

Akoestisch onderzoek Geluidsanering

Gemeenten Aalten, Alphen aan den Rijn, Borsele, Brummen, Capelle aan den IJssel, Cuijk, De Ronde Venen, Den Helder, Diemen, Doetinchem, Elburg, Goes, Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam, Hellendoorn, Leidschendam-Voorburg, Middelburg, Montferland, Mook en Middelaar, Neder-Betuwe, Raalte, Súdwest-Fryslân, Venray en Vlissingen

Meerjaren Programma Geluidsanering (MJPG)

bij Saneringsplan zonder saneringsobjecten 2020

Van ProRail
Auteur Movares | dBvision

Kenmerk MJPG spoor / RM001471 / Sanering zonder saneringsobjecten 2019
Versie 1.1
Datum 29 juni 2020
Bestand MJPG spoor_Saneringsplan zonder saneringsobjecten 2019_Hoofdrapport_v1.0 dd. 29-06-2020

Status Definitief

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Geluidsanering spoor	4
1.2	Onderzoeksgebied Saneringsplan zonder saneringsobjecten	4
1.3	Leeswijzer	6
2.	Wettelijk kader	7
2.1	Scope van de sanering	7
2.2	Saneringsobjecten	7
3.	Onderzoeksaanpak	9
3.1	Vaststellen onderzoeksgebied	9
3.2	Rekenmodel (geluidmodel)	9
3.3	Eindmeldingslijst	10
3.4	Beschrijving van de onderzochte situatie	10
4.	Gebruikte gegevens	11
5.	Algemene informatie met betrekking tot de resultaten	12
6.	Gemeente Aalten	13
7.	Gemeente Alphen aan den Rijn	16
8.	Gemeente Borsele	19
9.	Gemeente Brummen	23
10.	Gemeente Capelle aan den IJssel	26
11.	Gemeente Cuijk	29
12.	Gemeente De Ronde Venen	32
13.	Gemeente Den Helder	36
14.	Gemeente Diemen	40
15.	Gemeente Doetinchem	44
16.	Gemeente Elburg	47
17.	Gemeente Goes	49
18.	Gemeente Gorinchem	52
19.	Gemeente Hardinxveld-Giessendam	54
20.	Gemeente Hellendoorn	57

21.	Gemeente Leidschendam-Voorburg	60
22.	Gemeente Middelburg	63
23.	Gemeente Montferland	65
24.	Gemeente Mook en Middelaar	68
25.	Gemeente Neder-Betuwe	71
26.	Gemeente Raalte	75
27.	Gemeente Súdwest-Fryslân	78
28.	Gemeente Venray	81
29.	Gemeente Vlissingen	85
	Bijlage Resultaten per adres	88

1. Inleiding

1.1 Geluidsanering spoor

In de Wet milieubeheer zijn regels opgenomen voor de aanpak van bestaande geluidknelpunten vanwege spoorverkeer: de geluidsanering. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de geluidsanering ligt bij de beheerder van de spoorinfrastructuur: ProRail.

ProRail moet uiterlijk op 31 december 2020 saneringsplannen indienen bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (verder IenW). De sanering is opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) als het Meerjarenprogramma geluid (MJPG).

1.2 Onderzoeksgebied Saneringsplan zonder saneringsobjecten

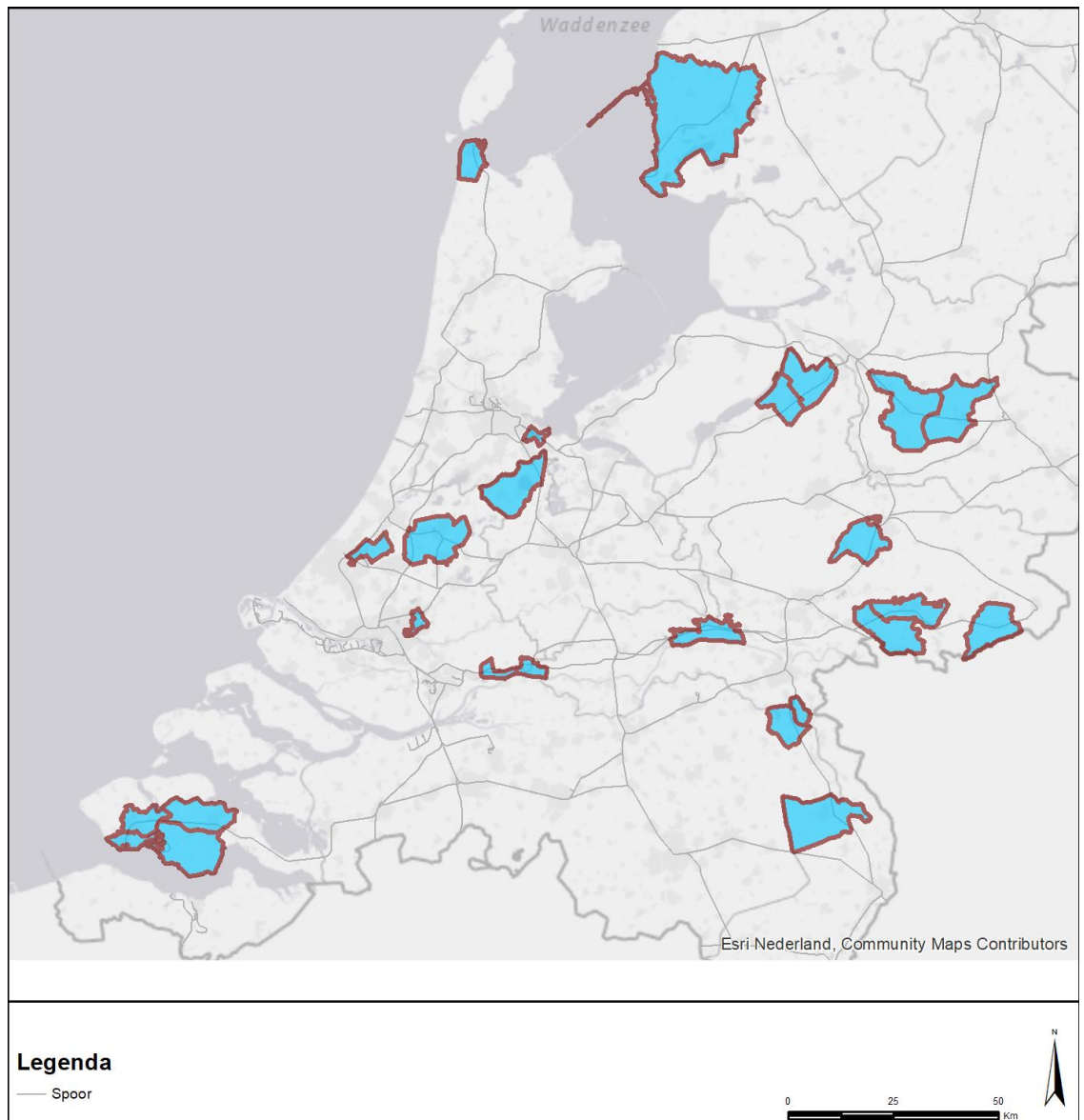
Het voorliggend onderzoek betreft de gemeenten waarvoor uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen saneringsobjecten binnen de gemeente zijn. Dat komt omdat de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen niet boven de saneringswaarde ligt. Ondanks dat er geen saneringsobjecten in deze gemeenten liggen, wordt voor deze gemeenten toch een saneringsplan opgesteld. Met dit saneringsplan wordt de sanering formeel en juridisch afgerond.

Specifiek zijn in deze rapportage de gemeenten opgenomen die voldoen aan het volgende uitgangspunt: Binnen de onderzoeksgebieden rond alle nog te saneren spoordelen die liggen binnen de betreffende gemeenten zijn geen saneringsobjecten (sanering A, B of C).

Voor een aantal te saneren spoordelen geldt dat het onderzoeksgebied reikt tot over de gemeentegrens van de gemeente waarin het spoor zich bevindt. In dat geval wordt deze aangrenzende gemeente benoemd in het hoofdstuk van de gemeente waarvoor dit saneringsplan wordt opgesteld.

In Figuur 1 is aangegeven voor welke gemeenten binnen de MJPG-scope de sanering wordt afgehandeld op basis van bovenstaande uitgangspunten.

In Tabel 1 zijn de gemeenten opgesomd waarvoor binnen dit onderzoek een saneringsplan is opgesteld. Tabel 2 bevat de lijst met gemeenten waarbinnen een deel van een onderzoeksgebied ligt waarvan het spoordeel gesaneerd wordt, maar waar het betreffende spoordeel in een andere gemeente ligt.



Figuur 1 Onderzoeksgebied van dit saneringsplan

Tabel 1 Gemeenten waarvoor dit Saneringsplan wordt opgesteld

Gemeente	Gemeente
Aalten	Gorinchem
Alphen aan den Rijn	Hardinxveld-Giessendam*
Borsele	Hellendoorn*
Brummen*	Leidschendam-Voorburg*
Capelle aan den IJssel	Middelburg

Gemeente	Gemeente
Cuijk	Montferland
De Ronde Venen*	Mook en Middelaar
Den Helder	Neder-Betuwe*
Diemen	Raalte
Doetinchem	Súdwest-Fryslân
Elburg	Venray*
Goes	Vlissingen

* Deze gemeenten bevatten naast de af te handelen scopegebieden ook nog kleine delen onderzoeksgebied van aangrenzende gemeenten welke niet kunnen worden afgehandeld binnen dit saneringsplan. De spoordelen van deze delen van onderzoeksgebieden liggen niet op het grondgebied van de betreffende gemeente. Deze delen van onderzoeksgebieden worden later bij de afhandeling van de sanering in die buurgemeenten meegenomen.

Tabel 2 Aangrenzende gemeenten met delen van onderzoeksgebieden, maar geen 'eigen' spoordelen

Gemeentenaam	Vermeld bij gemeente in dit rapport
Amsterdam	De Ronde Venen en Diemen
Boxmeer	Venray
Molenlanden	Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam
Rotterdam	Capelle aan den IJssel
Sliedrecht	Hardinxveld-Giessendam
Wassenaar	Leidschendam-Voorburg

1.3 Leeswijzer

Dit rapport bevat de volgende onderdelen:

- Hoofdstuk 1, paragraaf 1.1 en 1.2 (hiervoor), geeft een korte inleiding op het MJPG-spoor en de gemeenten waarop dit rapport betrekking heeft.
- Hoofdstuk 2 betreft een samenvatting van het wettelijk kader.
- Hoofdstuk 3 beschrijft de onderzoeksaanpak.
- Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van de gebruikte gegevens en de (veld)inventarisaties die voor dit onderzoek hebben plaats gevonden.
- Hoofdstuk 5 geeft algemene informatie die van belang is voor het lezen van de volgende hoofdstukken met de resultaten per gemeente.
- Hoofdstuk 6 en de navolgende hoofdstukken betreffen de resultaten per gemeente. Het betreft onder andere een kaart met de onderzoekslocaties en een algemene omschrijving van de specifieke situatie in de gemeente.
- Bijlage bevat per gemeente de adressen van de eindmeldingslijst¹ en de bijbehorende geluidbelasting zonder de maatregelen.

Een meer uitgebreide beschrijving van de uitgangspunten is opgenomen in het rapport 'Algemene uitgangspunten geluidsaneringsonderzoek spoor (MJPG)'.

¹ Bijlage 2 bevat de adressen op de eindmeldingslijst die geen saneringsobject (meer) blijken te zijn of die niet binnen de scope van dit onderzoek liggen. De eindmeldingslijst is per gemeente dus volledig overgenomen in bijlage 2. Een toelichting op de term 'eindmeldingslijst' is opgenomen in het volgende hoofdstuk.

2. Wettelijk kader

Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van het wettelijk kader en een beschrijving van de scope van het onderzoek. Een meer uitgebreide beschrijving van de uitgangspunten en de werkwijze is opgenomen in het rapport 'Algemene uitgangspunten geluidsaneringsonderzoek spoor (MJPG)'.

2.1 Scope van de sanering

De MJPG-sanering geldt voor het deel van het spoor, waarvoor geluidproductieplafonds zijn vastgesteld op grond van artikel 11.45, lid 1 van de Wet Milieubeheer (Wm). Deze informatie is opgenomen in het geluidregister.

De sanering is niet van toepassing op spoorlijnen die recent zijn aangelegd, zoals bijvoorbeeld de Betuweroute of de HSL-zuid en ook niet bij recente spoorprojecten, zoals bijvoorbeeld 'Sporen in Den Bosch'. Hiervoor zijn de geluidproductieplafonds vastgesteld, op grond van artikel 11.45, lid 2, Wm², en is de sanering reeds opgelost. Daar zijn al geluidbeperkende maatregelen afgewogen en waar nodig c.q. doelmatig getroffen³.

Ook is er geen saneringsplicht voor spoorlijnen met relatief weinig vervoer. Hier is de geluidproductie van het spoor immers gering. Dit betreft spoorlijnen met een geluidproductieplafond op basis van artikel 11.45, lid 3, Wm.

Verder is relevant dat voor een deel van het spoor de aanpak van de sanering reeds is voorzien onder de 'oude' Wet geluidhinder (voorafgaand aan de wijziging van de Wet milieubeheer van 1 juli 2012). Waar dit leidt tot een wijziging van het geluidproductieplafond is de MJPG-sanering niet meer van toepassing.

2.2 Saneringsobjecten

De sanering betreft de volgende gevallen (saneringscategorieën, artikel 11.57, Wm):

- A. saneringssituaties die door de gemeenten zijn gemeld aan de Minister van IenW (destijds VROM, omdat ze bij invoering van het Besluit geluidhinder spoorwegen in 1987 een te hoge geluidbelasting hadden⁴ en momenteel nog een geluidbelasting ondervinden van meer dan 65 dB en die nog niet zijn gesaneerd. De melding betreft de zogenoemde 'Eindmeldingslijst' (zie tekstkader op de volgende pagina).
- B. woningen, ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens met een geluidbelasting van meer dan 70 dB;
- C. woningen, ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens met een geluidbelasting van meer dan 60 dB langs trajecten waar de geluidbelasting meer dan 5 dB is toegenomen sinds de invoering van het Besluit geluidhinder spoorwegen. Deze 'grote groeitrajecten' zijn eerder geïnventariseerd en aangegeven in het Besluit geluid milieubeheer.

² Weliswaar is in artikel 11.56, lid 2, Wm aangegeven dat de sanering nog wel van toepassing kan zijn op spoordelen met een geluidproductieplafond o.b.v. artikel 11.45, lid 2, Wm voor zover dat is aangegeven in het Besluit geluidmilieubeheer (Bgm). In Bijlage 2, Bgm is de sanering echter voor geen enkel daarin genoemd spoorproject van toepassing verklaard.

³ In sommige situaties is het besluit tot het treffen van geluidbeperkende maatregelen al genomen en worden de maatregelen de komende tijd nog aangelegd.

⁴ De referentie daarvoor is de geluidbelasting in het jaar 1987 - het jaar waarin het Besluit geluidhinder spoorwegen is ingevoerd - en betreft o.a. woningen met een geluidbelasting in dat jaar van boven de 65 dB(A). Opgemerkt wordt dat deze geluidbelastingen die zijn bepaald voor het jaar 1987 zijn aangegeven met 'dB(A)' en de geluidbelastingen die zijn bepaald onder de Wet milieubeheer met 'dB'.

De saneringswaarden zijn aangegeven in Tabel 3.

Tabel 3 Saneringswaarden en streefwaarden

Saneringscategorie	Saneringswaarde
A.	65 dB
B.	70 dB
C.	60 dB

Eindmeldingslijst

Op grond van artikel 4.17 Besluit geluidhinder dienden gemeenten saneringssituaties ten gevolge van railverkeerslawaai voor 1 januari 2007 te melden. Verder aangeduid als "Eindmeldingslijst". Op deze lijst staan:

- alle woningen die in 1987 bij de invoering van het Besluit geluidhinder spoorwegen een hogere geluidbelasting hadden van meer dan 65 dB(A);
- andere geluidgevoelige objecten die in 1987 een geluidbelasting hadden van meer dan 60 dB(A) (zoals scholen, ziekenhuizen of verzorgingstehuizen);
- geluidgevoelige terreinen van zorginstellingen, die in 1987 een geluidbelasting op de grens van het terrein hadden van meer dan 65 dB(A).

Opgemerkt wordt dat ligplaatsen onder het Besluit geluidhinder niet geluidgevoelig waren en derhalve niet zijn c.q. mochten worden aangemeld voor de eindmelding. Daarnaast werden in artikel 4.17 van het Besluit geluidhinder woonwagenstandplaatsen uitgezonderd en mochten ook niet worden aangemeld voor de eindmelding.

De mogelijkheid voor melding is sinds 1 januari 2007 voor sanering langs spoorwegen beëindigd en de te onderzoeken saneringsvoorraad voor de sanering onder categorie A ligt dus sinds de laatst genoemde datum vast. Deze lijst wordt beheerd door ProRail en is als uitgangspunt aangeleverd voor dit onderzoek. De actuele status van de adressen op de eindmeldingslijst is in dit onderzoek nagegaan. Zie hiervoor hoofdstuk 3.

Het voorliggend onderzoek betreft de gemeenten waarvoor uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen saneringsobjecten binnen de gemeente zijn. Dat komt omdat de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen niet boven de saneringswaarde ligt.

3. Onderzoeksaanpak

3.1 Vaststellen onderzoeksgebied

Bij de voorbereiding van de saneringsplannen is de aanpak opgedeeld in verschillende onderdelen. Het betreft:

1. *Saneringsplannen zonder saneringsobjecten en zonder maatregelen:* Deze saneringsplannen betreffen de spoordelen waarlangs geen sprake is van een saneringssituatie en geen saneringsmaatregelen nodig zijn.
2. *MJPG-sanering al voorzien in projecten:* Dit betreft spoorprojecten die een spoorwijziging betreffen, die reeds worden uitgevoerd (besluit genomen) of in voorbereiding zijn, waarbij de MJPG-sanering is ondergebracht. Zoals al is vermeld in het rapport 'Algemene uitgangspunten onderzoek geluidsanering spoor' is een deel van de sanering ook reeds aangepakt bij 'autonome saneringsprojecten' (zonder spoorwijziging).
3. *MJPG-sanering overig:* Dit betreft de sanering, die niet valt onder één van de voorgaande twee onderdelen. De scope betreft, zoals aangegeven in paragraaf 2.1, de spoordelen waarvoor (nog) een saneringsplicht geldt.

Dit rapport betreft een onderzoek in het kader van het voornoemde eerste 'type' van de saneringsplannen. Voor dit eerste type van de saneringsplannen is het voorliggende rapport opgesteld die een groot aantal gemeenten betreffen. De gemeenten die dit rapport betreft zijn op kaart aangegeven in paragraaf 1.2. Tevens is een kaart opgenomen met de afbakening van het onderzoeksgebied.

3.2 Rekenmodel (geluidmodel)

De geluidbelastingen zijn berekend met een computersimulatiemodel (kortweg rekenmodel of geluidmodel genoemd), conform de standaard rekenmethode II uit het vigerende Reken- en Meetvoorschrift 2012 (Rmg2012, bijlage IV en bijlage VI) met het softwareprogramma WinHavik versie 8.70.

Het spoor en de bijbehorende akoestisch relevante gegevens, zoals intensiteiten, snelheden en spoortype alsmede de aan het spoor gerelateerde geluidafschermdende schermen en wallen zijn overgenomen uit het geluidregister (versie 1 november 2019). Dit betreft de zogenoemde situatie met 'volledig gevuld geluidproductieplafond', die bepalend is voor de vaststelling van de saneringsobjecten (adressen met een overschrijding van de saneringswaarde). Naast het spoor is de omgeving, waaronder de bebouwing rond het spoor, opgenomen in het geluidmodel.

Omdat de saneringswaarde niet wordt overschreden zijn geen geluidbeperkende maatregelen onderzocht.

De voor het onderzoek gehanteerde gegevens zijn aangegeven in hoofdstuk 4. Daarbij wordt ook ingegaan op de (veld)inventarisaties die voor dit onderzoek hebben plaatsgevonden. Ook is daar aangegeven op welke wijze de waarneempunten en rekenresultaten kunnen worden opgezocht.

3.3 Eindmeldingslijst

Zoals al aangegeven in paragraaf 2.2 zijn de objecten op de Eindmeldingslijst door de gemeenten gemeld aan de Minister van IenW. Bepalend voor de melding was de situatie in 1987. De actuele status van de adressen op de eindmeldingslijst is in dit onderzoek nagegaan. Zo is per adres vastgesteld of het binnen de scope van dit onderzoek ligt⁵. Voor de adressen binnen de scope is beoordeeld of het (nog) een geluidgevoelig object betreft. Als het geen geluidgevoelig object (meer) betreft dan is het geen saneringssituatie. Ook is de eindmeldingslijst gecorrigeerd voor adressen waarvoor een hogere waarde is verleend, standplaatsen, ligplaatsen en adressen die na 1987 zijn gebouwd⁶. Deze objecten worden niet behandeld onder saneringscategorie A maar kunnen nog wel vallen onder saneringscategorie B of C. In deze fase van het onderzoek is een (veld)inventarisatie uitgevoerd. De resultaten van deze inventarisatie zijn per gemeente vastgelegd. Zie hiervoor bijlage 2.

3.4 Beschrijving van de onderzochte situatie

Om te bepalen of sprake is van sanering is $L_{den,gpp}$ berekend: Een situatie met een geluidbelasting volgens een volledig opgevuld geluidproductieplafond zonder (nieuwe) geluidmaatregelen. Uit deze situatie blijkt of de saneringswaarde wordt overschreden en wat de saneringsobjecten zijn.

⁵ Hiervoor zijn de adressen van de eindmeldingslijst gekoppeld aan het BAG (Basisregistraties Adressen en Gebouwen) en is nagegaan of de adressen binnen de scope van dit onderzoek liggen. Indien een adres niet aan het BAG te koppelen was is bij de gemeente nagegaan of die nog aanvullende informatie had.

⁶ Ligplaatsen en standplaatsen hadden niet mogen worden aangemeld (zie definitie in paragraaf 2.2.).

4. Gebruikte gegevens

De gebruikte gegevens voor de vaststelling van het onderzoeksgebied zijn reeds benoemd in paragraaf 2.1 en 3.1.

Voor het onderzoeksgebied is een geluidmodel opgebouwd. De basis hiervoor bestond uit digitale bestanden (open-data), zoals het geluidregister (<http://www.geluidregisterspoor.nl/>), de BAG (Basisregistraties Adressen en Gebouwen) en het AHN2 (Actueel Hoogtebestand Nederland).

Daarnaast is een veldinventarisatie uitgevoerd en gebruik gemaakt van onder andere GoogleStreetView, Cyclomedia en baanvakvideo's.

Voor een aantal gemeenten is nadere informatie van ProRail van belang. Dit is enerzijds aangegeven in het rapport 'Algemene uitgangspunten geluidsaneringsonderzoek spoor (MJPG)'. Anderzijds zijn specifieke gegevens die per gemeente relevant zijn, aangegeven in het hoofdstuk van de desbetreffende gemeenten.

Een beoordeling heeft plaatsgevonden naar de aanwezigheid van geluidgevoelige bestemmingen, inclusief de actualiteit van de eindmeldingslijst. Die is beschouwd aan de hand van het BAG en een controle ter plaatse (veldwerk) voor zover het de adressen betreft binnen het onderzoeksgebied.

De (veld)inventarisaties zijn uitgevoerd in de loop van 2017 en 2018.

Het geluidmodel is opgebouwd op basis van deze gegevens. De in het rekenmodel gehanteerde waarneempunten en rekenresultaten op die punten zijn in te zien op een openbare viewer op <https://www.geluidregister.nl/mjpgspoor>.

5. Algemene informatie met betrekking tot de resultaten

Dit hoofdstuk betreft algemene informatie die bij het lezen van de volgende hoofdstukken met de resultaten per gemeente van belang is. Per gemeente zijn de volgende onderdelen beschreven:

1. Een samenvatting van de resultaten, met:
 - a) Een omschrijving van de situatie in de gemeente en de onderzoeksgebieden (weergave op kaart) die in deze studie zijn beschouwd. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.
 - b) De aantallen saneringsobjecten in de gemeente. Uit het onderzoek blijkt dat er in de gemeente geen saneringsobjecten zijn en dat is daar geluid.
2. Specifieke uitgangspunten voor de gemeente, waarbij wordt ingegaan op:
 - a) De eindmeldingslijst (met verwijzing naar de bijlage voor detailinformatie per adres).
 - b) Overige relevante gegevens zoals bijvoorbeeld eventueel aanwezige stalen spoorbruggen.

6. Gemeente Aalten

Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied in de gemeente Aalten is gelegen langs een deel van de spoorlijn Zevenaar – Winterswijk. Het onderzoeksgebied in deze gemeente is weergegeven in figuur 2 en figuur 3. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

Saneringsobjecten

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat er in de gemeente Aalten binnen de scope van dit onderzoek geen saneringsobjecten zijn. Dit vanwege het feit dat de geluidsbelasting niet hoger is dan 65 dB voor geluidsgevoelige objecten die zijn opgenomen op de eindmeldingslijst en dat de geluidsbelasting niet hoger is dan 70 dB voor objecten die niet zijn opgenomen op de eindmeldingslijst.

In het Besluit geluid milieubeheer zijn bovendien geen trajecten in deze gemeente aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.

Omdat er geen saneringsobjecten binnen de gemeente zijn gelegen is geen verder akoestisch onderzoek uitgevoerd naar geluidreducerende maatregelen.

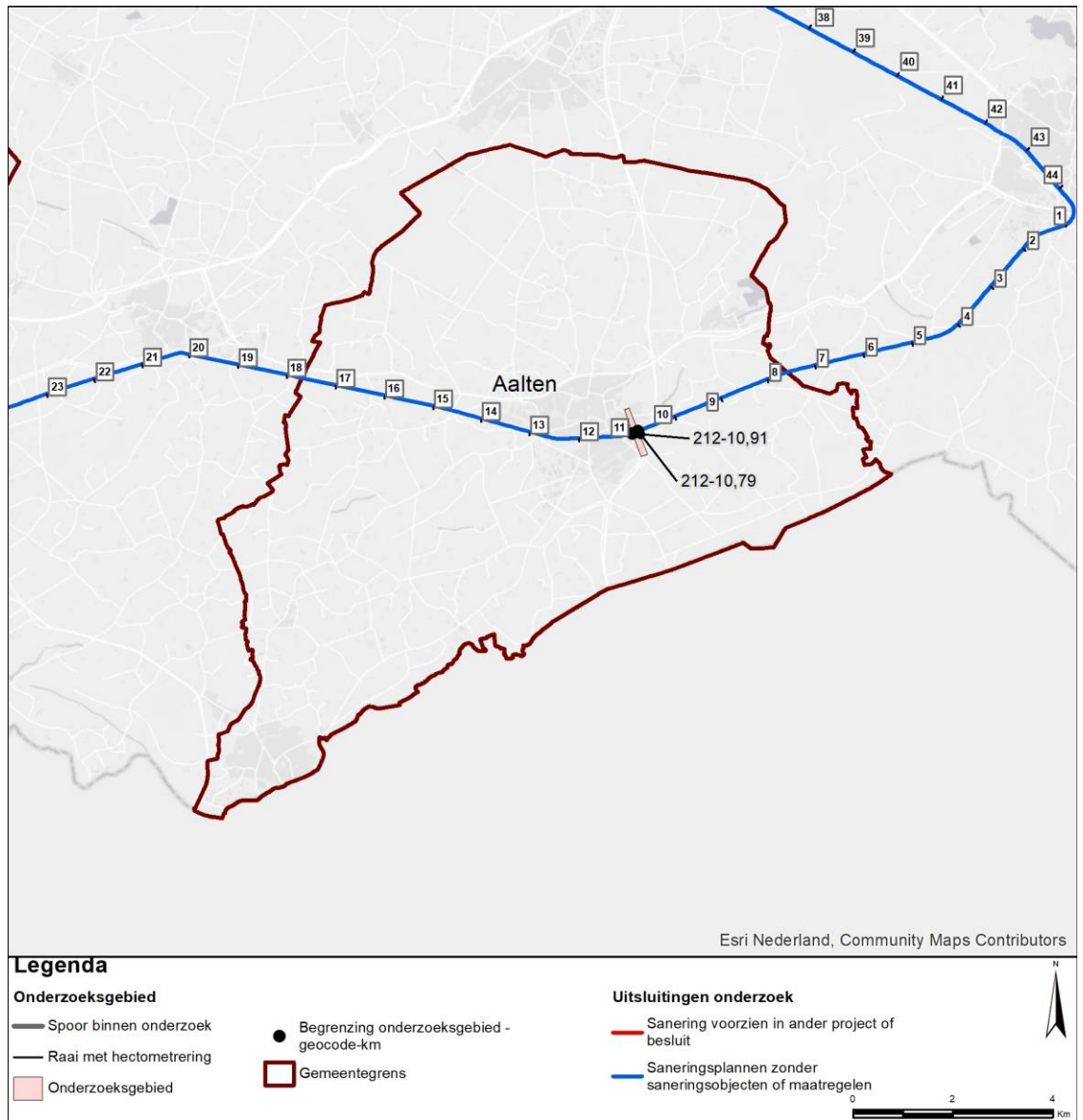
Specifieke uitgangspunten voor deze gemeente

Voor het onderzoek in deze gemeente zijn de uitgangspunten geïnterpreteerd.

