



W.Z20.100492.04 / D200623098

HERZIEN ONTWERPBESLUIT D.D. 25 augustus 2020

Wet geluidhinder

Project: Reconstructie Rijksweg-Zuid kruising Reethsestraat en
 Wolfhoeksestraat, ten bate van Railterminal Gelderland

Inpassingsplan: Inpassingsplan Railterminal Gelderland

Bijlagen: 1: Aanvraag hogere waarden
 2: Akoestisch onderzoek TPBG5020-102R002F6.0 d.d. 13 februari 2020

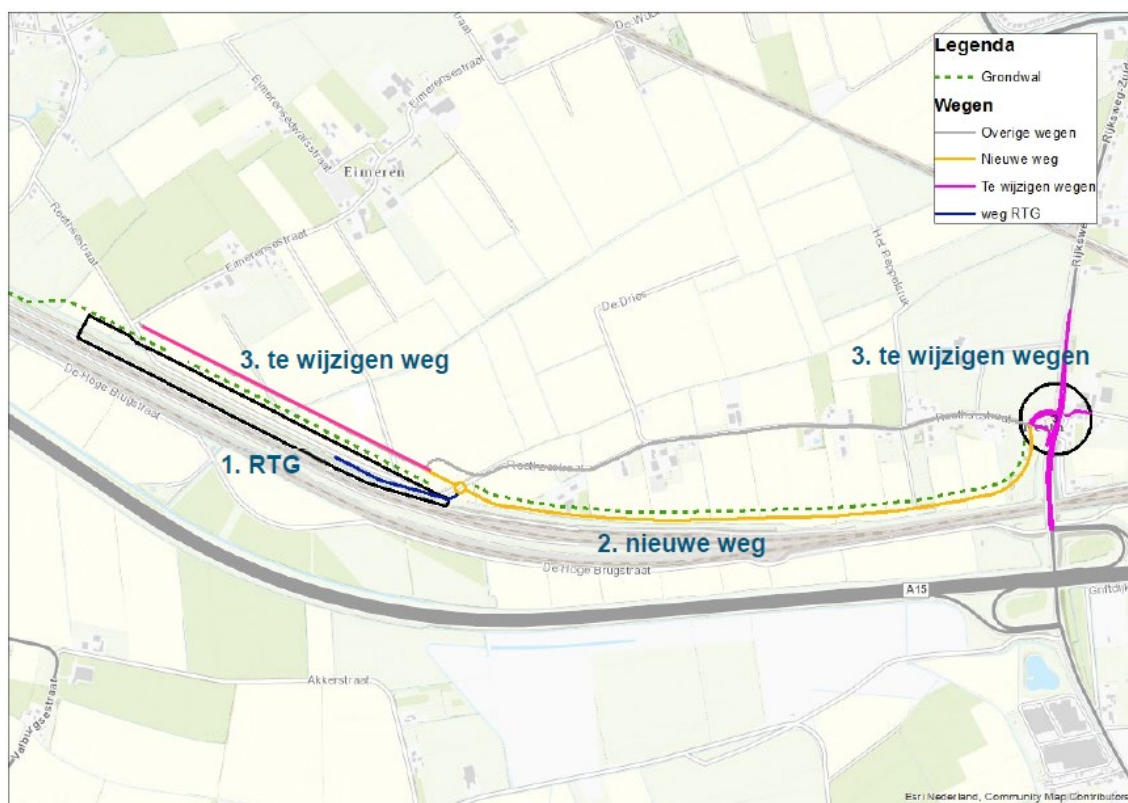
Zaaknummer Omgevingsdienst Regio Nijmegen: W.Z20.100492.04

INLEIDING

De provincie Gelderland werkt samen met onder andere het bedrijfsleven en andere overheden aan het versterken van de Gelderse economie, de werkgelegenheid en het welzijn van alle bewoners. Dit gebeurt onder andere door in te zetten op zes bijzondere gebieden binnen de provincie. Eén van deze gebieden is de Gelderse Corridor. Voor dit gebied bestaat de opgave uit het genereren van meer werkgelegenheid uit het goederenvervoer langs de A15, de Betuweroute en de grote rivieren.

