

# **Saneringsplan spoordelen zonder saneringsobjecten en maatregelen**

In het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor

Gemeente Deurne

Van ProRail

Kenmerk [P20160169-1303537099-3907](#)

Versie 2.1c

Datum 6 juli 2018

Status Definitief

## Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Aanpak</b>	<b>3</b>
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	6
<b>3.</b>	<b>Resultaat</b>	<b>6</b>
	<b>Bijlage 1: Akoestisch onderzoek</b>	<b>9</b>
	<b>Bijlage 2: Kaart adressen en de geluidsbelasting objecten Wm art 45, lid a</b>	<b>10</b>

## 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 (MJP) 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 ook 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). Geluidproductieplafonds 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 geluidbelasting 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 Wet milieubeheer 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 Wet milieubeheer 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 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 geluidbelasting 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 de geluidbelasting op saneringsobjecten te bepalen vindt akoestisch onderzoek plaats. Aan de hand van de geluidsbelasting wordt bepaald welke geluidbeperkende bron- en overdrachtsmaatregelen getroffen kunnen worden. Denk daarbij aan raildempers en geluidsschermen, of “andere dan geluid beperkende 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

Geluidproductieplafonds 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 geluidproductieplafonds:

- Het eerste lid van artikel 11.45 betreft spoorwegen waar de geluidproductieplafonds 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 geluidproductieplafonds 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.
- Het derde lid van artikel 11.45 betreft (delen van) spoorwegen met een beperkte geluidproductie. Daar is geen sprake van geluidknelpunten zoals bij saneringssituaties.

## 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 potentiële 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 potentiële 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 van de Wet milieubeheer 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 geluidproductieplafonds 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 geluidproductieplafonds 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 geluidproductieplafonds hoger is dan 55 dB als het een weg betreft of 60 dB als het een spoorweg betreft.

Onder de Wet milieubeheer 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 Besluit Geluid Milieubeheer (Bgm, hoofdstuk 6) 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 geluidbelasting, 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 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 wordt een saneringsplan opgesteld. De (spoor)wegbeheerder (ProRail) dient elk saneringsplan in bij de staatssecretaris van Infrastructuur & Milieu.

### 2.5 Bekend maken saneringsplan en inspraak

Op de vaststelling van het betreffende saneringsplan is afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB) van toepassing. Daarbij maakt de staatssecretaris het ingediende saneringsplan bekend in een of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen. Ook ligt het saneringsplan als ontwerp besluit ter inzage. Tijdens de terinzagelegging is het mogelijk 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, evenals in de Staatscourant. Tegen het vastgestelde saneringsplan is beroep mogelijk bij de Raad van State. Deze AWB-procedure is ook gebruikelijk voor een bestemmingsplan en een Tracébesluit.

## 2.6 Afbakening spoordelen zonder saneringsobjecten

Voorliggend saneringsplan betreft de gemeente Deurne. Voor de gemeente Deurne is op initiatief van de gemeente een saneringsprogramma vastgesteld ('Stiller Spoor' d.d. 20 november 2015) en op initiatief van ProRail een saneringsplan vastgesteld ('Saneringsplan Deurne' d.d. 12 februari 2017). Deze gaan in op de trajectdelen binnen de gemeente Deurne waar zich saneringsobjecten en maatregelen bevinden.

Aan het eerder vastgestelde saneringsprogramma en saneringsplan liggen een tweetal akoestische onderzoeken ten grondslag. Het betreft respectievelijk GM-0167982 revisie D1 d.d. 3 september 2015 en GM-0167982 revisie D2 d.d. 27 november 2015 (zie bijlage 1). Aan de hand van deze onderzoeken zijn de saneringsobjecten bepaald. De beide onderzoeken vormen ook de onderbouwing voor de afwezigheid van saneringsobjecten langs de spoordelen die in voorliggend saneringsplan behandeld worden.

