



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Saneringsprogramma wegverkeerslawaai

**Handreiking bij het opstellen van sanerings-
programma's voor lokale en regionale wegen**

Versie oktober 2018

Inhoud

1	Inleiding	3
DEEL 1	Proces sanering wegverkeerslawaaï	4
2	Toelichting sanering	4
3	Fase I - Aanvraag VBT-subsidie	9
4	Fase IIA - Opstellen saneringsprogramma	13
DEEL 2	Specificatie bij sanering wegverkeerslawaaï	17
5	Wettelijk kader	17
6	Fase I - Nadere specificaties aanvraag VBT-subsidie	18
6.1	Formulier VBT invullen	18
6.2	Woninglijst en controle	19
6.3	Akoestisch onderzoek toekomst zonder maatregelen	24
7	Fase IIA - Nadere specificaties saneringsprogramma	25
7.1	Formulier UK/S invullen	25
7.2	Woninglijst en controle	27
7.3	Akoestisch onderzoek en afweging maatregelen saneringsprogramma	27
8	Akoestisch onderzoek	31
8.1	Algemene eisen	31
8.2	Waar let BSV vooral op?	31
8.3	Geluidsbelasting per weg, afronding, aftrek en cumulatie	31
BIJLAGE 1	Woninglijsten	33
BIJLAGE 2	Sanering in Kaart	34

1 Inleiding

Sanering verkeerslawaaï

Het beleid van de overheid is er op gericht om het ontstaan van geluidshinder zoveel mogelijk te voorkomen, maar ook om geluidshindersituaties die al langer bestaan aan te pakken. Bij wegen staat dit laatste bekend als de 'sanering van verkeerslawaaï'. Terwijl gemeenten verantwoordelijke zijn voor het voorbereiden en uitvoeren van de sanering, is het Rijk verantwoordelijk voor de financiering ervan.

Subsidies

Zowel voor de voorbereiding van de saneringsprogramma's als de uitvoering van de saneringsmaatregelen is subsidie beschikbaar. Dit betreft respectievelijk de VBT-subsidie en UK-subsidie¹. Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV) verleent, namens de minister, de subsidies. Gemeenten kunnen bij BSV om subsidie vragen voor hun saneringsprojecten.

Doel van deze handreiking

Deze handreiking helpt gemeenten op weg bij het voorbereiden van saneringsprojecten en de aanvraag van de subsidies. De handreiking bestaat uit twee delen.

DEEL 1 is bedoeld voor de beleidsambtenaren die de aanpak van de geluidssanering als taak hebben.

DEEL 2 is gericht op de deskundigen die de benodigde onderzoeken uitvoeren.



De geluidssanering is gericht op de aanpak van de geluidsknelpunten die al waren ontstaan voordat de Wet geluidshinder van kracht werd.

Het **Bureau Sanering Verkeerslawaaï** (BSV) in Woerden voert namens het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de geluidssanering van gemeentelijke en provinciale infrastructuur uit. Gemeenten en provincies kunnen met hun saneringsprogramma's bij BSV terecht. BSV adviseert, toetst, en geeft op basis van een mandaat van de minister beschikkingen af en verleent subsidies. Op die manier stelt BSV andere overheden in staat hun saneringsprojecten optimaal uit te voeren. Op de website www.bsv.nu is praktische informatie over de werkwijze van BSV en inhoudelijke zaken terug te vinden.

DEEL 1: Proces sanering wegverkeerslawaaï

- Toelichting en doel van de sanering
- Instructie aanvraag VBT-subsidie
- Instructie opstellen saneringsprogramma

DEEL 2: Nadere specificaties

- Wettelijk kader
- Aanvraag VBT-subsidie (nadere toelichting)
- Saneringsprogramma (nadere toelichting)
- Akoestisch onderzoek

¹ VBT: Voorbereiding, Begeleiding en Toezicht
UK: Uitvoeringskosten

DEEL 1 Proces sanering wegverkeerslawaai

2 Toelichting sanering

Wat is het doel van de sanering verkeerslawaai?

Het doel van de sanering verkeerslawaai is de aanpak van bestaande geluidshinder langs gemeentelijke en provinciale wegen.

De aanpak van de geluidssanering langs rijkswegen en spoorwegen wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat en ProRail (MeerjarenProgramma Geluidsanering). Dit valt buiten de gemeentelijke saneringsverplichting.

Is de sanering van verkeersgeluid een verplichting?

De sanering verkeerslawaai is een wettelijke verplichting (Wet geluidhinder). Gemeenten moeten saneringsprogramma's opstellen en de geluidsmaatregelen uitvoeren.

Welke geluidsmaatregelen zijn mogelijk?

De sanering kan bestaan uit maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld verkeersmaatregelen of een stiller wegdek), in de overdracht (schermen of wallen) of aan de woning (gevelisolatie). De keuze voor een bepaald type maatregel hangt af van de mogelijkheden en effectiviteit. Dit is afhankelijk van de locatie. Op de aspecten die spelen bij de afweging van de verschillende maatregelopties wordt in hoofdstuk 4 nader ingegaan. De onderbouwing van de maatregelkeuze is een belangrijk onderdeel van het saneringsprogramma. Het gaat dus niet alleen om de beschrijving van de geluidsmaatregelen in het saneringsprogramma, maar ook om de motivatie van de keuze en afwegingen die daarbij zijn gemaakt.

Wat zijn saneringssituaties?

Saneringssituaties zijn woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen² met een geluidsbelasting door wegverkeer van meer dan 60 dB(A) in 1986. Het nu bepalen van de geluidsbelasting in 1986 is overigens niet nodig. De saneringsobjecten zijn, in verschillende fasen vanaf circa 1990 tot 2009, al geïnventariseerd door de gemeenten en gemeld bij de minister van VROM (later I&M nu I&W). Daarmee ligt de saneringsvoorraad vast. Niet of niet tijdig gemelde woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen zijn geen saneringssituaties³.

Elke gemeente heeft inzicht in de eigen saneringsvoorraad van eerder gemelde adressen. Bij BSV kan een gemeente ook de lijst met gemelde adressen en de geregistreerde status opvragen.



Wegverkeer is een belangrijke bron van geluidshinder.



De Eindstraat in Drunen is een stuk stiller geworden. Naast diverse ontmoedigende maatregelen voor het doorgaand verkeer, is het wegdek vervangen door geluidsreducerende klinkers. Er is voor klinkers gekozen om het verblijfskarakter van de weg te accentueren.

² Geluidsgevoelige bestemming zoals die destijds gedefinieerd waren in de Wet geluidhinder. Daaronder vallen bijvoorbeeld niet de woonwagenstandplaatsen en ligplaatsen voor woonschepen omdat die toen niet geluidsgevoelig waren.

³ Niet gemelde saneringsadressen vallen niet onder de sanering zoals gedefinieerd in artikel 89 van de Wet geluidhinder (Wgh) en voor financiering van overheidswege. Wel blijven gemeenten verantwoordelijk voor de geluidssanering van de saneringsobjecten ook als ze onverhoopt niet gemeld zijn (art. 126, lid 4, Wgh).

Sinds de melding van saneringsobjecten zijn tientallen jaren verstreken. Sommige saneringssituaties bestaan nu niet meer. Ook komt het voor dat de melding destijds onterecht was. Bij de voorbereiding van het saneringsprogramma moet per adres worden nagegaan of geluidssanering nog nodig is. Dit is onderdeel van het onderzoek. Hierop wordt later in dit hoofdstuk nog nader ingegaan.

Eerdere melding van de saneringsobjecten

De gemeenten hebben eerder hun saneringsobjecten gemeld. Dit was een verplichting in de Wet geluidhinder (art. 89 Wgh). Voor de melding van een saneringsadres waren de randvoorwaarden in de Wet geluidhinder artikel 88 van toepassing, zoals dat luidde voor 1 januari 2007. De 'deadline' voor de melding was 1 januari 2009 voor wegverkeerslawaaai ('Eindmelding'), waarbij wordt opgemerkt dat ook alle daarvoor gemelde woningen in het kader van de A-lijst, B-lijst, 70+ lijst gelden als 'gemelde adressen' en door BSV zijn geregistreerd (zie ook bijlage 2).

Welke grenswaarde geldt er voor de geluidsbelasting?

In de Wet geluidhinder⁴ is aangegeven dat burgemeester en wethouders een saneringsprogramma met maatregelen opstellen om de geluidsbelasting voor de saneringsobjecten zo veel mogelijk te beperken tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Maximale waarde 68 dB

Tussen 48 dB en 68 dB:

- ✓ Nader motiveren (zie afwegingskader)
- ✓ Eisen binnenwaarde

Voorkeursgrenswaarde 48 dB



Indien het niet mogelijk is om de 48 dB te halen dan kan een 'ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting' dan 48 dB worden vastgesteld. Er moet dan worden gemotiveerd waarom de bron- en overdrachtsmaatregelen, die nodig zouden zijn om de voorkeursgrenswaarde te halen, niet toegepast kunnen worden (zie ook 'Welke geluidsmaatregelen zijn mogelijk?'). Er gelden dan eisen voor het geluidsniveau binnen. Bij overschrijding van deze binnenniveaus is de toepassing van geluidsisolerende maatregelen nodig.

De maximaal vast te stellen ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting is 68 dB. Hiervan kan alleen worden afgeweken indien maatregelen om de 68 dB te halen technisch niet mogelijk zijn.

Welke subsidies zijn beschikbaar?

Er zijn twee subsidies beschikbaar:

- Voorbereidingssubsidie (VBT-subsidie): *voor de kosten van de voorbereiding, begeleiding en toezicht van een project. Met deze VBT-subsidie kan een gedetailleerd saneringsprogramma worden opgesteld.*
- Uitvoeringssubsidie (UK-subsidie): *Deze subsidie is bedoeld voor de kosten van uitvoering van de maatregelen in het saneringsprogramma. Subsidie is mogelijk voor verkeersmaatregelen, het aanbrengen van een stil wegdek, het plaatsen van een scherm/wal en voor de toepassing van gevelisolatie. Relevant is dat er bij de subsidieverlening een splitsing is tussen bron- en overdrachtsmaatregelen enerzijds en gevelmaatregelen anderzijds. Hierop wordt hierna nader ingegaan.*



Subsidie is beschikbaar voor voorbereiding en aanpak van de geluidssanering

⁴ In Afdeling 3, artikelen 87j, 89 en 90 gaan specifiek over deze bestaande situaties. Ook in enige andere artikelen, waaronder artikel 98 met betrekking tot reconstructies van wegen, is het een en ander over bestaande situaties geregeld.

Hoe verloopt het proces?

Het proces verloopt in grote lijnen in de volgende fasen.

- Fase I VBT-subsidie → zie hoofdstuk 3 van deze handreiking
- Fase IIA Saneringsprogramma en UK-subsidie bron- en overdrachtsmaatregelen → zie hoofdstuk 4
- Fase IIB UK-subsidie gevelmaatregelen*
- Fase III Uitvoering maatregelen en (financiële) afronding**

* Zie voor fase IIB de 'Handreiking gevelisolatie en saneringssubsidies' (download www.bsv.nu).

** Voor vragen over Fase III kunt u bij BSV terecht.

De fase I en IIA, die het onderwerp zijn van deze handreiking, zijn verder uitgewerkt in de navolgende twee processchema's. Onderzoek naar het geluidsniveau in de woningen en de eventueel benodigde gevelmaatregelen is nog niet aan de orde bij het opstellen van het saneringsprogramma. Dit volgt na het HoMa-besluit over de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting en maatregelen. De vastgestelde ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting is het uitgangspunt voor het woningonderzoek.

Fase I - VBT-subsidie

Stap	Wat?	Door wie?
1	Indienen aanvraag voorbereidingssubsidie Aanvragen kunnen alleen ingediend worden voor reeds gemelde saneringswoningen en voor de sanering vanwege één of meerdere lokale wegen. <i>Let op: aanvragen moeten ingediend worden voor 1 februari!</i>	Gemeente
2	Beoordelen subsidieaanvraag Indien nodig vraagt BSV aanvullende informatie op.	BSV
3	Verlening voorbereidingssubsidie óf bericht dat project in de wacht wordt gezet BSV geeft uiterlijk 1 juni van het betreffende jaar een reactie.	BSV

Fase IIA - Saneringsprogramma en UK-subsidie bron- en overdrachtsmaatregelen

Stap	Wat?	Door wie?
4	<p>Opstellen conceptsaneringsprogramma en voorleggen aan BSV:</p> <ul style="list-style-type: none"> - actualisatie akoestisch onderzoek; - onderzoek, afweging en keuze maatregelen incl. onderbouwing van de keuze* t.b.v. inspraakprocedure; - opstellen lijst vast te stellen ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting (per woning & waarneemhoogten). <p><i>Advies: leg tussentijdse vragen en eventuele problemen voor aan BSV.</i></p> <p>* Indien van toepassing berekening financiële doelmatigheid bij bron- en overdrachtsmaatregelen.</p>	Gemeente
5	<p>Beoordelen conceptsaneringsprogramma</p> <p>Indien nodig vraagt BSV aanvullende informatie op.</p> <p>NB Het concept-saneringsprogramma eerst laten goedkeuren door BSV alvorens de inspraakprocedure te starten.</p>	BSV
6	<p>Indienen saneringsprogramma en aanvraag UK-subsidie bron- en overdrachtsmaatregelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inspraakprocedure conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht; - reactie op de ingediende zienswijzen; - bij bron-/overdrachtsmaatregelen een kostenraming conform de subsidieregeling sanering verkeerslawaaï (zie hoofdstuk 4 en paragraaf 7.1). 	Gemeente
7	<p>'Ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting en maatregelen'-besluit (hierna HoMa)</p>	BSV

Geluidssanering en reconstructie

Bij een fysieke wijziging van een weg is geluidsonderzoek nodig. Daarbij moet worden vastgesteld of er sprake is van een geluidstoename. Als er een relevante geluidstoename is dan zijn geluidsmaatregelen noodzakelijk. Van een dergelijke 'reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder' is sprake als er een geluidstoename is van tenminste 1,5 dB op een woning of een andere geluidsgevoelige bestemming. Gelijktijdig met de aanpak van de toename in geluidsbelasting vanwege de reconstructie door de wegbeheerder, moet de aanwezige geluidssanering worden opgelost. Dat is een wettelijke verplichting. Opgemerkt wordt dat het gaat om de 'reconstructie van de weg' en niet om 'reconstructiewoningen'. Dat betekent dat bij 'reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder' de sanering moet worden meegenomen van alle saneringswoningen binnen de grenzen van de fysieke wegwijziging en niet alleen voor de woningen met een toename van 1,5 dB of meer.



