

Toekomstige situatie (voorlopig ontwerp). Bron: Topia bv, stads en landschapsinrichting, Utrecht.

Geluidsoverlast en verkeersveiligheid op de Graafseweg in Alverna (N324) zijn al enkele jaren een probleem. De provincie en de gemeente Wijchen werken, onder meer op basis van de inbreng van bewoners, aan een structurele oplossing. Centraal in het ontwerp staat de verdiepte aanleg van de weg. Een groot deel van de kosten van dit project wordt gefinancierd vanuit de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï.

Naast het terugdringen van de geluidsoverlast, staan ook het verbeteren van de verkeersveiligheid, een betere doorstroming van het verkeer en het verbeteren van de luchtkwaliteit centraal. Zo wordt de weg verdiept aangelegd, met overal één rijkstrook in plaats van twee, wordt er fluisterasfalt aangelegd, en worden er bomen en struiken geplant ter vermindering van de hoeveelheid fijnstof.



Foto: de huidige situatie.

Voorwoord

Buiten mag de herfst al weer zijn intrede hebben gedaan; in geluidland breekt binnenkort de lente aan. Ik bedoel te zeggen dat er over niet al te lange tijd een flinke hoeveelheid nieuw geluidbeleid en wetgeving tot bloei moet komen.

Als het goed is, is begin oktober het wetsvoorstel Swung I aan de Tweede Kamer aangeboden. In het kielzog daarvan zal meer nieuwe regelgeving verschijnen. Voor de sanering is het belangrijkste gevolg van Swung I dat vanaf 2011 ProRail en Rijkswaterstaat verantwoordelijk zullen zijn voor de sanering vanwege de rijksinfrastructuur. Vanaf dat moment zullen vanuit VROM geen nieuwe subsidies meer worden verstrekt voor deze sanering. Tot die tijd echter, dus nog geheel 2010, kunt u nog bij BSV terecht voor al uw saneringssubsidies en -vraagstukken. Na 2010 maken we in ieder geval af wat we begonnen zijn. Bovendien kunt u dan ook nog bij ons terecht voor de sanering langs gemeentelijke en provinciale wegen.

Onlangs verscheen de Milieubalans 2009. Het goede nieuws is dat daaruit blijkt dat de geluidknelpunten langs

rijkswegen redelijk onder controle zijn. Dat mag ook wel, want aan rijkswegen is de afgelopen 20 jaar relatief veel gedaan. In bijna alle stedelijke omgevingen staan geluidsschermen en op zeer veel locaties ligt inmiddels Zoab of zelfs tweelaags Zoab. Het slechte nieuws uit de Milieubalans is dat de geluidsoverlast vanwege gemeentelijke wegen nog zeer omvangrijk is. Hoog tijd dus om daar serieus werk van te maken en bronmaatregelen zijn daarbij onmisbaar. Gelukkig is onlangs gebleken dat stille wegdekken in een stedelijke omgeving vaak veel beter presteren dan verwacht. Uit de monitoring in het kader van de Stimuleringsregeling blijkt dat diverse wegdekken ook na 5 jaar nog een geluidreductie van 1,5 à 2 dB t.o.v. het referentiewegdek (DAB) opleveren.

Een nieuw instrumentarium voor de rijksinfra, veelbelovende maatregelen voor gemeentelijke wegen: Ik zou zeggen: aan de slag!

Wibo Soede

Een nieuw doelmatigheidscriterium

Volgend jaar wordt een nieuw doelmatigheidscriterium ingevoerd. We zetten de hoofdlijnen voor u op een rijtje.

1. Wat is ook al weer een doelmatigheidscriterium?

Met een doelmatigheidscriterium wordt bepaald welke maatregelen in een bepaalde geluidhindersituatie maximaal kunnen worden getroffen. In de saneringsregeling bestaat het criterium bijvoorbeeld uit de zogenaamde maximale schermkosten.

