

## Stimuleringsregeling stille wegdekken

27 juli 2001/Nr. LMV 2001076728  
Directoraat-Generaal Milieubeheer  
Directie Lokale Milieukwaliteit en  
Verkeer  
Afdeling Mobiliteit en Verkeer

De Minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en  
Milieubeheer;

Gelet op artikel 15.13, eerste tot en  
met derde lid, van de Wet milieube-  
heer,

Besluit:

### Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan  
onder:

- a. *de minister*: de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
- b. *referentiewegdek*: wegdek als omschreven in paragraaf 4.1 van publicatie nr. 133 van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek met als titel: 'het wegdek gecorrigeerd op akoestische eigenschappen', uitgave januari 1999;
- c. *stil wegdek*: wegdek bestaande uit:
  - 1°. een elementenverharding, die geen grotere geluidsbelasting tot gevolg heeft dan het referentiewegdek, of;
  - 2°. een niet-elementenverharding van een enkellaagsconstructie, die een geluidsreductie oplevert van ten minste 3 dB ten opzichte van het referentiewegdek, of
  - 3°. een niet-elementenverharding van een dubbellaagsconstructie, die een geluidsreductie oplevert van ten minste 4 dB ten opzichte van het referentiewegdek.

### Artikel 2

De minister kan aan een aanvrager subsidie verstrekken in de kosten van projecten met als doel:

- a. het bevorderen van de aanleg van stille wegdekken op provinciale en gemeentelijke wegen en op wegen die bij waterschappen in beheer zijn ter vermindering van de geluidsbelasting die veroorzaakt wordt door het wegverkeer, en
- b. het verkrijgen van kennis en erva-

ring over de toepassingsmogelijkhe-  
den van stille wegdekken.

### Artikel 3

1. Voor subsidie komen uitsluitend projecten in aanmerking die, gelet op de in het tweede lid genoemde aspecten, bijdragen aan de realisatie van de doelstellingen van deze regeling.
2. De aspecten, bedoeld in het eerste lid, zijn:
  - a. de mate waarin het desbetreffende project een bijdrage levert aan de vermindering van de geluidsbelasting;
  - b. de hoeveelheid relevante informatie die door de uitvoering van het project aan de bestaande kennis op het gebied van stille wegdekken wordt toegevoegd;
  - c. de uitvoerbaarheid van het project.
3. Een project komt niet voor subsidie in aanmerking, indien:
  - a. het project betrekking heeft op een weg die gelegen is in of in de nabijheid van een stiltegebied, en de huidige geluidsbelasting van die weg minder dan 45 dB (A) bedraagt;
  - b. het project betrekking heeft op een weg, niet zijnde een weg als bedoeld onder a, en de huidige geluidsbelasting van die weg minder dan 55 dB(A) bedraagt;
  - c. het project betrekking heeft op de aanleg van een wegdek met een lengte van minder dan 150 strekkende meters;
  - d. de totale kosten van een project voor in het kalenderjaar 2001 te verlenen subsidie hoger zijn dan f 5.000.000,-;
  - e. de totale kosten van een project voor in de kalenderjaren 2002, 2003 en 2004 te verlenen subsidie per kalenderjaar hoger zijn dan € 2.300.000,-;
  - f. het project betrekking heeft op de aanleg van een nieuwe weg.

### Artikel 4

Het subsidiebedrag wordt berekend overeenkomstig de bijlage bij deze regeling.

### Artikel 5

De subsidieaanvrager voegt bij de aanvraag tot subsidieverlening een

akoestisch onderzoeksrapport waaruit blijkt in hoeverre het stille wegdek naar verwachting zal bijdragen aan de vermindering van de geluidsbelasting.

### Artikel 6

Onverminderd artikel 10 van het Besluit milieusubsidies draagt de subsidieontvanger er voor zorg, dat na de oplevering van het stille wegdek en twee, vijf, acht en elf jaren na die oplevering, overeenkomstig het bepaalde in de beschikking tot subsidieverlening geluidmetingen worden verricht, de meetgegevens worden geregistreerd en over de resultaten van die geluidmetingen aan de minister wordt gerapporteerd.

