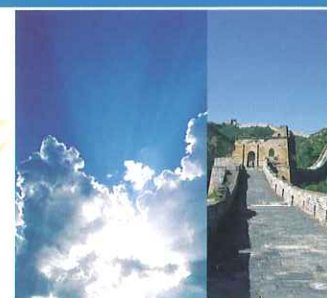


Nieuwsbrief sanering verkeerslawaaai



Voorwoord

Het is niet uitgesloten dat u na het lezen van deze nieuwsbrief denkt: wat is het nieuws? Er staat immers veel op stapel als het om geluidbeleid en sanering gaat, maar weinig is nog definitief. Komt er een derde ISV periode? Wat wordt dan het budget? Welke gevolgen hebben Swung I en II voor de sanering? Helaas is nog niet in alle gevallen een concreet antwoord mogelijk.

Het toekomstig geluidbeleid mag dan nog niet altijd concreet zijn, de uitvoering van de sanering is dat wel degelijk. Dit voorjaar heeft BSV aan 17 gemeenten een voorbereidingssubsidie verleend, zodat voor circa 1.000 woningen de sanering naderbij komt. Bovendien plannen we nog om dit jaar voor minimaal 20 miljoen euro aan subsidies voor uitvoering te verlenen. En, niet onbelangrijk, ook voor 2009 en 2010 zijn weer subsidie-budgetten beschikbaar.

Ook de vele vragen die BSV over de voortzetting van het ISV ontvangt, duiden er op dat de uitvoering van de sanering u concreet bezig houdt!

Ook concreet is dat de eerste gemeenten hun eindmelding wegverkeerslawaaai hebben ingediend. Wij zijn erg blij met die meldingen! Gemeenten die nu al melden, hebben immers nog ruim de tijd om hun melding aan te

vullen. Als pas aan het eind van het jaar wordt gemeld, dan is die mogelijkheid er niet meer.

Hoe de saneringswereld er na 2010 uit gaat zien, zal het komende half jaar duidelijker worden. Ik hoop dan ook dat we u in de volgende nieuwsbrief of op de saneringsbijeenkomst dit najaar er meer over kunnen vertellen.

Saneringsbijeenkomst

Elk jaar organiseert BSV een bijeenkomst waarop de actualiteiten rondom de sanering worden gepresenteerd en besproken. Ook dit najaar plannen we weer een bijeenkomst. Dit jaar zal de bijeenkomst een extra feestelijk karakter hebben, want het is dit jaar 15 jaar geleden dat BSV van start ging. Een prima gelegenheid om eens gezamenlijk te verkennen hoe de sanering er bij staat, en wat de komende 10 jaar staat te gebeuren. U hoort binnenkort meer over deze bijeenkomst.

