



# Nieuwsbrief

# Sanering verkeerslawaaai

nummer 32 | juni 2012

## Voorwoord

### In dit nummer:

---

Subsidieregeling ingrijpend veranderd

---

49 nieuwe subsidieaanvragen

---

Minischermen

---

De U van Uden

---

Samenwerking BSV, Polka en Stiller op weg

---

Lage geluidsbelastingen, wanneer gevelmaatregelen

---

En eindelijk is het dan zover: Swung 1 wordt op 1 juli van kracht! Het wachten was nog op het gereedkomen van onderliggende regelgeving zoals het Besluit Geluid Milieubeheer en de aanpassing van het Meet- en rekenvoorschrift. Dat is nu voor elkaar zodat voor de sanering een nieuwe periode aanbreekt. Niet langer hoeven gemeenten het initiatief te nemen voor de sanering vanwege rijks- en spoorwegen, maar doen Rijkswaterstaat en ProRail dat.

Bij BSV ronden we de laatste rijksinfra-projecten, voornamelijk spoorwegaansaneringen, nog af. Een bijzondere ontwikkeling daarbij is dat we enkele pilotprojecten zijn gestart waarbij zogenaamde minischermen zijn opgenomen. We zijn erg benieuwd naar de resultaten daarvan, want er is duidelijk behoefte aan een maatregel die minder zichthinder oplevert

dan traditionele geluidsschermen. Voor BSV ligt de focus toch vooral op de lokale sanering. We zijn dan ook erg tevreden met de 49 nieuwe aanvragen die we in januari van dit jaar hebben ontvangen. Op de website kunt u zien welke gemeenten een subsidie hebben ontvangen om hun project verder voor te bereiden.

Om de bestrijding van verkeerslawaaai in het algemeen en de aanpak van de lokale sanering in het bijzonder, goed op de kaart te zetten, is BSV een samenwerking aangegaan met Polka en Stiller op Weg. In dat kader organiseren we op 21 juni samen een congres over de aanpak van wegverkeerslawaaai. Via onze website kunt u meer informatie vinden en kunt u zich aanmelden.

*Wibo Soede*

# Subsidieregeling ingrijpend veranderd

Nieuwe formulieren, dat is misschien wel de meest in het oog springende verandering van de recente wijziging van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaai (Ssv). Maar zeker niet de enige. De wijziging is vooral bedoeld om de subsidie-regeling en bijbehorende procedures te vereenvoudigen. Daarnaast zijn er een aantal inhoudelijke wijzigingen.

De wijziging van de Ssv zal deze maand in de Staatscourant gepubliceerd worden en per 1 juli 2012 in werking treden. Hieronder een korte uitleg van de belangrijkste wijzigingen. Voor een uitgebreide uitleg verwijzen wij u naar de toelichting op de wijzigingsregeling, deze is onder meer te vinden via onze website [www.bsv.nu](http://www.bsv.nu).

