ProRail

# Saneringsplan spoordelen zonder saneringsobjecten en maatregelen

In het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor

Regio Zuid

Van ProRail, afdeling Leefomgeving, Juridische Zaken en Vastgoed

Kenmerk P1251132
Versie 1.0
Datum 7 januari 2016
Bestand leeg saneringsplan regio zuidRegio Zuid

Status Definitief

ProRail

# Inhoudsopgave


| | | |
|---|---|---|
| **1.** | **Inleiding** | **3** |
| **2.** | **Aanpak** | **3** |
| 2.1 | Sanering | 3 |
| 2.2 | Doel van het saneringsplan | 4 |
| 2.3 | Saneringsverplichting | 4 |
| 2.4 | Saneringsplannen met en zonder saneringsobjecten | 4 |
| 2.4.1 | Saneringsobjecten | 4 |
| 2.4.2 | Geluidmaatregelen | 5 |
| 2.5 | Bekend maken saneringsplan en inspraak | 5 |
| 2.6 | Afbakening spoordelen zonder saneringsobjecten | 5 |
| **3.** | **Resultaat** | **6** |
| 3.1 | Supplement Regio Zuid | 6 |
| 3.2 | Akoestisch onderzoek Regio Zuid | 6 |
| 3.3 | Bijlagenrapport met kaarten en spoorgegevens voor Regio Zuid | 7 |
| **Supplement, deel 1: Akoestisch onderzoek behorende bij het lege saneringsplan Regio Zuid** | | **8** |
| **Supplement, deel 2: Bijlagenrapport met kaarten en spoorgegevens voor Regio Zuid** | | **9** |

# 1. Inleiding

Op grond van de Wet milieubeheer (hierna: Wm) is ProRail verplicht een saneringsplan voor te bereiden voor alle (hoofd)spoorwegen waarvoor op 1 juli 2012 van rechtswege geluidsproductieplafonds zijn vastgesteld op grond van art. 11.45, lid 1, Wm. Op 1 juli 2012 is de Wet milieubeheer gewijzigd en zijn de geluidsproductieplafonds vastgesteld op basis van de heersende geluidproducties. Uit de bijbehorende akoestische onderzoeken zal blijken welke maatregelen nodig zijn om het geluid te verminderen. Denk daarbij vooral aan geluidschermen en raildempers. Het Meer Jaren Programma Geluidsanering (MJPG) neemt de uitvoering voor zijn rekening. De saneringsplannen moeten uiterlijk 31 december 2020 zijn ingediend. De Staatssecretaris stelt de saneringsplannen vast. Bij deze vaststelling wordt ook bepaald binnen welke termijn de maatregelen dienen te zijn uitgevoerd.

Uit het akoestisch onderzoek zal blijken dat niet alle geluidgevoelige objecten zijn aan te merken als saneringsobject. Langs sommige delen van spoorwegen zijn helemaal geen geluidgevoelige objecten gelegen. Deze twee situaties zijn opgenomen in het onderhavige *saneringsplan zonder saneringsobjecten en maatregelen*. Zo wordt voor deze (delen van) spoorwegen voldaan aan de wettelijke verplichting. Geluidmaatregelen zijn in deze situaties niet aan de orde.

# 2. Aanpak

## 2.1 Sanering

De Wet milieubeheer introduceert in hoofdstuk 11 geluidproductie plafonds (GPP's). GPP's leggen de bovengrens vast voor de geluidproductie van een rijksweg of spoorweg. Ook zijn artikelen opgenomen die de aanpak van bestaande geluidknelpunten langs het spoor regelen: de geluidsanering. Het uitgangspunt voor de sanering zijn de GPP's. De GPP's zijn met de brongegevens waarmee ze zijn bepaald, opgenomen in het geluidregister. Op basis van de gegevens uit het register kan de heersende geluidsbelasting op saneringsobjecten worden bepaald.

Sinds 1987 is er aandacht voor geluidsanering vanwege de weg en spoor. De flinke groei van het (spoor)wegverkeer is er mede debet aan dat nog niet alle bestaande knelpunten zijn opgelost. Deze categorie knelpunten is in de Wm ondergebracht in art. 11.57, eerste lid, onderdeel a, en staat ook bekend als raillijst of eindmeldingslijst. De Planwet Verkeer en Vervoer uit 1998 en de Nota Mobiliteit (NoMo) uit 2004 geven prioriteit aan de aanpak van knelpunten boven 70 dB langs het spoor in woongebieden. Deze categorie is in de Wm ondergebracht in art.11.57, eerste lid, onderdeel b, en wordt ook wel aangeduid als NoMo. De categorie Grote Groei Gevallen (GGG), zijnde een toename van meer dan 5dB boven de 60 dB is in de Wm ondergebracht in art. 11.57, eerste lid, onderdeel c. In Bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer (hierna: Bgm) zijn deze gevallen expliciet benoemd.