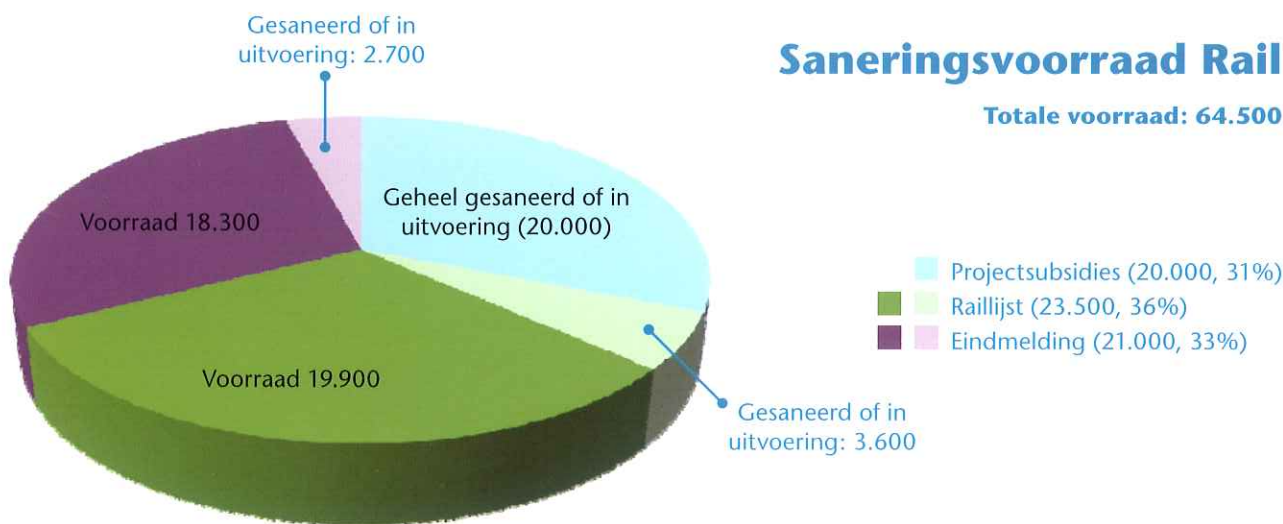
Wibo Soede

hoofd Bureau Sanering Verkeerslawaaai

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

Saneringsvoorraad Rail

Totale voorraad: 64.500



De resultaten van de Eindmelding railverkeerslawaaai

Op de saneringsdag en het Congres Geluid, Trillingen en Luchtkwaliteit vorig najaar is al iets over de resultaten van de Eindmelding railverkeerslawaaai gezegd. Op dat moment waren echter nog niet alle meldingen afgehandeld. Nu, ruim een half jaar verder, is er beter zicht op de resultaten van de Eindmelding.

In totaal hebben 157 gemeenten een Eindmelding railverkeerslawaaai gedaan. Hiermee zijn circa 21.000 sanerings-situaties gemeld die nog niet bij BSV als saneringssituatie bekend waren. Opvallend is dat een groot deel van de eindmeldingen gedaan is door slechts een beperkt aantal gemeenten. Zo is 50% van de 21.000 nieuw gemelde saneringssituaties gemeld door slechts 6 gemeenten. Met de nieuw gemelde saneringssituaties is het totaal aantal saneringssituaties rail toegenomen van 43.500 tot 64.500. Bij circa 2.700 nieuw gemelde situaties is aangegeven dat reeds maatregelen getroffen zijn of dat de binnenwaarde voldoet aan de maximaal toegestane binnenwaarde.

Hiermee rekening houdende is praktisch beschouwd on-

geveer 40% van de saneringsvoorraad railverkeerslawaaai gesaneerd of in uitvoering. Dit wil helaas niet zeggen dat de sanering van deze 40% formeel gezien helemaal is afgerond. Hiervoor moeten naast het treffen van de maatregelen ook de nodige procedures doorlopen zijn zoals het opstellen van een saneringsprogramma, het vaststellen van ten hoogste toelaatbare waarden en maatregelen en het afschrijven van weigeraars conform hoofdstuk 6 van het Besluit geluidhinder.

Hoe gaat het resterende deel van de saneringsvoorraad railverkeerslawaaai worden aangepakt? Hierover wordt nog hard nagedacht. Dat gebeurt in samenhang met het vormgeven van de operatie vanuit de Nota Mobiliteit om alle woningen met meer dan 70 dB aan te pakken. Het is wenselijk de uitvoering van beide operaties samen te voegen. Naar verwachting zal de uitvoering ervan bij ProRail komen te liggen.

Martin Sartorius

Vergeet niet ...

- uw eindmelding wegverkeerslawaaai voor 1 januari 2009 in te dienen;
- Uw eindmelding te onderbouwen met een akoestisch onderzoek;
- dat in het peiljaar 1986 de maximum snelheid op alle snelwegen 100 km/u was;
- dat de aftrek ingevolge artikel 110g (voorheen art. 103) Wet geluidhinder voor het peiljaar 1986 voor alle wegen en snelheden 5 dB(A) was.

