



# Nieuwsbrief

# Sanering verkeerslawaaai

nummer 33 | december 2012

## In dit nummer:

Lokale sanering bij  
lintbebouwing

Eerder beginnen met uit-  
voering? Vraag instemming!

Stiller op weg

Informatieve saneringsdag

Stille wegdekken

Toekomst van de sanering

Saneringssubsidie  
aanvragen?

## Voorwoord

Als u deze nieuwsbrief leest, zit het jaar er weer bijna op. Hier bij BSV verlenen we nog de laatste subsidies, doen we de laatste betalingen van dit jaar en maken we ons op voor het nieuwe jaar.

Een nieuw jaar met nieuwe uitdagingen. Wat de nieuwe regering gaat brengen is nog niet helemaal duidelijk. Maar wél duidelijk is dat er voor 2013 weer voldoende middelen beschikbaar zijn om nieuwe projecten te starten. Grote kans dat uw aanvraag voor de voorbereiding van bronmaatregelen of isolatie van hoogbelaste woningen zal worden gehonoreerd.

Wat betreft de uitdagingen: wij willen in 2013 een beter beeld krijgen van de werkelijke omvang van de sanering. In ons bestand staan nu ruim 400.000 gemelde woningen, waarvan er 120.000 als gesaneerd zijn aangemerkt. Klopt dit aantal of zijn er veel meer woningen gesaneerd? En hoeveel

van de niet gesaneerde woningen komen nu nog daadwerkelijk voor maatregelen in aanmerking en aan welke maatregelen moeten we dan denken? Deze vragen kunnen we niet zonder uw hulp beantwoorden. Daarom bereiden we een enquête voor, waarin deze en andere vragen aan de orde komen. U kunt deze enquête begin volgend jaar tegemoet zien.

Maar voordat we met deze inventarisatie beginnen nodig ik u uit om vast aan de slag te gaan met de nog resterende sanering en een aanvraag in te dienen. U heeft nog tot 1 februari volgend jaar de tijd. In deze nieuwsbrief leest u precies wat er voor een aanvraag nodig is. Dan hoeft u volgend jaar niet alleen te inventariseren, maar kunt u ook daadwerkelijk saneren. Ik ben benieuwd naar uw aanvragen, veel succes daarbij!

*Wibo Soede*

# Lokale sanering bij lintbebouwing

De gemeente Heusden is een typische langstraatgemeente. Net ten zuiden van de A59 zijn de kernen Drunen, Nieuwkuijk en Vlijmen als een lint verbonden. De gemeente koos ervoor de geluidhinder langs dit hele traject in korte tijd sterk te reduceren. En hield daarbij oog voor de realisatie van andere beleidsdoelstellingen.

## Oude situatie

Het langstraatracé bestaat vanaf de kern Drunen achtereenvolgens uit de Bosscheweg, Nieuwkuijksestraat, Onsenoortsestraat en Deken van Baarstraat. De wegen bestonden merendeels uit betonplaten en granietkeien. Het traject bevatte ruim 330 saneringswoningen. De gemeente Heusden heeft ervoor gekozen met behulp van een aantal deelprojecten in een korte tijd de geluidhinder op dit hele traject sterk te reduceren. Daarbij is ook oog gehouden voor de realisatie van andere (gemeentelijke en regionale) beleidsdoelstellingen als verbetering van verkeersveiligheid, verbetering van toegankelijkheid van openbaar vervoer, verbetering van het plaatselijke rioolstelsel en verbetering van de groenstructuur.

Buiten de bebouwde kom, op de Bosscheweg tussen Drunen en Nieuwkuijk, was voor het gemotoriseerde verkeer al wel een snelheidslimiet ingesteld van 60 km/uur, maar zowel buiten als binnen de bebouwde kom oogden de wegen als verbindingswegen met een belangrijke verkeersfunctie.

In 2010 werden de voorbereidingen getroffen om in de woonkern Nieuwkuijk een 30 km/uur-snelheidsregime in te stellen en de Bosscheweg grootschalig te reconstrueren. De kansen hiertoe konden worden benut omdat een nieuwe parallel gelegen wegverbinding, direct ten zuiden van de A59, de verkeersfunctie van de Bosscheweg kon overnemen. Een saneringsprogramma voor de wegen die deel uitmaken van het langstraatracé is vastgesteld op 1 maart 2011, en op basis van dit programma zijn in 2011 en 2012 de verkeersmaatregelen getroffen om de geluidhindersituaties weg te nemen.

