

Eendstraat, oude situatie

De Eendstraat in Drunen, gemeente Heusden, ontsluit de woonkern Drunen vanaf de A59. Bewoners ondervonden geluid- en trillingsoverlast van het verkeer van en naar de A59 en verkeersveiligheidsproblemen als gevolg van het ontbreken van een goede inrichting van de Eendstraat. De gemeente Heusden heeft een reeks van maatregelen getroffen om de situatie te verbeteren: ontmoedigende maatregelen voor het doorgaand verkeer, zoals een verkeersdrempel aan het begin van de bebouwde kom als accent voor de 50 km/u grens, een wijziging van de twee aan- en afvoerende kruispunten en een versmalling van de rijbaan, die visueel ondersteund wordt door de aanleg van fietsuggestiestroken en de aanleg van een bomenrij. Daarnaast is het wegdek vervangen door geluidsreducerende klinkers. Er is voor klinkers gekozen om het verblijfskarakter van de weg te accentueren. Door deze maatregelen is het geluid op de gevel van 33 saneringswoningen afgenomen. De afname bedraagt bij 28 woningen 4 of 5 dB. Momenteel onderzoekt de gemeente Heusden de aanleg van een tweetal alternatieve tracés (aangegeven met blauwe pijlen op het overzichtskaartje) om de Eendstraat verder te ontlasten en de geluidsbelasting verder te doen afnemen.



#### Verder in dit nummer:

- De gevolgen van SWUNG voor de sanering
- Eindmelding afgehandeld, en nu?
- Een subsidie aanvragen voor stille wegdekken?

## Sanering gaat verder

Als er iets niet te plannen valt, dan is het wel politieke besluitvorming. Toch durf ik de weddenschap wel aan dat vanaf 1 juli 2011 de sanering vanwege rijks- en spoorwegen niet langer de verantwoordelijkheid van het Ministerie van VROM zal zijn. Vanaf 1 juli 2011 is dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, of misschien wel het Ministerie van Ruimte. Maar voor dat laatste ga ik geen weddenschap aan!

Hoe het ook zij, in 2011 zal BSV geen nieuwe subsidies meer verlenen voor sanering vanwege rijkswegen en spoorwegen. Lopende projecten worden nog wel afgemaakt.

Voor alle andere saneringen verandert er niets. VROM blijft subsidies verlenen voor de sanering van gemeentelijke en provinciale wegen. Er is volgend jaar waarschijnlijk zelfs meer budget beschikbaar voor deze aanvragen. Dat komt omdat de

aanvragen tot voor kort vooral de rijksinfrastructuur betroffen. Nu deze aanvragen wegvallen is er, ondanks dat het beschikbare budget kleiner is geworden, meer ruimte voor 'lokale aanvragen'. Als u uw aanvraag vóór 1 februari 2011 indient, dan dingt u nog mee voor de verdeling van het budget 2011.

In dat kader is het goed om te weten dat u nu ook subsidie kunt aanvragen voor sanering met een stiller wegdek. Vroeger kon dat alleen als onderdeel van een verkeersmaatregelproject, maar nu is het aanleggen van een stiller wegdek ook als zelfstandige maatregel subsidiabel.

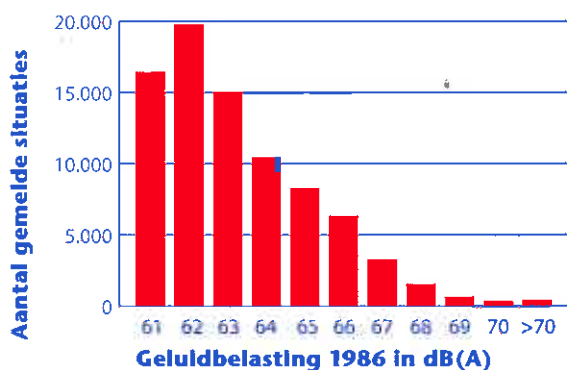
Meer middelen, meer maatregelen: wat let u?