Als de weg gewijzigd is, bijvoorbeeld bij aanleg van een rotonde, dan was daarvoor geluidsonderzoek nodig. BSV verlangt deze rapportages.

Dergelijke projecten kunnen het hele jaar door bij BSV worden ingediend. Daarvoor geldt niet de deadline van 1 februari, zoals genoemd in het voorgaande processchema, en ook de eis voor de minimale omvang van 25 woningen⁵ geldt dan niet.

⁵ De eis van minimaal 25 woningen volgt uit de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï (zie hoofdstuk 5).

Eerdere wijzigingen in uw saneringsproject

Indien in het verleden de weg fysiek is aangepast dan dient u bij de VBT-aanvraag het akoestische onderzoek (reconstructie-onderzoek) mee te zenden. Indien bijvoorbeeld rotondes zijn aangelegd dan zou het geluidsonderzoek er moeten zijn. Dit onderzoek is nodig om vast te stellen dat er **geen** sprake was van een reconstructie in de zin van de wet. Als dit geluidsonderzoek er niet is, neem dan contact op met BSV.

Het voert te ver om in deze handreiking in detail in te gaan op de 'gekoppelde sanering bij reconstructie'. Nadere informatie vindt u op de website van BSV. Indien u vragen heeft dan kunt u ook contact opnemen met BSV.

3 Fase I - Aanvraag VBT-subsidie

Voor saneringsobjecten (zie hoofdstuk 2) is het mogelijk subsidie aan te vragen, waarmee de sanering kan worden voorbereid. Om deze VBT-subsidie te ontvangen, moet een aantal stappen worden doorlopen. Dit hoofdstuk beschrijft deze stappen.

Nadere informatie over de aanvraag van de VBT-subsidie is opgenomen in hoofdstuk 6 (deel 2 van deze handreiking).

Waar is de VBT-subsidie voor bedoeld?

Zoals al aangegeven in het vorige hoofdstuk is de VBT-subsidie bedoeld voor tegemoetkoming in de kosten van de Voorbereiding, Begeleiding en Toezicht van een project. Met deze VBT-subsidie kan het geluidsonderzoek worden uitgevoerd en een gedetailleerd saneringsprogramma worden opgesteld.

Waar dien ik de VBT-subsidieaanvraag in?

Stuur uw aanvraag met de benodigde documenten per mail aan bsv@meursgeluid.nl.



1 februari is de deadline voor het indienen van de VBT-aanvraag

Welke gegevens zijn noodzakelijk om een VBT-subsidie aan te vragen?

Voor de aanvraag van een VBT-subsidie zijn de volgende documenten nodig:

- een ondertekend VBT-formulier (download format op www.bsv.nu). Meer informatie over het invullen van dit formulier vindt u in paragraaf 6.1;
- een volledig ingevulde en gecontroleerde woninglijst in Excel als bijlage bij het VBT-formulier (download format op www.bsv.nu). Op de hoofdlijnen van de controle gaat dit hoofdstuk in en nadere specificaties staan in paragraaf 6.2;
- een akoestisch onderzoek van de toekomstige geluidsbelasting zonder maatregelen (nadere info zie paragraaf 6.3 en hoofdstuk 8).

Hoe kies ik een projectgebied?

Een saneringsproject start met de keuze van een projectgebied. Denk er bij de keuze van het projectgebied aan dat u bron- en overdrachtsmaatregelen moet afwegen. Dit betreft de mogelijke beperking van het verkeer, rijsnelheid, stil asfalt en

schermen/wallen. Dit gaat het best als bijvoorbeeld het effect op alle saneringswoningen langs een bepaald wegvak of in een samenhangend gebied gelijktijdig worden beschouwd. Een lappendeken van saneringssituaties verspreid over een gemeente is dan minder geschikt. Maar als het gaat om het laatste saneringsrestant in de gemeente dan ontkomt u hier niet aan. Dan is het wel gewenst om een onderverdeling in logische deelgebieden te maken.

Minimaal 25 woningen

Het is van belang dat een projectaanvraag uit tenminste 25 woningen bestaat. Woningen die niet (meer) voor subsidie in aanmerking komen tellen hierbij niet mee. Het minimum van 25 hangt samen met de randvoorwaarden in de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaai. Zie voor een nadere toelichting deel 2 (hoofdstuk 5) waar ook is benoemd welke uitzonderingen er zijn op deze regel.

Tip: Op www.saneringinkkaart.nl ziet u de ligging van de saneringsobjecten. De inlogcode kunt u opvragen bij BSV. Een nadere toelichting staat in bijlage 2.

Tip: Aanpak van alleen de B-lijst, zonder het meenemen van A-lijst woningen of adressen van de eindmelding die langs dezelfde wegen liggen, is ongewenst. Een volledige saneringsaanpak in het projectgebied is nodig.

Tip: Een tip is ook om te kijken naar mogelijke samenloop met andere plannen in de gemeente. Aanleg van stille wegdekken kan kostenefficiënt als het bestaande wegdek aan vervanging toe is of als er andere (onderhouds-) werkzaamheden spelen, zoals de vervanging van het riool of het gasnet, waardoor het wegdek er toch uit moet. Denk ook aan nieuwe verkeersplannen, zoals verkeerscirculatieplan, herinrichting/reconstructie van wegen, de aankomende aanleg van een rondweg⁶.



Stiller wegdek tegelijk met lopend onderhoud kan kostenefficiënt zijn

Welke adressen tellen mee voor de subsidie (en welke niet)?

Alleen geluidsbelaste situaties die tot de saneringsvoorraad behoren, komen in aanmerking voor subsidie. Het adres moet dus gemeld zijn door de gemeente in het kader van de sanering (zie toelichting in hoofdstuk 2). Zoals eerder benoemd kan elke gemeente bij BSV de lijst met gemelde adressen en de geregistreerde status opvragen. Vervolgens is de actualisatie van de saneringslijst nodig (zie hierna).

Actualisatie van saneringsadressen

De gemeente moet de status van de gemelde saneringsobjecten bijwerken. Sinds de melding van saneringsobjecten zijn tientallen jaren verstreken. Sommige saneringssituaties bestaan nu niet meer. Ook komt het voor dat de melding destijds onterecht was. Bij de voorbereiding van het saneringsprogramma moet per adres de actuele situatie worden nagegaan. Hierbij zijn de volgende punten relevant.

Zoals hiervoor al aangegeven moet een saneringsobject gemeld zijn⁷.

Sanering is niet meer aan de orde als:

- er al gesaneerd is;
- na sloop;
- na wijziging in een niet geluidsgevoelige bestemming;
- bij een 30 km/uur-zone van de weg (waarmee de geluidzone vervalt en daarmee de Wet geluidhinder niet meer van toepassing is).

Tevens moet worden gecheckt of de melding destijds terecht was:

- het moet gaan om een op 1 maart 1986 aanwezige woning (of andere geluidgevoelige bestemming) die een geluidsbelasting ondervond vanwege een toen al bestaande weg. Als dat niet zo was, dan was de melding onterecht;
- niet in aanmerking voor sanering komen situaties waarin óf de woning of de weg, óf beide nieuw zijn geprojecteerd in een na 1 januari 1982 vastgesteld bestemmingsplan;
- woonwagendplaatsen en ligplaatsen komen niet in aanmerking, omdat die destijds niet als geluidgevoelig waren aangemerkt en dus niet onder de sanering vallen. De melding was dan onterecht.

Zie voor nadere specificaties rond dit punt paragraaf 6.2 in deel 2 van deze handreiking.

⁶ Deze handreiking gaat over de zogenoemde autonome sanering. Dat wil zeggen in de situatie 'zonder reconstructie van de weg'. Niettemin wordt dit hier genoemd als aanleiding om de sanering ter hand te nemen. Neem voor nadere informatie over sanering in samenhang met reconstructie van wegen contact op met BSV.

⁷ In principe kunnen geen adressen worden toegevoegd aan de lijst voor de sanering. Hierop zijn slechts een paar uitzonderingen mogelijk. Zie hiervoor paragraaf 6.2. Dit moet dan altijd worden voorgelegd aan en beoordeeld worden door BSV.

Is voor de VBT-subsidieaanvraag een geluidsonderzoek nodig?

Voor de VBT-aanvraag is een geluidsonderzoek nodig. De subsidie wordt namelijk vastgesteld op basis van de geluidsbelasting. Het gaat om een berekening van de geluidsbelasting zonder maatregelen. Daarbij wordt de prognose voor de geluidsbelasting in de toekomst (tenminste 10 jaar na nu) beschouwd.

Een afweging van maatregelen is voor de VBT-aanvraag nog niet aan de orde. Dat komt bij het conceptsaneringsprogramma.

Een belangrijke basis voor het geluidsonderzoek zijn de verkeersgegevens. Denk daarbij aan de verkeersintensiteit, snelheid en wegdektype. Zie hierna ook '*Hoe moeten de verkeersgegevens worden gepresenteerd en onderbouwd?*'.



Geluidsonderzoek is nodig voor de VBT-subsidieaanvraag en bij de voorbereiding van het saneringsprogramma

Wie kan het voor de VBT-aanvraag benodigde geluidsonderzoek uitvoeren?

Dit kan door een akoestisch specialist. Sommige, vooral grotere, gemeenten hebben die in huis. Andere gemeenten kunnen zich laten ondersteunen door omgevingsdiensten of adviesbureaus.

Hoe moeten de verkeersgegevens worden gepresenteerd en onderbouwd?

De verkeersgegevens liggen aan de basis voor de bepaling van de geluidsbelasting. Een heldere en goed onderbouwde beschrijving van de verkeersgegevens is nodig (met kaarten). Hoeveel verkeer rijdt er nu op de weg, wat is de prognose voor over 10 jaar na nu, en welke samenstelling heeft het verkeer dan? Zie voor de randvoorwaarden, de notitie de 'Notitie onderbouwing verkeersgegevens' BSV, 29 april 2015 (zie de website van BSV⁸). De verkeersgegevens dienen bij de uitgangspunten in het geluidsonderzoek te worden opgenomen.

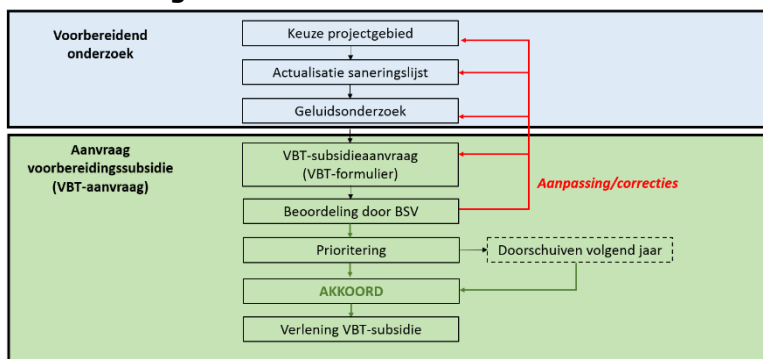
Is voor de VBT-aanvraag al inzicht nodig in de geluidsmaatregelen?

Nee dat hoeft nog niet. Zie ook '*Is er een geluidsonderzoek nodig?*'. Wel wordt u gevraagd op het VBT-formulier aan te geven aan welk type maatregelen wordt gedacht (bijvoorbeeld stiller wegdek, een geluidsscherm en/of gevelisolatie).

⁸ www.bsv.nu of www.bureausaneringverkeerslawaai.nl

Wat gebeurt er met mijn VBT-subsidieaanvraag?

BSV beoordeelt de aanvraag, de keuze van het projectgebied, het geluidsrapport en de geactualiseerde lijst met saneringsobjecten. Indien zaken onduidelijk zijn dan krijgt u daarover vragen. Indien nodig dan wordt u gevraagd de stukken aan te passen. Als de aangeleverde documenten voldoen kan afhankelijk van het budget in relatie tot de aanvragen een prioritering volgen. De laatste jaren (situatie 2018) zijn overigens alle projectaanvragen gehonoreerd. Na akkoord wordt de VBT-subsidie verleend.