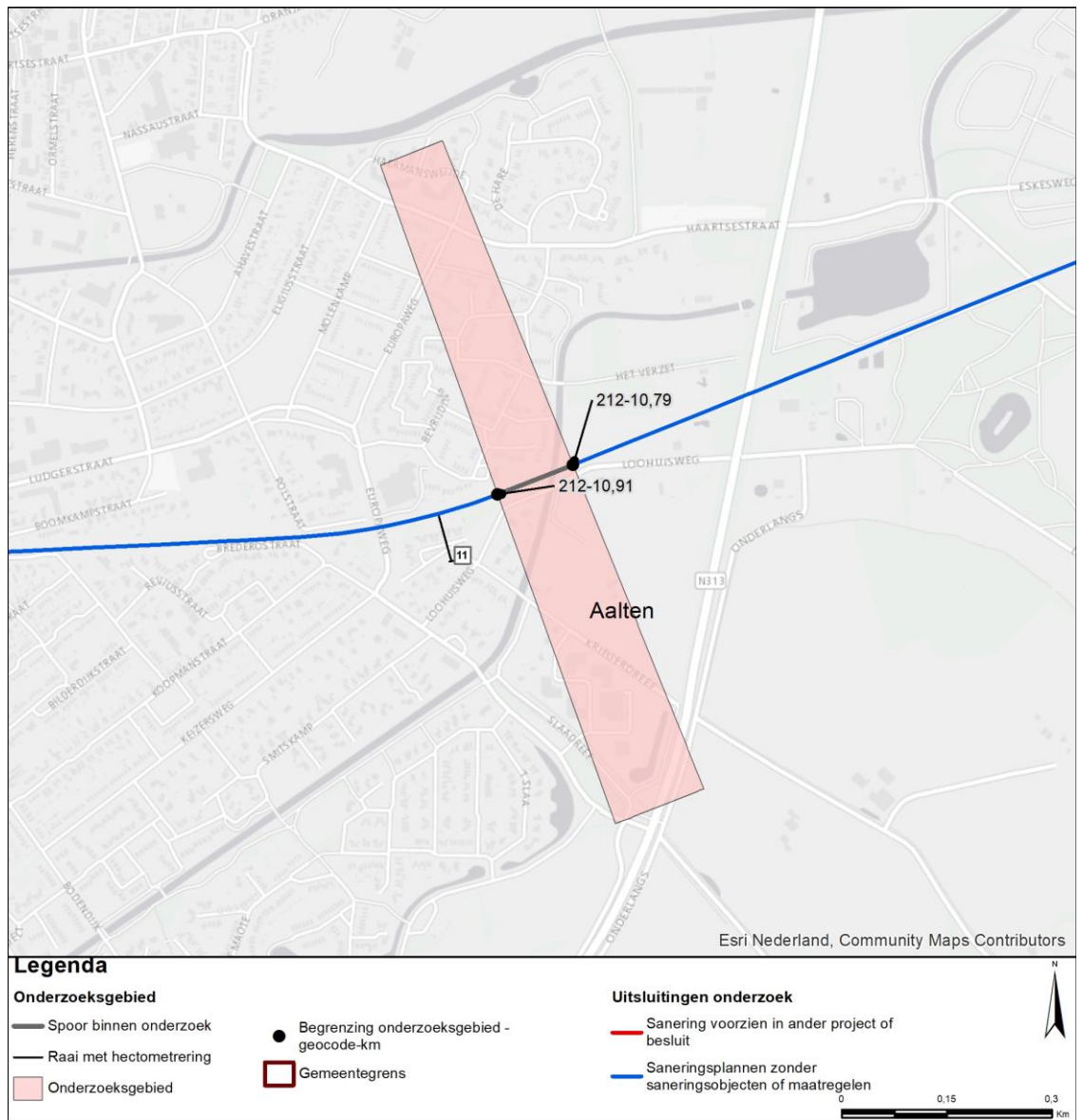
Uitgangspunten die voor alle onderzoeksgebieden in de gemeente relevant zijn, zijn al aangegeven bij de 'omschrijving van de situatie' in de voorgaande paragraaf. Meer specifieke uitgangspunten voor deze gemeente zijn hieronder aangegeven.

Eindmeldingslijst

In de Eindmeldingslijst zijn geen adressen binnen de gemeente Aalten opgenomen. Daarom is de gemeente Aalten niet weergegeven in de bijlage.



Figuur 2 Onderzoeksgebied in de gemeente Aalten



Figuur 3 Detailweergave onderzoeksgebied in de gemeente Aalten

7. Gemeente Alphen aan den Rijn

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat in de gemeente Alphen aan den Rijn er geen is sprake van sanering met betrekking tot het geluid van het spoor. Er zijn derhalve ook geen saneringsmaatregelen nodig. Hieronder is de situatie rondom het spoor samengevat voor de onderzoeksgebieden in deze gemeente.

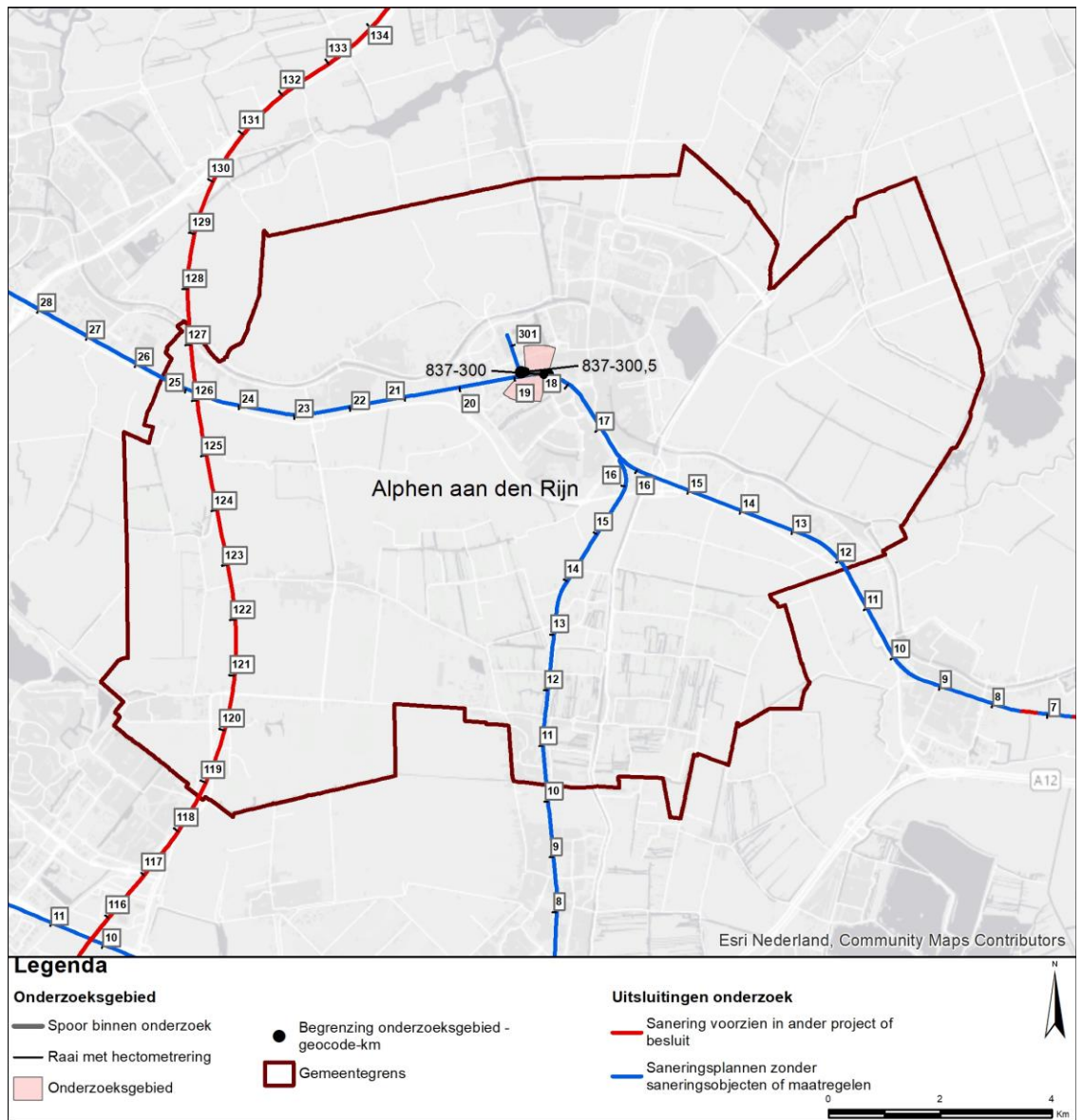
De spoorlijn ten westen van het station is de lijn tussen Leiden en Alphen aan den Rijn. Ten zuiden van het station splitst de spoorlijn en gaat enerzijds in de richting Utrecht en anderzijds in de richting Gouda. De sanering is niet van toepassing op de HSL-Zuid, waarvoor de geluidproductieplafonds zijn vastgesteld op basis van artikel 11.45 lid 2 van de Wet Milieubeheer.

Het onderzoeksgebied (zie figuur 4 en figuur 5) betreft het gebied langs het aftakkende zijspoor langs de Magazijnweg naar het bedrijventerrein (rond spoorkm 19,5). De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden is beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

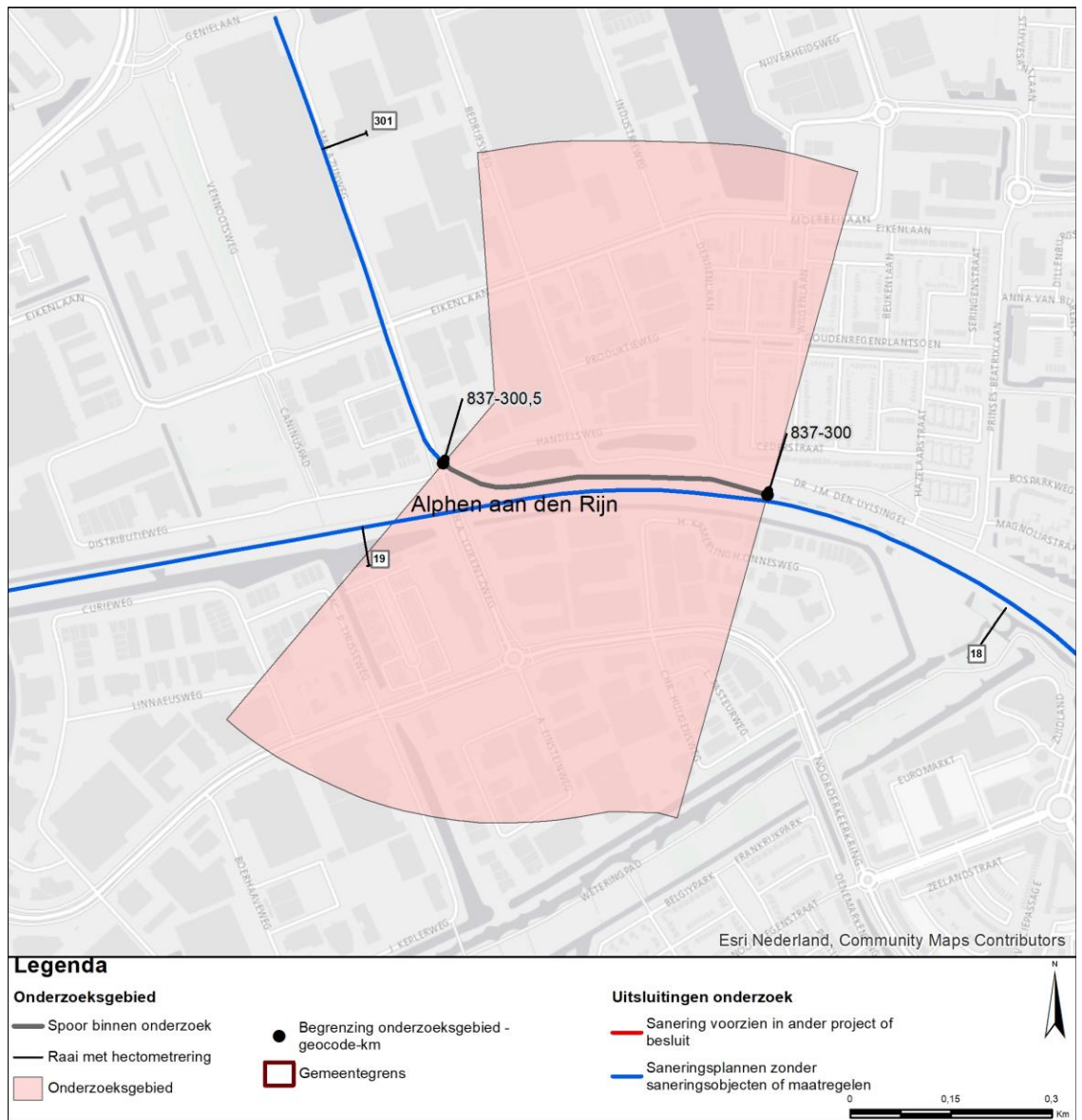
In bijlage 2 zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties. Uit een beschouwing van de eindmeldingslijst in relatie tot het onderzoeksgebied blijkt dat alle adressen op de eindmeldingslijst buiten dit onderzoek vallen (geen sanering in categorie A).

Langs het spoor naar het bedrijventerrein (onderzoeksgebied) liggen voornamelijk niet-geluidgevoelige bedrijfsgebouwen. Een uitzondering betreft de woningen op de zuidwest hoek van de Cederstraat. Hiervoor wordt de 70 dB(A) niet overschreden (geen sanering in saneringscategorie B).

Opgemerkt wordt dat in het Besluit geluid milieubeheer geen trajecten in deze gemeente zijn aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.



Figuur 4 Onderzoeksgebied in de gemeente Alphen aan den Rijn



Figuur 5 Detailweergave onderzoeksgebied in de gemeente Alphen aan den Rijn

8. Gemeente Borsele

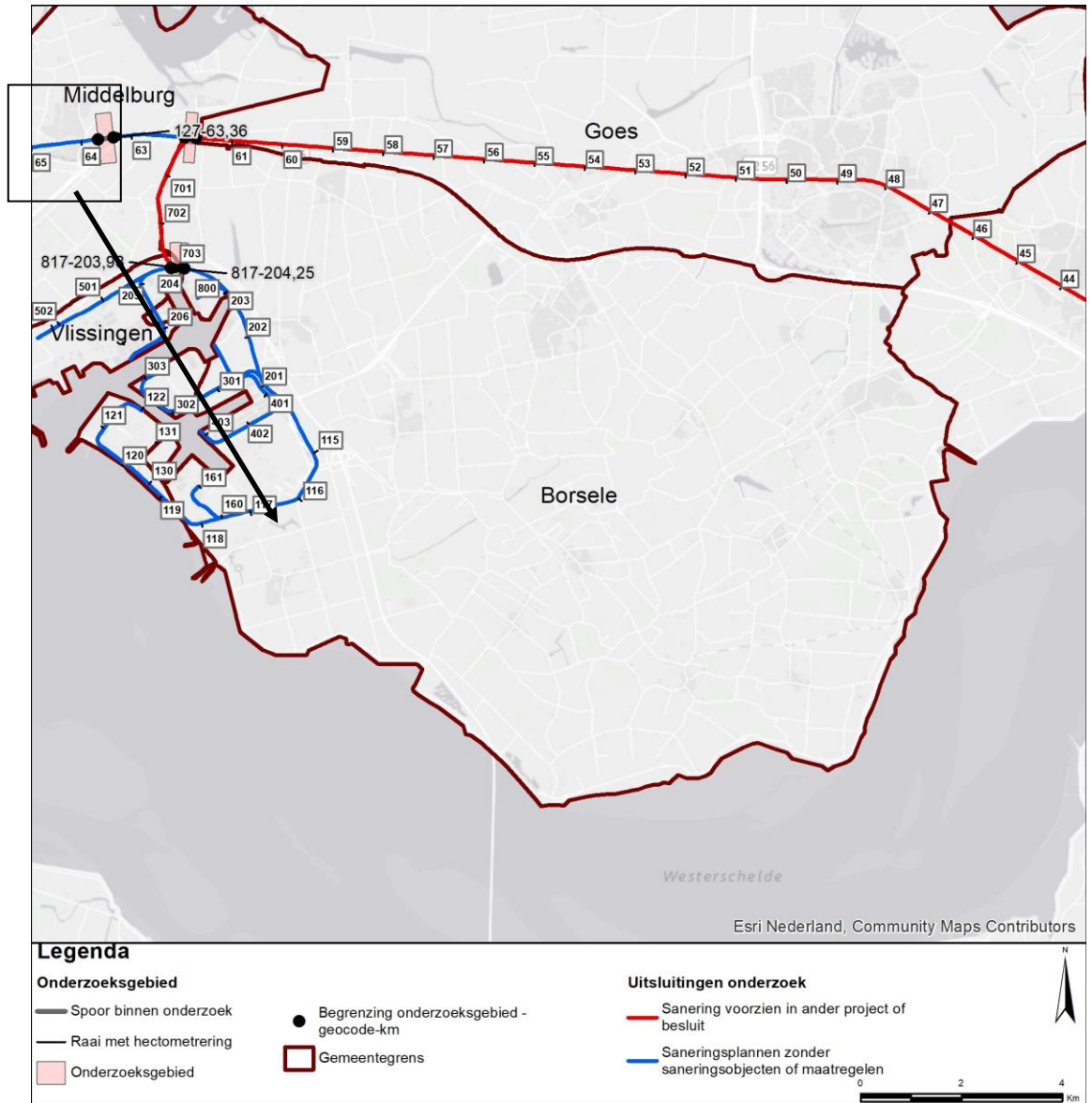
Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

Door de gemeente Borsele loopt de Sloelijn. Tevens ligt de Zeeuwse Lijn op de grens van deze gemeente. Dit zijn de aantakkingen van de Sloelijn op de Zeeuwse Lijn (ten oosten van Arnemuiden) en de aantakking op de spoorlijn in de haven van Vlissingen. De onderzoeksgebieden in deze gemeente zijn weergegeven in figuur 6. Tevens zijn in figuur 7 en figuur 8 detailweergaven van de onderzoeksgebieden weergegeven.

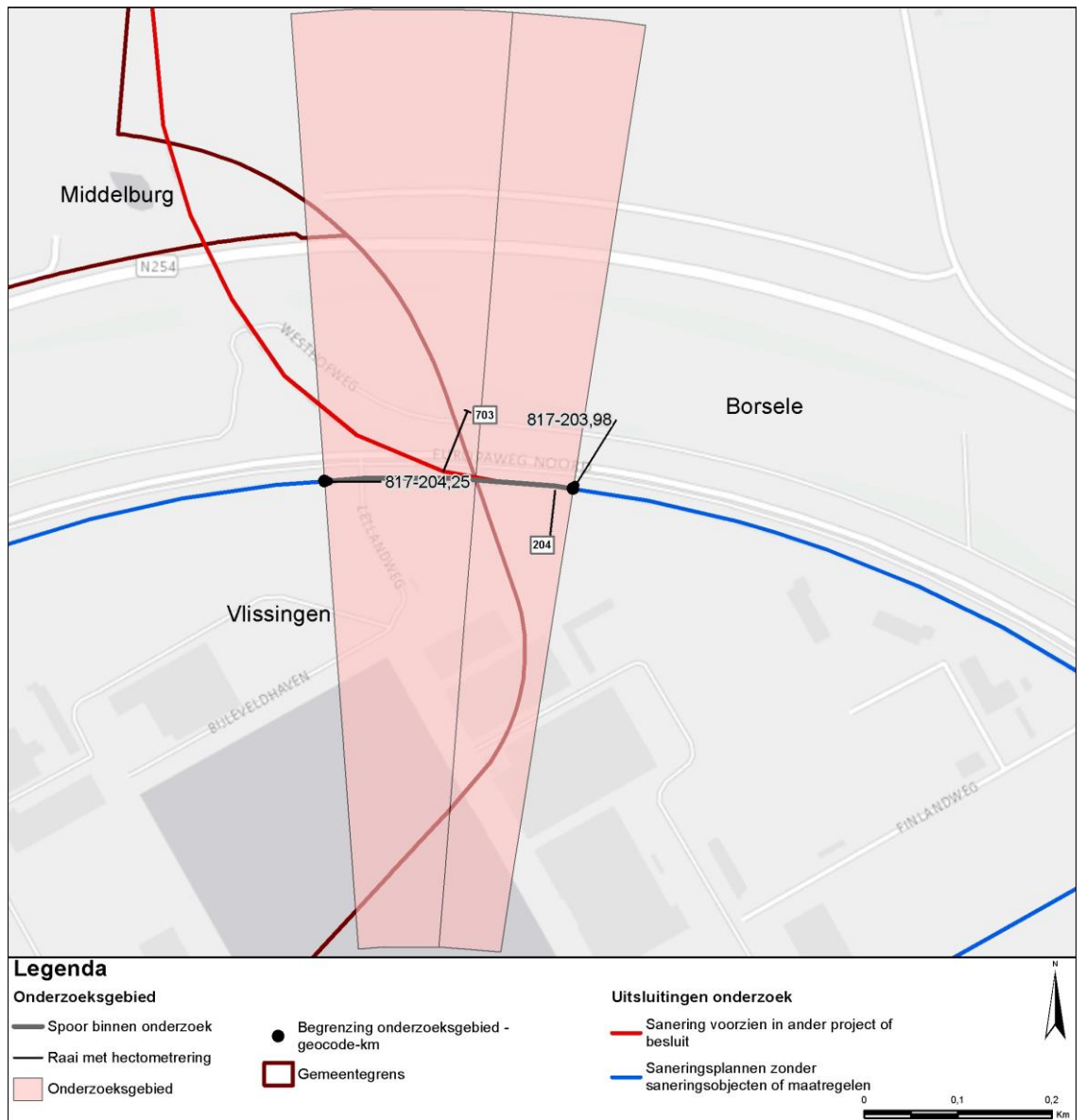
De sanering is niet van toepassing op de overige delen van de Sloelijn en het deel van de Zeeuwse Lijn ten oosten van de Sloelijn. Daarvoor zijn de geluidproductieplafonds vastgesteld op basis van artikel 11.45 lid 2 van de Wet Milieubeheer. De spoorlijn in de haven van Vlissingen is een zogenaamde 'dunne lijn' waarop weinig spoorverkeer aanwezig is. Deze 'dunne lijn' is uitgesloten van sanering. Het onderzoeksgebied ligt langs spoor, waar de geluidproductieplafonds zijn vastgesteld op grond van artikel 11.45, lid 2 van de Wet milieubeheer. In deze gebieden is toch onderzoek gedaan naar saneringssituaties om deze er mogelijk toch nog zijn. In deze situatie is de sanering in het verleden afgehandeld voor de Sloelijn maar niet voor het deel naar Borsele na de splitsing op de grens van Vlissingen en Borsele.

De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn verder beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

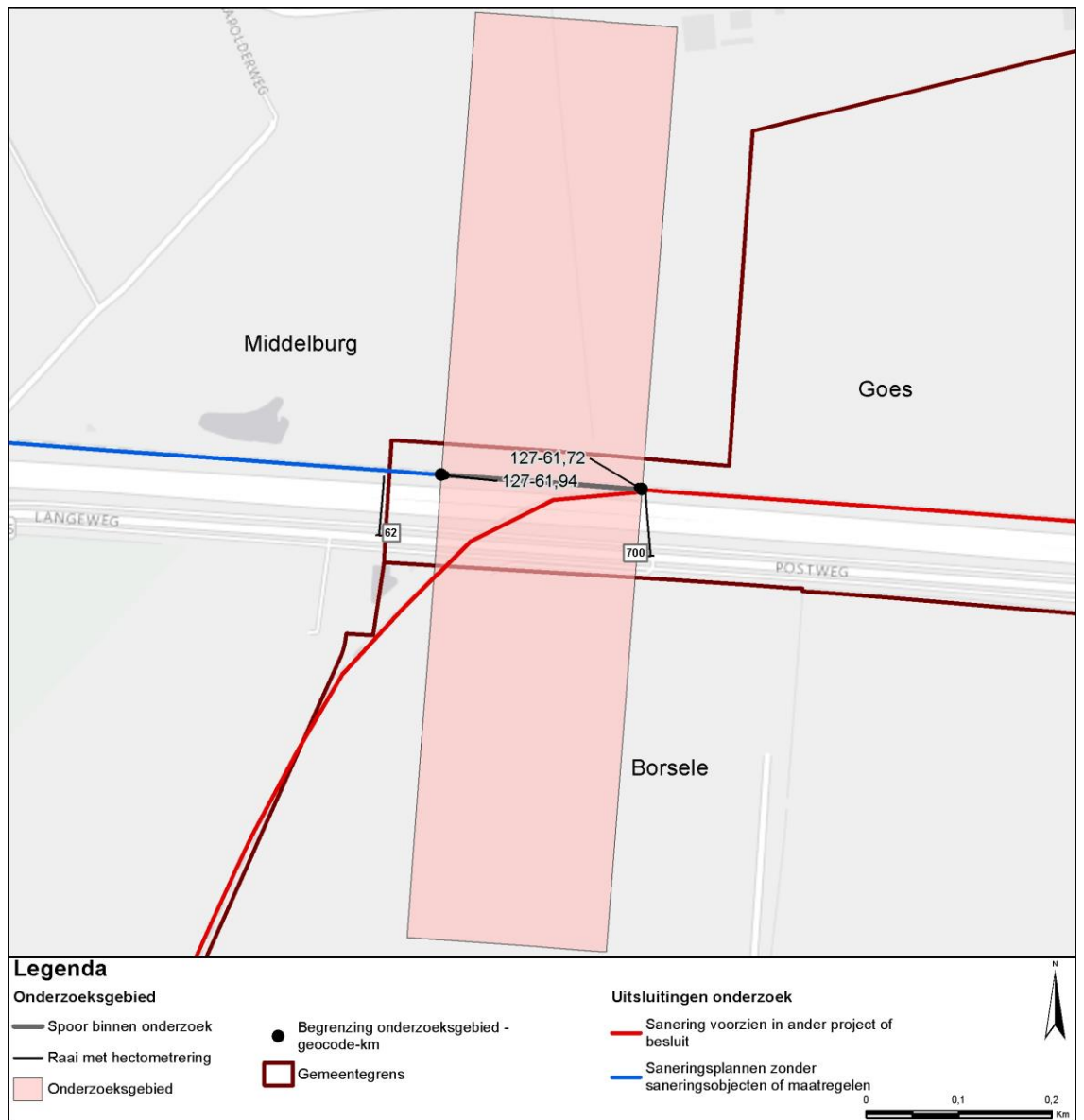
Uit de studie naar de situatie in de onderzoeksgebieden blijkt dat er nabij het spoor geen geluidgevoelige objecten aanwezig zijn. Er zijn daarom geen saneringsobjecten. Opgemerkt wordt dat er ook geen adressen op de Eindmeldingslijst in deze gemeente staan.



Figuur 6 Onderzoeksgebieden in de gemeente Borsele.



Figuur 7 Detailweergave (1) onderzoeksgebieden in de gemeente Borsele.



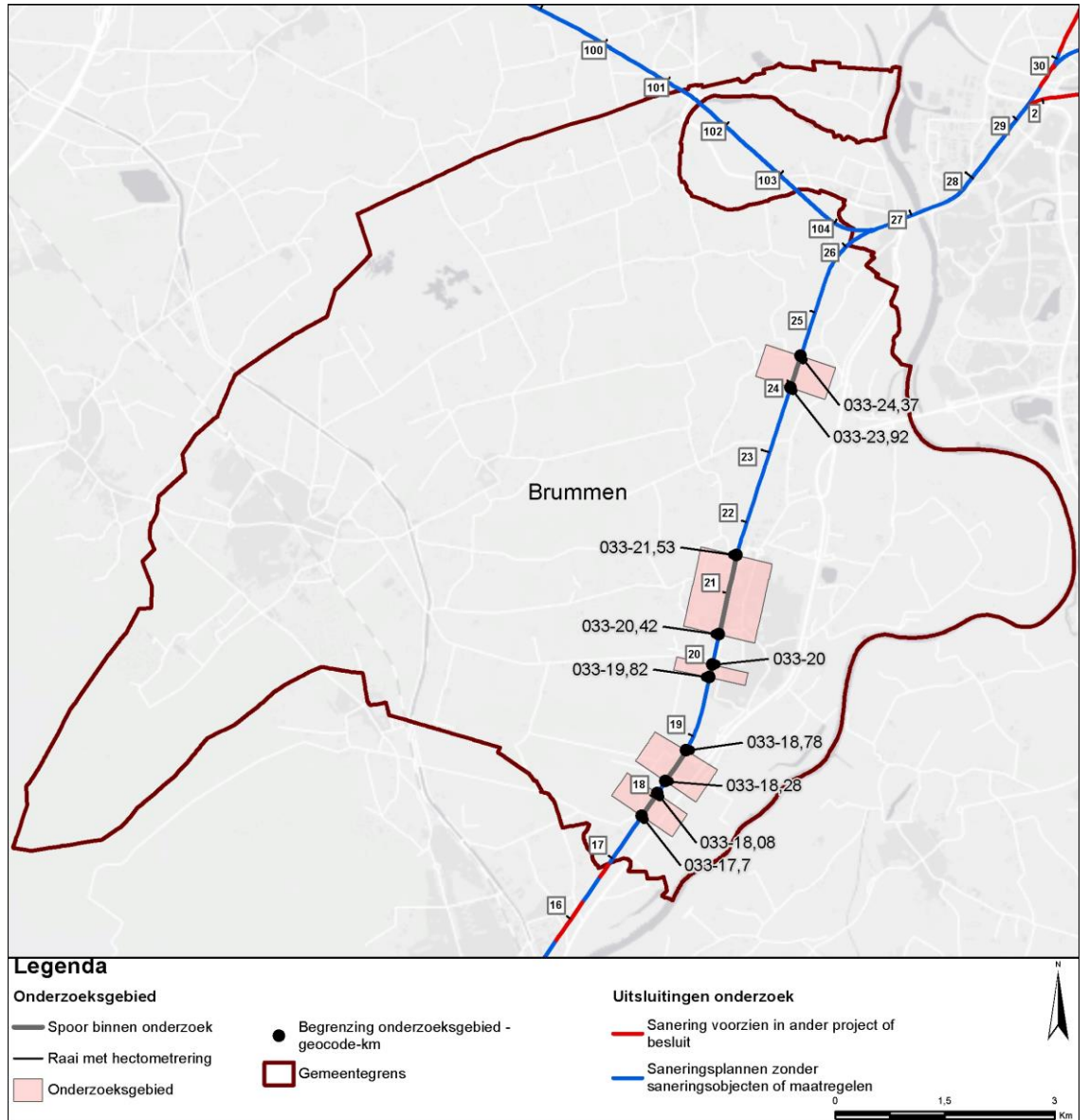
Figuur 8 Detailweergave (2) onderzoeksgebieden in de gemeente Borsele. Het te saneren spoordeel bevindt zich in de gemeente Goes.

