



*Geluidsanering: dat doen we samen! Zo luidde het motto van de saneringsdag op 2 december vorig jaar. En zo blijkt ook mooi uit dit bouwbord in de gemeente Almelo. Op zaterdag 4 april werd door wethouder Bert Kuiper de symbolische eerste paal geslagen van de geluidsschermen aan de Van Rechteren Limpurgsingel in Almelo. Er worden twee saneringsschermen geplaatst, één aan de oost- en één aan de westzijde. Het reeds bestaande, te lage, scherm wordt vervangen door een scherm met dezelfde hoogte en vormgeving als de saneringsschermen. De vervanging van het bestaande scherm en het aanbrengen van een stiller wegdek betaalt de gemeente Almelo. De bouw van de nieuwe saneringsschermen subsidieert BSV. Met deze maatregelen worden 75 woningen gesaneerd.*

## Voorwoord

De economische crisis heeft ook bij BSV voor de nodige onrust gezorgd. Begin dit jaar was er een goede kans dat de sanering zou worden meegenomen in de stimuleringsmaatregelen die het kabinet voorbereidde. We hebben deze kans met beide handen aangegrepen en een aantal goed onderbouwde versnellingsscenario's opgesteld. Maar nog voordat dat daar uitsluitsel over was, werden we geconfronteerd met bezuinigingen en trok een toch wel heel donkere wolk langs.

Uiteindelijk werd in maart duidelijk dat noch de versnelling, noch de bezuiniging zou doorgaan. Zoals het er nu naar uitziet, blijven de gevolgen van de crisis voor de sanering beperkt en blijven de oorspronkelijke budgetten intact.

Dat is natuurlijk wel jammer, want de vraag naar sanerings-subsidies is onveranderd groot. In 2008 hebben we bijna 30 aanvragen in de wacht moeten zetten en voor 2009 zijn er nog eens 17 nieuwe aanvragen ontvangen. Op dit moment ronden we de beoordeling van de aanvragen af. Medio mei kunt u op onze website zien welke aanvragen dit jaar voor een voorbereidingssubsidie in aanmerking komen.

Net als bij veel gemeenten was het eind vorig jaar een drukke tijd bij BSV. Niet alleen vanwege de saneringsdag, maar vooral vanwege de eindmelding. De laatste weken van december ontvingen we nog maar liefst 250 eindmeldingen. In totaal hebben 330 gemeenten bijna 91.000 nieuwe saneringswoningen gemeld. Op dit moment beoordelen we de eindmeldingen. Helaas ontbreekt bij veel eindmeldingen nog een goede motivatie en dat leidt tot vertraging. We hopen voor de zomer iedereen een reactie te kunnen geven.

Onlangs is de derde ISV-periode zeker geworden en zijn de budgetten bekend gemaakt. Er is meer geld beschikbaar voor de aanpak van de A- en de Raillijst en de verantwoording van het ISV wordt nog verder vereenvoudigd.

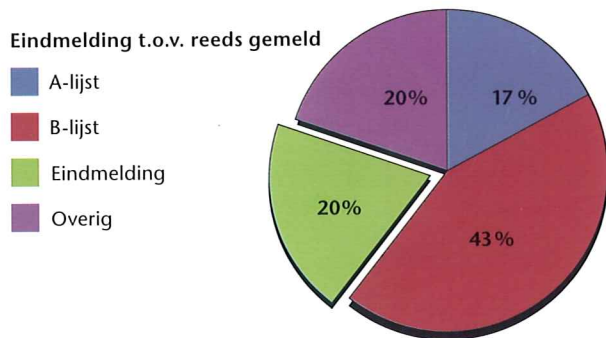
Over de eindmelding, ISV-3 en andere onderwerpen vindt u meer informatie in deze nieuwsbrief. Ik wens u veel leesplezier!

**Wibo Soede**

## Eindmelding wegverkeerslawaai: de eerste resultaten

Voor 1 januari 2009 moesten alle gemeenten de nog niet gemelde saneringswoningen langs wegen bij VROM melden. De maand december van vorig jaar was daarom vooral voor de postafdeling van BSV een zeer drukke maand. Wat is er ingediend?