A-lijst, B-lijst, Raillijst, 70+ woningen, Eindmelding, Rail21

Het wemelt van de begrippen en lijsten in saneringsland. Regelmatig is hier dan ook verwarring over. Hier volgt een overzicht van de diverse lijsten die in het kader van de sanering worden gehanteerd.

De A-lijst, B-lijst en Raillijst zijn saneringslijsten die eind jaren '90 zijn opgesteld. Deze lijsten bestaan uit woningen waarvan de gemeente destijds heeft verklaard dat het treffen van maatregelen aan de gevel de enige mogelijkheid is om de

woning te saneren. Andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen staan niet op de A-, B- of Raillijst. De A- en de Raillijst zijn in 1998 definitief geworden. Met de in 1999 en 2000 geslagen megabeschikkingen zijn de maatregelen vastgesteld. Voor de sanering van deze woningen is VROM financieel verantwoordelijk. VROM stelt de middelen beschikbaar via het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering.

	Peiljaar	Geluidsbelasting	Bron	Geluidsgevoelige objecten	Maatregelcategorie
A-lijst	1986	> 65 dB(A)	Weg	Alleen woningen	Gevel
Raillijst	1987	> 65 dB(A)	Rail	Alleen woningen	Gevel
B-lijst	1986	60 – 65 dB(A)	Weg	Alleen woningen	Gevel

Op het moment dat de A-lijst werd beschikt was de minister niet bevoegd om geluidsbelastingen hoger dan 70 dB(A) ten gevolge van wegverkeerslawaaï vast te stellen. A-lijst woningen die in de toekomst (2010) een geluidsbelasting (inclusief aftrek) hoger dan 70 dB(A) hadden zijn daarom van de A-lijst geschrapt. Later heeft de minister wel de bevoegd-

heid gekregen om geluidsbelastingen hoger dan 70 dB(A) vast te stellen. Vanaf dat moment kan de minister voor deze woningen wel een beschikking opstellen en op aanvraag een projectsubsidie verlenen. De lijst heeft voornamelijk een omvang van ca. 1.600 woningen.

	Peiljaar	Geluidsbelasting	Bron	Geluidsgevoelige objecten	Maatregelcategorie
70+	1986 resp. 2010	> 60 dB(A) resp. > 70 dB(A)	Weg	Alleen woningen	Gevel

De A-lijst en de Raillijst zijn in 1998 vastgesteld. In de loop van de tijd is echter gebleken dat soms woningen vergeten zijn aan te melden voor deze lijsten. Voor deze 'vergeten woningen' én voor alle overige saneringssituaties die nog niet in een project zijn opgenomen, is de **Eindmelding** bedoeld.

Door saneringssituaties alsnog aan te melden kunnen gemeenten veiligstellen dat maatregelen in de toekomst voor subsidie in aanmerking kunnen komen. Woningen die in het kader van de Eindmelding worden gemeld, worden niet aan de A-, B- of Raillijst toegevoegd.

	Peiljaar	Geluidsbelasting	Bron	Geluidsgevoelige objecten	Maatregelcategorie
Eindmelding rail	1987	> 65 dB(A)	Rail	Alle geluidsgevoelige objecten	Alle maatregelen
Eindmelding weg	1986	> 60 dB(A)	Weg	Alle geluidsgevoelige objecten	Alle maatregelen

Tot slot de Rail-21 lijst. Deze lijst bestaat niet uit een lijst met saneringssituaties, maar uit een lijst met (toekomstige) spoorwerkzaamheden waarover is afgesproken dat ProRail gelijktijdig met de spoorwerkzaamheden de sanering aan-

pakt. De maatregelen worden ook gefinancierd door Prorail. De Rail-21 lijst wordt eens in de 3 à 5 jaar geactualiseerd.

