

SWUNG en sanering, de details

Henk de Kluijver, 1 juni 2012

Over de auteur: Henk de Kluijver is adviseur bij dBvision en heeft vele projecten uitgevoerd op het gebied van wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai. Hij is daarnaast docent bij de Swungspecialisten.

Wat betekent SWUNG voor de geluidsanering? In de eerste plaats krijgen de rijkswegen en hoofdspoorwegen een geluidproductieplafond. De sanering langs deze infrastructuur met geluidproductieplafonds zal het Rijk op zich nemen. De SWUNG-sanering betreft in de basis de 'traditionele' saneringsituaties. Het zijn de bekende saneringsgevallen, die door de gemeenten eerder zijn gemeld aan de minister, die nog niet zijn gesaneerd of reeds aan de saneringsstreefwaarden voldoen. SWUNG geeft twee belangrijke toevoegingen. Geluidsknelpunten met een hoge geluidbelasting worden ook gesaneerd. Het betreft o.a. woningen met meer dan 65 dB langs rijkswegen en meer dan 70 dB langs de spoorwegen. Dit is ongeacht of ze eerder zijn gemeld. Daarnaast worden trajecten aangepakt waar het geluid onder de Wet geluidhinder sluipend flink is toegenomen.

Het voorgaande beschrijft de SWUNG-sanering op hoofdlijnen. Ik moet u nu wellicht waarschuwen voor u verder leest. U heeft een gedetailleerd technisch juridisch artikel voor u. In dit artikel behandel ik in de eerste plaats de juridische bepaling van de saneringsvoorraad en de nieuwe saneringsstreefwaarden. Mocht u er dan nog geen genoeg van kunnen krijgen dan ga ik, voor de specialisten, nog verder de diepte in. Op basis van welke gegevens moet de geluidbelasting worden berekend? Hoe zit het met de akoestische basiskwaliteit? En wat is het effect hiervan op de toepassing van het doelmatigheids criterium en de toetsing aan de streefwaarde?

Het is geen eenvoudige materie. Daarom behandel ik tot slot enkele cases, die een en ander moeten verduidelijken.

Puzzel

Ik heb zelf, voor het opstellen van dit artikel, flink moeten puzzelen met de diverse wetsvoorstellen en regelingen. Ik hoop dat u er iets aan heeft. Indien ik zaken naar uw idee verkeerd heb geïnterpreteerd dan stel ik het op prijs als u contact met me opneemt.



Wat is nieuw en wat blijft hetzelfde?

Zoals hiervoor is vermeld gaat het Rijk, feitelijk de beheerders Rijkswaterstaat en ProRail, de sanering uitvoeren langs rijkswegen en hoofdspoorwegen met een geluidproductieplafond. De volgende paragraaf gaat meer in detail in op de saneringsvoorraad. Relevant is dat de gemeenten, die eerder 'saneringsbevoegd' waren, niet meer aan zet zijn bij de sanering langs wegen en spoorwegen met een plafond. De gemeenten blijven wel verantwoordelijk voor de sanering rond de geluidbronnen die onder de bestaande Wet geluidhinder blijven vallen. Dat zijn alle wegen en spoorlijnen die geen plafond krijgen. Dit zijn de gemeentelijke wegen en provinciale wegen en spoorlijnen die geen geluidproductieplafond krijgen maar op de gewijzigde zonekaart blijven staan (Regeling zonekaart spoorwegen geluidhinder). Trams en dergelijke die onderdeel zijn van de weg, hebben geen eigen geluidzone of geluidproductieplafond. Deze vallen onder de beoordeling van het wegverkeer op de betreffende weg volgens de Wgh.

Spoorlijnen die zone behouden (blijft Wgh)

Spoorlijnen die een zone houden -en onder de bestaande (sanerings-)regels in de Wet geluidhinder blijven vallen- zijn o.a.:

- Amsterdam GVB
- Rotterdam, RET en Randstadrail
- Rotterdam Havenspoorlijn oude deel (traject 691, 692 en 699)
- Zuid-Holland, Randstadrail
- Utrecht, Sneltram

De desbetreffende trajecten worden meer in detail opgesomd in eerder genoemde nieuwe Regeling zonekaart spoorwegen geluidhinder. Met deze nieuwe zonekaart wordt de bestaande Regeling zonekaart spoorwegen ingetrokken.

