

# Nieuwsbrief sanering verkeerslawaaai



Onlangs stond in de krant dat het, gelukkig!, met de vervuiling door het autoverkeer reuze meeviel. Het CBS had onderzocht dat we met z'n allen toch wat minder in de auto hebben gezeten en dat die auto toch wat minder fijnstof had uitgestoten dan we tot voor kort dachten. Dat moet dan ook wat minder geluidsbelasting tot gevolg hebben gehad, maar ik ben bang dat u en ik dat niet hebben gemerkt.

Het is in ieder geval niet af te leiden uit het aantal aanvragen dat BSV in behandeling heeft noch uit het aantal woningen dat wordt aangemeld voor sanering. De afgelopen maand heeft BSV voorbereidingssubsidies verstrekt aan 9 gemeenten om in totaal voor ca. 500 woningen de sanering voor te bereiden.

Graag hadden wij alle 44 aanvragen om subsidie gehonoreerd en zouden we in één klap de sanering met zo'n 5.200 woningen vooruit hebben geholpen. Maar u raadt het al, het geld was op, lang voordat we aan de laatste aanvraag

toekwamen. Toch verleent BSV dit jaar aan meer projecten dan ooit tevoren voorbereidingssubsidies.

In deze nieuwsbrief veel aandacht voor spoorweglawaaai. Op dit moment wordt ruim 80% van de projectsubsidies besteed aan de sanering spoorweglawaaai. Je vraagt je soms af of de sanering wegverkeerslawaaai niet al klaar is. De eindmelding zal dat uitwijzen.

Over eindmelding gesproken. De afhandeling van de eindmelding spoorwegsanering valt ons niet mee. U leest daar meer over in deze nieuwsbrief. Ook op de jaarlijkse saneringsbijeenkomst, die wij na de zomer organiseren, zullen we ruim aandacht besteden aan de eindmelding. Wat kunnen we leren van de eindmelding spoorweglawaaai en natuurlijk ook: wat doen we met de resultaten? U ontvangt binnenkort nadere info. Bij deze bent u alvast uitgenodigd.

**Wibo Soede**, hoofd Bureau Sanering Verkeerslawaaai

## Zeeuwse Lijn

*In de nieuwsbrief van augustus 2006 hebben wij u geïnformeerd omtrent de sanering van de Zeeuwse Lijn. In dit artikel zal nader worden ingegaan op enkele bijzonderheden in de beschikkingen die VROM voor dit project heeft afgegeven.*

In Zeeland en Noord Brabant wordt de komende jaren de spoorlijn tussen Roosendaal en de aansluiting met de Sloelijn aangepast voor het toegenomen goederenvervoer over deze lijn.

De toename van het goederenvervoer leidt op een aantal trajecten tot een wijziging van de spoorweg conform het Besluit geluidhinder. Bovendien is sprake van ongeveer 700 saneringswoningen langs de spoorlijn.

In juli 2006 heeft VROM in het kader van deze "gekoppelde sanering" de ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidsbelasting en de maatregelen in een 19-tal beschikkingen vastgesteld. In de nieuwsbrief van augustus vorig jaar hebben wij u daarover bericht. De beschikkingen kennen

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Bureau Sanering Verkeerslawaaai  
Telefoonnummer (0348) 487 450

een aantal bijzonderheden die mogelijk ook van belang kunnen zijn bij andere spoorwegwijzigingen.

Wat zijn deze bijzonderheden?

