



Regeling van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en de Minister van Verkeer en Waterstaat, van 14 december 2009, nr. BJZ2009064879, houdende nadere regels voor het criterium ter beoordeling van de kosten van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, onderscheidenlijk aan de grens van geluidsgevoelige terreinen in relatie tot kwaliteit, aard en gebruik van geluidsgevoelige objecten en tot de doeltreffendheid van die maatregelen (Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder)

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en de Minister van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op de artikelen 87b, vierde en vijfde lid, en 106, vierde lid, van de Wet geluidhinder en de artikelen 3.9 en 4.22 van het Besluit geluidhinder;

Besluiten:

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

aantal maatregelpunten: aantal maatregelpunten bepaald overeenkomstig artikel 4;

aantal reductiepunten: aantal reductiepunten bepaald overeenkomstig artikel 5;

bronmaatregel: geluidbeperkende maatregel als bedoeld in tabel 1 en tabel 3, onder 1, van Bijlage 1;

cluster: geluidsgevoelig object of verzameling bijeengelegen geluidsgevoelige objecten, gelegen binnen de zone van een weg of spoorweg, die een relevante verlaging van de geluidsbelasting vanwege een weg of spoorweg zou kunnen ondervinden van een aaneengesloten geluidbeperkende maatregel;

financieel doelmatig: de omstandigheid dat er geen overwegende bezwaren van financiële aard bestaan;

geluidbeperkende maatregel: maatregel of combinatie van maatregelen als bedoeld in de tabellen 1, 2 en 3 van Bijlage 1, voor zover toegepast onder de in die tabellen genoemde voorwaarden;

geluidsgevoelige objecten: woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen, geluidsgevoelige terreinen en woonwagendplaatsen;

geluidreductie: geluidreductie bepaald overeenkomstig artikel 7;

overdrachtsmaatregel: geluidbeperkende maatregel als bedoeld in tabel 2 van Bijlage 1;

situatie zonder maatregelen: situatie waarin

- a. geen andere geluidbeperkende maatregelen aanwezig zijn, of
- b. geen andere geluidbeperkende maatregelen aanwezig zijn dan
 1. op een rijksweg een wegdek met de akoestische kwaliteit van ZOAB, of
 2. bij een hoofdspoorweg voegloos spoor op betonnen dwarsliggers, tenzij overwegende bezwaren van technische aard zich tegen een dergelijke uitvoering verzetten.

Artikel 2

1. Indien deze regeling wordt toegepast in het kader van afdeling 3.2 of 4.3 van het Besluit geluidhinder, bestaat een cluster enkel uit de geluidsgevoelige objecten waarvoor een programma van maatregelen is opgesteld als bedoeld in artikel 89 van de Wet geluidhinder of artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder en de geluidsgevoelige objecten waar in het kader van de Nota Mobiliteit geluidbeperkende maatregelen overwogen worden.

2. Deze regeling is van toepassing in het kader van hoofdstuk VI, afdeling 2A en afdeling 3, en hoofdstuk VII, afdeling 2, van de Wet geluidhinder en afdeling 3.2 en afdeling 4.3 van het Besluit geluidhinder bij de afweging omtrent het nemen van geluidbeperkende maatregelen.



Artikel 3

1. Een geluidbeperkende maatregel als bedoeld in tabel 1 en tabel 2 van Bijlage 1 is financieel doelmatig, indien het aantal maatregelpunten van de geluidbeperkende maatregel niet hoger is dan het aantal reductiepunten behorende bij het cluster waar de maatregel voor bedoeld is.
2. In afwijking van het eerste lid is een geluidbeperkende maatregel niet financieel doelmatig, indien uit het akoestisch onderzoek blijkt dat:
 - a. toepassing van de geluidbeperkende maatregel de grootste geluidreductie oplevert voor het cluster,
 - b. het aantal maatregelpunten voor deze maatregel hoger is dan het aantal maatregelpunten voor een andere geluidbeperkende maatregel die een gelijke of nagenoeg gelijke geluidreductie kan realiseren, en
 - c. in vergelijking met de andere maatregel de extra maatregelpunten niet in redelijke verhouding staan tot de extra geluidreductie die door het treffen van deze maatregel bereikt kan worden.
3. In afwijking van het eerste lid is een overdrachtsmaatregel niet financieel doelmatig indien deze maatregel een bestaande overdrachtsmaatregel zou vervangen, die:
 - a. naar verwachting bij de start van de uitvoering niet ouder dan tien jaar zal zijn;
 - b. niet ophoogbaar is, en
 - c. een bijna gelijke geluidreductie realiseert als de nieuw te treffen maatregel.
4. De financiële doelmatigheid van een maatregel als bedoeld in tabel 3 van Bijlage 1 kan worden bepaald door de werkelijke kosten van aanleg en onderhoud van de maatregel af te wegen tegen de geluidreductie die de maatregel kan realiseren en tegen het aantal geluidsgevoelige objecten in het cluster waar de maatregel voor bedoeld is.

Artikel 4

1. Het aantal maatregelpunten van een geluidbeperkende maatregel wordt bepaald op grond van de in tabel 1 en tabel 2 van Bijlage 1 opgenomen maatregelpunten per eenheid.
2. Het aantal maatregelpunten, bedoeld in het eerste lid, omvat het totaal van de maatregelpunten van bestaande en van nieuw te treffen geluidbeperkende maatregelen ten opzichte van een weg of spoorweg in de situatie zonder maatregelen.
3. Bij het toepassen van tabel 2 van Bijlage 1 wordt de hoogte van een geluidscherm bepaald ten opzichte van de bovenkant van het spoor of de kantstreep van de weg aan de zijde van het scherm.

Artikel 5

1. Het aantal reductiepunten behorende bij een cluster wordt bepaald door de reductiepunten van alle geluidsgevoelige objecten in het cluster bij elkaar op te tellen.
2. Tabel 1 van Bijlage 2 bevat de reductiepunten van een woning op basis van de toekomstige geluidsbelasting op de woning vanwege een weg of spoorweg in de situatie zonder maatregelen.
3. Ten behoeve van de toepassing van het tweede lid worden andere geluidsgevoelige objecten dan woningen omgerekend naar woningen, waarbij:
 - a. elke 15 strekkende meter geluidsbelaste gevel van een geluidsgevoelig gebouw per bouwlaag, wordt gelijkgesteld aan één woning;
 - b. elke 50 strekkende meter geluidsgevoelig terrein dat behoort bij een geluidsgevoelig gebouw, voor zover dat gebruikt wordt of bestemd is voor de in dat gebouw verleende zorg, in de lengte van de richting van de weg of spoorweg wordt gelijkgesteld aan één woning;
 - c. een woonwagenstandplaats wordt gelijkgesteld aan één woning.

Artikel 6

1. Bij de toepassing van deze regeling worden in de eerste plaats bronmaatregelen in overweging genomen en in de tweede plaats de andere geluidbeperkende maatregelen, al dan niet in combinatie met bronmaatregelen, die achtereenvolgens leiden tot de meeste geluidreductie.
2. Overdrachtsmaatregelen, al dan niet in combinatie met bronmaatregelen, worden bij de toepassing van deze regeling uitsluitend in overweging genomen voor zover deze maatregelen strekken tot een geluidreductie van ten minste 5 dB op ten minste een geluidsgevoelig object in een cluster.



