

# Nieuwsbrief sanering verkeerslawaaai



## Voorwoord

Op het moment dat ik dit schrijf, is Prinsjesdag net achter de rug. Als het om VROM gaat, was er natuurlijk veel aandacht voor het energie- en klimaatbeleid. Men spreekt zelfs van een trendbreuk. Schoon en Zuinig is daarbij het motto. Ik zou daar nog wat aan willen toevoegen: Stil.

En wie weet, misschien komt het ooit nog eens zover. Voor nu is in ieder geval het goede nieuws dat de middelen voor geluidshinderbestrijding volledig in stand blijven. Maar van een trendbreuk, zoals bij het klimaatbeleid, is dus nog geen sprake. Nóg niet, want wel wordt aangekondigd dat in 2008 de wetgeving rondom geluid-productieplafonds bij de Tweede Kamer in procedure zal worden gebracht en dat vanaf 2011 fors zal worden ingezet op knelpunten rondom de Rijksinfrastructuur. De ambities van het Rijk zijn wat dat betreft helder: in 2020 geen hogere geluidsbelastingen meer dan 65 dB en 70 dB langs respectievelijk de rijks- en spoorwegen.

Ik ben benieuwd of de 65 gemeenten die in het kader van de EU richtlijn omgevingslawaaai op dit moment bezig zijn met het opstellen van een actieplan ter beperking en preventie van geluidshinder ook zover durven gaan. Gelet op het aantal 70+ situaties in de geluidsbelastingkaarten en in de bij BSV ontvangen eindmeldingen is dat nog een hele opgave.

Hoe dan ook, de sanering verkeerslawaaai speelt daarbij een belangrijke rol. Veel van de genoemde overschrijdingen zijn immers saneringssituaties. En voor de sanering blijft dus budget beschikbaar: volgend jaar circa 23 miljoen. U heeft nog tot 1 februari 2008 om uw aanvragen in te dienen. Denk niet 'dat heeft geen zin', want voor bronmaatregelen is vrijwel altijd subsidie beschikbaar. U leest daar meer over in deze nieuwsbrief.

Verder onder andere in deze nieuwsbrief, ter inspiratie een paar voorbeelden van wat ongebruikelijke maar zeer geslaagde saneringsprojecten en een handig overzicht van de bevoegdheden bij het vaststellen van hogere waarden bij reconstructies.

Last but not least: ik ontmoet u graag op de jaarlijkse saneringsbijeenkomst die BSV op 30 oktober organiseert. U hebt daar al apart bericht over ontvangen, maar bij deze de herinnering!

**Wibo Soede**, hoofd Bureau Sanering Verkeerslawaaai

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

Nieuwsbrief nr 24

 bureau  
sanering  
verkeerslawaaai

oktober 2007

## Kern Linne: unieke aanpak cumulatie geluid

*Iets buiten de gebruikelijke kaders denken kan soms voordeel opleveren voor alle partijen. Zie het onderstaande stuk van Gert de Haas. Gert de Haas heeft vanuit zijn functie als akoestisch adviseur bij Grontmij in opdracht van Rijkswaterstaat het akoestisch onderzoek voor de A73 verricht en deelgenomen aan de voorlichting en ontheffingsprocedure geluid. Sinds oktober 2006 is hij werkzaam bij Royal Haskoning.*

Sinds eind jaren negentig is Rijkswaterstaat dienst Limburg bezig met de aanleg van het zuidelijke gedeelte van Rijksweg 73 (A73) tussen Venlo en Roermond. De weg wordt in 2008 opengesteld.

De A73 wordt onder meer aangelegd vlak langs de kern Linne, gemeente Maasgouw (voorheen Maasbracht). Tussen de A73 en de kern Linne ligt de spoorlijn Roermond-Sittard. Vanwege de aanleg van de A73 was in eerste instantie een geluidsscherm van 3,0 meter hoog geprojecteerd langs de rijksweg om te voldoen aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde voor de woningen in de kern Linne.