## Maatregelen

In de kern Nieuwkuijk kon in 2011 worden volstaan met relatief eenvoudige maatregelen als het instellen van 30 km/uur, het wijzigen van de voorrang en het aan-

passen en zelfs verwijderen van verkeersdrempels.

In 2012 werden de uitvoeringswerkzaamheden verplaatst naar de Bosscheweg. De reconstructie van de Bosscheweg tussen Nieuwkuijk en Drunen stond garant voor een totaal ander wegbeeld. Het meest valt daarbij in het oog dat over een flinke lengte de betonbaan is weggenomen en dat steenmastiek asfalt de plaats van beton heeft ingenomen. Het wegprofiel is daarbij een stuk smaller geworden en visueel is dat nog versterkt door op de rijbaan een rijloper te maken voor autoverkeer en een rood

gekleurde fietsstrook aan beide zijden van de weg binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom is de scheiding tussen autoverkeer en fietsverkeer nog sterker aanwezig: het fietspad is daar verhoogd aangebracht om de fietsers een eigen domein te geven. Op kruispunten zijn gele geluidsreducerende klinkers aangebracht zodat de kruisingsvlakken duidelijk herkenbaar zijn.

In 2012 is ook het laatste deeltraject aangepakt, de Deken van Baarstraat, een statige laan op de grens van Vlijmen en Nieuwkuijk met een verouderde klinkerbestrating met een zeer ruw oppervlak. Wortelopdruk aan de zijkanten van de weg zorgde nog eens voor extra ongelijkmatige wegligging en dito geluidhinder. In deze straat is in 2012 de riolering verbeterd en vergroot. Bij de keuze van het wegdek is in overleg met



bewoners gekozen voor geluidsarme betonstraatstenen in combinatie met snelheidsremmende maatregelen, passend bij een wettelijk snelheidsregime van 50 km/uur. De wegbreedte is versmald van 7 naar 6,5 m inclusief fietsstrook. Doordat aan beide zijden de fietsstrook onderdeel was van de weg, is deze strook ook uitgevoerd in geluidsarme klinkers. Ten opzichte van het voormalige wegdek is voor de geluidsarme klinkers een reductie berekend van circa 6 dB. Ook de fundering is aangepast en bestaat uit een fundering van menggranulaat. Deze fundering zorgt voor een nagenoeg trillingsvrije ondergrond, zodat in de woning zelf geen trillingen worden waargenomen, en dientengevolge ook geen geluid.

*Drs. M.J. (Marco) van de Woestijne,  
Gemeente Heusden*



Foto 1: Bosscheweg binnen de bebouwde kom, de oude situatie. Foto 2: de situatie sinds september 2012.

Foto 3: Bosscheweg buiten de bebouwde kom, de oude situatie. Foto 4: de situatie sinds september 2012.

Foto 5: de Deken van Baarstraat in de oorspronkelijke situatie. Foto 6: de heringerichte situatie.

# Eerder beginnen met uitvoering? Vraag instemming!

Eerst subsidie krijgen, dan beginnen met de uitvoering van de geluidmaatregelen. Dat is het 'normale' verloop van een saneringsproject. En zo is het ook in de Subsidie-regeling sanering verkeerslawaaï opgenomen: artikel 11, lid 1 stelt dat projecten die al in uitvoering zijn genomen voordat BSV heeft besloten over de subsidieaanvraag, niet in aanmerking komen voor subsidie. Er zijn echter situaties waarin het wenselijk is alvast te beginnen met de uitvoering van het project vóórdat de formele beslissing over de subsidieaanvraag is afgerond.

Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer aangesloten moet worden bij andere werkzaamheden. In de Ssv is daarom de mogelijkheid opgenomen (artikel 11, lid 2 en 3) om met de uitvoering te starten voordat op de subsidieaanvraag is beslist, zonder dat het recht op een subsidie alleen vanwege de vroege start verloren gaat.

Belangrijk is dat BSV alleen kan instemmen met een eerdere start wanneer dat om redenen van doelmatigheid wenselijk is. Daarnaast vinden wij het belangrijk dat er wel zicht is op verlening van subsidie aan het project. Dat betekent dat er binnen afzienbare tijd een saneringsprogramma moet worden ingediend en dat er in de

toekomst middelen beschikbaar moeten zijn.

