

Saneringsplan

In het kader van het Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor

Gemeente Overbetuwe, Elst, omgeving Rijksweg-Noord

Van ProRail

Kenmerk SP-AO-03- Overbetuwe_Elst_Rijksweg-Noord

Versie 1.1

Datum 11 juni 2020

Bestand saneringsplan _gemeente overbetuwe elst omgeving rijksweg-noord_v1.1

Inhoudsopgave

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Aanleiding voor het saneringsplan | 3 |
| 2. | Geluidproductieplafonds, sanering en doelmatigheid | 5 |
| 3. | Afbakening van het saneringsplan | 7 |
| 4. | Akoestisch onderzoek | 8 |
| 5. | Resultaten akoestisch onderzoek | 10 |
| 6. | Planning en samenloop met andere projecten | 12 |
| 7. | Vaststelling en wijziging geluidproductieplafonds | 13 |
| 8. | Woningen die in aanmerking komen voor onderzoek naar gevelmaatregelen | 14 |
| | Bijlage 1: Saneringsobjecten | 15 |
| | Bijlage 2: Afbakening onderzoeksgebied | 17 |
| | Bijlage 3: Geluidbeperkende maatregelen | 18 |
| | Bijlage 4: Wijziging geluidproductieplafonds | 22 |
| | Bijlage 5: Beschrijving participatietraject met omgeving | 23 |
| | Bijlage 6: Akoestisch onderzoek | 24 |

1. Aanleiding voor het saneringsplan

De Wet milieubeheer (Wm) introduceert in hoofdstuk 11 geluidproductieplafonds (GPP's) voor rijkswegen en spoorwegen. Deze wetgeving uit 2012 is het resultaat van beleidsvernieuwing, bekend onder de naam: SWUNG, een acroniem voor SamenWerken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid. Met hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer legt de wetgever de uitvoering van de geluidsanering voor rijkswegen en de spoorwegen bij de beheerders, in casu Rijkswaterstaat en ProRail. Voorafgaand aan de inwerkingtreding van de vernieuwde Wet milieubeheer waren de gemeenten verantwoordelijk voor de geluidsanering van woningen of geluidsgevoelige objecten langs rijkswegen of spoorwegen.

De uitvoering van de sanering zal plaatsvinden aan de hand van het MeerJaren Programma Geluidsanering (MJPG). De geluidsanering voor spoorwegen onder het MJPG heeft als doel om bestaande geluidknelpunten op te lossen. Hiertoe moeten de beheerders saneringsplannen indienen bij de Minister van Infrastructuur en Milieu.

De Staatssecretaris heeft de Tweede Kamer geïnformeerd dat bijsturing in de aanpak van de sanering nodig is met het oog op een doelmatige besteding van middelen en het vastgestelde taakstellende budget voor de sanering. De bijsturing houdt in dat in fase 1 gekeken wordt naar bescherming van de hoogst belaste locaties met efficiënte maatregelen¹. Dit saneringsplan heeft enkel betrekking op locaties in fase 1 binnen de gemeenten uit dit plan. Daarna worden voorstellen ontwikkeld om de resterende saneringsopgave binnen het taakstellend budget te realiseren in fase 2.

In een saneringsplan staan de geluidbeperkende maatregelen beschreven die in aanmerking komen om de geluidsbelasting op de gevels van saneringsobjecten te verminderen. De Wet milieubeheer onderscheidt drie categorieën saneringsobjecten²:

- A. Woningen en andere geluidsgevoelige objecten die bij de invoering van het Besluit geluidhinder spoorwegen in 1987 een te hoge geluidsbelasting hadden, door de gemeente tijdig zijn gemeld aan het Ministerie en nog steeds een geluidsbelasting van meer dan 65 dB ondervinden;
- B. Woningen en in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens met een geluidsbelasting van meer dan 70 dB;
- C. Woningen en in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens waarvan de geluidsbelasting meer dan 5 dB is toegenomen sinds de invoering van het Besluit geluidhinder spoorwegen.

Andere geluidsgevoelige objecten zoals bedoeld in categorie A zijn bijvoorbeeld verpleeghuizen en onderwijsgebouwen.

¹In de kamerbrief van 1 september 2016 (kenmerk IENM/BSK-2016/116737) is onderscheid gemaakt tussen saneringswoningen van klasse 1 (meer dan 80 dB voor spoor), klasse 2 (meer dan 75 dB voor spoor) en klasse 3 (overige gevallen). In fase 1 worden saneringsmaatregelen voor alle woningen van klasse 1 en 2 onderzocht. Omdat (bron)maatregelen moeten worden afgewogen voor *clusters* van saneringswoningen, worden in fase 1 ook de nabijgelegen saneringswoningen van klasse 3 meegenomen, namelijk als die zouden kunnen profiteren van dezelfde (bron)maatregel.

² Voor de leesbaarheid is de omschrijving van de categorieën sterk ingekort; de exacte definitie van saneringsobjecten is te vinden in artikel 11.57 van de Wet milieubeheer.