Grote kans dat uw projectaanvraag wordt gehonoreerd

Inmiddels valt de sanering van rijksinfrastructuur wettelijk onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en ProRail. De ervaring leert dat de aanvragen die gemeenten en omgevingsdiensten nu indienen relatief geringer in financiële omvang zijn. Hoewel het totaal aantal aanvragen per jaar sterk is toegenomen, heeft uw projectaanvraag daarom een grote kans om nog in hetzelfde jaar te worden gehonoreerd.

Hoe wordt het VBT-subsidiebedrag bepaald?

Het subsidiebedrag wordt bepaald op basis van de geluidsbelasting zonder maatregelen. Het gaat om de som van het bedrag per woning op basis van de geluidsbelastingklasse. De subsidiebedragen zijn te vinden op de website van BSV (2018: € 150,- tot en met 55 dB en bij 56 dB of hoger € 600,-). Hiervoor is, zoals eerder al aangegeven, een geluidsonderzoek nodig.

Subsidieverlening en vaststelling VBT-subsidie

Relevant is het onderscheid tussen de verlening van de VBT-subsidie en de uiteindelijke vaststelling. De VBT-subsidie wordt verleend bij goedkeuring van de VBT-aanvraag. In een latere fase, na verder onderzoek in het kader voor het voorbereiden van de uiteindelijke uitvoering, wordt de VBT-subsidie definitief vastgesteld. Dit bedrag kan anders uitpakken omdat in een latere fase definitief zicht is op de betrokken saneringsadressen en geluidsbelastingen, de uiteindelijke maatregelen, bovendien gelden dan de definitieve rekenbedragen. Zie voor nadere informatie de website van BSV. Het wettelijk kader is kort benoemd in hoofdstuk 5.

4 Fase IIA - Opstellen saneringsprogramma

Na verlening van de VBT-subsidie (zie vorig hoofdstuk) verwacht BSV de aanlevering van een concept-saneringsprogramma. Hierbij geldt de planning zoals aangegeven in de brief waarin de verlening van de VBT-subsidie is benoemd. Dit hoofdstuk geeft aan wat er van u wordt verwacht.

Wat is een saneringsprogramma?

In het saneringsprogramma staat welke geluidsmaatregelen moeten worden getroffen. Daarvoor is geluidsonderzoek nodig. Dit is een vervolg op het eerste onderzoek voor de VBT-subsidieaanvraag. Voor de VBT-aanvraag was inzicht in de geluidsbelasting zonder maatregelen afdoende. Voor het saneringsprogramma is de afweging van mogelijke geluidsmaatregelen een essentieel onderdeel. Formeel stellen burgemeester en wethouders het saneringsprogramma op. In de praktijk kan ook een omgevingsdienst of een adviesbureau, namens een gemeente, het saneringsprogramma voorbereiden en afstemmen met BSV.



Let op! Maatregelen komen niet in aanmerking voor subsidie als de uitvoering al is gestart voordat op de subsidieaanvraag door de minister is beslist. Weinig tijd meer? Neem dan contact op met BSV.

Waar dien ik het (concept-)saneringsprogramma in?

Stuur uw concept-saneringsprogramma met de benodigde documenten aan de BSV-projectleider met wie u contact heeft gehad over de VBT-subsidie (of anders bsv@meursgeluid.nl). Vermeld het BSV-projectnummer.

Welke gegevens zijn noodzakelijk voor het indienen van het (concept)saneringsprogramma?

Het saneringsprogramma is het vervolg op de beschouwing bij VBT-aanvraag. Bij de VBT-aanvraag is het projectgebied vastgesteld, is de actuele situatie van de saneringsobjecten beschouwd en is een eerste onderzoek naar de geluidsbelasting uitgevoerd. Bij de voorbereiding van het saneringsprogramma ligt de focus op de beschouwing van de mogelijke saneringsmaatregelen. Hiervoor is nader akoestisch onderzoek nodig. Bij de voorbereiding van het saneringsprogramma kan bovendien het projectgebied enigszins worden aangepast en kan nadere informatie over de saneringsobjecten worden verwerkt.

Bij het indienen van het concept-saneringsprogramma bij BSV levert u de volgende documenten aan:

- een ondertekend UK/S-formulier (download format op www.bsv.nu). Meer informatie over het invullen van dit formulier vindt u in paragraaf 7.1;
- een volledig ingevulde en gecontroleerde woninglijst in Excel (download format op www.bsv.nu). Zie hiervoor paragraaf 0;
- een akoestisch onderzoek van de toekomstige geluidsbelasting zonder maatregelen, een afweging van de geluidsmaatregelen en, indien van toepassing, de geluidsbelasting met bron- en/of overdrachtsmaatregelen (zie paragraaf 7.3).

Evenals bij de VBT-aanvraag is een onderbouwing van de verkeerscijfers nodig.

Inspraak

Het concept-saneringsprogramma staat open voor inspraak. Dat betekent dat het concept-saneringsprogramma door de gemeente ter inzage moet worden gelegd, waarbij er zienswijzen kunnen worden ingediend. Voordat de gemeente of omgevingsdienst het saneringsprogramma definitief vaststelt en formeel voorlegt aan de minister, dienen de binnengekomen zienswijzen te worden afgewogen. Het komt voor dat de maatregelkeuze wordt bijgesteld naar aanleiding van binnengekomen zienswijzen. Na de wettelijke inspraakperiode stelt de gemeente het definitief saneringsprogramma, al dan niet gewijzigd, vast en legt het aan de minister voor ter goedkeuring. Bij akkoord stelt de minister de maatregelen en de uiteindelijk resterende geluidsbelasting vast (daarna volgt de bezwaar- en beroepsprocedure, waarbij BSV namens de minister de beslissing op bezwaar neemt en als verweerder optreedt na eventueel bij de Raad van State ingediende beroepsschriften).

Bij indienen van het definitieve saneringsprogramma gaat het om:

- geactualiseerde versies van de eerder genoemde documenten;
- een kopie van de publicatie van het concept-saneringsprogramma;
- een kopie van de zienswijzen en de schriftelijke reactie (met kenmerk en datumstempel);
- bij bron- en overdrachtsmaatregelen vraagt u meteen de UK-subsidie aan en levert daarvoor de benodigde stukken aan (zie tekstkader).

Uitvoeringssubsidies: Fase IIA - Bron- en overdrachtsmaatregelen en Fase IIB - Gevelmaatregelen

Fase IIA

BSV verleent de uitvoeringssubsidie voor bron- en/of overdrachtsmaatregelen gelijktijdig met de opstelling van het besluit ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidbelasting en maatregelen. Maar nog niet voor de gevelmaatregelen. Dat volgt na het HoMa-besluit.

Voor de aanvraag van de uitvoeringssubsidie van de bron- en overdrachtsmaatregelen zijn de volgende zaken nodig:

- bij verkeersmaatregelen: ingevuld Wba-formulier;
- bij stil wegdek: per cluster met saneringsobjecten de aanduiding van akoestisch relevante wegdeel (lengte en breedte van het stille wegdek), berekening doelmatigheid, akoestisch effect, stil wegdektype en berekend subsidiebedrag volgens Bijlage A, onderdeel 2 bij de subsidieregeling sanering verkeerslawaaï;
- bij scherm: per cluster met saneringsobjecten de uitwerking van de doelmatigheid en een volledig ingevuld normkostenformulier (uitwerking o.b.v. engineering).

Nadere informatie en formulieren vindt u op de website van BSV.

Fase IIB

Voor (aanvullende) gevelmaatregelen is het HoMa-besluit met de 'ten hoogste toelaatbare waarden voor de geluidsbelastingen' de basis voor het woningonderzoek. De uitvoeringssubsidie (aanvullende) gevelmaatregelen wordt dus pas na Fase IIA in Fase IIB, op basis van de door BSV goedgekeurde woningonderzoeken, verleend. Zie hiervoor de 'Handreiking gevelisolatie en saneringssubsidies' (download van website BSV). Volledigheidshalve wordt hier vermeld dat voor de aanvraag van de uitvoeringskosten van gevelmaatregelen de Gba-formulieren dienen.

Wat is relevant bij de keuze van geluidsmaatregelen?

Het geluidsonderzoek geeft inzicht in de geluidsbelasting. Daaruit blijkt waar en in welke mate de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Om een geluidshindersituatie op te lossen zijn verschillende maatregelen beschikbaar. De Wet geluidhinder hanteert daarin een voorkeursvolgorde:

1. bronmaatregelen;
2. overdrachtsmaatregelen;
3. maatregelen aan de woning;
4. bestemmingswijziging.

Bij voorkeur wordt geluidshinder dus bij de bron aangepakt. Dat kan bijvoorbeeld door een stil wegdek aan te leggen, het invoeren van een lagere maximumsnelheid of door (een deel van) het verkeer 'om te leiden'/'te ontmoedigen'. Helaas zijn bronmaatregelen niet altijd mogelijk of hebben ze onvoldoende effect. In dat geval wordt bezien of een geluidscherm of -wal soelaas biedt. Hiervoor moet onder andere voldoende ruimte beschikbaar zijn. Ook komt het voor dat de kosten te hoog zijn. Als bron- en/of overdrachtsmaatregelen niet toepasbaar zijn of onvoldoende effect geven dan wordt het geluidsniveau in de woning onderzocht. Indien nodig dan wordt de geluidsisolatie van de woning verbeterd door bijvoorbeeld het aanbrengen van beter geluidsisolerend glas en geluiddempende ventilatievoorzieningen). Als ook dat (technisch) niet mogelijk is dan kan het nodig zijn om de woonbestemming van het adres te halen of het pand te slopen. Duidelijk zal zijn dat het dan gaat om bijzonder lastige locaties en het slechts een uiterst middel is.

Ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting

Een ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidbelasting hoger dan 48 dB kan enkel worden vastgesteld als er bezwaren zijn van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard tegen de toepassing van verdergaande maatregelen. Zoals al aangegeven in hoofdstuk 2 is de mogelijkheid van een 'ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidbelasting' in principe beperkt tot de maximale waarde van 68 dB. Relevant is verder dat ook bij 48 dB of lager een 'een ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting' wordt vastgesteld. Kortom, voor alle saneringsobjecten wordt een ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting vastgesteld⁹. De ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen moeten worden geregistreerd door het kadaster. Dit is onderdeel van het afronden van de sanering.

Onderbouwing van de maatregelkeuze is essentieel

Bij overschrijding van de 48 dB is een onderbouwing van bezwaren tegen bron- en overdrachtsmaatregelen noodzakelijk. Die moet volledig en afdoende zijn.

Volledig

Het moet een volledige afweging van maatregelen zijn. Dat betekent enerzijds dat alle clusters c.q. saneringssituaties binnen het project zijn gezien en anderzijds dat alle maatregelvarianten zijn betrokken in de afweging. Dat wil zeggen dat inhoudelijk moet worden ingegaan op verkeersmaatregelen, stil(lere) wegdekken en overdrachtsmaatregelen. In bijzonder lastige situaties kan ook het 'onttrekking aan de geluidgevoelige bestemming' als maatregel worden gezien maar veelal is dat niet nodig.

Afdoende

De maatregelafweging is in ieder geval onvoldoende gemotiveerd als hierin alleen staat dat deze stuit op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Er moet minimaal worden toegelicht waarom dit zo is en bij voorkeur worden verwezen naar (openbare) bronnen waar dit uit volgt.

In deel 2 van deze handreiking wordt nader ingegaan op de eisen die worden gesteld worden aan de onderbouwing van de keuze voor de geluidsmaatregelen.

Eisen aan het geluidsniveau binnen

Als het niet mogelijk is om (voldoende) bron- of overdrachtsmaatregelen te treffen om de 48 dB te bereiken, dan is nader onderzoek nodig naar het geluidsniveau in de woning. Indien nodig dan wordt de woning met gevelmaatregelen geïsoleerd. Als ook dat redelijkerwijs niet mogelijk is, dan kan worden gedacht aan het onttrekken van de woning aan de woonbestemming.

Voorbeeld 1: Overdrachtsmaatregel

ALTIJD ONVOLDOENDE:

Het plaatsen van een geluidsscherm stuit op bezwaren van landschappelijke aard.

BETER:

Het plaatsen van een geluidsscherm stuit op bezwaren van landschappelijke aard. Een geluidsscherm verstoort namelijk het open karakter van de omgeving.

UITSTEKEND:

Het plaatsen van een geluidsscherm stuit op bezwaren van landschappelijke aard. Een geluidsscherm verstoort namelijk het open karakter van de omgeving. Dit volgt uit structuurvisie van de gemeente X voor het gebied heeft vastgesteld bij besluit van Y met kenmerk Z.

Voorbeeld 2: Bronmaatregel

ALTIJD ONVOLDOENDE:

Het aanleggen van een dunne deklaag is niet mogelijk vanwege een verkeerskundig bezwaar.

VOLDOENDE:

Het aanleggen van een dunne deklaag is niet mogelijk vanwege een verkeerskundig bezwaar. Bij een kruispunt is er sprake van optrekkend en afremmend (wringend) verkeer, waardoor een dunne deklaag zeer snel kapot gereden wordt.

⁹ Dit geldt niet voor adressen waarvoor de saneringsplicht is vervallen (bijvoorbeeld als een 30 km/u-zone is ingevoerd of het adres niet meer geluidgevoelig is)

Wanneer onderzoek naar gevelmaatregelen?