Tijdens een afstemming met de gemeente Maasgouw werd opgemerkt dat Rijkswaterstaat weliswaar voldeed aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde, maar dat het jammer was dat aan het spoorweglawaai niets werd gedaan. Dit terwijl de meeste klachten uit de kern Linne voortkwamen uit het spoorweglawaai. Het aanwezige spoor was al eerder onderzocht in het kader van de sanering railverkeerslawaai. Veel woningen zijn toen op de Raillijst gezet. Dat betekent dat de maatregelen dan bestaan uit gevelmaatregelen en géén geluidsschermen. Afscherming zou niet doelmatig zijn. Deze aanpak per bron komt voort uit de Wet geluidhinder (artikel 1) en is logisch voor een (spoor-)wegbeheerder, maar niet voor bewoners.

Zou het ook anders kunnen? Na een akoestisch onderzoek naar de geluidscumulatie van de rijksweg en het spoor, is in overleg met de Provincie Limburg besloten om de geluidssituatie bij Linne integraal aan te pakken. Er is een projectgroep opgericht bestaande uit de gemeente Maasgouw, de Provincie Limburg, Rijkswaterstaat, Bureau Sanering Verkeerslawaai en ProRail. Deze projectgroep heeft uiteindelijk besloten om langs de rijksweg een gedeelte van het oorspronkelijk geprojecteerde 3,0 meter hoge

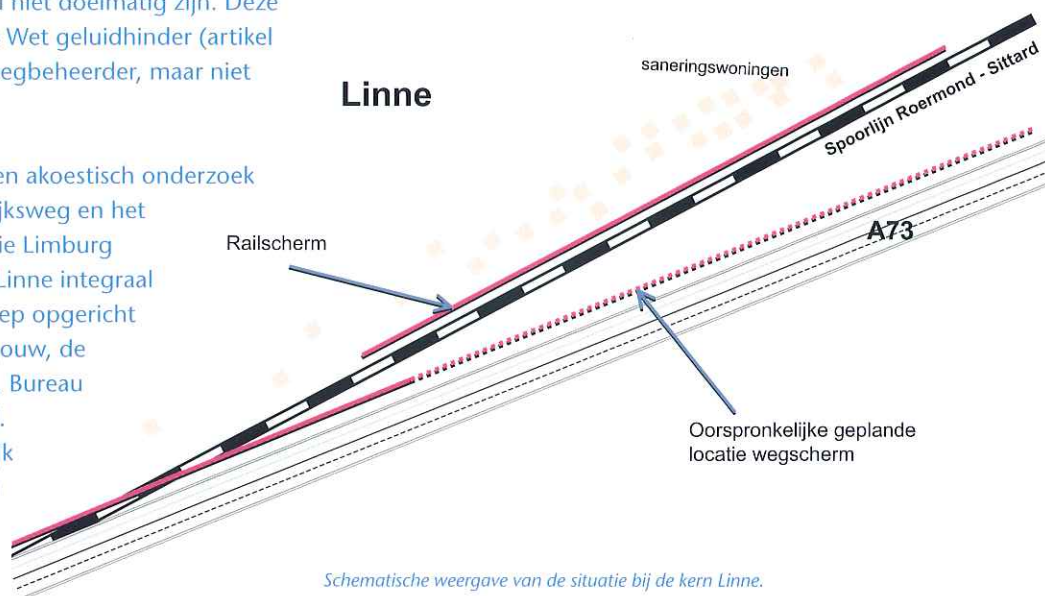
en 1.475 meter lange scherm te laten vervallen en in plaats daarvan langs het spoor een 1,5 meter hoog absorberend scherm te plaatsen met een lengte van circa 1.500 meter. Hierdoor zijn de 35 woningen op de Raillijst gesaneerd. Voor de rijksweg moest wel een ontheffingsprocedure voor 13 woningen worden gevolgd, omdat de afschermende werking van het nieuwe scherm voor het geluid van de rijksweg minder was. Echter, de totale geluidskwaliteit voor de woningen in de Kern Linne is er aanzienlijk op vooruitgegaan. Uitgedrukt in MKM<sup>1</sup> is de reductie 5 tot 7 dB(A). De realisatiekosten voor het nieuwe scherm langs het spoor worden betaald door Rijkswaterstaat (het vervallen schermgedeelte langs de rijksweg) en door VROM/BSV. De gemeente staat daarbij garant voor een sluitende begroting.