De sanering voor dit stuk spoor wordt eerder uitgevoerd dan de overige delen in Elst. Dat komt omdat het nodig is de sanering uit te voeren gelijktijdig of eerder dan de plannen voor de spoor kruisingen Elst Noord. Daar voorziet het project spoor kruisingen op dezelfde locatie schermen voorzien én de plannen voor de spoor kruisingen beïnvloeden de mogelijkheden voor de schermen.

Doel van het saneringsplan

In een akoestisch onderzoek zijn de saneringsobjecten rond de spoor kruising Noord geïventariseerd. Vervolgens is voor elk saneringsobject de geluidsbelasting bepaald bij volledig benut geluidproductieplafond (GPP) en is per cluster woningen afgewogen of doelmatige geluidbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden. De afwegingsmethodiek die hierbij wordt gebruikt is het zogenaamde doelmatigheids criterium, dat is vastgelegd in hoofdstuk 6 van het Besluit geluid milieubeheer (Bgm) en § 4 van de Regeling geluid milieubeheer (Rgm). De werking van het doelmatigheids criterium wordt beschreven in het volgende hoofdstuk. Het akoestisch onderzoek is toegevoegd aan dit saneringsplan als bijlage 6.

In het onderhavige saneringsplan worden de geluidbeperkende maatregelen omschreven voor de geluidsanering en wordt aangegeven wat de gevolgen zijn voor de geluidsbelasting op de saneringsobjecten in de omgeving. Geluidbeperkende maatregelen zijn maatregelen die de geluidproductie vanwege wegen of spoorwegen beperken. Als deze geluidbeperkende maatregelen ten behoeve van de sanering worden getroffen, worden deze ook wel "saneringsmaatregelen" genoemd. Getracht wordt om met de saneringsmaatregelen de geluidsbelasting terug te brengen tot 65 dB, of 5 dB onder de heersende waarde als het categorie C saneringsobjecten betreft. Dit noemen we de streefwaarde. De geluidsbelasting kan worden beperkt met bronmaatregelen en/of overdrachtsmaatregelen. Bronmaatregelen zijn bijvoorbeeld het aanbrengen van raildempers. Onder overdrachtsmaatregelen worden geluidschermen en geluidwallen verstaan. De afweging die daarbij wordt gevolgd is vastgelegd in het eerder genoemde doelmatigheids criterium.

Als het niet mogelijk is om met doelmatige maatregelen de geluidsbelasting op de saneringsobjecten te verminderen tot de streefwaarde, zal onderzoek plaats moeten vinden naar de noodzaak van gevelmaatregelen, om zo het geluidniveau binnen de saneringsobjecten aan de wettelijke eisen te laten voldoen. Deze procedure staat nader omschreven in hoofdstuk 8.

Tot slot wordt samen met het besluit tot het vaststellen van het saneringsplan het geluidproductieplafond (GPP) verlaagd met het effect van de vastgestelde geluidbeperkende maatregelen.

2. Geluidproductieplafonds, sanering en doelmatigheid

Geluidproductieplafonds

Met de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer zijn GPP's ingesteld voor de geluidproductie van wegen en spoorwegen. Geluidproductie wordt ook wel geluidemissie genoemd. Het doel van de GPP's is om de sluipende groei van de geluidemissie te beperken als gevolg van de autonome groei van het verkeer.

De hoogte van de GPP's is voor de meeste spoortrajecten ingesteld op de gemiddelde geluidemissie van de jaren 2006, 2007 en 2008 plus een werkruimte van 1,5 dB (11.45, lid 1, Wm). Bij spoortrajecten waar 'recent' voor inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer een spoorproject is uitgevoerd en die vallen onder artikel 11.45, lid 2, Wm, zijn de GPP's vastgesteld op basis van projectgegevens die zijn vastgesteld in deze recente besluiten. Tot slot is in artikel 11.45, lid 3, Wm voor spoorlijnen met een geringe geluidproductie ("dunne lijnen"), waarlangs geen geluidbeperkende maatregelen aanwezig zijn, aangegeven dat er een ondergrens geldt van 52,0 dB voor het geluidproductieplafond.

Groeit de geluidemissie tot boven het GPP dan wordt door de beheerder afgewogen of geluidbeperkende maatregelen doelmatig zijn. In dit saneringsplan gaat het evenwel niet om de groei maar om de aanpak van de bestaande geluidknelpunten.

Sanering

De sanering betreft de aanpak van bestaande geluidknelpunten. De saneringsverplichting geldt alleen voor spoorlijnen met een GPP dat is vastgesteld op basis van 11.45, lid 1, Wm. De sanering is niet aan de orde langs spoorlijnen waarvan de GPP's zijn vastgesteld op basis van recente projecten (GPP op basis van 11.45, lid 2, Wm) en "dunne lijnen (GPP op basis van 11.45, lid 3, Wm). In het geval van recente projecten is vooruitlopend op de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer de sanering reeds uitgevoerd. Voor de "dunne lijnen" geldt dat de geluidsbelasting dusdanig laag is, dat er geen sprake kan zijn van een geluidknelpunt.