Onderzoek naar het binnenniveau en de eventueel benodigde gevelmaatregelen wordt pas uitgevoerd na vaststelling van het saneringsprogramma (en niet bij de voorbereiding daarvan). Gevelmaatregelen zijn overigens alleen nodig als het geluidsniveau binnen hoger is dan de daarvoor geldende eis voor de binnenwaarde. Hierop wordt nader ingegaan in de 'Handreiking gevelisolatie en saneringssubsidie' (website van BSV¹⁰).

Kansen voor combinatie met thermische isolatie

In veel gevallen zijn geluidsisolerende maatregelen aan de gevel nodig. Daarnaast moeten woningen ook worden geïsoleerd voor energie. In de periode tot 2050 moet de hele woningvoorraad energieneutraal worden gemaakt. Hier liggen dus kansen voor combinatieprojecten.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in samenwerking met Antea Group een Handreiking opgesteld voor het combineren van een geluidisolatieproject met energiebesparende maatregelen. De bedoeling is dat geluidmedewerkers bij gemeenten en omgevingsdiensten kijken of een geluidisolatieproject kan worden gecombineerd met energiematregelen en dat energiemedewerkers bij een energieproject kijken of op de projectlocatie nog een geluidsanering of een wegproject met een relevante geluidtoename moet worden toegevoegd. Voor beide situaties biedt de Handreiking adviezen en hulpmiddelen. De Handreiking beschrijft ook voorbeelden van uitgevoerde projecten met contactgegevens van betrokkenen. Ook zonder extra budget is een (light-variant van een) combiproject mogelijk.



Zijn er mogelijkheden voor geluidsisolatie in combinatie met thermische isolatie?

De handreiking vindt u op de website van BSV.

Wat gebeurt er met het (concept-)saneringsprogramma en aanvraag UK-subsidie?

U moet eerst het concept-saneringsprogramma voorleggen aan BSV. De daarvoor benodigde stukken zijn hiervoor benoemd. BSV beoordeelt dit concept. Indien zaken onduidelijk zijn dan krijgt u daarover vragen en als dat nodig is dan wordt u gevraagd om de stukken aan te passen.

Als de aangeleverde documenten voldoen dan kunt u de inspraakprocedure starten (AWB-procedure). Daarna dient u, zoals hiervoor al aangegeven, het definitieve saneringsprogramma samen met de zienswijzen en de reactie in bij BSV. Bij toepassing van bron- en overdrachtsmaatregelen, vraagt u tegelijkertijd de UK-subsidie aan voor deze maatregelen. Eerder is al beschreven hoe u dit doet.

Onderzoek naar eventuele gevelmaatregelen is op dat moment uitdrukkelijk nog niet aan de orde. BSV neemt, namens de minister, vervolgens het besluit met betrekking tot de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting(en) en maatregelen. U ontvangt deze HoMa-beschikking. Op basis van dat besluit kan de volgende fase starten waarin de binnenniveaus en de eventueel benodigde gevelmaatregelen worden gezien (Fase IIB).

Hoe wordt het UK-subsidiebedrag bepaald?

Voor de bepaling van het UK-subsidiebedrag geldt de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï (zie hoofdstuk 5). In het tekstkader over de uitvoeringssubsidies eerder in dit hoofdstuk is daar al iets over vermeld. Verder wordt daarop ingegaan in paragraaf 7.1.

¹⁰ www.bsv.nu of www.bureausaneringverkeerslawaaï.nl

DEEL 2 Specificatie bij sanering wegverkeerslawaaï

5 Wettelijk kader

Wet geluidhinder

De aanpak van de geluidssanering is opgenomen in de Wet geluidhinder. Daarin is aangegeven dat Burgemeester en wethouders een programma van maatregelen opstellen om de geluidsbelasting voor de saneringsobjecten zo veel mogelijk te beperken tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

In Afdeling 3, artikelen 87j, 89 en 90 gaan specifiek over deze bestaande situaties. Ook in enige andere artikelen, waaronder artikel 98 met betrekking tot reconstructies van wegen, is het een en ander over bestaande situaties geregeld.

Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï

In de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï (Ssv) is het wettelijk kader voor de saneringssubsidie vastgelegd. Enkele belangrijke punten zijn:

- alleen geluidsbelaste situaties die tot de saneringsvoorraad behoren, komen in aanmerking voor subsidie op basis van de Ssv;
- de gemeente moet de status van de gemelde saneringsobjecten bijwerken; hierop is al ingegaan in hoofdstuk 3 en wordt nader ingegaan in paragraaf 6.2;
- maatregelen komen niet in aanmerking voor subsidie als de uitvoering al is gestart voordat op de subsidieaanvraag door de minister is beslist.
- de volgende maatregelen zijn subsidiabel binnen de Ssv (en andere niet):
 - bronmaatregelen: stille wegdekken, verkeersmaatregelen, raildempers,
 - overdrachtsmaatregelen: geluidschermen en -wallen,
 - maatregelen aan de woning: gevelisolatie,
 - bestemmingswijziging: onttrekken van een woning aan de woonbestemming¹¹.

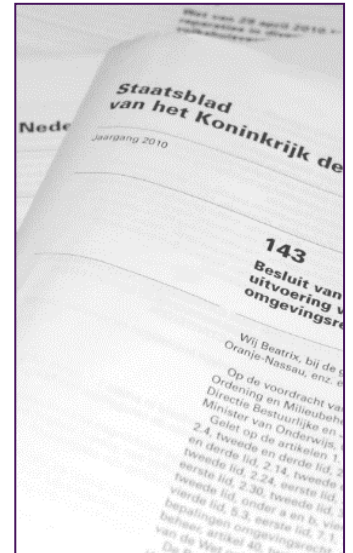
Op de website van BSV¹² vindt u nadere informatie over de verschillende maatregelen en de subsidiemogelijkheden.

Minimale omvang van 25 saneringsobjecten

Het is van belang dat een projectaanvraag uit tenminste 25 woningen bestaat. Dit hangt samen met de randvoorwaarden in de Ssv voor de prioritering in artikel 10 van de Ssv. In dat artikel is aangegeven dat voor de prioriteringsvolgorde het rekenkundige gemiddelde van de geluidbelasting van de 25 hoogste geluidbelastingen telt.

In de volgende gevallen kan de aanvraag ook uit minder dan 25 woningen bestaan:

- als de totaal te saneren voorraad van de gemeente minder is dan 25 woningen;
- als het gaat om een aanvraag voor een reconstructie van een weg en de samenhangende saneringsaanpak;
- als de saneringsaanpak het "onttrekken van de bestemming" betreft.



¹¹ Indien een woning een hoge geluidsbelasting heeft kan het onttrekken van de bestemming een oplossing zijn voor de geluidhindersituatie. De aanleiding voor het onttrekken van de bestemming moet wel gelegen zijn in het oplossen van de geluidhindersituatie om voor subsidie in aanmerking te komen.

¹² www.bsv.nu of www.bureausaneringverkeerslawaaï.nl zoek naar 'maatregelen'.

6 Fase I - Nadere specificaties aanvraag VBT-subsidie

Dit hoofdstuk geeft een nadere toelichting op de aanvraag van de VBT-subsidie en is een vervolg op hoofdstuk 3 in deel 1 van deze handreiking.

6.1 Formulier VBT invullen

De aanvraag voor de VBT-subsidie doet u met het formulier VBT. Dit formulier vindt u op de website van BSV (Lokale sanering > Subsidie > Formulieren). Het betreft een word-document dat u verder kunt invullen. Hierna wordt nader ingegaan op punten die relevant zijn bij het correct invullen van dit formulier.

Kerngegevens

- Gemiddelde geluidsbelasting van de 25 hoogst geluidsbelaste saneringsobjecten: *rekenkundig gemiddelde (niet logaritmisch middelen) en met 2 decimalen*¹³.
- Maatgevende weg(en): *dit moet aansluiten op de maatgevende wegen, zoals vermeld bij de gemelde woningen (lijst opvraagbaar bij BSV)*
- Aantal gemelde saneringsobjecten (met onderscheid naar woningen, andere geluidgevoelige bestemmingen en terreinen): *Dit betreft het aantal gemelde adressen langs de maatgevende weg(en) voor zover binnen het project (en nog niet de status 'Gereed' bij BSV¹⁴). Dit moet aansluiten op de registratie bij BSV. Ook als een woning niet meer bestaat of niet meer geluidsgevoelig is dan telt die mee. Voor een toelichting op de actualisatie wordt verwezen naar paragraaf 6.*
- Uitkomst van voorschotberekening VBT-subsidie: *Op basis van de adressen en geluidbelastingen wordt het voorschot berekend (zie ook hoofdstuk 3). Hierbij tellen alleen de adressen waarvoor de saneringsplicht nog bestaat. Bijvoorbeeld niet als de woning niet meer bestaat en/of niet meer geluidsgevoelig is en/of onder de voorkeursgrenswaarde uitkomt. Ook niet als de zone vervallen is (30 km/uur). De aantallen die hier meetellen wijken dus af van het eerder genoemde 'aantal gemelde saneringsobjecten'*

Aard van de maatregelen

Hier kunt u aangegeven welk maatregelen naar verwachting mogelijk/nodig zijn (bron, overdracht, gevel). Dit kan simpelweg worden aangekruist. Een uitgebreide afweging, zoals een volledige uitwerking van de financiële doelmatigheid, is niet nodig voor de VBT-aanvraag. Dat volgt later bij het concept-saneringsprogramma.

Ook wordt gevraagd om aan te geven of er eventueel mogelijkheden zijn voor combinatie met andere maatregelen (zoals thermische isolatie) en/of bijdragen van derden.

Verklaringen

In de praktijk wordt de opsomming van verklaringen wel eens geïnterpreteerd als een keuzelijst. Dat is echter niet de bedoeling. U hoeft hier niets in te vullen of aan te kruisen. De aangegeven punten kunt u beschouwen als een checklist, die nader is toegelicht in paragraaf 6. Met de ondertekening wordt aangegeven dat aan deze punten is voldaan. Verklaard wordt bijvoorbeeld dat de saneringsobjecten zijn gemeld en dat enkel subsidie wordt gevraagd voor de nu nog actuele saneringssituaties. Zoals vermeld geldt de VBT-subsidie bijvoorbeeld niet voor adressen die inmiddels niet (meer) geluidsgevoelig zijn en/of langs een weg liggen waar de 30 km/uur is ingevoerd. De uitkomst van deze check dient per adres te worden aangegeven in de bijlage 'lijst met saneringsobjecten'.

¹³ Dit gemiddeld telt voor de bepaling van de prioritering van het project.

¹⁴ Nadrukkelijk gaat het hier om de status 'gereed' bij BSV en niet bij de gemeente. Als bij de gemeente bekend is dat de sanering al is uitgevoerd (dus in de praktijk 'gereed') maar dat is nog niet opgenomen in de BSV-registratie dan moet het adres WEL worden meegenomen in het saneringsprogramma. Formeel moet namelijk nog het besluit over maatregelen en ten hoogst toelaatbare waarde van de geluidbelasting worden genomen. Tenzij deze al is genomen.

6.2 Woninglijst en controle

De saneringsobjecten in het project moeten worden opgenomen in een lijst. De lijst moet digitaal aan BSV worden aangeleverd volgens een vast format in Excel. Dit format kan worden gedownload van de website van BSV.

De lijst betreft de saneringsadressen, saneringsstatus en geluidsbelasting. Hierbij geldt het volgende:

- *Saneringsadressen:* voor de saneringssubsidie zijn de gemelde saneringsobjecten het uitgangspunt. Dit is hierna verder uitgewerkt bij de punten 1, 2 en 3¹⁵.
- *Saneringsstatus:* zoals eerder aangegeven zijn sinds de melding van de saneringsadressen een flink aantal jaren verstreken. Relevant is de actuele status na te gaan. Is het bijvoorbeeld nog steeds een geluidsgevoelige bestemming of is bijvoorbeeld een 30 km/uur-zone ingesteld waarmee de saneringsplicht is vervallen (hetzelfde geldt voor een woonerf). De verschillende checks worden hierna punt voor punt benoemd¹⁵.
- *Geluidsbelasting:* de geluidsbelasting is nodig voor de berekening van het VBT-subsidiebedrag. Het betreft de geluidsbelasting in het toekomstig maatgevend jaar zonder maatregelen (zie paragraaf 6.3). Pas bij het saneringsprogramma is ook de afweging van maatregelen en de geluidsbelasting met eventuele bron- of overdrachtsmaatregelen nodig. Zie hiervoor het volgende hoofdstuk.

1. Alle saneringsobjecten binnen gebied meenemen

Na vaststelling van het projectgebied is belangrijk te controleren of alle saneringsadressen binnen het aandachtsgebied zijn meegenomen. Het komt in de praktijk namelijk geregeld voor dat een of meerdere losse woningen worden vergeten¹⁶. Dit kan door een afwijkend adres op de hoek van straten, of bij ligging in het verlengde van een weg waarbij de naam van de maatgevende weg afwijkt.

Ook kan het wel eens zijn dat het meenemen van (een) enkele extra woning(en) eenvoudigweg een meer logische afronding van de sanering binnen een bepaald gebied mogelijk maakt. Naast de saneringslijst is de webapplicatie 'Sanering in Kaart' hierbij vaak een handig hulpmiddel. Zie voor een toelichting op 'Sanering in Kaart' bijlage 2.

