

Beroepschrift

Geadresseerde

Raad van State
Afdeling bestuursrechtspraak

Soort beroep

Beroep tegen een besluit van een bestuursorgaan

Bestreden besluit

Minister van Infrastructuur en Milieu
s Gravenhage
19-01-2017
44169865
trace besluit A27/A12 Ring Utrecht

Indiener

T
van der
Munnik
Koningin Wilhelminaweg
329
3737BB
GROENEGAN
0633313005

Motivering van het beroep

Gronden van het beroep

Bijlage(n):

- redenen/ gronden
- redenen/ gronden
- overige bijlage(n), indien gewenst

Groenekan, 28 februari 2017

Aan de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500EA Den Haag

Betreft beroep tegen

Tracébesluit A27/A12-Ring Utrecht , waarop de Crisis- en Herstelwet van toepassing is.

Zie alle documenten:

<http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/a27-a1-ring-utrecht/tracebesluit/documenten/>

Reden van beroep: verzoek om aanpassing van bovengenoemd Tracébesluit (zie bezwaargronden in onderstaande brief)

Geacht College,

Op 19 januari 2017 is door de Minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht ter inzage gelegd.

Ik maak gebruik van de mogelijkheid om beroep in te stellen. Ik ben volgens de regels van de Crisis en Herstelwet hiertoe gemachtigd omdat ik een zienswijze heb ingediend op het ontwerp Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. Zienswijzenummer: ZWE-00660

Inleiding tot beroep: Relatie met Project A27/A1 - svp laten meewegen

Knippen tussen twee overheidsprojecten op eenzelfde deeltraject mag m.i. niet leiden tot opeenstapeling van negatieve gevolgen voor inwoners. Zoals de knip door RWS tussen de projecten A27/A1 en A27/A12/ Ring Utrecht .

Het gevolg van knippen is dat het deeltraject Groenekan twee x op de schop gaat onder verschillende wetgeving en juridische kaders. Maar ook dat de gevolgen voor inwoners zich stapelen.

Op 17 februari 2016 heeft de Raad van State definitief uitspraak gedaan (in vervolg op een tussenuitspraak) over het Tracébesluit A27/A1 (Crisis en Herstelwet). Ik was daar appellant en de uitspraak betrof ook mijn beroep. Ik wens, ondanks dat dit een afgeronde procedure betreft, naar de uiteindelijk uitspraak te verwijzen. Op pagina 7 onder 7.4 stelt de Raad van State aangaande mijn beroep dat reflectie van het geluidsscherm Koningin Wilhelminaweg : Op basis van de nadere motivering heeft de Minister zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 voor Van der Munnik geen onaanvaardbare gevolgen heeft. Weliswaar leidt de reflectie van het geluid van de spoorweg door het geluidsscherm tot een toename van de geluidsbelasting van de woning van der Munnik met ten hoogste 1.4 dB, maar de gecumuleerde geluidsbelasting vanwege de spoorweg en de A27 daalt mede als gevolg van het geluidsscherm ten opzichte van het maximaal vergunde situatie. Conclusie: Hiermee was het beroep ongegrond.

Onderstaand beroep en bezwaar betreft het project A27/A12 Ring Utrecht, dus het valt niet onder hetzelfde project en juridische kaders maar in feite gaat het om een vervolg, het gaat over geluidsmaatregelen op dezelfde plek (het hierboven genoemde scherm A27/A1 moet nog gebouwd worden want de projecten volgen elkaar op) In het Tracébesluit project A27/A12- Ring Utrecht is besloten om het geluidsscherm weer een meter hoger te maken (8 meter) en is er is meer cumulatieve geluidsbelasting geconstateerd.

Ik ga er vanuit dat de Raad van State oog heeft voor “de opeenstapeling van gevolgen” ondanks dat er sprake is van een knip in projecten, nieuwe wetgeving en juridische kaders.