2. Waarom moet dat nu anders?

Op dit moment bestaan er voor diverse situaties verschillende criteria. Dat is verwarrend. Bij saneringssituaties gebruikt VROM de maximale schermkosten, maar bij reconstructies of spoorbaanwijzigingen gebruiken Rijkswaterstaat en ProRail ieder hun eigen criterium. Bovendien geldt voor de sanering dat er voor bron- en afschermdende maatregelen verschillende criteria zijn.

Als vanaf 2011 de sanering langs de rijksinfrastructuur wordt uitgevoerd in combinatie met het beheer van de geluidsproductieplafonds en het treffen van maatregelen die volgen uit de Nota Mobiliteit, is het noodzakelijk om een nieuw, algemeen geldend, criterium te hebben.

3. Hoe werkt het nieuwe criterium?

Afhankelijk van de geluidsbelasting zonder maatregelen levert elke woning een bepaald aantal reductiepunten op (zie de tabel). Hoe meer woningen, hoe hoger de geluidsbelasting, des te hoger het totaal aantal reductiepunten. Daarnaast "kost" elke te treffen maatregel een bepaalde hoeveelheid maatregelpunten. Er moeten zoveel maatregelen worden getroffen dat de streefwaarden worden bereikt of tot dat de reductiepunten op zijn of totdat meer maatregelen tot weinig extra vermindering van de geluidsbelasting leiden.

4. Wat zijn de voordelen?

Zoals gezegd is het nieuwe doelmatigheidscriterium toepasbaar in alle mogelijke geluidhindersituaties. Dit betekent geen aparte werkwijze meer voor rail- en wegverkeerslawaaï, saneringswoningen en/of nieuwbouwwoningen, reconstructie van een weg en een wijziging van een spoorweg etc.

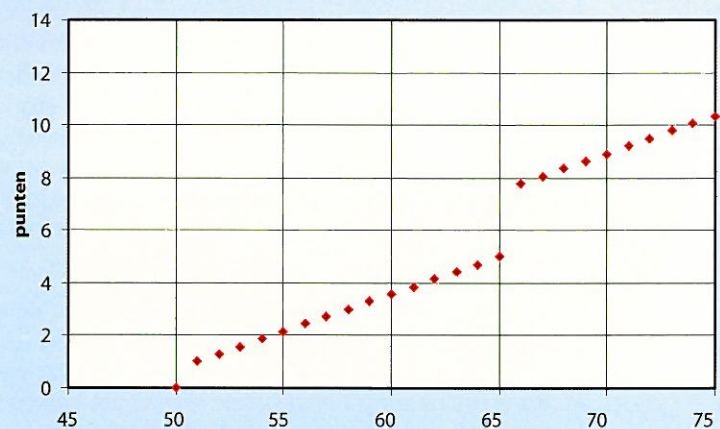
Bovendien zorgt het nieuwe doelmatigheidscriterium ervoor dat de keuze voor bepaalde maatregelcombinaties eenvoudiger is te motiveren en daarom beter inzichtelijk is voor derden.

Tot slot wordt het nieuwe criterium niet langer uitgedrukt in euro's. Daarmee is het criterium toekomstbestendiger

geworden en worden discussies vermeden over de werkelijke kosten van de maatregelen.

5. Zijn er ook nadelen?

Bij het opstellen is geprobeerd om een zo eenduidig mogelijk criterium te ontwikkelen, dat qua beschermings- en kostenniveau aansluit bij de huidige criteria. De praktijk zal moeten uitwijzen hoe goed daar in is geslaagd.



Reductiepunten geluidsbelasting 'wegverkeer' (dB) per woning. Het gaat hier om de geluidsbelasting zonder eventuele aftrek en tevens zonder maatregelen, ook zonder eventueel reeds aanwezige maatregelen. Voor railverkeerslawaaï is een zelfde grafiek toepasbaar, maar is de horizontale as met 5 dB naar links verschoven.