2. Gemelde saneringsobjecten (en correcties)

Zoals al aangegeven heeft BSV namens het ministerie het officiële bestand met gemelde saneringsobjecten in beheer. Dit is het uitgangspunt voor de sanering (zie Hoofdstuk 2). De meeste gemeenten hebben hiervan kopieën ontvangen en veelal wordt de voortgang van de sanering ook zelf bijgehouden aan de hand van die bestanden. Het blijft echter altijd mogelijk bij BSV een actueel adresbestand per gemeente op te vragen. *Dat wordt ook aangeraden.* Het adres van het saneringsobject moet dus overeenkomen met een adres op de 'meldingslijst'. Hierop zijn een paar uitzonderingen die in het navolgende kader zijn aangegeven.

Verder is het van belang na te gaan of de melding destijds terecht was. Denk bijvoorbeeld aan woonwagenstandplaatsen en ligplaatsen. Die waren ten tijde van de eindmelding niet geluidsgevoelig maar in sommige gevallen komen die toch voor op de saneringslijst. Dat is dan onterecht en daarvoor moet worden gecorrigeerd.

¹⁵ Punten die daarbij van belang zijn, zijn overeenkomstig onderdeel '5. Verklaringen' op het VBT-formulier.

¹⁶ Op meldingslijst is per adres de maatgevende weg aangegeven. Als een saneringsproject een bepaalde weg betreft dan moeten ook alle gemelde adressen langs deze weg worden meegenomen.

Uitzonderingssituaties: adres niet op 'meldingslijst', toch recht op subsidie

Het principe is dat het aantal saneringsadressen (de saneringsvoorraad) niet kan toenemen. Een bij de melding vergeten woning c.q. een niet gemeld adres kan dus niet worden toegevoegd. Er zijn evenwel situaties die voldoen aan dit principe maar waarbij het adres niet op de lijst met gemelde saneringsobjecten voorkomt. In dat geval kan het adres wel worden geaccepteerd door BSV als een saneringsobject (en correctie op de lijst wordt doorgevoerd). Het is niet mogelijk om voor alle situaties vooraf een sluitende regel op te stellen. In de praktijk zal vaak per geval een afweging moeten worden gemaakt of een niet als zodanig gemeld adres toch voor sanering in aanmerking komt.

Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Een niet gemeld adres kan worden geaccepteerd wanneer er sprake is van een kennelijke verwisseling met een ander pand. Het achterliggende principe daarbij is dat in zo'n geval de totale saneringsomvang niet toeneemt. Het onbedoeld gemelde pand moet ook geen aanspraak op sanering kunnen maken. Voor A-lijstwoningen gaat dit dus niet op. Omdat een ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting al is vastgesteld voor A-lijstwoningen is het niet mogelijk dat hiervoor nu wordt aangegeven dat er een verwisseling is (geweest).
- Een niet gemeld adres kan worden geaccepteerd wanneer het adres deel uitmaakt van een bouwkundige eenheid waarvan duidelijk is dat het de bedoeling was deze eenheid als sanering te melden en het destijds bij de melding niet duidelijk was dat het daarbij om meerdere adressen ging. Bij een pand met huisnummer 26 kunnen 26A en 26B dus worden geaccepteerd wanneer het een bouwkundige eenheid betreft en er geen aparte ingangen zijn.
- Het niet gemelde deel van een 2-onder1-kapper komt op grond van deze lijn niet in aanmerking voor sanering. Vanwege de twee ingangen moest –destijds bij de melding- duidelijk zijn dat het om twee adressen ging.
- Bij appartementen moeten in principe alle individuele woningen zijn gemeld wanneer dit afzonderlijke adressen betreffen.
- Indien er binnen een adres na 1 januari 2009 aantoonbaar een splitsing in deelnummers heeft plaatsgevonden kunnen deelnummers worden geaccepteerd. Een bejaardentehuis waar de adressen van de individuele woningen bestaan uit kamernummers, wordt geacht als geheel te zijn gemeld.

3. Niet vanwege Rijksweg of hoofdspoorweg

De sanering langs Rijkswegen en spoorwegen worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en ProRail binnen het MJPG (MeerJaren Programma Geluid). De adressen die gemeld zijn vanwege een Rijksweg of het spoor dienen dan ook niet te worden opgenomen in het saneringsprogramma voor gemeentelijke of provinciale wegen.

Woningen langs voormalig rijkswegen, die inmiddels worden beheerd door bijvoorbeeld de provincie of gemeente, kunnen overigens wel worden gesaneerd met projectsubsidie van BSV.

4. Niet eerder saneringsmaatregelen

Bij afmelding van de woning aan het einde van een project wordt de status formeel gewijzigd in 'gereed'. Indien een adres in de BSV-registratie de status 'gereed' heeft (met vermelding projectnummer van het eerdere saneringsproject) dan is de sanering niet meer aan de orde. Deze adressen kunnen dan ook niet worden meegenomen in de VBT-aanvraag noch in het saneringsprogramma.

Aandacht is nodig voor de volgende bijzondere situaties:

1. wel al HoMa-beschikking¹⁷ maar nog geen status 'gereed';
2. nog geen HoMa-beschikking maar wel status 'gereed';
3. weigeraar oud.

A-lijstwoningen

De voortgang van de sanering van A-lijstwoningen met ISV geld is nooit centraal bijgehouden. Dit betekent dat voor een groot aantal reeds gesaneerde saneringsobjecten de status bij BSV nog op 'niet gereed' staat. Bij gemeenten is deze informatie in het overgrote deel wel beschikbaar. Daarom stelt BSV het op prijs dat gemeenten de juiste status van reeds gesaneerde A-lijstwoningen doorgeven. In het algemeen is dit ook gebeurd in het kader van een landelijke opschoonactie van de saneringsvoorraad in 2018.

Van A-lijstwoningen binnen projectgebieden zal de informatie eigenlijk altijd worden uitgewisseld bij de VBT-subsidieaanvraag. Dit om geen woningen te vergeten en om naar een samenhangende afronding van de sanering in een bepaald gebied te streven.

¹⁷ HoMa staat voor 'ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting en maatregelen'.

Ad 1. Wel al HoMa=beschikking maar nog geen status 'gereed'

In dit geval is er een HoMa-beschikking¹⁸ bij BSV bekend maar heeft het adres nog niet de 'status gereed'. Er zijn dan twee opties:

1. De maatregelen zijn al gereed maar nog niet bij BSV 'gereed gemeld' door de gemeente. Dit 'gereed melden' kan de gemeente altijd doen¹⁹. Een VBT-aanvraag is daarvoor een goed moment. De zichtbare aanwezigheid van geluidsmaatregelen, bijvoorbeeld als er suskasten te zien zijn, is een teken dat de sanering gereed is²⁰. Als de sanering gereed is dan komt het desbetreffende adres of adressen niet meer in aanmerking voor saneringssubsidie. In dit verband is de situatie van de A-lijst woningen relevant (zie kader).
2. De maatregelen zijn nog niet getroffen en dientengevolge ook niet 'gereed gemeld'. Dan zijn er een aantal mogelijkheden:
 - a. Als de HoMa gevelmaatregelen betref dan moeten die nog worden aangebracht. Daarvoor kan ook subsidie worden aangevraagd. De gevelmaatregelen moeten dan worden gedimensioneerd op het toekomstig maatgevend jaar uit het geluidsonderzoek dat u nu uitvoert. Er is evenwel al een ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting vastgesteld en die wordt niet gewijzigd. De actualisatie van de geluidsbelasting is dus sec voor een goede dimensionering van de gevelmaatregelen.
 - b. Het is echter ook mogelijk om opnieuw bron- en/of overdrachtsmaatregelen te overwegen. De adressen met een al vastgestelde ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting tellen dan mee in de doelmatigheidsafweging. Er komt dan een nieuwe HoMa-beschikking en de eerdere HoMa wordt ingetrokken.



De zichtbare aanwezigheid van geluidsmaatregelen is een teken dat de sanering gereed is

Ad 2. Nog geen HoMa wel al status 'gereed'

Dit betreft de omgekeerde situatie als bij het vorige punt. Bij BSV is op eerder aangegeven van de gemeente de status 'gereed' geregistreerd, maar er is geen saneringsprogramma noch een HoMa-besluit. Dat komt bijvoorbeeld voor bij 'B-lijst'-woningen, waarbij de inschatting is gemaakt (of vastgesteld met een onderzoek) dat de binnenwaarde voldoet. Er is echter nog geen ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting vastgesteld en daarmee ook geen formeel afgehandelde sanering. Indien dergelijke adressen voorkomen binnen de grenzen van uw project, dan kan de sanering ook eenvoudig formeel worden afgehandeld door de geluidsbelasting te berekenen en mee te nemen in de aanvraag. Dergelijke adressen kunnen ook meetellen in de doelmatigheidsafweging.

Ad 3. Let op! Weigeraar oud

Het komt voor dat bij een eerder saneringsproject gevelmaatregelen en/of gevelonderzoek is geweigerd. Momenteel heeft een dergelijke 'weigering' een formele status. Dit wordt ook geregistreerd bij het kadaster. Voor 20 oktober 2006, de inwerkingtreding van het besluit Geluidhinder, was dit nog niet het geval. Dit betekent dat de A-lijst adressen waar gevelmaatregelen eerder zijn geweigerd 'weigeraars oud' worden genoemd. Voor deze adressen moet nu opnieuw c.q. alsnog worden nagegaan of gevelmaatregelen nodig zijn en moet het treffen van gevelmaatregelen worden aangeboden aan de eigenaren. Voor het benodigde onderzoek en de maatregelen is subsidie beschikbaar. De desbetreffende adressen kunnen dus worden meegenomen in de VBT-aanvraag (en later ook bij de uitvoeringskosten) en moeten ook worden vermeld op de lijst met saneringsobjecten.

¹⁸ Ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidsbelasting zijn in ieder geval al vastgesteld voor 'A-lijst'-adressen en adressen die in een project met BSV-projectnummer '529.7xx.xx' zaten.

¹⁹ Opgemerkt wordt dat BSV de 'gereedmelding' registreert maar daar in principe niet op toetst. Kortom, BSV-registratie is geen toetsing of goedkeuring. De gemeente is en blijft verantwoordelijk. Voor de 'gereedmelding' heeft BSV een melding nodig. Dat kan zijn een e-mail of een brief en die wordt bij BSV in het dossier opgenomen. De melding kan ook door een adviseur worden gedaan als dat in het kader van een aanvraag van een gemeente gebeurt.

²⁰ Let op! Soms zijn maatregelen getroffen vanwege een andere geluidsbron dan de bron voor de sanering. Dan kan het zo zijn dat de sanering nog niet is opgelost.

Voor de adressen op de A-lijst zijn eerder al ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting vastgesteld. Het betrof saneringsobjecten met 65 dB(A) of hoger én waar gevelmaatregelen door de gemeente destijds als enige oplossing werd gezien. In dat geval moet in het geluidsrapport (en ook het VBT-formulier) duidelijk vermeld worden dat het 'A-lijst, weigeraar oud' betreft. Omdat al een waarde is vastgesteld hoeft dat niet nogmaals.

5. Bestemd voor 1 januari 1982 en aanwezig op 1 maart 1986

Het gaat bij dit onderdeel om de volgende twee regels:

- A. indien een woning (of ander geluidgevoelig saneringsobject) niet aanwezig was op 1 maart 1986, dan is er geen sprake van een saneringssituatie;
- B. indien de woning of de weg nieuw is bestemd in een na 1 januari 1982 vastgesteld bestemmingsplan, dan is er geen sprake van een saneringssituatie. Dit houdt in dat het de vraag is wanneer Burgemeester en Wethouders besloten hebben de bouw van de woning op die locatie mogelijk te maken

Ad A

Voor de sanering is de situatie op 1 maart 1986 maatgevend. Als een woning (of ander geluidgevoelig saneringsobject) er op dat moment nog niet was dan kan er dus geen sprake zijn van een saneringssituatie. Het bouwjaar is terug te vinden in de BAG (Basisregistraties Adressen en Gebouwen). De BAG-viewer is op internet raadpleegbaar. Houdt hierbij rekening met het feit dat bouwjaar uit de BAG niet altijd aansluiten op het daadwerkelijke bouwjaar van de woning.

Ad B

Een check op het bestemmingsplan is in principe nodig voor woningen met bouwjaar van 1982 tot en met 1986. Het blijkt echter niet altijd eenvoudig om bestemmingsplannen van die tijd gemakkelijk in de archieven terug te vinden. Meestal wordt dit onderzoek dan ook slechts uitgevoerd in situaties waarin aanwijsbare redenen tot twijfel is. Als geluidsmaatregelen aan de gevel van de woningen (suskasten) zichtbaar zijn dan is het een aanwijzing dat bij de bouw al maatregelen in het kader van de geluidwering zijn getroffen. Dan kan worden aangenomen dat het bestemmingsplan van na 1 januari 1982 is en is geen sprake van een saneringssituatie.

Bouwjaar, stappenplan

- Voor 1982: woning komt in aanmerking voor de sanering.
- Na 1 maart 1986: woning komt niet in aanmerking.
- Bouw tussen 1 januari 1982 en 1 maart 1986, dan is onderzoek bestemmingsplan nodig →
 - Bestemd na 1 januari 1982, woning komt niet in aanmerking
 - Bestemd voor 1 januari 1982 dan is onderzoek bouwvergunning nodig →
 - i. Zijn er in de bouwvergunning eisen aan de gevelwering gesteld? Zo ja, woning komt niet in aanmerking voor gevelmaatregelen (verslechtering beschermingsniveau), wel voor overige maatregelen.
 - ii. Zijn er geen eisen gesteld, woning komt in aanmerking voor alle saneringsmaatregelen.