In totaal hebben 330 van de 443 gemeenten een eindmelding wegverkeerslawaai ingediend. Deze gemeenten hebben ruim 91.000 situaties gemeld. De eindmelding vormt hiermee circa 20% van het totaal aantal gemelde sanerings-situaties ten gevolge van wegverkeerslawaai.



De eindmelding lijkt dus een vrij fors aandeel te hebben in de totale saneringsvoorraad wegverkeerslawaai. Maar van de met de eindmelding gemelde saneringssituaties ligt meer dan de helft (circa 48.000) in de gemeenten Amsterdam en Rotterdam. Dit grote aantal door Amsterdam en Rotterdam gemelde situaties is niet zo vreemd aangezien deze beide gemeenten eind jaren 90 geen of slechts een zeer beperkte B-lijst hebben ingediend.

Laten we de twee grote gemeenten even buiten beschouwing dan krijgen we het volgende beeld.

Buiten Amsterdam en Rotterdam is het aandeel van de eindmelding in de totale saneringsvoorraad ten gevolge van wegverkeerslawaai dus circa 12%. Interessant zult u zeggen, maar hoeveel moet er van deze totale saneringsvoorraad nog worden gesaneerd? Helaas hebben we hierover nog geen cijfers beschikbaar, maar we hopen u hierover in de volgende nieuwsbrief meer te kunnen vertellen.

### Overige eerste indrukken

BSV is dus druk doende met de beoordeling van alle ingediende eindmeldingen. De eerste van belang zijnde indrukken van BSV bij deze beoordeling zijn de volgende.

- Het merendeel van de gemelde woningen had in 1986 een geluidbelasting tussen de 61 en 63 dB(A).
- Het merendeel van de gemelde woningen ligt in de

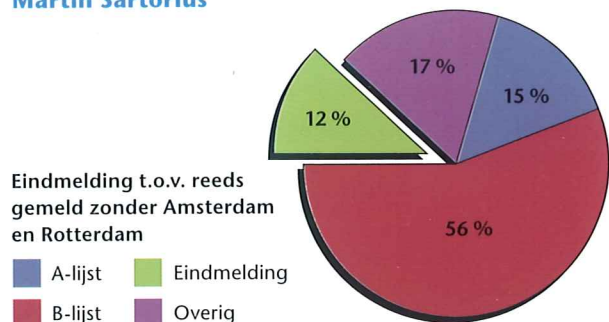
bebouwde kom en ondervindt een geluidbelasting ten gevolge van een binnenstedelijke weg.

- Een aanzienlijk aantal van de gemelde woningen ligt tussen A-en B-lijst woningen in en is dus waarschijnlijk vergeten bij het opstellen van deze lijsten.
- Veel gemeenten melden ook woningen met een geluidbelasting van 60 dB(A).

De eerste twee puntjes geven maar weer aan hoe belangrijk bronmaatregelen kunnen zijn. Aangezien in situaties binnen de bebouwde kom vaak veel woningen langs een relatief klein weggedeelte liggen, zijn bronmaatregelen zoals stille wegdekken of een gewijzigde verkeersstructuur extra effectief. Daarnaast kan juist bij woningen met een geluidbelasting rond de 61-63 dB(A) door het aanbrengen van stil wegdek worden voorkomen dat nog gevelmaatregelen moeten worden getroffen.