6. Wanneer wordt het van kracht?

Het nieuwe criterium zal worden opgenomen in de regelgeving rondom het wetsvoorstel Swung 1, dat naar verwachting op 1 januari 2011 van kracht wordt. Maar vooruitlopend hierop zal al dit najaar onder de huidige Wet geluidhinder een ministeriële regeling van kracht worden die stelt dat het nieuwe criterium al vanaf januari 2010 moet worden toegepast bij Tracéwetprocedures en bij de sanering, waar de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï op het nieuwe criterium zal worden aangepast. We nemen volgend jaar dus na 20 jaar afscheid van de 'maximale schermkosten'. Welke projecten onder het nieuwe criterium gaan vallen, met andere woorden, hoe het overgangsrecht zal worden vormgegeven is nog niet bekend.

Wibo Soede

Saneringsvoorraad en lijsten wegverkeerslawaai

Bij de sanering is sprake van een groot aantal lijsten. Zo bestaan er voor de sanering wegverkeerslawaai de A-lijst en de B-lijst, die beide een juridische basis hebben. In de gesprekken over de sanering wordt naast deze lijsten ook wel over een 70+-lijst, een projectenlijst en een Eindmeldingslijst gesproken. Uit de ervaringen van BSV blijkt dat er regelmatig spraakverwarring ontstaat over de verschillende lijsten. Dit is niet gek aangezien lijsten gedeeltelijk kunnen overlappen en lijsten kunnen qua afbakening net van elkaar afwijken¹. Een poging om wat licht te scheppen in het lijstenwoud voor wegverkeer:

A-lijst woningen zijn **woningen** "die op **1 maart 1986** een geluidsbelasting vanwege een weg ondervonden van **ten minste 65 dB(A)** (na toepassing van aftrek), danwel tenminste 60 dB(A) indien zij deel uitmaken van een verzameling van woningen waarvan tenminste één woning een geluidsbelasting vanwege een weg ondervond van ten minste 65 dB(A)" en "ten aanzien waarvan het gemeentebestuur ... heeft verklaard dat het treffen van **geluidwerende maatregelen de enige oplossing** is die in aanmerking komt". Andere kenmerken van de A-lijst zijn dat het een gelimiteerde lijst is, dat voor de meeste woningen op de A-lijst een ten hoogste toelaatbare waarde is vastgesteld en dat de financiering van de sanering voor deze woningen via het ISV liep. Voor geluidsbelaste woningen vanwege gemeentelijke of provinciale wegen geldt dit nog steeds, hiervoor is budget gereserveerd in ISV3. Voor geluidsbelaste woningen vanwege rijksinfra verloopt de financiering vanaf 2011 via VenW.

Voor de B-lijst geldt dezelfde definitie als voor de A-lijst waarbij je 60 dB(A) moet lezen waar 65 dB(A) staat en 56 dB(A) moet lezen waar 60 dB(A) staat. Ook de B-lijst is een gelimiteerde lijst. Er zijn echter, in tegenstelling tot de A-lijst, nooit ten hoogste toelaatbare waarden vastgesteld. De financiering van de sanering van deze woningen is nog niet geregeld. Eerst moet de A-lijst af. Tot die tijd kan er wel gebruik gemaakt worden van de ruimte binnen de beschikbare ISV-budgetten en zijn er ook mogelijkheden een subsidie op projectbasis aan te vragen.

De **70+-lijst** is de lijst met woningen die niet op de A-lijst zijn gezet of er later van zijn afgehaald omdat de geluidsbelasting in het prognosejaar 2010 hoger was dan 70 dB(A). Voor de sanering van deze woningen is op projectbasis een subsidie te verkrijgen.

Met de **projectwoningen** worden in de volksmond die woningen bedoeld die in een project zijn opgenomen waarvoor een apart saneringsprogramma is opgesteld. Bijvoorbeeld de woningen in een schermproject.

Met de **Eindmeldingslijst** wordt vaak bedoeld de woningen die niet op één van de vorige lijsten staan en pas met de Eind-

melding gemeld zijn. Voor deze woningen kan op projectbasis een subsidie worden aangevraagd. Op dat moment wordt ook een ten hoogste toelaatbare waarde vastgesteld.

Bovenstaande lijsten, samen met de in de loop van de tijd incidenteel gemelde woningen, vormen alle **gemelde woningen**. Dit is tevens de gehele saneringsvoorraad.

