



In oktober 2009 werden in Waardenburg, gemeente Neerijnen, op de spoorlijn Utrecht – Den Bosch, twee stalen spoorbruggen vervangen door stillere bruggen. Ook werden geluidsschermen geplaatst met een totale lengte van 1.750 meter. Met deze maatregelen werden 175 woningen gesaneerd. De schermen en bruggen zijn geheel gefinancierd met saneringssubsidie.

Voorwoord

Helaas moet ik deze nieuwsbrief beginnen met het trieste bericht dat op 15 maart onze collega Aad Schaareman is overleden. Aad is sinds de oprichting van BSV in 1992 van onschatbare waarde geweest voor ons bureau en daarmee voor de geluidssanering. Een onuitputtelijke bron van kennis en in alle opzichten een geweldige collega. Op pagina 2 van deze nieuwsbrief een in memoriam.

In de vorige Nieuwsbrief voorspelde ik, in overdrachtelijke zin, een lente voor de sanering. Het wetsvoorstel SWUNG was net aan de Tweede Kamer aangeboden en diverse nieuwe regelingen waren in de maak. Inmiddels dreigt het wetsvoorstel door de kabinetsscrisis wat vertraagd te worden. Wel is de nieuwe subsidieregeling inmiddels van kracht geworden en werken we al een tijdje met de nieuwe doelmatigheidsregeling.

Het belangrijkste nieuwe element in de nieuwe Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï is dat het mogelijk wordt om in het kader van de sanering een subsidie voor stil wegdek

aan te vragen. In het verleden was dat alleen mogelijk bij geluidsbelastingen boven 68 dB. Stille wegdekken presteren goed, maar worden nog maar relatief weinig toegepast. Met de nieuwe regeling willen we het toepassen van stil wegdek in saneringssituaties stimuleren, en daarmee ook aansluiten op de activiteiten van het Programma Stiller Stadsverkeer van VROM. In deze nieuwsbrief leest u meer over dit programma, dat als doel heeft de toepassing van bronmaatregelen in stedelijke omgeving te bevorderen en vooral ook met de beschikbare budgetten meer te kunnen saneren.

Al met al verschuift de nadruk van de sanering vanuit VROM en BSV naar de lokale geluidhinder, nu in de nabije toekomst de sanering vanwege Rijksinfra onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van VenW zal gaan vallen. Wij willen u graag helpen met de aanpak van de lokale geluidshinder. In deze nieuwsbrief leest u welke mogelijkheden er zijn.

Wibo Soede

In memoriam Aad Schaareman

Maandag 15 maart is onze collega Aad Schaareman geheel onverwacht aan een hartaanval overleden. Aad was met zijn vrouw Agnes op vakantie in Kenia. Sinds de oprichting in 1992 was Aad al bij BSV betrokken, en is in die tijd voor ons bureau van onschatbare waarde geweest.

Aad, die een opleiding als meet- en regeltechnicus had, is via een baan als tekenaar bij architectenbureau OD205 in de geluidwereld terechtgekomen. Leergierig als hij was heeft hij zich bij dat bureau ontwikkeld tot stedenbouwkundige met geluid als specialisatie. In de jaren '80 heeft Aad de ontwikkeling van de Wet geluidshinder vanuit de praktijk meegeemaakt. Met name die ervaring was voor ons en de vele gemeenten die bij hem aanklopten voor ondersteuning van grote waarde.

Met zijn kennis en ervaring was hij voor velen bij BSV een mentor. Voor iedereen was hij een onuitputtelijke vraagbaak. Dat wil niet zeggen dat hij met zijn kennis te koop liep, Aad was een bescheiden man, maar als

je wat wilde weten, dan had hij aan een half woord genoeg. Niet alleen om je vraag te beantwoorden, maar de toelichting, de achtergrond en al werden dan enthousiast bijgeleverd. Ook nu, net voor zijn overlijden, stak hij veel energie in het overdragen van zijn kennis aan zijn opvolgers. Aad zou immers nog een jaar bij ons werken en dan met pensioen gaan. Het is hem niet meer gegund.