1. In de beschikkingen is opgenomen dat vanaf 2010 het merendeel van de nachtelijke goederentreinen van het stille type zal zijn. Dat wil zeggen dat de wagons zullen zijn voorzien van remsystemen uitgevoerd met kunststof remblokken in plaats van gietijzeren blokken. Een stille goederenwagon heeft een ongeveer 7dB lagere geluidsemissie dan een wagon van het ouderwetse type.
2. De in de beschikkingen opgenomen ten hoogste toelaatbare waarden zullen in de toekomst gaan gelden als geluidproductieplafonds.
3. Bij de maatregelen ligt de nadruk sterk op bronmaatregelen. In vrijwel alle bebouwde gebieden wordt de bovenbouw in beton uitgevoerd en worden raildempers toegepast. In totaal wordt 10,6 km dubbelspoor van raildempers voorzien. Naast bronmaatregelen worden ook geluidsschermen geplaatst.
4. ProRail is opgelegd om het aantal goederenwagons tot 2009 te beperken en de snelheid te verlagen om zodoende de effecten van de doorgevoerde spoorwegwijziging (toename van het aantal wagons met meer dan 45% in 2003 ten opzichte van 2000-2002) weg te nemen. Het spreekt voor zich dat deze beperking niet in het saneringsprogramma was opgenomen. VROM heeft deze maatregel ambtshalve opgelegd.

### Bezwaar tegen de beschikkingen

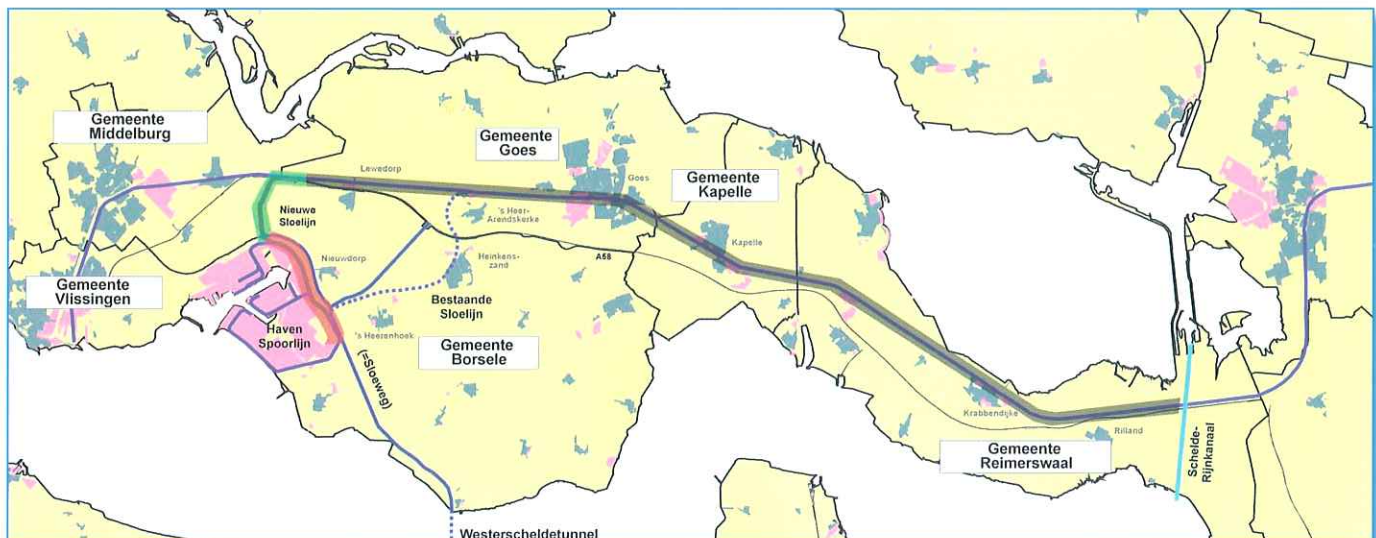
Tegen de 19 beschikkingen zijn in totaal 248 bezwaren ingediend. De bezwaren zijn afkomstig van ProRail als beheerder van de spoorweg en van de bedrijven (Cobelfret, Railion) die gebruik maken van de spoorweg. Daarnaast heeft een

groot aantal aanwonende burgers en belangenverenigingen bezwaar aangetekend. De bezwaren hebben VROM er toe gebracht in overleg te treden met de bezwaarden en de beschikkingen te heroverwegen. In april 2007 zijn de beslissingen op bezwaar verzonden. Wat valt op?

