

Raad van de gemeente Woerden
Postbus 45
3440 AA WOERDEN

04 FEB. 2022

Datum
3 februari 2022

Ons nummer
202105219/1/R4

Uw kenmerk

Inlichtingen



Onderwerp

Woerden

Bestemmingsplan Snellerpoort Woerden
(woongebied)

Procedure
Beroep

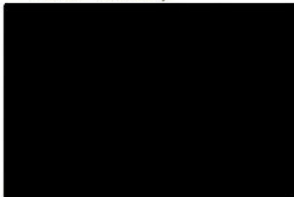
Geachte heer/mevrouw,

De overgelegde stukken bieden voldoende inzicht in de standpunten van partijen. De geschilpunten zijn duidelijk en de Afdeling zal daarover een beslissing nemen.

De Afdeling acht het niet nodig dat daartoe opnieuw een zitting wordt gehouden. Wenst u desondanks gebruik te maken van uw recht ter zitting te worden gehoord, verneem ik dat graag schriftelijk van u en uiterlijk binnen twee weken na verzending van deze brief. Indien u niet tijdig reageert, trekt de Afdeling daaruit de conclusie dat u geen gebruik wenst te maken van dat recht.

Hoogachtend,

de enkelvoudige kamer,
voor deze,



griffier

LEGAL OFFICE

AANGETEKEND

Raad van State
Afdeling bestuursrechtspraak
T.a.v. de heer [REDACTED]
Postbus 20019
2500 EA DEN HAAG

PER FAX VOORUIT: 070-3651380

Datum 1 februari 2022
Dosslnummer 11068401
Inzake Woerden Bestemmingsplan Snellerpoort Woerden (woongebied)
Uw referentie 202105219/1/R4

Geachte heer [REDACTED]

Bijgaand treft u een schriftelijke reactie aan van cliënt, [REDACTED] op de notitie d d. 17 januari 2022, met kenmerk 06396-52629-18 van Cauberg Huygen B.V. in op dracht van de gemeente Woerden.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Sr. Legal Consultant//EIFFEL, gemachtigde

RAAD VAN STATE	
INGEKOMEN	
U 1 FEB. 2022	
ZAAKNR:	[REDACTED]
AAN:	[REDACTED]
BEHANDELD DO:	PAR: 6

Legal Office
mr. G. [REDACTED]
Meander 1061
6825 MJ Arnhem

Postbus 3142
6802 DC Arnhem
T: 06 26564681
E: g.boots@legaloffice.nl
I: www.legaloffice.nl

LEGAL OFFICE

Postbus 3142, 6802 DC Arnhem
Meander 1061, 6825 MJ Arnhem

088 045 7373

Info@legaloffice.nl
www.legaloffice.nl

KVK 09075462

BTW NL803906262B01
IBAN NL74ABNA0403168961

Legal Office is een handelsnaam van Legal Center Eiffel B.V.

Nr. 0458 P. 1

Eiffel Arnhem

1. Feb. 2022 11:38

Reactie op de notitie van 17 januari 2022 van Cauberg Huygen B.V. met kenmerk 06396-52629-18

Alvorens inhoudelijk nader in te gaan op de notitie van Cauberg Huygen B.V. wordt opgemerkt dat het opvallend is dat de datering van voornoemde notitie vooruitloopt op de datering (14 januari 2022) van de aanbestedingsbrief van de gemeente Woerden als opdrachtgever.

Reactie op Antwoord 1. Windrichting. Heersende windrichting in overeenstemming met ons standpunt.

Reactie op Antwoord 2. Geen commentaar

Reactie op Antwoord 3.

1. We hebben zelf onderzoek gedaan naar het gesprekspunt "aanwezigheid raildempers".

A. Tijdens ons onderzoek bij het Ministerie van I en M, in casu bij het Bureau Sanering Verkeerslawaal, hier verder "BSV"), hebben wij gesproken met de heer [REDACTED]. Hieruit is gebleken dat ter hoogte van Snellerpoort op het spoor raildempers zijn aangebracht. Bij BSV is onbekend in opdracht van wie en wanneer deze dempers zijn aangebracht. Volgens BSV staan de raildempers niet geregistreerd in het daarvoor bestemde ministeriële Register. Vervolgens zijn wij ter plaatse gaan kijken en hebben geconcludeerd dat de raildempers aanwezig zijn.

BSV adviseert ons voor gedetailleerde informatie contact op te nemen met Prorail, als verantwoordelijke instantie voor beheer en onderhoud van het spoorwagennet in Nederland.

B. Uit het contact met Prorail is het volgende naar voren gekomen.

Volgens de database van Prorail zijn raildempers aangebracht tussen pakweg het Station van Woerden en - in oostelijke richting gezien - de sportterreinen naast de vestiging van het Minkemacollege, vestiging Steinhagense weg. Over een afstand van omstreeks 1.500 meter.