Artikel 7

1. De geluidreductie is het verschil tussen de toekomstige geluidsbelasting, die door geluidsgevoelige objecten zou worden ondervonden vanwege een weg of spoorweg in de situatie zonder maatregelen, en de toekomstige geluidsbelasting vanwege een weg of spoorweg in de situatie dat er geluidbeperkende maatregelen getroffen zijn.
2. Bij toepassing van het eerste lid wordt de waarde uit tabel 2 van Bijlage 2, die op de betreffende situatie van toepassing is, gehanteerd als toekomstige geluidsbelasting vanwege een weg of spoorweg in de situatie dat er geluidbeperkende maatregelen zijn getroffen, ingeval de berekende toekomstige geluidsbelasting in deze situatie lager is dan de waarde, genoemd in tabel 2 van Bijlage 2.

Artikel 8

1. Deze regeling kan buiten toepassing blijven op de onderstaande besluiten, totdat deze onherroepelijk zijn geworden:
 - a. het vaststellen van een tracébesluit waarvan het ontwerp, respectievelijk een gewijzigd ontwerp als bedoeld in artikel 11, eerste lid, respectievelijk artikel 14, eerste lid, van de Tracéwet, is vastgesteld vóór de eerste dag van de derde kalendermaand volgend op het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling;
 - b. het vaststellen van een saneringsprogramma waarvoor voorbereidingssubsidie is verstrekt voor 1 januari 2009;
 - c. het vaststellen van een wegaanpassingsbesluit ten aanzien van de in de Bijlage, onder a, van de Spoedwet wegverbreding opgenomen projecten waarvan het ontwerpbesluit is vastgesteld vóór de eerste dag van de derde kalendermaand volgend op het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling;
 - d. het vaststellen van een saneringsprogramma waarvoor ten behoeve van het ontwerpprogramma toepassing is gegeven aan artikel 3:12 van de Algemene wet bestuursrecht vóór de eerste dag van de derde kalendermaand volgend op het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling.
2. Deze regeling kan tevens buiten toepassing blijven op het vaststellen van een besluit of het doorlopen van een procedure voor de projecten genoemd in Bijlage III, totdat deze onherroepelijk zijn geworden respectievelijk zijn afgerond.

Artikel 9

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2010.

Artikel 10

Deze regeling kan worden aangehaald als: Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

Artikel 11

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

's-Gravenhage, 14 december 2009

*De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu,
J.M. Cramer.*

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*



BIJLAGE 1

Tabel 1 Bronmaatregelen, de randvoorwaarden en de maatregelpunten

omschrijving bronmaatregel	randvoorwaarden	maatregelpunten
Weg		
wegdek Zeer Open Asfalt Beton	– voldoende verkeersintensiteit – geen wringend of remmend verkeer – snelheid meer dan 70 km per uur	– 4 per 10 m² t.o.v. DAB
wegdek 2-laags Zeer Open Asfalt Beton	– voldoende verkeersintensiteit – geen wringend of remmend verkeer – snelheid meer dan 70 km per uur	– 26 per 10 m² t.o.v. DAB – 22 per 10 m² t.o.v. ZOAB
wegdek dunne deklaag	– snelheid niet boven 80 km per uur – niet op kruisingen of rotondes	– 13 per 10 m² t.o.v. DAB – 9 per 10 m² t.o.v. ZOAB
spoorweg		
raildemper	– niet tegen wissels of voegen – alleen bij betonnen dwarsliggers	– 46 per meter enkel spoor
betonnen dwarsliggers	– aanwezigheid ballastbed	– 45 per meter enkel spoor

Tabel 2 Overdrachtsmaatregelen, de randvoorwaarden en de maatregelpunten

omschrijving overdrachtsmaatregel	voorwaarden	maatregelpunten
Weg		
		Per strekkende meter bij een hoogte ¹ van:
		1 m 53
		2 m 93
		3 m 133
		4 m 173
geluidscherm	niet van toepassing	5 m 212
		6 m 251
		7 m 289
		8 m 327
		elke m hoogte 44
		boven 8 m
geluidwal	– ruimtebeslag – grondgesteldheid	Gelijk aan het aantal maatregelpunten van een geluidscherm
		Per strekkende meter bij een hoogte ¹ van:
		1 m 64
		2 m 112
		3 m 160
middenbermscherm	niet van toepassing	4 m 207
		5 m 254
		6 m 301
		7 m 347
		8 m 392
schermtop (T-top)	– op bestaand scherm passend; – passend in het profiel	44
spoorweg		
		Per strekkende meter bij een hoogte ¹ van:
		1 m 66
		1,5 m 89
geluidscherm	niet van toepassing	2 m 112
		3 m 155
		4 m 197
		elke m hoogte 42
		boven 4 m
geluidwal	– ruimtebeslag – grondgesteldheid	Gelijk aan het aantal maatregelpunten van een geluidscherm
		Per strekkende meter bij een hoogte ¹ van:
		1 m 66
scherm tussen sporen	– niet bij wissels	1,5 m 89
		2 m 112
		3 m 155
		4 m 197

¹ bepaald overeenkomstig artikel 4, derde lid.



Tabel 3 Overige geluidbeperkende maatregelen

Omschrijving maatregel	Voorwaarden
1. bronmaatregelen	
Aanpassen en vervangen van een spoorbrug	Niet van toepassing
2. Overige maatregelen	
Onttrekken van een woning aan de bestemming	Alleen mogelijk in het kader van sanering en alleen voor zover met andere maatregelen niet het beoogde resultaat kan worden behaald



BIJLAGE 2

Tabel 1 Bepaling reductiepunten, bedoeld in artikel 5

Toekomstige geluidsbelasting op een woning vanwege een weg (dB)	Toekomstige geluidsbelasting op een woning vanwege een spoorweg (dB)	Reductiepunten per woning
48	55	0
49	56	1000
50	57	1300
51	58	1600
52	59	1900
53	60	2100
54	61	2400
55	62	2700
56	63	3000
57	64	3300
58	65	3600
59	66	3900
60	67	4100
61	68	4400
62	69	4700
63	70	5000
64	71	7800
65	72	8100
66	73	8300
67	74	8600
68	75	8900
69	76	9200
70	77	9500
71	78	9800
72	79	10100
73	80	10300
74	81	10600
75	82	10900
76	83	11200
77	84	11500

Tabel 2 Waarde, bedoeld in artikel 7

situatie	waarde weg	waarde spoorweg
aanleg of aanpassing van een hoofdweg of hoofdspoorweg als bedoeld in hoofdstuk VI, afdeling 2A, of hoofdstuk VII, afdeling 2, van de Wet	De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting als bedoeld in hoofdstuk VI, afdeling 2A, van de Wet	De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting als bedoeld in hoofdstuk VII, afdeling 2, van de Wet.
sanering op grond van hoofdstuk VI, afdeling 3, van de Wet en afdeling 3.1 en 4.3 van het Besluit geluidhinder	De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting als bedoeld in hoofdstuk VI, afdeling 3, van de Wet en afdeling 3.1 van het Besluit geluidhinder	De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting als bedoeld in afdeling 4.3 van het Besluit geluidhinder