Uit het bovenstaande blijkt dat alle lijsten net weer een andere status en een ander doel hebben. Dit heeft onder meer tot gevolg dat een woning op meerdere lijsten kan voorkomen. Zo kan een A-lijst woning ook een projectwoning zijn bijvoorbeeld als de gemeente toch voor een scherm kiest in plaats van gelveelmaatregelen of als de woning langs twee drukke wegen ligt. Daarnaast kan een woning op de ene lijst gesaneerd zijn en op de andere lijst nog niet.

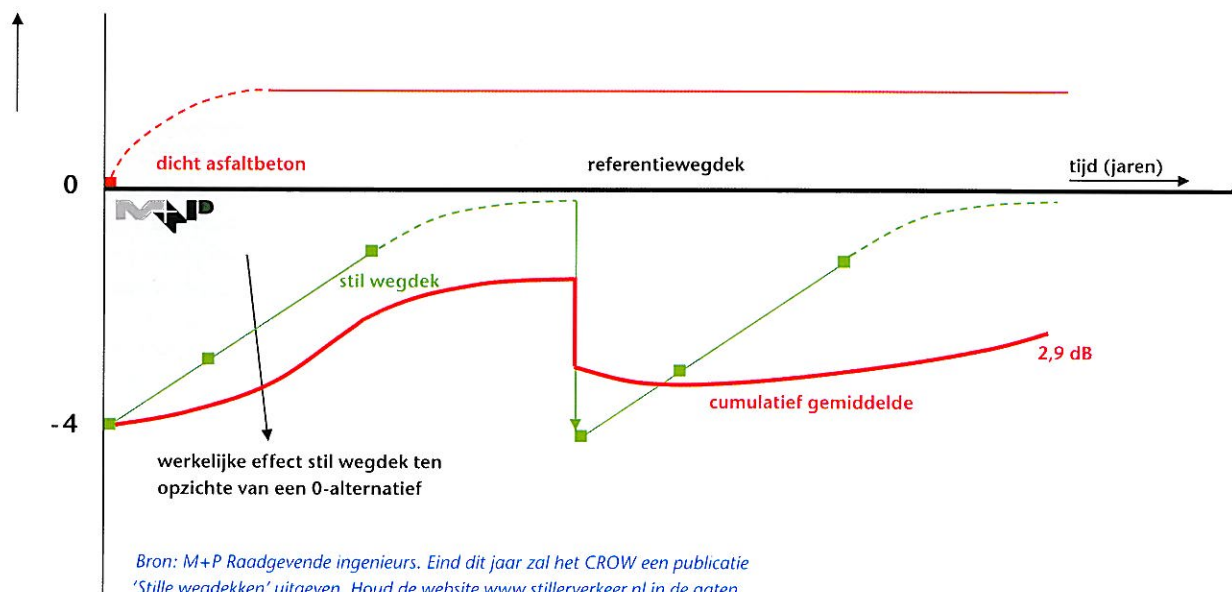
Al met al is het dus nog niet zo eenvoudig de saneringsvoorraad wegverkeerslawaai in Nederland te bepalen. En dan hebben we Railverkeerslawaai nog buiten beschouwing gelaten.

Martin Sartorius

¹Zo begint de B-lijst vanaf 60 dB(A) maar mocht in het kader van de eindmelding pas gemeld worden vanaf 61 dB(A).

Op 24 juni 2009 plaatste wethouder Boddeke van de gemeente Apeldoorn op feestelijke wijze één van de laatste elementen van het saneringsscherm langs de A1, ter hoogte van de wijk De Maten. Met dit wegscherm is Apeldoorn voor een groot gedeelte afgeschermd van het wegverkeerslawaai van de A50 en de A1. Bijzonder aan het scherm is dat het gedeeltelijk is voorzien van een laag titaniumoxide ter verbetering van de luchtkwaliteit. Hieraan worden metingen verricht om het effect te bepalen. Het scherm is tot stand gekomen in samenwerking met de wijkraad De Maten en met financiële bijdragen van VROM/BSV, de provincie Gelderland en de regio Stedendriehoek. De provincie en de regio hebben een subsidie verstrekt vanwege de verbetering van de luchtkwaliteit en ten behoeve van de landschappelijk inpassing van het scherm.