### Artikel 7

Het tijdstip, bedoeld in artikel 13, eerste lid, van het Besluit milieusubsidies wordt bepaald op 1 december.

### Artikel 8

Het subsidieplafond voor het kalenderjaar 2001 bedraagt f 31.300.000,-.

### Artikel 9

Bij de subsidieverlening wordt beslist in volgorde van ontvangst van de aanvragen met dien verstande dat, wanneer de subsidieaanvrager krachtens artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, de dag waarop de aanvraag is aangevuld, als datum van ontvangst van de aanvraag geldt.

### Artikel 10

Subsidie kan worden verleend aan provincies, gemeenten, samenwerkingsverbanden van gemeenten en waterschappen.

### Artikel 11

1. Aanvragen tot subsidieverlening en tot subsidievaststelling worden gericht aan de minister en ingediend bij Bureau Sanering Verkeerslawaaï in Woerden met gebruikmaking van een aldaar verkrijgbaar formulier.
2. Aanvragen tot subsidieverlening in de kalenderjaren 2001 tot en met 2004

worden ingediend voor 15 november van het betreffende kalenderjaar.

#### Artikel 12

1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

2. Deze regeling wordt ingetrokken met ingang van 1 januari 2005. Zij blijft van toepassing op voor 15 november 2004 ingediende aanvragen tot subsidieverlening.

#### Bijlage

#### Berekening subsidiebedrag

Type stil wegdek	Oppervlakte m <sup>2</sup>	Genormeerde meerkosten				f/€.....
		Binnenstedelijke wegen *		Overige wegen*		
		f/m <sup>2</sup> n.v.t.	€/m <sup>2</sup> n.v.t.	f/m <sup>2</sup> 42	€/m <sup>2</sup> 19,06	
Enkellaags zoab	.....	93	42,20	62	28,13	f/€.....
Tweelaags zoab	.....	43	19,51	40	18,15	f/€.....
Dunne open deklaag	.....	20	9,08	n.v.t.	n.v.t.	f/€.....
Stille elementen verharding	.....					f/€.....
Subsidiebedrag ten behoeve van aanlegkosten, inclusief onderhoudsbijdrage						f/€..... a
Toeslag voorbereiding, begeleiding, toezicht en monitoring, 10%						f/€..... b
Totaal subsidiebedrag						f/€..... a+b

\* Binnenstedelijke wegen zijn gelegen binnen de bebouwde kom, waarop een maximaal toegestane snelheid geldt van 50 km per uur. De overige wegen zijn die wegen, waar de toegestane snelheid hoger is dan 50 km per uur. Meestal zijn deze wegen gelegen buiten de bebouwde kom.

#### Toelichting

Bovenstaande tabel dient ter berekening van de subsidie welke de aanvrager voor de aanleg van een stil wegdek kan verkrijgen. De tabel kan zowel in gulden als in euro's worden ingevuld. De niet van toepassing zijnde valuta doorstrepen.

De subsidieberekening is gebaseerd op een normkostensystematiek. De normkosten zijn gebaseerd op de gemiddelde meerkosten van de aanleg van een stil wegdek. Voor de toepassing van 'stille' niet-elementenverharding betreft dit de meerkosten ten opzichte van een standaard niet-elementenverharding met een fijne oppervlaktestructuur (gladasfaltbeton). Voor een 'stille' elementenverharding is uitgegaan van het gemiddelde verschil van de aanlegkosten voor dit wegdek ten opzichte van een wegdek voorzien van een standaard elementenverharding (klinkers).

#### Artikel 13

Deze regeling wordt aangehaald als: Stimuleringsregeling stille wegdekken.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

's-Gravenhage, 27 juli 2001.

De Minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J.P. Pronk.

10% gegeven voor voorbereiding, begeleiding, toezicht en monitoring.