9. Gemeente Brummen

Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

De onderzoeksgebieden in de gemeente Brummen zijn gelegen langs een deel van de spoorlijn Arnhem – Zutphen. De onderzoeksgebieden in deze gemeente zijn weergegeven in figuur 9. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat er in de gemeente Brummen binnen de scope van dit onderzoek geen saneringsobjecten zijn.



Figuur 9 Onderzoeksgebieden in de gemeente Brummen

Specifieke uitgangspunten voor deze gemeente

Voor het onderzoek in deze gemeente zijn de uitgangspunten geïnventariseerd. Uitgangspunten die voor alle onderzoeksgebieden in de gemeente relevant zijn, zijn al aangegeven bij de 'omschrijving van de situatie' in de voorgaande paragraaf. Meer specifieke uitgangspunten voor deze gemeente zijn hieronder aangegeven.

PréNoMo Raildempers

ProRail heeft de afgelopen tijd vooruitlopend op de saneringsonderzoeken reeds raildempers aangelegd binnen de gemeente Brummen. Deze zogenaamde PréNoMo raildempers zijn gelegen op de in de onderstaande tabel opgenomen locaties. Met deze raildempers is in de berekening van $L_{den,gpp}$ geen rekening gehouden.

Tabel 4 PréNoMo raildempers

Geocode	Maatregel	Van km	Tot km	Lengte [m]	Hoogte [m]	Locatie t.o.v. spoor
034	Raildempers	21.15	21.40	255	n.v.t.	Beide sporen

* In verband met technische beperkingen is de lengte niet altijd gelijk aan de afstand tussen "Van km" en "Tot km"

Eindmeldingslijst

In de bijlage zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties. Door de gemeente is aangegeven dat de Wet geluidhinder sanering voor deze bestemmingen is afgehandeld.

Resterend onderzoeksgebied

Binnen de gemeente Brummen bevindt zich naast de af te handelen scopegebieden zonder saneringsobjecten ook nog een deel onderzoeksgebied van een spoordeel welke niet wordt meegenomen in dit saneringsplan. Het spoordeel van dit deel van een onderzoeksgebied ligt niet op het grondgebied van deze gemeente. Dit deel van een onderzoeksgebied wordt later bij de afhandeling van de sanering in de gemeente Rheden meegenomen.

10. Gemeente Capelle aan den IJssel

Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

Door de gemeente Capelle aan den IJssel loopt het spoor van Gouda naar Rotterdam.

Voor het grootste deel van het spoor van Gouda naar Rotterdam binnen de gemeente Capelle aan den IJssel is in 2013 een besluit⁷ genomen (als bedoeld in artikel 4.23 van het Besluit Geluidhinder) en zijn maatregelen genomen om de sanering op te lossen. Voor de woningen op de Eindmeldingslijst langs dit traject zijn, indien nodig, Hogere Waarden verleend. Daarmee is de sanering langs het spoorgedeelte van km. 45.09 tot aan de gemeentegrens met gemeente Zuidplas niet meer aan de orde. Dit gedeelte van het spoor van Rotterdam naar Gouda binnen de gemeente Capelle aan den IJssel valt daarom buiten de scope van dit onderzoek.

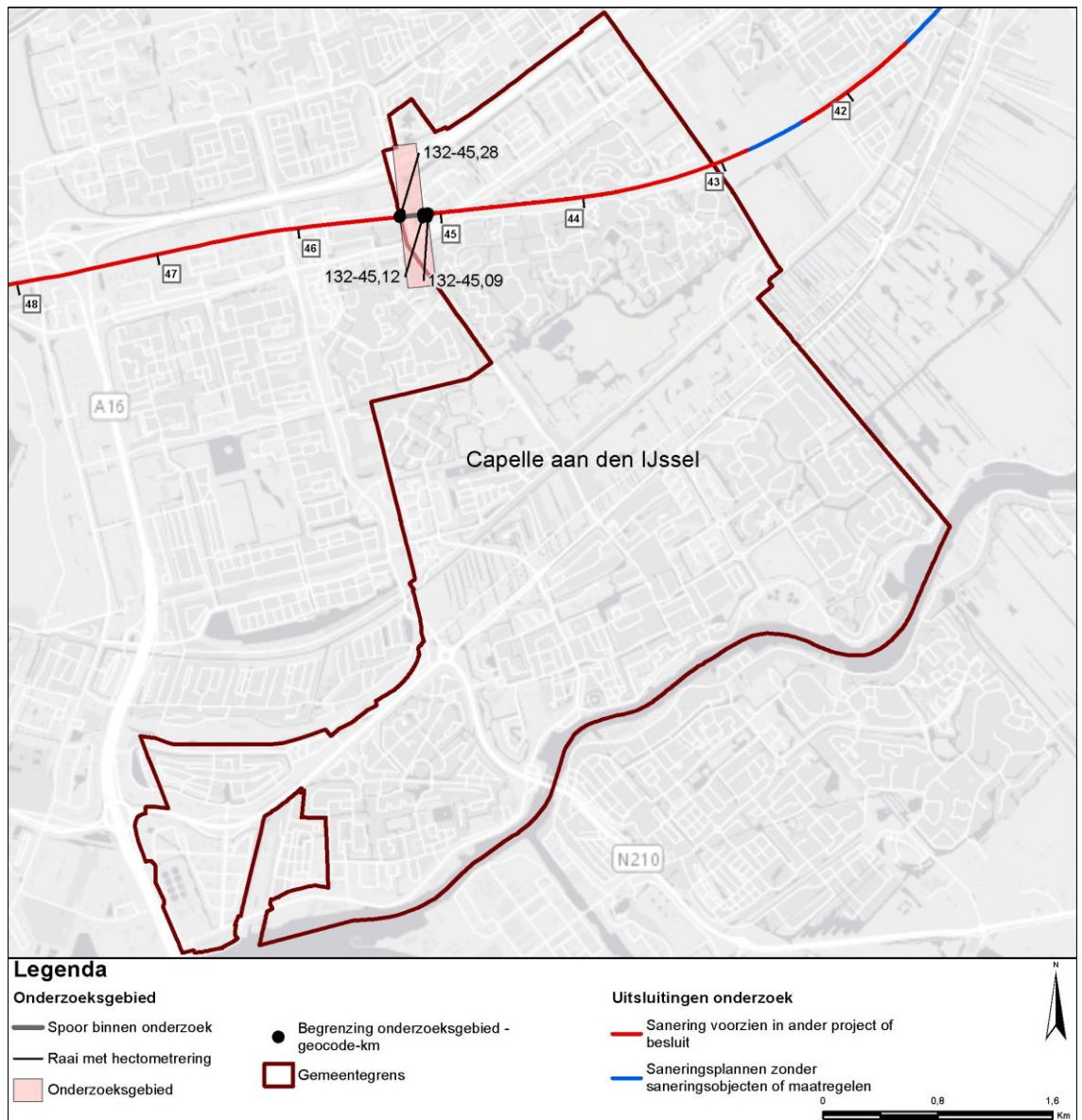
Voor het gedeelte van het spoor van Gouda naar Rotterdam vanaf de gemeentegrens met Rotterdam tot km. 45.09 blijkt uit de studie naar de situatie in het onderzoeksgebied dat er geen geluidgevoelige objecten aanwezig zijn binnen de gemeente Capelle aan den IJssel. Er zijn daarom geen saneringsobjecten, en dus ook geen clusters binnen de gemeente Capelle aan den IJssel.

Het onderzoeksgebied in deze gemeente is weergegeven in figuur 10 en figuur 11. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

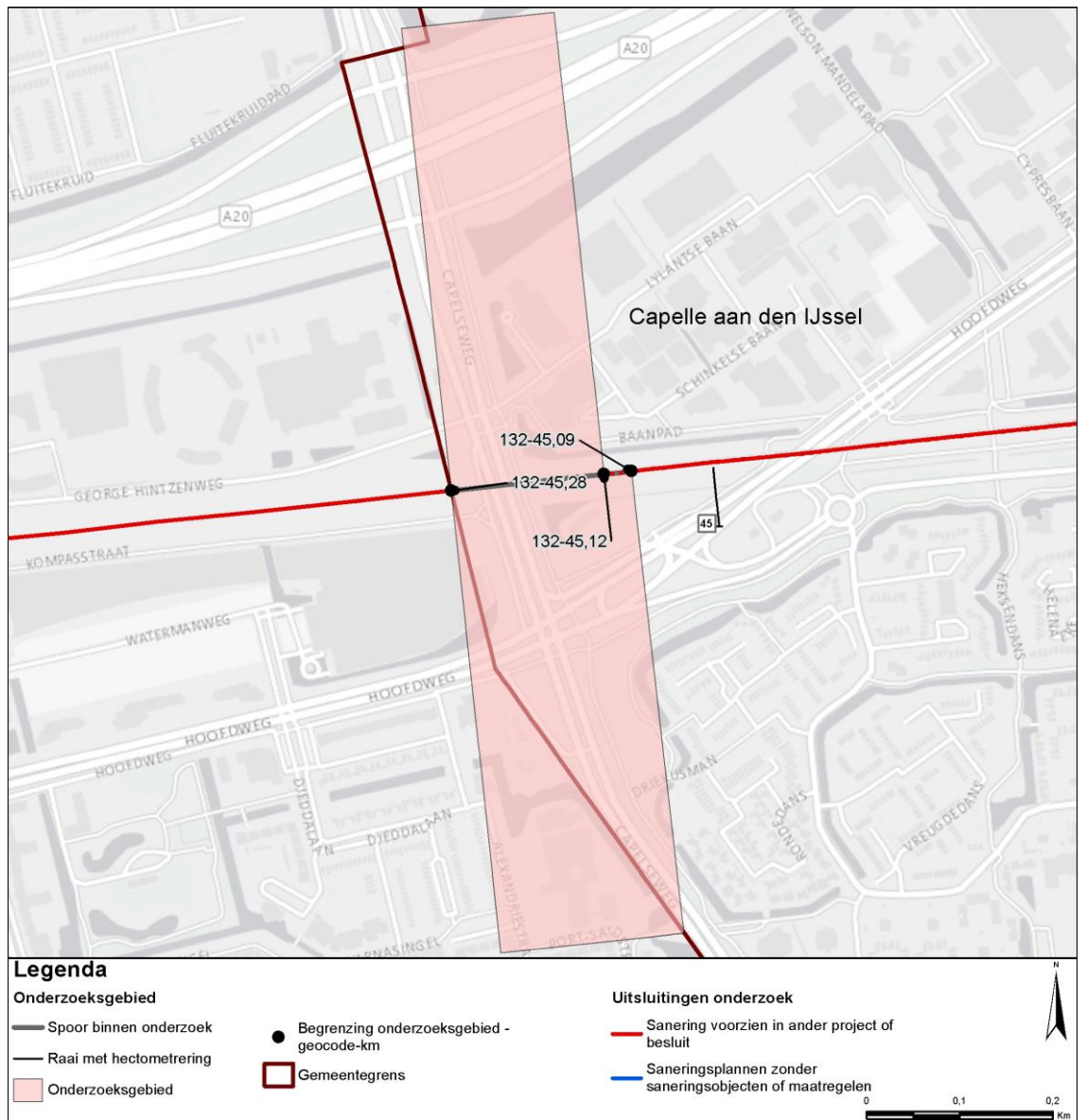
Aansluitend onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied langs een deel van het spoor, dat is meegenomen in dit saneringsplan, ligt in een andere gemeente dan de gemeente Capelle aan den IJssel. In dit geval betreft het een deel van het onderzoeksgebied van het spoordeel met Geocode 132 van km. 45.09 tot km. 45.28. Dit deel van het onderzoeksgebied bevindt zich in de gemeente Rotterdam.

⁷ Besluit IenM/BSK-2013/81328, 3 mei 2013



Figuur 10 Onderzoeksgebied in de gemeente Capelle aan den IJssel.



Figuur 11 Detailweergave onderzoeksgebied in de gemeente Capelle aan den IJssel.

11. Gemeente Cuijk

Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied ligt langs de spoorlijn tussen Nijmegen en Venlo. De onderzoeksgebieden in de gemeente Cuijk zijn weergegeven in figuur 12 en figuur 13. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden is beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

Saneringsobjecten

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat er in de gemeente Cuijk binnen de scope van dit onderzoek geen saneringsobjecten zijn. Er is geen woning op de Eindmeldingslijst met een geluidbelasting die hoger is dan 65 dB. Daarom is er geen sprake van saneringscategorie A. Omdat er ook geen (andere) woningen zijn met een geluidbelasting hoger dan 70 dB, en er geen sprake is van een groei van meer dan 5 dB t.o.v. de situatie in 1987, zijn er ook geen woningen in saneringscategorie B.

In het Besluit geluid milieubeheer zijn geen trajecten in deze gemeente aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.

Specifieke uitgangspunten voor deze gemeente

Voor het onderzoek in deze gemeente zijn de uitgangspunten geïnventariseerd. Uitgangspunten die voor alle onderzoeksgebieden in de gemeente relevant zijn, zijn al aangegeven bij de 'omschrijving van de situatie' en 'clusters met saneringsobjecten' in de voorgaande paragraaf. Meer specifieke uitgangspunten voor deze gemeente zijn hieronder aangegeven.

Eindmeldingslijst

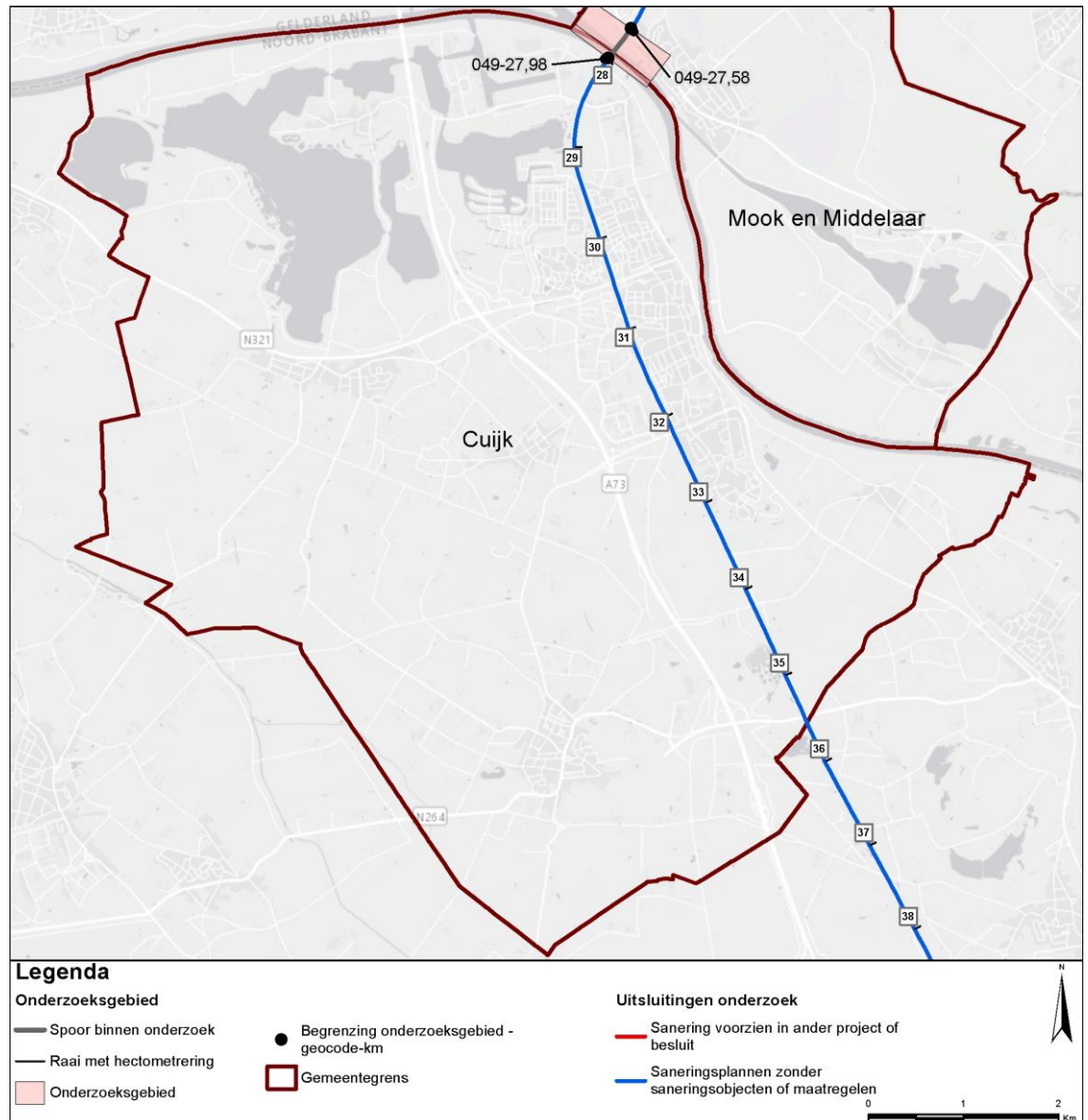
In bijlage 2 zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties. Sommige adressen op de Eindmeldingslijst zijn er nu bijvoorbeeld niet meer en andere adressen zijn van woningen die herbouwd zijn na 1987.

Stalen bruggen

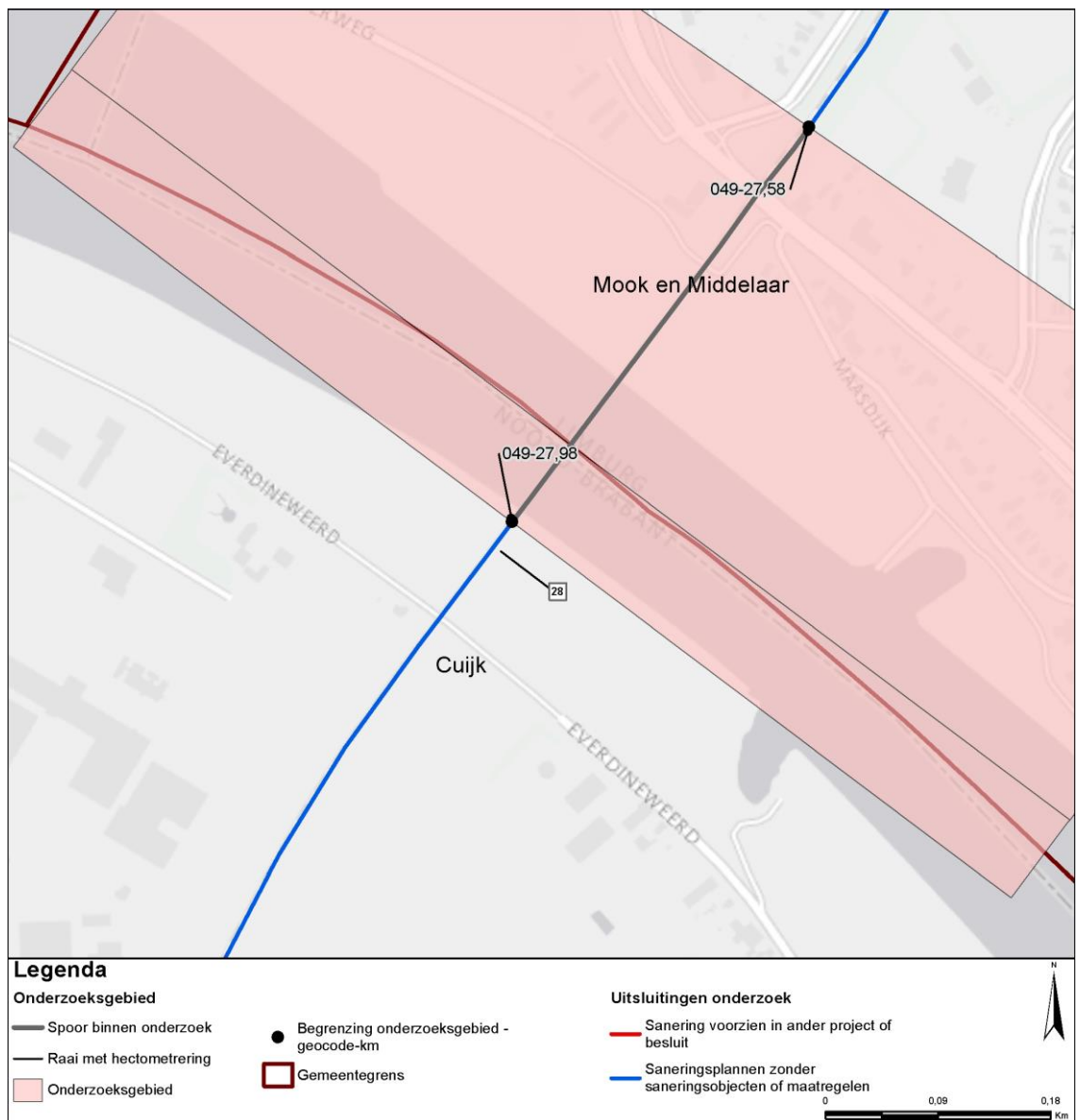
In de geluidberekeningen is uitgegaan van een stalen brug over de Maas gelegen nabij de woningen aan de Maasdijk. Deze brug heeft in het geluidregister een brugtoeslag van +10 dB.

Samenloop met het spoorwegproject Maaslijn

Met het project Maaslijn bestaat onder andere het voornemen om de spoorlijn Nijmegen – Venlo te elektrificeren, een station in Grubbenvorst te realiseren en het spoor op meerdere plaatsen te verdubbelen naar twee sporen. Eventuele wijzigingen door het project Maaslijn in de gemeente Cuijk kunnen er niet toe leiden dat de saneringsomvang toeneemt. Daarom is het project Maaslijn voor dit saneringsplan zonder saneringsobjecten niet relevant.



Figuur 12 Onderzoeksgebied in de gemeente Cuijk.



Figuur 13 Detailweergave onderzoeksgebied in de gemeente Cuijk.

12. Gemeente De Ronde Venen

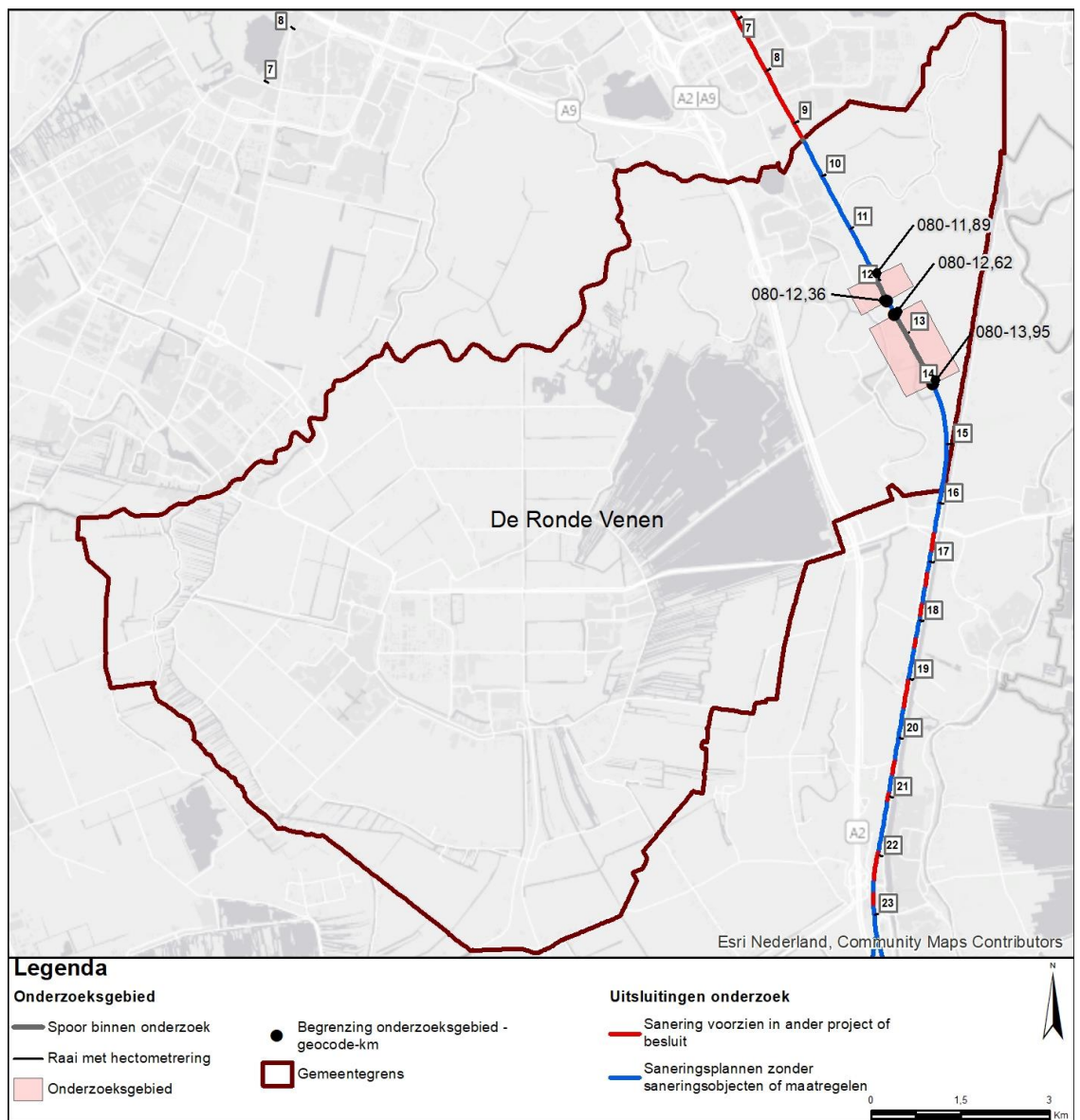
Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

Door de gemeente De Ronde Venen loopt het spoor Amsterdam - Utrecht. De onderzoeksgebieden in deze gemeente zijn weergegeven in figuur 14 en figuur 15. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

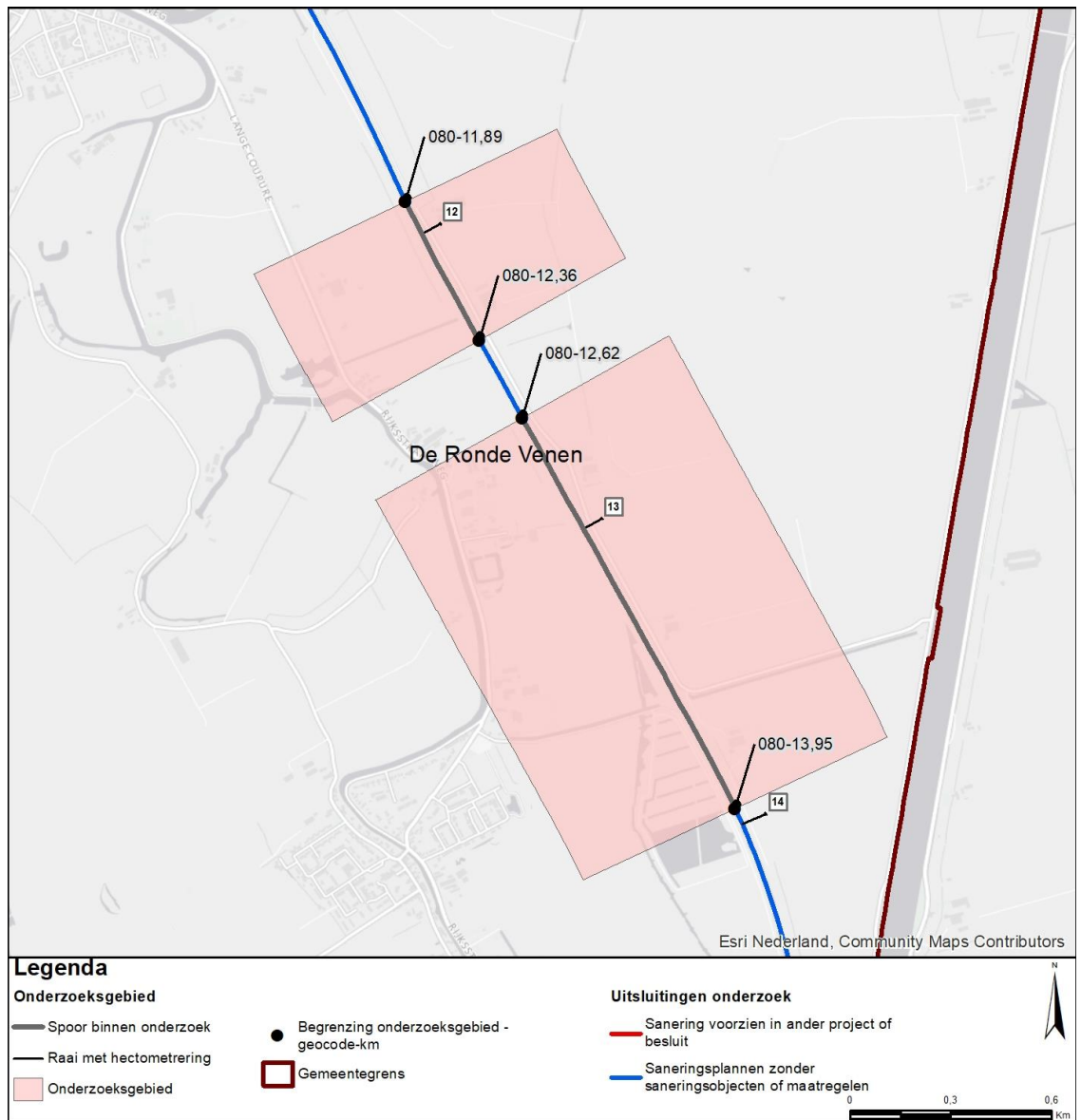
Saneringsobjecten

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat er in de gemeente Aalten binnen de scope van dit onderzoek geen saneringsobjecten zijn. Er is geen woning op de Eindmeldingslijst met een geluidbelasting die hoger is dan 65 dB waarvoor de sanering nog niet eerder is afgehandeld. Daarom is er geen sprake van saneringscategorie A. Omdat er ook geen (andere) woningen zijn met een geluidbelasting hoger dan 70 dB, en er geen sprake is van een groei van meer dan 5 dB t.o.v. de situatie in 1987, zijn er ook geen woningen in saneringscategorie B.