Een onderdeel van de sanering betreft het onderzoek naar gevelmaatregelen. Het geluid binnen de woning neemt af door het treffen van voorzieningen als akoestische beglazing, dakisolatie en geluiddempende ventilatie. Deze gevelmaatregelen maken geen deel uit van een saneringsplan. Na vaststellen van een saneringsplan vindt een bouw akoestisch onderzoek plaats naar (de noodzaak van) gevelisolerende maatregelen.

## 2.2 Doel van het saneringsplan

Het doel van het saneringsplan is de geluidsbelasting op saneringsobjecten terug te dringen. Een saneringsobject is een woning of een andere geluidgevoelige bestemming als beschreven in de Wet milieubeheer, art 11.57 (zie ook paragraaf 2.4.1).

Om het doel te bereiken vindt akoestisch onderzoek plaats, waarin de geluidsbelasting op saneringsobjecten wordt bepaald. Aan de hand van de geluidsbelasting wordt bepaald welke geluidbeperkende bron- en/of overdrachtsmaatregelen getroffen kunnen worden. Denk daarbij aan raildempers en geluidsschermen, of “andere dan geluidbeperkende maatregelen”, zoals het eerder vervangen van houten door betonnen dwarsliggers, het amoveren van woningen, etc. Het akoestisch onderzoek wordt als bijlage bij het saneringsplan gevoegd.

## 2.3 Saneringsverplichting

GPP’s zijn bij de invoering van de wet op 1 juli 2012 voor alle hoofdspoorwegen vastgesteld op grond van artikel 11.45 Wm. Artikel 11.45 maakt onderscheid tussen drie verschillende GPP’s:

- Het eerste lid van artikel 11.45 betreft spoorwegen waar de GPP’s zijn vastgesteld op basis van de gemiddelde geluidproductie in de jaren 2006, 2007 en 2008, aangevuld met een werkruimte van 1,5 dB. Voor deze spoorwegen geldt altijd een saneringsverplichting.
- Het tweede lid van artikel 11.45 betreft spoorwegen waar de GPP’s zijn vastgesteld op grond van gegevens uit een recent besluit. Voor deze spoorwegen geldt alleen een saneringsverplichting indien dit in Bijlage 2 bij het besluit geluid milieubeheer is voorgeschreven. Dit is voor geen enkele spoorweg ‘t geval.
- Het derde lid van artikel 11.45 betreft (delen van) spoorwegen met een beperkte geluidproductie. Daar is geen sprake van geluidknelpunten zoals bij saneringssituaties.

Concluderend kan worden gesteld dat er alleen een saneringsverplichting rust op spoorwegen waarlangs GPP’s gelden die zijn vastgesteld op grond van art. 11.45, lid 1, Wm.

## 2.4 Saneringsplannen met en zonder saneringsobjecten

Het onderhavige saneringsplan geldt voor delen van spoorwegen waarlangs geen geluidgevoelige objecten zijn gelegen of waar de geluidgevoelige objecten niet zijn aan te merken als saneringsobject. Daarvoor is het nodig om eerst de saneringsobjecten en de bijbehorende delen van spoorwegen te bepalen.

Voor de inventarisatie van objecten die mogelijk in aanmerking komen voor sanering heeft vooronderzoek plaatsgevonden. Daaruit zijn de delen van spoorwegen waarlangs potentiele saneringsobjecten zijn gelegen vast komen te staan. De overige delen van spoorwegen komen in het onderhavige saneringsplan zonder saneringsobjecten en maatregelen.

Voor de delen van spoorwegen met potentiele saneringsobjecten zal nader onderzoek plaatsvinden. Uit het onderzoek zal blijken welke objecten daadwerkelijk voor sanering in aanmerking komen.