Toen hem bij het 10-jarig bestaan van BSV werd gevraagd naar wat hij eigenlijk met geluid had, gaf Aad daarop als antwoord: eigenlijk niets. Eerst dacht ik dat dat zijn manier was om aan te geven dat de vraag hem niet zo beviel. Maar later begreep ik dat daarmee achter zat. Natuurlijk, geluid was zijn vak. Maar het ging hem in eerste instantie niet om geluid, het ging hem veeleer om de mensen die er hinder van hadden. Niet het probleem, maar de oplossing stond voorop. Aad wilde zichzelf ook liever geen akoesticus noemen. Dat geluid nu eenmaal berekend en gemeten moet worden, het zij zo, maar het ging hem vooral



om praktische en mensgerichte oplossingen.

Uit de vele berichten van medeleven die wij mochten ontvangen, kwam ook naar voren dat Aad vooral werd gewaardeerd vanwege zijn toegankelijkheid en oplossingsgerichte benadering.

Wij zullen niet alleen de kennis en ervaring van Aad missen. We zullen hem vooral missen als een collega die er altijd voor iedereen was. Als een vriend.

De lokale saneringsopgave

Als, zoals het er nu naar uitziet, vanaf 2011 de verantwoordelijkheid voor de sanering van de rijksinfrastructuur bij ProRail en Rijkswaterstaat komt te liggen, rest u als gemeente nog de lokale saneringsopgave. Dat wil zeggen het aanpakken van sanerings situaties langs gemeentelijke en provinciale wegen. Dit is in veel opzichten anders dan sanering langs rijksinfrastructuur. Want waar langs spoorwegen en snelwegen geluidsschermen bijvoorbeeld veel toegepast worden als saneringsmaatregel, zijn deze langs gemeentelijke en provinciale wegen vaak niet mogelijk. Binnen de bebouwde kom is er vaak te weinig ruimte voor – woningen liggen veelal dicht op de weg – en buiten de bebouwde kom liggen woningen veelal te verspreid en zijn schermen daardoor niet doelmatig.

Daarentegen zijn bij lokale sanering verkeersmaatregelen juist beter mogelijk dan bij rijksinfra. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het verlagen van de maximumsnelheid, gecom-

bineerd met snelheidsverlagende aanpassingen aan de weg, zoals asverlegging, versmalling of drempels. Ook het omleiden van (een deel van) het verkeer langs routes die minder overlast geven kan soms een goede optie zijn. Dat hoeven niet altijd rondwegen te zijn, maar het kan ook bijvoorbeeld een nieuwe ontsluitingsweg zijn voor bevoorradingsverkeer. De Sluisstraat in de binnenstad van Veghel is hier een mooi voorbeeld van. Ook het verdiept aanleggen van een weg, zoals momenteel gebeurt met de Graafseweg in Alverna, gemeente Wijchen (zie nieuwsbrief nummer 27), kan de geluidshinder reduceren en heeft bovendien andere voordelen zoals een verbetering van de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid, een meer groene aanblik en een betere doorstroming van het verkeer.

Ook het aanbrengen van een stiller type wegdek behoort tot de mogelijkheden. Vanaf begin april 2010 is het moge-

lijk hiervoor subsidie aan te vragen bij BSV. Dat kan als zelfstandige saneringsmaatregel en als onderdeel van een verkeersmaatregelenproject. De regeling doelmatigheid geluidmaatregelen die sinds 1 januari 2010 van kracht is geeft aan in welke situaties een stiller type wegdek financieel gezien doelmatig is. Er is veel mogelijk: niet alleen van DAB naar twee-laags ZOAB of een dunne deklaag. Maar er is ook de mogelijkheid (vooral in binnenstedelijke situaties relevant) om van klinkers naar stille klinkers, dab of een dunne geluid-reducerende deklaag (al dan niet voorzien van streetprint) te gaan.

Wanneer bron- of afscherpende maatregelen niet mogelijk zijn, rest gevelisolatie of onttrekking aan de woonbestemming. Wanneer de geluidbelasting hoger is dan 68 dB moet deze laatste maatregel zelfs eerst bekeken worden, voordat overgegaan kan worden tot gevelisolatie. Het maximaal beschikbare subsidiebedrag is € 75.000 per woning. Onttrekking aan de bestemming hoeft niet altijd te betekenen dat een woning gesloopt wordt, soms is het ook mogelijk om

het pand alleen een andere bestemming te geven. In veel gevallen is de maximaal beschikbare subsidie niet voldoende. Echter, soms is dit wel het geval, bijvoorbeeld bij een appartementencomplex, of wanneer een woning op eigen land verplaatst kan worden.