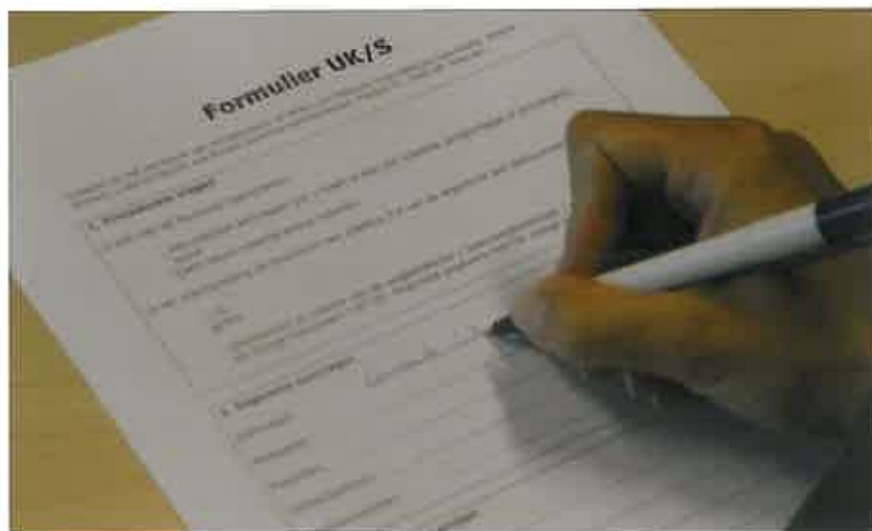
## Prioritering

Allereerst is de wijze waarop subsidieaanvragen worden geprioriteerd, gewijzigd en vereenvoudigd. De maatregel 'stille wegdekken' is nu apart opgenomen in artikel 10 van de subsidieregeling. In de prioriteitsvolgorde komen stille wegdekken nu tussen verkeersmaatregelen en afschermdende maatregelen te staan. Verder vervalt het begrip 'maximale schermkosten'. Daardoor wordt de onderlinge prioritering bij afschermdende maatregelen eenvoudiger.

In artikel 9 werd voorheen bepaald dat tenminste 1% van het jaarlijks beschikbare budget voor voorbereidingssubsidies moest worden gegund aan aanvragen om een voorbereidingssubsidie voor het treffen van gevelmaatregelen of onttrekkingen aan de bestemming. Deze eis wordt losgelaten omdat in de praktijk een groter deel van het budget aan gevelmaatregelen wordt besteed.

## Nieuwe formulieren

De formulieren WS, RS en GS worden vervangen door twee formulieren: het formulier-VBT en het formulier-UK/S. Maakte BSV voorheen bij aanvragen onderscheid tussen wegverkeer (WS), railverkeer (RS) en gekop-



pelde sanering (GS), nu gaat het vooral om het onderscheid tussen voorbereiding en uitvoering. Het formulier-VBT wordt gebruikt voor de aanvraag van een voorbereidingssubsidie. Het formulier-UK/S wordt gebruikt voor de aanvraag van een uitvoeringssubsidie en de indiening van een saneringsprogramma (vaak tegelijkertijd). Ook het RBB- en WBB-formulier vervallen. Met deze formulieren werden de maximale schermkosten voor spoor- en wegprojecten berekend. Het praktisch nut van deze formulieren is verdwenen met de Regeling doelmatigheid Wet geluidhinder. De maximale schermkosten spelen ook niet langer een rol bij de prioritering van maatregelen.

## Overige wijzigingen

Voorheen was het alleen mogelijk om subsidie aan te vragen als er binnen het project minstens 1 woning was gelegen die een geluidsbelasting op de gevel had van hoger dan 62 dB (weg) of hoger dan 63 dB (spoor). Deze voorwaarde voor wegverkeerslawaaai vervalt. Zo maakt BSV het gemeenten mogelijk om ook de relatief eenvoudige sanering van woningen met een lagere geluidsbelasting af te ronden.

Ook is de subsidieregeling aangepast aan het nieuwe Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Deze regeling treedt naar verwachting in werking op 1 juli 2012. Met de herziening van het Reken- en meetvoorschrift wordt de

methode voor het bepalen van de geluidsreductie van een wegdek (C-wegdek) gewijzigd. De belangrijkste wijziging is dat in de bepaling nu wordt meegenomen dat de geluidsprestatie van een wegdek in de loop der tijd afneemt. Waar voorheen de geluidsreductie werd bepaald aan de hand van de reductie van een nieuw aangelegd wegdek, wordt nu uitgegaan van de gemiddelde reductie gedurende de levensduur van een wegdek. Dit betekent echter niet dat de C-wegdek voor een bepaald wegdek afneemt: ook van het referentie wegdek wordt de gemiddelde reductie gedurende de levensduur bepaald. Daardoor is het zelfs mogelijk dat een 'C-wegdek nieuw' hoger is dan een 'C-wegdek oud'. Daarnaast is het subsidiebedrag voor het aanbrengen van een stil wegdek verhoogd, omdat het oude bedrag in veel gevallen aan de lage kant bleek te zijn.

De toetsbedragen voor gevelmaatregelen in het GBa- en GBb-formulier en in Bijlage D (normkostenformulier) zijn aangepast aan de prijsindex. Tevens is aan tabel g in onderdeel a van Bijlage D de zogenaamde verende regels als isolerende maatregel toegevoegd aan de type 2 maatregelen voor hellende dakvlakken. Hiermee wordt beter aangesloten op de praktijk.

Vincent de Jong

# 49 nieuwe subsidieaanvragen

Ook dit jaar konden gemeenten tot 1 februari subsidieaanvragen voor saneringsprojecten indienen bij BSV. En ook dit jaar is daar weer volop gebruik van gemaakt. We ontvingen maar liefst 49 nieuwe aanvragen.