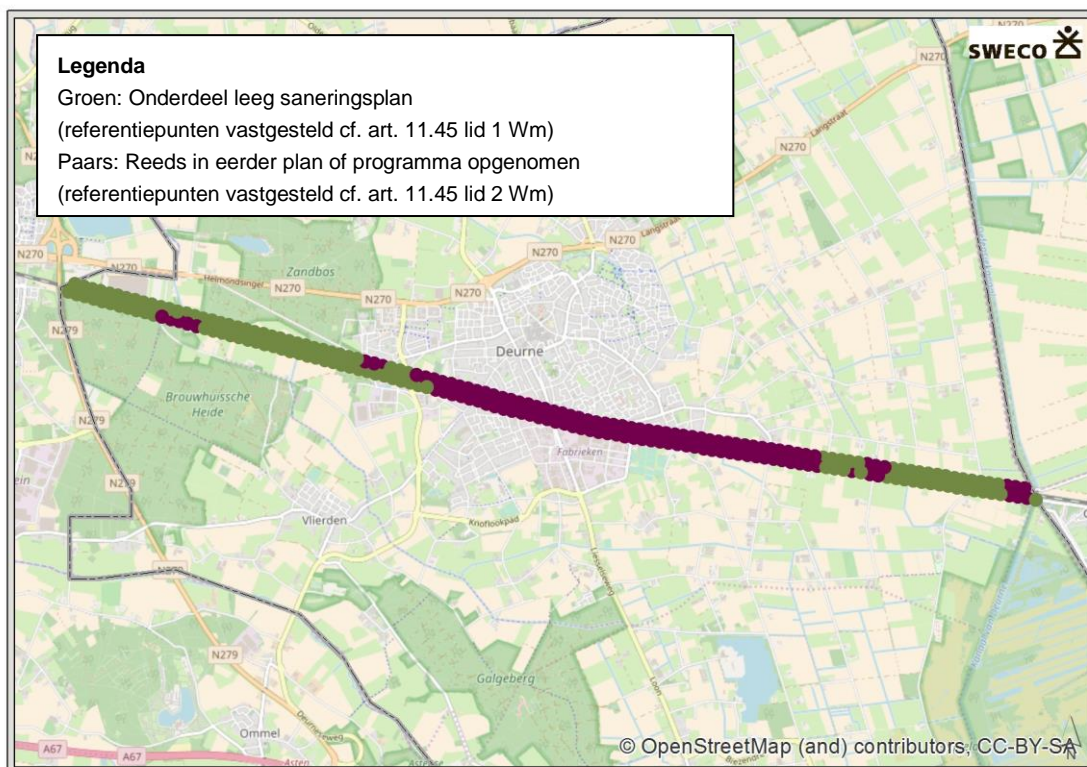
In bijlage 2 is een overzicht van trajecten opgenomen waarlangs geen saneringsobjecten zijn gelegen en waar geen sprake is van mogelijke maatregelen.

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. De saneringsobjecten liggen zeer versnipperd, vooral buiten het stedelijk gebied. Het gevolg is dat de (delen van) spoorlijnen zonder saneringsobjecten onderbroken zijn.

## 3. Resultaat

Op onderstaande kaart zijn de delen van spoorwegen binnen de gemeente Deurne weergegeven. De groen aangeduide delen van spoorwegen maken deel uit van dit saneringsplan zonder saneringsobjecten en zonder maatregelen. Dit saneringsplan dient ter vaststelling van deze delen van spoorwegen. De paarse delen maken geen deel uit van dit saneringsplan. Deze delen zijn reeds separaat onderzocht. In tabel 1 is tevens aangegeven tot welke geocode en metring dit saneringsplan begrensd is.



Tabel 1. Begrenzing saneringsplan

Geocode	Van [m]	Tot [m]	Geocode	Van [m]	Tot [m]
<b>Zuid</b>			<b>Noord</b>		
055	23118	23160	055	23505	24805
055	23459	24859	055	25105	25605
055	25059	25159	055	30311	30610
055	25259	25559	055	30910	34378
055	30063	32760			
055	33260	34384			

In bijlage 2 is een set kaarten opgenomen. Voor elk onderzocht adres is de geluidbelasting weergegeven. Uit de akoestische onderzoeken behorende bij het reeds vastgestelde saneringsplan en saneringsprogramma in Deurne blijkt dat op de adressen langs de trajectdelen van voorliggend plan geen sprake is van sanering. In totaal betreft het 12 onderzochte adressen. Deze zijn ook opgenomen in onderstaande tabel.

### Onderzochte geluidgevoelige objecten

Adres			Postcode	Geluidbelasting benut plafond [dB]
Helmondseweg	144	1	5751PH	60
Griendtsveenseweg	72	-	5753SB	61

## ProRail

Leegveld	1	-	5753SG	64
Nastreek	36	-	5754RK	60
Helmondseweg	144	2	5751PH	59
Helmondseweg	144	3	5751PH	59
Paardekopweg	2	-	5754PZ	60
Helmondseweg	144	4	5751PH	55
Helmondseweg	144	5	5751PH	58
Helmondseweg	144	6	5751PH	54
Helmondseweg	144	7	5751PH	49
Helmondseweg	144	8	5751PH	52



## **Bijlage 1: Akoestisch onderzoek**

Onderhavig saneringsplan is gebaseerd op een tweetal akoestische onderzoeken:

- "NoMo's gemeente Deurne, akoestisch onderzoek railverkeerslawaai in het kader van autonome sanering", 27 november 2015 kenmerk GM-0167982, revisie D2
- "Sanering railverkeerslawaai te Deurne", 15 juli 2015, kenmerk GM-0085328, revisie D1

## **ProRail**

### **Bijlage 2: Kaart adressen en de geluidsbelasting objecten Wm art 45, lid a**