**Wibo Soede**

## Eindmelding wegverkeerslawaaï: de resultaten

Via de eindmelding hadden gemeenten tot 31 december 2008 de tijd om alle nog niet gemelde saneringssituaties wegverkeerslawaaï alsnog aan te melden. Veel gemeenten hebben van deze gelegenheid gebruik gemaakt. In totaal zijn er ruim 83.000 nog niet bij BSV bekende saneringssituaties aangemeld. Meer dan de helft van dit aantal, namelijk 45.500, ligt in Amsterdam of Rotterdam.

De meeste nieuw gemelde woningen ondervonden een geluidbelasting in 1986 tussen de 60 en 65 dB(A). Dit zal waarschijnlijk komen doordat bij de sanering tot nu toe meer prioriteit is gegeven aan de gevallen met hogere geluidbelastingen zodat



deze veelal al gemeld waren. De grafiek geeft de verdeling van de aantallen in de eindmelding gemelde woningen over de geluidbelastingsklassen in 1986 weer. Maar wat betekent dit nu voor het totaal aantal saneringssituaties in Nederland?

Lijst	Aantal	Langs Rijksweg
Eindmelding	83.000	4.200
A-lijst	80.000	1.900
B-lijst	205.000	3.900
Overig	77.000	38.500
<b>Totaal</b>	<b>445.000</b>	<b>48.500</b>

Met de ruim 83.000 via de eindmelding gemelde woningen komt het totale aantal saneringssituaties vanwege wegverkeerslawaaï op ruim 445.000. Een aanzienlijk aantal, waarvan grofweg 1/3 gesaneerd is. Met SWUNG I voor de deur is het natuurlijk interessant om te weten hoeveel hiervan langs rijkswegen ligt. Dit blijkt ruim 10% te zijn. De tabel geeft de verdeling van de aantallen gemelde situaties weer.

Martin Sartorius

## Subsidie aanvragen voor stille wegdekken

Was een stil wegdek voorheen alleen subsidiabel als onderdeel van een verkeersmaatregelenproject, sinds begin dit jaar is een stil wegdek ook subsidiabel als zelfstandige saneringsmaatregel. Hier volgen enkele aandachtspunten voor het aanvragen van een subsidie.

### Subsidie aanvragen

Het aanvragen van een subsidie voor een stiller wegdek gaat op dezelfde manier als voor andere saneringssubsidies: met een volledig ingevuld WS-formulier en een akoestisch onderzoek waarin onder meer opgenomen de toekomstige geluidbelastingen en een berekening van de doelmatigheid. De aanvraag kan jaarlijks voor 1 februari worden ingediend bij BSV. Uiterlijk 1 juni van datzelfde jaar maakt BSV bekend welke aanvragen gehonoreerd kunnen worden. Dit is afhankelijk van het beschikbare subsidiebudget en de prioriteit van het project. Goed om te weten dat bronmaatregelen altijd een hoge prioriteit hebben!

De subsidie wordt, op basis van vaste normbedragen, verleend voor de 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. In het normbedrag is tevens rekening gehouden met extra onderhoudskosten van een stiller wegdek.

### Doelmatigheid

Een belangrijke voorwaarde voor subsidie is dat de maatregel doelmatig is. Een stiller wegdek is (kortgezegd) doelmatig wanneer het aantal reductiepunten van de saneringswoningen groter is dan het benodigd aantal maatregelpunten. Het aantal reductiepunten is afhankelijk van de toekomstige geluidbelasting van de saneringswoningen en kunt u bepalen met tabel 1 van bijlage 2 van de 'Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen'. Het aantal maatregelpunten is te bepalen met bijlage F van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï (Ssv).