Sylvia Verdouw en Kirsten Molendijk



Dordrecht Krispijn

Er stond in Dordrecht langs de A16 al een indrukwekkend geluidsscherm, daar is er nu nog een bij gekomen. Het nieuwe geluidsscherm is geplaatst ter hoogte van de wijk Krispijn, bijna aansluitend op de tunnel onder de Oude Maas. Het bijzondere aan het geluidsscherm is de fundatie ervan. Met behulp van zogenaamde grout-ankers is het scherm aan de damwand van de A16 bevestigd. Op deze manier werd het niet alleen veel stiller, maar bleef ook voldoende ruimte over voor groenvoorziening.

Sanering en Swung

Swung staat, zoals u waarschijnlijk wel weet, voor de wijziging van de Wet Geluidhinder (SamenWerken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid). Na wijziging van de wet in 2005 (invoering EU-Richtlijn) en de wijziging per 1 januari 2007 (onder andere decentralisatie hogere waarden, verhoging van de saneringsdrempel naar 60 dB(A) en invoering Lden), staat nu op stapel een aantal meer ingrijpende wijzigingen. De wijzigingen zullen in twee stappen plaatsvinden. Wat zijn de belangrijkste gevolgen¹ van de wijzigingen voor de sanering verkeerslawaaï?

Swung 1

Met Swung 1 worden onder andere geluidsproductieplafonds ingevoerd voor de rijksinfrastructuur. Het beheersen van de geluidsontwikkeling, het aanpakken van de resterende sanering én het bereiken van geluidsdoelstellingen uit de Nota Mobiliteit komt dan onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder te vallen. Momenteel hebben VROM en Verkeer en Waterstaat intensief overleg over de manier waarop deze doelstellingen kunnen worden gecombineerd. Voor de sanering betekent dit dat vanaf 2011 VROM geen nieuwe subsidies meer aan gemeenten zal verlenen voor de sanering van woningen langs rijkswegen en spoorwegen. Voor de jaren 2009 en 2010 zal in ieder geval nog wel subsidie beschikbaar zijn.

Swung 2

Waar Swung 1 hoofdzakelijk over de rijkswegen en spoorwegen gaat, heeft Swung 2 vooral betrekking op de overige wegen. Zoals het er nu naar uit ziet, zullen voor gemeentelijke wegen geen geluidsproductieplafonds worden ingevoerd. Om de toename van geluidhinder vanwege gemeentelijke wegen te beheersen wordt nu gedacht aan een sterkere koppeling met de besluitvorming rondom verkeersplannen en ruimtelijke plannen. Voor provinciale wegen is nog wel in beeld dat de geluidhinder via productieplafonds wordt beheerst. Voor de sanering van de 'overige' wegen is nog niet bekend op welke wijze die in de regelgeving zal worden ingebed. Dat zal onder andere afhangen van de middelen die beschikbaar zijn voor de sanering, de omvang van de Eindmelding en de keuzes die worden gemaakt over de wijze van financieren.

Wibo Soede

1 Vanzelfsprekend is dit nog onder voorbehoud dat deze wetgeving daadwerkelijk doorgang vindt. Voor Swung 1 wordt het advies van de Raad van State in juli verwacht. Swung 2 bevindt zich nog in het stadium van ambtelijke voorbereiding.

Sanering en ISV

We zijn al weer ver in 2008 en bij gemeenten wordt druk gewerkt aan de begroting voor 2009. Bij BSV uit zich dat vooral in vragen over de voortzetting van het ISV.

Of er een derde ISV-periode komt, is op dit moment nog niet helemaal zeker. Is het ISV nu nog samengesteld uit middelen van verschillende beleidsterreinen (milieu, groen, RO/stedelijke ontwikkeling), vanaf 2010 zijn voornamelijk milieumiddelen beschikbaar. Dat maakt dat voortzetting van het ISV nog niet 100% zeker is.

Als toch besloten wordt om het ISV niet voort te zetten, dan is het een optie om de middelen via het Gemeentefonds beschikbaar te stellen. Dat kan sinds enige tijd gelabeld, zodat

gegarandeerd kan worden dat de middelen ook daadwerkelijk voor de sanering beschikbaar blijven.

