemeente Driebergen- Rijsenburg, Sectie A, 1426
Hoofdstraat	16	3972 LA	NW	4,5	Traject 351	57	Gemeente Driebergen- Rijsenburg, Sectie A, 1426

Straat	Huisnr	Postcode	Oriëntatie	Hoogte [M]	Geluidsbe- lasting ten gevolge van:	Geluids- belasting [dB]	Kadastrale registratie
--------	--------	----------	------------	---------------	---	-------------------------------	---------------------------

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Datum

Hoofdstraat	16	3972 LA	NO	1,5	Traject 351	54	Gemeente Driebergen- Rijsenburg, Sectie A, 1426
Hoofdstraat	16	3972 LA	NO	4,5	Traject 351	57	Gemeente Driebergen- Rijsenburg, Sectie A, 1426

Ter waarmaking:

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
DE DIRECTEUR KLIMAAT, LUCHT EN GELUID,

Mw. drs. M.G. van Empel



**Directoraat-generaal
Milieu en Internationaal**
Directie
Klimaat, Lucht en Geluid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

De Bleek 10
Postbus 97
3440 AB WOERDEN
T 0348 - 487 450
F 0348 - 487 405

Contactpersoon
Dhr. mr. V. de Jong

T 0348 - 487 462
v.jong@meursgeluid.nl

Kenmerk
IenM/BSK-2014/148602

Projectnummer
222.186.00

Datum
14 juli 2014

Bijlagen
-

verslag

Definitief verslag hoorzitting

Bezwaarden	• De heer W. van der Meulen en mevrouw C. van der Ven • Vereniging tussen Heuvelrug en Wetering (THW) • 't Schoutenhuis, namens Stichting De Reehorst
Beschikking	30 november 2012, IENM/BSK-2012/236322
Vergaderdatum en -tijd	1 mei 2014, 10.00 uur
Vergaderplaats	Woerden
Aanwezig	• De heer W. van der Meulen, bezwaarde • De heer E.A. Wilcsinszky, namens THW • De heer R. Wiemer, namens ProRail • De heer ir. D.G. de Gruijter, ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directie Klimaat, Lucht en Geluid, voorzitter hoorcommissie • De heer drs. M. Sartorius, projectleider Bureau Sanering Verkeerslawaaï, lid hoorcommissie • De heer mr. V. de Jong, jurist Bureau Sanering Verkeerslawaaï en secretaris hoorcommissie

De voorzitter opent de zitting. Deze hoorzitting wordt in het kader van artikel 7:2 van de Algemene wet bestuursrecht gehouden naar aanleiding van de ingediende bezwaren tegen het besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu van 30 november 2012, kenmerk IENM/BSK-2012/236322. In het besluit worden de ten hoogst toelaatbare waarden van de geluidsbelasting en de maatregelen vastgesteld ten gevolge van het project Spoorzone Driebergen-Zeist.

De voorzitter geeft de aanwezigen de gelegenheid zich voor te stellen. Vervolgens geeft hij de bezwaarden de gelegenheid zijn bezwaren toe te lichten. Hij benadrukt dat dit laatste het doel van de hoorzitting is. De hoorzitting biedt eveneens de gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer Wilcsinszky geeft aan dat de vereniging THW ook een zienswijze heeft ingediend, maar naar aanleiding van de reactie op de zienswijze van ProRail de technisch inhoudelijke bezwaren heeft laten vallen. Zij vertrouwen erop dat ProRail de berekeningen goed heeft uitgevoerd. De bezwaren richten zich voornamelijk op de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek en het saneringsprogramma.

**Directoraat-generaal
Milieu en Internationaal**
Directie Klimaat, Lucht en
Geluid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
14 juli 2014

Kenmerk
IenM/BSK-2014/148602

Goederenverkeer

Dit lijkt te verdwijnen in de toekomstige situatie en dit wordt gemotiveerd door ProRail. Er is nu inderdaad steeds minder goederenverkeer, maar er is hierover geen zekerheid. Kan deze zekerheid worden afgedwongen? Anders is er aanleiding dit uitgangspunt opnieuw te bezien.

A12

De bewoners ervaren over het algemeen evenveel overlast van de A12 als van het spoor. De maatregelen langs de A12 zijn zeer uitgebreid en hebben veel geld gekost; tegen de overlast vanwege het spoor wordt veel minder gedaan. Het lijkt alsof hier veel minder geld beschikbaar voor is, terwijl de overlast vergelijkbaar is. Het lijkt nogal scheef te zijn verdeeld.