Vanuit het beleid van zowel het rijk als de provincie wordt versterking van de transportassen Betuweroute en A15 gestimuleerd en gefaciliteerd. De transportassen zijn van Europees belang, als onderdeel van de twee corridors 'Rhine-Alpine' en de 'North Sea-Baltic'. Deze verbinden de Rotterdamse en Amsterdamse havens, via Duitsland en Zwitserland met Genua in Noord-Italië en via Duitsland en Polen met de Baltische Staten. Het rivierengebied van de provincie Gelderland wordt doorsneden door deze beide transportassen alsmede door de transportroute via de rivier de Waal-Rijn en heeft zich mede daardoor ontwikkeld tot een interessante regio voor het vestigen van logistieke bedrijven. Het gebied wordt dan ook aangeduid als de Gelderse Corridor. De provincie Gelderland wil graag optimaal gebruikmaken van deze corridor door ruimte te bieden aan de vestiging van bedrijven langs deze corridor en het beschikbaar hebben van toegang tot weg, water en spoor. Op dit moment kan van het spoor geen gebruik worden gemaakt. Provincie Gelderland wil dit graag mogelijk maken door een op- en overslagpunt te ontwikkelen op het spoor aan de Betuweroute; de Railterminal Gelderland (RTG). Met de Railterminal wordt een overslagpunt gerealiseerd voor het overslaan van laadeenheden (containers, maar bijvoorbeeld ook wissellaadbakken of (hijsbare) trailers) van weg naar spoor en vice versa. Gelegen tussen Randstad en Ruhrgebied en aansluitend op de transportassen Waal, Betuweroute en A15, zal de RTG een schakelfunctie vervullen, met positieve effecten op vestigingsklimaat en werkgelegenheid.

Om de RTG bereikbaar te maken, moet een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd worden, de Reethsestraat verlegd worden en de kruispunten Rijksweg-Zuid, Reethsestraat, Wolfhoeksestraat en De Hoge Brugstraat gewijzigd worden. De nieuwe ontsluitingsweg zal het verkeer op de Reethsestraat ontlasten en bovendien zal een veiligere aansluiting worden gecreëerd op de Rijksweg-Zuid. Op onderstaand kaartje zijn deze ontwikkelingen weergegeven.



De provincie Gelderland heeft een ontwerp "Inpassingsplan Railterminal Gelderland" opgesteld. De tervisielegging van het ontwerp inpassingsplan vond medio 2019 plaats. Op basis van nadien verschenen jurisprudentie van de Raad van State bleek dat alsnog een milieueffectrapport (MER) voor dit plan moest worden opgesteld, omdat vanwege de verwachte stikstofdepositie een passende beoordeling moest plaatsvinden. In het MER wordt de in 2018 door PS gekozen voorkeursvariant voor ligging en ontsluiting van de terminal beoordeeld en afgezet tegen de alternatieven die ook al in de uitgebreide Milieueffectenstudie uit 2017 waren onderzocht. Daarnaast worden de effecten van stikstof op de nabijgelegen Natura2000 gebieden Veluwe en Rijntakken in beeld gebracht, waarbij wordt gezien of en onder welke voorwaarden een vergunning op grond van de Wet natuurbescherming kan worden verleend. Om iedereen de mogelijkheid te geven om op deze informatie uit de milieueffectrapportage te reageren, leggen Gedeputeerde Staten het ontwerp-inpassingsplan Railterminal Gelderland opnieuw en aangepast ter inzage. Dit betekent ook dat het ontwerp hogere waarde besluit opnieuw ter inzage wordt gelegd.

In het kader van het ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland is door adviesbureau RHDHV akoestisch onderzoek uitgevoerd: "PIP Railterminal Gelderland", d.d. 13 februari 2020, met kenmerk TPBG5020-102R002F6.0. Uit dit akoestisch onderzoek komt naar voren dat bij de aanpassingen van de kruising Rijksweg-Zuid met Reethsestraat / Wolfhoeksestraat voor drie woningen een "hogere waarde" voor wegverkeersgeluid noodzakelijk is volgens de Wet geluidhinder (hierna: Wgh).

Met betrekking tot deze aanvraag wordt op grond van artikel 110c van de Wgh de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure gevolgd zoals voorgeschreven in Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Per 1 april 2013 is deze procedure gemandateerd aan de Omgevingsdienst Regio Nijmegen (hierna: ODRN). Bij besluit van 22 april 2020 (PS 2020-112) hebben Provinciale Staten van Gelderland besloten om de voorbereiding en bekendmaking van het inpassingsplan te coördineren met de voorbereiding en bekendmaking van (onder meer) het besluit hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder.