Bij de bepaling van de saneringsobjecten is de geluidproductie van het spoor bij volledig benut GPP het uitgangspunt. Bij overschrijding van de saneringswaarde wordt onderzocht of het doelmatig is om geluidbeperkende maatregelen te treffen.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 1 wordt, na vaststelling van het saneringsplan, aansluitend onderzocht in hoeverre geluidwerende maatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn. De woningen die voor dit gevelonderzoek in aanmerking komen zijn aangegeven in bijlage 1.

De geluidbeperkende maatregelen (bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen) worden verwerkt in het geluidproductieplafond. Naast het saneringsplan worden de geluidproductieplafonds gewijzigd, zodat het effect van de geluidbeperkende maatregelen ook wettelijk verankerd is. Dit is een separaat besluit (artikel 11.63 Wm).

Beknorte beschrijving van het doelmatigheidscriterium (DMC)

Geluidmaatregelen worden altijd getoetst aan het begrip "doelmatigheid". Dit betekent dat de kosten in redelijke verhouding moeten staan tot de maatschappelijke baten in termen van geluidreductie bij de woningen. De beoordeling van de doelmatigheid is wettelijk geregeld in het zogenoemde doelmatigheidscriterium (DMC), dat is opgenomen in hoofdstuk 6 van het Besluit geluid milieubeheer (Bgm) en § 4 van de Regeling geluid milieubeheer (Rgm).

ProRail

Met het DMC wordt voor ieder geluidsgevoelig object een budget voor geluidmaatregelen berekend. Hoe hoger de geluidsbelasting, hoe groter het budget. Het budget wordt uitgedrukt in “reductiepunten”. De kosten van geluidmaatregelen zijn per eenheid omgerekend en worden met het DMC in “maatregelpunten” uitgedrukt. Als binnen een cluster van woningen het budget aan reductiepunten minder is dan de benodigde maatregelpunten, is een maatregel niet financieel doelmatig. De werkwijze van het DMC is meer in detail beschreven in het akoestisch onderzoek (zie bijlage 6).

Overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard

Met het doelmatigheidscriterium wordt, zoals hiervoor is aangegeven, overwogen of een geluidbeperkende maatregel stuit op overwegende bezwaren van financiële aard. Als hier sprake van is wordt een maatregel niet getroffen. Naast bezwaren van financiële aard kan een maatregel ook stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard. Als hier sprake van is wordt dit in het akoestisch onderzoek of saneringsplan nader toegelicht.

3. Afbakening van het saneringsplan

Dit saneringsplan heeft betrekking op een deel van het spoor in Elst in de gemeente Overbetuwe nabij de overweg Noord. Het betreft het gedeelte van het spoor Arnhem - Nijmegen in de omgeving van de Rijksweg-Noord, van km 7.77 tot km 7.81. De begrenzing van het deel van de spoorweg waarop dit saneringsplan toeziet is opgenomen in bijlage 2. De bepaling van deze scope wordt nader toegelicht in het volgende hoofdstuk.

De sanering in dit plan betreft een deel van het MJPG spoor onderzoek. De sanering voor dit stuk spoor wordt eerder uitgevoerd dan de overige delen in Elst. Dat komt omdat het nodig is de sanering uit te voeren gelijktijdig of eerder dan de plannen voor de spoorkruisingen Elst Noord. Daar voorziet het project spoorkruisingen op dezelfde locatie schermen voorzien én de plannen voor de spoorkruisingen beïnvloeden de mogelijkheden voor de schermen.

4. Akoestisch onderzoek

Het akoestisch onderzoek betreft het onderzoek naar de aanwezige saneringsobjecten en de benodigde geluidbeperkende maatregelen rond de spoorkruising Noord, alsmede inzicht in de saneringsobjecten waarvoor de streefwaarde niet kan worden bereikt en nog een onderzoek naar de noodzaak van gevelmaatregelen wordt uitgevoerd.

Voor de geluidberekeningen is een ruimer gebied in het geluidmodel opgenomen dan het onderzoeksgebied. De overmaat betreft het akoestisch aandachtsgebied rond het onderzoeksgebied. Dit modelgebied is aan de uiteinden langer (de overlengte is minimaal tweemaal de afstand tussen de objecten in het onderzoeksgebied en het spoor).

ProRail

Akoestisch onderzoek voor onderhavig saneringsplan

In het akoestisch onderzoek is binnen het onderzoeksgebied bepaald welke objecten voor sanering in aanmerking komen en welke geluidmaatregelen daarmee samenhangen. Het akoestische onderzoek bij dit saneringsplan staat in bijlage 6.

In het akoestisch rapport zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden vermeld. Op basis hiervan zijn de saneringsknelpunten met de bijbehorende saneringsobjecten (in clusters) geduid. Het betreft hier één cluster. Hiervoor is het effect van verschillende maatregelvarianten tegen elkaar afgewogen. Deze varianten bestaan uit saneringsmaatregelen zoals raildempers en geluidschermen, of een combinatie daarvan. De afweging vindt plaats met het wettelijk vastgelegde doelmatigheidscriterium, waarop in hoofdstuk 2 is ingegaan, en leidt tot een eindvariant. In deze eindvariant staat beschreven welke maatregelen in het saneringsplan komen.