In het Besluit geluid milieubeheer zijn geen trajecten voor deze gemeente aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.



Figuur 14 Onderzoeksgebieden in de gemeente De Ronde Venen.



Figuur 15 Detailweergave onderzoeksgebieden in de gemeente De Ronde Venen.

Specifieke uitgangspunten voor deze gemeente

Voor het onderzoek in deze gemeente zijn de uitgangspunten geïnventariseerd. Uitgangspunten die voor alle onderzoeksgebieden in de gemeente relevant zijn, zijn al aangegeven bij de 'omschrijving van de situatie' in de voorgaande paragraaf. Meer specifieke uitgangspunten voor deze gemeente zijn hieronder aangegeven.

Eindmeldingslijst

In bijlage 2 zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties. Sommige adressen op de eindmeldingslijst zijn er nu bijvoorbeeld niet meer en andere adressen zijn van woningen die herbouwd zijn na 1987.

Aansluitend onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied langs een deel van het spoor, dat is meegenomen in dit saneringsplan, ligt in een andere gemeente dan de gemeente De Ronde Venen geldt dat het onderzoeksgebied reikt tot over de gemeentegrens. In dit geval betreft het een deel van het onderzoeksgebied van het spoordeel met Geocode 080 van km. 9.31 tot km. 9.31. Dit deel van het onderzoeksgebied bevindt zich in de gemeente Amsterdam.

Resterend onderzoeksgebied

Binnen de gemeente De Ronde Venen bevindt zich naast de af te handelen scopegebieden zonder saneringsobjecten ook nog een deel onderzoeksgebied van een spoordeel welke niet wordt meegenomen in dit saneringsplan. Het spoordeel van dit deel van een onderzoeksgebied ligt niet op het grondgebied van deze gemeente. Dit deel van een onderzoeksgebied wordt later bij de afhandeling van de sanering in de gemeente Amsterdam meegenomen.

13. Gemeente Den Helder

Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

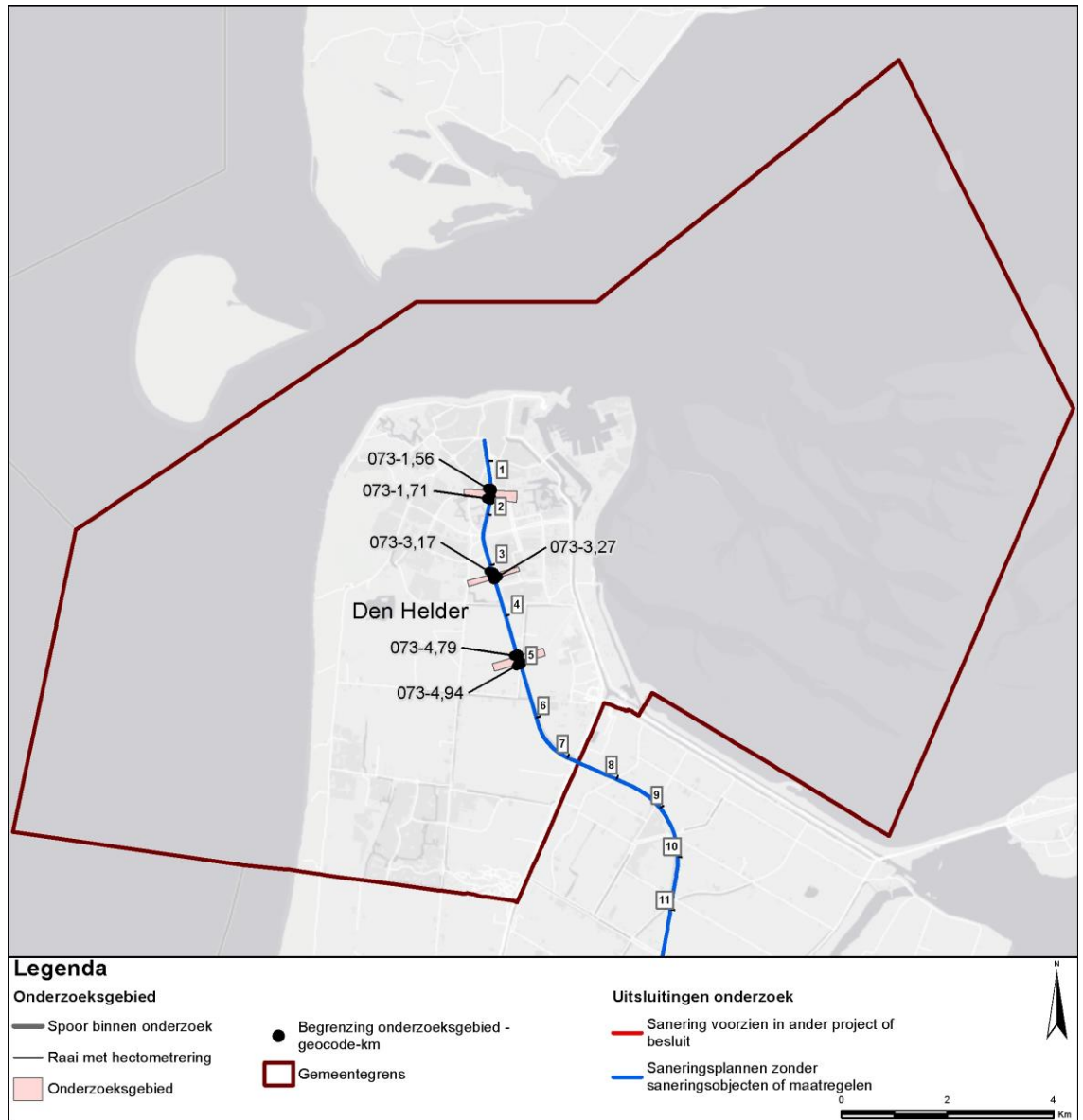
Het spoor in de gemeente Den Helder komt vanuit de noordzijde vanaf station Den Helder en gaat aan de zuidzijde naar Heerhugowaard. De onderzoeksgebieden in deze gemeente zijn weergegeven in figuur 16 en figuur 17. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

Saneringsobjecten

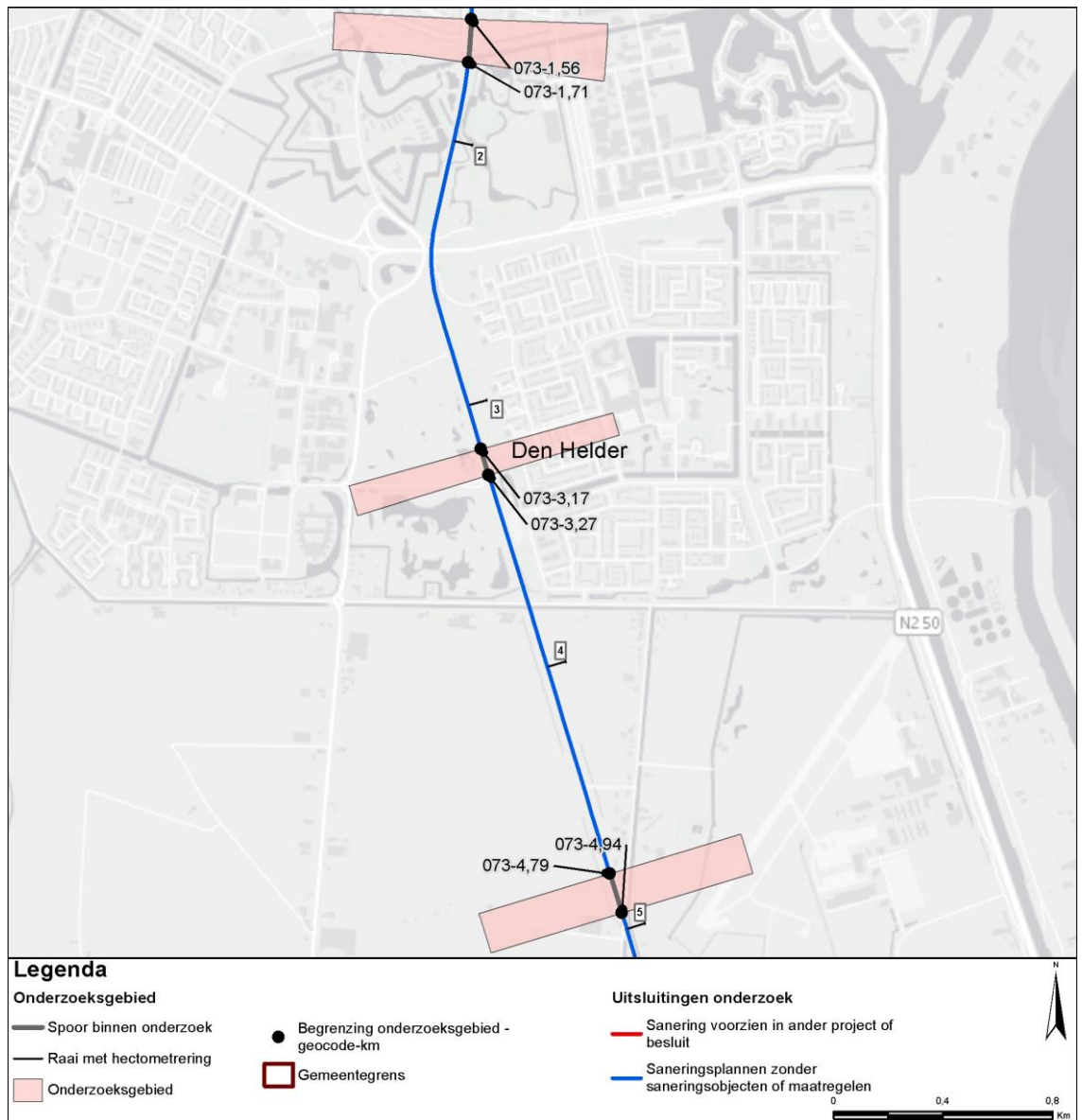
Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat er in deze gemeente geen saneringsobjecten zijn. Er zijn derhalve ook geen geluidbeperkende maatregelen nodig. Dit volgt uit onderstaande beschouwing van de onderzoeksgebieden.

- Bij de Anemonenstraat ligt één gebied binnen de scope van het onderzoek. Hier zijn woningen die voorkomen op de Eindmeldingslijst. Bij deze woningen blijkt de geluidbelasting 65 dB of lager te zijn. : De woningen zijn geen saneringsobjecten. De maximale geluidbelasting is 64 dB.
- Bij de Kortevliet liggen diverse woningen die voorkomen op de Eindmeldingslijst. Bij deze woningen blijkt de geluidbelasting 65 dB of lager te zijn. : De woningen zijn geen saneringsobjecten. De maximale geluidbelasting is 65 dB.

Er is geen woning op de Eindmeldingslijst met een geluidbelasting die hoger is dan 65 dB. Daarom is er geen sprake van saneringscategorie A. Omdat er ook geen (andere) woningen zijn met een geluidbelasting hoger dan 70 dB, en er geen sprake is van een groei van meer dan 5 dB t.o.v. de situatie in 1987, zijn er ook geen woningen in saneringscategorie B of C.



Figuur 16 Onderzoeksgebieden in de gemeente Den Helder.



Figuur 17 Detailweergave onderzoeksgebieden in de gemeente Den Helder.

Specifieke uitgangspunten voor deze gemeente

Voor het onderzoek in deze gemeente zijn de uitgangspunten geïnventariseerd.

Uitgangspunten die voor alle onderzoeksgebieden in de gemeente relevant zijn, zijn al aangegeven bij de 'omschrijving van de situatie' en 'clusters met saneringsobjecten' in de voorgaande paragraaf. Meer specifieke uitgangspunten voor deze gemeente zijn hieronder aangegeven.

Eindmeldingslijst

In bijlage 2 zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties. Sommige adressen op de Eindmeldingslijst zijn er nu bijvoorbeeld niet meer en andere adressen zijn van woningen die herbouwd zijn na 1987.

Stalen bruggen

In Den Helder liggen binnen de scope de volgende stalen spoorbruggen:

- Brug over het de Buitenliniegracht. De brugtoeslag bedraagt, volgens het geluidregister +10 dB.
- Brug over het fietspad ten zuiden van de Dahliastraat. De brugtoeslag bedraagt, volgens het geluidregister +10 dB.

14. Gemeente Diemen

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat er in de gemeente Diemen geen sprake is van sanering met betrekking tot het geluid van het spoor. Er zijn derhalve ook geen saneringsmaatregelen nodig. Hieronder is de situatie rondom het spoor samengevat voor de onderzoeksgebieden in deze gemeente.

Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

Door de gemeente Diemen lopen drie sporen: het spoor van Duivendrecht naar Weesp, het spoor van Amsterdam Muiderpoort via station Diemen naar de aantakking van het spoor naar Weesp en het spoor vanaf station Diemen-Zuid naar het emplacement Watergraafsmeer.

De onderzoeksgebieden in deze gemeente zijn weergegeven in figuur 18 en figuur 19. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

In het Besluit geluid milieubeheer zijn geen trajecten in deze gemeente aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.

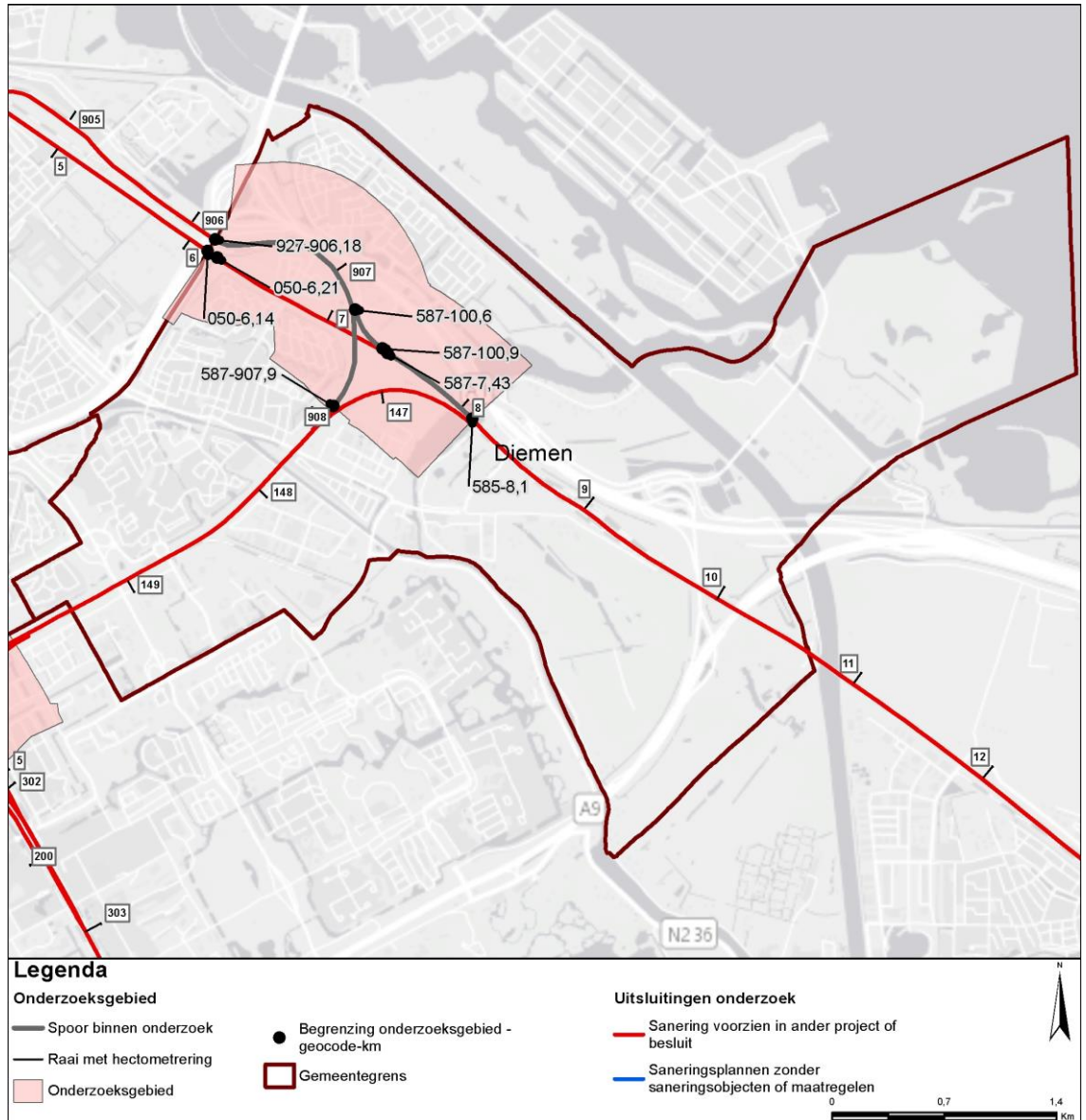
De sanering is niet van toepassing op het spoor van Duivendrecht naar Weesp. De sanering is op dat traject reeds uitgevoerd in het project OV-SAAL, zodat er voor dit spoor geen saneringsverplichting meer bestaat. De geluidproductieplafonds zijn bij inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer vastgesteld op basis van artikel 11.42, lid 2, van de Wet milieubeheer. Het onderzoeksgebied ligt langs spoor, waar de geluidproductieplafonds zijn vastgesteld op grond van artikel 11.45, lid 2 van de Wet milieubeheer. In deze gebieden is toch onderzoek gedaan naar saneringssituaties om deze er mogelijk toch nog zijn. In deze situatie is de sanering in het verleden afgehandeld voor de OV-SAAL maar niet voor de boog naar Watergraafsmeer en het deel tussen kilometer 7,43 - 8,1.

Saneringsobjecten

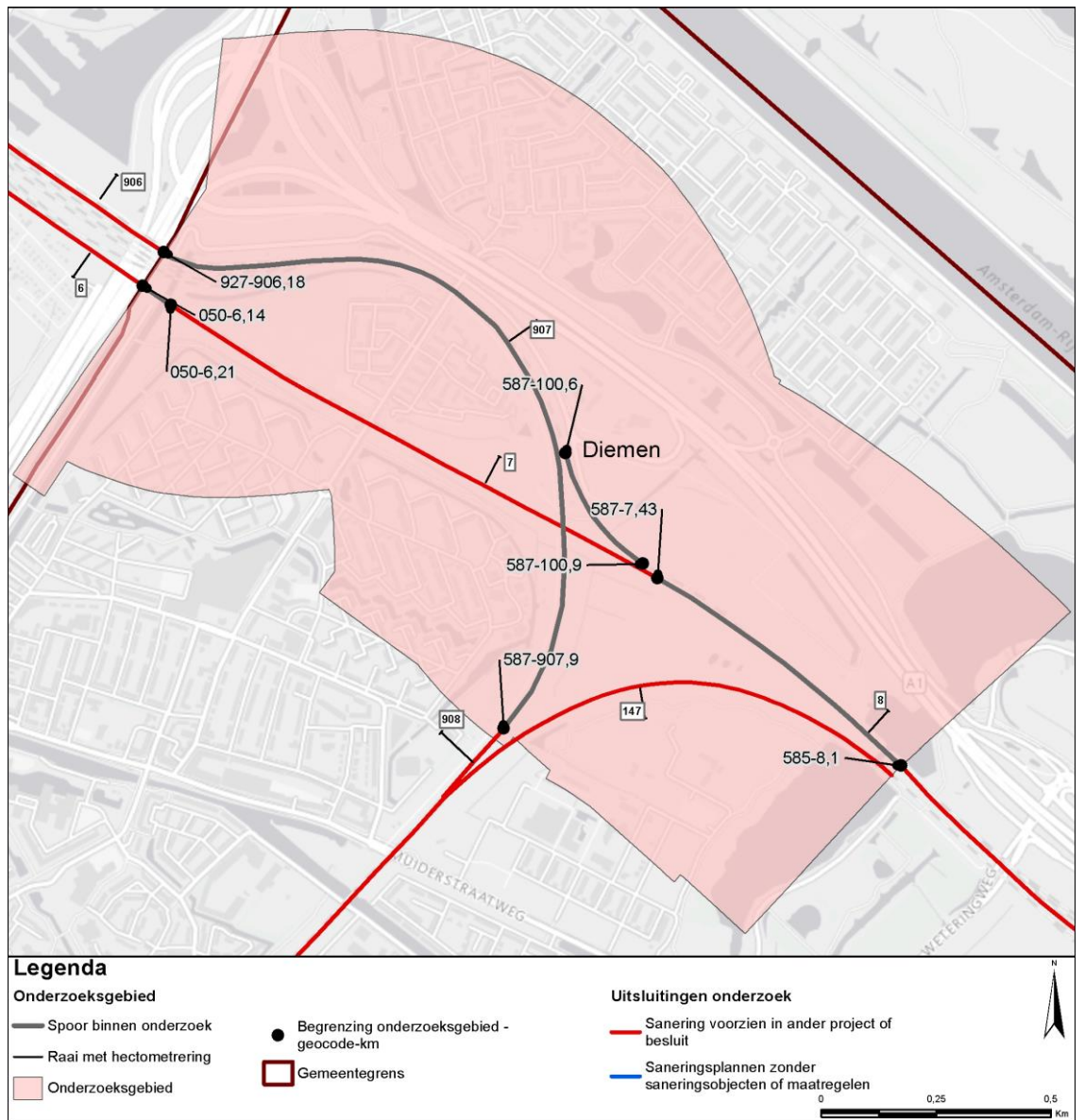
Het spoor van Amsterdam Muiderpoort via station Diemen naar de aantakking van het spoor naar Weesp is opgenomen in Bijlage 5 van het Besluit geluid milieubeheer. Dat houdt in dat de gemeente het recht heeft om zelf de sanering langs dit spoor af te handelen op grond van de Wet geluidhinder (rode lijn in figuur 18 en figuur 19). De gemeente Diemen heeft hier gebruik van gemaakt, en heeft geluidschermen geplaatst aan de zuidzijde van het spoor. Als gevolg van deze sanering en het plaatsen van de geluidschermen zijn ook de geluidproductieplafonds gewijzigd aan de zuidzijde van het spoor. Daarmee is de MJPG-sanering (volgens de Wet milieubeheer) aan deze zijde van het spoor niet meer aan de orde (artikel XI, lid 5, Invoeringswet geluidproductieplafonds). Aan de noordkant van dit spoordeel zijn de geluidproductieplafonds niet aangepast als gevolg van de sanering door de gemeente, omdat er geen maatregelen zijn getroffen. Daarom zijn aan de noordzijde bij de sanering door de gemeente alleen de geluidsgevoelige objecten binnen saneringscategorie A afgehandeld. In dit MJPG-onderzoek is daarom nog onderzocht of er sprake is van saneringscategorie B ten noorden van deze spoorlijn. Op basis van de geluidberekeningen is vastgesteld dat er geen woningen aanwezig zijn met een geluidbelasting hoger dan 70 dB. Er is daarom ook geen sprake van saneringscategorie B.

Op basis van de geluidberekeningen is tenslotte vastgesteld dat er langs de spoorlijn van Diemen-Zuid naar het emplacement Watergraafsmeer ook geen sprake is van sanering met

betrekking tot het geluid van het spoor. Nabij dit spoor zijn geen geluidsgevoelige objecten op de Eindmeldingslijst (geen sanering A) en er zijn ook geen geluidsgevoelige objecten met een geluidbelasting hoger dan 70 dB (geen saneringscategorie B).



Figuur 18 Onderzoeksgebied in de gemeente Diemen.



Figuur 19 Detailweergave onderzoeksgebied in de gemeente Diemen.

Specifieke uitgangspunten voor deze gemeente

Voor het onderzoek in deze gemeente zijn de uitgangspunten geïnventariseerd. Uitgangspunten die voor alle onderzoeksgebieden in de gemeente relevant zijn, zijn al aangegeven bij de 'omschrijving van de situatie' in de voorgaande paragraaf. Meer specifieke uitgangspunten voor deze gemeente zijn hieronder aangegeven.

Eindmeldingslijst

In bijlage 2 zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties. Sommige adressen op de eindmeldingslijst zijn er nu bijvoorbeeld niet meer en andere adressen zijn van woningen die herbouwd zijn na 1987.

In Diemen liggen alle objecten van de Eindmeldingslijst langs de spoorlijn Amsterdam-Diemen-Weesp. Langs deze spoorlijn is er geen sprake meer van een onderzoeksplicht op grond van saneringscategorie A (zie tekst eerder in deze paragraaf).

Stalen bruggen

In Diemen liggen binnen de scope de volgende stalen spoorbruggen:

- Brug over het water bij de Oosterringdijk. De brugtoeslag bedraagt, volgens het geluidregister +10 dB.
- Brug over de Ouddiemerlaan. De brugtoeslag bedraagt, volgens het geluidregister +10 dB.
- Brug bij kruising spoor Diemen-Zuid naar emplacement Watergraafsmeer, en het spoor Amsterdam – Weesp. De brugtoeslag bedraagt, volgens het geluidregister +10 dB.
- De brug over het Amsterdam Rijnkanaal (net buiten de gemeentegrens van Diemen). De brugtoeslag bedraagt, volgens het geluidregister +8 dB.

Het is niet doelmatig gebleken om maatregelen aan deze bruggen te treffen voor de sanering. Er liggen namelijk in de directe nabijheid van de brug geen saneringsobjecten, en maatregelen aan de brug zijn daarom onvoldoende kosteneffectief.

Aansluitend onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied langs een deel van het spoor, dat is meegenomen in dit saneringsplan, ligt in een andere gemeente dan de gemeente Diemen. In dit geval betreft het twee delen van het onderzoeksgebied van de volgende spoordelen:

- Geocode 050 van km. 96.14 tot km. 6.21
- Geocode 927 tot km. 906.18

Deze delen van de onderzoeksgebieden bevinden zich in de gemeente Amsterdam.

15. Gemeente Doetinchem

Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

De onderzoeksgebieden in de gemeente Doetinchem zijn gelegen langs een deel van de spoorlijn Zevenaar – Winterswijk. De onderzoeksgebieden in deze gemeente zijn weergegeven in figuur 20 en figuur 21. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1. Het onderzoeksgebied ligt langs spoor, waar de geluidproductieplafonds zijn vastgesteld op grond van artikel 11.45, lid 2 van de Wet milieubeheer. In deze gebieden is toch onderzoek gedaan naar saneringssituaties om deze er mogelijk toch nog bij de randen zijn omdat daar in het verleden geen onderzoek naar is gedaan.

Saneringsobjecten

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat er in de gemeente Doetinchem binnen de scope van dit onderzoek geen saneringsobjecten zijn. Dit vanwege het feit dat de geluidsbelasting niet hoger is dan 65 dB voor geluidsgevoelige objecten die zijn opgenomen op de eindmeldingslijst en dat de geluidsbelasting niet hoger is dan 70 dB voor objecten die niet zijn opgenomen op de eindmeldingslijst.

In het Besluit geluid milieubeheer zijn bovendien geen trajecten in deze gemeente aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.

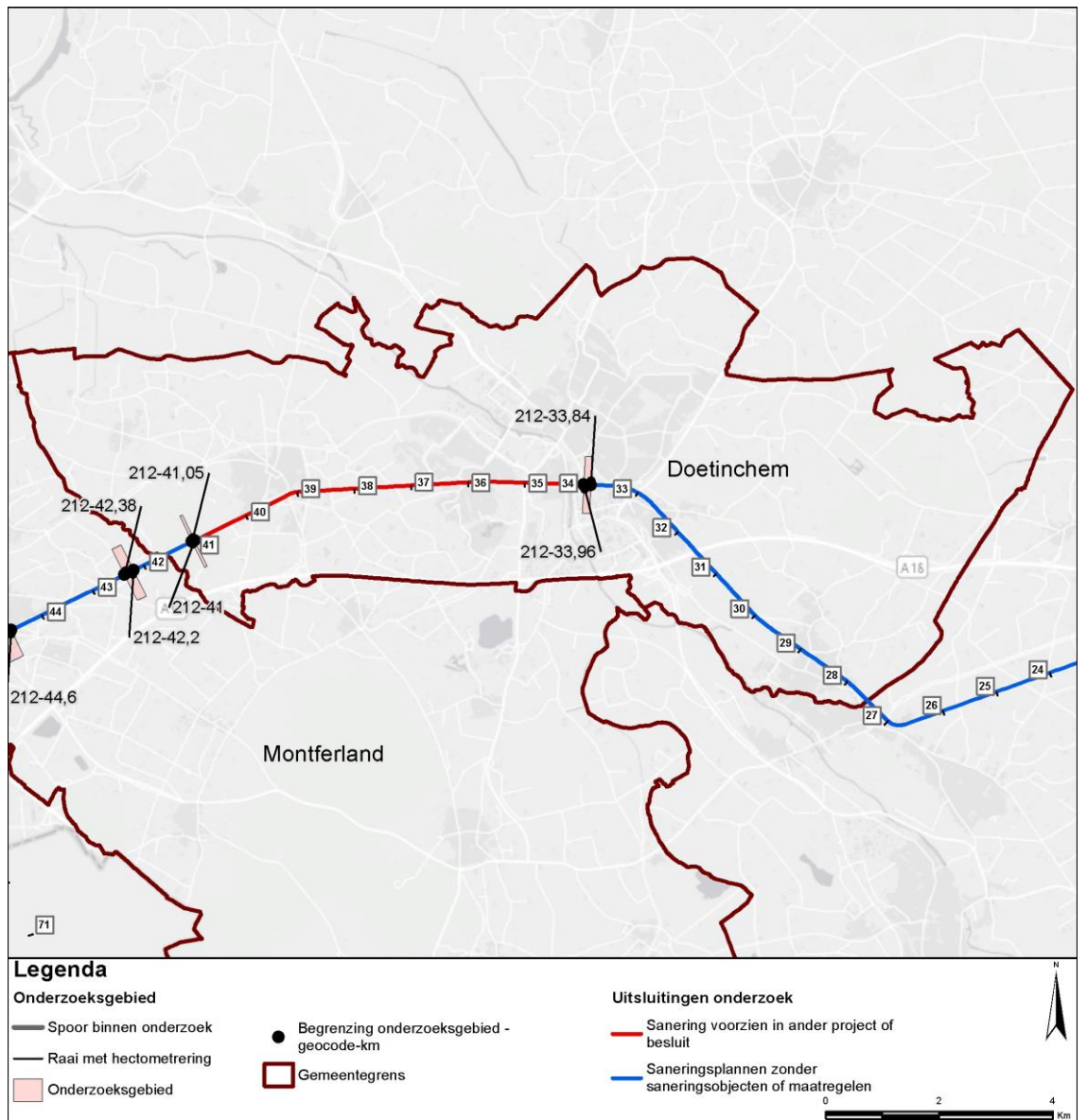
Omdat er geen saneringsobjecten binnen de gemeente zijn gelegen is geen verder akoestisch onderzoek uitgevoerd naar geluidreducerende maatregelen.