Wij hebben hier een aantal mogelijkheden op een rij gezet. Maar tegelijkertijd dagen we u uit om voor uw gemeente te komen met oplossingen. Oplossingen die zoveel als mogelijk uitgaan van de bekende voorkeursvolgorde (eerst bron, dan afscherming, dan gevel, dan onttrekking aan de woonbestemming). En oplossingen waarbij aangesloten kan worden bij andere plannen en ontwikkelingen, zoals nieuwbouw, verkeersplannen, herstructurering. Wellicht bieden deze aanknopingspunten om de saneringsopgave aan te pakken? Dit pleit ervoor de sanering als het even kan meer planmatig uit te voeren, waarbij ook verder vooruitgekeken wordt. Wij denken graag met u mee over de mogelijkheden.

Kirsten Molendijk



Het drukke verkeer op het verlengde van de Westelijke Randweg (A208) in Velsen zorgt voor geluidsoverlast. De provincie Noord-Holland en de gemeente Velsen pakken dit probleem samen aan. BSV heeft voor dit project een subsidie verleend. De maatregelen bestaan uit het verlagen van de toegestane snelheid tot 70 kilometer per uur en een herinrichting van de A208. De weg krijgt geluidsdarm asfalt, wordt waar mogelijk verder van de huizen afgelegd en ingericht als provinciale weg. In augustus 2010 is het werk klaar. De Westelijke Randweg is dan door aanpassingen veranderd van een A- in een N-weg: de N208. Met deze maatregelen worden 172 woningen gesaneerd.

Saneringsprestatie 2009

In 2009 was veel meer subsidiebudget beschikbaar dan gebruikelijk, namelijk ruim € 31 mln. Reden van dit verhoogde budget is het Na-NOV traject in Overijssel. In 2000 is besloten dat de nieuw aan te leggen aftakking van de Betuwelijn naar het noordoosten (Noord-Oostelijke Verbinding) niet doorging en dat het goederenvervoer moet worden afgewikkeld over het bestaande spoor.

Daartegenover staat dat de Ministers extra middelen ter beschikking stellen om de sanering langs deze bestaande route voor 2010 af te wikkelen.

Van het budget is dus een aanzienlijk deel naar de Na-NOV in Overijssel gegaan. In totaal is in 2009 voor circa 1.900 woningen een uitvoeringssubsidie verleend om de sanering uit te

voeren. Daarnaast is aan 16 projecten met ruim 2.400 woningen een subsidie voor voorbereiding verleend. Voor ruim 2.000 woningen is de sanering in 2009 voltooid.

Voor 2010 ziet het er helaas een stuk minder gunstig uit. Naar het zich laat aanzien zal krap € 18 mln. aan subsidiebudget beschikbaar zijn.

Programma Stiller Stadsverkeer dit jaar van start

Wegverkeerslawaaï vormt in toenemende mate een probleem in binnenstedelijke gebieden. Een groot deel van de knelpunten bestaat uit saneringssituaties. Maar ook na 1986 zijn weer veel nieuwe knelpunten ontstaan. Het oplossen van deze knelpunten is een omvangrijke en kostbare opgave. Bovendien staat deze taak door de toenemende mobiliteit extra onder druk. Om deze opgave substantieel te verkleinen wordt zowel door VROM, gemeenten, provincies en ook het parlement al geruime tijd aangedrongen op maatregelen die de geluidsproductie van bronnen als voertuigen en wegdekken van wegverkeerslawaaï verminderen. VROM wil het zogenoemde bronbeleid serieus vormgeven en heeft daarom het Programma Stiller Stadsverkeer (PSS) in het leven geroepen.

Middelen

Bij de behandeling van de begroting 2010 heeft de Minister van VROM aangekondigd om specifiek voor het stedelijk gebied een programma te starten om het bronbeleid rondom geluid goed vorm te geven. Het programma heeft een looptijd van vier jaar en wordt in nauw overleg met IPO en VNG uitgevoerd. Speerpunten binnen het programma zijn: wegdekken, voertuigen, ontwerpen (stedenbouw- en verkeerskundig), gedrag en handhaving. Voor de ontwikkeling van het programma is 10 miljoen gereserveerd uit de saneringsmiddelen, uitgesmeerd over de jaren 2010 tot en met 2013.