Nadat de bewoners waren ingelicht over dit bijzondere initiatief en achter het voorstel stonden, moesten er nog diverse overeenkomsten worden gesloten tussen de gemeente en Rijkswaterstaat enerzijds en ProRail anderzijds. Nu dat alles is gelukt staat er binnenkort in Linne een uniek scherm langs het spoor dat niet is ontstaan dankzij de Wet geluidhinder, maar wel in de geest van de Wet. Hopelijk volgen er meer!

**Gert de Haas**

[g.dehaas@royalhaskoning.com](mailto:g.dehaas@royalhaskoning.com)

<sup>1</sup> milieukwaliteitsmaat; een maat voor het geluidsniveau waarbij rekening gehouden wordt met het verschil in hinderlijkheid van het geluid van verschillende bronnen. (Deze methode is onder de naam 'rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting' opgenomen in het Reken- en meetvoorschrift 2006.)



Schematische weergave van de situatie bij de kern Linne.

# Nieuwe regeling rondom reconstructies en spoorwegwijzigingen

Met de nieuwe Wet geluidhinder zijn ook veel procedures rondom sanering gewijzigd. Dat zorgt soms voor verwarring. In deze en komende nieuwsbrieven zullen we enkele wijzigingen toelichten. Dit keer een stukje regelgeving dat toch al behoorde tot een lastig onderdeel van de geluidsregelgeving: het vaststellen van de ten hoogste toelaatbare waarden bij de combinatie van reconstructie/spoorwegwijziging en sanering.

## 'Reconstructie van een weg'

In artikel 99a van de oude Wgh was bepaald dat een reconstructie die ook een saneringssituatie betreft, pas mocht worden uitgevoerd nadat de Minister van VROM (i.c. Bureau Sanering Verkeerslawaaier) de ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidsbelasting in het kader van de sanering had vastgesteld. Er moest dus eerst een saneringsprocedure worden doorlopen voordat de reconstructie mocht worden uitgevoerd. Dit leidde tot een omslachtige procedure waarbij voor dezelfde woning tweemaal waarden werden vastge-

steld, eenmaal door de Minister van VROM en eenmaal door het college van Gedeputeerde Staten van de betreffende provincie.

In de nieuwe Wgh is artikel 99a komen te vervallen. In het nieuwe artikel 98 is geregeld dat de Minister van VROM voor saneringswoningen voortaan bevoegd is tot het vaststellen van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting die geldt nadat er is gesaneerd en de weg is gereconstrueerd. De minister stelt ook het totale maatregelenpakket vast. De procedure voor het vaststellen van de hogere waarde (voorheen bij GS, nu B&W) komt voor saneringswoningen daarmee te vervallen. Toch blijven er voor reconstructies waarbij zowel saneringsobjecten als overige geluidsgevoelige objecten betrokken zijn, twee procedures noodzakelijk. Voor de saneringswoningen is VROM bevoegd, voor de overige situaties is GS of B&W bevoegd. Een en ander wordt hieronder weergegeven.

	WIE ...	... stelt WAT vast ...	... en WAARVAN?
Wgh vóór 1 januari 2007	Minister van VROM	waarde voorafgaand aan de reconstructie (inclusief (sanerings)maatregelen)	saneringssituaties
	Gedeputeerde Staten	waarde 10 jaar na reconstructie (en inclusief (sanerings)maatregelen)	alle situaties (sanering en overig)
Wgh ná 1 januari 2007	Minister van VROM	waarde 10 jaar na reconstructie (en inclusief (sanerings)maatregelen)	saneringssituaties
	GS of B&W	waarde 10 jaar na reconstructie	alleen overige situaties

## 'Wijziging van een spoorweg'

De gevallen waarin de constatering dat er sprake is van een saneringssituatie samenvalt met een 'wijziging van een spoorweg' conform het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs), worden gekoppelde sanering genoemd. In het Besluit geluidhinder spoorwegen van 7 maart 2005 was geregeld dat bij gekoppelde sanering het initiatief voor het opstellen van een saneringsprogramma ligt bij de spoorwegexploitant (ProRail). Deze regeling is ongewijzigd overgenomen in het Besluit geluidhinder (Bgh) van 1 januari 2007.