Door in de kolom 'oppervlakte' het oppervlak van het aan te brengen stille wegdek op te nemen en dat te vermenigvuldigen met het bij het aanwezige wegdek behorende normbedrag berekent men het basissubsidiebedrag. De subsidie voor bijvoorbeeld het vervangen van een klinkerwegdek (elementenwegdek) in een binnenstedelijke situatie door dubbellaags zoab bedraagt f 93,- (€ 42,20) per vierkante meter.

#### Toelichting

#### Paragraaf 1. Achtergrond

Het wegverkeer is een belangrijke bron van geluidhinder. In 1995 ondervond ca. 25% van de Nederlanders ernstige hinder van wegverkeer. Door de groei van het wegverkeer dreigt het aantal geluidgehinderden toe te nemen. In het Nationaal Milieubeleidsplan 3 (Kamerstukken II, 1998-99, nr. 1-2, 25 887) wordt, naast een aantal andere maatregelen, de aanleg van stille wegdekken op binnenstedelijke wegen als oplossingsrichting voor het terugdringen van geluidhinder genoemd. In het NMP4 en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan zijn doelstellingen geformuleerd die alleen met een innovatief en intensief op de bron gericht beleid kunnen worden gerealiseerd.

Het is vanzelfsprekend dat bestrijding van geluidhinder aan de bron vaak de beste en goedkoopste oplossing is. Vanaf de inwerkingtreding van de Wet geluidhinder heeft het brongerichte beleid zich voornamelijk gericht op het stiller maken van motorvoertuigen. Sinds 1986 heeft bij de bestrijding van de geluidhinder van het wegverkeer het zwaartepunt voornamelijk gelegen op de toepassing van schermen en gevelisolatie. Op rijkswegen is sinds de verhoging van de rijksnelheid voor personenauto's op deze wegen van 100 naar 120 km/u, conform de afspraak tussen de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), het gebruik van stille wegdekken, met name van wegdekken met het zogenoemde 'Zeer-Open-Asfalt-Beton' (ZOAB) enorm toegenomen.

Langzamerhand is echter het besef ontstaan dat ook op provinciale en binnenstedelijke wegen een aanzienlijke reductie van de geluidsbelasting kan worden bereikt door de toepassing van stille wegdekken. Uit een onderzoeksrapport van KPMG/Bureau voor Economische Argumentatie naar de kosteneffectiviteit van stille wegdekken (maart 1999) blijkt dat een brede toepassing van stille wegdekken op deze wegen een zeer effectieve manier is om de geluidhinder in ons land te bestrijden. Uit dit rapport blijkt ook dat de toepassing van stille wegdekken op provinciale wegen tegen beperkte meerkosten kan plaatsvinden en dan ook een kosteneffectieve manier is om het wegverkeerslawaai te verminderen. Voorts tonen twee gevallen uit dit onderzoek aan dat ook in het stedelijke gebied de toepassing van deze wegdekken onder bepaalde omstandigheden kosteneffectief kan zijn. Tevens kan worden verwezen naar het onderzoek van M+P Raadgevende ingenieurs B.V. (stille wegdekken zijn kostenefficiënte geluidsmaatregelen). Daarin staat dat met het toepassen van stille wegdekken een besparing van 50% is te behalen ten opzichte van de traditionele maatregelen. Daarnaast is een groot voordeel van de toepassing van deze bronmaatregel dat een groter gebied een lagere geluidsbelasting heeft dan bij de toepassing van gevelmaatregelen of schermen in welk geval alleen in de binnenruimte van de woningen of aan de weg waar een geluidsscherm staat, geluidsreductie optreedt.

De technische vooruitgang op het gebied van stille wegdekken is de laatste jaren aanzienlijk. In 1987 was met betrekking tot stille wegdekken alleen nog sprake van de toepassing van ZOAB en porelastisch asfaltbeton (ZOAB met rubber toevoegingen). Na zo'n vijftien jaar onderzoek en experimenten is er nu een breed scala aan stille wegdekken beschikbaar, waaronder de een- en tweelaags open-asfaltconstructies, dunne deklaagconstructies en zelfs geluidarme klinkers. Ieder type heeft zijn eigen toepassingsgebied en eigenschappen. Tot slot moet nog worden benadrukt dat het onderzoek naar nog verdere optimalisering van stillere wegdekken in volle gang is. In verband hiermee

worden wegbeheerders dan ook geadviseerd bij hun keuze voor een bepaald type wegdek goed te letten op de kwaliteit van de verschillende soorten stil wegdek en de lokale uitvoeringsomstandigheden.