Het vierde punt heeft te maken met de B-lijst. Op de B-lijst konden woningen worden gezet met een geluidbelasting van 60 dB(A) en hoger. Sinds januari 2007 is echter in artikel 88 van de Wet geluidhinder opgenomen dat voor nog te melden situaties de geluidbelasting hoger moet zijn dan 60 dB(A) dus minimaal 61 dB(A). De nieuwe saneringsgrens en de grens die voor het opstellen van de B-lijst werd gehanteerd, verschillen dus 1 dB(A). Overigens geldt de nieuwe saneringsgrens van 60 dB(A) alleen voor saneringssituaties die na 1 januari 2007 worden gemeld. Woningen die op de B-lijst staan met een geluidbelasting van 60 dB(A) in 1986 blijven dus gewoon saneringssituaties. Aangezien er best wat woningen op de B-lijst blijken te zijn vergeten (zie derde punt), kan het dus voorkomen dat een woning met een geluidbelasting van 60 dB(A) geen saneringssituatie is en gelegen is naast een B-lijst woning met exact dezelfde geluidbelasting. Dat er daadwerkelijk gevelmaatregelen aan de B-lijst woning moeten worden getroffen, wordt echter gering geacht. Al snel is er sprake van papieren sanering en dat was nu juist de reden om de saneringsgrens te verhogen.

### Martin Sartorius



## 30 km/uur en sanering

BSV krijgt regelmatig de vraag of woningen die langs een weg liggen met een maximale snelheid van 30 km/uur ook moeten worden gesaneerd. Het antwoord hierop is eenvoudig: nee.

Wegen waarop een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt, hebben volgens de Wet geluidhinder geen geluidszone en vallen daarmee buiten het regime van deze wet. Dit geldt ook voor woningen die op de A-lijst staan en waarvan de maatgevende weg inmiddels is gewijzigd in een weg met een maximale snelheid van 30 km/uur. De verplichting om deze woningen te onderzoeken en te saneren is dan komen te vervallen. In principe hoeft u als gemeente dus geen actie te ondernemen. Uit het oogpunt van een goede communicatie kan het natuurlijk wel wenselijk zijn de betreffende bewoners te informeren.

Overigens kan het mogelijk zijn dat de geluidbelasting langs 30 km/uur wegen hoog is en dat omwonenden geluids-overlast ervaren. In de praktijk houden automobilisten zich bijvoorbeeld niet altijd aan de maximale snelheid. Dit is echter een kwestie van handhaving en daar is de politie voor verantwoordelijk. Dat de geluidbelasting in de praktijk hoog kan zijn, of dat er feitelijk harder wordt gereden dan is toegestaan, biedt nog geen basis om de Wet geluidhinder

## ISV 3

*Onlangs is de verdeelsleutel voor de derde ISV-periode (ISV-3, 2010 tot en met 2014) voor de sanering van de A- en Raillijst bekend gemaakt. Daarmee is duidelijk geworden dat gemeenten ook na 2009 de aanpak van de A- en Raillijst, een belangrijk onderdeel van de sanering, voort kunnen zetten. In dit artikel wordt uitgelegd hoe het totale budget voor de A- en Raillijst tot stand is gekomen, hoe dat vervolgens is verdeeld over de gemeenten en wat de wijzigingen zijn ten opzichte van ISV-2.*

### Veranderingen en budget

De belangrijkste verandering is wel dat onder ISV-3 de raillijstwoningen en de woningen die vanwege een rijksweg op de A-lijst staan, niet langer vanuit de ISV-middelen hoeven te worden aangepakt. Vanaf medio 2010 (als naar verwachting de wijziging van de Wet Geluidhinder van kracht wordt) vallen deze woningen onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, in casu Rijkswaterstaat en ProRail. Van de in totaal 103.000 woningen op de A- en Raillijst moeten er per 2010 nog 56.000 gesaneerd worden. Hiervan vallen 15.000 woningen niet meer onder de verantwoording van de gemeenten; een vermindering van ruim 26%.

Natuurlijk heeft deze verandering ook gevolgen voor de via het ISV beschikbare geluidmiddelen. Een deel van de voor

toe te passen, maar het is aan de lokale politiek om onderzoek te doen naar de geluidbelasting en eventueel maatregelen te treffen.

