

Bezoekadres:
Archimedeslaan 6
3584 BA Utrecht

Postadres:
Postbus 13101
3507 LC Utrecht

088 - 022 50 00
info@odru.nl
www.odru.nl

kvk 55523544
btw NL85 1750 126 B01
iban NL35 BNGH 0285 1555 71

Staatssecretaris van Infrastructuur en
Waterstaat
p/a Bureau Sanering Verkeerslawaaï
Postbus 97
3440 AB Woerden

Utrecht, 10 mei 2022

VERZONDEN 10 MEI 2022

Uw kenmerk: lenW/BSK-2022/60141
Ons kenmerk: Z/22/200615 / D - 592529
Behandeld door: de heer J. Niessink

Onderwerp: Zienswijze saneringsplan Utrecht en omstreken

Geachte mevrouw Heijnen,

Met interesse hebben we kennisgenomen van het saneringsplan Utrecht en Omstreken dat ProRail heeft opgesteld en dat onderdeel is van het Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor (MJPg). We stellen het op prijs dat u met het vaststellen van dit saneringsplan de geluidssituatie in onze gemeente wilt verbeteren. Na bestudering van het saneringsplan hebben we echter de volgende punten waarmee de sanering in onze gemeente op een minder ingrijpende en meer gelijkwaardige wijze kan worden uitgevoerd. We willen u vragen het saneringsplan hierop aan te passen.

• **Sanering in relatie tot geluidproductieplafonds**

Als eerste merken we op dat bij de uitgangspunten van het onderzoek wordt uitgegaan van volledig benutte geluidproductieplafonds. Wij vinden dat in eerste instantie een goed en zorgvuldig uitgangspunt. In onze gemeente (en in de gehele provincie Utrecht) is echter een ander aspect aan de orde. De geluidproductieplafonds vallen zeer ruim uit ten opzichte van de werkelijk gereden voertuigen in 2019 (voor de coronaperiode). Naar onze mening moet dit vanuit nationaal en gemeentelijk belang eerst worden gecorrigeerd, voordat het saneringsplan kan worden vastgesteld. We lichten dit toe.

We verwijzen naar het rapport Nalevingsverslag geluidproductieplafonds 2019 dat ProRail heeft opgesteld. Daaruit blijkt dat de geluidproductieplafonds in onze gemeente een geluidruimte hebben van ten minste 5 dB. Ter illustratie hebben we een plaatje met de verschilwaarden toegevoegd (figuur 1 in de bijlage). Hieruit blijkt een niet realistische hoogte van de geluidproductieplafonds, waardoor:

1. een te groot budget nodig is om sanering uit te voeren. Immers, uitgaande van bijvoorbeeld 5 dB hogere geluidsbelasting, moeten bij de sanering van woningen meer maatregelen getroffen worden dan op basis van het daadwerkelijk gereden spoorverkeer nodig is. De voorgestelde maatregelen hebben een grote impact op de omgeving en kunnen, met verlaagde geluidproductieplafond, worden beperkt;
2. bij ruimtelijke plannen initiatiefnemers nu maatregelen moeten treffen op basis van de te hoge geluidproductieplafonds, wat onnodige kosten met zich meebrengt. Ook zijn volgens de huidige geluidproductieplafonds soms dove gevels nodig, waardoor bewoners onnodig in hun leefcomfort benadeeld worden. In sommige situaties kunnen ontwikkelingen geen doorgang vinden vanwege de

hoogte van de berekende geluidsbelasting op basis van een te hoog vastgesteld geluidproductieplafondwaarde;

3. de geluidzone rond een spoorweg (gebaseerd op de aanwezige geluidproductieplafonds) te ruim zijn. Hierdoor moeten initiatiefnemers voor ruimtelijke ontwikkelingen eerder akoestische onderzoeken uitvoeren, moeten er eerder procedures hogere waarden worden gevolgd en moeten er eerder geluidreducerende maatregelen (bron, overdracht, ontvanger) getroffen worden, waardoor in sommige gevallen onnodig kosten gemaakt moeten worden.