Saneringsvoorraad bij rijkswegen en hoofdspoorwegen met een geluidproductieplafond

De SWUNG-saneringsregels zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer (artikel 11.56 tot en met 11.65). Het kan even lastig zijn om deze wetsartikelen te vinden. In eerste instantie was het namelijk niet de bedoeling om de sanering in het wetsvoorstel SWUNG te regelen. In het 'oorspronkelijke' wetsvoorstel zijn deze artikelen dan ook niet te vinden. In de 'invoeringswet geluidproductieplafond' zijn de genoemde artikelen toegevoegd. Dit is verwerkt in de "Informeel samengestelde integrale versie hoofdstuk 11 Wet milieubeheer april 2012" (zie www.swungspecialisten.nl).

In artikel 11.56, lid 1 is aangegeven dat de beheerders van de rijkswegen en spoorlijnen met een geluidproductieplafond voor 31 december 2020 een saneringsplan moeten opstellen. Dat geldt voor spoorwegen en rijkswegen die een geluidproductieplafond krijgen op basis van 'heersend + 1,5 dB' (conform artikel 11.45, lid 1). Uitgezonderd zijn de trajecten c.q. trajectdelen waar een afwijkend geluidproductieplafond wordt ingevoerd, namelijk de 'recente projecten' en de 'dunne lijnen'. Dat is ook logisch omdat aangenomen kan worden dat voor de situaties met (recente) besluiten (11.45, lid 2) de sanering is opgelost. Omdat dit kennelijk toch niet overal zo is, zit op bepaalde delen van die laatste groep wel een saneringsplicht (11.56, lid 2, middels een AmvB). Langs 'dunne spoorlijnen' kan worden aangenomen dat de geluidbelasting relatief laag is. Hier hoeft niet te worden gesaneerd.

In artikel 11.57 is aangegeven welke saneringsobjecten onder de nieuwe saneringsregels vallen. Het betreft de volgende categorieën. Naast de 'traditionele sanering', het eerste punt zijn er twee toevoegingen.

- *11.57, categorie a.* Deze eerste categorie betreft de 'traditionele' sanering, namelijk woningen en andere geluidgevoelige objecten die door de gemeenten aan de minister zijn gemeld als saneringsobjecten. Deze lijst staat bekend onder de naam 'eindmeldingslijst'. Bij mij was even de vraag of dat voor het spoor inclusief de oudere raillijst is. Dat heb ik nagevraagd bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaai en dat blijkt inderdaad het geval. De gemelde woningen, dus voor spoor inclusief de raillijst, kunnen worden opgevraagd bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaai. Niet alle saneringsgevallen op deze lijst hoeven te worden gesaneerd. Hier valt het deel dat reeds is gesaneerd van af. Ook de saneringsobjecten die, uitgaande van een volledig benut geluidproductieplafond, een geluidbelasting hebben die 60 dB of lager is voor de wegen en 65 dB of lager is voor de spoorwegen komen niet voor sanering in aanmerking. Het is mijn inziens een nette keuze om de oude saneringsverwachting op deze wijze in te lossen binnen de kaders van Swung-1.
- *11.57, categorie b.* Deze extra sanering is toegevoegd met SWUNG en betreft woningen alsmede in het

bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens die, uitgaande van een volledig benut geluidproductieplafond, een geluidbelasting hebben die hoger is dan 65 dB voor de wegen en 70 dB voor de spoorwegen. Dit is ongeacht het bouwjaar en betreft objecten die al dan niet op de eindmelding voorkomen. De toevoeging van deze groep is logisch, omdat dit woningen zijn die boven de maximale waarden van het normenstelsel van Swung-1 zitten. De aanbak is daarbij conform de eerder NoMo-beleidsdoelstellingen.