De betrokken medewerker, de heer [REDACTED] gaf desgevraagd aan dat het hem bekend is, dat in het vorige decennium veel is gerekend aan de geluidsbelasting m.b.t. de voorgenomen bouw van huizen in Snellerpoort. Verder gaf hij ook aan dat, na raadpleging van de databases van Prorail, gebleken is, dat na "naleving" (ander woord voor update/ inventarisatie) van het spoorwagennet, in 2018 de aanwezigheid van raildempers over de hiervoor genoemde lengte van het spoor is geconstateerd. De dempers staan evenwel niet in het daarvoor aanwezige Register. Vorenbedoelde zagsman neemt aan dat de raildempers op verzoek van de gemeente Woerden door Prorail zijn aangebracht. De gemeente had dat echter ook moeten melden bij de Minister t.b.v. opname in het Register, maar dat is kennelijk nog niet gebeurd.

Aangezien de voorlaatste update van de betreffende Prorail-database dateert uit 2012 (waarin de dempers niet voorkwamen) moeten de dempers in de periode 2012-2018 zijn aangebracht, aldus de geraadpleegde medewerker. Hij gaat er vanuit dat raildempers op kosten van de gemeente Woerden zijn aangebracht.

2. Tabel op pagina 7 van de notitie van Cauberg Huygen.

Het is op zijn minst merkwaardig te noemen dat in alle relevante geluidsberekeningen m.b.t. Snellerpoort telkens het verschil tussen wel raildempers en geen raildempers in beschouwing wordt genomen, terwijl die dempers er al minstens - op grond van door ons vergaarde informatie - vier jaar liggen. De raildempers liggen er en zijn onderdeel van het geproduceerde spoorlawaal. In dat kader lijkt het onzuiver om de vergelijking "wel" en "niet" telkens te presenteren. Nu we dit weten, is het van belang om te achterhalen op welke wijze en wanneer de oorspronkelijke spoorlawaalmetingen en -berekeningen m.b.t. de geluidsbelasting van "wel" en "niet" raildempers zijn bepaald.

3. Met betrekking tot tabel 1 (blz. 7 van de notitie) wordt het volgende opgemerkt.

A. Allereerst merken wij op, dat het tabelgedeelte spoorweglawaal zonder raildempers geen zinvolle informatie geeft. Immers de raildempers liggen er al een paar jaar. Vergelijking van lawaaiproductie met iets wat er niet is heeft weinig zin, tenzij de gemeente Woerden er andere bedoelingen mee heeft. Dat vernemen we graag.

2.

B. Ten tweede valt bij de beschouwing van deze nieuwe cijfers het volgende op.

Het spoorweglawaal op een hoogte van 7,50 meter (zeg maar de tweede verdieping van ons huis) is 59,85 dB in de dagperiode en 58,58 dB in de avondperiode. Dat betekent dat de grens van 60 dB die in vaktermen als "indringend" wordt omschreven, zo goed als bereikt is.

Dat geldt ook voor de Lden waarde (het logaritmische gemiddelde van dag-, avond- en nachtwaarden), die de grens van 60dB zelfs ruim overschrijdt op een hoogte van 7,50 meter. In de tabel is aangegeven dat het tot een waarde komt van 62,63 dBI. Daarmee komt de eerdere in dit dossier door de gemeente Woerden gemaakte inschatting van "niet hinderlijk" toch wel in een heel bijzonder daglicht te staan. Ook in de berekeningen op basis van het vigerende reken- en meetvoorschrift 2012 worden op een hoogte van 7,50 meter dergelijke waarde behaald.

C. De nieuwe cijfers in voornoemde tabel zijn voor ons ook aanleiding om een berekening te maken van de geluidsproductie, die ontstaat door een optelsom van het autoverkeer en gelijktijdig passerende treinen. Dat komt bij 360 treinpassages per dag en 13.000 motorvoertuigen per dag in elk geval 360 keer per dag voor.

Om te bepalen of en zo ja op welke wijze we de onderscheiden geluidsbelastingen mogen optellen, hebben we contact gezocht met de heer [REDACTED] van het bureau NAA (www.naa.nl). Hij heeft ons de rekentools verstrekt (openbare informatie), die van belang zijn om twee verschillende bronnen bij elkaar op te kunnen tellen. Deze rekenexercitie heeft de volgende data opgeleverd.

We gebruiken hiervoor de Lden waarden uit de tabel., rechterkolom, onderdeel "stijl asfalt" resp. " met raldempers".

Wegverkeer en Spoorverkeer Daytime opgeteld:	53	dB	1.5 m hoogte
Idem Evening	: 57,8	dB	4.5 m hoogte
Idem Night	: 62,7	dB	7.5 m hoogte

Ook uit deze opsomming blijkt dat de geluidsbelasting op 4,5 meter flink in de richting gaat van indringend(60 dB) en op 7.5 m zelfs die norm ruim overschrijdt.

4. Ten slotte wordt opgemerkt, dat de afstanden, die onderaan op blz. 5. worden genoemd m.b.t. dichtstbijzijnde weg- en spoorsegment niet 100 resp. 50 meter bedragen, maar maximaal 70 resp. maximaal 30 meter bedragen. We kunnen niet inschatten wat de consequenties van die bijstelling voor de antwoorden op vraag 3 betekenen.