Mijn bezwaar en eisen omvatten tevens dat niet adequaat is omgegaan met de aanbeveling in het geluidsonderzoek om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen bij de Koningin Wilhelminaweg.

- 1. Ik maak bezwaar tegen het besluit om het scherm achter mijn huis: Koningin Wilhelminaweg 329, 1 meter op te hogen met het argument dat 0,2 dB voor het menselijk oor niet waarneembaar is en ik er op vooruit ga. In totaal gaat het binnen de 2 projecten (A27/A1 en A27/A12-Ring Utrecht om 1.6 Db. Ik vind dat de gevolgen van 2 aaneensluitende projecten op 1 deeltracé gewogen dienen te worden.**
- 2. Ik maak bezwaar tegen het feit dat ik als burger de dupe ben van niet gelukte samenwerking en andere prioriteitstelling van Projecten (ProRail die eerst alle saneringsmaatregelen in kaart wil brengen alvorens te publiceren over bekende gegevens aan de Koningin Wilhelminaweg waardoor deze gegevens niet gebruikt (kunnen) worden binnen het project A27/A12-Ring Utrecht.**
- 3. Ik eis dat de Minister de aanbeveling uit het geluidsrapport overneemt en komt tot effectievere geluidsmaatregelen bij de Koningin Wilhelminaweg.**
- 4. Ik eis dat de Minister binnen het project A27/A12-Ring Utrecht voor de meest optimale (wettelijke) geluidsbescherming zorgdraagt, daarbij rekening houdend met verschillende geluidsbronnen. Dat zij haar verantwoordelijkheid neemt voor een zo laag mogelijke cumulatieve geluidsbelasting.**
- 5. Ik eis dat de (tussen) uitkomsten aangaande de Koningin Wilhelminaweg van het onderzoek van ProRail alsnog worden meegenomen en gewogen in het Tracébesluit. Indien dit, om de een of andere reden niet mogelijk is eis ik nieuw onderzoek naar een zo laag mogelijke cumulatieve geluidsbelasting.**

Argumentatie en achtergrond bezwaar:

In het Akoestisch onderzoek OTB/MER 2^e fase ring Utrecht Hoofdrapport staat op pagina 16 het volgende:

Geluid beperkende maatregelen bij overige (spoor)wegen in plaats van aan de rijksweg:

Uit het onderzoek is gebleken dat er 2 locaties in het onderzoek zijn waar het mogelijk beter is maatregelen langs een andere bron te treffen. Op die manier zou de cumulatieve geluidsbelasting verder omlaag kunnen worden gebracht dan bij een maatregel langs alleen de rijksweg. Het gaat om de locaties: (noot appellant: hierna noem ik alleen mijn locatie)

- bij de Koningin Wilhelminaweg, Groenekan, een scherm langs de spoorlijn Utrecht -Hilversum.

De mogelijkheden om hier maatregelen te treffen moeten nader onderzocht worden, hiervoor is overleg gestart met de beheerders van deze bronnen. Op basis van het resultaat van dit onderzoek zal in overleg met de omgeving een besluit worden genomen over de te treffen maatregelen. Deze worden uiteindelijk opgenomen in het Tracébesluit.

Tegelijkertijd worden in het OTB de plannen gepresenteerd: De geluidsmaatregelen als gevolg van de verbreding A27/A12 Ring Utrecht hebben het ontwerp Tracébesluit als

uitkomst:: verhoging scherm met 1 Meter

Er is daarbij een reflectieonderzoek gedaan en daaruit blijkt dat, als het scherm 1 meter verhoogd wordt, er bij mijn huis weer een toename is van reflectie Spoor. Deze bedraagt volgens het TNO rapport binnen dit project max 0,2 dB

Tijdsbestek tussen het ontwerp Tracébesluit en het Tracébesluit

Overleg is opgestart en inmiddels bleek dat ProRail bezig was met een zogenaamd landelijk saneringsonderzoek, waarbij ook onderzoek plaatsvond bij de Koningin Wilhelminaweg.