### Hoeveel subsidie is beschikbaar?

Het subsidiebedrag is te berekenen aan de hand van bijlage A, onderdeel 2, van de Ssv. De subsidiebedragen in bijlage A zijn onder meer gebaseerd op de beoogde wijziging van het wegdek en de geluidreductie die daarmee gepaard gaat. Voor de berekening van het subsidiebedrag wordt het te vervangen

## Sanering en Swung

*Als naar verwachting volgend jaar het wetsvoorstel Swung van kracht wordt, heeft dat belangrijke gevolgen voor de sanering van rijksweg- en spoorweglawaai. Waar deze sanering nu de verantwoordelijkheid van het Ministerie van VROM is, zal dat vanaf dat moment het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn.*

VenW heeft Rijkswaterstaat en ProRail opdracht gegeven om het Meerjarenprogramma geluidhinder (MJPG) voor te bereiden en uit te voeren. In het programma komen de geluiddoelstellingen uit de Nota Mobiliteit van VenW en de bestaande geluidsanering samen. Dat betekent dat niet alleen de bij BSV gemelde saneringswoningen worden aangepakt, maar ook niet-gemelde woningen, die uitgaande van de ingevoerde geluidproductieplafonds een geluidbelasting hoger dan 65 dB (rikswegen) of 70 dB (spoorwegen) kunnen ondervinden. Daarnaast worden woningen aangepakt die als gevolg van verkeersgroei onder de Wgh een toename van meer dan 5 dB hebben ondergaan.

Zowel ProRail als Rijkswaterstaat zijn druk bezig met de voorbereiding van de uitvoering van het MJPG. Er is nog geen concrete uitvoeringsplanning bekend, maar te zijner tijd zul-

len ProRail en Rijkswaterstaat contact met de desbetreffende gemeenten opnemen. Het streven van Verkeer en Waterstaat is om de sanering eind 2020 af te ronden. In het wetsvoorstel is opgenomen dat uiterlijk 31 december 2020 de saneringsplannen moeten zijn ingediend.

Voor gemeenten betekent dit dat zij niet langer het initiatief hoeven te nemen om deze sanering aan te pakken. Zij hoeven geen saneringsprogramma's meer op te stellen, noch om subsidie te verzoeken. Zoals de zaken er nu voor staan, zal BSV in 2011 dan ook geen nieuwe aanvragen voor de sanering vanwege rijkswegen en spoorwegen meer in behandeling nemen. De aanvragen die dit jaar niet zijn gehonoreerd komen niet langer in aanmerking voor een subsidie van VROM\BSV. De projecten die al een subsidie hebben ontvangen worden uiteraard wel door BSV afgemaakt. Dat betekent dat projecten die een voorbereidingssubsidie hebben ontvangen ook mogen rekenen op een subsidie voor de uitvoering van de maatregelen en voor het treffen van eventuele aanvullende gevelmaatregelen.

**Wibo Soede**

wegdek-oppervlakte afgerond op hele tientallen vierkante meters. Daarnaast is van belang dat, anders dan bijvoorbeeld bij het rekenbedrag voor verkeersmaatregelen, bij de afrekening van de subsidie niet gekeken wordt naar hoeveel het stil wegdek in werkelijkheid heeft gekost. Het betreft dus een vast subsidiebedrag ongeacht de hoogte van de werkelijke kosten.

### **Stil wegdek in combinatie met verkeersmaatregelen**

Wanneer u stil wegdek wilt aanbrengen in combinatie met verkeersmaatregelen, dan worden deze als twee afzonderlijke maatregelen behandeld. Bij de bepaling van het rekenbedrag voor de verkeersmaatregelen mag u dan wel uitgaan van de geluidbelasting zonder dat het stil wegdek is aangebracht.

### **Andere aandachtspunten**

Anders dan bijvoorbeeld bij de Stimuleringsregeling stille wegdekken bent u niet verplicht om achteraf met een meting aan te tonen dat de gewenste geluidreductie bereikt is. Wel moet u vooral aannemelijk maken dat de gewenste geluidreductie wordt behaald.

In veel gevallen zal het aanbrengen van stil wegdek niet voldoende zijn om de sanering volledig af te ronden. Dat wil zeggen dat nog aanvullende maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting verder terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde, dan wel dat nog maatregelen noodzakelijk zijn om het geluidsniveau binnen de woning terug te brengen tot de maximale waarde. Beide opties moeten achtereenvolgens in een saneringsprogramma worden overwogen. Ook in die zin wijkt een subsidieaanvraag voor een stil wegdek af van de vroegere Stimuleringsregeling.