De Minister van VROM neemt op basis van het saneringsprogramma en op basis van de wijzigingen van de spoorweg een integraal besluit over de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de spoorweg en over de toe te passen (sanerings)maatregelen. Dat besluit richt zich op alle geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de betrokken spoorweg en niet alleen op saneringsgevallen. Een en ander wordt hieronder weergegeven.

	WIE ...	... stelt WAT vast ...	... en WAARVAN?
Bgs van 7 maart 2005 en Bgh van 1 januari 2007	Minister van VROM	waarde inclusief wijziging en (sanerings)maatregelen	alle situaties

## Subsidies 2008

Tot 1 februari 2008 kunnen weer nieuwe aanvragen voor een voorbereidingssubsidie voor 2008 worden ingediend. Ook in 2008 zal ons budget waarschijnlijk niet voldoende zijn om alle aanvragen te kunnen honoreren. De aanvragen worden daarom gerangschikt op prioriteit en op de zogenaamde prioriteitenlijst geplaatst.

De prioriteit van een project wordt bepaald op basis van datum van indienen, de geluidsbelasting, de doelmatigheid van de aanvraag en op basis van het soort maatregel. Bronmaatregelen hebben een hoge prioriteit en komen daardoor snel in aanmerking voor subsidie. Bovendien heeft BSV op dit moment geen aanvragen voor bronmaatregelen

*Bronmaatregelen  
Rijkswegboulevard  
Sittard-Geleen:  
verkeersluw inrichten  
van de Rijksweg  
leidt bij ruim 850  
saneringswoningen  
tot een reductie van  
minimaal 3 dB.*



op de plank liggen, dus een aanvraag maakt een grote kans op honorering!

Datzelfde geldt voor aanvragen voor isolatie van zogenaamde 70+ woningen. Een deel van het budget wordt gereserveerd voor de aanpak van deze situaties en op dit moment zijn er niet veel aanvragen voor dit onderdeel in voorraad. Het loont dus zeker de moeite om een aanvraag in te dienen!

## Saneringssubsidies vanaf 2008 exclusief BTW

Met ingang van volgend jaar zullen alle subsidies van het Rijk aan gemeenten exclusief de BTW worden verleend. Dat geldt ook voor de saneringssubsidies. Gemeenten kunnen de BTW terugkrijgen via het BTW-compensatiefonds. Deze wijziging volgt uit het bestuursakkoord dat het Rijk en de VNG hebben gesloten. De achtergrond is dat op dit moment sommige subsidies zonder BTW en andere nog inclusief BTW worden verleend. Voor gemeenten heeft dat een dubbele administratie tot gevolg. De nieuwe regeling voorkomt dat. In de volgende Nieuwsbrief en op de saneringsbijeenkomst zullen we nadere informatie geven over de precieze gevolgen van deze zogenoemde netteringsoperatie.

## Actieplannen EU en de sanering

Misschien biedt de EU Richtlijn een aardige kans om de sanering te versnellen.

Afgelopen zomer hebben flink wat gemeenten in het kader van de richtlijn omgevingslawaai geluidsbelastingskaarten en tabellen bekend gemaakt. Bij diverse gemeenten zijn de kaarten via hun website in te zien. Voor zover dat al niet het geval was, bestaat bij de gemeenten nu een goed inzicht in waar, op basis van de huidige geluidsbelasting, de geluidsknelpunten liggen.

De volgende stap voor deze gemeenten is dat zij een actieplan geluid moeten opstellen. In een actieplan is het geluidbeleid van de gemeente opgenomen en de maatregelen die zij de komende vijf jaar zullen treffen om de geluidhinder te verminderen. In ieder geval moet de gemeente in het actieplan aangeven hoe zij omgaat met situaties waar de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden. Bovendien moet zij aangeven boven welke waarde (plandrempel) zij maatregelen zal treffen. Als zodanig moet ook de sanering een plekje vinden in

het actieplan. Veel sanerings situaties kennen immers een geluidsbelasting die hoger ligt dan 68 dB(A), wat voor veel gemeenten toch de maximale plandrempel zal zijn.