### **Paragraaf 2. Doelstelling**

Op dit moment worden stille wegdekken in beperkte mate op provinciale en binnenstedelijke wegen toegepast. Het doel van deze regeling is op de eerste plaats de toepassing van stille wegdekken op provinciale, gemeentelijke wegen en op wegen die in beheer zijn bij waterschappen te stimuleren (artikel 2). Hiermee zal naar verwachting een aanzienlijke bijdrage worden geleverd aan de vermindering van de geluidhinder door het wegverkeer. Met deze regeling wordt tevens beoogd kennis en ervaring op te doen met de toepassing van stille wegdekken. Deze kennis en ervaring kunnen met name worden opgedaan ten aanzien van de volgende aspecten:

#### *Akoestische aspecten:*

- Akoestische eigenschappen in relatie tot materiaalsamenstelling en laagopbouw.
- Het functionele gedrag en de technische levensduur van het wegdek.

#### *Civieltechnische aspecten:*

- Verkeerssituaties waar de stille wegdekken met name kunnen worden toegepast.
- De keuze van materiaal.
- De stroefheid van materiaal.
- Waterafvoer.

#### *Uitvoeringsaspecten:*

- Aanlegproblemen.
- Aanlegomstandigheden.
- Reinigingsregime.
- Reparatiegevoeligheid.
- Onderhoudsgevoeligheid.
- Ervaringen met gladheidbestrijding.

#### *Financiële aspecten:*

- De (onderhouds)kosten van de verschillende soorten stille wegdekken.

#### *Kennis- en marktaspecten:*

- Eigenschappen van de stille wegdekken.
- Prestaties van de stille wegdekken.
- Overzicht producenten van stille wegdekken.

### **Paragraaf 3. Toepassingsbereik**

Deze regeling is bestemd voor beheerders van provinciale en gemeentelijke wegen, alsmede voor de beheerders van de wegen die vallen onder de verantwoordelijkheid van de waterschappen. Rijkswegen en nieuwe wegen vallen niet onder deze regeling. Deze regeling is van toepassing op het vervangen van wegdekken in alle geluidhinderlijke situaties. Dit betekent dat deze maatregel ook toepasbaar is in bestaande en nieuwe situaties als bedoeld in de Wet geluidhinder. Zo is denkbaar dat het stille wegdek wordt toegepast in die situatie waar door autonome ontwikkelingen de geluidsbelasting ten opzichte van bestaande situatie is toegenomen. Bij deze laatste situatie doet het niet ter zake of reeds in een eerder stadium saneringsmaatregelen zijn toegepast. Stil wegdek kan dus in verschillende situaties worden toegepast. Het kan bijvoorbeeld gaan om de toepassing in binnenstedelijk gebied. Denkbaar is de volgende situatie. Bij een stedelijke invalsweg was op 1 maart 1986, gezien de geluidsbelasting destijds, geen sprake van een saneringssituatie. Door de autonome groei van het verkeer en een wijziging van de verkeersstructuur, zonder fysieke wijziging aan de weg, is de geluidsbelasting van deze weg inmiddels toegenomen tot 61 dB(A) (dit na toepassing van de aftrek van 5 dB(A) ex artikel 103 van de Wet geluidhinder). Er is dus sprake van een ernstige geluidhindersituatie, zonder dat er in het kader van de sanering maatregelen zullen worden getroffen. Door de toepassing van een stil wegdek kan de geluidsbelasting vanwege deze weg ten opzichte van de bestaande situatie met 5 dB(A) worden gereduceerd en dus worden teruggebracht naar het niveau van 1986.