BIJLAGE 3 LIJST VAN PROJECTEN ALS BEDOELD IN artikel 8, TWEEDE LID

	Type Besluit	Project
Wegen		
1	WAB/MER	Rw9 Alkmaar–Uitgeest
2	WAB	Rw2 Maasbracht–Geleen (spitsstrook)
3	TB/MER	Rw28 Utrecht –Amersfoort
4	TB	Rw2 Oudenrijn–Everdingen
5	TB	A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam–Almere
6	TB/MER	N11 Leiden/Zoeterwoude–Alphen a/d Rijn
7	TB/MER	Rw2 Passage Maastricht
8	TB	Rw74 Venlo
9	TB	Rw4 Delft–Schiedam
10	TB	Rw12 Ede–Grijsoord
11	TB/MER	Rw12 Zoetermeer–Zoetermeer-Centrum
12	TN/MER	A9 Omlegging Badhoevedorp
13	TB/MER	Rw1/27 Utrecht–Hilversum–Amersfoort
14	TB	N33 Assen–Zuidbroek (zuid)
15	TB	Rw61 Hoek–Schoondijke
16	TB/MER	A29 Vaanplein Barendrecht
17	WAB/MER	A2/A27 Everdingen–Lunetten
18	TB/MER	A2 Den Bosch–Eindhoven
19	TB	A4 Dinteloord–Bergen op Zoom
Spoorwegen		
1	TB	OV SAAL
2	TB	Sporen in Den Bosch
3	TB	Vrije spoor kruising Amersfoort-West
4	SAN	Zeeuwse lijn

WAB = wegaanleggingsbesluit

MER = Milieu-effectrapportage

TB = Tracébesluit

SAN= Saneringsprogramma



TOELICHTING

Algemeen

Deze regeling geeft invulling aan het criterium 'overwegende bezwaren van financiële aard'. Op grond van de artikelen 87b en 106 van de Wet geluidhinder (hierna: de Wet) en de artikelen 3.9 en 4.22 van het Besluit geluidhinder (hierna: het Besluit) kunnen bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld ter invulling van dit criterium. Het criterium van de aanwezigheid van overwegende bezwaren van financiële aard wordt in het kader van deze regeling aangeduid als het financieel doelmatigheids-criterium. Als er geen overwegende bezwaren van financiële aard zijn, is een maatregel financieel doelmatig.

In het verleden zijn al voor diverse toepassingen afzonderlijke criteria ontwikkeld ter beoordeling van de financiële doelmatigheid van mogelijk te treffen maatregelen. Deze criteria verschillen echter en afhankelijk van het soort project is het ook mogelijk dat een combinatie van criteria wordt toegepast. Daarvoor zijn de afzonderlijke criteria in eerste opzet niet ontworpen en bovendien is de toepassing dan weinig transparant. Het is gewenst om tot een breder toepasbaar en eenvoudiger financieel afwegingscriterium te komen.

In het kader van de vernieuwing van de geluidwetgeving voor de rijksinfrastructuur onder de titel van modernisering instrumentarium geluidbeleid, geluidproductieplafonds (SWUNG) is een geheel nieuw doelmatigheids criterium ontwikkeld dat met bovenstaande punten rekening houdt. Daarbij is ook rekening gehouden met de toepassing van het rijksbeleid op grond van de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit. Het is daarom wenselijk dat dit nieuwe criterium, dat ook los van de nieuwe wetgeving kan worden gebruikt, al in de praktijk kan worden toegepast, vooruitlopend op de nieuwe wetgeving. Deze regeling maakt het mogelijk dit criterium nu al toe te passen bij maatregelen op grond van de thans geldende wet.

De overwegende bezwaren van financiële aard kunnen zich voordoen bij het treffen van geluidbeperkende maatregelen op grond van de Wet. In de procedure tot vaststelling van een hogere waarde dan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting en bij het vaststellen van het saneringsprogramma op grond van het Besluit geluidhinder worden mogelijke geluidbeperkende maatregelen getoetst aan deze bezwaren.

Bij het treffen van maatregelen gaat het namelijk enerzijds om het bereiken van uit regelgeving of het beleid gewenste waarden van de geluidsbelasting bij geluidsgevoelige objecten. Anderzijds dienen de kosten in redelijke verhouding staan tot de ernst van de situatie. Rechtsongelijkheid en elke schijn van willekeur moeten worden vermeden.

De basis van het financieel doelmatigheids criterium in de regeling werkt als volgt: voor ieder geluidsgevoelig object is een budget beschikbaar om geluidbeperkende maatregelen te treffen. De hoogte van dat budget is afhankelijk van de toekomstige geluidsbelasting die door geluidsgevoelige objecten zou kunnen worden ondervonden. Naarmate die geluidsbelasting verder boven de voorkeurswaarde zal liggen, zal het budget ook toenemen. Een geluidbeperkende maatregel is financieel doelmatig als de kosten voor het treffen van de maatregel niet groter zijn dan het berekende totale budget voor de objecten die voordeel hebben van de maatregel. Het doelmatigheids criterium is kaderstellend waarbij per project ruimte is voor een afweging voor het soort te treffen geluidbeperkende maatregel. Uit de toepassing van het doelmatigheids criterium volgt dus niet dwingend één toe te passen geluidbeperkende maatregel. Wel stuurt het doelmatigheids criterium in de richting van de maatregel die leidt tot de grootste geluidreductie en zo het meeste effect heeft op de geluidsbelasting. Het uiteindelijke doel van het doelmatigheids criterium is dat bij projecten een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de gekozen geluidbeperkende maatregelen kan worden gegeven.

Deze regeling verplicht tot het toepassen van dit nieuwe doelmatigheids criterium in het kader van hoofdstuk VI, afdeling 2A, en hoofdstuk VII, afdeling 3, van de Wet en de afdelingen 3.2 en 4.3 van het Besluit. Deze regeling zal overeenkomstig worden toegepast bij de geluidplannen voor de wegaanpassingsbesluiten, opgenomen in de Bijlage, onder B, van de Spoedwet wegverbreding, de saneringsgevallen in het kader van de Nota Mobiliteit, en ten aanzien van rijksinfrastructuur de reconstructie van een weg op grond van hoofdstuk VI, afdeling 4, van de Wet en afdeling 3.1 van het Besluit en de wijziging van een spoorweg op grond van afdeling 4.1 van het Besluit. Ook kan het college van burgemeester en wethouders er voor kiezen om ten behoeve van zijn eigen afwegingen het doelmatigheids criterium overeenkomstig toe te passen.

Geluidbeperkende maatregelen

De regeling is uitsluitend bedoeld voor de beoordeling van de financiële doelmatigheid van geluidbe-



perkende maatregelen. De term 'geluidbeperkende maatregelen' ziet in het kader van deze regeling in beginsel op maatregelen die de geluidproductie van de bron verminderen ('bronmaatregelen') of die de overdracht van het geluid van de bron naar de ontvanger beperken ('overdrachtsmaatregelen', zoals geluidschermen en geluidwallen). In Bijlage I zijn de concrete maatregelen opgenomen waar de regeling op van toepassing is. Naast de bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen is een derde categorie opgenomen in Bijlage I. Dit zijn maatregelen die uitsluitend in uitzonderlijke omstandigheden worden toegepast. Deze worden voor toepassing van het doelmatigheids criterium dan ook apart behandeld. Geluidwerende maatregelen (maatregelen aan de gevel) en maatregelen omtrent het gebruik van de weg of spoorweg (verkeersmaatregelen) vallen niet binnen de reikwijdte van de regeling.