Het opstellen van het actieplan kan daarom voor gemeenten een goede aanleiding zijn om de planning en prioritering van de sanering te heroverwegen. Mogelijk dat bij gemeenten waar niet de volledige ISV-geluidmiddelen voor de sanering zijn ingezet via het actieplan dat alsnog kan worden bereikt. Mogelijk ook dat in het kader van het actieplan besloten wordt om meer te doen aan bronmaatregelen zoals stille wegdekken en verkeersmaatregelen. Ook in dat geval zal de sanering kunnen meeprofiteren.

Een belangrijk deel van de saneringssituaties bevindt zich langs rijkswegen en spoorwegen. Het is daarom zinvol voor gemeenten om ook die actieplannen voor deze bronnen in de gaten te houden. Naar verwachting worden de ontwerp actieplannen van Rijkswaterstaat en Prorail begin volgend jaar ter inzage gelegd.

**Wibo Soede**

## Amovering flat Roermondsepoort te Venlo

Dit jaar heeft BSV subsidie verleend om de flat 'Roermondsepoort' naast het station van Venlo te onttrekken aan de woonbestemming. De sloop zal begin 2008 starten. De 20 woningen in de flat ondervinden rondom geluidshinder van railverkeerslawaai, wegverkeerslawaai en emplacementsgeluid. De woningen hebben geen enkele geluidluwe zijde. Bron- of afschermende maatregelen zijn maar beperkt mogelijk en zouden niet voldoende effect hebben. En ook gevelisolatie is geen optie omdat dit zou leiden tot zeer geluid- en luchtdichte woningen, waarbij



Flat Roermondsepoort te Venlo, gelegen temidden van spoorlijnen en wegen. De geluidsbelasting op de gevels varieert van 78 tot 79 dB(A).

aan geen enkele zijde natuurlijke ventilatie mogelijk zou zijn. Bovendien is de situatie niet alleen qua geluidshinder ongunstig, maar ook qua veiligheidsrisico's. Onttrekken aan de woonbestemming was daarom de beste optie om de leefbaarheid voor deze bewoners te verbeteren. De woningen zijn op vrijwillige basis van de bewoners gekocht.

## Eindmelding wegverkeerslawaai

*De einddatum voor het indienen van de eindmelding wegverkeerslawaai komt al weer snel dichterbij. Vóór 1 januari 2009 moet u uw melding wegverkeerslawaai hebben ingediend. Maar waar moet u speciaal op letten? En welke ervaringen uit de eindmelding railverkeerslawaai kunt u gebruiken voor wegverkeerslawaai? Hieronder treft u twee belangrijke punten aan die BSV bij de Eindmelding Railverkeerslawaai vaak tegen kwam.*

### Afronding van geluidsbelastingen

Een woning is pas een saneringswoning als de geluidsbelasting op 1 maart 1986 **hoger** was dan 60 dB(A) (inclusief de aftrek van 5 dB(A) ex artikel 103 Wgh van voor 1 januari 2007 en op basis van het reken- en meetvoorschrift 1981). Verwarring is er nog wel eens over de vraag wat hoger dan 60 dB(A) is. Zo wordt wel eens beargumenteerd dat een woning waar de geluidsbelasting op 1 maart 1986 wordt berekend op 60,1 dB(A) ook een saneringswoning is aangezien 60,1 immers hoger is dan 60. Dit is echter niet juist. De systematiek van de Wet geluidhinder gaat uit van afgeronde geluidsbelastingen. Daarbij wordt de berekende waarde van de geluidbelasting afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal waar-

bij een halve eenheid wordt afgerond naar het even getal, zo staat in het Reken en meetvoorschrift geluidhinder 1981. In het bovengenoemde voorbeeld betekent dit dat een berekende geluidsbelasting van 60,1 dB(A) afgerond wordt naar 60 dB(A). De betreffende woning is dus geen saneringswoning. Overigens was vóór wijziging van de wet een woning met een geluidsbelasting van 55,2 dB(A) ook geen saneringswoning.