Uitzondering, herbouw na 1986

Indien de woning is herbouwd zonder bestemmingsplanwijziging, dan kan het adres eventueel nog wel worden meegenomen in het saneringsprogramma. Dit geldt dan echter alleen voor de afweging van bron- en overdrachtsmaatregelen en in geen geval voor het treffen geluidwerende maatregelen. In het kader van de toetsing aan het Bouwbesluit heeft de woning immers al moeten voldoen aan eisen van de wering van geluid van buiten. Extra geluidwerende maatregelen aan de gevels van woningen waarvoor een volledige bouwvergunning na 1 maart 1986 is verleend worden daarom nooit gesubsidieerd. In dergelijke gevallen is het nodig dat de gemeente aangeeft dat het gaat om herbouw binnen het bestemmingsplan en de gemeente de woning wel wil meenemen in het saneringsprogramma. In dit geval is het aan de gemeente om duidelijk te maken dat de woning sanering was en dat herbouw inderdaad terecht buiten RO-procedures heeft plaatsgevonden. Hierbij moet de woning wel op dezelfde afstand van de weg zijn gelegen als de oude woning. Immers, op deze afstand is destijds bepaald of de woning een saneringssituatie is. Als de woning op een andere afstand opnieuw is gebouwd dan wordt dat beschouwd als 'nieuwbouw' en niet als een saneringssituatie.

6. (nog steeds) een geluidsgevoelige bestemming

Indien de huidige bestemming van het gebouw niet geluidgevoelig (meer) is, dan is er geen recht op saneringssubsidie²¹. Bijvoorbeeld voor woningen die inmiddels de bestemming winkel hebben, is de geluidssanering niet meer aan de orde. Andersom is het niet zo dat een winkel die nu woning is, voor sanering in aanmerking komt.

Er komen ook bijzondere situaties voor waarbij het huidige gebruik van een gebouw weliswaar niet geluidgevoelig is, maar dat het bestemmingsplan een geluidgevoelig gebruik wel toelaat. In het algemeen moet een dergelijk gebouw of deel van een gebouw wel worden meegenomen in een saneringsprogramma. Dit adres telt dan ook mee in de beoordeling van de doelmatigheid van bron- en/of overdrachtsmaatregelen. Ook is vaststelling van een ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting aan de orde²². Geluidswerende maatregelen zullen (veelal) niet worden getroffen omdat de ruimten niet geluidgevoelig zijn en voor geluidswering is dan ook geen subsidie²³.

7. 30 km/u zone

Indien een 30 km/uur zone is ingericht ter hoogte van saneringswoningen, dan heeft de betreffende weg geen geluidszone meer. Dit betekent dat de weg in relatie tot die woningen niet meer valt onder de werking van de Wet geluidhinder en daarmee ook niet onder de saneringsregeling voor bestaande situaties als geregeld in diezelfde wet. Het instellen van een 30 km/uur zone heft de sanering vanwege die weg derhalve van rechtswege op. Ook als eerder een 30 km/uur-zone is ingevoerd maar nu bijvoorbeeld weer 50 km/uur geldt dan, is de sanering komen te vervallen en betreft dit een nieuwe situatie volgens de Wet geluidhinder. De gemeente is verantwoordelijk voor de benodigde geluidsmaatregelen.



Bij 30 km/uur is er geen geluidszone en is de Wet geluidhinder en dus ook de geluidssanering niet (meer) van toepassing.

8. Gemelde object (nog steeds) bestaat

Indien het gemelde saneringsadres niet (meer) bestaat, dan is er geen recht op subsidie. Logischerwijs is de sanering niet meer aan de orde voor bijvoorbeeld een woning die is gesloopt. Het is –evenals alle voorgaande punten- van belang dat dit wordt vermeld op de adressenlijst bij de VBT-aanvraag. BSV zal deze actualisatie van de status vervolgens verwerken in de registratie. Bijzondere situaties kunnen er zijn bij de herbouw van een woning (zie tekstkader 'Uitzondering, herbouw na 1986'). Ook kunnen adressen 'zoek' zijn. Dat kan bij tussentijdse wijziging van het adres of in geval van een kennelijke vergissing bij het melden van het adres kan er soms nog wel recht zijn op subsidie. Zie hiervoor onderdeel '2. Gemelde saneringsobjecten (en correcties)' in het tekstkader 'Uitzonderingssituaties: Adres niet op 'meldingslijst', toch recht op subsidie'.

9. Geluidsbelasting(en)

De geluidsbelasting(en) moet worden vermeld op de lijst met saneringsobjecten die u aanlevert. Op dit specifieke punt wordt nader ingegaan in paragraaf 6.3.

²¹ In de BAG staat de gebruiksfunctie per adres geregistreerd. Dit is een goed hulpmiddel. Benadrukt wordt echter dat de bestemming, die maatgevend is, in het bestemmingsplan staat. Het bestemmingsplan is dan ook de formele bron.

²² Een pand met gemengde bestemming (bijvoorbeeld wonen/winkel of wonen/kantoor) telt mee als saneringspand voor de doelmatigheid en moet vanwege de geluidgevoelige bestemming ook in de homa worden opgenomen.

²³ Daarbij is namelijk bepalend of de ruimte geluidgevoelig is. Gevelmaatregelen worden alleen gesubsidieerd voor zover het aannemelijk is dat het gebouw zonder ingrijpende verbouwing (opnieuw) als woning in gebruik kan worden genomen. Neem bij twijfel contact op met BSV.

10 Kadastrale informatie

BSV verzoekt u om van de saneringsobjecten de kadastraanduiding op te geven (in de adressenlijst). Bij voorkeur doet u dit al bij de VBT-aanvraag, maar in ieder geval moet dat bij het saneringsprogramma. Dat is noodzakelijk voor de registratie van de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting bij het kadaster (verplichting artikel 110i van de Wet geluidhinder). Voor woningen die zijn gelegen aan een weg waarvoor een maximumsnelheid geldt of gaat gelden van 30 km/u (alsmede weg is nu een woonerf), kunt u de kadastraanduiding achterwege laten. Omdat voor deze woningen geen ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidbelasting zal worden vastgesteld, worden deze ook niet bij het kadaster geregistreerd.

6.3 Akoestisch onderzoek toekomst zonder maatregelen

Voor de VBT-subsidieaanvraag is per adres de geluidsbelasting voor het prognosejaar zonder maatregelen nodig. Hieronder is gepresenteerd welke cijfers u moet opgeven.

Adres	maatgevende weg	waarneemhoogte	geluidsbelasting 2 decimalen zonder aftrek in dB	geluidsbelasting zonder aftrek AFGEROND in dB	aftrek 110q Wqh	geluidsbelasting na aftrek dB
Hoofdweg 1, Apenkool	N123	4,5	66,17	66	2	64
Dropsstraat 2, Apenkool	N123	4,5	61,85	62	2	60

Een afweging van maatregelen is nog niet aan de orde. Dat komt bij het concept-saneringsprogramma. Voor de VBT-aanvraag vermeldt u de hoogste geluidbelasting per saneringsobject in de adressenlijst.

Hoofdstuk 8 gaat nader in op het akoestisch onderzoek. Er is een apart hoofdstuk aan de uitvoering van het geluidsonderzoek gewijd omdat dit zowel van belang is voor de VBT-aanvraag als het (concept-)saneringsprogramma.

7 Fase IIA - Nadere specificaties saneringsprogramma

Dit hoofdstuk gaat in op de relevante punten voor het (concept-)saneringsprogramma en is een vervolg op hoofdstuk 4 in deel 1 van deze handreiking.

Het concept-saneringsprogramma en later ook het saneringsprogramma dient u in met het UK/S-formulier bij BSV. Op dit formulier wordt ingegaan in de paragraaf 7.1. Daarbij voegt u het akoestisch rapport en de lijst met saneringsobjecten bij (zie paragraaf 0). De afweging van maatregelen is een essentieel onderdeel bij de onderbouwing van het saneringsprogramma (zie paragraaf 7.3).

7.1 Formulier UK/S invullen

Het UK/S-formulier vindt u op de website van BSV (www.bsv.nu). Hierna wordt nader ingegaan op punten die relevant zijn bij het correct invullen van dit formulier UK/S.

Procedurele vragen

Hier zijn de volgende twee opties relevant:

- bij indiening van het definitieve saneringsprogramma **met bron- en/of overdrachtsmaatregelen** is de bepaling van de uitvoeringskosten **wel** nodig en vraagt u tegelijkertijd de UK-subsidie aan;
- Indien het saneringsprogramma **alleen gevelmaatregelen** omvat (geen bron- en/of overdrachtsmaatregelen), dan worden de uitvoeringskosten nog niet bepaald en wordt **niet** tegelijkertijd de UK-subsidie aangevraagd. Zie hiervoor ook het tekstkader.

Kerngegevens

- Aantal gemelde saneringsobjecten (met onderscheid naar woningen, andere geluidgevoelige bestemmingen en terreinen): *dit betreft het aantal gemelde adressen langs de maatgevende weg(en) voor zover binnen het project (en nog niet de status 'Gereed' bij BSV²⁴). Dit moet aansluiten op de registratie bij BSV. Opgemerkt wordt dat de actuele status van de saneringsobjecten is bijgewerkt bij BSV naar aanleiding van de VBT-aanvraag en het bijbehorende besluit. Geadviseerd wordt om de lijst op te vragen en te checken. Mismatches tussen uw beeld en de registratie bij BSV kan namelijk leiden tot vertraging in het proces.*
- Status wijziging komende vijf jaar: *relevant is of een woning (of andere geluidgevoelige bestemming) zal worden gesloopt, gerenoveerd, van bestemming wijzigt of al voorzien is van geluidwerende maatregelen. Er hoeft geen ten hoogste toelaatbare waarde voor de geluidsbelasting te worden vastgesteld als een woning bijvoorbeeld gesloopt gesloopt of een niet geluidgevoelige bestemming krijgt. De informatie over renovatie c.q. al aanwezige gevelmaatregelen is relevant voor de fase na het saneringsprogramma.*

Wat wanneer?

Onderbouwing aard maatregelen: voor het concept-saneringsprogramma moet de onderbouwing van de aard van de maatregelen op orde zijn. Nadere uitwerking en bepaling van de uitvoeringskosten hoeft dan nog niet.

Inzicht in uitvoeringskosten bron- en overdrachtsmaatregelen: de bepaling van de uitvoeringskosten van de bron- en overdrachtsmaatregelen is nodig bij het indienen van het definitieve saneringsprogramma. Dit is dus niet aan de orde als het saneringsprogramma alleen gevelmaatregelen omvat. Bij indiening van het definitieve saneringsprogramma met bron- en/of overdrachtsmaatregelen is de bepaling van de uitvoeringskosten wel nodig en vraagt u tegelijkertijd de UK-subsidie aan.

Gevelonderzoek: relevant is dat nader onderzoek naar het geluidsniveau in de woningen en de benodigde gevelmaatregelen pas wordt uitgevoerd na vaststelling van het saneringsprogramma.

²⁴ Nadrukkelijk gaat het hier om de status 'gereed' bij BSV en niet bij de gemeente. Als bij de gemeente bekend is dat de sanering al is uitgevoerd (dus in de praktijk 'gereed') maar dat is nog niet opgenomen in de BSV-registratie dan moet het adres WEL worden meegenomen in het saneringsprogramma. Formeel moet namelijk nog het besluit over maatregelen en de ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidsbelasting worden genomen.

- *Cumulatie van geluid: als er sprake is van cumulatie van geluid van verschillende geluidsbronnen dan is dat van belang voor de beoordeling van de aanvaardbaarheid van de akoestische situatie. Dit is van nodig voor het besluit over de ten hoogste toelaatbare waarde(n) van de geluidsbelasting. Verder dient het akoestisch onderzoek, conform artikel 110f Wgh, in te gaan op de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen (cumulatie van gezoneerde geluidsbronnen conform Rmg2012, bijlage 1 hoofdstuk 2, waarbij aangegeven is op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen).*

Aard en effect van de maatregelen

Hier moet worden aangekruist welke maatregelen aan de orde zijn. Als wordt afgeweken van de voorkeursvolgorde (bron, overdracht, gevel) dan moet dat worden onderbouwd (reden opgegeven). Indien de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet kan worden bereikt en vaststelling van een hogere waarde dan 48 dB nodig is, dan is een onderbouwing nodig (zie bijlage 3). Als dat boven de 68 dB voor wegverkeerslawaaï is dan overschrijdt dit de maximale waarde. De vaststelling van een dergelijke hoge waarde kan enkel indien maatregelen technisch niet uitvoerbaar zijn.

Nadere beschrijving maatregelen en subsidiebedragen

Hier geeft u een nadere beschrijving van de maatregelen.