Programma Stiller Stadsverkeer

Het programma kent twee sporen. In het eerste wordt een overzicht gemaakt van maatregelen die bij kunnen dragen aan de vermindering van wegverkeerslawaaï in stedelijke gebieden. Gekeken wordt naar de actuele technische kennis, de huidige toepassingen en de uitvoerbaarheid van de maatregelen en hun effecten, kosten en doorlooptijden. Bovendien worden ze vergelijkbaar gemaakt zodat gemeenten en provincies de juiste maatregel kunnen kiezen voor hun geluidsknelpunten. Het tweede spoor van het programma zet in op het bevorderen van de daadwerkelijke toepassing van de maatregelen. Daarvoor worden de mogelijke belemmeringen eerst in beeld gebracht en oplossingsrichtingen aangegeven. Daarbij gaat het niet alleen om technische kennis of financiële middelen, maar ook om obstakels in de interne (bestuurlijke) processen. Binnen deze aanpak past ook de instelling van een 'flying doctors' team dat gemeenten en provincies met maatwerk op locatie ondersteunt.

Startjaar 2010

Agentschap NL (voorheen SenterNovem) en CROW¹, twee vertrouwde en deskundige partijen, gaan gezamenlijk het Programma Stiller Stadsverkeer trekken. Het programma is



op 1 januari 2010 gestart. Dit jaar wordt gebruikt om de organisatie van het programma op te bouwen en om een stevige basis te leggen voor de maatregelen, de toepassingsbevordering en de monitoring. In 2010 wordt concreet onderzoek uitgevoerd naar de grondslagen van bronmaatregelen (referentiekader, 0-meting, prognosemodellen, enz.), worden de mogelijke bronmaatregelen geïnventariseerd, wordt een behoefteonderzoek over de aanpak van PSS uitgevoerd onder gemeenten en provincies en wordt er voor de komende jaren een communicatieplan opgesteld.

Begeleiding en uitrol

Voor de bestuurlijke aansturing van het geheel wordt een zogenoemde Regiegroep geformeerd, bestaande uit bestuurders van gemeenten, provincies en VROM. De inhoudelijke kant van het programma wordt begeleid door de nog op te richten Adviesgroep PSS. In deze Adviesgroep zijn belanghebbende partijen als gemeenten, provincies, adviseurs, producenten en aannemers vertegenwoordigd. In de 2^e helft van 2010 treedt het Programma Stiller Stadsverkeer actief naar buiten met berichten en artikelen, een website, bijdragen aan congressen en workshops. Maar ook al in de 1^e helft van 2010 zult u regelmatig van het Programma Stiller Stadsverkeer horen en kunt u de medewerkers van Agentschap NL, CROW en VROM bij diverse gelegenheden tegenkomen.

Voor meer informatie en met uw ideeën kunt u contact opnemen met de programmamanager Toon Giele, e-mail: toon.giele@minvrom.nl

Toon Giele

¹ Meer informatie over Agentschap NL en CROW is te vinden op de websites www.agentschapnl.nl en www.crow.nl

Subsidieregeling vernieuwd

De huidige subsidieregeling dateert van 2007. Sinds die tijd is er nogal wat veranderd in de wereld. Prijsstijgingen, Sisa, nettering en binnenkort nieuwe geluidswetgeving (SWUNG). Het was dus de hoogste tijd voor een grondige actualisatie. Begin april is de nieuwe Subsidieregeling sanering verkeerslawaai van kracht geworden. Een overzicht van de belangrijkste wijzigingen.

Sisa

Vanaf het jaar 2007 dienen gemeenten jaarlijks één verantwoording in bij het Rijk over onder andere de besteding van specifieke uitkeringen. Dit heet Sisa: single information single audit. Het grootste voordeel van Sisa is dat niet langer per specifieke uitkering een verantwoording met accountantsverklaring nodig is. Een nadeel is dat er tussen het gereedkomen van het project en de vaststelling van de subsidie flink wat tijd kan zitten. De laatste betaling van de subsidie, in de regel 5%, laat daarmee langer op zich wachten. Tot op heden ondervindt BSV dit nadeel door de subsidie, op grond van een aparte gereedmelding, voorlopig vast te stellen. De nieuwe regeling conformeert zich nu volledig aan de Sisa-systematiek en daarmee komt een einde aan deze praktijk. In de regel worden subsidies pas vastgesteld als de laatste bestedingen via Sisa zijn verantwoord. Voor gemeenten die toch niet kunnen of willen wachten op de vaststelling van de subsidie op grond van Sisa, blijft de mogelijkheid bestaan een projectgewijze verantwoording in te dienen. Deze moet dan wel zijn voorzien van een op de subsidie toegespitste accountantsverklaring.