### Toegepaste rekenmethode

Een tweede punt van aandacht betreft de toegepaste rekenmethode. Bij de eindmelding railverkeerslawaai kwam het voor dat gemeenten bebouwing in de tweede lijn vanaf het spoor meldden op basis van een berekening met behulp van Standaard Rekenmethode I. Deze Standaard Rekenmethode I is echter niet geschikt indien er sprake is van afscherming. Indien er sprake is van afscherming, bijvoorbeeld in de vorm van voorliggende bebouwing, moet uiteraard wél rekening gehouden worden met deze bebouwing. Vaak komt dit derhalve neer op een berekening met behulp van Standaard Rekenmethode II.

**Martin Sartorius**

## Scherm langs de A16 ter hoogte van Dordrecht

Voor wie vaak over de A16 langs Dordrecht rijdt, zijn ze een bekend gezicht: de flats in Dordrecht aan de rechterzijde van de A16 net voor de Drechtunnel (rijdende richting Rotterdam). Ter hoogte van deze woningen wordt nu in het kader van de geluidssanering een scherm geplaatst. De werkzaamheden zijn al in volle gang.

Bijzonder aan dit scherm is dat het dicht bij de Drechtunnel komt te staan en gedeeltelijk op een keerwand komt te staan. Dit vergt extra constructieve maatregelen en extra maatregelen in het kader van de veiligheid. Met het scherm worden ca. 300 woningen gesaneerd. Bij ca. 280 woningen neemt de geluidsbelasting minimaal 5 dB af. De afname bedraagt bij enkele woningen zelfs 18 dB.

*Dordrecht bouw scherm A16 ter hoogte van de wijk Krispijn: De 'eerste' paal met op de achtergrond de A16 en de verkeerslichten waarmee de toegang tot de tunnel kan worden geregeld.*

## Voorkeursgrenswaarde spoorweglawaai

De saneringssituaties voor spoorweglawaai zijn inmiddels gemeld op basis van de meldingstermijn van 1 januari 2007 in het Besluit geluidhinder spoorwegen. Tot de opname van de saneringsparagraaf in het Besluit geluidhinder spoorwegen lag niet goed vast tot welke waarde moest worden teruggesaneerd en werd er bij het opstellen van een saneringsprogramma spoorweglawaai vaak naar gestreefd de geluidsbelasting terug te brengen tot 65 dB(A). Het Besluit geluidhinder spoorwegen heeft de streefwaarde vastgelegd op de hoogte van de algemene voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Deze regel is ongewijzigd overgenomen in het Besluit geluidhinder, met dien verstande dat de waarde nu 55 dB (Lden) bedraagt.

Wat opvalt bij deze procedure is dat enerzijds de gemeente de plicht heeft om te streven naar een geluidsbelasting van maximaal 55 dB, maar dat aan

het VROM-saneringsbudget geen extra middelen zijn toegevoegd om deze voorkeursgrenswaarde te behalen. De gemeente hoeft in het saneringsprogramma strikt genomen geen motivatie op te nemen voor het geval de geluidsbelasting boven de 55 dB maar onder de 63 dB blijft. Motivatie is slechts verplicht indien de geluidsbelasting hoger is dan 63 dB. Een en ander is opgenomen in de artikelen 4.16 en 4.18 van het Besluit geluidhinder.

Het ontwerpen van maatregelen dient gelet op de streefwaarde gericht te zijn op de 55 dB en als de kosten van dergelijke maatregelen passen binnen de maximale maatregelenkosten van de saneringsregeling, dan worden ze uiteraard ook gewoon vergoed door VROM. Er is dus geen enkele reden om bij voorbaat al bij 63 dB op te houden en daarmee tevreden te zijn. Op die manier wordt, waar mogelijk, toch extra geluidkwaliteit bereikt.

**Wibo Soede**

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

 **bureau  
sanering  
verkeerslawaai**

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

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

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

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