Ook is mogelijk de toepassing van stille wegdekken op wegen in de nabijheid van stiltegebieden. Het beleid van de Minister van VROM is erop gericht de bestaande stiltegebieden veilig te stellen en te versterken. Een belangrijk knelpunt bij het realiseren en handhaven van een zogenoemde stiltestructuur wordt echter gevormd door de doorgaande wegen in of de nabijheid van deze gebieden. Door de toepassing van stil wegdek kan een reductie van de geluidsbelas-

ting van deze wegen worden bereikt van 3 à 5 dB(A). Hiermee kan het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer op deze wegen aanzienlijk worden gereduceerd en kan het aaneengesloten gebied waar een geluidsniveau van 40 dB(A) heerst aanzienlijk worden vergroot. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat de breedte van de 40 dB(A)-zone langs wegen bij toepassing van stil wegdek kan worden gehalveerd.

Ook is de toepassing van stille wegdekken op wegen gelegen in de nabijheid van bijvoorbeeld parken, winkelcentra en recreatieterreinen denkbaar. Hiermee kan een bijdrage worden geleverd aan de verbetering van de leefkwaliteit in deze gebieden.

#### **Paragraaf 4. Criteria voor subsidie**

In artikel 3 van deze regeling worden de aspecten die bij de beoordeling van een aanvraag een rol spelen limitatief opgesomd. Hieronder worden deze aspecten nader toegelicht. Bij de toepassing van het criterium van artikel 3, tweede lid, onder a, (de mate waarin het project een bijdrage levert aan de vermindering van de geluidsbelasting) van deze regeling spelen de volgende twee omstandigheden een rol. Allereerst dient de huidige geluidsbelasting van een weg, die is gelegen in of in de nabijheid van een stiltegebied, waarop de toepassing van een stil wegdek wordt overwogen, ten minste 45 dB(A) te bedragen. Een weg is gelegen in de nabijheid van een stiltegebied indien die weg op maximaal 1 kilometer van de grens van dit gebied aanwezig is. Voor de overige wegen wordt in deze regeling een ondergrens van 55 dB(A) aangehouden. Indien op genoemde wegen op dit moment sprake is van een lagere geluidsbelasting dan komen deze wegen niet voor subsidie in aanmerking (artikel 3, derde lid onder a en b). Deze geluidsbelasting dient te worden berekend conform het Rekenen Meetvoorschrift Verkeerslawaaai, afhankelijk van de situatie op de gevel van de geluidsgevoelige bestemming of op de grens van het geluidsgevoelige gebied indien geen woningen aanwezig zijn. Bij de bepaling van de geluidsbelasting behoeft geen toepassing te worden gegeven aan de aftrek van 5 dB(A) ex artikel 103 Wet geluidhinder.

Op de tweede plaats dient bij toepas-

sing van niet-elementenverharding als stil wegdek sprake zijn van een emissiereductie van minimaal 3 dB ten opzichte het referentiewegdek. Indien wordt besloten een dubbellaags stilwegdek toe te passen dan dient er sprake te zijn van een reductie van 4 dB ten opzichte van het referentiewegdek. Het toepassen van stille elementenverharding (zogenaamde stille klinkers) is slechts subsidiabel indien dit geschiedt ter vervanging van een bestaande elementenverharding. De stille elementenverharding dient een geluidsreductie op te leveren die leidt tot een geluidsbelasting die niet hoger is dan de geluidsbelasting van het referentiewegdek. Het referentiewegdek is een wegdek zoals omschreven in paragraaf 4.1 van publicatie nr. 133 van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW) met als titel: "het wegdek gecorrigeerd op akoestische eigenschappen" (januari 1999). In de praktijk wordt dit wegdek ook wel dichtasfaltbeton genoemd. Deze minimale reducties zijn gekozen opdat het effect van de maatregel goed waarneembaar is, en als gevolg daarvan een duidelijk positief effect heeft op de hinderbeleving in de omgeving. Dit betekent dat het vervangen van dicht asfaltbeton door steenmastiekasfalt niet voor een subsidie in het kader van deze regeling in aanmerking komt. Het effect van deze maatregel is doorgaans niet meer dan 1 dB. Aangezien een van de doelstellingen van deze regeling het bevorderen van innovatie op wegdekgebied is, komt de vervanging van enig wegdek door dicht asfaltbeton ook niet voor subsidie in aanmerking, ook al kan de toepassing hiervan in bepaalde situaties leiden tot een geluidsreductie van 3 dB of meer. De subsidieaanvrager dient bij de aanvraag tot subsidieverlening een onderzoeksrapport te voegen waaruit blijkt in hoeverre het stille wegdek naar verwachting zal bijdragen aan de vermindering van de geluidsbelasting (artikel 5).