De invoering van Sisa in de subsidieregeling heeft de volgende concrete consequenties:

- De verplichting om voor verleende subsidies een verzoek tot vaststelling in te dienen (financiële verantwoording) komt te vervallen voor gemeenten en provincies.
- Op het moment dat de uitvoering van maatregelen gereed is, moet nog wel een melding worden gedaan dat het project gereed is. Bij deze melding moet, in het geval van gevelisolatie, een controlemeting worden gevoegd en moet worden aangegeven of alle woningen zijn gesaneerd, formeel dan wel met maatregelen.
- De zogenaamde meerwerkmargin van 5% op een uitvoeringssubsidie komt te vervallen. Dat is omdat het niet meer mogelijk is om bij het verzoek om vaststelling het meerwerk te verantwoorden. Eventueel meerwerk moet worden gemeld, waarna BSV de subsidieverlening kan aanpassen. De consequentie is ook dat wanneer het meerwerk niet voorafgaand aan de Sisa-verantwoording wordt gemeld, het meerwerk niet wordt gehonoreerd.

Doelmatigheidscriterium

Met ingang van 1 januari 2010 is de Regeling doelmatigheid

geluidmaatregelen van kracht geworden. Deze regeling is nu ook van toepassing op saneringsmaatregelen. De afoude 'maximale schermkosten' komt daarmee te vervallen. Elders in de nieuwsbrief leest u meer over de Regeling doelmatigheid.

Prijsindexering

Alle normbedragen in de regeling zijn aangepast aan het prijsniveau 2010. Dat geldt voor de maximale subsidiebedragen voor verkeersmaatregelen, voor de gemiddelde schermkosten waaraan de soberheid van een geluidsscherm wordt getoetst en voor de toetsbedragen gevelisolatie. De toetsbedragen zijn vanaf nu ook exclusief BTW! Dat maakt het vergelijk tussen een begroting van een aannemer en de toetsbedragen eenvoudiger.

Nettering

Nettering betreft het verlenen van subsidies exclusief de BTW. Gemeenten kunnen immers vanaf 2008 de BTW verrekenen met het BTW-compensatiefonds. Ook voor de nettering geldt dat deze in de praktijk al werd toegepast, maar dat deze nu ook formeel geregeld is. Deze formalisatie brengt met zich mee dat de voorbereidingssubsidie voor nieuwe projecten wordt vastgesteld op 18% van de (exclusief BTW) verleende subsidie. Dat was 15%. De achtergrond hiervan is dat de BTW op voorbereidingswerkzaamheden niet altijd compensabel is.

Stil wegdek subsidie

Misschien wel de belangrijkste wijziging in de regeling is dat een stiller wegdek op een gemeentelijke of provinciale weg voor subsidie in aanmerking komt. De subsidie wordt, op basis van vaste normbedragen, verleend voor meerkosten van de vervanging van dicht asfaltbeton door een geluidreducerende dunne deklaag en de vervanging van klinkers door stille klinkers, dicht asfaltbeton of een geluidreducerende dunne deklaag. Een belangrijke voorwaarde is wel dat de maatregel doelmatig is. Dat kan eenvoudig worden bepaald door de reductiepunten van de saneringswoningen langs de weg te vergelijken met het benodigd aantal maatregelpunten. De maatregelpunten voor stillere wegdekken zijn opgenomen in bijlage F van de subsidieregeling.

Tot slot

Gemeenten aan wie een subsidie is verleend, hetzij voor de voorbereiding van een project, hetzij voor de uitvoering ervan, worden individueel op de hoogte gesteld van de consequenties van de wijzigingen voor hun project. De nieuwe regeling met alle bijlagen kunt u downloaden van onze website.

Wibo Soede

Regeling doelmatigheid: overgangsrecht, toepassing en wijzigingen

Begin dit jaar is de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van kracht geworden. De regeling is ook van toepassing op saneringssituaties. Wat betekent deze regeling nu concreet voor uw aanvraag of voor uw lopende project? Is deze regeling voor alle geluidmaatregelen van toepassing en waarom is de regeling onlangs al weer gewijzigd?