- *11.57, categorie c.* Een tweede toevoeging betreft de zogenoemde grote groei gevallen. De rijksoverheid heeft geïnventariseerd langs welke rijkswegen en spoorwegen er sinds de introductie van de Wet geluidhinder een grote sluipende groei heeft voorgedaan. Deze trajecten zijn opgesomd in het nieuwe Besluit geluid milieubeheer (bijlage 4). Deze extra sanering betreft woningen alsmede in het bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens die, uitgaande van een volledig benut geluidproductieplafond, een geluidbelasting hebben die hoger is dan 55 dB voor de wegen en 60 dB voor de spoorwegen. Dit is ongeacht het bouwjaar en betreft objecten die al dan niet op de eindmelding voorkomen. Ik merk op dat dit een bijzondere groep is, die bij de 'traditionele sanering' of de eerdere beleidsdoelstellingen nog niet was genoemd. Bij de invoering van de geluidproductieplafonds is bepaald dat het 'politiek gezien' wel nodig was om de ongewenste 'grote groei' niet te legaliseren maar daar wel iets aan te doen.

Dit is een hele opsomming, die wellicht een tweede lezing vraagt. Ik wil u in ieder geval attenderen op een belangrijk element. Dat punt betreft de SWUNG-saneringsvoorraad. Die ligt bij de introductie van de geluidproductieplafonds feitelijk vast. In de eerste plaats betreft de sanering de eindmeldingslijst (categorie a). Die ligt vast en de lijst kan, zoals vermeld, worden opgevraagd bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaai. Categorie b, de NoMo-knelpunten, ligt feitelijk ook vast. Hierbij bepaalt de bestaande situatie bij vol geluidproductieplafond namelijk welke woningen (standplaatsen/ligplaatsen) gesaneerd moeten worden (65+/70+). Ook categorie c ligt vast. De desbetreffende grote groeitrajecten zijn gedefinieerd in het Besluit geluid milieubeheer. Verder bepaalt ook hier de situatie bij vol geluidproductieplafond welke woningen (standplaatsen/ligplaatsen) gesaneerd moeten worden (voorzover weg 55+/spoor 60+).

Het is dus niet meer nodig om de situatie in 1986(weg)/1987(spoor) te berekenen voor de bepaling van de saneringsvoorraad. Dat moest nog wel onder de Wgh voor projecten die onder de Tracéwet vallen. De nieuwe SWUNG-wet geeft hier een duidelijke vermindering in onderzoekslast. Voor de duidelijkheid noem ik ook dat het niet nodig is om met een verschilberekening te bepalen waar een grote groei van geluid is opgetreden. De desbetreffende trajecten liggen simpelweg vast in het Besluit geluid milieubeheer. Verder is een berekening op basis van een prognose in eerste aanzet ook niet meer aan de orde. Het gaat om de saneringsvoorraad uitgaande van volledige benutting van het plafond.

Interessante details

Bij bestudering van de nieuwe geluidwetgeving zag ik nog de volgende interessante details:

- De 'traditionele sanering', volgens de eindmeldingslijst, betreft woningen en andere geluidgevoelige objecten die zijn gemeld. Dat zijn deels ook scholen e.d. De twee nieuwe aanvullende punten betreft woningen maar geen andere geluidgevoelige objecten zoals scholen e.d.. Wel worden bij deze twee nieuwe punten ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens meegenomen (voorzover opgenomen in het bestemmingsplan).
- Opgemerkt wordt dat in de reparatiewet (Herstel van wettechnische gebreken) nog een puntje is toegevoegd die verband houdt met de Interimwet stad-en-milieubenadering. Met de Interimwet stad-en-milieubenadering kon gebouwd worden met hogere geluidbelasting dan de wettelijke maximumwaarde ingevolge de Wet geluidhinder. Het zou dan ook vreemd zijn wanneer hier dan gesaneerd moet worden. Hierin voorziet de reparatiewet. Deze stad-en-milieu-objecten vallen niet onder de sanering.

Saneringsstreefwaarden bij rijkswegen en hoofdspoorwegen met een geluidproductieplafond

Hiervoor is gedefinieerd welke geluidgevoelige objecten onder de sanering vallen. Welke saneringsstreefwaarde geldt er? Deze paragraaf beantwoordt deze vraag.