Aan de toepassing van enkele van de geluidbeperkende maatregelen zijn technische randvoorwaarden verbonden. In de tabellen 1 en 2 in de Bijlage bij deze regeling zijn bij alle categorieën geluidbeperkende maatregelen de technische voorwaarden genoemd die in elk geval gelden. Daarnaast kan de toepassing van een bepaalde geluidbeperkende maatregel in een specifieke situatie praktisch niet mogelijk zijn om andere technische redenen. In dat geval zal de beheerder de maatregel ook niet voorstellen en dit in de motivering van zijn maatregelenkeuze toelichten.

De definitie van geluidbeperkende maatregel beperkt niet de bevoegdheid van de beheerder om andere maatregelen, zoals verkeersmaatregelen, te treffen. Bij het bepalen van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen worden dit soort maatregelen echter niet betrokken.

Geluidsgevoelige objecten

Het doelmatigheids criterium is gericht op de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen bij woningen en bij andere geluidsgevoelige objecten.

De andere geluidsgevoelige gebouwen worden bij de toepassing van het doelmatigheids criterium op dezelfde manier meegenomen als woningen, echter met gebruik van een omrekeningsfactor die rekening houdt met de grootte van het object. Het is bijvoorbeeld niet redelijk om een ziekenhuis als gelijkwaardig aan één woning te tellen. Een ziekenhuis is veel groter dan een woning en er verblijven ook meer mensen. Een ziekenhuis is daarom eerder te beschouwen als gelijkwaardig aan een flatgebouw met woningen.

Voor geluidsgevoelige terreinen en woonwagenstandplaatsen zijn er aparte omrekeningsfactoren. Hierbij zij vermeld dat woonwagenstandplaatsen niet gesaneerd worden ingevolge de Wet en het Besluit. Bij de doelmatigheidsafweging in het kader van sanering worden zij dan ook niet meegenomen.

Clustering

Om een goede afweging te kunnen maken met het doelmatigheids criterium is het van belang de eventuele investering in geluidbeperkende maatregelen af te wegen tegen de omvang of ernst van het knelpunt. Daarom worden geluidbeperkende maatregelen in overweging genomen per cluster. Kenmerkend voor een cluster is dat alle geluidsgevoelige objecten daarbinnen voordeel hebben bij dezelfde geluidbeperkende maatregel. Een cluster is gedefinieerd als een geluidsgevoelig object of een verzameling bijeengelegene geluidsgevoelige objecten die een relevante verlaging van de geluidsbelasting vanwege de weg of spoorweg zou kunnen ondervinden van één aaneengesloten geluidbeperkende maatregel.

In het kader van sanering is een cluster beperkt tot het deel van de geluidsgevoelige objecten die een relevante verlaging kunnen ondervinden, namelijk de geluidsgevoelige objecten waarvoor een saneringsprogramma is opgesteld en de geluidsgevoelige objecten waarvoor in het kader van de Nota Mobiliteit geluidbeperkende maatregelen worden overwogen.

Toepassen van clustering heeft als effect dat geluidbeperkende maatregelen alleen worden getroffen waar de maatregelen ook daadwerkelijk werken en nodig zijn. Het uitgangspunt is namelijk dat het budget dat beschikbaar is voor een geluidsgevoelig object wordt besteed aan een geluidbeperkende maatregel die leidt tot een geluidreductie bij dat geluidsgevoelige object. Voorkomen moet worden dat bij de beoordeling van de doelmatigheid van de geluidbeperkende maatregelen geluidsgevoelige objecten worden meegenomen die geen of slechts een verwaarloosbaar effect van de beoogde maatregelen ondervinden. Tevens moet worden voorkomen dat er maatregelen worden getroffen op locaties waar ze niet primair bedoeld zijn.

De ligging en de omvang van een cluster van geluidsgevoelige objecten zijn mede afhankelijk van het type geluidbeperkende maatregel dat in overweging wordt genomen. Een cluster kan in het geval van bronmaatregelen beide zijden van de (spoor)weg omvatten, omdat het effect van de bronmaatregel ook aan beide zijden van de (spoor)weg optreedt. De clustering van de geluidsgevoelige objecten in geval van overdrachtsmaatregelen vindt aan één zijde van de (spoor)weg plaats, aangezien het effect maar aan één zijde optreedt.



De begrenzing van een cluster is ook afhankelijk van de ligging van de geluidsgevoelige objecten bij de (spoor)weg. Het gebruik van zogenoemde zichthoeken is een goede manier om clusters samen te stellen. De zichthoek is hierbij de hoek waarbinnen, gezien vanuit de geluidsgevoelige objecten waar de maatregel voor bedoeld is, een maatregel zich uitstrekt langs de infrastructuur. Een effectieve maatregel heeft in eerste benadering namelijk een lengte die gelijk is aan het gedeelte van de (spoor)weg dat wordt ingesloten door een zichthoek van 127° vanuit het geluidsgevoelige object. In dichter bebouwde gebieden zal de maatregel ten behoeve van het ene geluidsgevoelige object daardoor als het ware voorbij het volgende geluidsgevoelige object lopen. Zij hebben dan samen baat van de maatregel. Dit is uit te breiden tot alle in de directe nabijheid gelegen objecten. Zo ontstaat een cluster waarmee in veel gevallen de doelmatigheid van de overwogen geluidbeperkende maatregel kan worden bepaald.

In sommige situaties is deze manier van clustering niet toereikend, bijvoorbeeld in de situatie van verspreid liggende woningen in de nabijheid van meer geconcentreerde woningbouw. Indien in deze situatie één cluster wordt samengesteld, waarin zowel de bebouwing met hogere dichtheid als de verspreid liggende woningen zijn opgenomen, zou kunnen blijken dat een geluidbeperkende maatregel die mede effect heeft voor de verspreid liggende woningen alleen voldoet aan het doelmatigheidscriterium vanwege de bijdrage van de woningen in het dichter bebouwde deel van het cluster. Het is denkbaar dat laatstbedoelde woningen overwegend zelf geen profijt hebben van het deel van de geluidbeperkende maatregel ter hoogte van de verspreid liggende woningen. Wanneer in een dergelijke situatie bovendien een maatregel voor alleen die verspreid liggende woningen op zichzelf niet doelmatig zou zijn geweest, is het niet correct om de verspreid liggende bebouwing samen met de meer geconcentreerde bebouwing in één cluster op te nemen. In dergelijke gevallen dienen de meer verspreid liggende woningen en de woningen met hogere dichtheid als aparte clusters te worden beschouwd.

Doelmatigheidscriterium

Uitgangspunt voor de werking van een financieel doelmatigheidscriterium is dat investeringen in een geluidbeperkende maatregel worden afgezet tegen het budget dat beschikbaar is voor de geluidsgevoelige objecten die voordeel hebben van de maatregel.