Stille wegdekken doen het goed

In de afgelopen 8 à 10 jaar heeft, mede onder invloed van de Stimuleringsregeling Stille Wegdekken (2001-2002), een enorme ontwikkeling plaatsgevonden in producten en typen stille wegdekken. Daarbij werd ook een nieuwe generatie dunne (open) dekklagen ontwikkeld. De bedoeling van de Stimuleringsregeling was de toepassing van stille wegdekken te stimuleren en kennis te vergaren over het gedrag van stille wegdekken in de praktijk. Hiertoe zijn de 175 stille wegdek projecten die in het kader van de Stimuleringsregeling zijn aangelegd in de loop van de tijd gemonitord.

M+P Raadgevende Ingenieurs heeft de gegevens uit deze monitoring geanalyseerd. Een eerste constatering is dat er een grote spreiding per soort stil wegdek bestaat, zowel in de aanvangsreductie als in de afname in de loop der tijd. Het ene wegdek gaat veel harder achteruit dan het andere wegdek. In een stedelijke omgeving is de afname bij 2-laags Zoab groter dan bij de dunne dekklagen. Buiten de bebouwde kom is de reductie van 2-laags Zoab juist geringer. In steden wordt 2-laags Zoab om die reden bijna niet meer toegepast.

De aanvangsreductie (t.o.v. het referentiewegdek) voor een dunne (open) deklaag is ca. 4 dB, terwijl dit voor het 2-laags Zoab ca. 5,5 dB is, beide bij een gemiddelde rijsnelheid van 50 km/u.

De afname van de geluidreductie in de loop der tijd lijkt op het eerste gezicht fors. De reductie van bijvoorbeeld een dunne open deklaag die bij aanvang 4 dB t.o.v. het referentiewegdek

(DAB) bedraagt, is na 5 jaar tot 1 à 2 dB en na 8 jaar tot vrijwel nihil gereduceerd. Hier moet echter bij bedacht worden dat ook de geluidsproductie van DAB door veroudering in de loop der tijd toeneemt. Met andere woorden, de reductie ten opzichte van het referentiewegdek neemt minder af dan het op het eerste gezicht lijkt.

Daarnaast moet voor een goede vergelijking ook gekeken worden naar het gedrag van de wegdekken over een langere periode. Dunne dekklagen worden immers na gemiddeld 7,5 jaar al vervangen (door snellere slijtage), en vanaf dat moment is de reductie weer 4 dB. Gemeten over een periode van 12 jaar (de gemiddelde levensduur van DAB) bedraagt de gemiddelde reductie van een dunne open deklaag t.o.v. DAB als referentiewegdek 2,9 dB (zie ook de grafiek hierboven). Bovendien is er dan nog geen rekening gehouden met het innovatie-effect. Verwacht mag immers worden dat de reductie van het nieuw aangebrachte stil wegdek door ontwikkeling een hogere reductie zal genereren dan bij het eerste aangelegde stil wegdek het geval was.

Een conclusie dat stille wegdekken het lang niet slecht doen is dus zeker op z'n plaats. Maar ambities voor de toekomst blijven er ook genoeg: het zou mooi zijn als de geluidreductie in de tijd minder af zou kunnen nemen en als de levensduur van de stille wegdekken langer zou kunnen zijn, want dan worden stille wegdekken qua kosten ook een stuk aantrekkelijker. Vooralsnog gaan de ontwikkelingen zeker die kant op.

Judith de Groen

Geluidsproductieplafonds en de sanering

Het (spoor)wegverkeer is de afgelopen decennia sterk toegenomen. Dit heeft, mogelijk ook in uw gemeente, geleid tot een forse toename van het geluid en daarmee voor veel mensen tot een toename van de geluidhinder. Doordat in de huidige Wet geluidhinder geen regels zijn voor het permanent naleven van de in die wet opgenomen geluidsnormen kan het lawaai van (hoofdspoor)wegen met de groei van het verkeer vrijwel onbeperkt toenemen. Omwonenden zijn hier de dupe van.