Het overgrote deel van de aanvragen is voor gevelisolatieprojecten (23) en voor

verkeersmaatregelen en stille wegdekken (samen 25). Slechts in 1 project wordt een geluidsscherm als saneringsmaatregel voorgesteld. Deze verdeling is niet zo verwonderlijk als men bedenkt dat alle aanvragen 'lokale sanering' betreffen. De sanering van woningen langs rijksinfrastructuur valt voortaan immers onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en

ProRail. En juist langs de rijksinfrastructuur kunnen geluidsschermen vaak goed worden toegepast. Langs gemeentelijke en provinciale wegen is hier vaak geen ruimte voor en resteren verkeersmaatregelen, stil wegdek en gevelisolatie als maatregel. In totaal is voor bijna 3.000 woningen een voorbereidingssubsidie aangevraagd.

## Minischermen

Op dit moment onderzoeken drie gemeenten, of zij de sanering van spoorweglawaai kunnen aanpakken met zogenaamde minischermen. Het gaat om pilotprojecten in Hilversum, Meerssen en Langendijk.

Minischermen zijn lage geluidsschermen die op kortere afstand dan gebruikelijk van het spoor kunnen worden geplaatst. Normaliter wordt een spoor scherm op minimaal 4,5 meter uit het hart van buitenste spoorbaan geplaatst. Voor minischermen geldt een afstand van ongeveer 2,5 meter. De schermen zijn ongeveer 1 meter hoog. Minischermen hebben een aantal voordelen.

Op de eerste plaats leveren minischermen minder belemmering op voor het uitzicht. Dat maakt dat ze zijn te plaatsen in situaties waar hogere schermen stuiten op stedenbouwkundige of landschappelijke bezwaren. Juist bij spoor schermen komt het regelmatig voor dat bewoners eerder voor een vrij uitzicht kiezen dan voor een lagere geluidsbelasting.

Op de tweede plaats kan de fundering voor deze schermen veel eenvoudiger worden uitgevoerd. Het is niet nodig op een paalfundering aan te brengen (dat zou zo dicht op het spoor ook lastig zijn), er kan worden volstaan met het egaliseren van de ondergrond. Dat brengt met zich mee dat de schermen eenvoudig, met minder hinder kunnen worden geplaatst.

Al met al is de verwachting dat minischer-

men kosteneffectiever kunnen zijn dan reguliere schermen van vergelijkbare akoestische hoogte.

ProRail heeft minischermen als maatregel geaccepteerd, maar of ze daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd is nog afhankelijk van de specifieke situatie. Staan er bijvoorbeeld geen seinen in de weg, worden vluchtwegen wel behouden en kan de veiligheid wel worden gegarandeerd.

Op dit moment is nog in het Reken- en meetvoorschrift opgenomen dat een

geluidsscherm op minimaal 4,5 meter vanaf het spoor moet worden gemodelleerd. Er is echter een wijziging in voorbereiding die deze afstand terugbrengt tot 2,5 meter. Uit rekenkundig onderzoek is gebleken dat dit hoogstwaarschijnlijk goede resultaten oplevert voor de berekening van de geluidsbelasting. Als de eerste minischermen geplaatst zijn, zullen metingen moeten uitwijzen of deze verwachtingen terecht zijn.

Martin Sartorius

## De U van Uden



De U van Uden is een groot verkeersmaatregelenproject in Uden. Met dit project worden tevens 318 woningen en 1 school gesaneerd. De uitvoering is in volle gang. Op de foto hierboven is de Land van Ravensteinstraat te zien, waar vorig jaar geluidsreducerend asfalt is aangebracht. Op dit moment wordt er gewerkt aan de rotonde Bitswijk.

# Samenwerking BSV, Polka en Stiller op weg

Sinds enige tijd werken BSV, Polka en het programma Stiller op weg samen. Een logische stap, omdat alle drie de organisaties zich namens het ministerie van IenM bezighouden met de bestrijding van verkeerslawaai. Polka richt zich daarbij op de Richtlijn Omgevingslawaai en de taken die daar voor gemeenten uit voortvloeien zoals geluid-

kaarten en actieplan. Het programma Stiller op weg wil gemeenten stimuleren verkeerslawaai aan te pakken door kennis te ontsluiten en inspirerende voorbeelden te geven. Bij BSV kunt u terecht voor alles wat met sanering te maken heeft.

