

Inleiding

Per 1 oktober 2021 is de Subsidieregeling Sanering Verkeerslawaaï (hierna: Subsidieregeling) gewijzigd. Vanaf die datum is het mogelijk ook een subsidie voor gevelmaatregelen aan te vragen voor saneringswoningen die zijn gelegen aan een weg waar de maximumsnelheid 30 km/u is. Deze wijziging is doorgevoerd omdat steeds meer gemeenten overwegen binnen de gehele bebouwde kom of in grote delen daarvan, 30 km/u als maximumsnelheid in te stellen. U leest meer over de achtergronden van de wijziging in de toelichting bij de regelgeving die u in de publicatie in de Staatscourant van 27 september 2021 kunt vinden.

Om voor een subsidie voor gevelmaatregelen voor een saneringssituatie (in het vervolg: woning) in aanmerking te komen, moet worden voldaan aan de volgende drie voorwaarden.

1. De woning is opgenomen in een verlening van een vbt-subsidie en de uitvoeringssubsidie is nog niet vastgesteld.
2. Het verkeersbesluit om 30 km/u als maximumsnelheid in te stellen, is genomen na de verlening van de vbt-subsidie.
3. De woning is gemeld vanwege de weg waarop een maximale snelheid van 30 km/u is of wordt ingevoerd.

Deze notitie is bedoeld voor gemeenten, omgevingsdiensten en adviesbureaus, die de noodzaak van (aanvullende) gevelmaatregelen willen gaan onderzoeken bij woningen die zijn gelegen langs een weg waar 30 km/u als maximumsnelheid is of wordt ingevoerd.

30 km/u en het saneringsprogramma

Het is goed te beseffen dat de Subsidieregeling is gewijzigd, maar niet de Wet geluidhinder. Dat betekent dat 30 km/u-wegen (nog steeds) geen zone hebben en dat voor de woningen langs deze wegen geen ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting wordt vastgesteld. De woningen worden wel in het ten hoogste toelaatbare waarden en maatregelenbesluit (hierna: Homa) opgenomen, maar zonder vermelding van een ten hoogste toelaatbare waarde.

Het akoestisch onderzoek

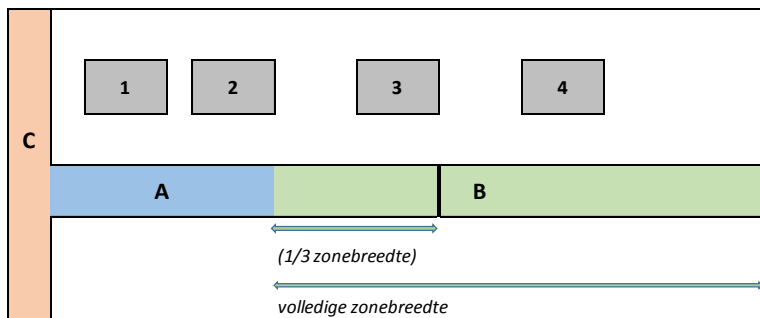
Voor de saneringsadressen langs een weg waar 30 km/u als maximumsnelheid is ingesteld, is, gelet op artikel 27, tweede lid van de Subsidieregeling, (alsnog) akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting op de gevel. Het berekenen van een geluidsbelasting bij een snelheid van 30 km/u is met het huidige Reken- en Meetvoorschrift goed mogelijk. Daarbij zijn er de volgende aandachtspunten.

Overgang van 50 naar 30 km/u

Een bijzondere situatie doet zich voor als er een overgang ontstaat tussen een 50 km/u en een 30 km/u gedeelte van een weg en er ter hoogte van die overgang saneringswoningen zijn gelegen. Alleen voor woningen en geluidgevoelige gebouwen die (geheel of gedeeltelijk) binnen de geluidszone van de maatgevende weg liggen dient een ten hoogste toelaatbare waarde worden vastgesteld. Voor situaties met een overgang naar een 30 km/u weggedeelte geeft de Wet geluidhinder geen eenduidig voorschrift hoe de geluidszone precies eindigt aan de zijde van het 30 km/u gedeelte. Er zijn drie opties om hiermee om te gaan:

1. De geluidszone loopt tot het bordje 30 km/u.
2. De geluidszone loopt na het bordje 30 km/u nog door over een lengte van 1/3 van de zonebreedte en heeft daarbij dezelfde breedte als langs het weggedeelte met hogere maximumsnelheid.
3. De geluidszone loopt na het bordje 30 km/u nog door over een lengte gelijk aan de gehele zonebreedte en heeft daarbij dezelfde breedte als langs het weggedeelte met hogere maximumsnelheid.