Het gaat er daarbij om dat de beheerder met de investeringen voldoet aan zijn wettelijke verplichtingen, dat wil zeggen: voldoen aan de geldende grenswaarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen en terreinen. Als de beheerder dat kan doen met maatregelen waarvan de kosten (uitgedrukt in maatregelpunten) lager zijn dan het beschikbare budget (uitgedrukt in reductiepunten), dan is hij niet verplicht om het resterende beschikbare budget te benutten door verdergaande maatregelen te treffen. In die situatie zijn verdergaande maatregelen dan ook niet doelmatig. Dat volgt tevens uit artikel 7. Voor het bepalen van de geluidreductie die met een maatregel kan worden behaald tellen reducties beneden de geldende grenswaarde niet mee. Een omvangrijkere maatregel dan de maatregel die nodig is om aan de grenswaarden te kunnen voldoen, zou daarom wel hogere kosten met zich brengen, maar geen grotere geluidreductie in de zin van deze regeling opleveren. Dat is ondoelmatig.

De volgende stap bij de toepassing van het financieel doelmatigheidscriterium is dat geluidbeperkende maatregelen financieel doelmatig zijn als het aantal reductiepunten van een cluster groter is dan de maatregelpunten voor een maatregel. Hoe meer reductiepunten beschikbaar zijn voor een cluster, hoe eerder een geluidbeperkende maatregel financieel doelmatig zal zijn.

Reductie- en maatregelpunten

In het kader van deze regeling wordt het budget uitgedrukt in reductiepunten en de benodigde investeringen voor een maatregel in maatregelpunten. Voor deze methode is gekozen, omdat voor de toepassing van een doelmatigheidstoets het budget en de benodigde investeringen enkel rekeneenheden zijn om de afweging te kunnen maken of een maatregel financieel doelmatig is. Het budget per woning of cluster noch de gehanteerde rekeneenheden voor de investering in een maatregel is te vertalen in werkelijk beschikbare bedragen voor maatregelen die getroffen kunnen worden. Om te voorkomen dat de indruk ontstaat dat dit wel het geval is, zijn de rekeneenheden uitgedrukt in reductiepunten en maatregelpunten. Bovendien wordt het doelmatigheidscriterium op deze wijze ongevoeliger voor schommelingen in het prijspeil van de maatregelen.

De maatregelpunten zijn per maatregel gebaseerd op de gemiddelde kosten uit het verleden voor een dergelijke maatregel. Daarin zijn de volgende elementen meegenomen: de voorbereiding van de maatregel en de begeleiding van en het toezicht op de bouw en aanleg van de maatregel, de totale bouw- en aanlegkosten van de maatregel, inclusief direct daaraan gerelateerde posten zoals verkeersvoorzieningen en veiligheidsmaatregelen en daarnaast (jaarlijks) beheer, onderhoud en noodzakelijke



vervanging gedurende een periode van 30 jaar. Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van ervaringsgetallen die gegeneraliseerd zijn. Hierdoor zullen de gehanteerde maatregelpunten in gemiddelde situaties overeenkomen met de werkelijk benodigde investeringen over een periode van 30 jaar, maar zullen specifieke ramingen van de kosten voor een maatregel altijd afwijken.

De reductiepunten per woning zijn eveneens gebaseerd op de gemiddelde kosten uit het verleden voor een te treffen maatregel die voldeed aan het destijds toegepaste doelmatigheids criterium. Op deze wijze is gewaarborgd dat het nieuwe doelmatigheids criterium een gelijk beschermingsniveau biedt als eerder toegepaste doelmatigheids criteria. Het aantal reductiepunten per woning neemt toe naarmate de toekomstige geluidsbelasting van een weg of spoorweg toeneemt, omdat uit diverse onderzoeken blijkt dat bewoners bij een hogere geluidsbelasting meer hinder ervaren. Volgens het vigerende rijksbeleid opgenomen in de Nota Ruimte en de Nota mobiliteit is het ongewenst dat woningen aan een hoge geluidsbelasting blootgesteld blijven. Daarom geldt er een verhoogd aantal reductiepunten voor woningen waarbij de toekomstige geluidsbelasting zonder afdoende geluidbeperkende maatregelen zou kunnen oplopen tot meer dan 63 dB bij wegen (na de aftrek ingevolge artikel 110g Wgh) en meer dan 70 dB bij spoorwegen.

Beperking van het maatregelenpakket

Er kunnen situaties zijn dat een cluster een zodanige omvang heeft, dat met het aantal beschikbare reductiepunten bijna iedere denkbare maatregel gerealiseerd kan worden. Voor zo'n situatie zijn dan uitzonderlijk omvangrijke maatregelen mogelijk. Dat kan tot een maatregelenpakket leiden waarmee op alle objecten kan worden voldaan aan de voorkeurswaarde. Wat betreft de bescherming van de burger tegen geluidsbelasting is dit zeker gewenst. Echter, het kan er ook toe leiden dat het inzetten van maatregelpunten voor een maatregel vanaf een bepaald niveau, praktisch geen of slechts een zeer beperkte extra verhoging van de geluidreductie oplevert, maar nog wel mogelijk zou zijn binnen de beschikbare reductiepunten. Hoewel financieel doelmatig volgens de hoofdregel, zou dit in de praktijk geen doelmatige besteding van financiële middelen zijn.

Om dit aspect van financiële doelmatigheid goed te kunnen afwegen, is een nadere regel opgenomen. Daarbij wordt de geluidreductie die kan worden behaald met een maatregel met aanzienlijk minder maatregelpunten dan maximaal mogelijk afgezet tegen de maximaal haalbare geluidreductie met inzet van alle beschikbare reductiepunten. Wanneer de geluidreductie van de alternatieve maatregel dan nagenoeg gelijk is aan de maximaal haalbare geluidreductie is de alternatieve maatregel de doelmatige maatregel.

Situatie met bestaande overdrachtsmaatregelen

Tevens is een aanvullend criterium voor de financiële doelmatigheid opgenomen voor de situatie dat een nieuwe overdrachtsmaatregel leidt tot het slopen van een bestaande overdrachtsmaatregel. Dit brengt namelijk extra kosten met zich mee voor het slopen zelf en voor het vervroegd afschrijven van de bestaande overdrachtsmaatregel. Er is voor gekozen om deze kosten niet te internaliseren in de maatregelpunten van alle geluidbeperkende maatregelen.

De nieuwe overdrachtsmaatregel is niet financieel doelmatig indien de bestaande overdrachtsmaatregel niet ouder dan tien jaar is en deze een bijna gelijke geluidreductie als de nieuwe maatregel realiseert. Met het aanvullende criterium kunnen ook recente overheidsinvesteringen in bestaande overdrachtsmaatregelen worden betrokken bij het bepalen van de doelmatigheid van een nieuwe overdrachtsmaatregel. Dit draagt bij aan een nuttige besteding van overheidsmiddelen.

Uitzonderlijke maatregelen

Voor bepaalde maatregelen is het niet mogelijk om maatregelpunten per eenheid te bepalen. Het gaat om de maatregelen aanpassing en vervanging van spoorbruggen en onttrekking aan de bestemming. De werkelijke kosten in het verleden zijn zo uiteenlopend geweest, dat het gemiddelde daarvan geen passende maatstaf zou zijn. Als de toepassing van een van deze maatregelen overwogen wordt, zal daarom niet met de algemene systematiek van het doelmatigheids criterium kunnen worden gewerkt. In dat geval wordt de doelmatigheid bepaald door de werkelijke kosten van aanleg en onderhoud enerzijds af te wegen tegen de geluidreductie en anderzijds tegen het aantal geluidsgevoelige objecten in het cluster. Bij vervanging van een bestaande maatregel zal ook de restwaarde of reeds afgeschreven waarde in de afweging betrokken worden.