Een eerste concreet resultaat van de samen-

werking is dat wij op 21 juni aanstaande een congres organiseren. Op dit congres komt u alles te weten over de bestrijding van verkeerslawaai en wat daar mee samenhangt. Hoe pak ik het aan, wat levert het op en hoe vertel ik het aan anderen. Meer informatie vindt u op [www.stilleropweg.nl](http://www.stilleropweg.nl) onder 'congres'.

## Lage geluidsbelastingen, wanneer gevelmaatregelen?

*In principe* komt elke saneringswoning met een geluidbelasting hoger dan de voorkeurswaarde van 48 dB vanwege wegverkeerslawaai voor maatregelen of een onderzoek naar gevelmaatregelen in aanmerking. In de praktijk zijn bij lage geluidbelastingen lang niet altijd gevelmaatregelen noodzakelijk. Wanneer is het nog nodig om een woning op geluidwering te toetsen en wanneer kan worden aangenomen dat de maximale binnenwaarde van 43 dB (\*) niet wordt overschreden?

In de praktijk blijkt dat slechts circa 10% van de woningen een geluidwering lager dan 19 dB heeft. Vooral bij bijzondere situaties, zoals bij de aanwezigheid van stalen kozij-

nen, schuiframen, kantelramen, taatsramen, oude stolpramen of deuren en rieten daken kan de geluidwering lager zijn. Daarom raden wij aan om bij geluidsbelastingen van 61 dB (\*) of lager de woningen in eerste instantie slechts aan de buitenzijde te inventariseren. Wanneer dan wordt geconstateerd dat er sprake is van gevelementen die een lagere dan gemiddelde geluidwering tot gevolg hebben, kunt u alsnog besluiten tot een volledige (inwendige) opname.

Bij woningen met een geluidsbelasting hoger dan 61 dB is het over het algemeen wel aan te raden om een toetsingsberekening uit te voeren. Zo is het percentage saneringswoningen dat een geluidwering lager dan 20 dB heeft al 30%. Wanneer op basis van een schouwing wordt besloten dat geen gevelmaatregelen noodzakelijk zijn, kunt u om de sanering van deze woning definitief af te ronden, een besluit nemen op grond van Hoofdstuk 6 van het Besluit Geluidhinder en dat aan de bewoner/eigenaar mede te delen. Wanneer u overigens een voorbereidingssubsidie voor deze woning heeft ontvangen, dan wordt deze vastgesteld op € 250,-.

Sylvia Verdouw

### Colofon

Deze nieuwsbrief is een uitgave van Bureau Sanering Verkeerslawaai in overleg met de directie Klimaat, Lucht en Geluid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.

Bureau Sanering Verkeerslawaai  
Postbus 97 3440 AB Woerden  
Tel 0348 – 487 450 Fax 0348 – 487 405  
E-mail: [bsv@meursgeluid.nl](mailto:bsv@meursgeluid.nl)  
Website: [www.bsv.nl](http://www.bsv.nl)

Reageren? Bijdrage leveren? Graag!  
Mail naar: [nieuwsbrief@meursgeluid.nl](mailto:nieuwsbrief@meursgeluid.nl)

## Oproep: Saneringsdag 2012

Dit najaar organiseert BSV weer de jaarlijkse saneringsdag. Zoals gebruikelijk presenteren we de stand van zaken rondom de sanering en informeren we u over de mogelijkheden die de saneringsregeling u biedt om de geluidhinder in uw gemeente aan te pakken. Graag horen wij van u welke onderwerpen u specifiek aan de orde wilt zien. Waar heeft u behoefte aan? Waar loopt u tegen aan bij de saneringsaanpak? Wat kunnen wij nog meer voor u betekenen?

Verder overwegen wij om de saneringsdag dit keer niet landelijk te organiseren, maar om drie regionale bijeenkomsten te houden. Wat vindt u daar van?

Op onze website hebben we een kleine enquête opgenomen waar u uw mening en verzoeken kunt achterlaten. We zijn benieuwd naar uw inbreng!

<sup>(\*)</sup> geluidsbelasting zonder de aftrek conform artikel 110g Wgh.