Op de eerste plaats dat tegen de onder 1 en 2 beschreven bijzonderheden geen fundamenteel bezwaar is aangetekend. ProRail accepteert als spoorwegbeheerder het inzetten van stille treinen en het in de toekomst handhaven van de vastgestelde waarden als geluidproductieplafonds. Deze acceptatie door ProRail wijst er duidelijk op dat ProRail zich verantwoordelijk voelt voor de hinder die het spoor veroorzaakt en dat zij zich wil inzetten om die te beperken.

ProRail en de spoorweggebruikers hebben wel bezwaar aangetekend tegen de beperking van het aantal goederentreinen en tegen de beperking van de snelheid. Tegenover de Raad van State, waar het verzoek om een voorlopige voorziening van ProRail diende, werd echter al snel duidelijk dat zowel ProRail als VROM bereid waren tot constructief overleg. Uiteindelijk is overeengekomen dat ProRail met zoveel treinen mag rijden dat een geluidsbelasting resulteert die, met inbegrip van de reeds getroffen saneringsmaatregelen, gelijk is aan het maximum dat in 2003 had mogen worden veroorzaakt. Om dat te bereiken wordt tot 2009 op een aantal trajecten de snelheid beperkt tot 60 km/uur.

Bijzonder is ook dat is afgesproken dat ProRail elk halfjaar rapporteert aan VROM over de voortgang van de maatregelen en over hoeveel treinen met welke snelheid hebben gereden. Op die manier houdt VROM zicht op de afspraken die in de beslissingen zijn vastgelegd.



Zeker niet op de laatste plaats is het opvallend dat zeer veel bezwaren van burgers betrekking hebben op trillingshinder en veiligheidsaspecten. Binnen het kader van de Wet geluidshinder zijn dat geen ontvankelijke bezwaren, maar het geeft wel aan dat er veel onvrede leeft onder de burgers langs de spoorlijn. Ook in de hoorzittingen en informatiebijeenkomsten naar aanleiding van de bezwaarschriften is het ons heel duidelijk geworden dat geluidshinder voor veel burgers slechts een van de hinderaspecten is.

Daarnaast uitten bewoners hun onbegrip over de lange en in hun ogen ingewikkelde procedures en spraken openlijk hun twijfel uit over de in het akoestisch onderzoek gehanteerde

## Eindmelding spoorwegaanering

*Eind vorig jaar ontving BSV van ruim 150 gemeenten hun opgave met nog niet eerder gemelde saneringswoningen. BSV toetst de opgaven en meldt aan de gemeente terug welke woningen in aanmerking komen voor sanering. Nog niet alle gemeenten hebben een terugmelding ontvangen. Hoe komt dat? Er zijn twee belangrijke redenen.*

Helaas moeten we constateren dat de onderbouwing van de eindmelding nog al eens te wensen overlaat. Vaak is de toegepaste rekenmethode niet toepasbaar of is niet vermeld welke invoergegevens voor het akoestisch onderzoek zijn gebruikt. Ook ontbreekt vaak kaartmateriaal waaruit valt af te leiden hoe de woningen ten opzichte van de spoorlijn zijn gelegen. Ook al toetst BSV de melding op hoofdlijnen, de genoemde informatie is daar wel noodzakelijk voor.