Specifieke uitgangspunten voor deze gemeente

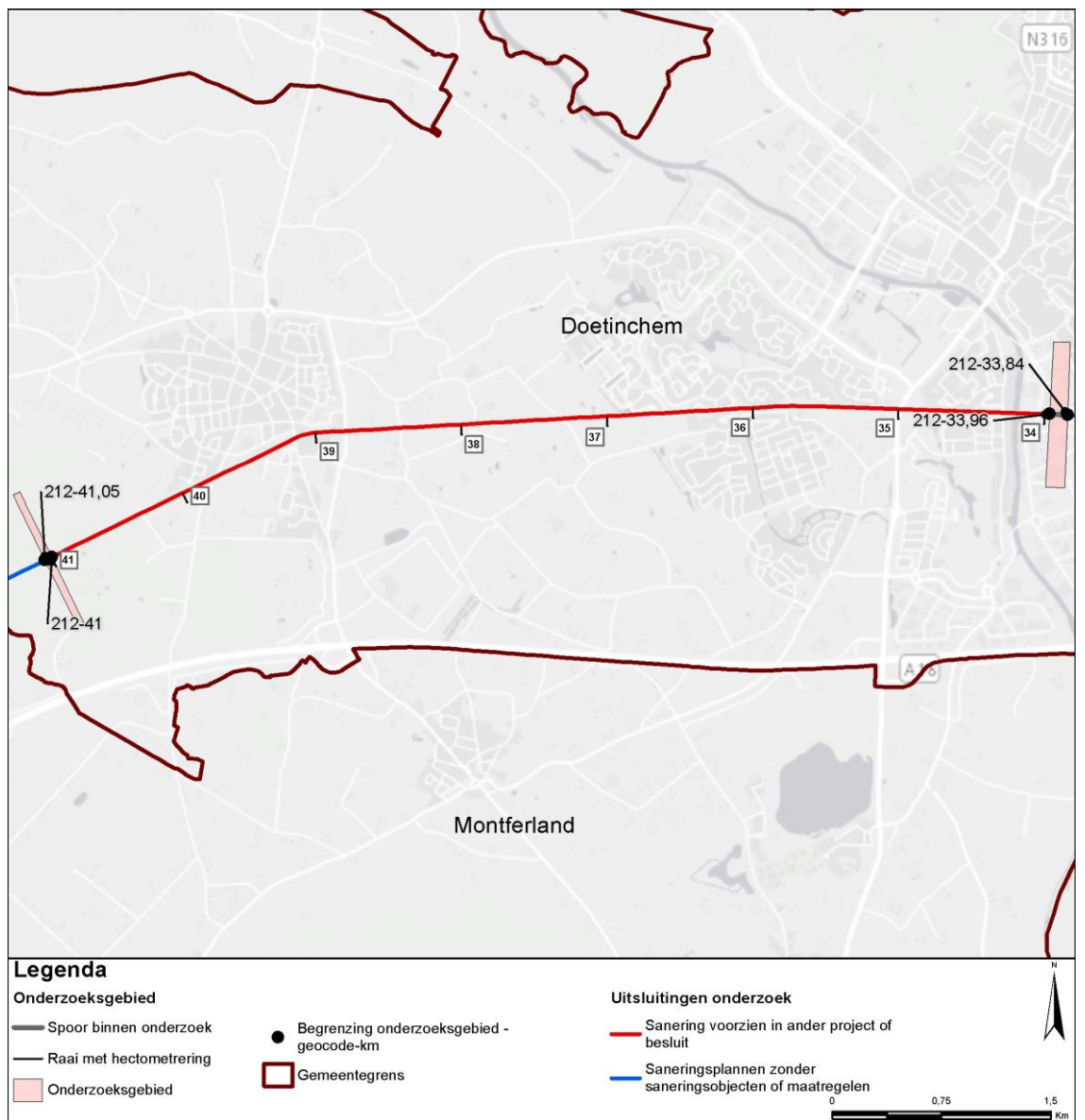
Voor het onderzoek in deze gemeente zijn de uitgangspunten geïnventariseerd. Uitgangspunten die voor alle onderzoeksgebieden in de gemeente relevant zijn, zijn al aangegeven bij de 'omschrijving van de situatie' in de voorgaande paragraaf. Meer specifieke uitgangspunten voor deze gemeente zijn hieronder aangegeven.

Eindmeldingslijst

In bijlage 2 zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties.



Figuur 20 Onderzoeksgebieden in de gemeente Doetinchem



Figuur 21 Detailweergave onderzoeksgebieden in de gemeente Doetinchem

16. Gemeente Elburg

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat in de gemeente Elburg geen sprake is van sanering met betrekking tot het geluid van het spoor. Er zijn derhalve ook geen saneringsmaatregelen nodig. Hieronder is de situatie rondom het spoor samengevat voor de onderzoeksgebieden in deze gemeente.

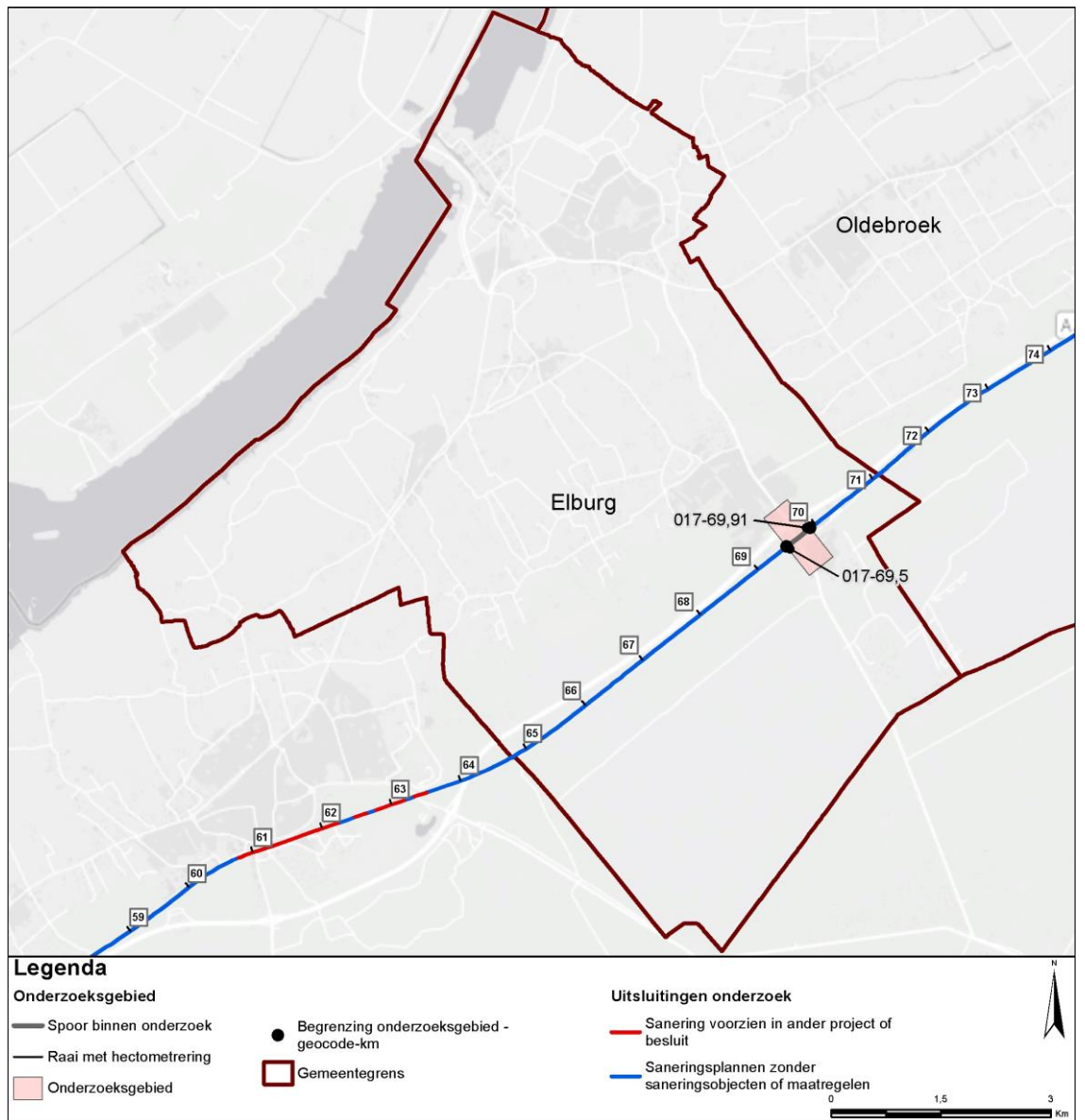
Door de gemeente Elburg loopt het spoor van Amersfoort naar Zwolle.

Het onderzoeksgebied (zie figuur 22) betreft het gebied rond het station in 't Harde (rond spoor km 69). De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden is beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

In bijlage 2 zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status en/of eventuele mutaties. Uit een beschouwing van de eindmeldingslijst in relatie tot het onderzoeksgebied blijkt dat alle adressen op de eindmeldingslijst buiten dit onderzoek vallen (geen sanering in categorie A). De hoogst optredende geluidbelasting bedraagt 65 dB (Eperweg 107).

Omdat nergens binnen de gemeente de 70 dB wordt overschreden is er ook geen sanering in categorie B.

Opgemerkt wordt dat in het Besluit geluid milieubeheer geen trajecten in deze gemeente zijn aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.



Figuur 22 Onderzoeksgebieden in de gemeente Elburg.

17. Gemeente Goes

Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

Door de gemeente Goes loopt de Zeeuwse Lijn. Tevens valt de brug van de Sloelijn over de A58 en de N665 ook binnen de gemeente Goes. Het onderzoeksgebied in deze gemeente is weergegeven in figuur 23. Dit is een onderzoeksgebied bij de aantakkingen van de Sloelijn op de Zeeuwse Lijn (ten oosten van Arnemuiden). In figuur 24 is het onderzoeksgebied in detail weergegeven.

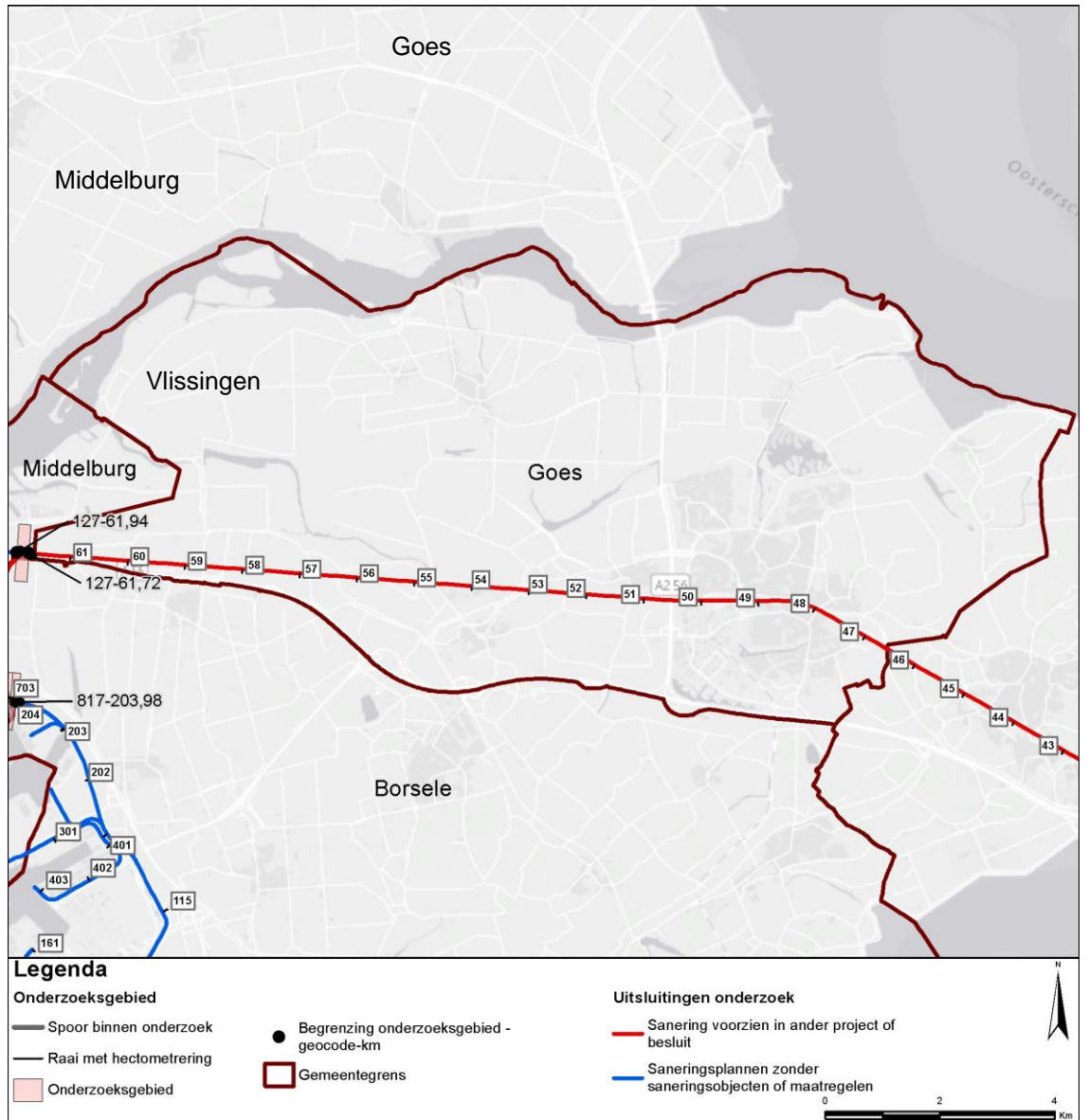
De sanering is binnen de scope van dit onderzoek niet van toepassing op het deel van de Zeeuwse Lijn ten oosten van de Sloelijn. Daarvoor is de sanering uitgevoerd in het project Sanering Zeeuwse Lijn en geldt dat de geluidproductieplafonds zijn vastgesteld op basis van artikel 11.45 lid 2 van de Wet Milieubeheer. Het onderzoeksgebied ligt langs spoor, waar de geluidproductieplafonds zijn vastgesteld op grond van artikel 11.45, lid 2 van de Wet milieubeheer. In deze gebieden is toch onderzoek gedaan naar saneringssituaties om deze er mogelijk toch nog zijn. In deze situatie is de sanering in het verleden afgehandeld voor de Sloelijn maar niet voor het oostelijke deel vanaf de splitsing naar Middelburg en Borsele.

De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

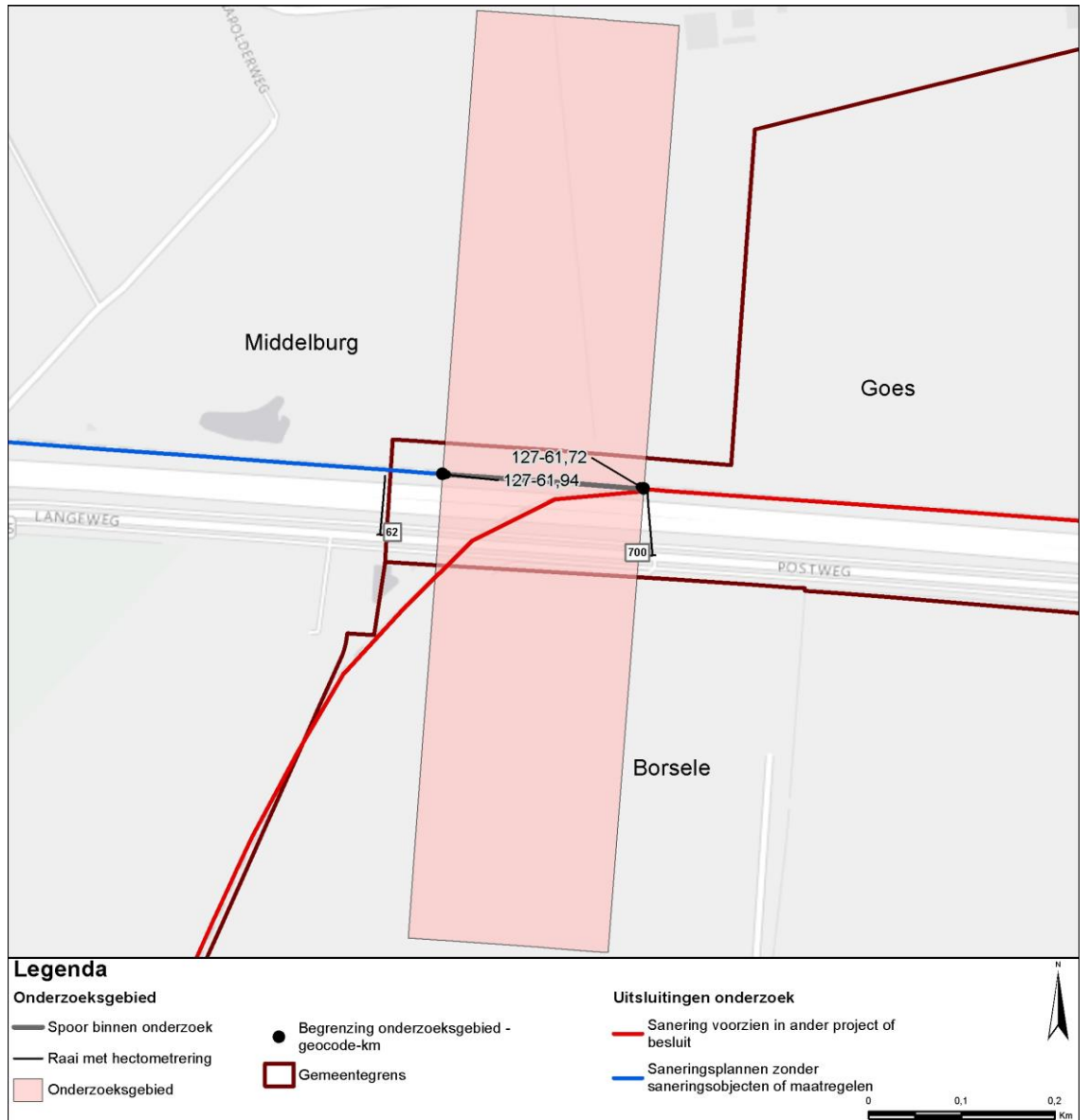
Saneringsobjecten

Uit de studie naar de situatie in het onderzoeksgebied blijkt dat er nabij het spoor geen geluidgevoelige objecten aanwezig zijn. Er zijn daarom geen saneringsobjecten.

In de bijlage zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties. Sommige adressen op de eindmeldingslijst zijn er nu bijvoorbeeld niet meer en andere adressen zijn van woningen die herbouwd zijn na 1987. De in dit akoestisch onderzoek opgenomen Eindmeldingslijst is gecorrigeerd voor de Zeeuwse lijn: deze woningen zijn (ten oosten van 's-Heer Arendskerke) uit de lijst gehaald.



Figuur 23 Onderzoeksgebieden in de gemeente Goes.



Figuur 24 Detail onderzoeksgebied in de gemeente Goes.

18. Gemeente Gorinchem

Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

De onderzoeksgebieden in de gemeente Gorinchem zijn gelegen langs een deel van de spoorlijn Geldermalsen – Dordrecht en een deel van de Betuweroute. De onderzoeksgebieden in deze gemeente zijn weergegeven in figuur 25. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

Saneringsobjecten

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat er in de gemeente Gorinchem binnen de scope van dit onderzoek geen saneringsobjecten zijn. Dit vanwege het feit dat de geluidsbelasting niet hoger is dan 65 dB voor geluidsgevoelige objecten die zijn opgenomen op de eindmeldingslijst en dat de geluidsbelasting niet hoger is dan 70 dB voor objecten die niet zijn opgenomen op de eindmeldingslijst.

In het Besluit geluid milieubeheer zijn bovendien geen trajecten in deze gemeente aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.

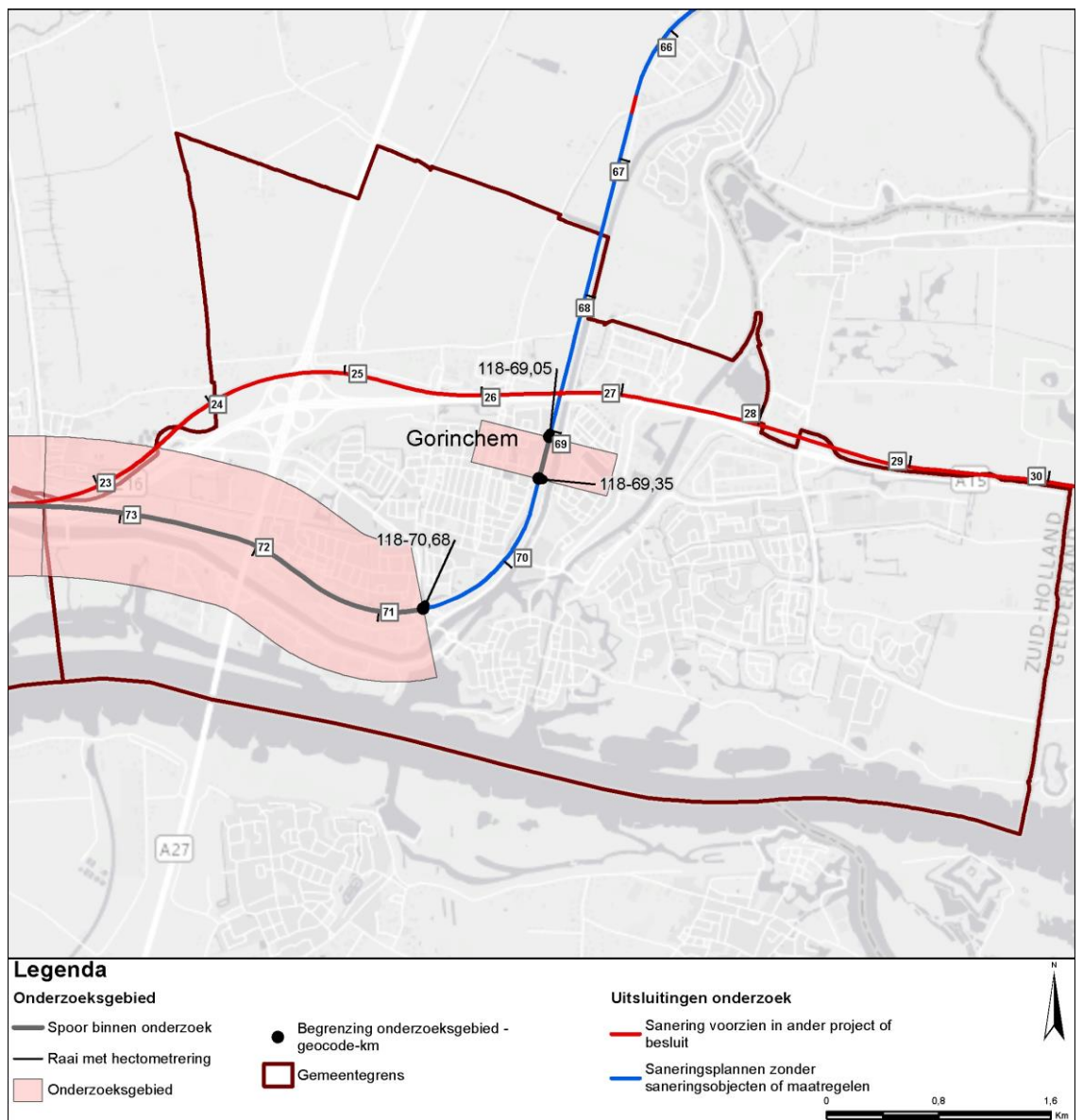
Omdat er geen saneringsobjecten binnen de gemeente zijn gelegen is geen verder akoestisch onderzoek uitgevoerd naar geluidreducerende maatregelen.

Specifieke uitgangspunten voor deze gemeente

Voor het onderzoek in deze gemeente zijn de uitgangspunten geïnventariseerd. Uitgangspunten die voor alle onderzoeksgebieden in de gemeente relevant zijn, zijn al aangegeven bij de 'omschrijving van de situatie' in de voorgaande paragraaf. Meer specifieke uitgangspunten voor deze gemeente zijn hieronder beschreven.

Eindmeldingslijst

In bijlage 2 zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties.



Figuur 25 Onderzoeksgebieden in de gemeente Gorinchem

Aansluitend onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied langs een deel van het spoor, dat is meegenomen in dit saneringsplan, ligt in een andere gemeente dan de gemeente Gorinchem. In dit geval betreft het een deel van het onderzoeksgebied van het spoordeel met Geocode 118 van km. 70.68 tot km. 73.55. Dit deel van het onderzoeksgebied bevindt zich in de gemeente Molenlanden.

19. Gemeente Hardinxveld-Giessendam

Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied in de gemeente Hardinxveld-Giessendam is gelegen langs een deel van de spoorlijn Geldermalsen – Dordrecht en een deel van de Betuweroute. De onderzoeksgebieden in deze gemeente zijn weergegeven in figuur 26. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

Saneringsobjecten

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat er in de gemeente Hardinxveld-Giessendam binnen de scope van dit onderzoek geen saneringsobjecten zijn. Dit vanwege het feit dat de geluidsbelasting niet hoger is dan 65 dB voor geluidsgevoelige objecten die zijn opgenomen op de eindmeldingslijst en dat de geluidsbelasting niet hoger is dan 70 dB voor objecten die niet zijn opgenomen op de eindmeldingslijst.

In het Besluit geluid milieubeheer zijn bovendien geen trajecten in deze gemeente aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.

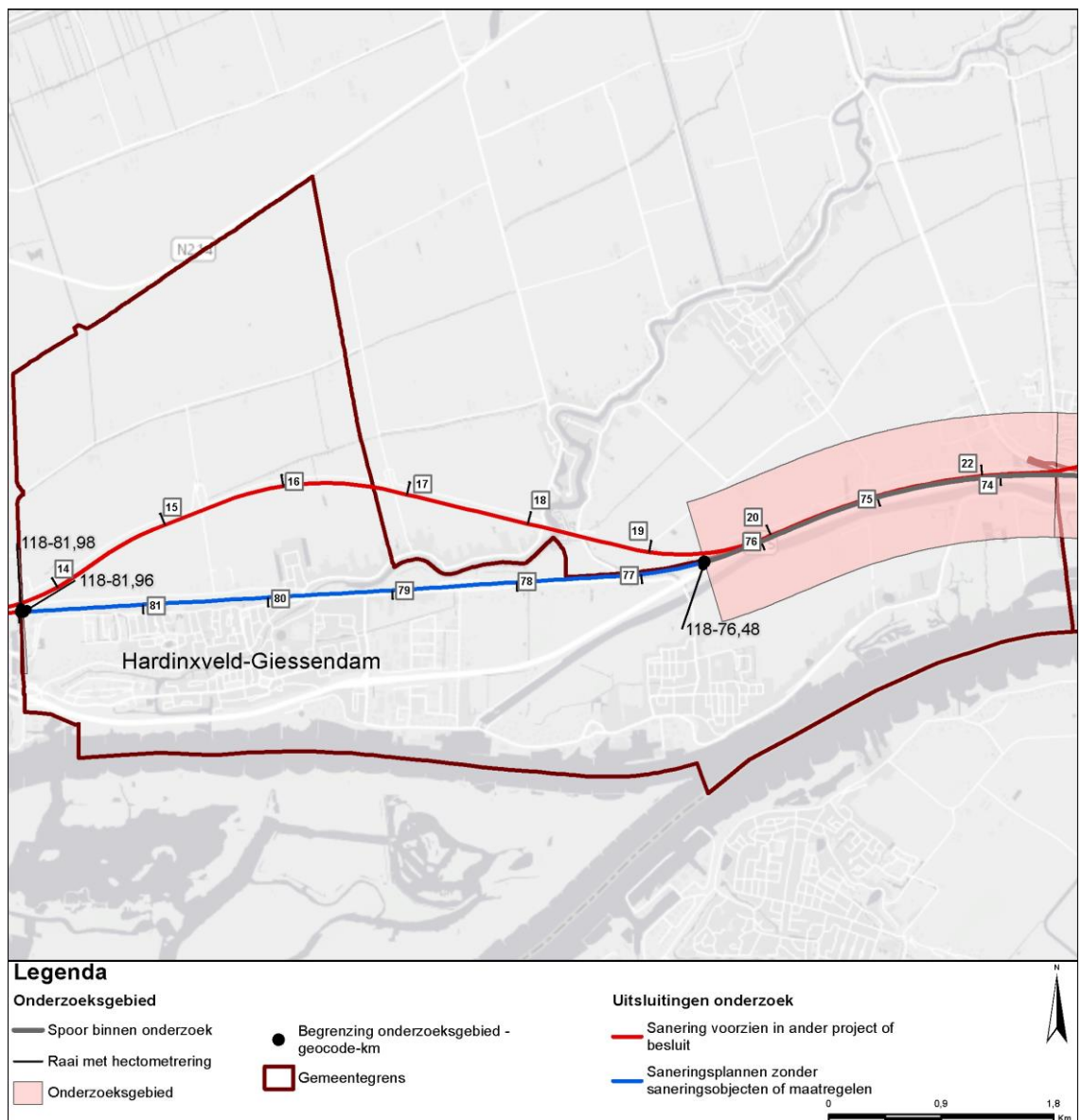
Omdat er geen saneringsobjecten binnen de gemeente zijn gelegen is geen verder akoestisch onderzoek uitgevoerd naar geluidreducerende maatregelen.