Pro-rail heeft dit akoestisch onderzoek uitgevoerd, in het kader van het MJPG, de gegevens zijn bekend en bij de gemeente de Bilt aangeboden (*1). Uit dit onderzoek blijkt dat het doelmatig is om bij de Koningin Wilhelminaweg, langs het spoor, een scherm van respectievelijk 2 en 3 meter hoogte te realiseren.

Binnen het project A27/A12-Ring Utrecht dacht RWS van deze uitkomsten gebruik te kunnen maken. Echter Pro-rail had(heeft) een eigen agenda en komt met de "officiële" totaal resultaten van dat onderzoek pas als het complete onderzoek is afgerond.

Gevolg is dat er binnen het project A27/A12-Ring Utrecht geen volledig onderzoek heeft plaatsgevonden naar de mogelijkheden om tot een zo laag mogelijke cumulatieve geluidbelasting te komen. Het gevolg daarvan is dat er daarom in het geheel geen maatregelen in het Tracébesluit worden opgenomen om de cumulatieve geluidbelasting bij de Koningin Wilhelminaweg te verlagen.

De Minister besliste dat het, op het moment van het bekend maken van het Tracébesluit, niet mogelijk was om een afweging te maken van de effecten van een geluidsscherm langs de spoorlijn bij de Koningin Wilhelminaweg want de betrokken beheerders Rijkswaterstaat en ProRail deden daartoe geen voorstel. Het geluidsscherm langs de A27 dat al in het ontwerp Tracébesluit was opgenomen (de 1 meter verhoging) blijft hiermee gehandhaafd. (*2)

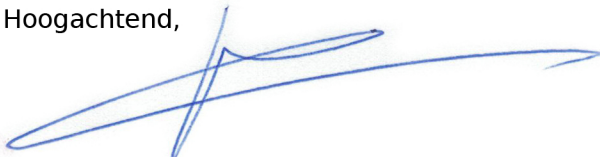
In haar reactie op mijn zienswijze merkt de Minister vervolgens op dat ik er met een scherm van 1 meter hoger op vooruit ga en dat een verschil van max 0,2 dB volgens het menselijk oor niet waarneembaar is. Vervolgens wordt gesteld dat het verhogen van het scherm met 1 meter ertoe leidt dat de geluidsbelasting afneemt met ongeveer 1 dB en dat het daarom ruimschoots opweegt tegen het niet merkbare effect van de extra reflectie van het spoorgeluid.

Maar opgeteld bij de minimaal 1.4 dB van het project A27/A1 is hier sprake van minimaal 1.6 dB extra reflectie spoor! Het betreft hier stapelen op 1 deeltraject binnen 2 projecten. Daarnaast is het geluid van het spoor ten opzichte van het geluid van de A27 hier maatgevend.

De besluitvoering en de aanleg van de A27/A1 en de A27/A12/Ring duren vele jaren. Inmiddels is het knelpunt van verschillende geluidsbronnen en reflectie bij de Koningin Wilhelminaweg bij de Minister en haar ambtenaren al enige jaren bekend. Toch is er, in het belang van bewoners, geen onderzoek gedaan naar een zo laag mogelijke cumulatieve belasting. Er is geanticipeerd op een onderzoek van ProRail, daar zijn gegevens, die echter niet binnen dit project gebruikt worden. Het is onverteerbaar dat het de Minister niet lukt om over een periode van zoveel jaren de verschillende partijen (RWS en ProRail) tijdig en efficiënt te laten samenwerken en dat ik als burger daarvan de dupe ben. Het gevolg is een maatregel die voor mij als bewoner ondoelmatig is.

Daarnaast ontleen als burger geen recht aan het "saneringsprogramma" van ProRail en moet ik maar afwachten of ik op termijn in aanmerking kom voor die saneringsmaatregelen en doelmatige bescherming.