De tweede reden voor de vertraging is de volgende. BSV toetst of de opgegeven adressen voorkomen in een postcode bestand. Dit omdat voor het inlezen van de adressen in een GIS-bestand een juiste postcode van groot belang is. Het

## Geactualiseerde Rail 21-projectenlijst

*Op 22 november 1995 verscheen de Circulaire van VROM 'Nadere afspraken geluidsanering bij spoorwerkzaamheden'. De bijlage bij deze circulaire is geactualiseerd.*

De circulaire bevat afspraken tussen de Minister van VROM, de Minister van Verkeer en Waterstaat en de toenmalige Nederlandse Spoorwegen over de uitvoering van de geluidsanering bij Spoorwegwerkzaamheden. Als bijlage is bij deze 'nadere afspraken' een lijst met projecten opgenomen. Voor de projecten op deze lijst geldt dat ProRail tegelijk met de

uitgangspunten. Helaas, de situatie zoals die in een akoestisch onderzoek wordt beschreven en de situatie zoals die door een bewoner wordt beleefd, zijn niet altijd dezelfde.

VROM en BSV hebben wel de overtuiging dat met de besluiten binnen de bestaande (wettelijke) mogelijkheden een goed resultaat is bereikt. Met de inspanning die ProRail levert om de geluidmaatregelen spoedig uit te voeren en de toekomstige inzet van stille treinen, wordt het in ieder geval snel weer een stuk stiller in Zeeland.

**Wibo Soede**

blijkt dat in de nieuw gemelde adressen, maar vooral ook in de eerder gemelde adressen, veel postcodes/adressen niet kloppen. Het gaat om veel woningen dus correctie daarvan kost veel tijd. In een aantal gevallen zullen we ook de gemeente zelf vragen de lijsten te corrigeren.

Om de terugmelding op de nieuw gemelde woningen niet te laten wachten op de adres-correcties van eerder gemelde woningen, ontvangt u eerst een terugmelding van de nieuwe woningen. De opgave van de totale, op postcode gecorrigeerde lijst laat iets langer op zich wachten.

Het spreekt voor zich dat we deze en andere ervaringen moeten gebruiken bij het opstellen en afhandelen van de Eindmelding wegverkeerslawaaï. Op de saneringsdag die BSV na de zomer zal organiseren, zal daarom ruim aandacht aan dit onderwerp worden besteed.

**Martin Sartorius**

uitvoering van de spoorwerkzaamheden de sanering voor haar rekening neemt. Dat betekent dat VROM voor de projecten op de lijst geen subsidie verleend.

De laatste herziening van de projectenlijst dateert van juli 2003. De actualisatie die nu is uitgevoerd, heeft in nauw overleg met ProRail plaatsgevonden. Op 19 april jl. is de geactualiseerde lijst van projecten, die vallen onder de 'Nadere afspraken geluidsanering bij spoorwerkzaamheden' (Rail 21-projecten), versie 6-2-2007, in de Staatscourant nr. 76 gepubliceerd.

Van de lijst is een aantal projecten verwijderd. Bij die projecten is namelijk gebleken dat langs het traject geen saneringswoningen aanwezig zijn of dat er geen fysieke wijzigingen of werkzaamheden zullen worden uitgevoerd. Ook is de begrenzing van de projecten zoveel als mogelijk aangepast aan de huidige inzichten. Dat neemt echter niet weg dat bij de start van een project de grenzen nogmaals in detail moeten worden bepaald.

In de aangepaste lijst is de geplande indienststelling van het project niet meer opgenomen, omdat de opgenomen jaren slechts indicatief waren en omdat de ervaring leerde dat de planning van de projecten nogal eens wijzigde. De nieuwe lijst bevat ook een overzicht van projecten die inmiddels gereed zijn en waarvan de saneringssubsidie

op basis van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaai (Ssv) uitgesloten blijft, omdat volgens de overeenkomst de saneringsmaatregelen in het kader van het project dienen te zijn uitgevoerd (artikel 6. onder b. Ssv).

De nummers van de projecten uit de lijst van mei 1995, die intussen gereed zijn, worden voorafgegaan door een **G** en de nummers van de projecten uit de lijst van juli 2003, die gereed zijn, worden voorafgegaan door **G2**.