Het in artikel 3, tweede lid, onder b, van deze regeling genoemde aspect (het project dient voldoende relevante informatie toe te voegen aan de bestaande kennis op het gebied van stille wegdekken) is met name opgenomen om ook het experimentele karakter van het project te kunnen

meewegen bij de beoordeling van de aanvraag. Hierbij zullen de eerder genoemde aspecten op het gebied van kennis en ervaring een belangrijke rol spelen.

Bij de uitvoerbaarheid van het project (artikel 3, tweede lid, onder c) wordt beoordeeld of de subsidieaanvrager voldoende zekerheid kan bieden dat het project daadwerkelijk wordt uitgevoerd. Onzekere factoren kunnen zijn: het al dan niet doorgaan van aanvullende financiering, de uitkomst van politieke besluitvorming en de benodigde vergunningen en toestemmingen.

#### **Paragraaf 5. Subsidiebedrag en subsidiabele kosten**

Deze regeling zal tot en met 2004 van toepassing zijn. Het beschikbare budget voor 2001 bedraagt f 31.300.000,-. De verlening van de subsidie vindt plaats op volgorde van binnenkomst (artikel 9).

Om het stimuleringskarakter van deze regeling te benadrukken, is gekozen voor een standaardvergoeding op basis van het gemiddelde verschil tussen de aanlegkosten van een 'stille' niet-elementenverharding ten opzichte van een standaard niet-elementenverharding met een fijne oppervlaktestructuur (gladasfaltbeton). Voor een 'stille' elementenverharding is uitgegaan van het gemiddelde verschil van de aanlegkosten van dit wegdek ten opzichte van een wegdek voorzien van een standaard elementenverharding (klinkers).

Voor elk type stil wegdek zijn de meerkosten per m<sup>2</sup> in de bijlage opgenomen bij deze regeling. Bij de berekening wordt uitgegaan van een vergoeding van deze meerkosten, inclusief onderhoud. Het subsidiebedrag voor de aanleg van een stil wegdek wordt berekend door de oppervlakte van het aan te brengen stille wegdek te vermenigvuldigen met het normbedrag uit de tabel in de bijlage. Voor deze systematiek van maximale vergoeding op basis van normkosten is mede gekozen om de administratieve lasten van deze regeling zo gering mogelijk te laten zijn. De normkosten zijn zo gekozen dat in het merendeel van de gevallen een volledige dekking van de meerkosten (inclusief gewoon en groot onderhoud) wordt verkregen. Bij het bepalen van de normkosten is een onderscheid gemaakt tussen