Kortom: is het wenselijk de uitvoeringswerkzaamheden van een project te starten voordat BSV heeft besloten over uw subsidieaanvraag? Vergeet dan niet om BSV te verzoeken in te stemmen met een eerdere start. In het verzoek moet u duidelijk aangeven wat de reden is om eerder te starten. En, wellicht ten overvloede, instemming met een eerdere start betekent niet automatisch dat BSV subsidie zal verlenen. Daar staat tegenover dat een instemming met een eerdere start niet door BSV zal kunnen worden aangevoerd als reden van een eventuele afwijzing van uw aanvraag.

## Stiller op Weg

De uitvoering van het programma Stiller op Weg wordt overgenomen door de Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG) en de stichting Inno noise. Tot op heden lag de uitvoering bij Agentschap NL en CROW. Agentschap NL blijft nog wel betrokken in het kader van de overdracht en het CROW blijft betrokken voor de borging van de in het programma opgedane kennis. NSG en Inno noise gaan nauw samenwerken en openen binnenkort een online café op PLEIO (Plein Overheid).

In het programma Stiller op Weg wordt sinds 2011 gewerkt aan het agenderen en stimuleren van de aanpak geluidhinder. Een belangrijk onderdeel van het programma is samenbrengen van informatie en inspireren door het presenteren van praktijkvoorbeelden. De resultaten van het programma tot nu toe kunt u inzien op [www.stilleropweg.nl](http://www.stilleropweg.nl)

## Stille Wegdekken

Benieuwd naar wat een dunne geluid-reducerende deklaag nu daadwerkelijk meer kost dan een gewoon wegdek?

Op zoek naar goede informatie om uw collega bij de afdeling Wegen te overtuigen van de haalbaarheid van een stil wegdek?

Kijk op de website [www.stilasfalt.nl](http://www.stilasfalt.nl) en log in onder de naam *gast* met het wachtwoord *gast@stilasfaltzorz*.

Dit is een tijdelijke website waar nog aan wordt gebouwd. Als deze definitief is, komt de informatie beschikbaar op de website [www.stillerverkeer.nl](http://www.stillerverkeer.nl).

## Informatieve saneringsdag

Donderdag 25 oktober vond de 19e saneringsdag plaats. Zo'n 80 geluidsmedewerkers en -adviseurs kwamen deze dag naar het kantoor van BSV te Woerden om zich te laten informeren over ontwikkelingen rondom de sanering en bij te praten met collega's van andere gemeenten en provincies. Een kort verslag van deze informatieve dag is te vinden op onze website [www.bsv.nu](http://www.bsv.nu). Ook zijn daar de presentaties van de sprekers van het ochtendprogramma te downloaden.

Tijdens de middag werd in kleinere groepen gediscussieerd over hoe de saneringspraktijk zou kunnen worden verbeterd en hoe de sanering zou moeten worden vormgegeven. De discussies leverden veel waardevolle suggesties op over hoe BSV zijn dienstverlening zou kunnen verbeteren. Wij zullen de suggesties ter harte nemen en u op de hoogte houden van de ontwikkelingen. Op het onderwerp 'toekomst van de sanering' gaan we elders in deze nieuwsbrief nader in.

# Toekomst van de sanering

In ruim 20 jaar saneren is heel veel bereikt. Maar er moet ook nog heel veel worden gedaan. Nog 280.000 woningen staan aangemerkt als 'te saneren' vanwege lokale infrastructuur. Dat werpt de vraag op hoe we dat moeten doen, gelet op de toch beperkte middelen, het aflopen van de ISV-middelen en de komst van Swung 2. Op de saneringsdag van 25 oktober is daarover gediscussieerd.

Bij de deelnemers van de saneringsdag lijkt vrij algemene instemming te zijn over het volgende:

- Er zou meer duidelijkheid moeten komen over hoe we de sanering gaan afronden. Het is belangrijk op korte termijn de resterende saneringsopgave beter in kaart te brengen (zie ook het kader 'wat weten we en wat weten we niet'). En daar vervolgens een perspectief aan te geven: een concreet plan met einddatum, zoals in Swung 1.

- We moeten er voor waken de sanering niet 'weg te definiëren'. Rijk en gemeenten moeten invulling (blijven) geven aan hun verantwoordelijkheid en in ieder geval voor de hoger belaste woningen vaststellen of al dan niet maatregelen noodzakelijk zijn.