In de bijlagen van het onderzoeksrapport wordt een overzicht gegeven van het aantal onderzochte bestemmingen per saneringscategorie de aantallen en hoeveelheden maatregelen, het aantal onderzochte bestemmingen waar al dan niet maatregelen nodig zijn en de objecten die nog in aanmerking komen voor een onderzoek naar gevelmaatregelen.

5. Resultaten akoestisch onderzoek

Zoals hiervoor al aangegeven heeft het akoestisch onderzoek geleid tot de volgende resultaten:

- Afbakening van de spoortrajecten in het saneringsplan.
- Duiding van de aanwezige saneringsobjecten.
- Afweging van geluidbeperkende maatregelen en de eventuele bezwaren.
- Overzicht van de geluidbeperkende maatregelen.
- Duiden van de saneringsobjecten waarvoor de geluidbelasting niet kan worden gereduceerd tot de streefwaarde voor de sanering en nader bouwakoestisch onderzoek nodig is naar eventueel benodigde gevelmaatregelen.

Deze punten zijn hieronder nader toegelicht.

Afbakening van de spoortrajecten in het saneringsplan

De afbakening van dit saneringsplan betreft de gemeenten die zijn aangegeven in hoofdstuk 3. Binnen deze gemeenten is bepaald voor welke (delen van) spoortrajecten er nog een saneringsplicht geldt. Het resultaat is de afbakening van het saneringsplan (het onderzoeksgebied), zoals aangegeven in bijlage 2.

Duiding van de aanwezige saneringsobjecten

Voor het gebied waar dit saneringsplan betrekking op heeft is op basis van geluidberekeningen vastgesteld voor welke adressen de saneringswaarde, zoals aangegeven in hoofdstuk 1, wordt overschreden. De saneringsobjecten liggen aan de Rijksweg-Noord 79 en 81. Zie hiervoor bijlage 1.

Afweging van geluidbeperkende maatregelen

Voor de saneringsobjecten is bepaald welke geluidbeperkende maatregelen (zoals schermen en raildempers) mogelijk en doelmatig zijn. Het wettelijke vastgelegde doelmatigheidscriterium, zoals beschreven in hoofdstuk 2, speelt hierbij een belangrijke rol. Het bijgevoegd akoestische onderzoek (zie bijlage 6) geeft inzicht in de afweging.

Geluidbeperkende maatregelen

Geluidschermen zijn op deze locatie de geluidmaatregel voor de sanering. Het gaat om een 3 meter hoog scherm aan de westzijde van het spoor met een lengte van 74 meter. Aansluitend is nog een scherm van 1 meter hoog en een lengte van 8 meter. De schermen sluiten aan op de bestaande schermen. Een nadere duiding van deze maatregelen is opgenomen in bijlage 3. Het geluideffect van de geluidbeperkende maatregelen op de saneringsobjecten is aangegeven in bijlage 1.

Tegelijk met de vaststelling van het saneringsplan worden deze geluidmaatregelen ook vastgelegd in de brongegevens van het geluidproductieplafond. De daarmee te wijzigen geluidproductieplafonds zijn aangegeven in bijlage 4. Hoofdstuk 7 geeft hierop een nadere toelichting.

In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de planning van het aanbrengen van de geluidbeperkende maatregelen. Daarbij wordt ook ingegaan op eventuele mogelijkheden om de toepassing van de maatregelen te combineren met de uitvoering van andere werken ('Hoofdstuk 6 Planning en samenloop met andere projecten').

Nader onderzoek gevelmaatregelen

Voor de saneringsobjecten waarvoor de streefwaarde niet wordt bereikt en de 65 dB wordt nog overschreden³, moet voldaan worden aan de binnenwaarde (eis voor het geluidniveau binnen de woning). In dit saneringsplan wordt voor alle woningen de streefwaarde bereikt.

Registratie in het kadaster

Er kunnen na het (al dan niet) treffen van geluidbeperkende maatregelen woningen zijn die nog steeds een geluidsbelasting ondervinden die hoger is dan 70 dB (de maximale waarde). Dit wordt voor die woningen geregistreerd in het Kadaster. Dit is bij dit onderzoek niet het geval.