Samenvattend: het saneringsplan gaat uit van een volledig benut geluidproductieplafond. Als er (vanwege voorziene aanpassingen aan het spoor) vooralsnog geen aanleiding is de huidige geluidruimte in stand te houden, zijn de geluidproductieplafonds systematisch te ruim (ruim meer dan de beoogde werkruimte van 1,5 dB). Om deze reden moeten vanuit doelmatigheid en behoorlijk bestuur eerst de geluidproductieplafonds verlaagd worden, voordat het saneringsplan kan worden vastgesteld. We verzoeken u daarom ProRail of het bevoegd gezag te bewegen een dergelijk verzoek in te dienen en vervolgens, na verlaging, een aangepast saneringsplan op te stellen.

• **Beoogde maatregelen**

Ten aanzien van de beoogde maatregelen merken we op dat voor cluster 'Groenweg A' een ongewenste oplossing is gekozen, zowel voor de gemeente/bewoners als voor de bestuurders van het treinverkeer. Ter hoogte van de woningen Spoorerf 1-18 is een gat in het beoogde geluidscherm voorzien (zie figuur 2 in de bijlage bij deze brief). Hier is weliswaar sprake van woningen met een dove gevel (waardoor deze niet betrokken worden in de toetsing), maar hierdoor dringt het geluid van het spoor wel het achterliggend gebied binnen. Dit is een ongewenste situatie. Ook voor de treinbestuurders is de beoogde oplossing ongewenst, want voor hen levert dit een zeer onrustig beeld op.

We hebben een indicatieve berekening gedaan en daaruit blijkt dat het mogelijk is het scherm van 4 meter (voor Stationsweg 3) te verlagen naar 3 meter +BS en zo een aaneengesloten scherm vanaf de overweg tot aan de Runnenburg te realiseren. We willen u vragen dit verder uit te werken en op deze locatie een gesloten afscherming te realiseren.

• **Fasering**

Het MJPG wordt gefaseerd uitgevoerd. De fasering en de toepassing hiervan in onze gemeente roept vragen op:

1. Het saneringsplan betreft fase 1 van de geluidsanering. Dit zijn volgens het saneringsplan locaties waar de geluidbelasting hoger is dan 75 dB. Hierdoor vallen vooralsnog twee saneringslocaties buiten boord, namelijk de Koningslaan (32 en 34) en de Achterdijk (8, 10, 13 en 15). Deze vallen in een latere fase. Dit wordt echter niet onderbouwd, er wordt geen geluidbelasting vermeld waaruit dit blijkt. We verzoeken u dit nader te onderbouwen door de geluidbelasting voor alle saneringslocaties te benoemen.
2. We vinden het opmerkelijk dat de woningen Groeneweg 168 en 170 wel in dit saneringsplan zijn opgenomen terwijl de geluidbelasting hier lager is dan 75 dB. Bij de eerste bullit genoemde adressen is naar onze mening sprake van een vergelijkbare situatie als bij de woningen Groeneweg 168 en 170. Ook de Koningslaan en Achterdijk zijn oude saneringsgevallen en ondervinden volgens een indicatieve berekening een gelijkwaardige geluidbelasting. Gezien deze ongelijkheid verzoeken we u ook de woningen Koningslaan 32 en 34 en Achterdijk 8, 10, 13 en 15 in het saneringsplan op te nemen. Een bijkomend voordeel hiervan is dat dan voor de gehele gemeente Bunnik de spoorsanering is afgerond.
3. We willen u vragen om ons verder te informeren over de planning van fase 2. In het saneringsplan is aangegeven dat besloten is deze fase 2 sanering uit te voeren en dat de inzet van de benodigde (extra) middelen is toegelicht en aangeboden aan de Tweede Kamer. Wat is uw planning hierin en op welke termijn kunnen we een eventuele fase 2 saneringsplan verwachten?

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer J. Niessink, telefoon: 088 - 022 50 75 en of e-mailadres: info@odru.nl met in het onderwerp de vermelding van het briefkenmerk.