De saneringsstreefwaarden zijn opgenomen in de Wet milieubeheer artikel 11.59 en zijn bijzonder eenvoudig. De streefwaarde is 60 dB voor wegen en 65 dB voor spoorwegen.

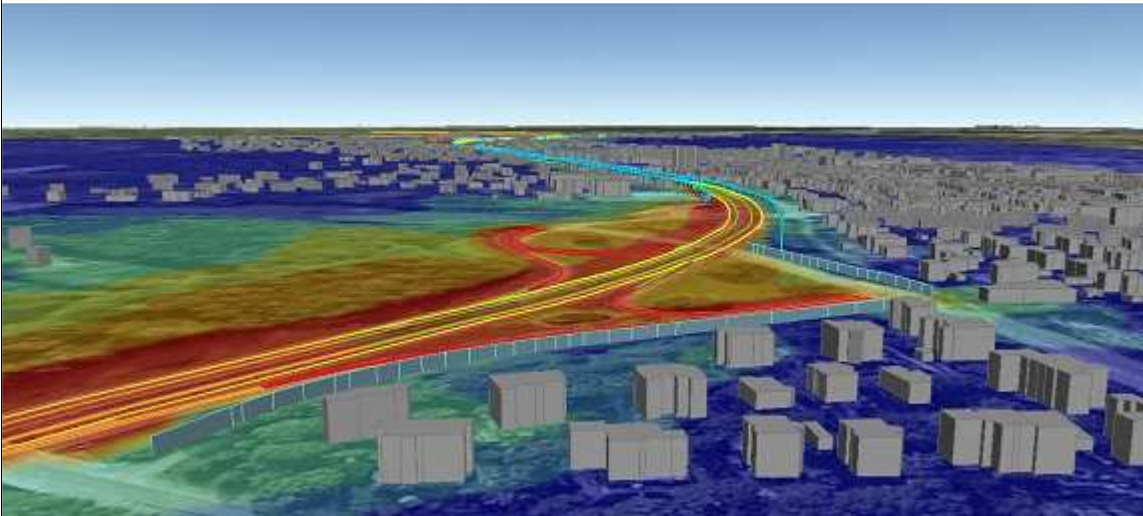
Er is een enkele aanvulling. Het gaat om de grote groei gevallen (11.57, categorie c). Hier geldt als aanvullende eis dat de geluidbelasting met ten minste 5 dB wordt verminderd. Als de genoemde streefwaarde van 60/65 dB reeds tot een grotere reductie leidt dan heeft deze aanvulling geen betekenis meer en vervalt.

Het is goed om te beseffen dat er voorafgaand aan de toetsing aan de streefwaarden al woningen zijn 'afgefallen'. Zoals hiervoor is vermeld vallen de reeds gesaneerde situaties af.

Geluidbelasting bij vol plafond van alle (spoor)wegen samen

Hiervoor heb ik een aantal keer de "*geluidbelasting bij volledige benutting van het geluidproductieplafond*" genoemd. Wat is dat eigenlijk? Zoals bekend worden bij de invoering van de nieuwe geluidwetgeving SWUNG de geluidproductieplafonds vastgelegd. Dit betreft maximale waarden op referentiepunten langs het spoor. Deze geluidniveaus worden vastgesteld met een computersimulatiemodel (een landelijk geluidmodel). De brongegevens van dit model worden gepubliceerd. U kunt ze via internet downloaden. Op basis van deze brongegevens, dwz. uitgaande van volledige benutting van het plafond, kan de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige objecten in de omgeving worden berekend. Bij de opzet van het geluidmodel is het volgende van belang. Het geluidproductieplafond betreft de gegevens van de geluidbron. Hierin wordt de geluidemissie van de rijkswegen en spoorwegen vastgelegd. De rijkswegen en de spoorwegen zijn gemodelleerd in 3D op hoogte. Ook alle aan de rijksinfra verbonden geluidschermen en geluidwallen zijn onderdeel van de brongegevens voor het geluidproductieplafond. Dit betreft een mooie basis voor een geluidmodel. Maar niet alles zit er in. Voor de geluidproductieplafonds wordt gerekend met een 'lege polder'. Dit betekent dat een groot deel van het geluidmodel dat nodig is voor een saneringsonderzoek niet in deze plafondbasisgegevens zit. Voor een saneringsonderzoek moet deze 'lege polder' worden ingevuld met de werkelijk aanwezige situatie. Het betreft in de eerste plaats de bebouwing en bodemvlakken (hard/zacht). Ook de hoogtelijnen verder van de bron moeten worden toegevoegd. Hetzelfde geldt voor -niet aan de rijksinfra verbonden- schermen of geluidwallen. Zodra dit model klaar is dan kunnen de geluidbelastingen worden berekend (met vol plafond) en kan de toetsing aan de streefwaarden beginnen.