Raildempers en overgang

THW vraagt zich af of er geen andere technisch modernere maatregelen mogelijk zijn. Bovendien lijken bij een overgang geen maatregelen mogelijk, terwijl er juist veel lawaai vanaf komt. Zijn daar geen nieuwe maatregelen mogelijk? Wellicht is het een taak voor THW zelf om te lobbyen bij de gemeente. Moet er niet meer druk worden gelegd op de ontwikkeling van nieuwe maatregelen?

Extra budgetten

Er is aangegeven dat meer maatregelen kunnen worden aangebracht als hier meer budget voor beschikbaar wordt gesteld, bijvoorbeeld vanuit gemeente en/of provincie. Het lijkt echter niet dat de gemeente veel aan fondsenwerving doet. Zijn er andere potten om uit te putten?

De heer Van der Meulen geeft een toelichting per bezwaargrond.

LBP-rapport

Bij de bouw van de woning was er weinig speling met betrekking tot geluidsoverlast van weg en spoor. Daarom zijn toentertijd, op aanwijzing van LBP, hogere waarden vastgesteld vanwege het wegverkeerslawaai. Het akoestisch onderzoek voor spoorweglawaai komt nu ruim 10 dB lager uit, terwijl de intensiteiten grofweg hetzelfde blijven. 2029 komt na alle groei zelfs ongeveer overeen met 2014 in dat onderzoek. Hoe valt dit te verklaren?

Prognose

Het lijkt erop dat toekomstige gunstige ontwikkelingen, zoals stillere auto's en geen goederenvervoer wel in de besluitvorming worden meegenomen, terwijl negatieve ontwikkelingen buiten beschouwing worden gelaten. Wat is de basis voor de prognose? Wat zijn de regels voor het rekenen?

Doelmatigheidscriterium

Niet duidelijk is hoe het doelmatigheidscriterium precies werkt en hoe het in deze situatie precies is toegepast.

Configuratie maatregelpakket

Het is duidelijk dat bronmaatregelen de voorkeur hebben boven overdrachtsmaatregelen. Niet duidelijk is echter of ook wordt gekeken naar een situatie met alleen een scherm, wat in veel situaties wellicht nog doelmatiger is dan bronmaatregelen in combinatie met een scherm. Waarom is hier voor raildempers gekozen? De motivatie ontbreekt. In dit specifieke geval komen de raildempers voor een deel in het bos te liggen waar geen/weinig woningen staan.

Reconstructie en sanering

Niet duidelijk is waarom de reconstructie niet van toepassing is op saneringswoningen. Ook is niet duidelijk wanneer saneringswoningen als gesaneerd worden beschouwd.

De heer Van der Meulen sluit af met de opmerking dat het lezen en begrijpen van een akoestisch onderzoek voor een belanghebbende eigenlijk niet te doen is. Een niet-technische samenvatting zou kunnen helpen. De heer Van der Meulen erkent echter ook dat dit een rijksbreed probleem is waar in dit kader niet veel aan te doen is.

De heer Wiemer geeft een reactie op het door de bezwaarden ingebrachte, aangevuld door **Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV)** en **de voorzitter**.

Goederenverkeer

Het beleid is dat op het betrokken spoor uiteindelijk het goederenverkeer zal verdwijnen. Dit komt door het toenemende gebruik van de Betuwelijn en de invoering van het Programma Hoogfrequent Spoor. Bovendien gelden langs het spoor de geluidproductieplafonds, waaraan eventueel goederenverkeer over de lijn moet worden getoetst. Als de geluidruimte op het spoor extra goederentreinen niet toelaat, mogen deze ook niet gaan rijden. Naar aanleiding van de besluitvorming over dit project zullen de geluidproductieplafonds in Driebergen-Zeist in overeenstemming worden gebracht met het project; bijvoorbeeld het effect van de geluidschermen zal geluidproductieplafonds verlagen.

Kosten van de maatregelen

De kosten van het maatregelenpakket moet binnen het doelmatigheidscriterium blijven. Hiervan mag niet worden afgeweken. Als ProRail dit wel doet schept het wellicht ongewild precedenten voor andere projecten. **De voorzitter** vult aan dat als lokaal nog de wens bestaat om extra maatregelen te treffen het initiatief ook vanuit lokale overheden moet komen. ProRail voert in principe alleen uit wat wettelijk verplicht is.