- Het onderscheid tussen de A-lijst en overige saneringssituaties is steeds minder zinvol en nauwelijks nog uit te leggen aan burgers.

Over de vorm van de financiering (project, budget) lopen de meningen uiteen. Maar wel vonden alle aanwezigen dat de middelen in ieder geval moeten worden geoormerkt, zodat er continuïteit in de sanering blijft. De sanering via het gemeentefonds financieren wordt daarom geen aantrekkelijke optie gevonden. Opgemerkt wordt ook dat in de financiering rekening moet worden gehouden met kleinere gemeenten met grotere projecten (verkeersmaatregel of geluidsscherm). Op de vraag of er bij de financiering rekening moet worden gehouden met eerder via het ISV verstrekte middelen werd opgemerkt dat dit vrijwel niet mogelijk is. Gemeenten hebben

immers prestatieafspraken gemaakt met het Rijk en provincie die niet altijd zijn gerelateerd aan de beschikbare geluidsmiddelen. Bovendien hebben kleinere gemeenten niet altijd de geluidsmiddelen van de provincie uitgekeerd gekregen.

## Wat gaan BSV en lenM doen?

BSV gaat de komende tijd de resterende werkelijke saneringsopgave (aantal woningen dat nog daadwerkelijk gesaneerd moet worden, geluidbelasting, mogelijke maatregelen) in kaart brengen door middel van een enquête aan gemeenten. De enquête zal worden ondersteund met een kaart waarop de saneringswoningen worden aangegeven.

Hoe de resterende sanering precies vormgegeven moet worden is nog onderwerp van discussie. Uitgangspunt daarbij is voorals-

nog dat de continuïteit van de A-lijst sanering gewaarborgd moet zijn. Verder is de vormgeving van de sanering ook afhankelijk van de invulling van Swung-2. In grote lijnen zal Swung-2 waarschijnlijk inhouden dat gemeenten geluidsaspecten toetsen bij ruimtelijke of verkeersontwikkelingen en dat zij periodiek de algemene geluidssituatie toetsen en eventueel een actieplan opstellen. Voor provinciale wegen geldt dat er waarschijnlijk een systematiek met geluidsproductieplafonds zoals in Swung-1 van kracht wordt. Hoe de sanering hierin wordt opgenomen is nog niet bekend. De kernvraag daarbij is of de sanering als aparte taak moet blijven bestaan of dat zij kan worden meegenomen in algemene geluidsdoelstellingen.

Wibo Soede

## Wat weten we ...

Formeel staan er nog ruim 280.000 woningen op de lijst als 'te saneren' vanwege lokale infrastructuur. Ruim 50% daarvan ligt in de 30 grote steden. Ongeveer 6% zijn saneringssituaties langs provinciale wegen. 2014 is het laatste jaar dat er op basis van ISV-afspraken middelen voor sanering van de A-lijst beschikbaar zijn. Vanaf 2015 zal het budget voor sanering ongeveer 32 miljoen per jaar bedragen. Bij een gemiddelde prijs per woning van € 5.000,- duurt de sanering dan nog meer dan 40 jaar.

	Totaal	Gereed	Resterende opgave
Rijkswegen	109.800	98.450	11.350
Spoorwegen	70.650	26.250	44.400
A-lijst	77.400	54.700	22.700
Lokale sanering overig	335.000	79.150	255.850
	592.850	258.550	334.300

## ... en wat weten we niet?

We weten niet hoeveel van de 280.000 woningen nog daadwerkelijk moet worden gesaneerd. Een deel van deze woningen is al gesaneerd maar nog niet gereedgemeld, een deel ligt inmiddels in een 30 km/uur zone en van een deel voldoet de binnenwaarde al. Ook weten we niet wat de actuele (toekomstige) geluidbelasting van veel woningen is en voor welke maatregelen de woningen in aanmerking komen: stille wegdekken? Verkeersmaatregelen? Schermen?

# Saneringssubsidie aanvragen?

Ook in 2013 is er budget voor gemeenten om nieuwe saneringsprojecten te starten. In dit artikel leest u wat er voor nodig is om voor een subsidie in aanmerking te komen.