Samenvattend overzicht vereiste gegevens saneringsplan

De benodigde gegevens voor het saneringsplan zijn vastgelegd in het Besluit geluid milieubeheer (art. 39 Bgm). Hiervoor is aangegeven op welke plek in voorliggend document de vereiste gegevens zijn te vinden. De navolgende tabel geeft een samenvattend overzicht van de vereiste gegevens en de plek waar deze gegevens in dit saneringsplan te vinden zijn.

| Bgm-eis aan saneringsplan | Waar in dit saneringsplan? |
|---|--|
| a. een lijst met de adressen van de betrokken saneringsobjecten | Bijlage 1. |
| b. het trajectnummer en de begrenzingen van de spoorweg, die onderdeel zijn van het saneringsplan | Bijlage 2. |
| c. een beschrijving van de maatregelen als bedoeld in artikel 11.59 van de wet die naar het oordeel van de beheerder in aanmerking komen, en van het effect van deze maatregelen op de geluidsbelasting, vanwege de weg of spoorweg, van de gevel dan wel aan de grens van de betrokken saneringsobjecten | Maatregelen in bijlage 3 (en/of 4). Effect in bijlage 1. |
| d. een of meer kaarten die inzicht geven in het saneringsplan en die in ieder geval de plaats, aard en omvang van maatregelen, bedoeld in onderdeel c, bevatten | Bijlage 3. |
| e. een beschrijving van de mogelijkheden om uit een oogpunt van doelmatigheid en kostenbeheersing de te treffen maatregelen al dan niet gezamenlijk uit te voeren met andere werken | Hoofdstuk 6 |
| f. het tijdstip waarop met de uitvoering van de maatregelen kan worden begonnen, alsmede de verwachte duur van de uitvoering van de maatregelen | Hoofdstuk 6 |

³ Bij saneringsobjecten in categorie C is streefwaarde niet altijd gelijk aan 65 dB. Die kan dan ook lager zijn. Relevant is dat de 65 dB als ondergrens, voor de beschouwing van de binnenwaarde en gevelonderzoek, maatgevend is.

6. Planning en samenloop met andere projecten

In dit hoofdstuk worden uitspraken gedaan over de planningshorizon voor het realiseren van de maatregelen en wordt de samenloop met andere projecten beschreven.

De maatregelen aan het spoor hebben betrekking op een geluidscherm (zie bijlage 3). Het aanbrengen van deze maatregel wordt gezamenlijk uitgevoerd met het project 'onderdoorgang Elst'. De onderdoorgang vervangt de spoorwegovergang bij de Rijksweg-Noord te Elst. Het geluidscherm is uiterlijk februari 2022 gereed.

7. Vaststelling en wijziging geluidproductieplafonds

Gelijktijdig met het verzoek tot vaststellen van het saneringsplan, dient ProRail een verzoek tot wijziging van de geluidproductieplafonds in. Dit wijzigingsverzoek hangt samen met het geluideffect van de in het saneringsplan opgenomen vernieuwing van de bovenbouw, geluidschermen en raildempers⁴. Maar het hangt ook samen met de wijziging zoals opgenomen in het plan voor de spoor kruisingen Elst Noord.

Dit saneringsplan bevat als maatregel geluidschermen. De maatregelen in het plan spoor kruisingen Elst Noord groter. De schermen die voorzien zijn voor de sanering worden vanwege het plan voor de spoor kruisingen verhoogd en verlengd. Daarom is één onderzoek gedaan naar de wijziging van de geluidproductieplafonds op basis van de maatregelen bij de spoor kruisingen Elst Noord.

Voorliggend saneringsplan dient samen met het plan voor de spoor kruisingen Elst Noord tevens als basis voor dit wijzigingsverzoek. Daarvoor zijn de referentiepunten met de bijbehorende geluidproductieplafonds opgenomen in bijlage 4.

⁴ Lokaal valt de sanering samen met spoor vernieuwing en/of wijziging van de sporen-layout. Deze aspecten worden integraal meegenomen bij de wijziging van het geluidproductieplafond. Nadere informatie over deze spoor aanpassingen is opgenomen in het akoestisch onderzoeksrapport.

8. Woningen die in aanmerking komen voor onderzoek naar gevelmaatregelen

Zoals eerder aangegeven voldoen de twee saneringsobjecten aan de Rijksweg-Noord 79 en 81 aan de streefwaarde van 65 dB (zie bijlage 1). Daarom komen de woningen niet in aanmerking voor onderzoek naar gevelmaatregelen. Voor beide woning wordt bekeken welke maatregelen noodzakelijk zijn. Dit akoestisch en bouwtechnisch onderzoek wordt uitgevoerd na onherroepelijke vaststelling van dit saneringsplan. Daarna wordt bekend welke gevelmaatregelen nodig zijn.

Bijlage 1: Saneringsobjecten

Deze bijlage betreft toont de saneringsobjecten aan de Rijksweg-Noord 79 en 81 lijst van de adressen van de betrokken saneringsobjecten en geeft inzicht in het effect van de geluidbeperkende maatregelen (zie bijlage 3). Hierbij is de volgende toelichting relevant:

- Aangegeven is het adres;
- Per adres is de clusternaam aangegeven. Hiermee is de relatie gelegd met de geluidbeperkende maatregelen (weergave in bijlage 3 met clusternaam);
- Per adres is de geluidsbelasting aangegeven. Dit betreft:
 - o Geluidsbelasting bij huidig GPP: De geluidsbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond;
 - o Geluidsbelasting in de eindsituatie: De geluidsbelasting na het treffen van de geluidbeperkende maatregelen. De geluidbeperkende maatregelen zijn aangegeven in bijlage 3.
- Enkel bouwakoestisch onderzoek (G) of ook boven de 70 dB (70+):
 - o Een bouwakoestisch onderzoek is nog nodig (na vaststelling saneringsplan) indien de geluidsbelasting niet kan worden teruggebracht tot de saneringsstreefwaarde. Dan staat er 'G' of '70+' in deze kolom. In beide gevallen is dit onderzoek dus nodig;
 - o Als er geen 'G' of '70+' staat, dan voldoet de situatie na maatregelen aan de streefwaarde of is de geluidsbelasting niet hoger dan 65 dB en is bouwakoestisch onderzoek niet nodig;
 - o Indien er '70+' in deze kolom staat dan is gelet op de geluidsbelasting een kadastrale vermelding nodig.
- Andere saneringsmaatregel dan een geluidbeperkende maatregel: In het saneringsplan kunnen voorts andere saneringsmaatregelen zijn opgenomen dan 'geluidbeperkende maatregelen'. Dit geldt dan voor bijzondere situaties. Deze kolom geeft aan of er saneringsobjecten zijn waarop dit betrekking heeft (met 'ja' anders '-').

Opgemerkt wordt dat niet alle adressen op de eindmeldingslijst ook saneringsobjecten zijn. Het betreft namelijk alleen een saneringsobject als de saneringswaarde van 65 dB, voor deze saneringscategorie, wordt overschreden. Er zijn eindmeldingsadressen waarvoor, blijkens het akoestisch onderzoek, de saneringswaarde niet meer wordt overschreden. Dat betreffen dan geen saneringsobjecten en deze eindmeldingsadressen zijn derhalve niet opgenomen in de bijlage. Nadere informatie over deze adressen is opgenomen in het akoestisch onderzoeksrapport.

Verder wordt opgemerkt dat het kan voorkomen dat er geen geluidbeperkende maatregelen worden getroffen maar dat de geluidbelasting in de situatie zonder geluidbeperkende maatregelen al lager is dan de geluidsbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond. Dat is dan de 'eindsituatie'. Dit komt voor indien autonome ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld de vervanging van de bovenbouw door een stiller type of een wijziging van de sporenlayout, leiden tot een lagere geluidsbelasting. Deze spooraanpassingen zijn, volgens de wettelijke definitie, geen geluidbeperkende maatregelen en zijn derhalve niet benoemd in bijlage 3. Relevant is dat deze spooraanpassingen, die leiden tot een lagere geluidsbelasting, wel worden verankerd bij de wijziging van het geluidproductieplafond, zoals bedoeld in de voetnoot bij hoofdstuk 7, in samenhang met het saneringsplan.

ProRail

Om dezelfde reden kan het verschil tussen de 'geluidsbelasting bij huidig GPP' en de 'eindsituatie' groter zijn dan het effect van de geluidbeperkende maatregelen. De autonome spooraanpassingen geven dan een extra geluideffect. Ook dan wordt dit uiteraard verwerkt bij wijziging van het geluidproductieplafond en ook in dit geval geeft het akoestisch onderzoeksrapport nadere informatie over deze spooraanpassingen.

Gemeente Overbetuwe, Elst, omgeving Rijksweg-Noord

| Adres | Postcode | Geluidsbelasting bij huidig GPP [dB] | Geluidsbelasting in de eindsituatie [dB] | Enkel bouwakoestisch onderzoek (G) of ook boven de 70 dB (70+) | Ander maatregel dan een geluidbeperkende maatregel | Clusternaam |
|-------------------|----------|--------------------------------------|--|--|--|------------------|
| Rijksweg-Noord 79 | 6661KC | 76 | 63 | | | Rijksweg-Noord C |
| Rijksweg-Noord 81 | 6661KC | 76 | 64 | | | Rijksweg-Noord C |