Dit is de reden dat er naar verwachting, door middel van een wijziging van de Wet milieubeheer, geluidsproductieplafonds ingevoerd gaan worden. Een geluidsproductieplafond geeft het maximale geluidsniveau aan dat op aan weerszijden van de (spoor)weg gelegen punten aanwezig mag zijn. De geluidsproductieplafonds worden gehandhaafd door de beheerders van de rijksinfrastructuur, Rijkswaterstaat en ProRail. De voorgenoemen wijzigingen van de geluidhinderregelgeving hebben dus voornamelijk betrekking op de rijksinfrastructuur. Het doel is om te komen tot een heldere en handhaafbare wetgeving voor geluidhinder, die omwonenden langs de rijksinfrastructuur

beschermt tegen de onbegrensde toename van het lawaai. Maar hoe zit het dan met de geluidhinder die omwonenden van gemeentelijke of provinciale wegen ondervinden? Op decentraal beheerde wegen en spoorwegen blijft de Wet geluidhinder voorlopig nog van toepassing en worden nog geen geluidsproductieplafonds ingesteld. Bij de volgende herziening van de geluidregelgeving zullen voor deze wegen en spoorwegen nieuwe regels worden opgenomen.

Het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer dat moet leiden tot de invoer van geluidsproductieplafonds langs de rijksinfrastructuur zal naar verwachting dit najaar aan de Tweede Kamer worden voorgelegd en in 2011 in werking treden. Wij zullen u uiteraard op de hoogte blijven houden. Heeft u vragen over geluidsproductieplafonds en de gevolgen voor de geluidssanering in uw gemeente? Neem gerust contact met ons op!

Annemarie van Kessel

Wijziging Reken- en meetvoorschrift 2006: stille treinen en cumulatie

Op 26 augustus 2009 is het gewijzigde RMV 2006 in werking getreden (Staatscourant 2009 nr. 12561). Wij informeren u graag over twee veranderingen die voor u van belang kunnen zijn.

De eerste verandering heeft betrekking op de geluidsproductie van de verschillende soorten treinen die in Nederland van het spoor gebruik maken. Zoals u waarschijnlijk weet, zijn in het RMV 2006 de verschillende typen treinen in categorieën onderverdeeld. Per categorie is aangegeven wat de emissie is. Tot voor kort bevatten de categorieën 10 (light rail) en 11 (stil goederenmaterieel) nog geen emissiegegevens, maar in het gewijzigde RMV 2006 zijn deze gegevens opgenomen. Daardoor is het nu mogelijk om in akoestische onderzoeken rekening te houden met light rail materieel en zogenaamde stille goederentreinen.

De tweede wijziging heeft betrekking op de cumulatie van geluid als een woning

of geluidsgevoelig gebouw in meer dan één zone ligt. In de Wet geluidhinder (artikel 110f) is vastgelegd dat in voorkomende gevallen onderzoek gedaan moet worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen. Daarbij moet worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen. Daarnaast bepaalt de Wgh (artikel 110a) dat bij de vaststelling van de hogere waarde beoordeeld moet worden of de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting. In het RMV 2006 zijn rekenregels voor de cumulatie vanwege verschillende geluidbronnen opgenomen.

In de praktijk bleek het echter onduidelijk op welke wijze bij de berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting met de aftrek volgens artikel 110g van de



LL-remblokken

Wgh moest worden omgegaan. Die onduidelijkheid is nu weggenomen. In het gewijzigde RMV 2006 is namelijk expliciet aangegeven dat de geluidsbelasting vanwege alle betrokken geluidsbronnen wordt gecumuleerd, zonder toepassing van de aftrek van artikel 110g van de Wgh. Bij de terugrekening naar de geluidsbelasting vanwege wegverkeer wordt pas op de gecumuleerde waarde deze aftrek toegepast.