Voorts heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bepaald dat het in het kader van een goede ruimtelijke ordening in bepaalde gevallen noodzakelijk is de geluidbelasting wel te bepalen (ook als de Wet geluidhinder dit niet verplicht). Deze verplichting geldt echter bij bijvoorbeeld bestemmingsplanwijzigingen, kortom, in het kader van ruimtelijke ordening. De verplichting om in het kader van een goede ruimtelijke ordening bepaalde acties te ondernemen vloeit dan voort uit de Wet op de ruimtelijke ordening en niet uit de Wet geluidhinder. In dat kader heeft CROW recent dan ook de Handreiking berekenen wegverkeerslawaai bij 30 km/uur uitgebracht.

### Annemarie van Kessel



de A- en Raillijst bestemde middelen wordt niet langer naar de gemeenten overgemaakt, maar wordt in de begroting van Verkeer en Waterstaat opgenomen. Los daarvan is er ook een bedrag van 5 miljoen aan het beschikbare ISV-budget toegevoegd. Verder zijn de middelen genetteerd, omdat de BTW sinds 1 januari 2008 via het BTW-compensatiefonds is te verrekenen. Per saldo komt het totale geluidbudget voor ISV-3 uit op 121,5 miljoen exclusief BTW. Voor ISV-2 was dat 136 miljoen inclusief BTW. Dit betekent een effectieve verhoging van het budget met 6%. Al met al betekent dat, dat een versnelde aanpak van de A-lijst mogelijk is.

Een tweede belangrijke verandering is dat het ISV vanaf 2011 geen specifieke uitkering meer zal zijn, maar een decentralisatie-uitkering als onderdeel van het Gemeente- of Provinciefonds. Het jaar 2010 geldt als een overgangsjaar. Dat heeft onder andere de volgende voordelen.

Een decentralisatie-uitkering behoort tot de algemene middelen van het Gemeente- en Provinciefonds. Dit betekent dat gemeenten en provincies niet langer een financiële verantwoording jegens VROM meer hoeven af te leggen. Zij doen dit dan aan respectievelijk de gemeenteraad en Provinciale Staten.

De decentralisatie-uitkering maakt het nog wel mogelijk dat tussen VROM en de rechtstreekse gemeenten en Provincies op hoofdlijnen afspraken worden gemaakt over bijvoorbeeld de te bereiken doelen en de manier waarop het Rijk de voortgang monitort. Uiteindelijk blijft de voortgang van de sanering een verantwoordelijkheid van het Rijk. Maar omdat de decentralisatie minder sturing van het Rijk met zich meebrengt, en dus ook minder inspanningen van Provincies en Gemeenten om zich te verantwoorden, wordt naar verwachting wel een lastenverlichting gerealiseerd.

### Verdeling van het budget

In totaal is er dus ruim 121,5 miljoen beschikbaar, dat is 24,3 miljoen per jaar. Hoe is dat bedrag nu verdeeld over de gemeenten? De verdeling is gebaseerd op de totale nog te saneren A-lijst van de gemeenten aan het begin van het ISV in 2003 en het aantal woningen dat een gemeente had kunnen saneren met ISV-middelen in de periode ISV-1 en ISV-2 (2003 t/m 2009). Daarbij is aangenomen dat in

deze periode elke gemeente naar rato Raillijstwoningen, A-lijstwoningen en 'A-lijst-woningen vanwege een Rijksweg' heeft gesaneerd. Verder is in de verdeling rekening gehouden met het feit dat de kostprijs van de A-lijstwoningen per gemeente verschilt. Tot slot is de verdeling zo gedaan dat een gemeente met minder dan 10 te saneren woningen voldoende budget krijgt om de woningen tijdens ISV-3 uit te voeren.

De ISV-2 middelen werden nog over 379 gemeenten verdeeld, voor het ISV-3 budget komen nog maar 262 gemeenten in aanmerking. Hoewel deze aantallen worden beïnvloed door samenvoeging van gemeenten, neemt VROM dus aan dat een flink aantal gemeenten de A-lijst met de tot 2009 verstrekte ISV-middelen heeft moeten afronden.