Bijlage 2: Afbakening onderzoeksgebied

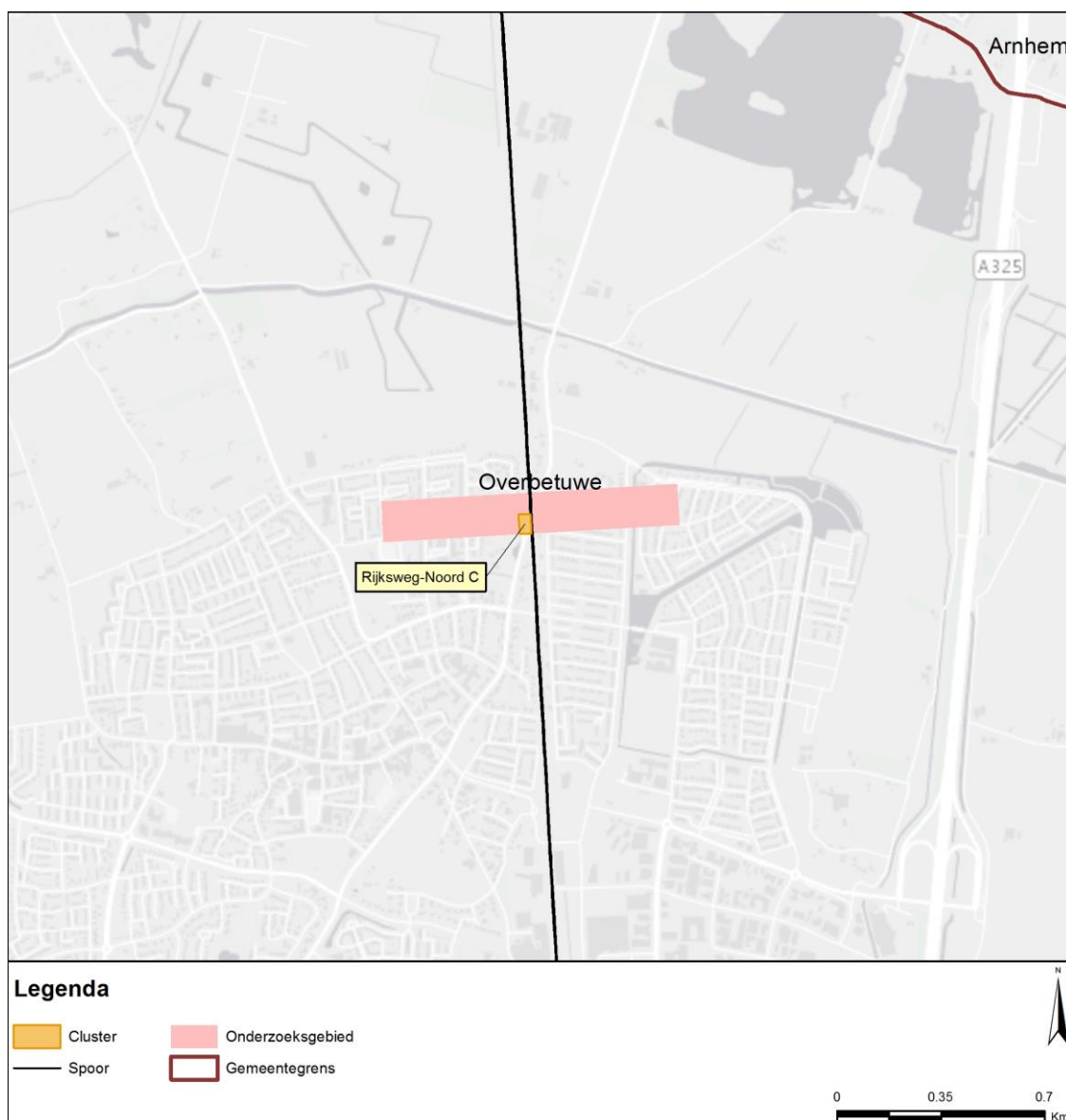


Figuur 1 Onderzoeksgebieden in de omgeving van de Rijksweg-Noord

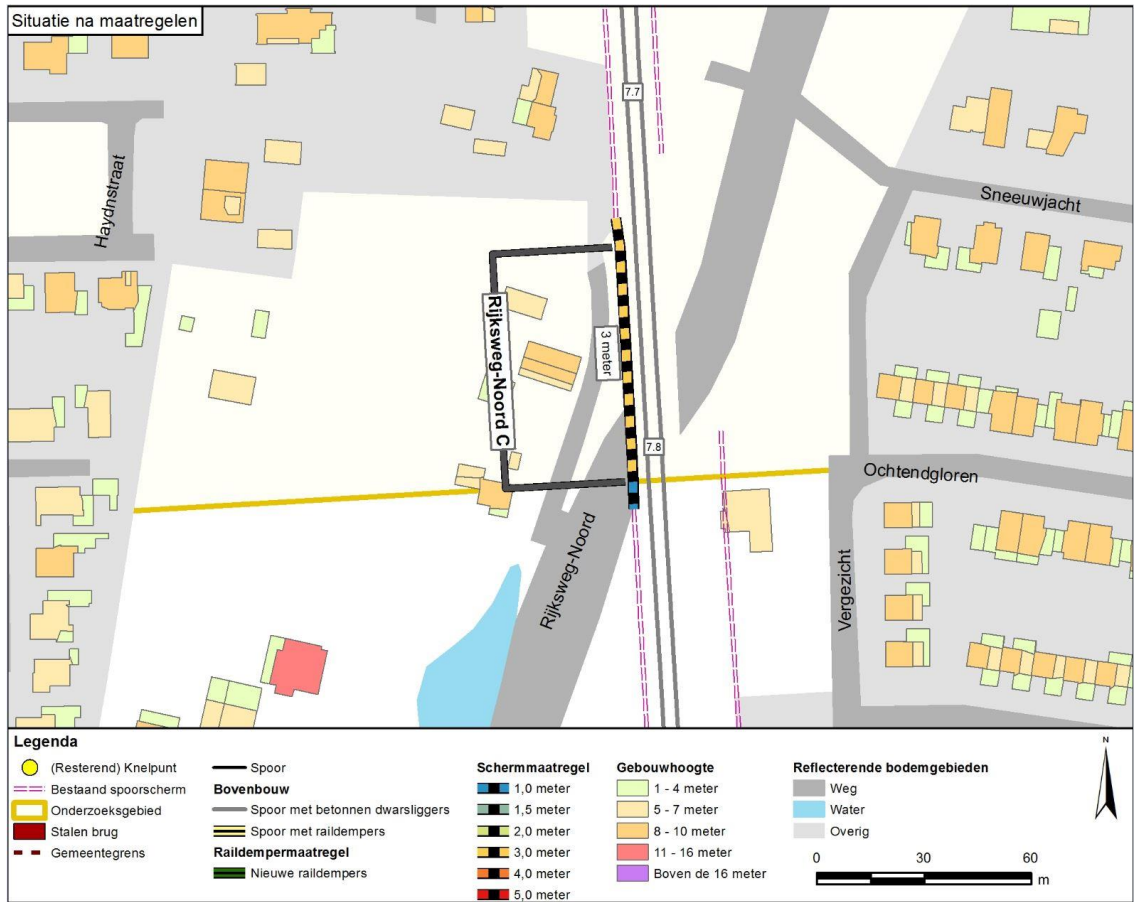
Bijlage 3: Geluidbeperkende maatregelen

Deze bijlage betreft een overzicht van de geluidbeperkende maatregelen. Het betreft:

- Per gemeente een kaart waarop is weergegeven welke clusters waar zijn gelegen.
- Per cluster een kaart met een overzicht van de geluidbeperkende maatregelen (het effect van de maatregelen is aangegeven in bijlage 1).
- Een tabel met de geluidbeperkende maatregelen (type maatregel en locatie (spoorcode en km-positie)).



Figuur 2 Clusters met saneringsobjecten in de omgeving van de Rijksweg-Noord



Figuur 3 Geluidbeperkende maatregelen voor cluster Rijksweg-Noord C

ProRail

Tabel 1: Locatie geluidbeperkende maatregelen

| Gemeente | Cluster(s)* | Maatregel (scherm/ raildemper/ brug) | Geocode begin | KM van | Geocode eind | KM tot | Hoogte scherm in m | Lengte in m | Zijde scherm of ligging spoor |
|------------|------------------|--------------------------------------|---------------|--------|--------------|--------|--------------------|-------------|-------------------------------|
| Overbetuwe | Rijksweg-Noord C | Scherm | 041 | 7,735 | 041 | 7,809 | 3 | 74 | R |
| Overbetuwe | Rijksweg-Noord C | Scherm | 041 | 7,809 | 041 | 7,817 | 1 | 8 | R |

ProRail

Bijlage 4: Wijziging geluidproductieplafonds

Naast met het verzoek tot vaststellen van het saneringsplan, dient ProRail een verzoek tot wijziging van de geluidproductieplafonds in. Dit wijzigingsverzoek hangt samen met het geluideffect van de in het saneringsplan opgenomen geluidbeperkende maatregelen en vernieuwing van de bovenbouw. Maar het hangt ook samen met de wijziging zoals opgenomen in het plan voor de spookruisingen Elst Noord.