Toekomstige ontwikkelingen

Het plaatsen van minischermen in Hilversum is uitdrukkelijk een proef. Deze maatregel is nog niet wettelijk mogelijk gemaakt. Als de proef succesvol is kunnen de minischermen opgenomen worden in het Doelmatigheidscriterium en het Reken- en meetvoorschrift, zodat ze kunnen worden toegepast en ermee kan worden gerekend. Op dit moment is toepassing dus nog niet mogelijk. Ook kan

**Directoraat-generaal
Milieu en Internationaal**
Directie Klimaat, Lucht en
Geluid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
14 juli 2014
Kenmerk
IenM/BSK-2014/148602

deze maatregel niet op voorhand worden toegezegd; daarvoor is de uitkomst van de proef nog te onzeker.

Onderzoek LBP

ProRail erkent dat er op bepaalde plaatsen in het verleden al akoestisch onderzoek is uitgevoerd. Normaal gesproken begint ProRail echter opnieuw en gaat er een nieuwe berekening worden gemaakt. Het is niet heel zinvol oude onderzoeken erbij te pakken.

Uit bestudering van het LBP-rapport naast het rapport van Arcadis blijkt, dat de gehanteerde intensiteiten uit de akoestische onderzoeken van LBP en van Arcadis ongeveer gelijk zijn. Het verschil van de geluidsbelastingen kan echter diverse oorzaken hebben, zoals de verschillende voertuigcategorieën en het verschil tussen dB's en dB(A)'s. **BSV** geeft aan hiernaar te kijken in het kader van de beslissing op bezwaar.

Gunstige en ongunstige ontwikkelingen

De voorzitter geeft aan dat bij wegverkeerslawaai een aftrek wordt gehanteerd vanwege het stiller worden van het verkeer. Bij railverkeer wordt deze aftrek niet toegepast, dit zou ook niet passen binnen de systematiek van de geluidproductieplafonds.

Configuratie maatregelen

ProRail licht toe dat een scherm ter hoogte van de Arnhemse Bovenweg maar weinig effect zal sorteren, omdat deze weg schuin wegloopt van het spoor. **De voorzitter** legt hierop uit hoe het doelmatigheidscriterium werkt.

Begrijpelijk akoestisch onderzoek

Het lijkt erop dat de heer Van der Meulen niet het juiste akoestisch onderzoek voor handen heeft gehad, wat de begrijpelijkheid niet ten goede komt. Een akoestisch onderzoek blijft echter lastig te lezen, hoewel Arcadis in dit specifieke geval heeft getracht het een en ander duidelijk op te schrijven.

De heer Van der Meulen heeft gedurende de behandeling van de punten aangegeven dat de eerste bezwaargrond met betrekking tot het LBP-rapport het belangrijkste is. De overige bezwaargronden zijn gedurende de hoorzitting voldoende toegelicht en behandeld en worden ingetrokken.

De heer Wilcsinszky vraagt aan ProRail waarom er destijds voor gekozen is dit project onder de oude regelgeving (Wet geluidhinder) uit te voeren.

De heer Wiemer legt uit dat onder de oude regelgeving meer maatregelen mogelijk zijn, omdat van een lager referentieniveau wordt uitgegaan. Dit pakt over het algemeen gunstiger uit voor de bewoners.

De voorzitter constateert dat er geen opmerkingen meer zijn en geeft de heer De Jong het woord om de verdere procedure toe te lichten.

De heer De Jong geeft aan dat van deze hoorzitting zo snel mogelijk een conceptverslag zal worden gemaakt, waarna de belanghebbenden de tijd krijgen hierop te reageren. Afgesproken wordt dit via de mail af te handelen. Vervolgens wordt het definitieve verslag vastgesteld en naar alle bezwaarden verzonden.

**Directoraat-generaal
Milieu en Internationaal**
Directie Klimaat, Lucht en
Geluid
Bureau Sanering
Verkeerslawaai

Datum
14 juli 2014

Kenmerk
IenM/BSK-2014/148602

De beslistermijn loopt af op 18 juni 2014. Er wordt verwacht dat dit afdoende is om tot een beslissing op bezwaar te komen. Eventueel kan het bezwaar van 't Schoutenhuis, namens Stichting de Reehorst, voor vertraging zorgen, omdat dit bezwaarschrift waarschijnlijk zal leiden tot een wijziging van het besluit. Als deze vertraging zich voordoet, zullen alle bezwaarden hiervan op de hoogte worden gesteld.

De voorzitter bedankt de aanwezigen en sluit de hoorzitting.

**Directoraat-generaal
Milieu en Internationaal**
Directie Klimaat, Lucht en
Geluid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

14 juli 2014

Kenmerk

IenM/BSK-2014/148602