**Wibo Soede**

*Het houtvezelbetonscherm langs het spoor in Hengelo. Dit saneringsscherm is het eerste opgeleverde scherm van een serie railschermen, aangevuld met raildempers en gevelmaatregelen, langs de Nanov-route in Overijssel.*

*Nanov staat voor NA Noord-Oostelijke Verbinding. Oorspronkelijk was er een aftakking gepland van de Betuweroute naar het noordoosten. Deze aftakking ging echter niet door, althans niet over nieuw aan te leggen spoor. In plaats daarvan zal het goederenvervoer vanaf de Betuweroute naar het noordoosten over bestaand spoor gaan.*

*Alle railschermen langs dit deel van deze route worden met dezelfde houtvezelbetonelementen gebouwd. Met het scherm in Hengelo worden 137 woningen gesaneerd. De komende jaren worden ook saneringsmaatregelen uitgevoerd in Deventer, Rijssen-Holtten, Almelo, Borne, Hengelo en Oldenzaal.*



## Subsidieregeling wordt geactualiseerd

Het is al weer 2,5 jaar geleden dat de Subsidieregeling is opgesteld en rondom subsidieverleningen hebben zich het laatste jaar een aantal belangrijke wijzigingen voorgedaan. Het is dus hoog tijd voor een actualisatie. De wijzigingen die in de nieuwe subsidie-regeling zullen worden opgenomen zijn de Sisa-verantwoording en de nettering van de subsidies.

Daarnaast is er natuurlijk aandacht voor aanpassing van de diverse normbedragen in de regelgeving. In ieder

geval zullen de toetsbedragen gevelisolatie worden geïndexeerd.

In het kader van Swung is een nieuw doelmatigheids criterium ontwikkeld. Het nieuwe criterium is algemeen toepasbaar. Dus zowel voor weg- als spoorweglawaai, zowel voor de sanering als voor reconstructies en nieuwe aanleg. Verkeer en Waterstaat is van plan het criterium al te gaan gebruiken in de pre-Nomo projecten. VROM overweegt het nieuwe criterium in de gewijzigde subsidieregeling op te

nemen. Als dat gebeurt, dan nemen we na 20 jaar afscheid van de maximale schermkosten. Momenteel onderzoeken we nog wat de effecten van het nieuwe criterium zijn op de prioritering van aanvragen.

Op dit moment werkt BSV aan het nieuwe concept voor de regeling. Wij staan open voor suggesties, dus schroom niet contact met ons op te nemen. De vernieuwde regeling zal naar verwachting dit najaar van kracht worden.

## Reconstructie en sanering

*Sinds de invoering van de gewijzigde Wet geluidhinder op 1 januari 2007 heeft BSV beduidend minder aanvragen ontvangen voor een saneringssubsidie, dan wel het vaststellen van de ten hoogste toelaatbare waarden van saneringssituaties bij reconstructie van een weg. En dat mag opvallend worden genoemd, omdat de normen voor reconstructie niet zijn versoepeld: nog steeds geldt dat er sprake is van een reconstructie wanneer een wijziging een toename van 2 dB of meer tot gevolg heeft.*

En evenmin zijn de procedures ingewikkelder geworden in de nieuwe wet. Integendeel, de procedure rondom reconstructie in samenloop met sanering is juist vereenvoudigd. Immers, de twee-trapsraket in de oude wet, waarin voor dezelfde saneringswoning tweemaal waarden werden vastgesteld, eenmaal door de Minister van VROM (waarde na sanering en vóór reconstructie) en eenmaal door GS (waarde na reconstructie), is komen te vervallen. Voortaan stelt de Minister in één keer het totale maatregelenpakket (sanering en reconstructie) vast. Verder kan de wegbeheerder zelf een saneringsplan opstellen (artikel 89, lid 1). Ook dit vereenvoudigt de procedure omdat de wegbeheerder niet hoeft te wachten tot B&W een saneringsplan hebben vastgesteld.