Annemarie van Kessel

Nieuwe subsidieregeling

Op dit moment werkt BSV aan een actualisatie van de subsidieregeling sanering verkeerslawaaï. Actualisatie is hard nodig omdat de afgelopen jaren er diverse ontwikkelingen zijn geweest waar de SSV nog niet specifiek op is toegesneden. Wat gaat er zoal veranderen naast de op pagina 2 al aangegeven nieuwe doelmatigheids criterium.

Nettering

Sinds 2008 worden subsidies aan gemeenten exclusief BTW verleend, en kan de BTW door deze gemeenten via het BTW compensatiefonds worden verrekend. De SSV houdt nog geen rekening met deze ontwikkeling. Voor uitvoeringssubsidies is dat geen probleem (er wordt immers niet voorgeschreven dat subsidies inclusief BTW moeten worden verstrekt), maar voor voorbereidingssubsidies knelt het enigszins omdat die immers zijn gebaseerd op 15% van de uitvoeringskosten. In verband met de nettering zullen in de nieuwe SSV ook de norm- en toetsbedragen exclusief BTW worden opgenomen.

Sisa

De formele verantwoording van saneringssubsidies loopt tegenwoordig via Sisa. Dat wil zeggen dat uw subsidie niet eerder wordt vastgesteld dan dat BSV via het ministerie van BZK uw financiële verantwoording heeft ontvangen. Als BSV met de vaststelling daarop zou wachten, dan zouden

gemeenten wel erg lang op de laatste betaling moeten wachten. Vandaar dat we, op basis van los van Sisa aangeboden informatie al een voorlopige vaststelling kunnen afgeven. In de nieuwe SSV willen we deze werkwijze formaliseren.

Toetsbedragen gevelisolatie

De toetsbedragen worden nog door veel gemeenten en adviesbureaus gebruikt bij het opstellen van kostenramingen en zijn daarmee ook een belangrijk instrument voor de beoordeling van offertes. Omdat de huidige toetsbedragen prijspeil 2007 hebben, werd het hoog tijd voor een actualisatie. Omdat we vanwege de diverse ontwikkelingen in de markt niet kunnen volstaan met het toepassen van een algemene prijsindex, worden de toetsbedragen integraal herzien.

De geactualiseerde subsidieregeling wordt naar verwachting op 1 januari 2010 van kracht.

Bureau Sanering Verkeerslawaaï

In 1993 ontving BSV voor het eerst opdracht om van VROM de uitvoering van sanering over te nemen. We zijn nu 16 jaar verder en de meeste van u zullen ooit wel eens een keer contact met BSV hebben gehad. U heeft misschien een saneringsproject uitgevoerd met een subsidie van BSV, de eindmelding bij ons aangeleverd, advies van ons ontvangen of (dat kan natuurlijk ook) een correctie op uw declaratie moeten doorvoeren.

Hoe het ook zij, het doel van BSV is om u verder te helpen met uw saneringsopgave. Dat doen we natuurlijk door subsidie te verlenen voor specifieke projecten, maar wij zijn u ook graag van dienst als het gaat om meer algemene saneringsvragen. Op de eerste plaats doen we dat via onze website, waar u, naast het laatste nieuws, veel informatie aantreft over wet- en regelgeving en procedures.

Op de tweede plaats attenderen we u graag op onze helpdesk. Onze specialisten en projectleiders helpen u graag bij al uw vragen over de sanering en aanverwante geluidsproblematiek.

Aad Schaareman
akoesticus 0348 487 465

Brigit Vennemann
akoesticus 0348 487 458

Laurens van den Heuvel
akoesticus 0348 487 471

Teun Colijn
bouwkundige 0348 487 451

Annemarie van Kessel
jurist 0348 487 462

Jan Willem Takkenberg
projectleider, plv. hoofd 0348 487 457

Martin Sartorius
projectleider, coördinator eindmelding 0348 487 460

Kirsten Molendijk
projectleider 0348 487 464

Sylvia Verdouw
projectleider 0348 487 466