binnenstedelijke en overige wegen. Binnenstedelijke wegen zijn gelegen binnen de bebouwde kom waarop een maximaal toegestane snelheid geldt van 50 km per uur. De overige wegen zijn die wegen waar de toegestane snelheid hoger is dan 50 km per uur. Meestal zijn deze wegen gelegen buiten de bebouwde kom. Bij het bepalen van de hoogte van de meerkosten voor binnenstedelijke wegen is rekening gehouden met factoren die de complexiteit bij de aanleg kunnen verhogen. Deze factoren kunnen onder andere zijn: de aanwezigheid van een meer dan gemiddeld aantal kolken, putten en dergelijke en de aanwezigheid van een meer dan gemiddeld aantal aansluitingen op andere wegverhardingen. Teneinde ook in deze bijzondere situaties volledige dekking van de meerkosten te garanderen zijn de normkosten voor deze binnenstedelijke wegen iets hoger dan die voor de overige wegen. Daarnaast is bij het bepalen van de hoogte van de normkosten ook rekening gehouden met de onderhoudskosten. De reden hiervoor is dat stille wegdekken veelal hogere onderhoudskosten met zich brengen. Een gedeelte van de subsidie kan ook worden gebruikt voor de jaarlijks terugkerende kosten voor het schoonhouden, kleine reparaties enzovoorts (klein onderhoud) maar kan ook worden aangewend bij vervanging van de toplaag van poreuze wegdekken na 7,5 jaar (groot onderhoud). Ook is opgenomen een allesomvattende toeslag voor voorbereiding, begeleiding, toezicht en monitoringskosten van 10% van het subsidiebedrag voor de aanleg van de stille wegdekken.

#### **Paragraaf 6. Verplichtingen verbonden aan de subsidie**

Artikel 10 van het Besluit milieusubsidies regelt een aantal verplichtingen waaraan een subsidieontvanger altijd moet voldoen. Tevens biedt dit artikel de mogelijkheid nadere verplichtingen aan de subsidieontvanger op te leggen. In artikel 6 van deze regeling is aan deze mogelijkheid invulling gegeven. De subsidieontvanger is verplicht geluidmetingen uit te voeren. Na oplevering van het stille wegdek dient een controlemeting te worden verricht. Hierbij dient te worden onderzocht in hoeverre de geluidsreductie overeenkomt met de verwachte reduc-

tie. Daarnaast dient twee, vijf, acht en elf jaar na afronding van het project nogmaals een controlemeting te worden verricht (artikel 6). Deze metingen dienen om kennis te verkrijgen omtrent het akoestische functionele gedrag en de technische levensduur van het wegdek. In de nadere eisen die in de beschikking tot subsidieverlening zullen worden opgenomen zal onder meer worden aangegeven op welke wijze de geluidmetingen dienen plaats te vinden.

In artikel 13 van het Besluit milieusubsidies is de jaarlijkse rapportageplicht van de subsidieontvanger geregeld. Deze rapportage is erop gericht inzicht te verkrijgen in de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van het project en de tot dan toe gemaakte kosten. In artikel 7 van deze regeling is bepaald dat deze rapportage voor 1 december moet worden ingediend.

Jaarlijks, te beginnen in het jaar 2003, zal door het Ministerie van VROM een openbaar rapport worden uitgebracht waarin de belangrijkste resultaten op het gebied van de toepassing van stille wegdekken worden beschreven.

#### **Paragraaf 7. Overig**

In deze regeling zijn met name regels met betrekking tot de inhoudelijke criteria voor subsidieverstrekking opgenomen. De procedurele regels voor de afhandeling van subsidieaanvragen zijn opgenomen in het Besluit milieusubsidies. Dit betreft onder meer ook de regels op het gebied van de bevoorschotting, vaststelling van de subsidie en de verplichtingen, verbonden aan de subsidie.

De uitvoering van deze regeling zal worden gemandateerd aan Bureau Sanering Verkeerslawaaai in Woerden. Informatie over deze regeling en het aanvraagformulier kunnen daar worden opgevraagd (artikel 11).

De ontwerp-regeling is op 23 juli 2001 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen [notificatienummer 2001/324/NL] ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en techni-

sche voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217). Artikel 1c bevat vermoedelijk technische voorschriften, aangezien onder stil wegdek wordt verstaan een wegdek dat een bepaalde geluidsreductie oplevert ten opzichte van het referentiewegdek. Dit betekent dat indirecte eisen worden gesteld aan het te gebruiken materiaal. De bepaling is gerechtvaardigd, omdat deze tot doel heeft het milieu tegen geluidhinder te beschermen. Voorts is de regeling niet discriminerend, omdat de eisen zowel voor in Nederland als in andere lidstaten gevestigde aannemers gelden.

*De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, J.P. Pronk.*