Over de hoogte van het budget vanaf 2010 kan het volgende worden gemeld. Het is nog afhankelijk van de uitkomst van het Swung-traject, maar hoogstwaarschijnlijk zal met ingang van 2011 de sanering van rijkswegen en spoorwegen onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vallen. Concreet betekent dit dat de Raillijst en een aantal woningen op de A-lijst niet meer via het ISV worden gefinancierd. Met name gemeenten met een grote Raillijst zullen dus minder middelen ontvangen. Maar daar staat tegenover dat hun taak ook sterk afneemt.

Uitgelicht: toestemming gevelmaatregelen?

Als een bewoner of eigenaar niet wenst mee te werken aan het treffen van gevelmaatregelen, vervalt voor die woning de verplichting om maatregelen te treffen (artikel 114a Wgh). Hoofdstuk 6 van het Besluit geluidhinder (Bgh) en de toelichting daarbij beschrijft volgens welke procedure het aanbod gedaan moet worden. In de praktijk merkt BSV dat veel gemeenten vragen hebben over de situatie dat eigenaar en bewoner het niet eens zijn over de sanering. De eigenaar wil bijvoorbeeld wel meewerken aan het onderzoek en het treffen van maatregelen en de bewoner niet.

De toelichting bij het Bgh stelt dat zowel de bewoner als de eigenaar toestemming moeten verlenen. Toestemming van de eigenaar van het pand spreekt voor zich; de toestemming van de bewoner is nodig om het pand te betreden, hetzij

voor het onderzoek, hetzij voor het treffen van maatregelen. Als bewoner en eigenaar geen toestemming geven worden geen maatregelen getroffen. Het is aan de eigenaar en de bewoner om tot overeenstemming te komen. Een rol die u als gemeente daarbij kan spelen is dat bewoner en eigenaar op de hoogte zijn van elkaars standpunt, zodat zij kunnen overleggen. Het helpt natuurlijk als de voordelen van de isolatie zowel voor de eigenaar (waardevermeerdering, minder onderhoud) als voor de bewoner (wooncomfort, eventueel lagere energielasten) duidelijk zijn. Ook daar speelt u als gemeente of adviseur een belangrijke rol.

Uitgebreidere informatie over deze procedure is te vinden op onze website.

Annemarie van Kessel, jurist

Zeeuwse Lijn

In 2006 heeft VROM besluiten genomen over de gekoppelde sanering van de spoorlijn tussen Goes en Roosendaal, de zogenaamde Zeeuwse Lijn. Om de groei van het goederenverkeer op de spoorlijn mogelijk te maken en tegelijk de sanering op te lossen, is in de besluiten opgenomen dat in de toekomst een belangrijk deel van de goederentreinen "stil" zou moeten zijn. Stil, dat wil zeggen, uitgerust met kunststof-remblokken in plaats van gietijzeren.

Dat in een besluit, net als in het saneringsprogramma dat aan de besluiten ten grondslag lag, stille treinen zijn opgenomen was een nieuwigheid. ProRail en VROM hoopten op die manier niet alleen de Zeeuwse Lijn stiller te maken, maar ook de invoering van stille treinen te bevorderen. Tegen de

besluiten is echter door diverse partijen bezwaar en beroep aangetekend. Niet iedereen was er van overtuigd dat het aandeel stille treinen tijdig zou toenemen. Daarnaast had een deel van de bewoners toch liever hogere geluidsschermen, omdat die ook werken als een niet-stille trein passeert.

Onlangs heeft de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan. De Afdeling vindt dat VROM de besluiten op het punt van de stille treinen onvoldoende heeft gemotiveerd. Zij vindt vooral dat niet goed is aangetoond dat het aandeel stille treinen werkelijk spoedig zal toenemen. Omdat de invoering van stille treinen een belangrijk onderdeel van de besluiten vormt, moet VROM nieuwe besluiten nemen.