WETTELIJKE BASIS VAN HET BESLUIT

Geluidszone langs de weg

Voor het "Inpassingsplan Railterminal Gelderland" moeten de gevolgen voor geluid onderzocht worden. Conform artikel 76 Wgh moeten de voorkeursgrenswaarden of de hogere waarden in acht genomen te worden binnen de zone van de betreffende wegen. De geluidszones zijn te beschouwen als aandachts- of onderzoeksgebieden. De geluidszones zijn van rechtswege aanwezig, zodat er geen apart besluit nodig is om ze in te stellen. De breedte van de geluidszone wordt bepaald door het aantal rijstroken van de weg en het stedelijk of buitenstedelijk karakter van de omgeving langs de weg (artikel 74 Wgh).

De betrokken wegen Rijksweg-Zuid, Reethsestraat, Wolfhoeksestraat, De Hoge Brugstraat en de nieuwe weg bestaan uit twee rijstroken en zijn in buitenstedelijk gebied gelegen. De zone strekt zich uit aan weerszijden van de weg en wordt gemeten vanuit de begrenzing van de buitenste rijstrook. De geluidszone is daarmee 250 meter breed aan beide zijden van de weg.

Aanleg weg

Bij de aanleg van een weg wordt in artikel 82 van de Wgh een voorkeursgrenswaarde op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone gehanteerd van 48 dB. Ook hier wordt peiljaar 2033 gehanteerd, alsmede de aftrek artikel 3.4 van het RMG 2012. Conform artikel 83 Wgh kan, met betrekking tot reeds aanwezige woningen in relatie tot een nieuw aan te leggen weg, een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde worden vastgesteld van maximaal 63 dB voor stedelijk gebied en maximaal 58 dB voor buitenstedelijk gebied. Op de berekende geluidsbelasting van de gevel van woningen is conform artikel 110g van de Wet geluidhinder een aftrek toegepast.

Reconstructie van een weg

Bij de reconstructie van een weg wordt in artikel 100 Wgh, een voorkeursgrenswaarde op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone gehanteerd van 48 dB. Conform artikel 100a Wgh kan met betrekking tot reeds aanwezige woningen in relatie tot een reconstructie van een weg een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde worden vastgesteld. De hoogst toelaatbare geluidbelasting is bepaald in artikel 100 van de Wet geluidhinder en bedraagt maximaal 68 dB voor zowel stedelijk als buitenstedelijk gebied. Op de berekende geluidsbelasting van de gevel van de woningen is conform artikel 110g van de Wgh een aftrek toegepast.

Om de gevolgen van de reconstructie te berekenen wordt het verschil bepaald tussen de huidige situatie en de geluidbelasting minimaal 10 jaar na oplevering van de weg (in dit onderzoek het jaar 2033). Is dit verschil bij de woningen en andere geluidsgevoelige objecten meer dan 2 dB (niet afgerond 1,5 dB), dan is sprake van "reconstructie in de zin van de Wgh". Dit geldt alleen voor geluidsbelastingen boven 48 dB. Indien eerder een hogere waarde is vastgesteld, dan dient als referentiewaarde de laagste van:

- huidige geluidbelasting;
- eerder vastgestelde hogere waarden.

Maatregelen

Indien er sprake is van een "reconstructie in de zin van de Wgh" moeten maatregelen onderzocht worden. Het doel daarbij is om de toekomstige geluidsbelasting zo veel mogelijk terug te brengen zodat er geen sprake meer is van een toename. Daarbij wordt eerst gekeken naar maatregelen bij de bron (bijvoorbeeld: geluidsreducerend wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidschermen of - wallen of het vergroten van de afstand tussen de weg en de woning). Ook wordt naar de doelmatigheid van de maatregelen gekeken.

Toetsingskader Wet geluidhinder

Indien deze maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard kunnen wij op grond van artikel 83 van de Wet geluidhinder een hogere maximaal toelaatbare geluidsbelasting toestaan. Tevens moet de wegbeheerder nagaan of er voldaan wordt aan de geluidniveaus binnen in de woningen. De maximaal toelaatbare binnenwaarde bedraagt 33 dB (artikel 112 Wgh). Eventuele maatregelen ten behoeve van de binnenwaarde zijn pas aan de orde nadat de hogere waarde definitief is vastgesteld.

GELUIDBELEID GEMEENTE OVERBETUWE

De Gemeente Overbetuwe kent beleid voor het vaststellen van hogere waarden voor geluid ("Nota Geluidsbeleid - Gemeente Overbetuwe (paragraaf 5.11)"). Dit beleid is echter alleen van toepassing voor de gemeentelijke verantwoordelijkheid in het kader van de Wet geluidhinder. Overwegingen met betrekking tot een goede ruimtelijke ordening in het kader van de Wet ruimtelijke ordening kunnen in de bestemmingsplanprocedure betrokken worden. Onderhavig ontwerpbesluit beperkt zich tot de verplichtingen vanuit de Wet geluidhinder.