Toepassing in de praktijk

Werken met het doelmatigheids criterium komt in de praktijk op een aantal achtereenvolgens te zetten stappen neer. Afhankelijk van de situatie kan het daarbij nodig zijn dat een of meer stappen worden herhaald.



Allereerst moet voor de bepalende situatie de geluidsbelasting zonder de aanwezigheid van maatregelen berekend worden. Dit moet worden gedaan voor alle relevante objecten binnen de zone met een geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde gebeuren. Bij de sanering gaat het daarbij alleen om de te saneren objecten. Bij andere projecten als nieuwe aanleg en wijzigingen van wegen of spoorwegen betreft het alle geluidsgevoelige objecten binnen de zone. Op basis van dit onderzoek kunnen de aantallen reductiepunten per object bepaald worden met tabel 1 uit Bijlage 2. Andere geluidsgevoelige objecten worden daarvoor met behulp van het derde lid van artikel 5 omgerekend in woningen.

Vervolgens moet bezien worden welke maatregelen mogelijk zinvol toegepast zouden kunnen worden. Daarbij wordt begonnen met de afweging van bronmaatregelen. Afhankelijk van de toe te passen maatregelen worden clusters gevormd en kunnen de totalen aan reductiepunten per cluster berekend worden.

Daarna dient er weer akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. Daarbij worden de effecten van de mogelijke maatregelen op de geluidsgevoelige objecten berekend. Afhankelijk van de situatie kunnen dat een of meerdere varianten zijn. Bij elke variant wordt ook met behulp van Bijlage 2 het aantal maatregelenpunten berekend.

Op basis van de resultaten van de berekeningen kan nu een eerste toets aan het criterium plaatsvinden. Het meest eenvoudig voor het proces doet zich voor als blijkt dat er een variant is die net de streefwaarden, genoemd in tabel 2 van Bijlage 2, haalt en waarvan het aantal maatregelenpunten niet hoger is dan de beschikbare reductiepunten. Is dit het geval dan is voor dat betreffende cluster de, in dit kader, optimale oplossing gevonden. Vervolgens kan een zelfde toets voor de andere clusters uitgevoerd worden. Het uiteindelijke pakket maatregelen zal een combinatie van die maatregelen zijn, waarbij het ook nog mogelijk is dat een maatregel nog wat aangepast wordt om hem beter af te stemmen op een of meer andere maatregelen; die finale afstemming valt dan buiten het strikt financiële afwegingskader van deze regeling.

Veelal zal het echter niet zo eenvoudig zijn. Oftewel de genoemde streefwaarden worden (nog) niet bereikt, de maatregelen kosten te veel punten of er dient nog naar tussenstappen gekeken te worden. Het proces wat dan plaatsvindt is min of meer herhalend waarbij het pakket aan maatregelen zodanig wordt aangepast dat het zo goed mogelijk aan de randvoorwaarden gaat voldoen. Primair gaat het daarbij om de hoofdregels van het doelmatigheidscriterium: het halen van de streefwaarden en niet meer maatregelenpunten besteden dan er reductiepunten beschikbaar zijn. Uiteindelijk komt uit deze exercitie dan het doelmatige maatregelenpakket. Dat pakket levert binnen de randvoorwaarden van deze regeling de meeste geluidreductie (artikel 5, eerste lid).

Een bijzondere situatie doet zich voor als blijkt dat er heel veel reductiepunten beschikbaar zijn en de maatregelen daardoor wel erg omvangrijk zouden kunnen worden, terwijl tegelijkertijd de verwachting bestaat dat een wat beperkter pakket vrijwel hetzelfde resultaat levert. Dit zal zich in het algemeen alleen bij situaties met dichte bebouwing waaronder hoogbouw kunnen voordoen. In dat geval kan gekeken worden of mogelijk het maatregelenpakket met toepassing van het tweede lid van artikel 3 gemotiveerd kan worden beperkt. Daarvoor moet allereerst een berekening beschikbaar zijn van het effect van de maximale maatregel die binnen de beschikbare reductiepunten mogelijk is. Dit effect zal als referentie dienen voor de alternatief voor te stellen maatregelen. Vervolgens worden een of meerder alternatieven berekend. Het zal daarbij veelal gaan om lagere schermvarianten. Op basis van een vergelijking van de geluidreducties en de aantallen maatregelenpunten van die alternatieven en van de maximaal mogelijke maatregelen kan bezien worden of aan de voorwaarden van het tweede lid van artikel 2 wordt voldaan.

Op basis van de voorgaande stappen is duidelijk geworden wat de te treffen maatregelen zijn. Deze maatregelen kunnen ook reeds bestaande maatregelen met een beperkter effect vervangen. Indien het bij die vervanging gaat om overdrachtsmaatregelen (veelal schermen), is nog een laatste toets noodzakelijk. Dit om te voorkomen dat op het moment van vervanging nog recent aangebrachte overdrachtsmaatregelen vervangen worden door eenzelfde type maatregelen met slechts een geringe extra geluidreductie. Voor schermen niet ouder dan tien jaar kan met toepassing van het derde lid van artikel 3 van vervanging worden afgezien als het reeds bestaande scherm bijna een gelijke geluidreductie realiseert. Is dat het geval dan moet bezien worden of andere maatregelen mogelijk zijn en wordt dus weer een aantal stappen teruggedaan.

De stapsgewijze beschrijving dekt de totale werking van het in de regeling opgenomen criterium. In feite gaat het daarbij om twee hoofdregels en twee aanvullende regels voor meer specifieke gevallen:

1. Zijn de maatregelen voldoende om de vereiste geluidsbelastingen veilig te stellen?
2. Is het aantal bij de maatregelen behorende maatregelenpunten niet hoger dan het beschikbaar aantal reductiepunten?
3. Indien het een cluster met dichtbebouwd gebied betreft: staat het aantal extra benodigde



maatregelpunten voor het realiseren van de maximale maatregelvariant wel in redelijke verhouding tot het verschil in effect met een enigszins beperktere variant?

4. Indien het (mede) overdrachtsmaatregelen betreft: Vervangt de nieuwe maatregel niet een recente overdrachtsmaatregel die niet veel minder effect heeft?