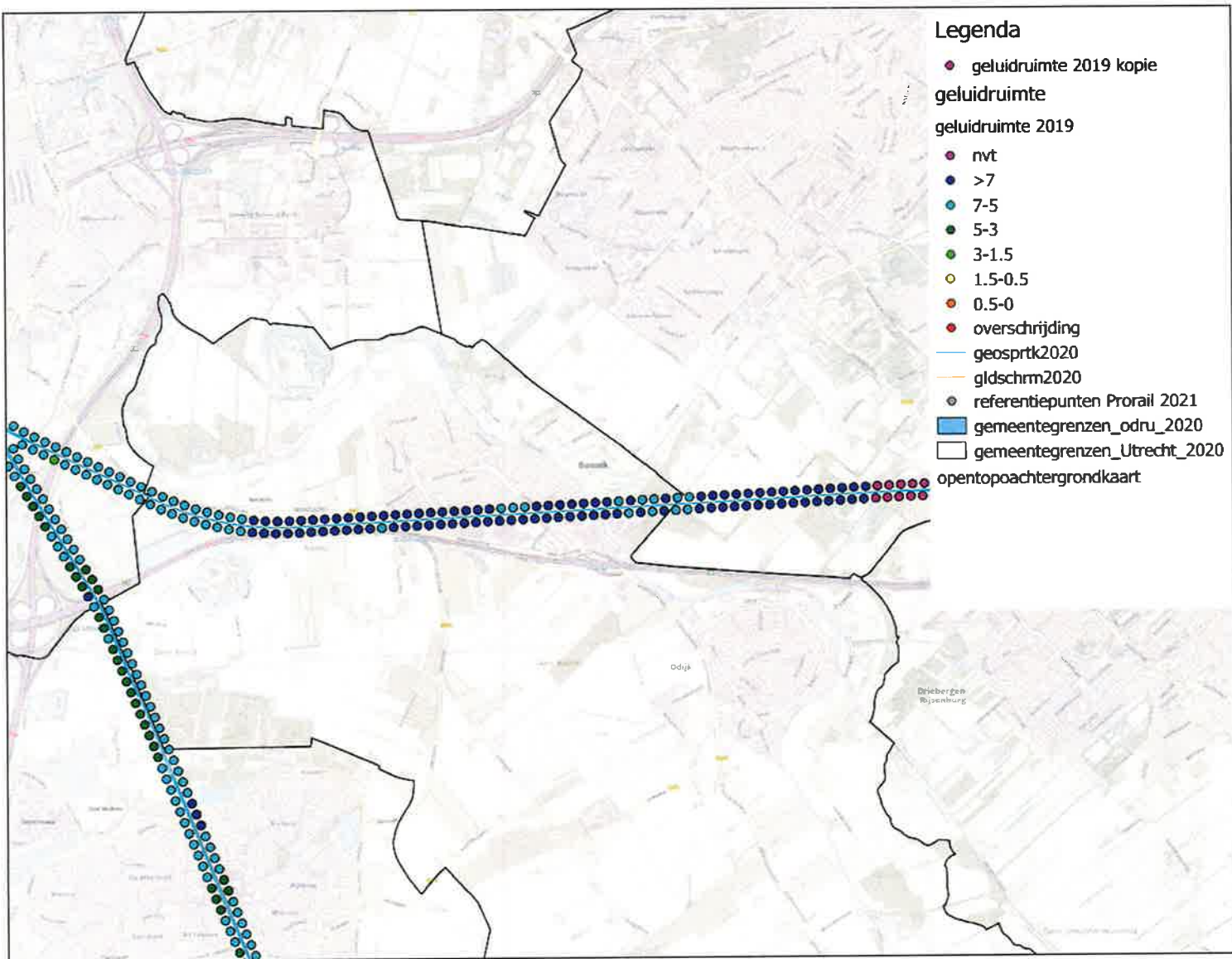
Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van de gemeente Bunnik,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'i. o. van Vuuren', followed by a long horizontal stroke.