Specifieke uitgangspunten voor deze gemeente

Voor het onderzoek in deze gemeente zijn de uitgangspunten geïnventariseerd. Uitgangspunten die voor alle onderzoeksgebieden in de gemeente relevant zijn, zijn al aangegeven bij de 'omschrijving van de situatie' in de voorgaande paragraaf. Meer specifieke uitgangspunten voor deze gemeente zijn hieronder beschreven.

Eindmeldingslijst

In bijlage 2 zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties.



Figuur 26 Onderzoeksgebieden in de gemeente Hardinxveld-Giessendam

Aansluitend onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied langs een deel van het spoor, dat is meegenomen in dit saneringsplan, ligt in een andere gemeente dan de gemeente Hardinxveld-Giessendam. In dit geval betreft het twee delen van het onderzoeksgebied in de gemeente Gorinchem en Molenlanden. In beide gemeenten is in de onderzoeksgebieden bij deze spoordeelen geen sanering.

Resterend onderzoeksgebied

Binnen de gemeente Hardinxveld-Giessendam bevindt zich naast de af te handelen scopegebieden zonder saneringsobjecten ook nog een deel onderzoeksgebied van een spoordeel welke niet wordt meegenomen in dit saneringsplan. Het spoordeel van dit deel van een onderzoeksgebied ligt niet op het grondgebied van deze gemeente. Dit deel van een

onderzoeksgebied wordt later bij de afhandeling van de sanering in de gemeente Sliedrecht meegenomen.

- Geocode 118 van km. 81.96 tot km. 81.98 (gemeente Sliedrecht)
- Geocode 118 van km. 73.55 tot km. 76.48 (gemeente Molenlanden)

20. Gemeente Hellendoorn

Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied in de gemeente Hellendoorn is gelegen langs een deel van de spoorlijn Zwolle – Wierden. Het onderzoeksgebied in deze gemeente is weergegeven in figuur 27 en figuur 28. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

Saneringsobjecten

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat er in de gemeente Hellendoorn binnen de scope van dit onderzoek geen saneringsobjecten zijn. Dit vanwege het feit dat de geluidsbelasting niet hoger is dan 65 dB voor geluidsgevoelige objecten die zijn opgenomen op de eindmeldingslijst en dat de geluidsbelasting niet hoger is dan 70 dB voor objecten die niet zijn opgenomen op de eindmeldingslijst.

In het Besluit geluid milieubeheer zijn bovendien geen trajecten in deze gemeente aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.

Bovenstaande analyse van het aantal saneringsobjecten in deze gemeente is aangegeven in de volgende tabel.

Tabel 5 Aantallen saneringsobjecten

Saneringscategorie			Totaal saneringsobjecten
A	B	C	
0	0	0	0

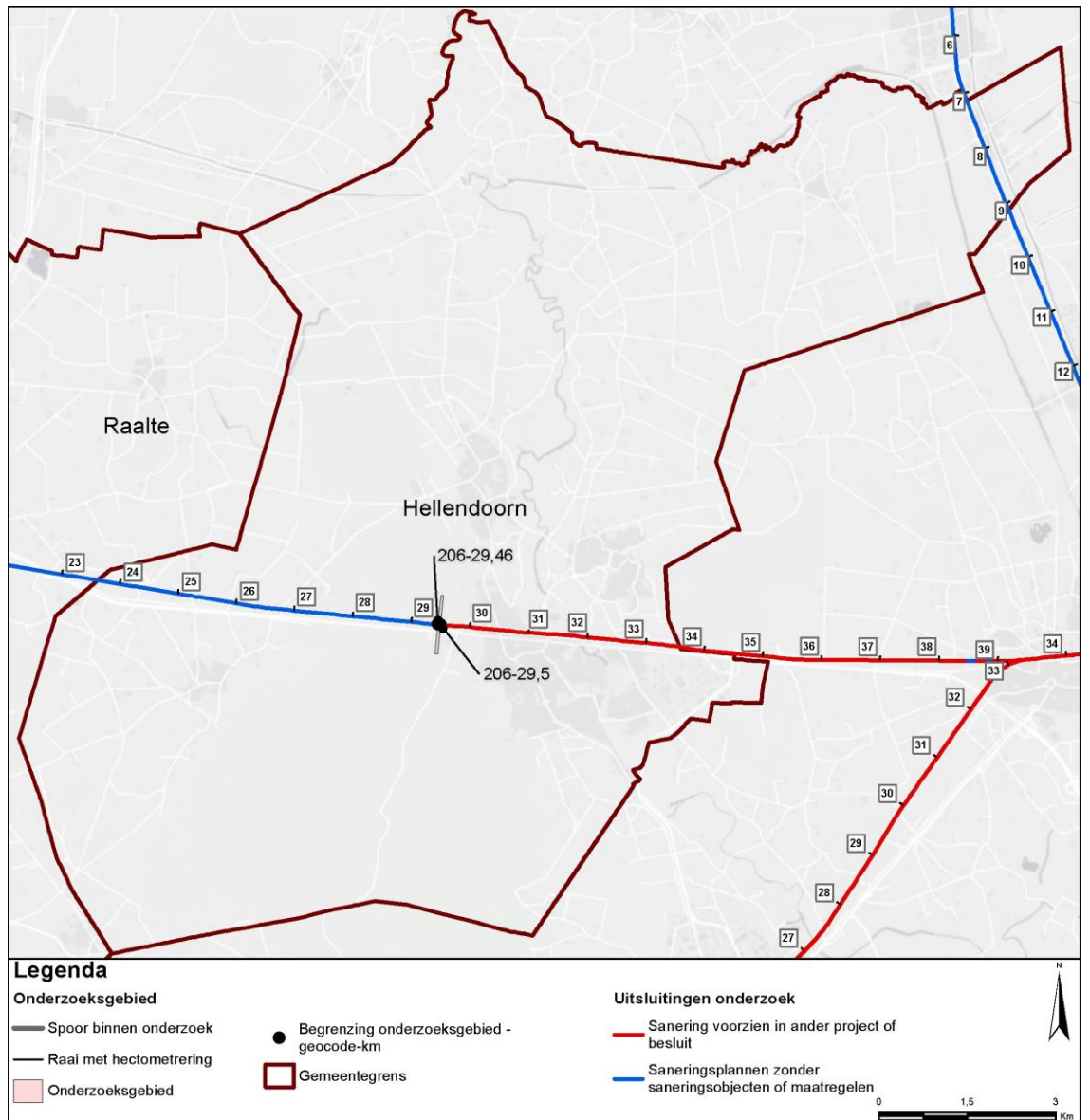
Omdat er geen saneringsobjecten binnen de gemeente zijn gelegen is geen verder akoestisch onderzoek uitgevoerd naar geluidreducerende maatregelen.

Specifieke uitgangspunten voor deze gemeente

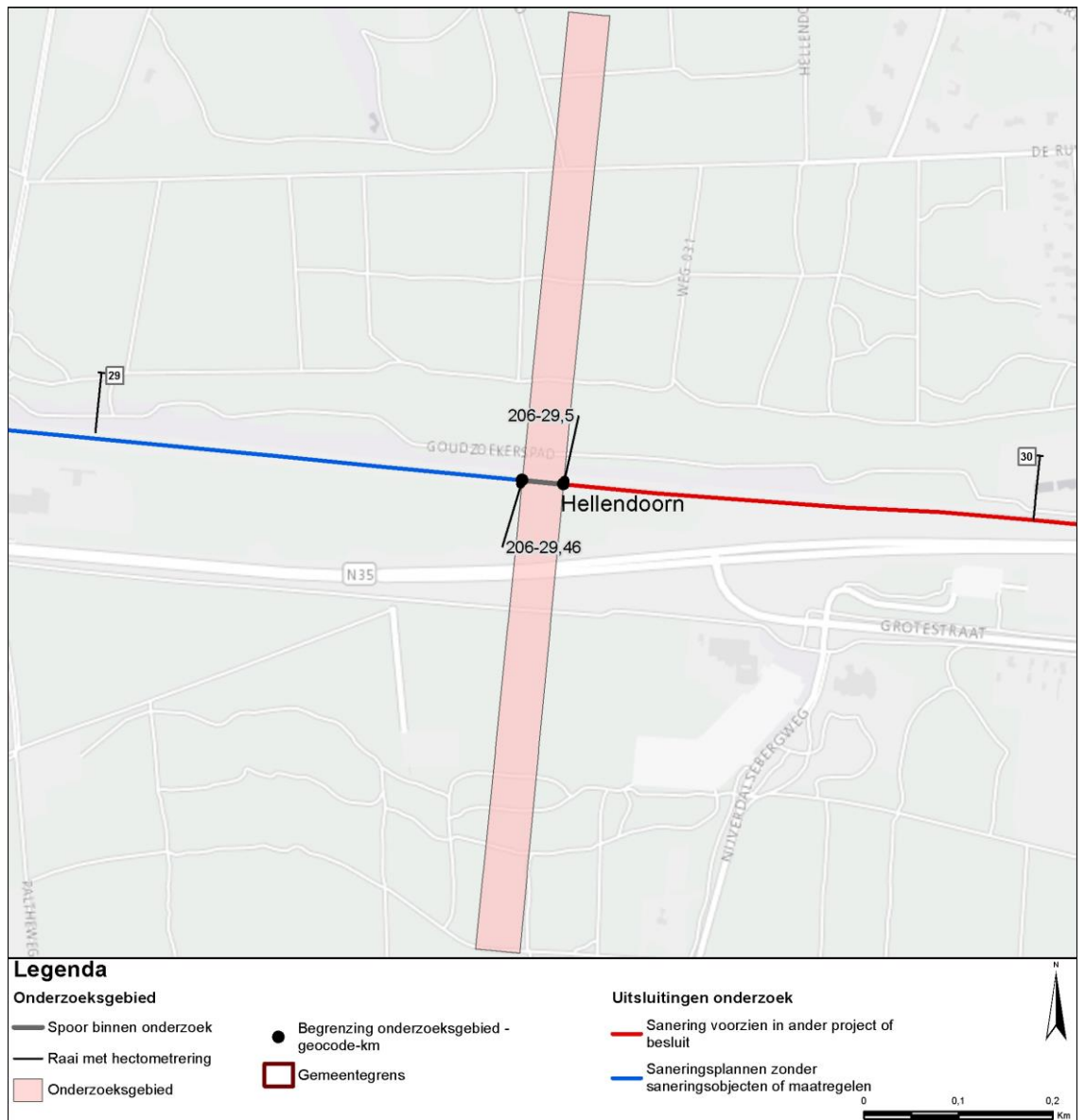
Voor het onderzoek in deze gemeente zijn de uitgangspunten geïnventariseerd. Uitgangspunten die voor alle onderzoeksgebieden in de gemeente relevant zijn, zijn al aangegeven bij de 'omschrijving van de situatie' in de voorgaande paragraaf. Meer specifieke uitgangspunten voor deze gemeente zijn hieronder aangegeven.

Eindmeldingslijst

In de bijlage zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties.



Figuur 27 Onderzoeksgebied in de gemeente Hellendoorn



Figuur 28 Detailweergave onderzoeksgebied in de gemeente Hellendoorn

Resterend onderzoeksgebied

Binnen de gemeente Hellendoorn bevindt zich naast de af te handelen scopegebieden zonder saneringsobjecten ook nog een deel onderzoeksgebied van een spoordeel welke niet wordt meegenomen in dit saneringsplan. Het spoordeel van dit deel van een onderzoeksgebied ligt niet op het grondgebied van deze gemeente. Dit deel van een onderzoeksgebied wordt later bij de afhandeling van de sanering in de gemeente Wierden meegenomen.

21. Gemeente Leidschendam-Voorburg

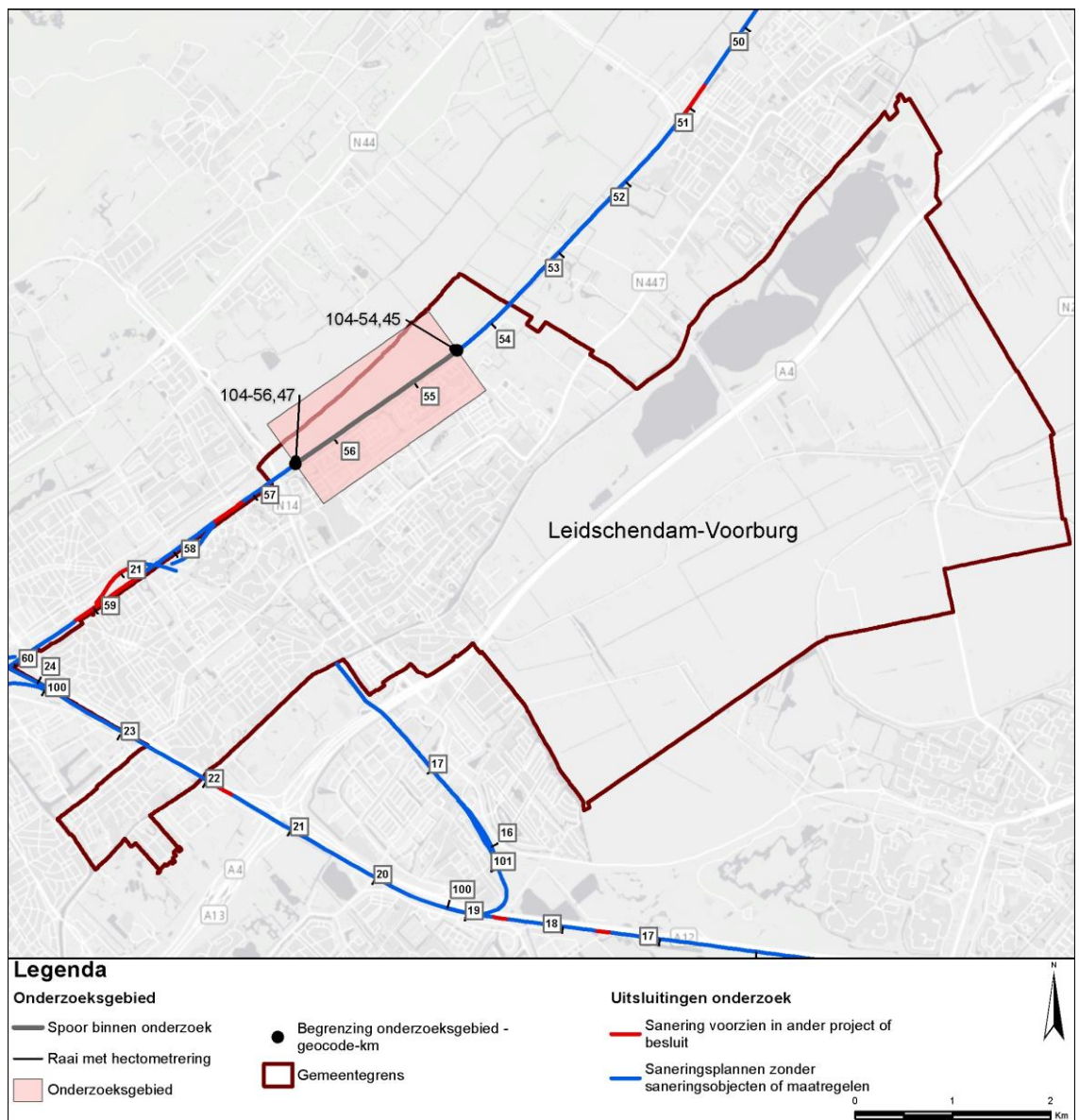
Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

Door de gemeente Leidschendam-Voorburg lopen meerdere spoorlijnen. In het zuidwesten bevindt zich het spoor van 's-Gravenhage naar Gouda. In het noordoosten loopt het spoor van 's-Gravenhage naar Leiden. De onderzoeksgebieden in deze gemeente zijn weergegeven in figuur 29. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

Saneringsobjecten

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat er in de gemeente Leidschendam-Voorburg binnen de scope van dit onderzoek geen saneringsobjecten zijn. Dit vanwege het feit dat de geluidsbelasting niet hoger is dan 65 dB voor geluidsgevoelige objecten die zijn opgenomen op de eindmeldingslijst en dat de geluidsbelasting niet hoger is dan 70 dB voor objecten die niet zijn opgenomen op de eindmeldingslijst. Ook in het aangrenzende deel van Wassenaar zijn deze saneringsobjecten er niet.

In het Besluit geluid milieubeheer zijn bovendien geen trajecten in deze gemeente aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.



Figuur 29 Onderzoeksgebieden in de gemeente Leidschendam-Voorburg

Specifieke uitgangspunten voor deze gemeente

Voor het onderzoek in deze gemeente zijn de uitgangspunten geïnventariseerd. Uitgangspunten die voor alle onderzoeksgebieden in de gemeente relevant zijn, zijn al aangegeven bij de 'omschrijving van de situatie' in de voorgaande paragraaf. Meer specifieke uitgangspunten voor deze gemeente zijn hieronder aangegeven.

Eindmeldingslijst

In bijlage 2 zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties. Sommige adressen op de eindmeldingslijst zijn er nu bijvoorbeeld niet meer en andere adressen zijn van woningen die herbouwd zijn na 1987.

Aansluitend onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied langs een deel van het spoor, dat is meegenomen in dit saneringsplan, ligt in een andere gemeente dan de gemeente Leidschendam-Voorburg. In dit geval betreft het een deel van het onderzoeksgebied van het spoordeel met Geocode 104 van km. 54.45 tot km. 56.47. Dit deel van het onderzoeksgebied bevindt zich in de gemeente Wassenaar.

Resterend onderzoeksgebied

Binnen de gemeente Leidschendam-Voorburg bevinden zich naast de af te handelen scopegebieden zonder saneringsobjecten ook nog delen van onderzoeksgebieden van spoordelen welke niet worden afgehandeld in dit saneringsplan. De spoordelen van deze delen van onderzoeksgebieden liggen niet op het grondgebied van deze gemeente. Deze delen van onderzoeksgebieden worden later bij de afhandeling van de sanering in de gemeente 's-Gravenhage meegenomen.

22. Gemeente Middelburg

Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

Door de gemeente Middelburg loopt de Zeeuwse Lijn tussen Roosendaal en Vlissingen. Tevens ligt de Sloelijn in of op de grens van deze gemeente. De onderzoeksgebieden in deze gemeente zijn weergegeven in figuur 30. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

Saneringsobjecten

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat er in de gemeente Middelburg binnen de scope van dit onderzoek geen saneringsobjecten zijn. Dit vanwege het feit dat de geluidsbelasting niet hoger is dan 65 dB voor geluidsgevoelige objecten die zijn opgenomen op de eindmeldingslijst en dat de geluidsbelasting niet hoger is dan 70 dB voor objecten die niet zijn opgenomen op de eindmeldingslijst.

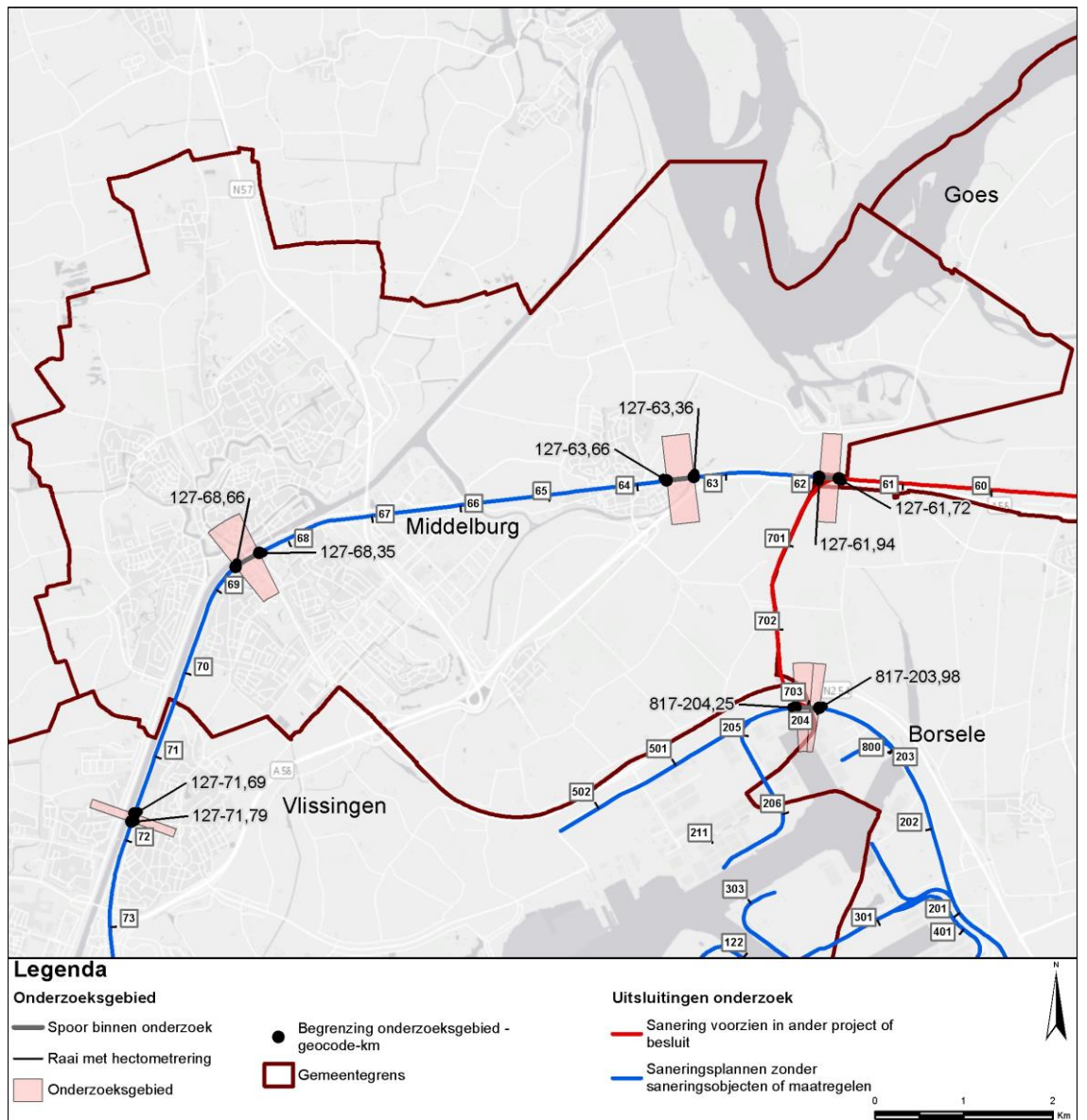
In het Besluit geluid milieubeheer zijn bovendien geen trajecten in deze gemeente aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.

Specifieke uitgangspunten voor deze gemeente

Voor het onderzoek in deze gemeente zijn de uitgangspunten geïnventariseerd. Uitgangspunten die voor alle onderzoeksgebieden in de gemeente relevant zijn, zijn al aangegeven bij de 'omschrijving van de situatie' in de voorgaande paragraaf. Meer specifieke uitgangspunten voor deze gemeente zijn hieronder aangegeven.

Eindmeldingslijst

In bijlage 2 zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties. Sommige adressen op de eindmeldingslijst zijn er nu bijvoorbeeld niet meer en andere adressen zijn van woningen die herbouwd zijn na 1987.



Figuur 30 Onderzoeksgebieden in de gemeente Middelburg

23. Gemeente Montferland

Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

De onderzoeksgebieden in de gemeente Montferland zijn gelegen langs een deel van de spoorlijn Zevenaar – Winterswijk. De onderzoeksgebieden in deze gemeente zijn weergegeven in figuur 31 en figuur 32. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

Saneringsobjecten

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat er in de gemeente Montferland binnen de scope van dit onderzoek geen saneringsobjecten zijn. Dit vanwege het feit dat de geluidsbelasting niet hoger is dan 65 dB voor geluidsgevoelige objecten die zijn opgenomen op de eindmeldingslijst en dat de geluidsbelasting niet hoger is dan 70 dB voor objecten die niet zijn opgenomen op de eindmeldingslijst.

In het Besluit geluid milieubeheer zijn bovendien geen trajecten in deze gemeente aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.

Omdat er geen saneringsobjecten binnen de gemeente zijn gelegen is geen verder akoestisch onderzoek uitgevoerd naar geluidreducerende maatregelen.

Specifieke uitgangspunten voor deze gemeente

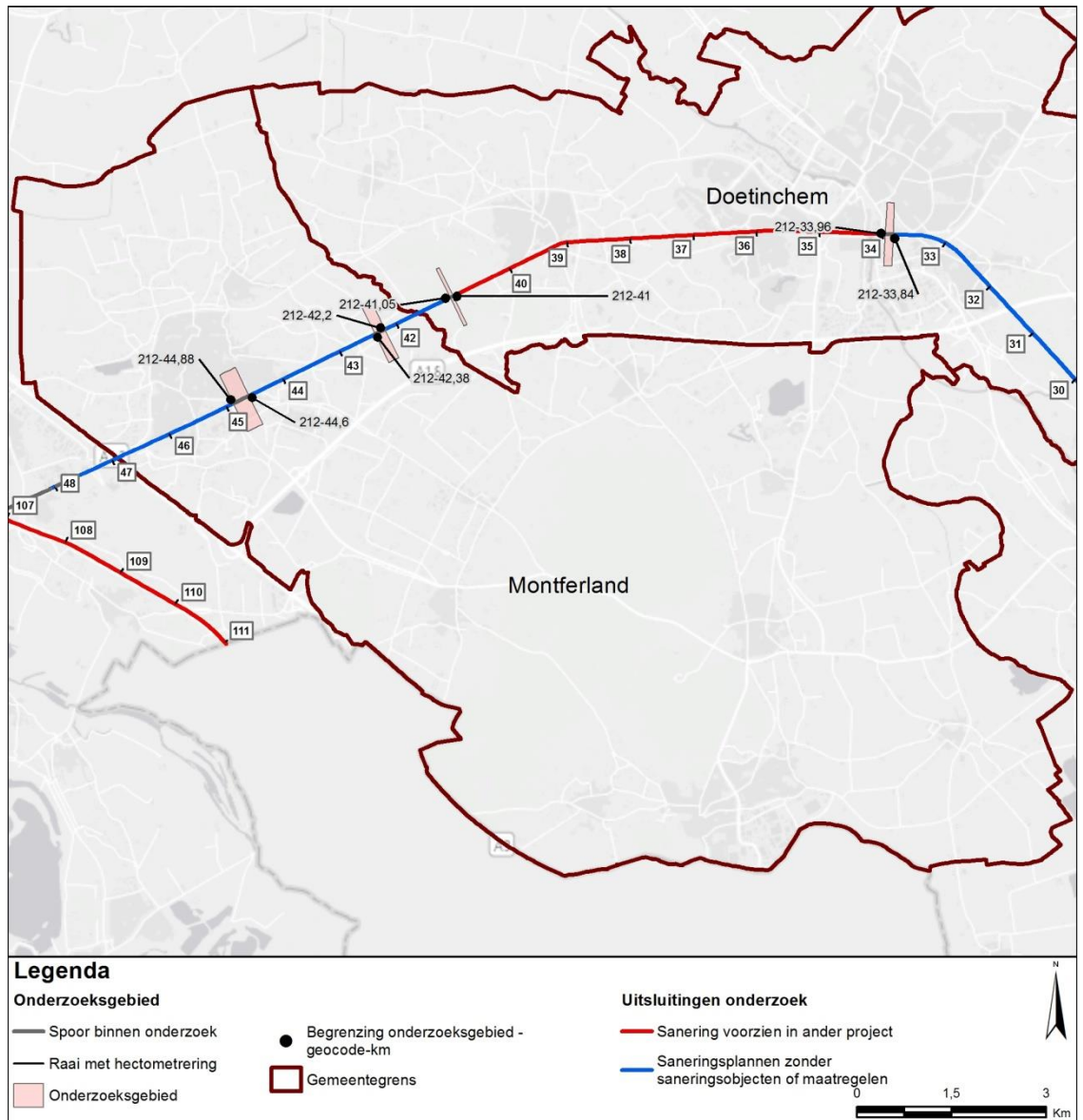
Voor het onderzoek in deze gemeente zijn de uitgangspunten geïnventariseerd. Uitgangspunten die voor alle onderzoeksgebieden in de gemeente relevant zijn, zijn al aangegeven bij de 'omschrijving van de situatie' in de voorgaande paragraaf. Meer specifieke uitgangspunten voor deze gemeente zijn hieronder aangegeven.