OVERWEGINGEN

Er is zowel sprake van aanleg van nieuwe weg als aanpassingen van wegen die volgens de Wgh onderzocht moeten worden. Tevens moeten bij toetsing een aantal eerder vastgesteld hogere waarden worden betrokken. Uit de gegevens die door de provincie zijn geleverd (lijst met HGW's Overbetuwe 2009 irm Betuweroute en Rijksweg-zuid.xlsx en Hogere waarden tm 2006.shp) blijkt dat op Wolfhoeksestraat 1 een hogere waarde is vastgesteld van 58 dB(A) vanwege de Rijksweg-Zuid (besluit MW19990000000, d.d. 31-12-1999).

In het genoemde akoestisch onderzoek blijkt het volgende:

- bij aanleg van de nieuwe weg wordt de voorkeurswaarde van 48 dB bij geen van in de zone aanwezige woningen overschreden;
- bij aanpassingen van de wegen vindt bij drie woningen een toename van 1,5 dB of meer plaats als gevolg van de wijziging van Rijksweg Zuid. Bij e wijziging van de andere wegen (Reethsestraat, De Hoge Brugstraat en Wolfhoeksestraat) vinden geen toenames plaats.

Wij zijn op basis van het wettelijk kader en eigen provinciaal beleid nagegaan of en zo ja, welke maatregelen genomen kunnen worden om de geluidsbelasting op de gevel van de betreffende woningen dusdanig te reduceren, dat geen hogere waarde noodzakelijk zijn.

Indien maatregelen aan de bron (verkeer, weg) of maatregelen in het overdrachtsgebied doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard kunnen wij op grond van artikel 83 van de Wet geluidhinder een hogere toelaatbare geluidsbelasting toestaan.

Bronmaatregelen

Het toepassen van geluidreducerende wegdekverharding is vanuit civieltechnisch oogpunt (beheer, onderhoud en duurzaamheid) niet mogelijk vanwege kwetsbaarheid op kruispunten door wringende banden en geringe lengte.

Overdrachtsmaatregelen

Voor het bepalen van doelmatigheid van geluidafscherming is aangesloten op de Regeling Doelmatigheid geluidmaatregelen Wgh. Dit systeem werkt met reductiepunten ("budget") en maatregelpunten ("kosten"). Het blijkt niet mogelijk om binnen het "budget" een scherm te realiseren dat voldoet aan de minimaal vereiste reductie van 5 dB.

Cumulatie

In het akoestisch onderzoek zijn de gecumuleerde waarden in de huidige en toekomstige situatie weergegeven. Hieruit blijkt dat de gecumuleerde waarde ten hoogste 65 dB bedraagt. Daarmee is het lager dan de hoogste toelaatbare waarde van 68 dB. Gesteld kan worden dat er geen sprake is van strijdigheid met de eisen van een goed leefklimaat.

Conclusie

De conclusie luidt dat de hierboven aangegeven maatregelen op bezwaren stuiten van financiële aard en uitvoerbaarheid. Daarom is de wijziging van de Rijksweg Zuid alleen mogelijk indien voor drie woningen hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting worden vastgesteld. De hoogste waarde hierbij is 63 dB. Deze waarde overschrijdt niet de wettelijke maxima, noch is er sprake van een toename van 5 dB of meer. Uit gevelonderzoek moet vervolgens blijken of maatregelen nodig zijn om het binnenniveau te laten voldoen aan een waarde van 33 dB.

BESLUIT

Gelet op het voorgaande en de bepalingen uit de Wet geluidhinder en de Algemene wet bestuursrecht hebben wij besloten de volgende hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting op de gevel van de volgende woningen vast te stellen:

Adres	Soort bestemming	Aantal bestemmingen	Maatgevende hoogte	Geluidsbron	Te verlenen hogere waarde [dB]
Rijksweg Zuid 45	woning	1	4,5 m	Rijksweg Zuid	63
Wolfhoeksestraat 1	woning	1	7,5 m	Rijksweg Zuid	61
Wolfhoeksestraat 2	woning	1	4,5 m	Rijksweg Zuid	59

Volgens artikel 111b, lid 2 van de Wgh mag de geluidsbelasting ten gevolge van de reconstructie van de Rijksweg Zuid binnen de woning bij gesloten ramen ten hoogste 33 dB bedragen. Indien het binnen niveau van de woning niet zal blijken te voldoen aan de voornoemde geluidsbelasting, zullen maatregelen worden getroffen om die geluidsbelasting te realiseren. Bij dit soort maatregelen kan worden gedacht aan het verbeteren van de kierdichting, vervanging van de beglazing, aanbrengen van dakisolatie en het toepassen van geluid gedempte ventilatievoorzieningen. De maatregelen dienen gebaseerd te zijn op de gecumuleerde geluidsbelasting. Bij het berekenen van het binnen niveau is de aftrek conform artikel 110g van de Wgh niet van toepassing.