Hoogachtend,



Mevr. Teuntje van der Munnik
Koningin Wilhelminaweg 329
3737BB Groenekan
tel. 0633313005
email: ot.groen@gmail.com

(*1) in de bijlage de brief van de gemeente de Bilt aan RWS naar aanleiding van het Tracebesluit

(*2) zie hieronder de tekst uit- Nota van Wijziging A27/A12 Ring Utrecht | december 2016 pagina 115

Geen alternatieve maatregelen langs de spoorlijn Utrecht-Hilversum

In paragraaf 5.4.2.8 van het deelrapport Geluid - Specifiek is de afweging van doelmatige maatregelen voor het gebied Groenekan-West in de gemeente De Bilt beschreven. Uit deze afweging is gebleken dat het doelmatig is om ten westen van de A27 de geluidschermen die in het kader van het Tracébesluit A27/A1 en door de gemeente De Bilt worden geplaatst met één meter te verhogen en een nieuw scherm ten noorden daarvan te plaatsen, zie nevenstaande figuur. Daarbij is aangegeven dat er sprake is van een samenloop met een andere bron: de geluidgevoelige objecten in het gebied achter deze schermen ondervinden eveneens een (hoge) geluidbelasting van de spoorlijn Utrecht-Hilversum. Om de cumulatieve geluidbelasting t.g.v. de rijksweg A27 en de spoorlijn te verlagen, is in het Ontwerp Tracébesluit de mogelijkheid beschreven om het scherm langs de A27 niet te verhogen maar een maatregel te treffen langs de spoorlijn. Ten tijde van het ontwerp-Tracébesluit was deze optie nog niet besproken met ProRail, de beheerder van deze spoorlijn. Inmiddels heeft dit overleg plaatsgevonden en is gebleken dat voor de woningen in het gebied waar vanwege de rijksweg een verhoging van het scherm doelmatig is, sprake is van een saneringsopgave in het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). De planning van het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan past niet in de planning van het Tracébesluit voor de Ring Utrecht: op zijn vroegst wordt in 2018 duidelijk of er saneringsmaatregelen zullen worden getroffen en welke dat zijn. De uitkomst van dat onderzoek is bepalend voor de beoordeling van de mogelijkheden om in de situatie na het saneringsplan in het Tracébesluit tot de laagste cumulatieve geluidbelasting te komen; zonder deze uitkomst is het niet duidelijk of het treffen van een maatregel langs de spoorlijn in plaats van langs de A27 zal leiden tot een lagere cumulatieve geluidbelasting. Het is daarom niet mogelijk om maatregelen om de cumulatieve geluidbelasting te verlagen op te nemen in het Tracébesluit. In het Tracébesluit zijn de schermen bij Groenekan-West ongewijzigd t.o.v. het ontwerp-Tracébesluit overgenomen, zie tabel 2 van 'Bijlage 2 bij het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht

Rijkswaterstaat
t.a.v. dhr. T. van de Gazelle
Postbus 2232
3500 GE Utrecht

datum: 07-02-2017

e-mail: r.huijssen@debilt.nl

bijlage: -

uw kenmerk: -

doorkiesnr.: (030) 228 95 76

afdeling: Beleid en Strategie

ons kenmerk: 229620

contactpersoon: R. Huijssen

onderwerp: Reactie TB Ring Utrecht A27/A12

Geachte heer van de Gazelle,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het door u vastgestelde Tracébesluit (TB) en het bijbehorende Milieu Effect Rapport (MER) voor de door uw Minister voorgenomen verbreding van de Ring Utrecht, waaronder de A27 tussen Bilthoven en Houten en delen van de A28 en de A12. Gezien de impact vinden wij het van wezenlijk belang om onze reactie aan u kenbaar te maken op de voorgenomen verbreding.