Stedenbouwkundige visie

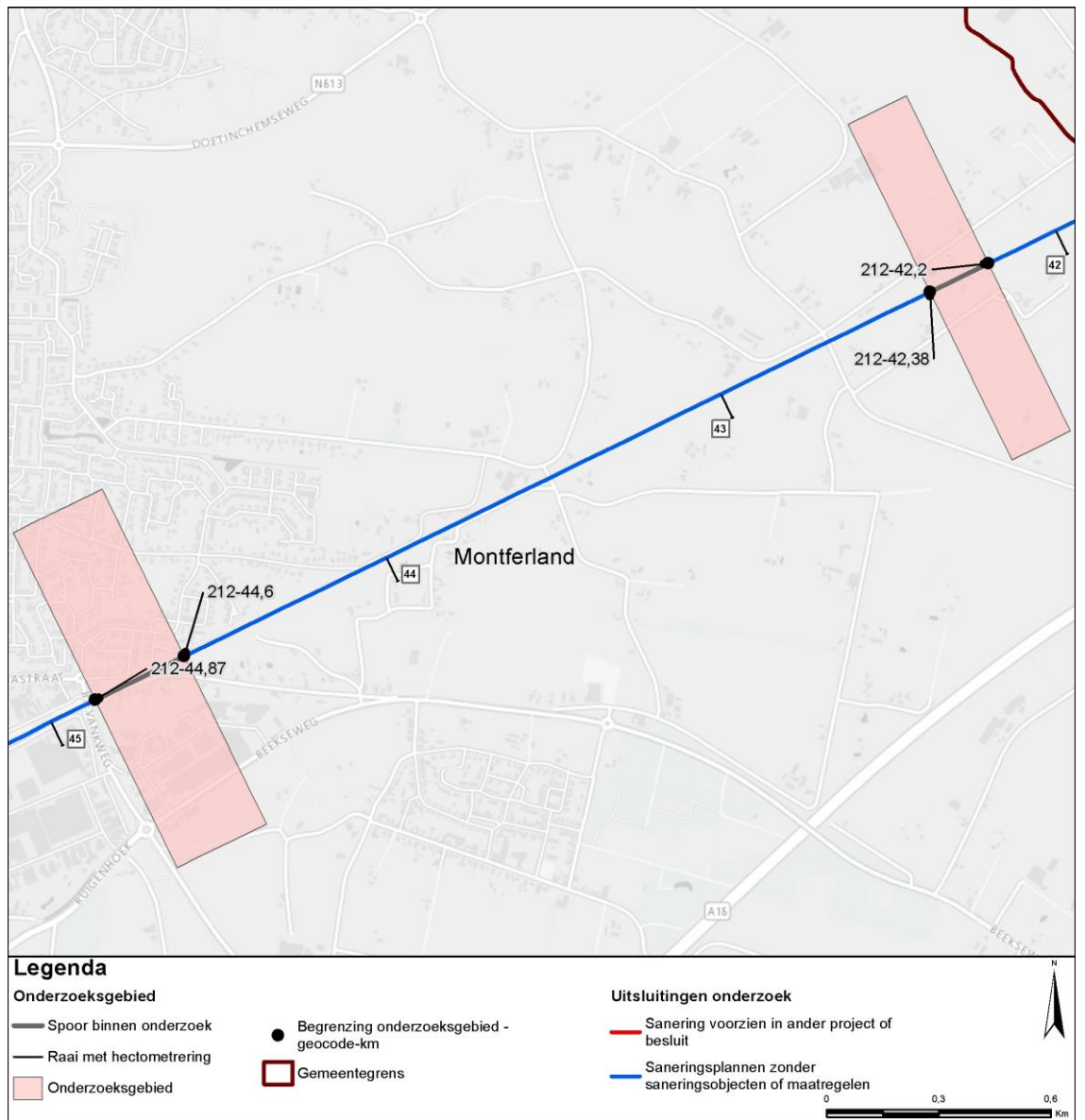
Door de gemeente Montferland is geen stedenbouwkundige visie aangeleverd.

Eindmeldingslijst

In de bijlage zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties.



Figuur 31 Onderzoeksgebieden in de gemeente Montferland



Figuur 32 Detailweergave onderzoeksgebieden in de gemeente Montferland

24. Gemeente Mook en Middelaar

Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied ligt langs de spoorlijn tussen Nijmegen en Venlo. De onderzoeksgebieden in de gemeente Mook en Middelaar zijn weergegeven in figuur 33 en figuur 34. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden is beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

Saneringsobjecten

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat er in de gemeente Mook en Middelaar binnen de scope van dit onderzoek geen saneringsobjecten zijn. Er is geen woning op de Eindmeldingslijst met een geluidbelasting die hoger is dan 65 dB. Daarom is er geen sprake van saneringscategorie A. Omdat er ook geen (andere) woningen zijn met een geluidbelasting hoger dan 70 dB, en er geen sprake is van een groei van meer dan 5 dB t.o.v. de situatie in 1987, zijn er ook geen woningen in saneringscategorie B.

In het Besluit geluid milieubeheer zijn geen trajecten in deze gemeente aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.

Er zijn geen saneringslocaties in de gemeente Mook en Middelaar. Daarom is er geen verder akoestisch onderzoek uitgevoerd naar geluidreducerende maatregelen.

Specifieke uitgangspunten voor deze gemeente

Voor het onderzoek in deze gemeente zijn de uitgangspunten geïnventariseerd. Uitgangspunten die voor alle onderzoeksgebieden in de gemeente relevant zijn, zijn al aangegeven bij de 'omschrijving van de situatie' en 'clusters met saneringsobjecten' in de voorgaande paragraaf. Meer specifieke uitgangspunten voor deze gemeente zijn hieronder aangegeven.

Eindmeldingslijst

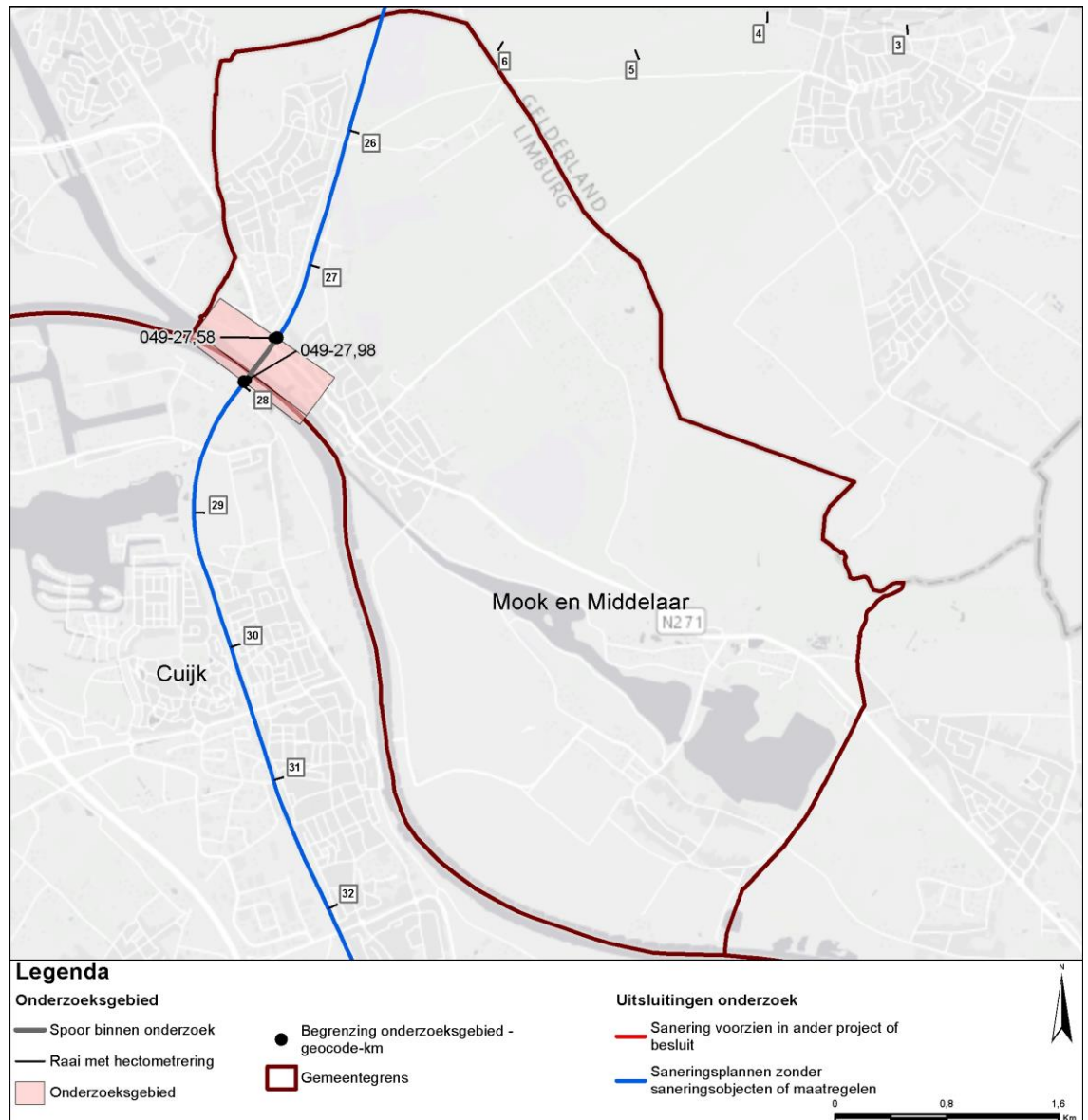
In de bijlage zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties. Sommige adressen op de Eindmeldingslijst zijn er nu bijvoorbeeld niet meer en andere adressen zijn van woningen die herbouwd zijn na 1987.

Stalen bruggen

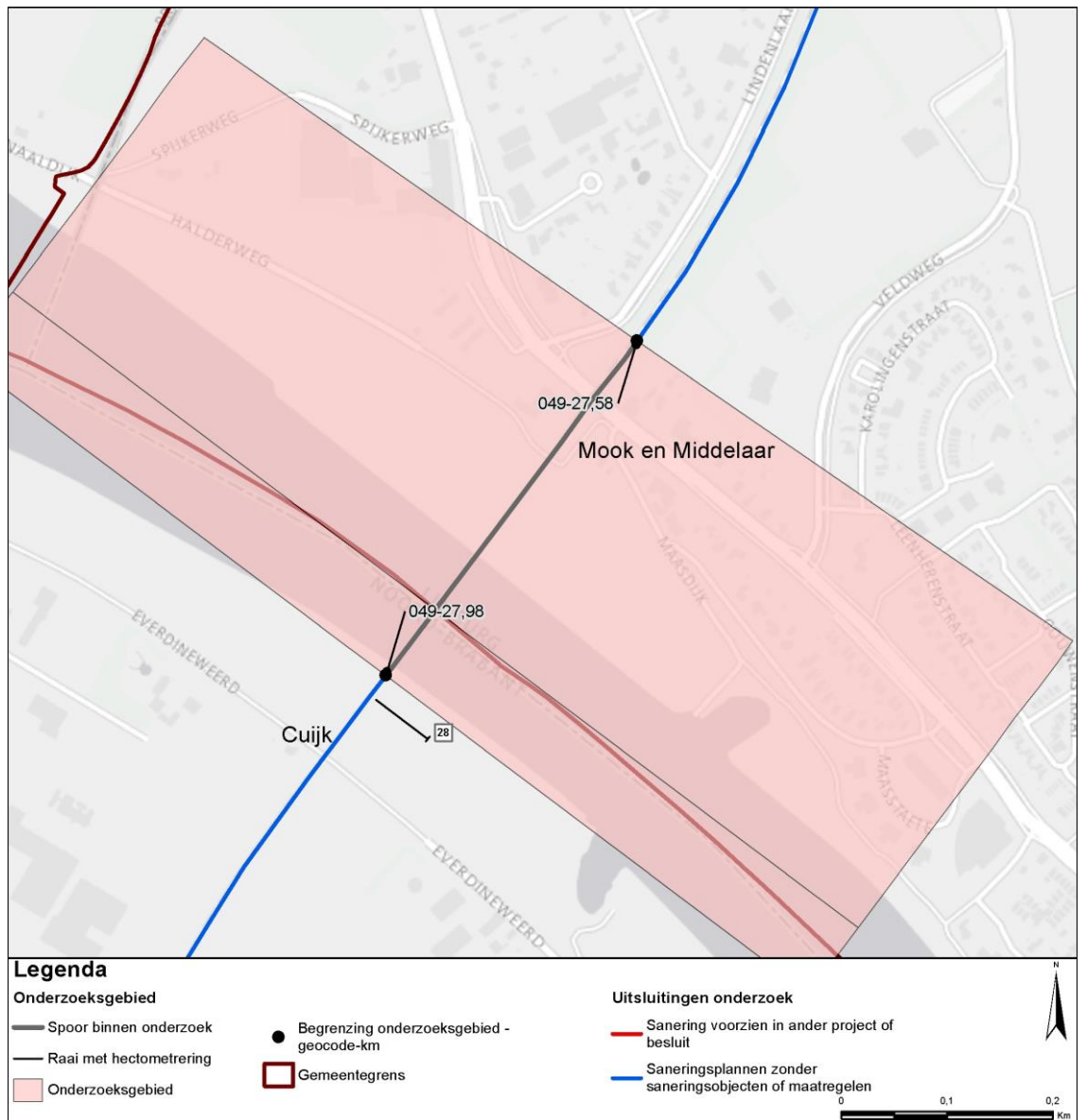
In de geluidberekeningen is uitgegaan van een stalen brug over de Maas gelegen nabij de woningen aan de Maasdijk. Deze brug heeft in het geluidregister een brugtoeslag van +10 dB.

Samenloop met het spoorwegproject Maaslijn

Met het project Maaslijn bestaat onder andere het voornemen om de spoorlijn Nijmegen – Venlo te elektrificeren, een station in Grubbenvorst te realiseren en het spoor op meerdere plaatsen te verdubbelen naar twee sporen. Eventuele wijzigingen door het project Maaslijn in de gemeente Mook en Middelaar kunnen er niet toe leiden dat de saneringsomvang toeneemt. Daarom is het project Maaslijn voor dit saneringsplan zonder saneringsobjecten niet relevant.



Figuur 33 Onderzoeksgebied in de gemeente Mook en Middelaar.



Figuur 34 Detailweergave onderzoeksgebied in de gemeente Mook en Middelaar

25. Gemeente Neder-Betuwe

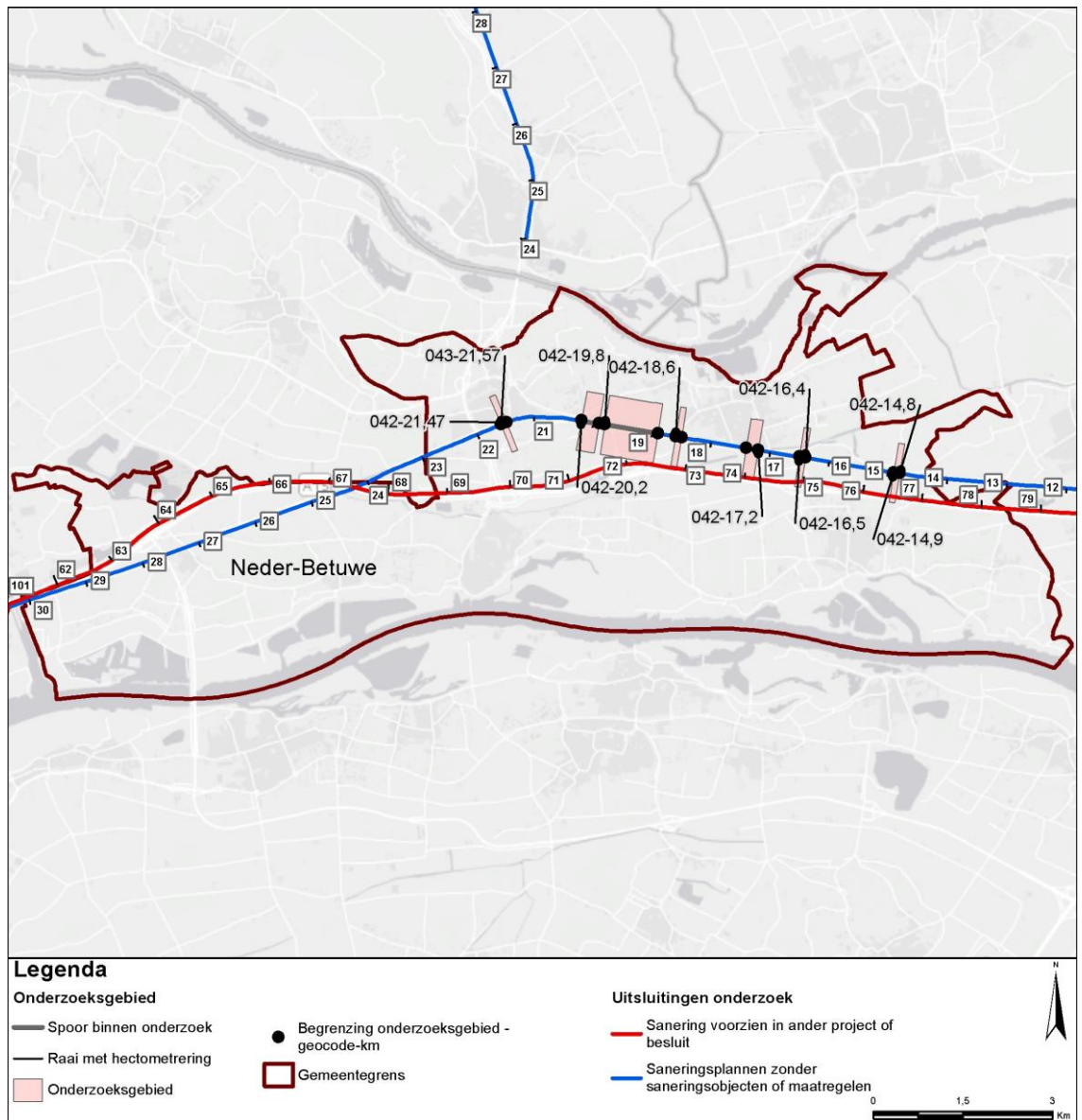
Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

Door de gemeente Neder-Betuwe loopt het spoor Arnhem – Geldermalsen. De onderzoeksgebieden in deze gemeente zijn weergegeven in figuur 35 en figuur 36. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

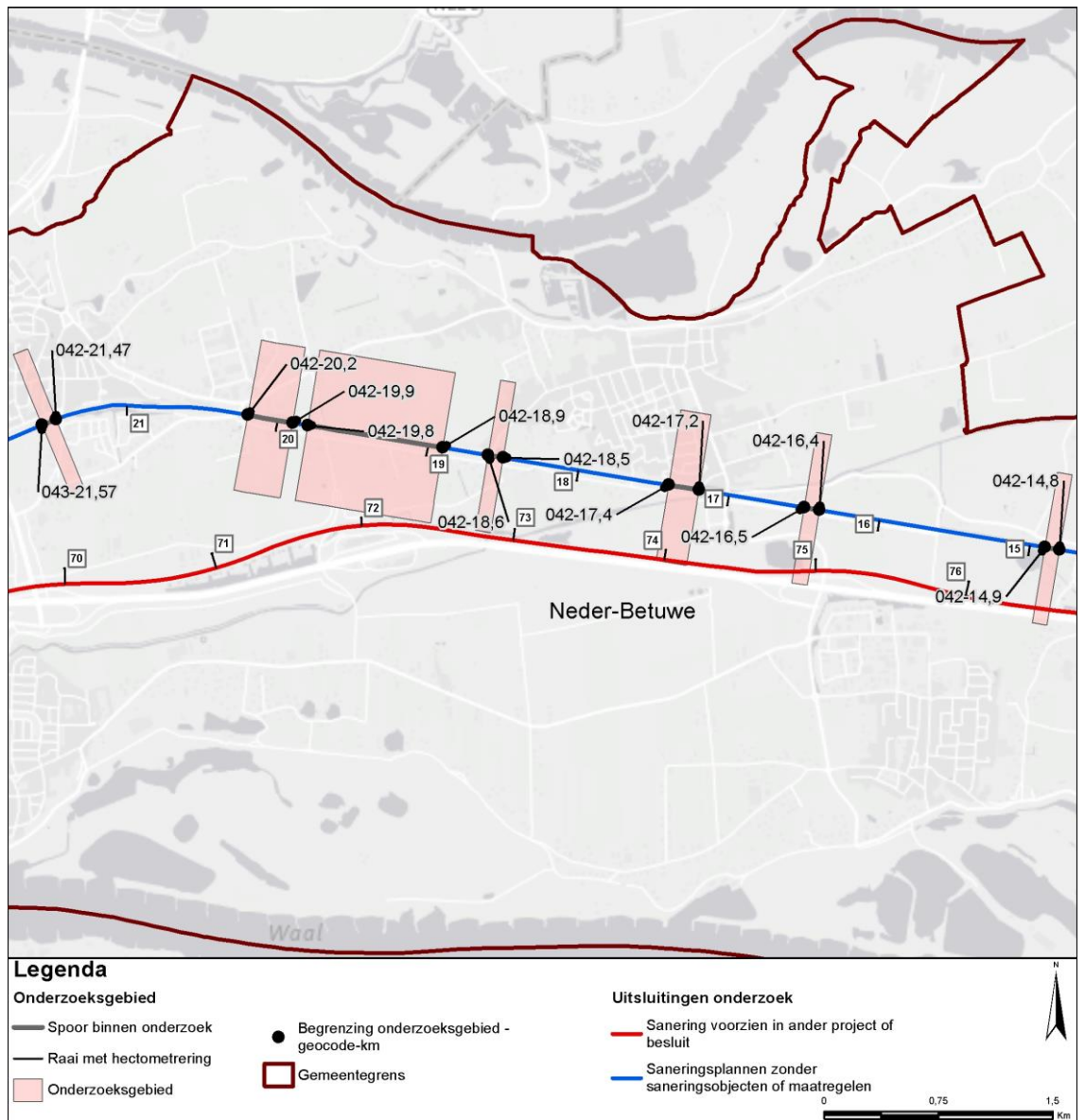
Saneringsobjecten

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat er in de gemeente Neder-Betuwe binnen de scope van dit onderzoek geen saneringsobjecten zijn.

In het Besluit geluid milieubeheer zijn geen trajecten voor deze gemeente aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.



Figuur 35 Onderzoeksgebieden in de gemeente Neder-Betuwe.



Figuur 36 Detailweergave onderzoeksgebieden in de gemeente Neder-Betuwe.

Specifieke uitgangspunten voor deze gemeente

Voor het onderzoek in deze gemeente zijn de uitgangspunten geïnventariseerd. Uitgangspunten die voor alle onderzoeksgebieden in de gemeente relevant zijn, zijn al aangegeven bij de 'omschrijving van de situatie' in de voorgaande paragraaf. Meer specifieke uitgangspunten voor deze gemeente zijn hieronder aangegeven.

Eindmeldingslijst

In de bijlage zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties.

Resterend onderzoeksgebied

Binnen de gemeente Neder-Betuwe bevindt zich naast de af te handelen scopegebieden zonder saneringsobjecten ook nog een deel onderzoeksgebied van een spoordeel welke niet wordt meegenomen in dit saneringsplan. Het spoordeel van dit deel van een onderzoeksgebied ligt niet op het grondgebied van deze gemeente. Dit deel van een onderzoeksgebied wordt later bij de afhandeling van de sanering in de gemeente Tiel meegenomen.

26. Gemeente Raalte

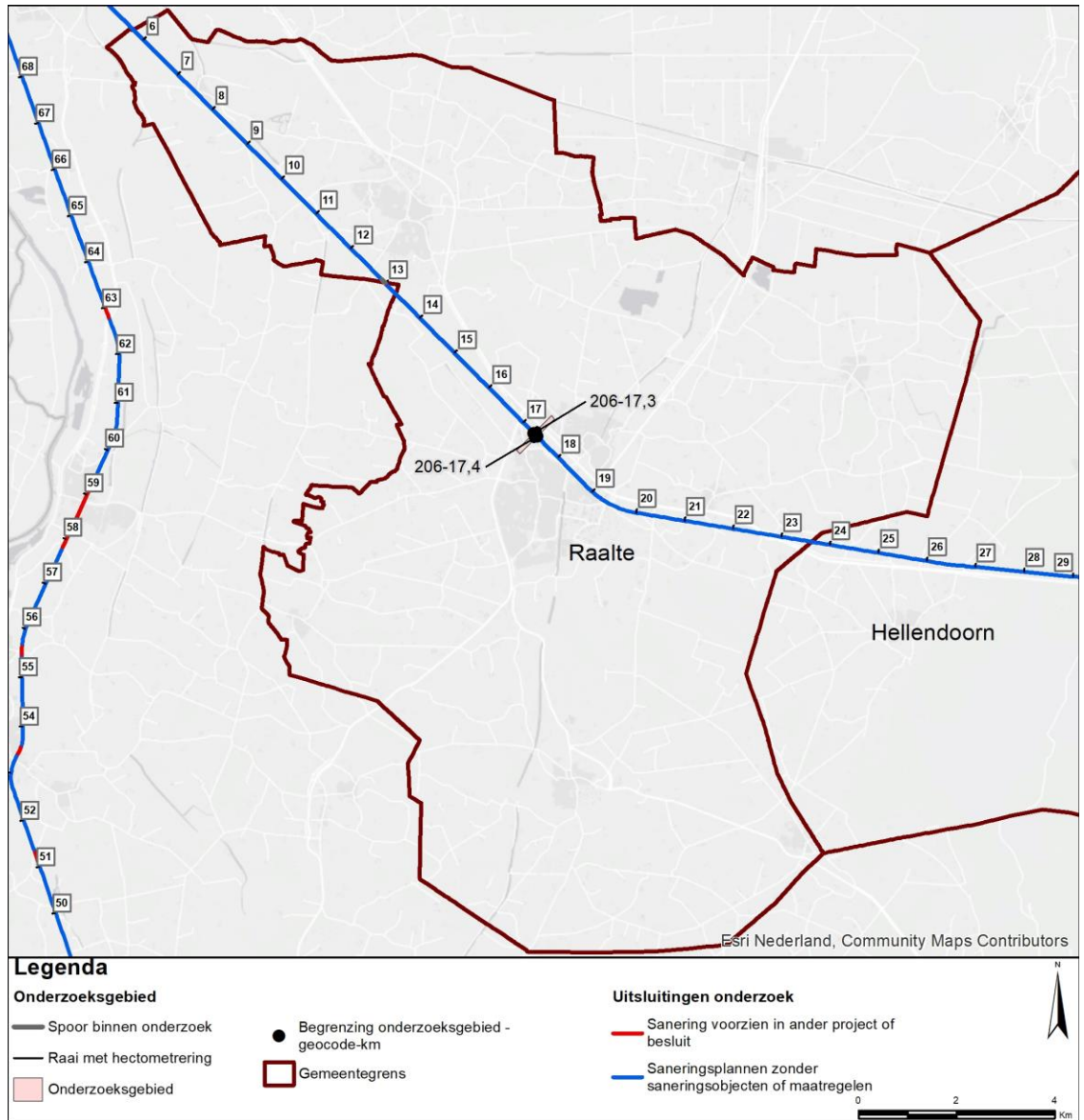
Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat in de gemeente Raalte geen sprake is van sanering met betrekking tot het geluid van het spoor. Er zijn derhalve ook geen saneringsmaatregelen nodig. Hieronder is de situatie rondom het spoor samengevat voor de onderzoeksgebieden in deze gemeente.

Door de gemeente Raalte loopt het spoor van Almelo naar Zwolle. Binnen de gemeente Raalte bevinden zich twee onderzoeksgebieden (zie figuur 37 en figuur 38). De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden is beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

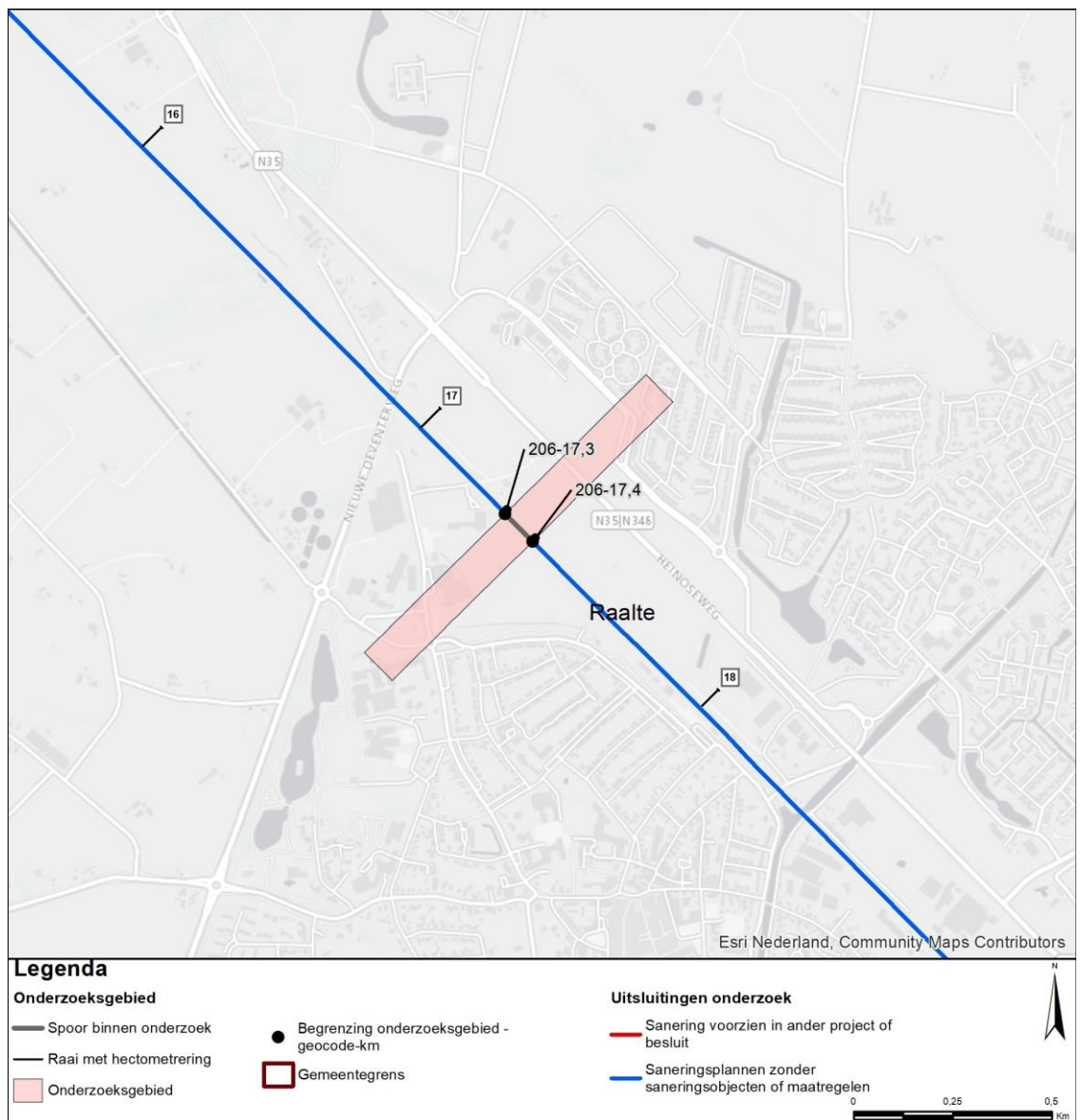
In bijlage 2 zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status en/of eventuele mutaties. Uit een beschouwing van de eindmeldingslijst in relatie tot het onderzoeksgebied blijkt dat alle adressen op de eindmeldingslijst buiten dit onderzoek vallen (geen sanering in categorie A).