De keuze voor de lengte van de zone bepaalt dus welke woningen nabij de overgang in de Homa worden opgenomen.



In bovenstaand voorbeeld stelt A het weggedeelte voor waar 50 km/u als maximumsnelheid geldt. Op weggedeelte B is de maximumsnelheid 30 km/u. Afhankelijk van de keuze voor het aandachtsgebied worden de woningen 1 en 2, of 1, 2 en 3 of alle 4 de woningen in de Homa opgenomen met de geluidsbelasting vanwege het weggedeelte A.

Voor alle woningen waarvoor een ten hoogste toelaatbare waarde wordt vastgesteld, geldt de verplichting dat een onderzoek naar eventueel noodzakelijke gevelmaatregelen wordt uitgevoerd. Omdat voor woningen buiten de zone van een weg (in het 30 km/u gedeelte) geen waarde wordt vastgesteld in het Homa-besluit, is het onderzoek naar de noodzaak tot het treffen van gevelmaatregelen aan deze woningen daarom niet verplicht.

Als besloten wordt ook de woningen in het 30 km/u gedeelte in aanmerking te laten komen voor onderzoek naar gevelmaatregelen en voor deze woningen de geluidsbelasting wordt berekend, moet ook de geluidsbelasting van de woningen langs het 50 km/u gedeelte opnieuw worden berekend. Daarbij wordt dan de invloed van het 30 km/u gedeelte wel meegenomen. Net zoals de emissie van het 50 km/u gedeelte van de weg wordt meegenomen bij de berekening van de geluidsbelasting op de woningen aan het 30 km/u deel van de weg.

In dit geval is dus de geluidsbelasting op grond waarvan gevelmaatregelen worden bepaald een andere (hogere) dan de in de Homa opgenomen waarde.

Op deze manier wordt voorkomen dat een onterecht verschil in de geluidsbelasting ontstaat voor woningen aan weerszijden van de snelheidsovergang en kan de toetsing of een woning voor gevelmaatregelen in aanmerking komt op een gelijkwaardige manier plaatsvinden.

BSV adviseert om in het akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting op de gevel van gemelde woningen in de buurt van de 30 km/u zone per woning de verschillende geluidsbelastingen in afzonderlijke kolommen van een tabel op te nemen. Voor één kolom geldt dat de geluidsbelasting moet zijn berekend zonder de emissie van het 30 km/u gedeelte en voor de andere kolom dient deze te zijn berekend inclusief de emissie ten gevolge van 30 km/u weggedeelte. De waarde in de eerste kolom is dan ten behoeve van de vaststelling van de ten hoogste toelaatbare waarde, de waarde in de tweede kolom ten behoeve van de toetsing van de eventueel noodzakelijke gevelmaatregelen.

Verkeersintensiteiten

Vanzelfsprekend moet in de modellering van een akoestisch onderzoek bij een overgang van 50 naar 30 km/u dezelfde verkeersintensiteit worden aangehouden voor het 50 en het 30 km/u gedeelte.

Cumulatie

Voor het bepalen van de gecumuleerde geluidsbelasting op de gevel dienen alle relevante geluidbronnen te worden meegenomen. Onder relevante bronnen wordt verstaan de bronnen die een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde tot gevolg hebben. Normaliter worden wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u niet als relevant beschouwd, omdat deze wegen niet worden geacht een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde te veroorzaken.

In deze context, waar 30 km/u wegen wel in aanmerking kunnen komen voor een saneringssubsidie, is het echter logisch ook (andere) 30 km/u wegen mee te nemen in de berekening van de cumulatieve geluidsbelasting, indien deze wegen leiden tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Overige aandachtspunten

Vrijwilligheid

Het aanvragen van een subsidie voor gevelmaatregelen aan 30 km/u woningen is vrijwillig. Het is de gemeente die beslist of zij saneringswoningen daarvoor in aanmerking willen laten komen of niet. Daarbij dient vanzelfsprekend rekening te worden gehouden met het zoveel als mogelijk gelijk behandelen van gelijke gevallen. Het aanvragen van een subsidie voor één situatie kan betekenen dat bewoners uit een andere situatie ook aanspraak maken op subsidie. Gelet hierop is dan ook het advies om, indien u besluit 30 km/u wegen mee te nemen voor sanering, beleid op te stellen in welke gevallen u dat wel doet en in welke gevallen eventueel niet.