Samenwerking

Na vaststelling van het Ontwerp Tracébesluit is door onze organisaties intensief samengewerkt. Deze samenwerking heeft geleid tot een aantal wezenlijke wijzigingen in het Tracébesluit. Wij spreken dan ook onze waardering uit voor de wijze waarop er invulling is gegeven aan de Boscompensatie in De Bilt-Zuid en bij de gronden Twisslaan. Ook vinden wij het positief hoe ook ten aanzien van diverse technische aspecten het Tracébesluit is verbeterd.

Een aantal punten zaken zijn blijven liggen of onduidelijk in de verdere uitwerking, waardoor er alsnog zorgen overblijven naar aanleiding van het genomen Tracébesluit. Deze punten willen wij graag onder uw aandacht brengen.

Reactie zienswijzen

Algemeen

In de Nota van Antwoord moeten wij helaas constateren dat er niet volledige antwoorden zijn gegeven op diverse punten. Dit betreft onder andere:

- de terugslag van de oprit van de A27 in de zuidelijke richting. Deze dient niet op de N234 terug te slaan. Over dit punt hebben geen gesprekken plaatsgevonden, wel over de beperking van terugslag vanuit de N417 op de afrit van de A27 in zuidelijke richting. Graag zouden wij de verkeerskundige effecten m b t de N234 verduidelijkt willen hebben.
- Wij stellen niet dat de capaciteit van de Universiteitsweg op dit moment structureel te laag is. Wel zien wij risico's ten aanzien van de voorgestelde maatregelen. Wij zijn tevreden dat u bereid bent deel te nemen aan het onderzoek naar de robuustheid en inpassing van deze verbinding, ook in relatie met de OV bereikbaarheid van het Utrecht Science Park
- Wij missen de wijze waarop de lessen van inpassing van knooppunt de Hogt toegepast kunnen worden op knooppunt Rijnsweerd. Graag betrekken wij deze ervaringen in het Esthetisch Programma van Eisen.
- Er is geen onderbouwing gegeven over nut en noodzaak van verbreding wildviaduct Wildsche Hoek. De reactie gaat alleen in op de effecten en functioneren van de verbinding. Graag zouden wij een nadere onderbouwing van nut en noodzaak tegemoet zien.

Geluid Groenekan

Ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is in het Tracébesluit A27/A1 een scherm van 7 meter hoog voorzien wat is aangevuld met een bovenwettelijk scherm, gefinancierd door ons, van 4 meter hoog. Voor beide schermen is vastgelegd dat de onderste 3 meter aan de achterzijde van de dichte scherm delen absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid te beperken. In het Tracébesluit voor de Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.

Het is positief dat er maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting van de Ring Utrecht te verminderen. Echter, het geluid vanwege het spoor Utrecht – Hilversum is voor de woningen aan de Koningin Wilhelminaweg maatgevend ten opzichte van het geluid vanwege de A27. Het is ons inziens bijzonder inefficiënt en ook teleurstellend dat de samenloop van weg- en spoorgeluid op dit moment niet vertaald wordt in maatregelen om de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. De reden hiervoor is dat de planning van Prorail niet aansluit op de planning van de Ring Utrecht.

Geconstateerd wordt dat er om die reden geen volledig onderzoek heeft plaatsgevonden naar de mogelijkheden om tot een zo laag mogelijke cumulatieve geluidbelasting te komen. Het gevolg is dat er daarom in het geheel geen maatregelen in het Tracébesluit worden opgenomen om de cumulatieve geluidbelasting te verlagen.

We merken op dat Prorail in het kader van het MJPG recent een (concept) akoestisch onderzoek heeft uitgevoerd en dit ter controle heeft aangeboden aan de gemeente. Uit dit onderzoek blijkt dat het doelmatig is om langs het spoor een scherm van respectievelijk 2 en 3 meter hoogte te realiseren. Het is niet wenselijk te wachten op de prioritering van ProRail inzake alle saneringsmaatregelen in het land. Wij vragen u daarom verantwoordelijkheid te nemen voor de cumulatieve geluidsbelasting en met deze informatie uw standpunt te heroverwegen.