Artikelsgewijs

Artikel 1

In artikel 1 is de definitie van een cluster opgenomen. Niet in alle gevallen kan voor het bepalen van een cluster in een concrete situatie worden volstaan met het toepassen van de zichthoek. Dit is het geval bij locaties waar zowel geluidsgevoelige objecten met een relatief hoge dichtheid direct grenzen aan meer verspreid liggende woningen voorkomen. De toetsing van de doelmatigheid dient in dat geval plaats te vinden met geluidbeperkende maatregelen die in eerste instantie bedoeld zijn voor de locatie met een ongeveer gelijke dichtheid van geluidsgevoelige objecten. Indien de geluidbeperkende maatregel voor een dergelijk cluster doelmatig blijkt, kan vervolgens worden gekeken of een uitbreiding van de geluidbeperkende maatregel een zodanig verlaging van de geluidsbelasting tot gevolg heeft dat de maatregel inclusief deze uitbreiding ook als doelmatig beschouwd kan worden. Bij duidelijke dichtheidsverschillen van geluidsgevoelige objecten begint dan een nieuw cluster, waarvoor op de cluster afgestemde maatregelen worden overwogen. Dergelijke overgangen treden bijvoorbeeld op daar waar dorpskernen overgaan in landelijk gebied met verspreide bebouwing. In dat geval is het wenselijk eerst voor de clusters met de hoogste dichtheden van geluidsgevoelige objecten de geluidbeperkende maatregelen vast te stellen. Met deze vastgestelde maatregelen als uitgangspunt kan vervolgens voor de cluster met lagere dichtheden bekeken worden welke geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen.

Onder geluidbeperkende maatregel wordt ook verstaan een combinatie van maatregelen bedoeld in Bijlage I. Uit het akoestisch onderzoek kan bijvoorbeeld naar voren komen dat een combinatie van een wegdek van 2-laags Zeer Open Asphalt Beton, een geluidscherm en een middenbermscherm de geluidsbelasting beperkt tot de vereiste hoogte. Op grond van de regeling wordt vervolgens bepaald of deze combinatie financieel doelmatig is. Daartoe worden de maatregelpunten van de 3 afzonderlijke maatregelen samengenomen en afgezet tegen het aantal reductiepunten van het cluster.

Artikel 2

Het eerste lid beperkt de reikwijdte van een cluster indien deze regeling wordt toegepast in het kader van sanering. Het budget voor sanering is immers alleen bedoeld voor de geluidsgevoelige objecten aangemeld in het kader van sanering. Andere geluidsgevoelige objecten moeten in dat geval dus niet worden meegenomen bij de toets op financiële doelmatigheid van een geluidbeperkende maatregel. De kaders voor sanering zijn hiervoor bepalend. Indien in de nabijheid van deze objecten tevens geluidsgevoelige objecten aanwezig zijn waarvoor in het kader van de Nota Mobiliteit maatregelen worden overwogen, worden deze wel tevens in de clustering ten behoeve van de doelmatigheidstoets meegenomen. De achtergrond hiervan is het volgende. Als deze woningen kunnen profiteren van een geluidbeperkende maatregel die in het kader van de sanering wordt overwogen, worden met één maatregel twee knelpunten opgelost. Dit is een efficiënte besteding van overheidsmiddelen. Op deze wijze kan ook worden voorkomen dat er in relatief korte tijd twee maal een maatregel wordt getroffen op dezelfde locatie. Ook kan hiermee de situatie worden voorkomen dat de reductiepunten van de saneringsgevallen en van de Nota Mobiliteit gevallen gezamenlijk voldoende zijn om een financieel doelmatige maatregel te nemen, terwijl de reductiepunten van deze gevallen afzonderlijk daarvoor onvoldoende zijn.

Artikel 3

In het eerste lid van dit artikel komt tot uitdrukking dat de financiële doelmatigheid van een maatregel wordt beoordeeld in relatie tot een cluster.

In het tweede lid is een aanvullend criterium voor de financiële doelmatigheid opgenomen voor de situatie dat het aantal maatregelpunten voldoende is voor praktisch iedere maatregel. De maatregel die de maximale geluidreductie voor het cluster kan realiseren en die op grond van de hoofdregel financieel nog doelmatig is, wordt vergeleken met een maatregel die op grond van het akoestisch onderzoek een gelijke of nagenoeg gelijke geluidreductie kan realiseren met de inzet van minder maatregelpunten. Beoordeeld wordt of, in vergelijking met de alternatieve maatregel, de extra maatregelpunten van de maximale maatregel in redelijke verhouding staan tot de extra geluidreductie die met deze maatregel kan worden behaald. Als er geen sprake is van een redelijke verhouding, dan is de maximale maatregel niet financieel doelmatig. In dat geval kan worden volstaan met de



alternatieve maatregel. Deze vormt dan het maximale, financieel doelmatige maatregelenpakket. Per geval zal beoordeeld worden wat een nagenoeg gelijke geluidreductie is. Uit onderzoek blijkt dat het daarbij doorgaans dient te gaan om een alternatieve maatregel die een geluidreductie moet realiseren van ten minste 95 % van de geluidreductie van de maximale maatregel.

Op grond van het derde lid is een nieuwe overgangsmaatregel niet doelmatig als een bestaande maatregel daar voor moet worden gesloopt die niet ouder dan tien jaar is en die een bijna gelijke geluidreductie realiseert als de nieuwe maatregel. Hierbij kan als richtwaarde worden aangehouden dat de bestaande maatregel ten minste 90% van de geluidreductie van de nieuwe maatregel moet opleveren. Is de bestaande maatregel overigens ophoogbaar, dan zal hiervoor gekozen worden en is afbreken niet aan de orde en daarmee toepassing van dit aanvullend criterium ook niet. Dat geldt ook wanneer de bestaande maatregel als gevolg van de uitvoering van het project al vervangen moet worden. Dit aanvullende criterium zal vooral een rol kunnen spelen bij het vervangen van schermen. Met het aanvullende criterium wordt voorkomen dat een recent aangelegde overdrachtsmaatregel zou moeten worden gesloopt om deze te vervangen door een nieuwe maatregel die maar nauwelijks hoger is en navenant weinig extra effect sorteert, bijvoorbeeld het vervangen van een relatief nieuw scherm van zes meter hoog door een scherm van zeven meter hoog. Dat zou een te grote kapitaalsvernietiging met zich brengen. Het aanvullende criterium geldt niet voor bronmaatregelen. Deze worden relatief vaker vervangen of zijn eenvoudiger zonder uitgebreide sloopkosten uit te breiden, waardoor het risico op kapitaalsvernietiging hier minder aanwezig is.

Artikel 4

In het tweede lid is opgenomen dat bij het bepalen van de maatregelpunten zowel de eventuele bestaande geluidbeperkende maatregelen als nieuw te treffen geluidbeperkende maatregelen worden betrokken. Voor het bepalen van de reductiepunten wordt immers uitgegaan van de toekomstige geluidsbelasting zonder aanwezigheid van geluidbeperkende maatregelen. De maatregelpunten voor maatregelen die in werkelijkheid echter al aanwezig zijn, moeten daarom eveneens worden meegenomen in de afweging.

Als het een (auto)snelweg of hoofdspoorweg betreft, worden de maatregelpunten van een wegdek met de akoestische kwaliteit van Zeer Open Asphalt Beton respectievelijk van voegloos spoor op betonnen dwarsliggers echter niet meegenomen bij het bepalen van de maatregelpunten. Dit geldt ook indien dergelijke maatregelen in werkelijkheid nog niet zijn getroffen, maar slechts voor zover deze uitvoeringen technisch mogelijk zijn op het betreffende traject. Bij het bepalen van de geluidreductie op grond van artikel 7 worden de effecten van deze maatregelen in dat geval immers ook niet meegenomen.