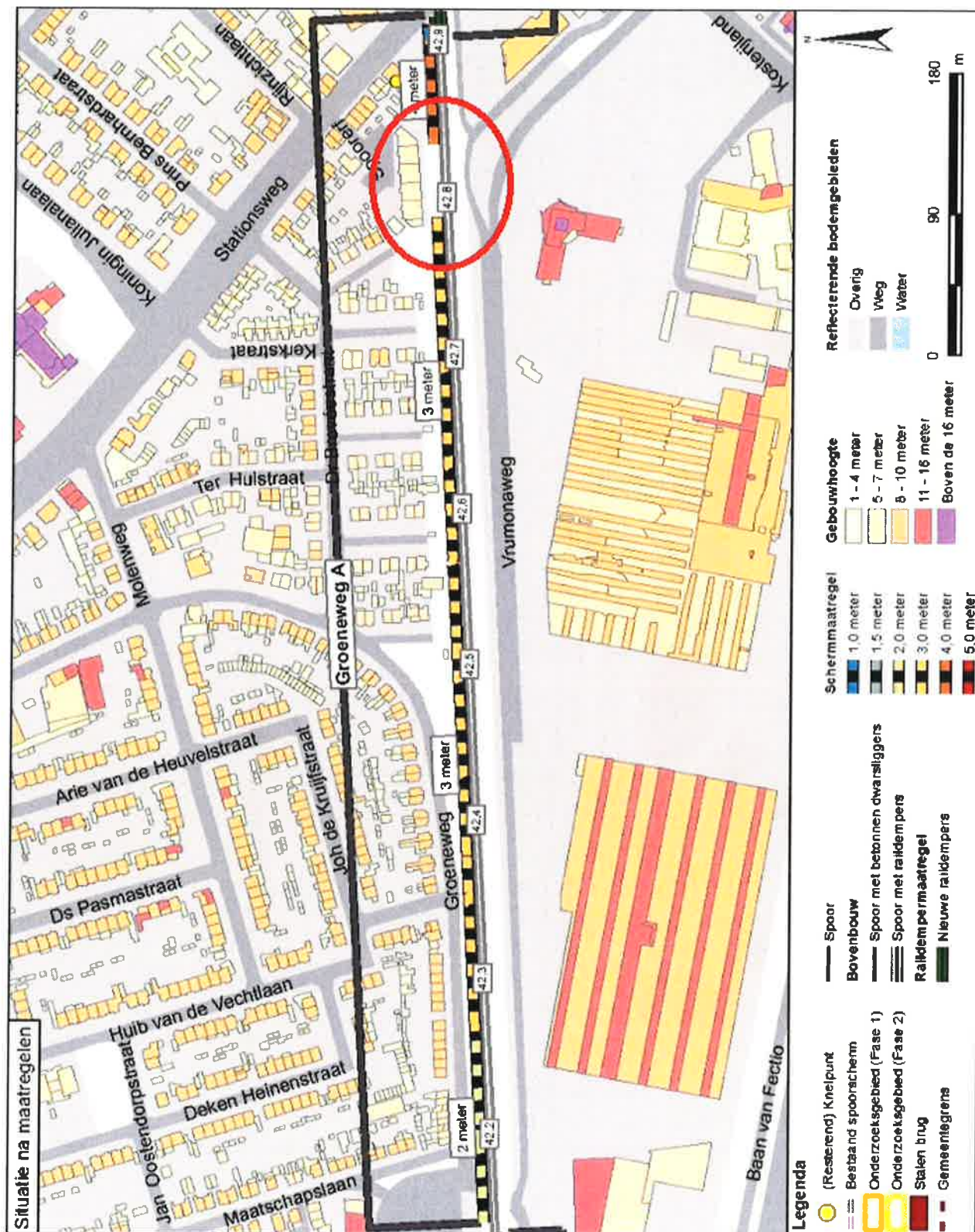
drs. A.E. van Vuuren
directeur

bijlagen: figuur 1: geluidruimte spoor (2019)
 figuur 2: schermmaatregel cluster Groeneweg A en gat ter hoogte Spoorerf
 figuur 3: effecten bij gesloten scherm van 3 meter hoogte (+BS)
cc: Gemeente Bunnik; Y. van Zwieten; Postbus 5; 3980 CA Bunnik

figuur 1: geluidruimte spoor (2019)



figuur 2: schermmaatregel cluster Groeneweg A en gat ter hoogte Spoorerf



figuur 3: effecten bij gesloten scherm van 3 meter hoogte (+BS)