Omdat nergens binnen de gemeente de 70 dB wordt overschreden is er ook geen sanering in categorie B.

Opgemerkt wordt dat in het Besluit geluid milieubeheer geen trajecten in deze gemeente zijn aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.



Figuur 37 Onderzoeksgebieden in de gemeente Raalte.



Figuur 38 Detailweergave onderzoeksgebieden in de gemeente Raalte

Aansluitend onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied langs een deel van het spoor, dat is meegenomen in dit saneringsplan, ligt in een andere gemeente dan de gemeente Raalte. In dit geval betreft het een deel van het onderzoeksgebied van het spoordeel met Geocode 206 van km. 12.91 tot km. 12.99. Dit deel van het onderzoeksgebied bevindt zich in de gemeente Olst-Wijhe.

27. Gemeente Súdwest-Fryslân

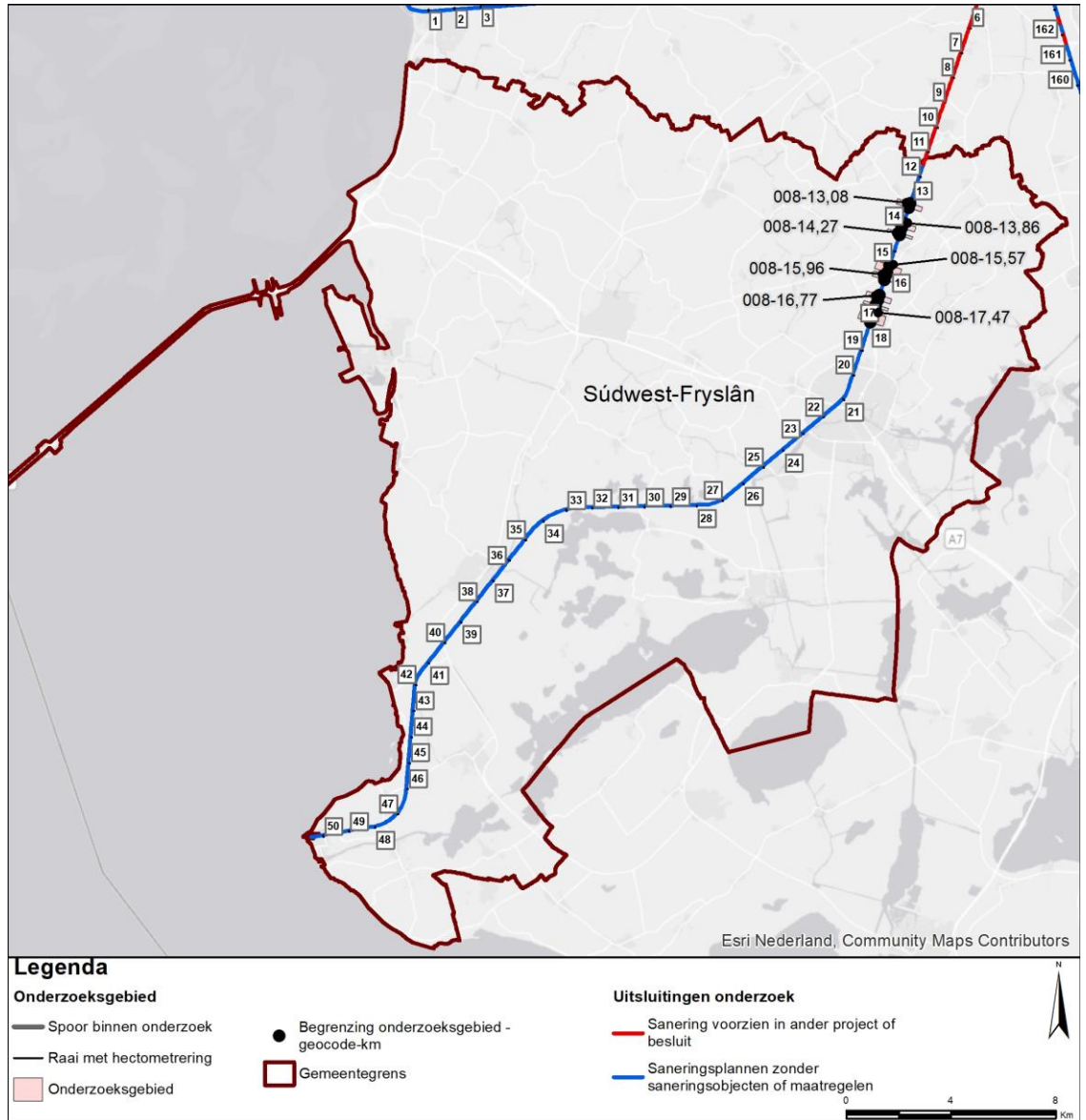
Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat in de gemeente Súdwest-Fryslân geen sprake is van sanering met betrekking tot het geluid van het spoor. Er zijn derhalve ook geen saneringsmaatregelen nodig. Hieronder is de situatie rondom het spoor samengevat voor de onderzoeksgebieden in deze gemeente.

Door de gemeente Súdwest-Fryslân loopt het spoor van Leeuwarden naar Zwolle. Binnen de gemeente Súdwest-Fryslân bevinden zich diverse onderzoeksgebieden (zie figuur 39 en figuur 40). De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden is beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

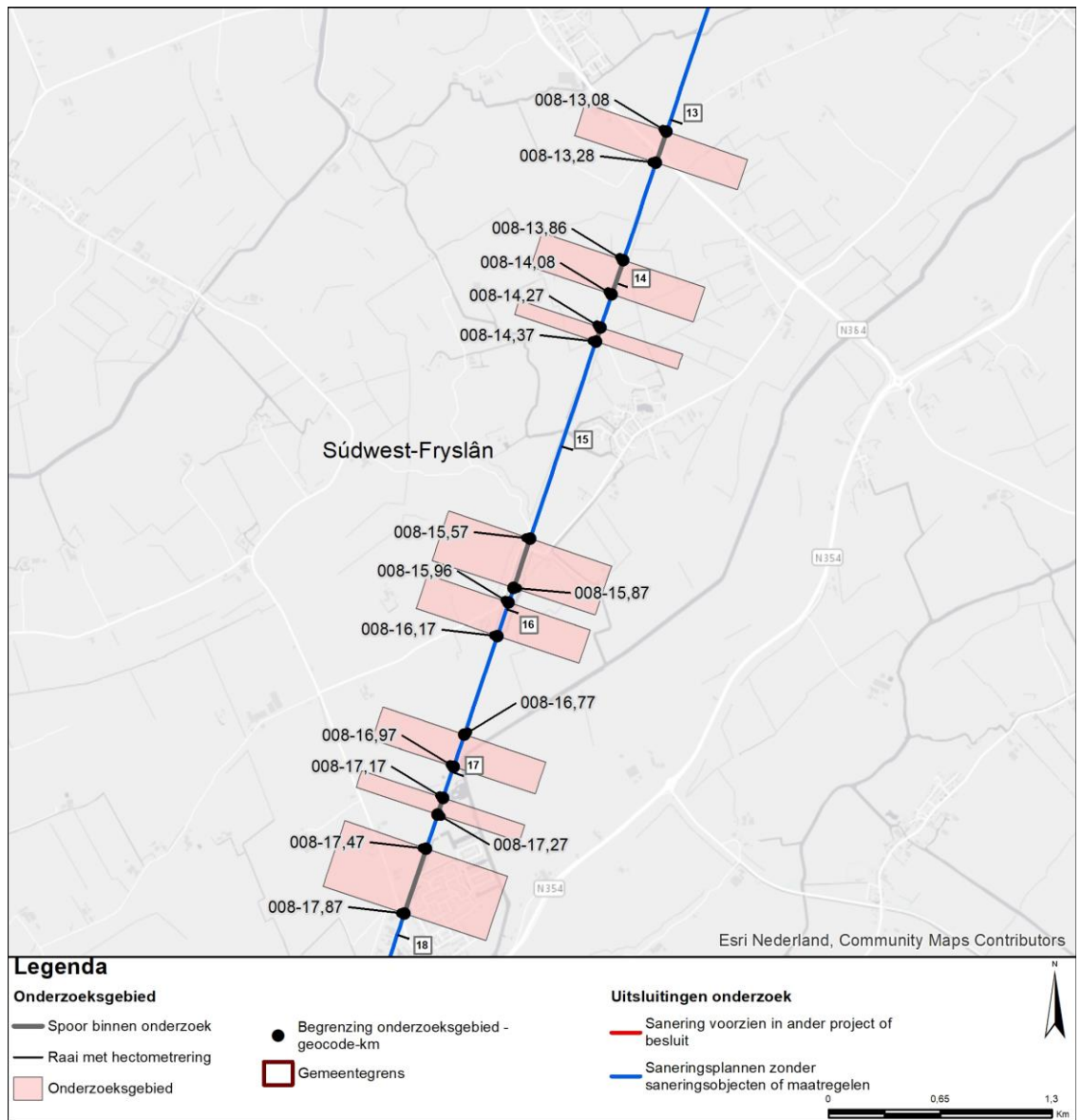
In bijlage 2 zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status en/of eventuele mutaties. Uit een beschouwing van de eindmeldingslijst in relatie tot het onderzoeksgebied blijkt dat alle adressen op de eindmeldingslijst buiten dit onderzoek vallen (geen sanering in categorie A).

Omdat nergens binnen de gemeente de 70 dB wordt overschreden is er ook geen sanering in categorie B.

Opgemerkt wordt dat in het Besluit geluid milieubeheer geen trajecten in deze gemeente zijn aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.



Figuur 39 Onderzoeksgebieden in de gemeente Súdwest-Fryslân.



Figuur 40 Detailweergave onderzoeksgebieden in de gemeente Súdwest-Fryslân.

28. Gemeente Venray

Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied ligt langs de spoorlijn tussen Nijmegen en Venlo. De onderzoeksgebieden in de gemeente Venray zijn weergegeven in figuur 41 en figuur 42. De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden is beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

Saneringsobjecten

Op basis van geluidberekeningen is vastgesteld dat er in de gemeente Venray binnen de scope van dit onderzoek geen saneringsobjecten zijn. Er is geen woning op de Eindmeldingslijst met een geluidbelasting die hoger is dan 65 dB. Daarom is er geen sprake van saneringscategorie A. Omdat er ook geen (andere) woningen zijn met een geluidbelasting hoger dan 70 dB, en er geen sprake is van een groei van meer dan 5 dB t.o.v. de situatie in 1987, zijn er ook geen woningen in saneringscategorie B.

In het Besluit geluid milieubeheer zijn geen trajecten in deze gemeente aangegeven waarvoor saneringscategorie C van toepassing is.

Specifieke uitgangspunten voor deze gemeente

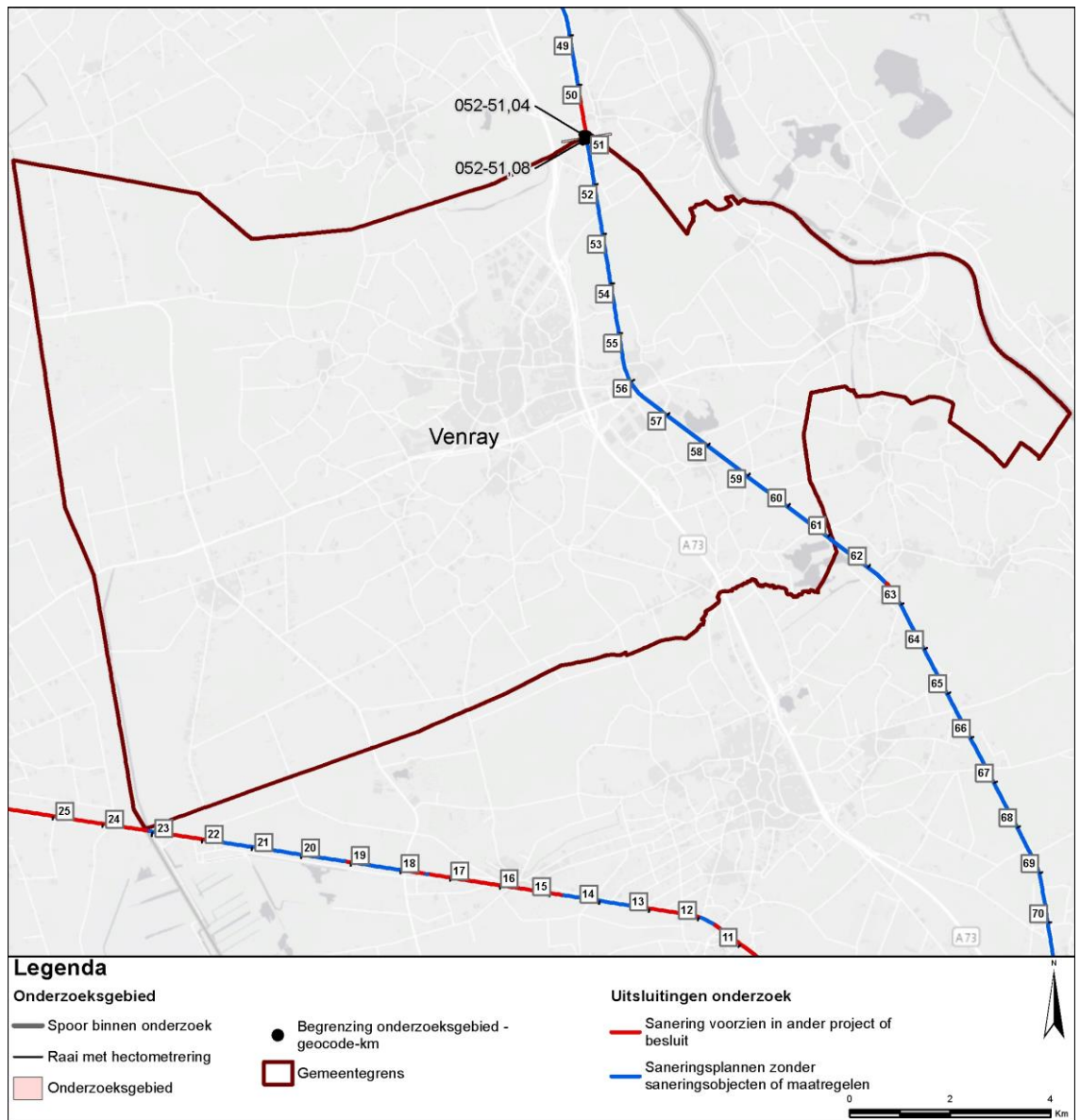
Voor het onderzoek in deze gemeente zijn de uitgangspunten geïnventariseerd. Uitgangspunten die voor alle onderzoeksgebieden in de gemeente relevant zijn, zijn al aangegeven bij de 'omschrijving van de situatie' en 'clusters met saneringsobjecten' in de voorgaande paragraaf. Meer specifieke uitgangspunten voor deze gemeente zijn hieronder aangegeven.

Eindmeldingslijst

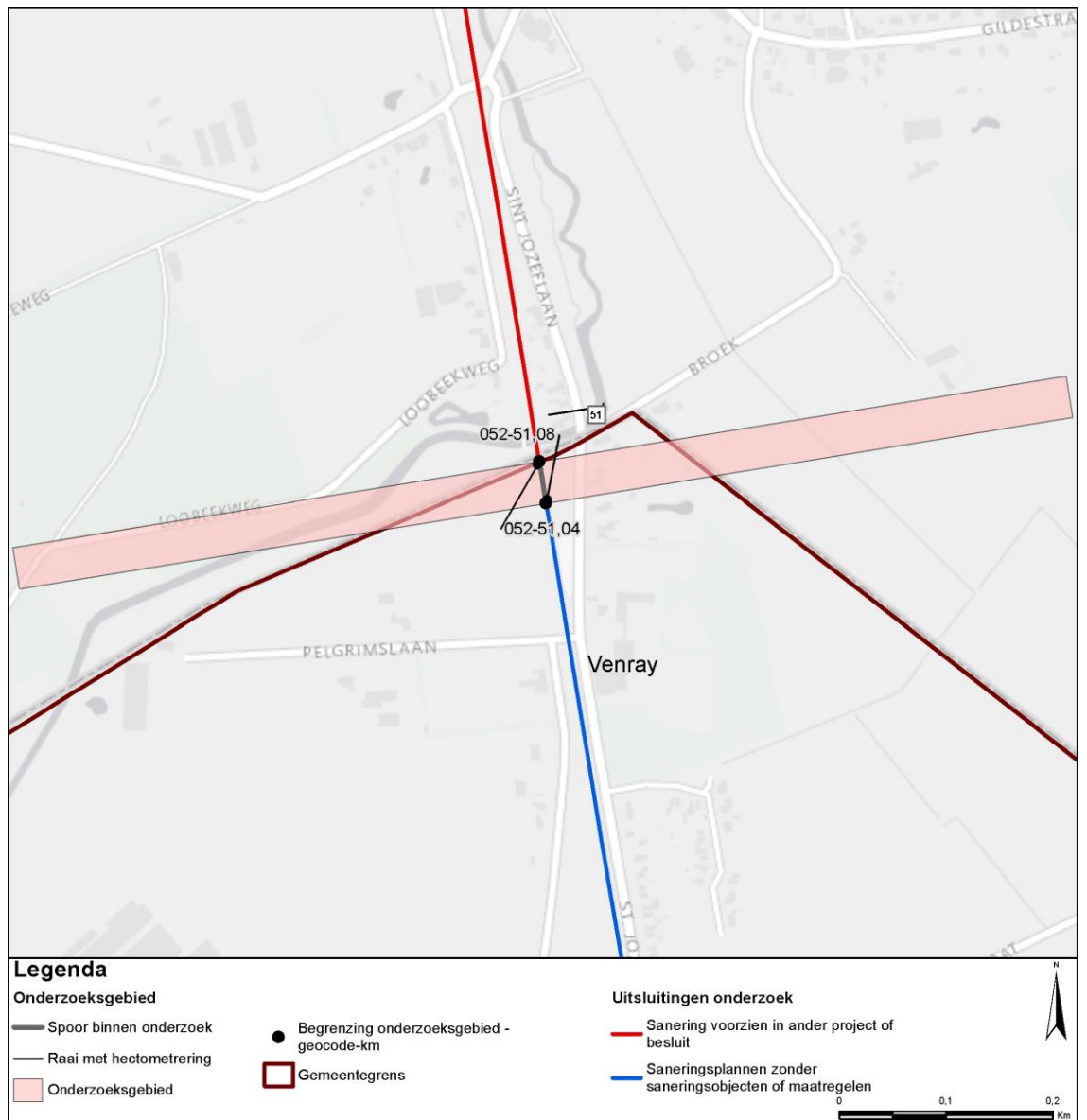
In bijlage 2 zijn de adressen op de Eindmeldingslijst opgenomen inclusief de actuele status c.q. eventuele mutaties. Sommige adressen op de Eindmeldingslijst zijn er nu bijvoorbeeld niet meer en andere adressen zijn van woningen die herbouwd zijn na 1987.

Samenloop met het spoorwegproject Maaslijn

Met het project Maaslijn bestaat onder andere het voornemen om de spoorlijn Nijmegen – Venlo te elektrificeren, een station in Grubbenvorst te realiseren en het spoor op meerdere plaatsen te verdubbelen naar twee sporen. Eventuele wijzigingen door het project Maaslijn in de gemeente Venray kunnen er niet toe leiden dat de saneringsomvang toeneemt. Daarom is het project Maaslijn voor dit saneringsplan zonder saneringsobjecten niet relevant.



Figuur 41 Onderzoeksgebieden in de gemeente Venray.



Figuur 42 Detailweergave onderzoeksgebieden in de gemeente Venray.

Aansluitend onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied langs een deel van het spoor, dat is meegenomen in dit saneringsplan, ligt in een andere gemeente dan de gemeente Venray. In dit geval betreft het een deel van het onderzoeksgebied van het spoordeel met Geocode 052 van km. 51.04 tot km. 51.08. Dit deel van het onderzoeksgebied bevindt zich in de gemeente Boxmeer.

Resterend onderzoeksgebied

Binnen de gemeente Venray bevinden zich naast de af te handelen scopegebieden zonder saneringsobjecten ook nog delen van onderzoeksgebieden van spoordelen welke niet worden afgehandeld in dit saneringsplan. De spoordelen van deze delen van onderzoeksgebieden liggen niet op het grondgebied van deze gemeente. Deze delen van onderzoeksgebieden worden later bij de afhandeling van de sanering in de gemeenten Horst aan de Maas en Boxmeer meegenomen.

29. Gemeente Vlissingen

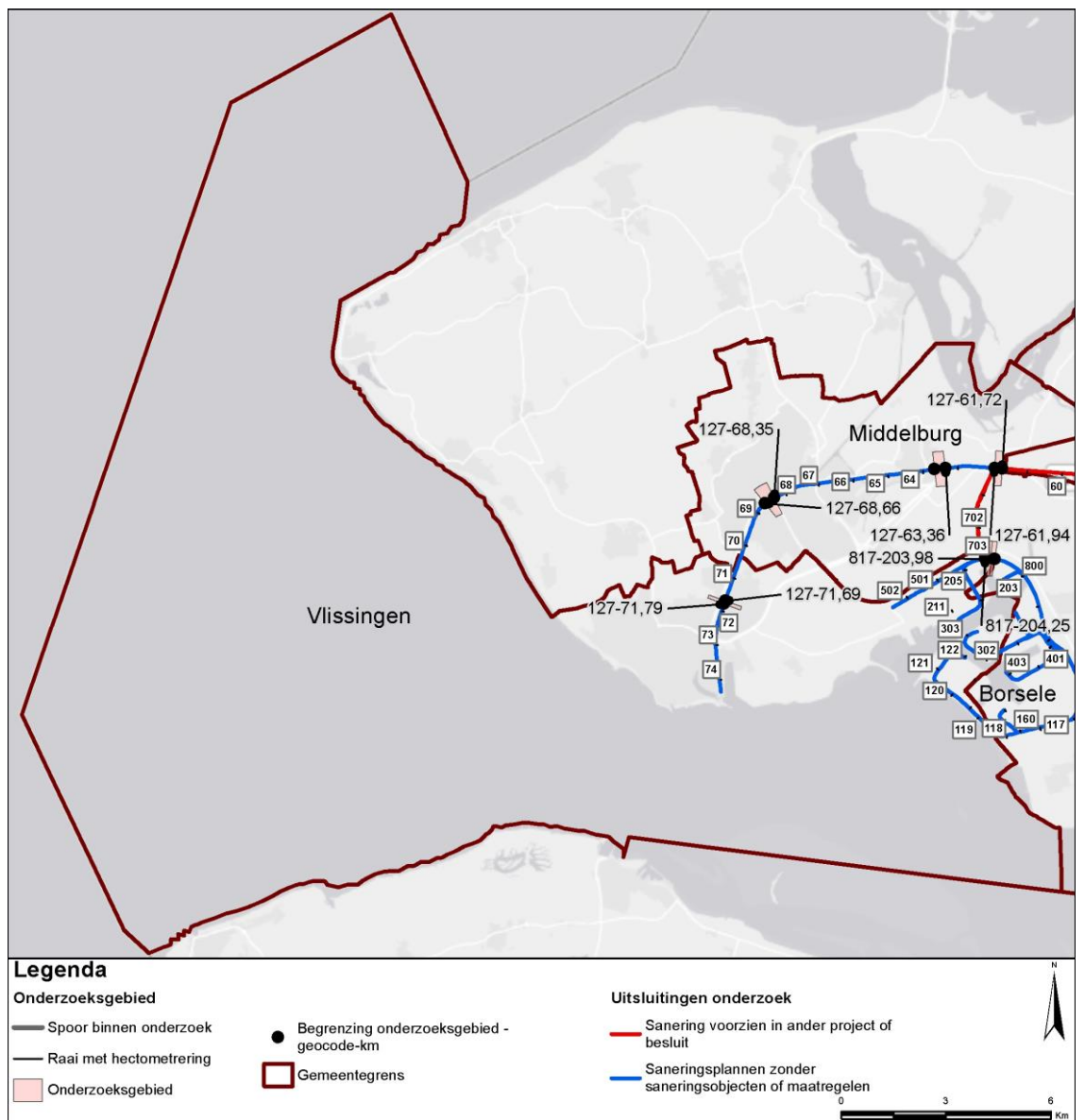
Omschrijving situatie en onderzoeksgebied

Door de gemeente Vlissingen loopt de Zeeuwse Lijn, een deel van de Sloelijn, en tevens enkele lijnen in het havengebied van Vlissingen. Het onderzoeksgebied in deze gemeente is weergegeven in figuur 43 en figuur 44. Dit onderzoeksgebied ligt bij de aantakking van de Sloelijn op de spoorlijn in de haven van Vlissingen.

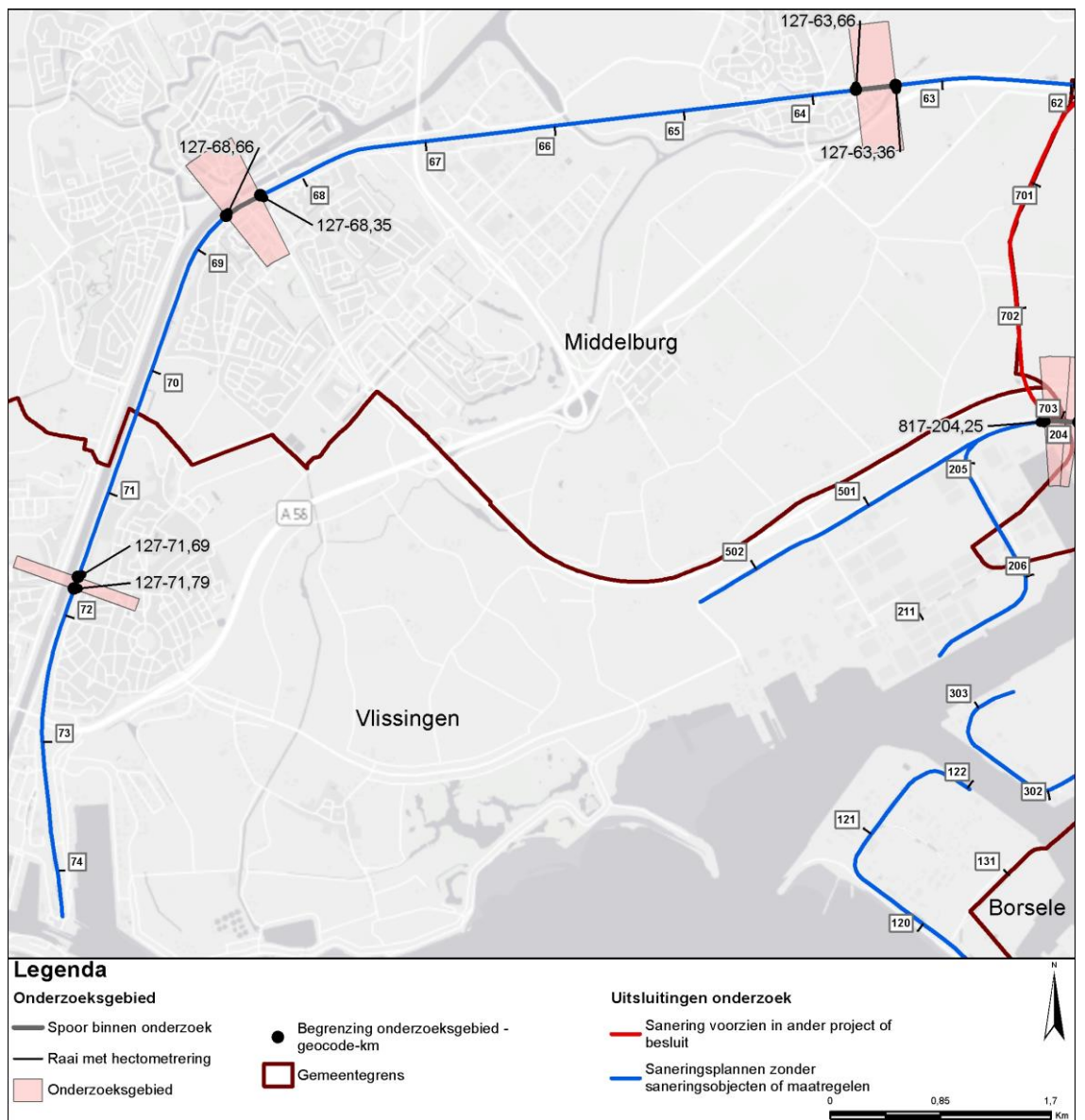
Bij de Zeeuwse Lijn is de sanering grotendeels afgehandeld in een eerder vastgesteld saneringsplan zonder saneringsobjecten. Op de overige delen van de Zeeuwse Lijn (nabij de stations Vlissingen en Vlissingen Souburg) alsmede de spoorlijn in de haven van Vlissingen, zijn een zogenaamde 'dunne lijn' waarop weinig spoorverkeer aanwezig is. Deze 'dunne lijn' is uitgesloten van sanering. Op het deel van de Sloelijn dat niet in de scope van dit onderzoek ligt, is de sanering reeds uitgevoerd in het project 'Sloelijn' (uit 2004), zodat er voor dit spoor geen saneringsverplichting meer bestaat. De geluidproductieplafonds zijn bij inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer voor dit traject vastgesteld op basis van artikel 11.42, lid 2, van de Wet milieubeheer.

De achtergronden bij de bepaling van de onderzoeksgebieden zijn verder beschreven in paragraaf 2.1 en paragraaf 3.1.

Uit de studie naar de situatie in het onderzoeksgebied blijkt dat er nabij het spoor geen geluidgevoelige objecten aanwezig zijn. Er zijn daarom geen saneringsobjecten.



Figuur 43 Onderzoeksgebieden in de gemeente Vlissingen.



Figuur 44 Detailweergave onderzoeksgebieden in de gemeente Vlissingen.

Bijlage Resultaten per adres

Colofon

Titel	MJPG spoor_Saneringsplan zonder saneringsobjecten 2019 _Hoofdrapport_v1.0 dd. 29-06-2020
Documentnummer	MJPG spoor / RM001471 / SP zonder maatregelen 2020
Versie/Datum	1.1 / 29 juni 2020
Status	Eindconcept
Van	ProRail
Auteur	Movares dBvision