- *Verkeersmaatregelen: een beknopte omschrijving van de fysieke verkeersremmende of verkeersstremmende maatregelen zodat toepassing van bijvoorbeeld een lagere snelheid geëffectueerd wordt of de herziene verkeersstromen (beter) worden gereguleerd. Bijvoeging van het Wba-formulier is nodig.*
- *Geluidsreducerende maatregelen aan de weg: als een stiller wegdek zal worden toegepast, dan geeft u hier de bestaande wegverharding, het toekomstige stillere type en de dimensies van het wegdeel aan. Er wordt alleen subsidie verstrekt voor een stiller wegdektype op het deel van de weg waarlangs saneringssituaties zijn gelegen. In het akoestisch rapport is daarvoor op kaart de aanduiding van de clusters met saneringsobjecten en de weergave van het akoestisch relevante deel van de weg nodig met de berekening van de doelmatigheid en een toets aan de minimaal vereiste geluidsreductie voor de subsidie. Tevens moet op het UK/S-formulier het subsidiebedrag worden aangegeven (berekening volgens Bijlage A, onderdeel 2, bij de subsidieregeling sanering verkeerslawaaï).*
- *Afschermdende maatregelen: hierbij gaat het om de dimensies en locatie van het toe te passen geluidsscherm (of wal). Als er al omstandigheden bekend zijn die de plaatsing bemoeilijken dan kunt u dit hier ook aangegeven. Denk aan archeologisch of geologische aspecten maar ook kabels en leidingen. Voor de UK-subsidie is een volledig ingevuld normkostenformulier nodig (uitwerking o.b.v. engineering).*
- *Geluidwerende maatregelen: zoals eerder aangegeven is de bepaling van de benodigde maatregelen een aspect dat speelt na het HoMa-besluit in Fase IIA. Zie hiervoor de 'Handreiking gevelisolatie en saneringssubsidies' (download www.bsv.nu).*
- *Onttrekking aan de bestemming: als onttrekking aan de bestemming wordt toegepast als saneringsmaatregel dan moet dat hier worden beschreven. Dat is nodig voor het saneringsprogramma omdat in dat geval geen vaststelling van een ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting nodig is. Hier zit dan ook een parallel met punt 3 op het UK/S-formulier. Daarbij moet het subsidiebedrag worden aangegeven (berekening volgens Bijlage A, onderdelen 4 en 5, bij de subsidieregeling sanering verkeerslawaaï).*

Financieel

Mocht er sprake zijn van woningverbetering, hiermee worden bijvoorbeeld grootschalige renovatieprojecten bedoeld, dan is er sprake van een gekoppelde sanering en dienen GBB- formulieren gehanteerd te worden.

7.2 Woninglijst en controle

Voor de VBT-aanvraag is de actuele situatie van de eerder gemelde saneringsobjecten uitgevoerd (zie paragraaf 6.2). Veelal wordt dit nader gedetailleerd bij de voorbereiding van het saneringsprogramma. Er worden dan nieuwe statuswijzigingen doorgegeven aan BSV. U moet hiervoor hetzelfde format gebruiken als bij de VBT-aanvraag. Deze lijst moet evenals bij de VBT-aanvraag (ook) digitaal worden aangeleverd (niet pdf o.i.d. maar Excel).

7.3 Akoestisch onderzoek en afweging maatregelen saneringsprogramma

Zoals al eerder aangegeven wordt op de algemene randvoorwaarden voor het akoestisch onderzoek en de rapportage nader ingegaan in hoofdstuk 8. Er is qua geluidsonderzoek een verschil ten opzichte van de VBT-fase. Een belangrijk onderdeel van het saneringsprogramma is immers de afweging van de bron- en overdrachtsmaatregelen (zie hierna).

Geluidsbelastingen

Voor de presentatie van de geluidsbelastingen voor het saneringsprogramma geldt het volgende:

- de geprognosticeerde, onafgeronde geluidsbelasting (dat wil zeggen 2 decimalen) zonder maatregelen (per maatgevende weg zonder aftrek en aanvullend met vermelding van de van toepassing zijnde aftrek) op alle relevante waarneemhoogten;
- idem na het treffen van bron- c.q. overdrachtsmaatregelen (indien die mogelijk en doelmatig zijn);
- de gecumuleerde geluidsbelasting (indien binnen de geluidszone van verschillende relevante bronnen). Bij bron- en overdrachtsmaatregelen betreft dit de situatie na maatregelen.

	VOOR MAATREGELLEN				NA MAATREGELLEN			
	geluids- belasting 2 decimalen zonder aftrek in dB	geluids- belasting zonder aftrek AFGEROND in dB	aftrek 110g Wgh	geluids- belasting na aftrek dB	geluids- belasting 2 decimalen zonder aftrek in dB	geluids- belasting zonder aftrek AFGEROND in dB	aftrek 110g Wgh	geluids- belasting na aftrek dB
1,5	66,17	66	2	64	63,87	64	2	62
4,5	67,3	67	2	65	65	65	2	63
7,5	67,53	68	2	66	65,23	65	2	63
1,5	61,85	62	2	60	59,55	60	2	58
4,5	62,2	62	2	60	59,9	60	2	58

* Indien relevant aanvullend ook een kolom met de gecumuleerde geluidsbelasting zonder aftrek en onafgerond (na het treffen van maatregelen)

Afweging van maatregelen

Financieel doelmatig

Voor de onderbouwing van bezwaren van financiële aard geldt het wettelijke criterium zoals aangegeven in de 'Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder'. Met het doelmatigheidscriterium worden de kosten van de maatregelen afgezet tegen de geluidssituatie van een cluster saneringsobjecten. Daarbij wordt de geluidsbelasting vertaald²⁵ naar reductiepunten en gesommeerd over alle objecten in het cluster. Dat wordt afgezet tegen de benodigde maatregel punten voor de geluidmaatregel²⁶. Essentieel is dat alleen geluidmaatregelen die genoemd zijn in de 'Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder' doelmatig kunnen zijn. Het voert te ver om het doelmatigheidscriterium in deze handreiking volledig uit te werken. Als u vragen heeft over het doelmatigheidscriterium dan kunt u hierover contact opnemen met BSV.

²⁵ Conform tabel 1 in bijlage 2 van de 'Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder'

²⁶ Conform tabel 1 en 2 in bijlage 1 van de 'Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder'

Verkeersmaatregelen

Het doel van verkeersmaatregelen is om de geluidemissie van het verkeer te verminderen. Verkeersmaatregelen zijn dus een voorbeeld van het bestrijden van geluidhinder bij de bron.

Dit kan door maatregelen te treffen die de verkeersintensiteit verminderen, zoals het verkeer langs een alternatieve, minder overlast veroorzakende, route leiden. Een goed voorbeeld hiervan zijn rondwegen die doorgaand verkeer door dichtbebouwde dorps- of stadskernen omleiden door gebieden met minder bebouwing. Maar ook maatregelen die bij eenzelfde hoeveelheid verkeer de emissie van geluid verminderen. Het verlagen van de maximumsnelheid is hiervan een voorbeeld.



De Rijksweg Sittard-Geleen werd in 2007 verkeersluw ingericht. Dit leidde bij ruim 850 saneringswoningen tot een reductie van minimaal 3 dB.

Verkeersmaatregelen

Indien *wel* gekozen wordt voor verkeersmaatregelen is de inhoudelijke beoordeling eenvoudig: de akoesticus beschrijft de maatregelen en het effect ervan, net zoals dat nu ook al het geval is.

Indien *geen* verkeersmaatregelen worden toegepast (zoals een snelheidsverlaging) wordt het ingewikkelder. Vaak kan dit door gemeenten echter gemotiveerd worden door te verwijzen naar de huidige wegfunctie, waarmee een verkeersmaatregel in strijd is. De keuze voor een bepaalde wegfunctie vloeit bijvoorbeeld voort uit een verkeerscirculatieplan of verkeersstructuurplan. Er is dan dus een overwegend bezwaar van verkeerskundige aard. Vraag dan wel altijd of een dergelijk plan openbaar te raadplegen is.

Geluidstoename langs alternatieve route

Indien er naast de maatregelen aan de maatgevende weg sprake is van het instellen van een alternatieve route, moet worden onderzocht of op de alternatieve route geen sprake is van een toename. Bij toenames van 3 dB of meer boven de 53 dB wordt het subsidiebedrag verminderd conform bijlage A en het Wba-formulier. De toename mag niet leiden tot geluidbelastingen boven de 68 dB. Ook mag de bestrijding van deze toenames niet meer kosten dan de besparing van de kosten op de maatgevende weg.

Stil(ler) wegdekken

In de praktijk is de toepassing van een stiller wegdek op een gemeentelijke of provinciale weg altijd financieel doelmatig. Als een stil wegdek niet wordt ingezet als saneringsmaatregel dan moet dus een ander bezwaar dan het financiële bezwaar worden benoemd en onderbouwd.

Indien stil wegdek tot de mogelijkheden behoort dan moet formeel, met behulp van het doelmatigheids criterium, per cluster worden vastgesteld of het aanbrengen van stil wegdek doelmatig is. Al vanaf een reductie van 2 dB is stil wegdek subsidiabel.

Om het subsidiebedrag te kunnen berekenen zijn de clusterlengtes en de breedte van de weg van belang.

Stil wegdek tussen clusters kan toch subsidiabel zijn. Dit geldt alleen bij kleine 'tussenstukken'. Leg dit ter beoordeling voor aan BSV. Voor een beoordeling moet wel duidelijk zijn hoeveel ruimte tussen verschillende clusters aanwezig is.

Geluidsscherm of -wal

Overdrachtsmaatregelen (geluidsscherm of -wal) stuiten in de gemeentelijke praktijk eerder op andere bezwaren dan het financiële bezwaar. Een uitwerking van het doelmatigheids criterium is dan niet nodig.

In de volgende gevallen is de uitwerking van het doelmatigheids criterium nodig:

- er zijn geen andere bezwaren dan de financiële bezwaren tegen overdrachtsmaatregelen en/of stiller wegdek. Dit moet dan rekentechnisch worden onderbouwd met een uitwerking van het doelmatigheids criterium;
- de gemeente kiest voor toepassing van een overdrachtsmaatregel en/of stiller wegdek en vraagt een subsidie aan voor de uitvoeringskosten. Daarbij geldt als voorwaarde dat de maatregel ook doelmatig is. Dit moet dan worden aangetoond.



Een geluidsscherm langs de Zutphensestraat in Apeldoorn was goed inpasbaar

Stil(ler) wegdek:

Indien *wel of niet* gekozen wordt voor een stil wegdek op basis van een DMC afweging is de inhoudelijke beoordeling wederom eenvoudig: de akoesticus beschrijft dit zoals dat nu ook al het geval is.

Indien *niet* wordt gekozen voor een stil(ler) wegdek (terwijl dit wel doelmatig is) hebben we al een tijdje geleden enkele redenen vastgesteld om af te zien van een stil(ler) wegdek, waarmee wij altijd instemmen:

- in de eerstkomende 7 jaar is aan de weg geen groot onderhoud voorzien;
- door de toepassing van stil asfalt zou een lappendeken ontstaan;
- er is sprake van wringend verkeer door de nabijheid van kruisingen, scherpe bochten of er zijn parkeervakken aanwezig langs de weg.

Mochten er andere redenen zijn dat wordt afgezien van een stil wegdek, beoordeel dit dan nadrukkelijker en leg dit vast.

SMA-NL G8+:

SMA-NL G8+ is een SMA-type en geen dunne deklaag. Dit is relevant voor de juiste bepaling van het aantal maatregelpunten en subsidiebedragen.

Overdrachtsmaatregelen

Indien *wel of niet* gekozen wordt voor een geluidsscherm- of wal op basis van een DMC afweging is de inhoudelijke beoordeling wederom eenvoudig: de akoesticus beschrijft de maatregelen en het effect ervan, net zoals dat nu ook al het geval is.

Indien *niet* wordt gekozen voor afscherming (terwijl dit wel doelmatig is), zal iets dieper naar de maatregelafweging gekeken moeten worden:

- Bezwaren van stedenbouwkundige of landschappelijke aard (schermen niet passend gezien de stedelijke omgeving en/of het landschap);
- Bezwaren van verkeerskundige aard (onvoldoende ruimte aanwezig, belemmering van het uitzicht op een verkeerssituatie, blokkeren van zijwegen of in- en uitritten maakt de bouw van een effectief, aaneengesloten scherm onmogelijk)
- Bezwaren van financiële aard; na een berekening conform het wettelijke doelmatigheids criterium is vastgesteld dat een scherm onvoldoende effect heeft of financieel niet doelmatig is.

Onttrekking van de woonbestemming

Een motivatie tegen onttrekking wordt alleen verlangd als er sprake is van het verzoek om een ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting vast te stellen dan 68 dB. In het geval van een geluidbelasting onder deze waarde komen gevelmaatregelen eerder aan bod en wordt daarmee ook de sanering afgehandeld. Er kan worden verlangd om vast te stellen of een woning wel voldoende te isoleren is voordat de geluidbelasting wordt vastgesteld. Als dat praktisch geen optie is dan is dat een motivatie voor het onttrekken aan de woonbestemming.

8 Akoestisch onderzoek

8.1 Algemene eisen

Het akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd volgens het vigerende Reken- en meetvoorschrift geluid (2012). Veelal wordt gekozen voor Standaard Rekenmethode II. Indien toepasbaar, binnen de in het Reken- en meetvoorschrift beschreven randvoorwaarden, kan ook worden volstaan met een berekening volgens Standaard Rekenmethode I.