Saneringsprogramma en maatregelen

Nu is in veel gevallen standaard in een saneringsprogramma opgenomen dat woningen die gelegen zijn in een 30 km/u zone niet meer in aanmerking komen voor woningonderzoek naar eventueel noodzakelijke gevelmaatregelen. Deze zinssnede is, gelet op de wijziging in de Subsidieregeling, niet meer correct.

Wijziging van een saneringsprogramma

Indien u besluit na het opstellen van een saneringsprogramma waarin geen sprake is van 30 km/u wegen alsnog 30 km/u als maximumsnelheid in te stellen, dan dient u deze wijziging aan BSV te melden. Als (potentieel) ontvanger van een subsidie bent u immers verplicht wijzigingen te melden die van belang kunnen zijn voor de uitvoering van de maatregelen (artikel 39, aanhef en onder a, van de subsidieregeling). De melding dat 30 km/u als maximumsnelheid wordt ingesteld is zo'n wijziging. Naar aanleiding van de melding zal BSV u verzoeken de op de gevels berekende geluidsbelastingen te herzien.

Als de snelheid wordt gewijzigd en hierbij snelheidsremmende en verkeerswerende maatregelen worden getroffen, en u voor deze verkeersmaatregelen een subsidie wilt aanvragen, moet een herzien saneringsprogramma worden opgesteld. Voor deze verkeersmaatregelen is op grond van artikel 12 van de Subsidieregeling een rekenbedrag beschikbaar tot een maximum van de werkelijke kosten van de verkeersmaatregelen. Voorwaarde voor subsidie is wel dat de maatregelen niet getroffen mogen zijn voordat op de subsidieaanvraag is beslist.

In het geval geen maatregelen aan de weg worden getroffen om de ingestelde maximumsnelheid van 30 km/u te bevorderen, maar slechts een bord wordt geplaatst, is geen nieuw saneringsprogramma noodzakelijk.

Enkele concrete voorbeelden

Afhankelijk van de fase waarin een project verkeerd, zijn de volgende zaken van belang.

A. Vbt-subsidie aangevraagd, niet alle woningen gehonoreerd vanwege 30 km/u

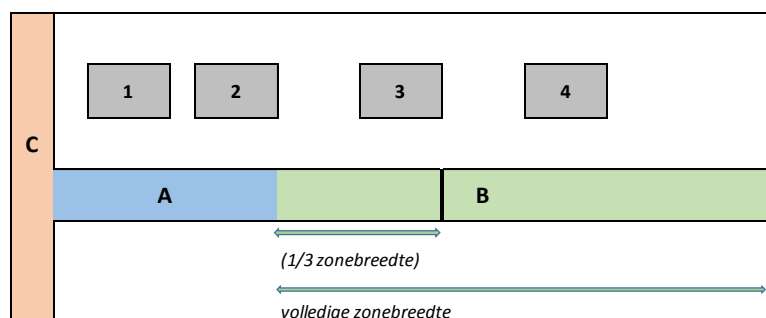
De woningen die niet in aanmerking zijn gekomen voor een vbt-subsidie omdat ze aan een 30 km/u weg liggen, komen niet alsnog voor een vbt-subsidie in aanmerking. Kennelijk is het 30 km/u snelheid ingesteld voorafgaand aan de aanvraag om vbt-subsidie

B. Vbt-subsidie verleend, 30 km/u ingesteld, saneringsprogramma nog op te stellen

U stelt op de gebruikelijke wijze een saneringsprogramma op. Voor de woningen die aan een weg liggen waar na de vbt-verlening maar voorafgaand aan het opstellen van een saneringsprogramma, 30 km/u is ingesteld, berekent u de geluidsbelastingen. Dit betekent dat een tabel moet worden opgesteld met daarin de volgende geluidsbelastingen.

1. De geluidsbelasting(-en) per woning per bron zonder meenemen van het 30 km/u gedeelte van deze bron (geluidbelasting ten behoeve van de Homa)
2. De geluidsbelasting(-en) per woning per bron met meenemen van het 30 km/u gedeelte van deze bron.
3. In geval van cumulatie: de gecumuleerde geluidsbelastingen per woning van alle relevante bronnen.

Deze tabel ziet er voor de eerder gepresenteerde voorbeeldsituatie dan als volgt uit.