De lijst van projecten, de bijbehorende kaarten (noord Nederland en zuid Nederland) en een toelichting zijn te vinden op de website van het Bureau Sanering Verkeerslawaaai, [www.bureausaneringverkeerslawaaai.nl](http://www.bureausaneringverkeerslawaaai.nl).

**Aad Schaareman**

## Middelen voor A- en Raillijst: ook na 2009!

Ook na 2009 zullen er middelen beschikbaar zijn voor de aanpak van de A- en Raillijst. Het geld daarvoor is in de meerjarige begroting van VROM opgenomen. Dus, onder het gebruikelijke begrotingsvoorbehoud, kunt u er op rekenen dat u ook na afloop van de ISV 2 termijn de sanering van de A- en Raillijst kan blijven aanpakken. Wat niet zeker is, is de vorm waarin de middelen beschikbaar zullen komen. Dat kan weer via het ISV zijn, als dat blijft bestaan, maar ook op andere wijze.

## Kadastrale registratie van hogere waarden

*Tot 1 januari 2007 was de mogelijkheid voor burgers om de vastgestelde ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidbelasting van een geluidsgevoelig object te kennen, grotendeels beperkt tot de termijn die het besluit ter inzage werd gelegd. Zodra een ten hoogste toelaatbare waarde eenmaal vastgesteld was, moesten burgers voor informatie aankloppen bij de gemeente of, in het geval van sanering, de Minister van VROM.*

In artikel 110i van de nieuwe Wet geluidhinder is nu opgenomen dat alle vastgestelde hogere of ten hoogste toelaatbare waarden (hierna: hogere waarden) in het Kadaster moeten worden geregistreerd. Achterliggend idee is dat hiermee de kenbaarheid van de hogere waarde voor bewoners en vooral ook toekomstige bewoners groter wordt. Kennis van de hogere waarde van de geluidbelasting kan dan ook een rol spelen in de woonlocatiekeuze.

Zodra het besluit tot vaststelling van de betrokken waarde onherroepelijk is geworden, moet het besluit zo spoedig mogelijk in het Kadaster worden geregistreerd. In het Kadaster wordt niet de hogere waarde zelf geregistreerd, maar wordt een aantekening gemaakt. Een klant

die het Kadaster(-online) raadpleegt, krijgt bij het perceel hiervan een aantekening te zien op eenzelfde wijze als bijvoorbeeld de Monumenten hierin worden vermeld. Belangstellenden kunnen vervolgens de beschikking opvragen bij het Kadaster of het bestuursorgaan.

### Gevolgen voor sanering

Welke gevolgen heeft dit nu voor de sanering van rail- en wegverkeerslawaaai? Het bestuursorgaan dat de geluidbelasting vaststelt, is tevens verantwoordelijk voor inschrijving bij het Kadaster. Voor de sanering is dat de Minister van VROM. Bij nieuwe aanvragen voor saneringssubsidie zal BSV u daarom voortaan vragen om kadastrale gegevens aan te leveren van de saneringsobjecten. Vervolgens zal BSV zorgdragen voor inschrijving in het Kadaster zodra de vaststelling van de hogere waarde onherroepelijk is geworden.

De registratieplicht geldt alleen voor nieuw vast te stellen waarden. De hogere waarden die vóór de wetwijziging zijn verleend, worden dus (vooralsnog) niet ingeschreven in het Kadaster.

**Kirsten Molendijk**, projectleider

## Van $L_{Aeq}$ naar $L_{den}$ in sanering

U bent waarschijnlijk al helemaal gewend aan de nieuwe dosismaat  $L_{den}$ . De oude  $L_{Aeq}$  kan voor weg- en railverkeerslawaai de kast in. Of toch niet? U raadt het antwoord op deze vraag al: Nee, toch niet!