### 2.4.1 Saneringsobjecten

De saneringsobjecten zijn op basis van in art. 11.57 Wm onderverdeeld in drie categorieën (zie ook paragraaf 2.1):

a) woningen en andere geluidsgevoelige objecten langs wegen en spoorwegen die op de geluidplafondkaart zijn aangegeven, die op grond van artikel 88 van de Wet geluidhinder, zoals dat luidde voor 1 januari 2007, of artikel 4.17 van het Besluit geluidhinder bij Onze Minister tijdig zijn gemeld, voor zover deze nog niet zijn gesaneerd, en de geluidsbelasting bij volledige benutting van de GPP’s hoger is dan 60 dB als het een weg betreft of 65 dB als het een spoorweg betreft,

b) woningen evenals in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, waarvan de geluidsbelasting vanwege een in artikel 11.56 bedoelde weg of spoorweg bij volledige benutting van de GPP's hoger is dan 65 dB als het een weg betreft of 70 dB als het een spoorweg betreft
c) woningen evenals in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, waarvan de geluidsbelasting vanwege bij algemene maatregel van bestuur genoemde delen van wegen of spoorwegen bij volledige benutting van de GPP's hoger is dan 55 dB als het een weg betreft of 60 dB als het een spoorweg betreft.

Onder de Wm vallen ook ligplaatsen van woonschepen of standplaatsen voor woonwagens onder het begrip "geluidsgevoelig object", mits deze zijn opgenomen in een bestemmingsplan. Andere geluidsgevoelige objecten zijn bijvoorbeeld scholen of kinderdagverblijven.

### 2.4.2 Geluidmaatregelen

Het nader onderzoek voor de saneringsobjecten is gericht op (de noodzaak van) geluidmaatregelen, zoals raildempers en geluidschermen. Het bepalen van de maatregelen vindt plaats aan de hand van het zogenaamde doelmatigheidscriterium, dat is vastgelegd in het Bgm en de Regeling geluid milieubeheer (Rgm, paragraaf 4). De methodiek kenmerkt zich door het clusteren van saneringsobjecten, waar geluidmaatregelen voor worden bepaald. Daarbij vindt een afweging plaats of financieel doelmatig geluid beperkende maatregelen kunnen worden getroffen. Het uitgangspunt voor de geluidsbelasting op elk saneringsobject is de huidige geluidsbelasting, welke samenhangt met de heersende geluidproductie van het vastgestelde en volledig benutte GPP.

Vervolgens komt de lokale inpasbaarheid aan de orde. Overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard kunnen nog leiden tot een aanpassing van de geluidmaatregelen. In geval van geluidschermen bijvoorbeeld is het in bepaalde gevallen uit stedenbouwkundig oogpunt mogelijk om de hoogte van geluidschermen aan te passen.

De saneringsobjecten en de geluidmaatregelen maken deel uit van een saneringsplan. Het akoestisch onderzoek wordt als bijlage toegevoegd. Voor elke gemeente met een spoorlijn, waarvoor de onderzoek plicht geldt (zie hoofdstuk 2.3) wordt een saneringsplan opgesteld. De spoorwegbeheerder (ProRail) dient elk saneringsplan in bij de staatssecretaris van Infrastructuur & Milieu.

## 2.5 Bekend maken saneringsplan en inspraak

Op de voorbereiding van de vaststelling van het betreffende saneringsplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Voorafgaand aan de terinzagelegging geeft de staatssecretariss in de Staatscourant en in een of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen of op een andere geschikte wijze kennis van het ontwerp-saneringsplan. Tijdens de terinzagelegging is het mogelijk voor eenieder om zienswijzen in te dienen. In het besluit tot het vaststellen van het definitieve saneringsplan wordt ingegaan op de ingebrachte zienswijzen. Het vastgestelde saneringsplan maakt de staatssecretaris vervolgens wederom bekend in bovengenoemde bladen. Tegen het vastgestelde saneringsplan is beroep mogelijk bij de Raad van State.

## 2.6 Afbakening spoordelen zonder saneringsobjecten

ProRail heeft Nederland in vier regio's ingedeeld. Aansluitend op de regio indeling wordt per ProRail-regio één saneringsplan zonder saneringsobecten en maatregelen ingediend, waarbij

de minimale lengte van een te saneren spoorwegdeel 100 meter is. Voor saneringsplannen *met* maatregelen wordt voor iedere *gemeente* met een onderzoeksplichte spoorlijn een saneringsplan opgesteld.