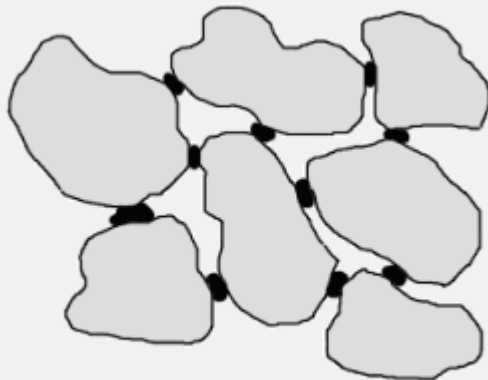
De geluidbelasting en de toetsing geldt niet per rijksweg of per spoorweg. Alle rijkswegen c.q. spoorwegen met een plafond tellen mee. Dat betekent natuurlijk niet dat voor ieder saneringsonderzoek een landelijk geluidmodel nodig is. Het gaat per saneringsproject uiteraard enkel om de rijkswegen c.q. spoorwegen die akoestisch relevant zijn. Dit beperkt het onderzoeksgebied.



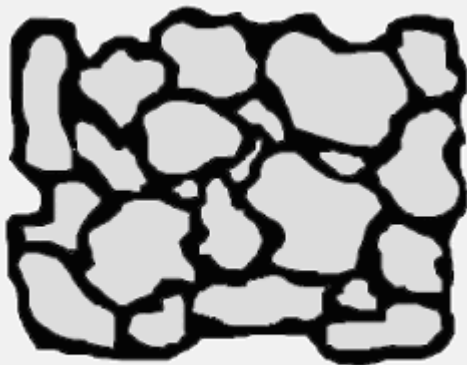
Ik wil u wijzen op een belangrijk punt. Met de invoering van SWUNG wordt ook een nieuw Reken- en Meetvoorschrift van kracht. De softwareleveranciers werken momenteel hard aan de verwerking hiervan. In een ander artikel in deze editie van geluidnieuws kunt u meer lezen over het nieuwe Reken- en Meetvoorschrift. Hier meld ik in ieder geval dat de bestaande aftrekregeling artikel 110g van de Wgh voor rijkswegen met een geluidproductieplafond verdwijnt.

Maatregelen en doelmatigheid

Indien de saneringsstreefwaarden worden overschreden dan is een beoordeling van maatregelen nodig. Onderzocht moet worden welke maatregelen effectief zijn. Dit kan een stil wegdek en/of een geluidscherm zijn. Voor spoorwegen betreft het een stillere spoorconstructie en/of een geluidscherm. Ook moet worden gezien of maatregelen technisch mogelijk en inpasbaar zijn. Een belangrijke afweging is de kosten/baten-analyse. Hiervoor geldt een wettelijk doelmatigheidscriterium. Ook hieraan is een ander artikel in dit themanummer gewijd. Hieronder volgen de belangrijkste regels.



Offenporiger Asphalt



Asphaltbeton

Met het doelmatigheids criterium wordt voor een cluster van saneringsobjecten een maximaal 'budget' bepaald. Dit budget bestaat uit zogenoemde 'reductiepunten'. Deze punten worden berekend op basis van de geluidbelasting met een omreken tabel die is opgenomen in bijlage 1 van het Besluit geluid milieubeheer. Per cluster worden de reductiepunten van de bij de cluster behorende saneringsobjecten gesommeerd. Dit bepaalt het maximale 'budget'. Vervolgens wordt bezien welke maatregelen mogelijk zijn binnen dit 'maximale budget'. De 'kosten' van de maatregelen worden bepaald via gestandaardiseerde kostentabellen (maatregel punten) in het doelmatigheids criterium (let op, gebruik nieuwe versie). De belangrijkste regels in het doelmatigheids criterium zijn:

1. Meer maatregelen dan nodig om de streefwaarden te halen zijn niet doelmatig.
2. Indien de streefwaarde nog niet is bereikt dan geldt het 'maximale budget' als grens voor de uiterste maatregel.