### Stil wegdek is een maatregel

Wat is er dan wel aan de hand? Een oorzaak voor de weinige aanvragen zou kunnen liggen in het feit dat nu, op basis van artikel 1b, lid 6 van de gewijzigde Wgh, de effecten van een snelheidsverlaging of het aanbrengen van een stiller wegdek niet wordt gezien als een wijziging van een weg. Of dit in de praktijk altijd goed gaat is de vraag. Het gaat hier nadrukkelijk namelijk om wijzigingen die uitsluitend uit genoemde maatregelen bestaan. Bij een combinatie met andere werkzaamheden of wijzigingen ligt het anders. Om in die gevallen te toetsen of er sprake is van een reconstructie moet de toekomstige situatie zónder maatregelen worden beschouwd. Het instellen van een lagere snelheid of de aanleg van een stiller wegdek is meestal geen standaard uitvoering en dus moeten die lagere snelheid of dat stillere wegdek als een maatregel worden gezien. Dat betekent dat in veel gevallen mogelijk wel een toename van 2 dB of meer moet worden verwacht en dus een procedure moet worden doorlopen.

Het voordeel is dat op die manier ook meteen de sanering wordt aangepakt. Maatregelen als een stil wegdek of snelheidsverlaging kunnen dan goede keuzen zijn om de uiteindelijke geluidsbelasting te beperken.

### Reconstructie- en sanering per woning

Een andere punt waarover nog wel eens onduidelijkheid bestaat betreft situaties waar er een reconstructie-effect is op maar één of enkele woningen van de totaal aanwezige woningen langs een wegvak. Bij spoorweglawaai geldt dan dat het hele baanvak als een geheel wordt behandeld en dat het besluit voor alle woningen langs dat baanvak door de Minister van VROM wordt genomen, ook voor de woningen waar geen sanering speelt. Bij wegverkeer is dat anders. De Wet geluidhinder kent een beoordeling per woning. Per afzonderlijke woning kan er sprake zijn van sanering, van reconstructie etc. De eis die in artikel 98 van de wet staat voor de reconstructie van een weg waarlangs nog gesaneerd moet worden, is dan ook alleen van toepassing op de saneringswoningen langs die weg. Hiervoor is de Minister van VROM het bevoegd gezag voor het vaststellen van maatregelen en mogelijk hogere waarden voor zowel de sanering als de wijziging/reconstructie. Dat is dus een samenhangend pakket. Voor de woningen waar geen sanering speelt en dus alleen reconstructie, gelden de 'gewone' regels en is het B&W of GS bevoegd.

Is er sprake van reconstructie in samenloop met sanering, dan kan bij BSV een subsidie voor de saneringswoningen worden aangevraagd. Deze aanvragen hebben bij ons een hoge prioriteit. Het loont dus zeker om een subsidie aan te vragen!

### Kirsten Molendijk



Op donderdag 2 april 2009 is het officiële startsein gegeven voor de bouw van de Railschermen te Wijchen. De geluidsschermen gaan zorgen voor een geluidsreductie op de gevel van 159 saneringswoningen. De totale lengte van de drie scherm delen, aan de noord- en zuidzijde van het spoor, bedraagt 2.620 meter. Alle scherm delen krijgen een hoogte van 1.40 meter Bovenkant Spoorstaaf (BS).

## Prognose spoorweglawaaï

*In de huidige praktijk ontstaat nog al eens onduidelijkheid over welke prognose moet worden gehanteerd bij het opstellen van een saneringsprogramma voor railverkeerslawaaï. In het verleden luidde het, op zich eenvoudige, antwoord op die vraag altijd: de prognose voor de periode 2010/2015 komt uit het Akoestisch Spoorboekje (ASWIN).*

Achtergrond van dit eenduidige antwoord was dat de prognose deel uit maakte van het emissieregister en het reken- en meetvoorschrift verplichtte de gegevens uit het register te gebruiken. Dit register is opgenomen in ASWIN. Met de wijziging van het reken- en meetvoorschrift per 1 januari 2007 maakt de prognose geen deel meer uit van het register en bevat het register alleen nog de realisatiegegevens van afgelopen jaren. Achtergrond hiervan is dat formeel de Minister van VROM verantwoordelijk is voor het register en de minister niet in kan staan voor de juistheid van prognoses die door derden worden opgesteld, bovendien stelt de toelichting op de wijziging: "Omdat er omtrent de prognose voor het maatgevend jaar in de toekomst geen generieke uitspraken kunnen worden gedaan, is dat deel van het emissieregister vervallen".