In opdracht van ProRail heeft DGMR Industrie verkeer en milieu een onderzoek gedaan naar de ligging van de trajecten of trajectgedeeltes, waarlangs geen geluidgevoelige en saneringsobjecten zijn gelegen. Deze trajecten zijn in het onderhavige saneringsplan opgenomen. Voor deze trajecten zullen in het kader van het MJPG geen maatregelen worden onderzocht of afgewogen.
Uit bovengenoemd onderzoek is tevens naar voren gekomen bij welke trajecten mogelijk wel sprake is van sanering. Deze trajecten worden later nader onderzocht op de noodzaak van maatregelen. Voor deze trajecten worden later aparte saneringsplannen opgesteld.

Overigens valt een deel van de spoorwegen waar een saneringsverplichting geldt, buiten dit saneringsplan. Het betreft het deel wat nog onder oude wetgeving (Wet geluidhinder) wordt gesaneerd: de projecten uit bijlage 5 van het Bgm (met uitzondering van de delen van projecten waar geen maatregelen of uitsluitend gevelmaatregelen worden getroffen). Voor deze projecten en spoortrajecten voorziet het MJPG niet in saneringsplannen.

Het ‘Akoestisch onderzoek behorende bij het lege saneringsplan’ is als supplement bijgevoegd. Als eerder aangegeven is in het onderzoek een overzicht van trajecten opgenomen waarlangs geen saneringsobjecten zijn gelegen en waar geen sprake is van mogelijke maatregelen.
Er zijn hierin twee situaties te onderscheiden:

1. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen saneringsobjecten zijn gelegen langs een aaneengesloten deel van de spoorlijn, of langs de gehele spoorlijn.
2. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de saneringsobjecten zeer versnipperd zijn gelegen, vooral buiten het stedelijk gebied. Het gevolg is dat de (delen van) spoorlijnen zonder saneringsobjecten onderbroken zijn.

# 3. Resultaat

## 3.1 Supplement Regio Zuid

Het voornoemde supplement ‘Akoestisch onderzoek behorende bij het lege saneringsplan’ bestaat uit twee delen: een akoestisch onderzoek en een bijlagenrapport met kaarten en spoorgegevens van het rekenmodel.

## 3.2 Akoestisch onderzoek Regio Zuid

In het ‘Akoestisch onderzoek behorende bij het lege saneringsplan’ is uiteengezet op welke wijze de trajecten behorende tot het saneringsplan zonder saneringsobjecten en maatregelen, tot stand is gekomen. Eerst wordt ingegaan op het gekozen onderzoeksgebied, daarna volgen de wetgeving en de verschillende typen saneringssituaties. Vervolgens wordt ingegaan op de uitgangspunten en de werkwijze van het onderzoek. Tenslotte wordt kort ingegaan op de resultaten.

De (delen van) trajecten behorende tot het saneringsplan zonder saneringsobjecten en maatregelen in de regio Zuid, zijn gegeven in bijlage 5 van het ‘Akoestisch onderzoek behorende bij het lege saneringsplan’.

### 3.3 Bijlagenrapport met kaarten en spoorgegevens voor Regio Zuid

Het bijlagenrapport omvat 4 secties. De eerste sectie geeft de kaartnummering aan en de tweede omvat de kaarten zelf. Vervolgens zijn de gehanteerde spoorgegevens voor het rekenmodel voor de provincies Zeeland, Noord-Brabant, Limburg en Gelderland weergegeven. In het bijlagenrapport zijn kaartbladen opgenomen met het rekenmodel en de ligging van trajecten uit het saneringsplan zonder saneringsobjecten en maatregelen. Daarnaast zijn van de bij onze Minister tijdig gemelde objecten (art. 11.57, lid 1 onder a, Wm zie paragraaf 2.4.1) die langs de trajecten van het onderhavige saneringsplan zonder saneringsobjecten zijn gelegen, het adres met geluidsbelasting op de kaarten weergeven. Daar waar meerdere van deze objecten dicht bij elkaar zijn gelegen zijn slechts een deel van de adressen weergegeven zodat de labels leesbaar blijven. In het hoofdrapport is in bijlage 4 een tabel opgenomen met alle adressen en geluidsbelastingen. Daarnaast zijn van objecten met een geluidsbelasting tussen 68.0 en 70.50 dB de geluidsbelasting op de kaarten weergegeven. Dit zijn objecten met een hoge geluidsbelasting die niet op de Eindmeldingslijst staan en waarvan de geluidsbelasting onder de grenswaarde (zie 2.4.1 onder categorie b) ligt.

ProRail

## Supplement, deel 1: Akoestisch onderzoek behorende bij het lege saneringsplan Regio Zuid

ProRail

## Supplement, deel 2: Bijlagenrapport met kaarten en spoorgegevens voor Regio Zuid