Een belangrijk punt is dat de wet eist dat het geluidproductieplafond verlaagd wordt met het effect van de saneringsmaatregelen. In de praktijk betekent dit dat de saneringsmaatregelen worden toegevoegd aan de zogenaamde brongegevens in het geluidregister.

Akoestische basiskwaliteit

Er zijn enkele zaken die verband houden met de eis voor de akoestische basiskwaliteit. Dit trok mijn aandacht en daarom ga ik daarop wel nader in. Ik hoop dat ik uw aandacht hou. Het is even doorbijten.

De akoestische basiskwaliteit voor rijkswegen is ZOAB. Voor spoorwegen is het voegloos spoor op betonnen dwarsliggers. Indien weg of spoor wordt vervangen dan moet het nieuwe wegdek c.q. spoor aan de akoestische basiskwaliteit voldoen. Dat geldt voorzover dat technisch mogelijk is. Voor rijkswegen is ZOAB het uitgangspunt bij de plafondvaststelling voor alle autosnelwegen. Dat geldt ook als daar nog geen ZOAB maar DAB ligt. Op de geschiedenis hiervan ga ik hier niet in. Voor de zogenaamde "N-wegen" geldt dat niet. Daar zal deels dan ook nog DAB in de plafondbasisgegevens zitten. Voor het spoor bestaat een aanzienlijk deel nog uit voegloos spoor op houten dwarsliggers en deels nog uit voegen spoor.

Kortom; er zijn nog delen van rijkswegen en spoorwegen waar niet aan de akoestische basiskwaliteit wordt voldaan. De verplichting om te voldoen aan de akoestische basiskwaliteit geldt enkel bij nieuwe aanleg of bij vervanging van het wegdek of het spoor (Wm artikel 11.3, lid 2). Voor de sanering (of bij een geluidtoename) is een dergelijke verplichting niet in de wet opgenomen. De beheerder is dan, in geval weg- of spoorvervanging niet speelt, dus niet verplicht om te voldoen aan de akoestische basiskwaliteit. Niettemin kan dat wel verstandig zijn maar dat is aan de afweging van de beheerder en het Bevoegd Gezag.

Bij toepassing van het doelmatigheids criterium speelt er iets bijzonders. De hiervoor genoemde reductiepunten worden bepaald op basis van de geluidbelasting (bij vol plafond zonder aanvullende geluidmaatregelen) uitgaande van de akoestische basiskwaliteit. Dit is een interessant punt dat bijzondere effecten oplevert. Dit licht ik toe aan de hand van een voorbeeld.

Stel de geluidbelasting van een saneringswoning langs het spoor (voegloos op hout) bedraagt 68 dB. Dat betekent dat de saneringsstreefwaarde van 65 dB met 3 dB wordt overschreden. Een afweging van geluidmaatregelen is nodig.

Voor de toepassing van het doelmatigheids criterium wordt een tweede geluidmodel opgesteld waarin het spoor 'fictief' is vervangen door voegloos spoor op betonnen dwarsliggers, met als geluidseffect -2 dB. De nieuwe berekening levert een geluidbelasting van 66 dB. Op basis van deze lagere geluidbelasting wordt het aantal

reductiepunten bepaald.

Uitgangspunt bij dit voorbeeld is dat spoorvervanging niet aan de orde is. Het spoor kan nog goed mee en een vervanging is niet gepland. Het is aan ProRail zelf om de afweging te maken of het spoor, vanuit geluidoptiek, toch wordt vervangen door het stillere voegloze spoor op houten dwarsliggers. De afweging om de bovenbouw te vervangen is geen onderdeel van het doelmatigheidscriterium. En zoals eerder vermeld is de eis van de akoestische basiskwaliteit slechts aan de orde bij nieuwe aanleg of spoorvervanging. Daarvan is in dit voorbeeld geen sprake.