## Welke woningen?

Er is subsidie beschikbaar voor alle woningen die tijdig als saneringswoning bij het ministerie zijn aangemeld. Dat betreft dus zowel woningen die in het kader van de Eindmelding zijn gemeld, B-lijst woningen als woningen die op een andere wijze, bijvoorbeeld in het kader van een project, zijn gemeld. De enige uitzondering hierop zijn de A-lijst-woningen, deze moeten met ISV-middelen worden aangepakt, en saneringswoningen vanwege rijksinfrastructuur, deze vallen onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en ProRail.

## Welke maatregelen?

U kunt subsidie aanvragen voor achtereenvolgens het aanbrengen van een stiller wegdek, het treffen van verkeersmaatregelen, het plaatsen van een geluidsscherm, het isoleren van gevels en het amoveren van woningen. Op onze website leest u meer over de subsidievoorwaarden per maatregel.

## Vorbereiding en uitvoering

Een subsidie voor saneringsmaatregelen valt uiteen in twee delen: de voorbereidingssubsidie en de uitvoeringssubsidie. Als u eenmaal een voorbereidingssubsidie hebt gekregen, zult u normaal gesproken, bij juiste uitwerking van het project, ook een uitvoeringssubsidie krijgen. Met de voorbereidingssubsidie kunt u een project verder uitwerken tot een volwaardig saneringsprogramma en uitvoeringsbestek. Dit zijn de belangrijkste onderdelen voor een aanvraag om een uitvoeringssubsidie.

## Hoogte van de subsidie

De hoogte van de voorbereidingssubsidie wordt vastgesteld op een vast percentage van de geraamde uitvoeringskosten.

## Termijnen

Een aanvraag voor een voorbereidingssubsidie moet voor 1 februari 2013 zijn ontvangen. Na deze datum beoordelen wij de ont-

vangen aanvragen, vragen u eventueel om nadere informatie en kennen wij een prioriteit aan de aanvraag toe. Uiterlijk 1 juni 2013 hoort u of uw project dat jaar in aanmerking komt voor een subsidie. De datum 1 februari is alleen van belang voor het aanvragen van een voorbereidingssubsidie. Het aanvragen van een uitvoeringssubsidie volgt zodra het saneringsprogramma is uitgewerkt en vastgesteld. De termijn hiervoor is afhankelijk van het projectverloop en wordt in overleg tussen gemeente en BSV bepaald.

## Prioriteit

Alle ontvangen aanvragen worden in een prioriteitsvolgorde gezet. Afhankelijk van het beschikbare budget komen de aanvragen met de hoogste prioriteit in aanmerking. De hoogste prioriteit wordt toegekend aan aanvragen voor bronmaatregelen. De afgelopen jaren zijn telkens alle aanvragen voor stil wegdek en verkeersmaatregelen gehonoreerd! De prioriteit is verder afhankelijk van de hoogte van de geluidsbelasting en de doelmatigheid van de maatregel. De prioriteringsregels zijn opgenomen in artikel 10 van de Subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaï.

## De aanvraag voor voorbereidingssubsidie

Bij de aanvraag voor een voorbereidingssubsidie zullen veelal niet alle details van het project bekend zijn, dat hoeft ook niet. De subsidie is immers bedoeld om het project verder uit te werken. Het VBT-formulier dat u kunt downloaden van de BSV-website geeft een handige leidraad voor de aanvraag. Belangrijke onderdelen van de aanvraag zijn dat u de keuze voor de voorgenoemen maatregel motiveert en dat u in beeld hebt welke woningen het betreft en wat de geluidsbelasting van de woningen is, voor en na de maatregelen. Dat mag u globaal aangeven, maar zeker bij gevelmaatregelen, waar de maatregel niet van invloed is op de geluidsbelasting, is het raadzaam om de geluidsbelastingen precies te berekenen.



Let op: gebruik het nieuwe VBT-formulier voor een aanvraag!

Dan kunt u spoedig na verlening van de voorbereidingssubsidie een saneringsprogramma opstellen en wordt dubbel werk voorkomen.

## Kortom,

het is eenvoudig en kansrijk om een subsidie aan te vragen. Komt u er toch niet helemaal uit? Aarzel niet en bel ons gerust. Wij helpen u graag!

## Colofon

Deze nieuwsbrief is een uitgave van Bureau Sanering Verkeerslawaaï 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 Verkeerslawaaï  
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.nu](http://www.bsv.nu)

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