Dit saneringsplan bevat als maatregel geluidschermen. De maatregelen in het plan spookruisingen Elst Noord groter. De schermen die voorzien zijn voor de sanering worden vanwege het plan voor de spookruisingen verhoogd en verlengd. Daarom is één onderzoek gedaan naar de wijziging van de geluidproductieplafonds op basis van de maatregelen bij de spookruisingen Elst Noord. Het verzoek tot wijziging van de geluidproductieplafonds (gpp's) is op 2 maart verzonden met als kenmerk: VT20170018-1546735203-2034.

Bijlage 5: Beschrijving participatietraject met omgeving

Het participatietraject met omgeving heeft plaatsgehad aan de hand van de bestemmingsplan procedure. Op 26 februari 2019 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan voor de spoorwegovergangen in Elst aan de 1e Weteringsewal en de Rijksweg-Noord vastgesteld. De onderdoorgang vervangt de spoorwegovergang Rijksweg-Noord. Het bestemmingsplan maakt ook de bouw van het (sanerings-) geluidscherm mogelijk.

Op 10 oktober heeft een inloopavond plaatsgehad over het bestemmingsplan. Het plan lag toen ook ter inzage voor zienswijzen. ProRail heeft op de inloopavond een toelichting gegeven op de saneringsmaatregelen. De aanwezige burgers hebben vragen gesteld en er heeft een gedachtewisseling plaatsgehad, ook met de gemeentelijke vertegenwoordigers. De direct betrokkenen zijn vanaf de start van de plannen voor de spoorwegovergangen betrokken bij de stappen die in het proces zijn genomen, onder meer door het instellen van een klankbordgroep met de participatie van direct aanwonenden.

ProRail

Bijlage 6: Akoestisch onderzoek

ProRail

Colofon

| | |
|----------------|--|
| Titel | Saneringsplan_Overbetuwe_Elst_Rijksweg-Noord _v1.1 |
| Documentnummer | SP-AO-03- Overbetuwe_Elst_Rijksweg-Noord |
| Versie/Datum | 1.1 |
| Status | Vrijgegeven |