Eventuele maatregelen ten behoeve van de binnenwaarde worden pas getroffen nadat de hogere waarde definitief is vastgesteld. De vastgestelde hogere waarde is het gevolg van een akoestische afweging en toetsing aan de Wgh. Zij heeft geen betrekking op andere toetsingskaders en afwegingen die in het kader van de ruimtelijke ordening worden gemaakt. Conform artikel 110i Wgh laten wij het hogere waarde besluit inschrijven in het register van het kadaster, nadat het onherroepelijk is geworden.

PROCEDURE

Bij de voorbereiding van de besluiten die nodig zijn voor de uitvoering van het project Railterminal Gelderland, is besloten tot toepassing van de provinciale coördinatieregeling als bedoeld in artikel 3.33, eerste lid, onder a, Wet ruimtelijke ordening (Wro).

De bedoeling van de voorgenoemde provinciale coördinatie is om de voorbereiding en bekendmaking van de voor de uitvoering van dit project benodigde besluiten, zoals genoemd in het coördinatiebesluit van Provinciale Staten van Gelderland (*Besluitnr. PS2020-112*), inclusief de gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen daarop, respectievelijk het indienen van beroep daartegen, voor de verschillende besluiten op elkaar af te stemmen en gelijktijdig te doen plaatsvinden.

De procedure conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is van kracht. Dit houdt in dat alle besluiten eerst als ontwerpbesluit ter inzage worden gelegd en vervolgens als definitief besluit.

De besluiten die nu gecoördineerd worden, zijn:

- Ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland van Provincie Gelderland (inclusief milieueffectenrapport);
- Ontwerp vergunning Wet natuurbescherming van Provincie Gelderland;
- Ontwerp ontheffing soorten Wet natuurbescherming van Provincie Gelderland;
- Ontwerp vergunning Waterwet van Waterschap Rivierenland;
- Ontwerp besluit hogere waarde Wet geluidhinder van Omgevingsdienst Regio Nijmegen.

Gezamenlijke voorbereiding van besluiten

De ontwerpbesluiten benodigd voor de uitvoering van het project Railterminal Gelderland zijn door betrokken overheden gezamenlijk voorbereid. Om deze besluiten zo goed mogelijk bij betrokkenen onder de aandacht te brengen, hebben er verschillende momenten van informatieverstrekking plaatsgevonden. Zo is een gezamenlijke kennisgeving gedaan, waarin alle betrokken ontwerpbesluiten zijn bekendgemaakt.

Zienswijzen

Tegen de genoemde ontwerpbesluiten kan eenieder gedurende zes weken, bij voorkeur schriftelijk, zienswijzen indienen in de periode zoals aangegeven in de kennisgeving. Bij een zienswijze dienen het zaaknummer 2020-010445 en het specifieke ontwerpbesluit waarop de zienswijze betrekking heeft, te worden vermeld.

Schriftelijke zienswijzen kunnen in de periode zoals aangegeven in de kennisgeving gestuurd worden naar de coördinerende instantie:

Gedeputeerde Staten van Gelderland
t.a.v. Programmering
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

Wat gebeurt er met uw zienswijze?

Alle zienswijzen worden doorgestuurd naar de desbetreffende bevoegde gezagsinstanties. De betreffende instanties betrekken de zienswijzen bij het vaststellen van de definitieve besluiten. Tegelijkertijd met het bekendmaken van de definitieve besluiten wordt iedereen die een zienswijze heeft ingediend, geïnformeerd over de wijze waarop deze is verwerkt in het definitieve besluit. Dit gebeurt in een gezamenlijke reactienota.

Alleen een belanghebbende die een zienswijze heeft ingediend, kan later tegen de vaststelling van die besluiten beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit is niet vereist als het redelijkerwijs niet mogelijk was een zienswijze in te dienen, bijvoorbeeld als het definitieve besluit ten opzichte van het ontwerpbesluit gewijzigd wordt vastgesteld.

Arnhem, 25 augustus 2020

Het College van Gedeputeerde Staten van Gelderland,
namens deze:



De heer M. van Deelen,
Hoofd Afdeling Vergunningverlening Omgevingsdienst Regio Nijmegen.