Het is zelfs zo dat de  $L_{Aeq}$  voor de sanering onmisbaar blijft. Immers, om te bepalen of iets een saneringssituatie is, is de geluidbelasting op het gebouw/terrein op 1 maart 1986 voor wegverkeerslawaai en 1 juli 1987 voor railverkeerslawaai van belang. De geluidsbelasting op deze data moet nog gewoon in de oude dosismaat ( $L_{Aeq}$ ) worden berekend. Terwijl af en toe lastige situaties ontstaan doordat het verschil tussen de  $L_{den}$  en de  $L_{Aeq}$  afwijkt van de 2 dB waarmee de streef- en grenswaarden in de Wet geluidhinder zijn verlaagd, is er in de basis van de sanering dus niets veranderd. Een woning die voorheen geen saneringswoning betrof, kan dus door de invoering van de  $L_{den}$  niet ineens toch een saneringswoning zijn. En andersom kan een saneringswoning niet door de introductie van de  $L_{den}$  geen saneringswoning meer betreffen.

Toch is de invoering van de  $L_{den}$  wel degelijk van invloed op sanering. Om te bepalen welke saneringsmaatregelen noodzakelijk zijn, wordt gekeken naar de geluidbelasting in het toekomstig maatgevend jaar. Voor deze geluidbelasting moet volgens de Wet geluidhinder zoals deze sinds 1 januari 2007 geldt, de  $L_{den}$  worden gebruikt. Tot zover is het redelijk eenduidig. Maar dan is er nog het overgangsrecht van de Wet geluidhinder dat het geheel wat complexer maakt. Dit overgangsrecht regelt dat je in sommige gevallen ook na 1 januari 2007, de oude Wet geluidhinder zoals deze voor 1 januari 2007 luidde, mag of zelfs moet toepassen. Bepalend voor de vraag of je de "oude" of "nieuwe" Wet mag of moet toepassen, is het moment waarop de kennisgeving (ingevolge artikel 3:12 Algemene wet bestuursrecht) met betrekking tot het ontwerp saneringsprogramma is gedaan. In onderstaande tabel is voor verschillende situaties weergegeven welke dosismaat u moet gebruiken.

**Martin Sartorius**

	Geluidbelasting op 1 maart 1986 (weg) of 1 juli 1987 (spoor)	Geluidbelasting in toekomstig maatgevend jaar
Kennisgeving ontwerp saneringsprogramma voor 1 januari 2007	$L_{Aeq}$	$L_{Aeq}$
Kennisgeving ontwerp saneringsprogramma tussen 1 januari 2007 en 1 april 2007	$L_{Aeq}$	$L_{Aeq}$ of $L_{den}$ (u mag kiezen)
Kennisgeving ontwerp saneringsprogramma na 1 april 2007	$L_{Aeq}$	$L_{den}$

## Voorkoming van bezwaarschriften bij saneringsprogramma's

*Een duidelijke voorlichting kan voorkomen dat er een bezwaarschrift tegen een beschikking inhoudende de vaststelling van de ten hoogste toelaatbare waarden van geluidsbelasting en de vaststelling van de maatregelen wordt ingediend. In dit artikel wordt een aantal handreikingen hiervoor gegeven.*

### Onbegrip als oorzaak van bezwaren

Regelmatig ontvangt Bureau Sanering Verkeerslawaai

bezwaarschriften tegen de beschikking inhoudende de vaststelling van de ten hoogste toelaatbare waarden van geluidsbelasting en de vaststelling van de maatregelen. Daarbij valt op dat veel bezwaren voortkomen uit onbegrip over wat de vaststelling van de ten hoogste toelaatbare waarden nu precies inhoudt. Vaak verkeren burgers in de veronderstelling dat de vaststelling van de ten hoogste toelaatbare waarden enkel ten doel heeft, de grenzen te

verruimen waarbinnen de geluidsbelasting op hun woning dient te blijven. Men vreest dat de vaststelling zal leiden tot (nog) meer geluidsoverlast in de toekomst. Ook is bij burgers vaak onduidelijk wat de in de beschikking genoemde maatregelen voor hen inhouden. Het onbegrip leidt ertoe, dat burgers door middel van het indienen van een bezwaarschrift alsnog antwoorden proberen te krijgen op bij hen bestaande vragen. Bezwaren welke kunnen worden voorkomen door een duidelijke voorlichting aan de belanghebbende.