Aanvankelijk bevatte ASWIN toch nog een prognose. Dat was op zich handig, maar er was geen plicht meer die prognose te gebruiken. Bij de nieuwste versie van ASWIN wordt geen prognose meer geleverd. Vraag is waarvan dan nu moet worden uitgegaan.

### Voorlopige werkwijze: recent peiljaar + 1,5 dB

Het meest voor de hand ligt het uiteraard om bij een (sanerings)project langs het spoor aan ProRail de meest recente prognose voor dat baanvak te vragen. Dit levert in de praktijk echter problemen op, want er is lang niet voor alle baanvakken een prognose beschikbaar. Dit is tussen VROM en ProRail besproken en een oplossing in maatwerk prognoses was niet voorhanden. Wel kan er over de in de toekomst te verwachten geluidsbelasting wat gezegd worden. Het wetsvoorstel dat geluidproductieplafonds langs spoorwegen introduceert is vrijwel gereed. Naar verwachting wordt het wetsvoorstel de eerste helft van dit jaar bij de Tweede Kamer

ingediend. Kijken we naar de situatie over circa 10 jaar dan is de kans het grootst dat voor het spoor een systeem van geluidproductieplafonds geldt. De geluidsbelasting mag dan niet hoger zijn dan binnen de plafonds past. Kortom als bekend zou zijn wat de dan geldende plafonds zijn dan valt er een redelijke prognose te maken van de maximale geluidsbelasting in het toekomstig maatgevend jaar. Ook daar valt wat over te zeggen. Bij invoering van het stelsel zullen voor de gehele infrastructuur plafonds worden vastgesteld op de heersende waarde verhoogd met een werkruimte van 1,5 dB.

Praktisch betekent dit dat afhankelijk van het moment van inwerkingtreding uitgegaan zal worden van 2007 of 2008 plus 1,5 dB. Daarmee is voor de praktijk van vandaag een hanteerbare werkwijze mogelijk: als er geen nadere informatie beschikbaar is over de prognose van een baanvak is de beste benadering oftewel de meest reëel te verwachten prognose het meest recente peiljaar in ASWIN plus 1,5 dB.

### Uitzonderingen

Deze werkwijze geldt niet voor alle lijnen. Voor bijvoorbeeld de Betuweroute zal bij de invoering van plafonds niet worden uitgegaan van het gebruik op dat moment, maar van het in het tracébesluit over deze lijn opgenomen (hogere) gebruik. Dat geldt ook voor andere lijnen met een recent tracébesluit.

Ook voor lijnen waar wel een concrete prognose beschikbaar is, bijvoorbeeld omdat een afname is te verwachten doordat (een deel van) het goederenvervoer in de toekomst niet meer over die lijn zal rijden, maar bijvoorbeeld gebruik zal maken van de Betuweroute, kan van deze prognose worden uitgegaan.

Let er wel op dat bij het opstellen van een prognose alleen de invloed van projecten meegenomen wordt waarover al besloten is (veelal tracébesluit). Een lopende voorbereiding daarvan speelt geen rol. Hoofregel is immers dat wie het eerst besluit, voorgaat. Dat blijkt bijvoorbeeld uit vroegere uitspraken in het kader van woningbouw langs het spoor in Almere.

De beschreven methode kan worden toegepast tot het moment van inwerking treden van de geluidproductieplafonds. Overigens moet hierbij wel worden opgemerkt dat het de voorkeur geniet bij ProRail na te vragen of er voor de betreffende situatie wellicht toch een prognose beschikbaar is.

**Aad Schaareman**