- A: Dorpsstraat, 50 km/u
- B: Dorpsstraat, 30 km/u
- C: De Brink, 50 km/ u, woningen niet vanwege deze weg gemeld.

						Gegevens tbv Homa				geluidsbelasting tbv gevelisolatie weggedeelten A en B	Geluidsbelasting tbv De Brink	geluidsbelasting tbv gevelisolatie gecumuleerde waarde
straatnaam	huisnr	postcode	plaats	kadaster aanduiding	maatg. weg	Wnh	zonder aftrek in dB ON- AFGEROND	aftrek 110g Wgh	geluids- belasting na aftrek dB Homa	geluidbelasting zonder aftrek	geluidbelasting zonder aftrek	geluidbelasting zonder aftrek
Dorpsstraat	1	0000 AD	xxxxx	xxxx	Dorpsstraat	1,5	62,3	5	57	63	55	64
Dorpsstraat	1	0000 AD	xxxxx	xxxx	Dorpsstraat	4,5	62,1	5	57	63	55	64
Dorpsstraat	1	0000 AD	xxxxx	xxxx	Dorpsstraat	7,5	61,83	5	57	62	54	63
Dorpsstraat	2	0000 AD	xxxxx	xxxx	Dorpsstraat	1,5	60,89	5	56	62	54	63
Dorpsstraat	2	0000 AD	xxxxx	xxxx	Dorpsstraat	4,5	60,12	5	55	61	54	62
Dorpsstraat	3	0000 AD	xxxxx	xxxx	Dorpsstraat	1,5	59,3	5	54	62	52	nvt
Dorpsstraat	3	0000 AD	xxxxx	xxxx	Dorpsstraat	4,5	58,91	5	54	61	51	nvt
Dorpsstraat	3	0000 AD	xxxxx	xxxx	Dorpsstraat	7,5	58,65	5	54	60	51	nvt
Dorpsstraat	4	0000 AD	xxxxx	xxxx	Dorpsstraat	1,5	52,49	5	48	61	48	nvt
Dorpsstraat	4	0000 AD	xxxxx	xxxx	Dorpsstraat	4,5	53,61	5	49	60	43	nvt

- Afhankelijk van de keuze voor het aandachtsgebied worden geluidbelastingen dus bij woning 1 en 2, 1, 2 en 3 of bij alle 4 de woningen vastgesteld.
- Voor de woningen Dorpsstraat 3 en 4 geldt dat de bijdrage vanwege De Brink lager is dan de voorkeursgrenswaarde zodat cumulatie geen rol speelt

C. Vbt-subsidie verleend, saneringsprogramma nog op te stellen, 30 km/u nog in te stellen

U stelt op de gebruikelijke wijze een saneringsprogramma op. Voor de woningen die aan een weg liggen waar u 30 km/u als snelheid wilt instellen, neemt u dit als maatregel op. De maatregel kan simpelweg bestaan uit het plaatsen van een bord, maar ook uit het treffen van verkeersbeperkende en/of snelheidsremmende maatregelen. Indien deze maatregelen leiden tot een werkelijke afname van de geluidsbelasting van meer dan 3 dB komt het saneringsprogramma in aanmerking voor een subsidie voor verkeersmaatregelen, voor zover deze maatregelen niet meer kosten dan het rekenbedrag verkeersmaatregelen.

D. Vbt-subsidie verleend, saneringsprogramma opgesteld, Homa vastgesteld, 30 km/u nog in te stellen

Deze situatie zal zich waarschijnlijk niet vaak voordoen. In het saneringsprogramma heeft u immers de te treffen maatregelen goed overwogen en besloten geen 30 km/u in te stellen. Maar in het geval de omstandigheden zijn gewijzigd en u alsnog een maximumsnelheid van 30 km/u wilt instellen, dient u deze gewijzigde omstandigheden aan BSV te melden. Indien het instellen van 30 km/u als maximale snelheid slechts bestaat uit het plaatsen van een snelheidsbord en geen nadere verkeersmaatregelen worden getroffen, is een nieuw saneringsprogramma niet nodig. U dient wel de nieuwe (lagere) geluidsbelastingen te bepalen op grond waarvan wordt bepaald of de woningen voor gevelmaatregelen in aanmerking komen.

In het geval dat het instellen van een 30 km/u als maximale snelheid wel gepaard gaat met snelheidsremmende en verkeersbeperkende maatregelen is wel een nieuw saneringsprogramma nodig. Alleen dan kunnen deze verkeersmaatregelen in aanmerking komen voor een subsidie.