In de praktijk zal het aanbrengen van stil wegdek het handigst zijn wanneer door het aanbrengen geen aanvullende maatregelen mogelijk noch nodig zijn. Bijvoorbeeld bij binnenstedelijke situaties waar de geluidbelasting wordt teruggebracht van 67 naar 63 dB (zonder aftrek). Anderzijds zal in situaties waar de geluidbelasting hoger is dan 67 dB, het aanbrengen van stil wegdek nadrukkelijk moeten worden overwogen. Voor die situaties is het beschikbaar zijn van subsidie een welkome aanvulling op de saneringsmogelijkheden.

**Kirsten Molendijk**

## Eindmelding afgehandeld en nu?

*Alle gemeenten hebben inmiddels een reactie op hun eindmelding wegverkeerslawaaï ontvangen en hebben een lijst gekregen met alle saneringssituaties ten gevolge van wegverkeerslawaaï. Hoe nu verder? Met de eindmelding heeft u nu inzicht in de totale saneringsvoorraad in uw gemeente. U kunt aan de hand van dit inzicht gaan bepalen hoe u de sanering verder aan gaat pakken.*

Uiteindelijk zult u voor alle saneringswoningen langs gemeentelijke en provinciale infrastructuur een saneringsprogramma moeten opstellen. Dus ook voor de woningen die met de eindmelding zijn gemeld. In dit saneringsprogramma moet worden uitgewerkt welke maatregelen zullen worden getroffen om de woningen te saneren. Bij de keuze van de maatregelen moet u zich in eerste instantie houden aan de maatregelvolgorde (bron-, overdracht, gevelmaatregelen) zoals beschreven in de Wet geluidhinder. Aan te raden

is om niet alle saneringwoningen in één saneringsprogramma op te nemen maar om de woningen in te delen in logische en behapbare projecten. Als criterium bij deze indeling zou u kunnen gebruiken dat alle woningen die profijt hebben van een maatregel of een combinatie van maatregelen in één project worden opgenomen.

Maar hoe weegt u de projecten onderling? Welke projecten geeft u prioriteit? Hiervoor zou u de hoogte van de geluidbelasting kunnen nemen of voorrang kunnen geven aan de projecten waarbij de uitvoering gecombineerd wordt met regulier onderhoud, renovatie of maatregelen voor nieuwbouw.

Ook de wijze en het tijdstip van financiering is een criterium om projecten onderling te prioriteren. Voor de A-lijst is de financiering geregeld via het ISV. De ISV-budgetten voor ISV3 zijn inmiddels

bekend en staan op onze website [www.bureausaneringverkeerslawaaï.nl](http://www.bureausaneringverkeerslawaaï.nl). Voor de overige saneringswoningen, waaronder de woningen uit de eindmelding, geldt dat u voor de voorbereiding en uitvoering van het betreffende saneringsprogramma subsidie bij ons kunt aanvragen. Van belang voor uw uitvoeringsprogramma is in elk geval dat er, als u in aanmerking wilt komen voor een subsidie, sprake moet zijn van een hogere geluidbelasting dan 62 dB in geval van wegverkeerslawaaï. Daarnaast is van belang dat het moment waarop u subsidie ontvangt, wordt bepaald door de prioriteit van uw project ten opzichte van de andere aanvragen. Meer informatie over de prioritering van aanvragen en over hoe het subsidietraject verloopt, vindt u op onze website.

**Martin Sartorius**



*Langs de Groene Kruisweg, een provinciale weg voor doorgaand verkeer in de gemeente Albrandswaard, liggen diverse saneringswoningen. In 2009 zijn langs deze weg geluidsschermen geplaatst met een totale lengte van 1.085 m. Het zijn houten schermen die binnen enkele jaren begroeid zullen raken, zodat ze een groen uiterlijk krijgen. Een deel van de schermen is op verzoek van de bewoners transparant uitgevoerd. Met deze schermen is de geluidbelasting van 52 saneringswoningen met meer dan 5 dB afgenomen.*