Indien ProRail besluit om de toekomstige vervanging van het spoor door spoor met betonnen dwarsliggers *niet* mee te nemen in het saneringsplan, dan wordt het effect van de geluidmaatregelen bepaald met als basis situatie het spoor op houten dwarsliggers (en niet uitgaande van de akoestische basiskwaliteit voegloos/beton). Ook het nieuwe geluidproductieplafond zal dan nog steeds gebaseerd zijn op houten dwarsliggers.

Het spreekt voor zich dat het uitermate belangrijk is om het onderscheid in de geluidmodellen goed te maken (model met beton voor doelmatigheidscriterium versus model met hout voor effect maatregelen en invulling saneringsplan).

Bij dit voorbeeld merk ik op dat het voor ProRail wel aantrekkelijk kan zijn om de toekomstige spoorvervanging toch onderdeel te maken van de in het saneringsplan beschreven saneringsmaatregelen. De geluidemissie daalt dan immers met 2 dB, wat bijvoorbeeld kan resulteren in lagere schermen om de streefwaarde te halen. Daar staat tegenover dat de geluidreductie als gevolg van de aanleg van de minimale akoestische kwaliteit niet benut kan worden voor groei van verkeer. Het is overigens niet zo dat het spoor vroegtijdig moet worden vervangen. De wet bepaalt dat het saneringsplan aangeeft wanneer de daarin opgenomen maatregelen uiterlijk getroffen kunnen zijn. Dat kan dus ook vele jaren na de vaststelling van het plan zijn. Het door de saneringsmaatregelen verlaagde GPP wordt dan ook pas na die datum van kracht. Het is aan ProRail om deze afweging te maken want de beheerder moet een verzoek tot het vaststellen van een saneringsplan indienen. In de praktijk zal ProRail uiteraard deze afweging in overleg met het ministerie van IenM maken. Na het indienen van het verzoek zal het bevoegd gezag, de Minister van IenM, moeten oordelen over deze afweging omtrent het al dan niet meenemen van de minimale akoestische kwaliteit in het saneringsplan.

Afmelden van aangepakte sanering

De nieuwe wetgeving voorziet in een procedure om saneringssituaties, na toepassing van maatregelen, "af te melden". Er wordt een saneringsbesluit genomen. Dit besluit geldt normaliter per traject(deel). De filosofie is dat de sanering langs dit trajectdeel vervolgens is afgehandeld. Dit wordt vastgelegd met het saneringsbesluit en in het geluidregister aangegeven (ingevolge Artikel 11.25, lid 4).

Cases

De nieuwe SWUNG-wetgeving geeft mijn inziens een belangrijke vereenvoudiging van de regels. Niettemin blijft het ingewikkelde materie. Ik heb gemerkt dat een en ander duidelijker wordt aan de hand van voorbeelden.

Case 1.

Q. Stel er ligt een woning langs een rijksweg en de woning komt voor op de eindmeldingslijst. De geluidbelasting bij vol plafond bedraagt 60 dB. Wat is de saneringsstreefwaarde?

A. De geluidbelasting overschrijdt de drempelwaarde in Wm 11.57, lid 1 niet. Er is dus geen sprake van een saneringsobject.

Case 2.

Q. Stel er ligt een woning langs het spoor en de woning komt voor op de eindmeldingslijst. De geluidbelasting bij vol plafond bedraagt 72 dB. Wat is de saneringsstreefwaarde?

A. Deze woning valt zowel onder de 'traditionele sanering' (Wm 11.57, lid 1) als een NoMo-knelpunt (Wm 11.57, lid 2). Dit maakt geen verschil voor de streefwaarde. Die bedraagt 65 dB.

Case 3.

Q. Stel er ligt een woning langs het spoor. Het betreft een traject waar een 'grote groei' is opgetreden (Het traject is benoemd in het Bgm, bijlage 4). De woning komt voor op de eindmeldingslijst. De geluidbelasting bij vol plafond bedraagt 67 dB. Wat is de saneringsstreefwaarde?