Overgangsrecht

Het nieuwe criterium moet worden toegepast bij saneringsprogramma's waarvoor na 1 januari 2009 een subsidie voor voorbereiding, begeleiding en toezicht is verleend. Voor alle andere saneringsprogramma's mag worden gekozen tussen het oude criterium (maximale schermkosten) of het nieuwe criterium. De toepassing van het nieuwe criterium is wel aan te bevelen, zeker als dat nog in de planning valt in te passen. Op de eerste plaats omdat op die manier zo goed mogelijk wordt aangesloten bij het toekomstige beleidskader SWUNG 1 en op de tweede plaats omdat het nieuwe criterium, zeker bij een combinatie van maatregelen zoals raildempers met geluidsschermen, eenvoudiger is toe te passen.

Maatregelen

Het doelmatigheidscriterium heeft uitsluitend betrekking op de maatregelen die in bijlage 1 van de regeling zijn vermeld. Dat betekent dat verkeersmaatregelen, het amoveren van woningen en het stiller maken van spoorbruggen niet kunnen worden getoetst op basis van eerdergenoemde regeling. De maatregelen zijn echter wel subsidiabel, maar voor een maximaal bedrag.

Vanzelfsprekend komen ook gevelmaatregelen niet in de bijlage voor: de toepassing daarvan is in principe alleen afhankelijk van de binnenwaarde na het treffen van andere maatregelen.

Wijziging

De regeling doelmatigheid is per 1 april 2010 op een tweetal punten gewijzigd. Het eerste is dat spoorweg saneringswoning

gen met een geluidsbelasting lager dan 64 dB niet meetellen bij de bepaling van het aantal reductiepunten. Het tweede punt is dat bij een combinatie van sanering en reconstructie/wijziging eerst de optimaal doelmatige saneringsmaatregelen worden bepaald aan de hand van het reductiepuntenbudget voor de saneringswoningen. De daaruit volgende geluidsbelasting geldt dan als streefwaarde voor de saneringswoningen.

Deze twee wijzigingen bleken nodig omdat het doelmatigheidscriterium is afgestemd op de streefwaarden voor de sanering zoals die onder SWUNG 1 gaan gelden. De combinatie van die streefwaarden en het reductiepuntenbudget zorgde voor de juiste werking van het nieuwe criterium. Nu er wel een nieuw systeem voor de bepaling van reductiepunten was, maar nog geen nieuwe streefwaarden, dreigde er een onevenwichtige overgang van de oude naar de nieuwe criteria te ontstaan. Deze onevenwichtigheid is met deze wijzigingen hersteld. In dat kader worden analoog aan het bestaande RBB-formulier ook de reductiepunten bij geluidsbelastingen onder de 64 dB op nul gezet.

Soberheid

Het doelmatigheidscriterium bepaalt welke maatregelen kunnen worden getroffen en, in het geval van afscherming, de afmetingen van de geluidsschermen. Daarnaast vindt bij subsidieverlening een toetsing op de soberheid van een maatregel plaats. Soberheid betreft de beoordeling of de kosten van de maatregel redelijk zijn en of in het bestek van de maatregel geen onnodige elementen zijn opgenomen.

De kosten van een geluidsscherm worden beoordeeld aan de hand van de normbedragen zoals opgenomen in bijlage C bij de Subsidieregeling. De toetsing van doelmatigheid en soberheid staan dus geheel los van elkaar.

Sylvia Verdouw

Geluidmiddelen ISV 3

Op de website van BSV kunt u een lijst inzien met de per gemeente via het ISV-3 beschikbare geluidmiddelen. De geluidmiddelen zijn op de eerste plaats bedoeld voor de aanpak van de A-lijst. Hoewel destijds gevelisolatie als enige maatregel voor deze woningen was voorzien, mogen de middelen ook voor andere maatregelen worden aangewend. Daarnaast is er geen verplichting de middelen aan te wenden voor de sanering van de A-lijst, zolang maar bedacht wordt dat bewoners/eigenaren van een woning op de A-lijst wel aanspraak kunnen maken op maatregelen.

Akoestische vraagbaak

Voor allerlei vragen over akoestische onderwerpen kunt u terecht bij Brigit Venemanni (0348 - 487 458), Laurens van den Heuvel (0348 - 487 471) of Martin Sartorius (0348 - 487 460).