De randvoorwaarden voor de opbouw van het geluidsmodel met betrekking tot verkeerslawaai zijn aangegeven in bijlage 3 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

De eisen voor de inhoud van het een akoestisch rapport staan in bijlage 1 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Deze eisen worden hier kortheidshalve niet herhaald. Wel wordt ingegaan op een aantal aspecten waar BSV in het bijzonder op let.

8.2 Waar let BSV vooral op?

Voor het akoestisch onderzoeksrapport stelt BSV de volgende algemene randvoorwaarden.

- Alle relevante invoergegevens en rekenresultaten uit het gebruikte akoestisch rekenprogramma dienen in het akoestisch onderzoeksrapport aanwezig te zijn. Indien meerdere varianten beschouwd zijn, dan moet u alle beschouwde varianten presenteren. Bij het saneringsprogramma betreft dat het toekomstig maatgevende jaar met en zonder maatregelen (en eventueel verschillende maatregelvarianten).
- Een heldere en goed onderbouwde beschrijving van de verkeersgegevens is nodig (met kaarten). Hoeveel verkeer rijdt er nu op de weg, wat is de prognose voor over 10 jaar na nu, en welke samenstelling heeft het verkeer dan? Voor de verdere randvoorwaarden zie de notitie de 'Notitie onderbouwing verkeersgegevens' BSV, 29 april 2015 (zie de website van BSV²⁷).
- Duidelijke kaarten (niet te priegelig) die inzicht geven in de modellering. Dit betreft ligging rijlijnen ten opzichte van woningen, bebouwing, terreinhoogten, wallen/schermen, bodemfactor en de kenmerken van kruispunten²⁸.
- Geef aan welke rekenmethodiek is gevolgd en motiveer de keuze. Geef tevens aan welk rekenprogramma en versie is gebruikt (en aantal reflecties waarmee is gerekend).

Verkeersgegevens in rapport

Een essentieel onderdeel van de geluidsrapportage is een duidelijke en volledige weergave van de verkeersgegevens. De randvoorwaarden hiervoor staan in de 'Notitie onderbouwing

8.3 Geluidsbelasting per weg, afronding, aftrek en cumulatie

Geluidsbelasting per weg

Voor de saneringsobjecten gaat het om de geluidsbelasting per maatgevende weg zoals aangegeven bij de melding. De maatgevende weg per adres is bekend in de BSV-registratie. Vraag daarvoor de lijst met saneringsobjecten op bij BSV.

Zelfde weg of verschillende wegen?

Indien een weg (met de ene naam) doorloopt in een andere weg (met een andere naam) dan gaat het om de geluidsbelasting van beide wegen samen. Anders zou een woning bij de naamwisseling een 3 dB lagere geluidsbelasting hebben en dat is niet de bedoeling.

Een andere niet aansluitende of kruisende weg (met een andere naam) is gewoon een andere weg.

Het komt voor dat per saneringsobject bij de melding meerdere maatgevende wegen zijn opgegeven. U berekent dan de geluidsbelasting van deze wegen apart en geeft voor het adres per weg het resultaat.

²⁷ www.bsv.nu of www.bureausaneringverkeerslawaai.nl

²⁸ Zie paragraaf 2.5.1 van bijlage V van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Afronding en aftrek

Voor de bepaling van de geluidsbelasting zijn de volgende punten relevant.

- Volgorde: 1) eerst afronden en dan 2) toepassing van de aftrek ex artikel 110g Wgh. Dit geldt voor de geluidbelasting per weg.
- Standaard wordt de onafgeronde geluidbelasting berekend in twee decimalen²⁹. Hierbij worden berekende waarden die na de komma op 50 uitkomen afgerond naar het dichtstbijzijnde even getal. Daarna wordt de aftrek toegepast.
- Om te toetsen of de afronding en de aftrek ex art 110a Wgh op een juiste manier is toegepast vraagt BSV om aanlevering van de onafgeronde geluidbelasting zonder toepassing van de aftrek en vermelding van de van de aftrek die van toepassing is.

Voor de beoordeling van de aanvaardbaarheid van de akoestische situatie gelden de volgende regels.

- Gecumuleerde geluidsniveau van de relevante geluidsbronnen samen, zonder toepassing van de aftrek (artikel 110a, lid 6 Wgh).
- Essentieel is dat alleen de gezoneerde bronnen meetellen, dus niet de 30 km/uur wegen³⁰.
- Voor het cumuleren van de geluidsniveaus van verschillende brontypen (bijvoorbeeld weg en spoor) wordt hier kortheidshalve verwezen naar het Reken- en meetvoorschrift³¹.

NB: onder de 48 dB dan toch een 'ten hoogst toelaatbare waarde van de geluidsbelasting' van 48 dB.

Cumulatie van geluid

Als er sprake is van cumulatie van geluid van verschillende geluidsbronnen, dan is dat van belang voor de beoordeling van de aanvaardbaarheid van de akoestische situatie. Deze informatie is nodig voor het besluit over de ten hoogst toelaatbare waarde van de geluidsbelasting. Daarvoor moet het akoestisch onderzoek, conform artikel 110f Wgh, ingaan op de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen. Zie hiervoor ook cumulatie van gezoneerde geluidsbronnen conform Rmg2012, bijlage 1 hoofdstuk 2. Vereist is dat in het saneringsprogramma/geluidsrapport wordt aangegeven op welke wijze met 'de samenloop' rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen.

Voor gemeentelijke en provinciale weg wegen neemt u de prognose in het toekomstig maatgevend jaar maar voor rijkswegen en spoorwegen gaat u uit van de gegevens uit het geluidsregister (volledig gevuld geluidsproductieplafond).

²⁹ Of met andere woorden de op 2 decimalen afgeronde geluidsbelasting.

³⁰ Voor cumulatie geldt het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012, bijlage 1 hoofdstuk 2. Hierbij is het volgende essentieel "Allereerst wordt vastgesteld of van een relevante blootstelling door verschillende geluidsbronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde wordt overschreden.". Men kan dus formeel niet uitgaan van de totale geluidbelasting zoals berekend wordt door de rekenpakketten. Dan wordt namelijk geen onderscheid gemaakt tussen wel/niet onder voorkeurswaarde. Per gezoneerde weg (dus niet 30 km/uur) moet de belasting worden berekend, aftrek worden toegepast en gefilterd op de voorkeurswaarde. Alleen bij overschrijding telt het geluidsniveau (zonder aftrek) mee in de cumulatie.

³¹ Indien het gaat om spoor met overwegend goederenvervoer dan is het standaard geluidsspectrum voor spoor niet passend. Neem in dat geval contact op met BSV voor overleg.

BIJLAGE 1 Woninglijsten

A-lijst en 70+

Op de A-lijst staan alle saneringswoningen die op 1 maart 1986 een geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai ondervonden van 65 dB(A) of hoger én waar gevelmaatregelen door de gemeente destijds als enige oplossing werd gezien. Van deze lijst zijn de woningen waarvan de berekende geluidbelasting voor de toekomst hoger was dan 70 dB(A) om wet-technische redenen afgehaald. Dit zijn de zogenoemde 70+ woningen geworden.

B-lijst

Op de B-lijst staan saneringswoningen die op 1 maart 1986 een geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai ondervonden van 60 dB(A) tot en met 64 dB(A) en waar gevelmaatregelen door de gemeente destijds als enige oplossing werd gezien. De B-lijst bevat circa 205.000 woningen. B-lijstwoningen zijn onderdeel van de saneringsvoorraad.

Eindmeldingslijst

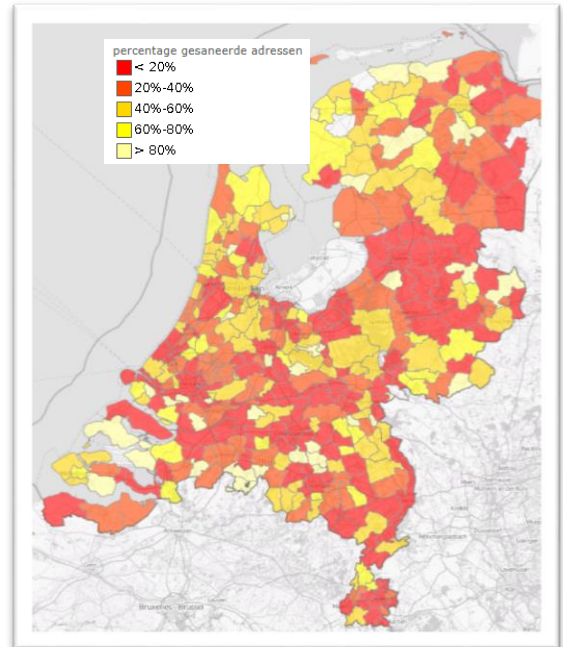
Tot 2005 hadden gemeenten wel de plicht hun saneringssituaties aan te melden bij de minister maar was hieraan geen einddatum gekoppeld. In 2005 is bepaald dat gemeenten tot 1 januari 2007 de tijd hadden om alle saneringssituaties vanwege railverkeerslawaai die nog niet eerder gemeld waren, alsnog te melden. Voor wegverkeerslawaai werd deze datum enige jaren later bepaald op 1 januari 2009. De operatie waarmee de gemeenten deze laatste nog niet gemelde saneringssituaties konden aanmelden wordt de Eindmelding genoemd. Nu, na afloop van de Eindmelding, staat zoals al vermeld de saneringsomvang in principe vast.

BIJLAGE 2 Sanering in Kaart

Op de website www.saneringinkaart.nl is de ligging van saneringswoningen te zien. Daarnaast is de status van de woningen aangegeven in kleuren. De rode kleur geeft aan welke woningen volgens de huidige bij BSV bekende gegevens nog niet gesaneerd zijn. Ook kunt u op de website zien hoe groot de saneringsopgave per gemeente nog is (bijvoorbeeld 40% al gesaneerd).

Voor gebruik van www.saneringinkaart.nl kan bij BSV een account en inlogcode worden aangevraagd. Regelmatig vallen in het kaartbeeld wegen en straten op waar de gemeente nog weinig of geen saneringen heeft uitgevoerd. Sanering in Kaart kan daarmee als handig hulpmiddel worden gebruikt om een gebied voor een projectaanvraag te selecteren.

Wellicht ziet u een weg met saneringsobjecten waar nu een 30 km/uur-zone geldt. Geef dat dan door aan BSV. Hiermee wordt de saneringslijst opgeschoond. Hetzelfde geldt voor woningen waarvan u weet dat die al gesaneerd zijn maar dat blijktens www.saneringinkaart.nl nog niet bij BSV is geregistreerd. Dit betreft bijvoorbeeld woningen die al gesaneerd met ISV-middelen³². Dat geldt natuurlijk ook voor andere wijzigingen zoals sloop of een bestemmingswijziging naar niet geluidsgevoelig. Statuswijzigingen kunt u altijd doorgeven aan BSV.



Kaartbeeld webapplicatie Sanering in Kaart

³² De ISV-sanering en 30 km/uur-zones zijn ontwikkelingen die grotendeels alleen bij gemeenten zelf bekend zijn en niet centraal geregistreerd zijn omdat daartoe nooit verplichting bestond.

Let op! Maatgevend blijft lijst met saneringsobjecten (BSV-registratie)

De website www.saneringinkaart.nl is een handig hulpmiddel. Het is echter goed te beseffen dat de lijst met gemelde saneringsobjecten het maatgevende uitgangspunt is en blijft. Er kunnen namelijk verschillen zijn tussen de lijst en de website. Hoe zit dat?

De melding van de saneringsobjecten betrof het adres en niet de x-coördinaat. Voor de website is de locatie per adres vastgesteld door een koppeling van het gemelde adres en de adressen in de Basisregistraties Administratie Gebouwen (BAG). Met de BAG heeft de overheid de locaties van alle adressen en panden in Nederland vastgelegd (zie www.bagviewer.kadaster.nl). Bij 'Sanering in Kaart' moet er overigens wel rekening mee worden gehouden dat de automatische koppeling van saneringsadressen met BAG-gegevens niet met een 100% betrouwbaar resultaat heeft kunnen plaatsvinden. Dit is de reden dat de woninglijst leidend blijft voor de beoordeling.

Hieronder zijn een aantal voorbeelden waarbij er een mismatch kan zijn. Een saneringsadres is dan wel gemeld maar niet op www.saneringinkaart.nl te zien of op een andere verkeerde plek.

- Sinds de melding heeft een adreswijziging plaatsgevonden. Er is dan niet of onjuist gekoppeld. Een woning ligt bijvoorbeeld op een hoek en heeft nu een adres met de straat om de hoek. Het gemelde adres heeft dan een andere straat dan in de BAG (soms ook andere postcode). Of er is hernummerd in het blok of de straat (ander huisnummer).
- De melding betrof een bovenwoning met nummer 1-II in de BAG staat echter 1-bis.
- De melding betrof een woning met nummer 27. Inmiddels is het pand gesplitst in een winkel op 27 en een bovenwoning op 27B.
- Bij de melding is een andere spelling gebruikt dan in de BAG (Kuyperstraat i.p.v. Kuijperstraat).

Er zijn diverse automatische algoritmes gebruikt om de gemelde adressen zo goed en volledig mogelijk te koppelen aan de BAG. Als het adres niet 100% overeenkwam is gezocht naar de beste match. Dit om te voorkomen dat te veel adressen helemaal niet op www.saneringinkaart.nl kwamen. Echter kunnen hierdoor ook adressen op een andere plek terecht zijn gekomen op de site.