Raildempers, nu nog goedkoper

Begin dit jaar heeft ProRail een aantal nieuwe raildempers geaccepteerd voor toepassing op het Nederlandse Spoor. Nu meer typen raildempers beschikbaar zijn, ontstaat niet alleen druk op de prijs van raildempers, maar ook druk op de leveranciers om verder te innoveren. Of dat betekent dat binnenkort dempers te verwachten zijn die meer dan 3 dB reductie opleveren, is de vraag, maar de laatste typen laten zich wel veel eenvoudiger aanbrengen. En ook dat uit zich in lagere prijzen en meer flexibiliteit in de planning. Kortom, raildempers zijn steeds doelmatiger toe te passen.

Nettering

Sommigen van u zullen het al hebben meegemaakt: vanaf dit jaar worden de subsidies voor de sanering verkeerslawaaï exclusief de BTW verleend en uitbetaald. Dat is het gevolg van de afspraak die gemeenten en het Rijk vorig jaar maakten in het bestuursakkoord "Samen aan de slag".

De achtergrond hiervan is dat tot vorig jaar specifieke uitkeringen exclusief en andere, zoals de saneringssubsidies, inclusief BTW werden uitgekeerd. In de praktijk bracht dat

voor veel gemeenten extra administratie en beheerskosten met zich mee. Om de zaak te vereenvoudigen worden vanaf 2008 alle specifieke uitkeringen van het Rijk exclusief BTW verstrekt.

De BTW, die u voor veel saneringswerkzaamheden natuurlijk nog wel verschuldigd bent, kunt u via het BTW-compensatiefonds vergoed krijgen. VROM heeft een deel van de saneringsbudgetten overgedragen aan dit fonds.

Subsidies 2008: diverse nieuwe aanvragen

De belangstelling om subsidie voor een saneringsproject te verkrijgen blijft onveranderd groot.

Voor 2008 heeft BSV 46 aanvragen voor een voorbereidingssubsidie in portefeuille, 17 daarvan zijn in 2008 nieuw c.q. vernieuwd ontvangen. Bij de 17 nieuwe c.q. vernieuwde aanvragen zijn twee aanvragen om verkeersmaatregelen voor te bereiden, drie aanvragen voor een wegscherm, drie aanvragen om een railscherm voor te bereiden en negen aanvragen voor gevelmaatregelen.

Het budget voor 2008 bedraagt € 22.753.000,-. Van dit budget wordt het grootste deel besteed aan subsidies voor de uitvoeringskosten. Het resterende deel is beschikbaar voor aanvragen om voorbereiding. Dat is onvoldoende om alle aanvragen te kunnen honoreren. De aanvragen worden daarom gerangschikt op prioriteit en op de zogenaamde prioriteitenlijst geplaatst. Op deze lijst staan alle aanvragen

die voor 1 februari van dit jaar zijn ingediend. Aanvragen op deze lijst met de hoogste prioriteit komen het eerst in aanmerking voor subsidie.

De prioriteit van een project wordt bepaald op basis van datum van indienen, de geluidsbelasting of de doelmatigheid van de aanvraag. Helaas kan het zo zijn dat aanvragen enkele jaren moeten blijven liggen alvorens een subsidie kan worden toegekend. De wijze van prioriteren is opgenomen in de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï.

BSV heeft alle nieuwe aanvragen inmiddels beoordeeld. Voor 1 juni 2008 is over de aanvragen beslist. Aan 17 projecten is een subsidie voorbereidingskosten verleend.

Op onze website kunt u zien welke prioriteit uw project heeft gekregen.

Reageren? Bijdrage leveren? Graag! Mail naar: 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
Internet: www.bureausaneringverkeerslawaaï.nl

Nieuwsbrief Sanering Verkeerslawaaï is een uitgave van BSV in overleg met de Directie Leefomgevingskwaliteit van het Ministerie van VROM. Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.