Aanvullende zorgen

Voor een drietal onderwerpen willen wij onze zorg uiten.

130 km/h

In de Nota van Antwoord behoudt u het voorrecht om eventuele beleidsmatige keuzen ten aanzien van de snelheid op de snelweg alsnog door te voeren na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit. Uw reactie, met eveneens in gedachte de Nota van Antwoord inzake de snelheidsverhoging A28 (d.d. 8 december 2016), geeft ons echter onvoldoende vertrouwen dat in de toekomst wordt vastgehouden aan de afspraken rondom snelheid uit het Tracébesluit. Wij wijzen u hierbij eveneens op het besluit van de Minister tot verhoging van de snelheid op de A1, kort nadat het Tracébesluit A27/A1 onherroepelijk werd, maar nog voordat is aangevangen met de werkzaamheden.

Wij blijven dan ook nogmaals benadrukken dat verhoging van de snelheid op de A27 binnen onze gemeente absoluut niet gewenst is.

Stal Griftenstein

Maatregel 2NL2 betreft het versterken van de structuur van Landgoed Sandwijck. Wij staan nog steeds achter de natuurdoelen die deze maatregel nastreeft vanwege de landschappelijke verbeteringen die de maatregel dient te bereiken.

Echter, er rijzen tweeërlei vragen in deze kwestie:

1. Is de vereiste natuurcompensatie voor het middelste deel van het perceel nuttig en noodzakelijk? Is het denkbaar dat de vereiste natuurdoelen ook op een andere locatie kunnen worden gerealiseerd? Wellicht is een andere locatie beschikbaar?
2. En indien deze locatie gehandhaafd blijft, dan wensen wij kenbaar te maken dat wij de voortgang in dit dossier tot op heden onvoldoende vinden. De pachter van de gronden (Stal Griftenstein) blijft te lange tijd in onzekerheid over de toekomst van zijn bedrijf.

Wij zijn dan ook van mening dat er op korte termijn voortgang geboekt dient te worden in deze zaak. Wij vragen u duidelijkheid te verschaffen over de beschikbaarheid en toegankelijkheid van alternatieve gronden, ten behoeve van de benadeelde pachter. Ten aanzien van de toegankelijkheid betekent dit een rechtstreekse toegang tot de gronden, al dan niet via recht van overpad. Behoud van de landschappelijke structuren is hierbij van groot belang, eveneens voor de veiligheid van het gebied De Bilt-Zuid. Zonder deze voorwaarden zullen wij niet zondermeer akkoord gaan met verkoop van onze gronden.

Wij zijn bereid om, indien noodzakelijk, een bemiddelende rol te vervullen tussen de diverse partijen om te komen tot een goede oplossing. Hierbij blijven wij streven naar een goede landschappelijke inpassing en een toekomst-vaste bedrijfsvoering voor onze pachter.

Hinder tijdens realisatie

Gezamenlijk werken wij aan het beperken van de hinder gedurende de realisatie. Wij beseffen dat er een grote opgave ligt om de regio en onze kernen bereikbaar te houden. Ook dient de leefbaarheid tijdens de werkzaamheden in de brede omgeving te blijven gewaarborgd. Hierbij hechten wij een groot belang aan het maken van een realistisch maatregelenpakket en werkafspraken om ook gedurende de tijd aanvullende maatregelen te treffen om aan te passen.

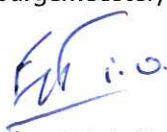
Afsluitend

Wij vertrouwen erop dat u de hierboven geformuleerde opmerkingen meeneemt in het verdere proces, de daartoe te maken afspraken en de daadwerkelijke wegverbreding.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van De Bilt,
de secretaris, de burgemeester, wnd.,



F.G. Wietses



mr. drs. G.A.A. Verkerk