### Voorlichting

Nu op de voorbereiding van een saneringsprogramma de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard, is de informatievoorziening voor de burger op een basisniveau gewaarborgd. De openbare voorbereidingsprocedure bepaalt onder meer, dat sprake dient te zijn van:

- een kennisgeving van terinzagelegging van het ontwerp saneringsplan;
- een terinzagelegging van het ontwerp saneringsplan;
- de mogelijkheid van het naar voren brengen van zienswijzen door belanghebbenden.

De kennisgeving van terinzagelegging van het ontwerp saneringsplan moet in een of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen geschieden. De wet biedt echter tevens de mogelijkheid kennis te geven van de terinzagelegging "op een andere geschikte wijze".

VROM is op grond van de Awb verplicht om aan alle belanghebbenden een kennisgeving te sturen van het genomen ten hoogste toelaatbare waardebesluit. Daarom raden wij sterk aan om ook de kennisgeving in het kader van afdeling 3:4 Awb te laten plaatsvinden door de belanghebbenden direct te benaderen.

Deze rechtstreekse benadering biedt een goede mogelijkheid voor de gemeente om de belanghebbende burger een duidelijke uitleg te geven over het ontwerp saneringsplan. De gemeente kan een nadere toelichting geven over de voorgestelde saneringsmaatregelen alsook uitleg geven over wat de procedure tot het vaststellen van de ten hoogste toelaatbare waarden inhoudt.

Een goede voorlichting kan ertoe bijdragen, dat minder zienswijzen door belanghebbenden naar voren worden gebracht.

In de meeste gevallen wordt in een vroeg stadium van de planontwikkeling reeds een informatieavond gehouden. Als daar veel belangstelling voor was, dan is het ook te overwegen om naar aanleiding van de kennisgeving een tweede informatieavond te organiseren. Dat geeft de gelegenheid om de belanghebbenden op een meer persoonlijke manier over de gekozen maatregelen te informeren en te laten zien op welke wijze rekening is gehouden met de reacties uit de eerste informatieavond.

### Gevolgen

Uiteraard kleeft aan opstellen van een uitgebreide kennisgevingsbrief, en zeker aan het organiseren van een (tweede) informatie-avond, het nadeel dat het extra werkzaamheden meebrengt. De tijd die gemoeid is met de extra werkzaamheden is evenwel makkelijk weer terugverdiend, indien dit leidt tot minder bezwaarschriften van de burgers. Immers behoeven alsdan minder ambtsberichten te worden uitgebracht door de gemeente. Laten we echter niet een ander belangrijk voordeel van een goede voorlichting vergeten: een wellicht tevreden burger.

**Annelie de Rooij**, jurist

**Reageren? Bijdrage leveren? Graag! Mail naar: [nieuwsbrief@meursgroep.nl](mailto:nieuwsbrief@meursgroep.nl)**



 **bureau  
sanering  
verkeerslawaaï**

**Bezoekadres:**  
Bureau Sanering Verkeerslawaaï  
De Bleek 10, 3447 GV Woerden  
tel. (0348) 487 450  
fax (0348) 487 405

**Postadres:**  
Bureau Sanering Verkeerslawaaï  
Postbus 97, 3440 AB Woerden

E-mail: [bsv@meursgroep.nl](mailto:bsv@meursgroep.nl)  
Internet: [www.bureausaneringverkeerslawaaï.nl](http://www.bureausaneringverkeerslawaaï.nl)

Nieuwsbrief Sanering Verkeerslawaaï is een uitgave van BSV in overleg met de Directie Lokale Milieukwaliteit en Verkeer van het Ministerie van VROM.