A. Deze woning valt zowel onder de 'traditionele sanering' (Wm 11.57, lid 1) als 'grote groei' (Wm 11.57, lid 3). De saneringsstreefwaarde is 65 dB maar de geluidbelasting moet ten minste 5 dB afnemen. Dit resulteert in een streefwaarde van 62 dB.

Case 4.

Q. Stel er ligt een woning langs een rijksweg. Het betreft een traject waar een 'grote groei' is opgetreden (Het

traject is benoemd is in het Bgm, bijlage 4). De woning komt niet voor op de eindmeldingslijst. De geluidbelasting bij vol plafond bedraagt 55 dB. Wat is de saneringsstreefwaarde?

A. Deze woning valt buiten de sanering. Weliswaar is het een traject met grote groei maar de geluidbelasting blijft beperkt tot de daarvoor geldende drempelwaarde van 55 dB (Wm 11.57, lid 3). Dit maakt direct de filosofie van deze regel duidelijk. Er heeft zich weliswaar grote groei van geluid voorgedaan maar voor deze woning is de geluidtoename per definitie niet meer dan +5 dB ten opzichte van de voorkeurswaarde van 50 dB.

Case 5.

Q. Stel er ligt een woning langs een spoorweg. Het betreft geen saneringswoning maar wel een traject waar een 'grote groei' is opgetreden. De geluidbelasting bedraagt 61 dB bij vol plafond. Het plafond is evenwel gebaseerd op voegloos spoor met houten dwarsliggers. Uitgaande van de akoestische basiskwaliteit is de geluidbelasting 2 dB lager, namelijk 59 dB. Wat is de saneringsstreefwaarde?

A. De saneringsstreefwaarde bedraagt 56 dB (61 dB minus de minimaal vereiste reductie van 5 dB). De woning valt dus niet af als saneringssituatie omdat de geluidbelasting, uitgaande van de akoestische basiskwaliteit, onder de drempelwaarde bij 'grote groei' van 60 dB uitkomt. ProRail besluit –op eigen initiatief- om het spoor te vervangen (voegloos/beton – 2dB). Daarnaast blijkt –for argument sake- dat er voldoende reductiepunten zijn voor een raildemper (-3 dB). In totaal wordt de geluidbelasting op deze manier met 5 dB verlaagd en wordt voldaan aan de doelstelling.

Case 6.

Q. Deze case is een variant op de vorige case. ProRail besluit in dit geval om de houten dwarsliggers door betonnen dwarsliggers te vervangen. Dit geeft een 2 dB lagere geluidemissie. Hiervoor wordt een plafondwijzigingsprocedure doorlopen. De geluidbelasting van de 'grote groei'-woning uit de vorige case bedraagt dan bij vol plafond (na de plafondwijziging) niet meer 61 dB maar 59 dB. Nu wordt de 'grote groei'-drempelwaarde van 60 dB niet meer overschreden. Sanering is dan niet aan de orde. De situatie is vrijwel gelijk aan de vorige case maar in dit geval lijken de raildempers uit case 5 niet meer nodig. Is dit een juridische truc?

A. Nee, die vlieger gaat mijn inziens niet op. Bij wijziging van het plafond moet gekoppelde de sanering worden aangepakt, Dat is geregeld in artikel 11.42. De saneringswoningen kunnen dus niet tussentijds worden afgeserveerd. Eerst moet de situatie bij vol plafond voorafgaand aan de wijziging worden gezien. Ik vind het persoonlijk goed om te zien dat de nieuwe wetgeving ook in dit geval goed werkt. Deze case laat wel een belemmering zien voor de toepassing van bronmaatregelen en bijbehorende plafondverlaging. Een plafondverlaging wordt namelijk 'belast' met het oplossen van de sanering. Ik kan me voorstellen dat de bijbehorende onderzoeks- en procedurele last een drempel vormt voor een beheerder om een plafondverlaging aan te vragen.

Share on facebookShare on twitterShare on printShare on hyvesShare on emailShare on nujiMore Sharing Services

sanering

Zoek andere artikelen

home...