Artikel 5

In het eerste lid is opgenomen dat bij het bepalen van de toekomstige geluidsbelasting wordt uitgegaan van een weg of spoorweg in de situatie zonder geluidbeperkende maatregelen. Indien het een (auto)snelweg of hoofdspoorweg betreft, wordt daarbij uitgegaan van de aanwezigheid van een wegdek met de akoestische kwaliteit van Zeer Open Asphalt Beton respectievelijk voegloos spoor op betonnen dwarsliggers, tenzij deze uitvoeringen technisch niet mogelijk zijn. Net als bij het bepalen van de geluidreductie, versterkt deze methode dat alle situaties op gelijke voet worden beoordeeld. Het derde lid bepaalt op welke wijze andere geluidsgevoelige objecten dan woningen worden omgerekend naar woningen voor het bepalen van het aantal reductiepunten. Daarbij moet bij grote gebouwen rekening worden gehouden dat zich achter meerdere gevels geluidsgevoelige ruimten zullen bevinden. Deze gevels kunnen bijvoorbeeld haaks, of onder een hoek op de infrastructuur staan. In dat geval worden de afmetingen van alle gevels omgerekend naar een aantal woningen. Indien de situatie dit vereist worden meerdere waarneempunten op het gebouw neergelegd, die representatief zijn voor de geluidsbelasting. Een gevel die haaks op de weg staat, heeft bijvoorbeeld een ongeveer 3 dB lagere geluidsbelasting dan een gevel op dezelfde afstand die parallel aan de weg staat.

Bij de bepaling van de geluidsbelasting(en) van een geluidsgevoelig terrein wordt uitgegaan van een waarneemhoogte van 1,5 meter.

Bij woonwagendplaatsen kunnen de locaties van de woonwagens op het terrein variabel zijn. In dat geval wordt voor de berekening van de geluidsbelastingen aangenomen dat de woonwagens evenredig verdeeld langs de randen van het terrein staan. Met afscherming van de woonwagens onderling wordt geen rekening gehouden.

Bij de bepaling van het aantal reductiepunten worden ook de woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen dan woningen meegenomen die op dat moment geprojecteerd of in aanbouw zijn. Voorwaarde daarbij is dat de omtrek en hoogte van alle individuele gebouwen bekend zijn volgens het bestemmingsplan of het bouwplan.



Artikel 6

In het eerste lid komt de voorkeur voor bronmaatregelen boven overdrachtsmaatregelen tot uitdrukking. Er zal eerst onderzocht moeten worden of de toepassing van bronmaatregelen volgens het doelmatigheidscriterium financieel mogelijk is. Dit sluit aan bij een algemeen uitgangspunt in het milieubeleid dat bronmaatregelen de voorkeur hebben boven overdrachtsmaatregelen en dat overdrachtsmaatregelen de voorkeur hebben boven maatregelen bij ontvanger (in casu gevelmaatregelen). Nadat mogelijke bronmaatregelen in overweging zijn genomen worden de andere geluidbeperkende maatregelen, al dan niet in combinatie met bronmaatregelen, met de meeste geluidreductie in overweging worden genomen.

De zinsnede 'in overweging genomen' houdt in dat in een akoestisch onderzoek inzichtelijk wordt gemaakt wat de kosten, uitgedrukt in maatregelenpunten, en effecten, uitgedrukt als geluidreductie, zijn van bepaalde geluidbeperkende maatregelen.

Het is niet voorgeschreven dat indien de toepassing van een bepaalde bronmaatregel – financieel – doelmatig is, deze dan ook daadwerkelijk getroffen moet worden. Het is mogelijk dat in een concrete situatie bijvoorbeeld overdrachtsmaatregelen de voorkeur hebben, omdat deze effectiever zijn. Soms kan met bronmaatregelen ook niet de benodigde reductie worden bereikt, bijvoorbeeld in saneringssituaties waar reducties van 10 dB of meer gewenst kunnen zijn. Van belang is dat een gemotiveerde afweging wordt gemaakt

Het tweede lid heeft tot gevolg dat een overdrachtsmaatregel enkel als financieel doelmatig wordt beschouwd indien deze leidt tot een geluidreductie van ten minste 5 dB op de gevel van ten minste één geluidsgevoelig object. Bij een combinatie van bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen geldt deze voorwaarde voor het totale effect van bronmaatregel en overdrachtsmaatregel.

Artikel 7

Op grond van het eerste lid wordt de geluidreductie bepaald door de toekomstige geluidsbelastingen zonder en met de invloed van de geluidbeperkende maatregelen met elkaar te vergelijken. Bij het bepalen van de toekomstige geluidbelasting zonder invloed van de geluidbeperkende maatregelen is het uitgangspunt dat er geen maatregelen aanwezig zijn. Reeds aanwezige geluidbeperkende maatregelen worden buiten beschouwing gelaten. Indien het de geluidsbelasting vanwege een (auto)snelweg of een hoofdspoorweg betreft, is het uitgangspunt echter dat de (auto)snelweg is voorzien van een wegdek met de akoestische kwaliteit van Zeer Open Asfalt Beton en een hoofdspoorweg bestaat uit voegloos spoor op betonnen dwarsliggers. Deze maatregelen worden wel meegenomen bij het bepalen van de toekomstige geluidsbelasting in de situatie zonder geluidbeperkende maatregelen. Voorwaarde hiervoor is dat een dergelijke uitvoering op het betreffende traject van de weg of spoorweg technisch mogelijk is. Dit is vastgelegd in de definitie van weg of spoorweg in de situatie zonder geluidbeperkende maatregelen. In het rijksbeleid is namelijk al langere tijd het uitgangspunt dat op termijn een wegdek met de akoestische kwaliteit van Zeer Open Asfalt Beton en voegloos spoor op betonnen dwarsliggers standaard zijn aangebracht op de trajecten waar dat technisch mogelijk is. Het is dan ook logisch om bij het bepalen van de toekomstige geluidsbelasting van de aanwezigheid van deze maatregelen uit te gaan.

Door de geluidreductie op deze wijze te bepalen, worden alle situaties op gelijke voet beoordeeld hetgeen leidt tot rechtszekerheid en eenduidigheid. Bovendien ontstaat er zo meer ruimte ten aanzien van de keuze voor een te treffen geluidbeperkende maatregel. Innovatieve maatregelen kunnen hierdoor sneller worden toegepast. De geluidreductie kan worden bepaald per woning of per cluster. De geluidreductie van een cluster is gelijk aan de som van de waarden voor de geluidreductie die per woning in het cluster is bepaald.

Op grond van het tweede lid wordt het deel van de geluidreductie van een maatregel dat leidt tot een geluidsbelasting onder de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, bedoeld in tabel 2 van Bijlage 1, buiten beschouwing gelaten.

Bij de overeenkomstige toepassing van deze bepaling kan in het geval van reconstructie van een weg worden aangesloten bij de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, bedoeld in hoofdstuk VI, afdeling 4 van de Wet en afdeling 3.1 van het Besluit. In het geval van wijziging van een spoorweg kan worden aangesloten bij de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, bedoeld in afdeling 4.2 van het Besluit.

Artikel 8

De invoering van dit doelmatigheidscriterium vereist een op maat gemaakt overgangsrecht, omdat voor sommige besluiten tot nu toe een ander wettelijk doelmatigheidscriterium gold terwijl voor andere besluiten juist nog geen wettelijk criterium bestond. Bovendien zijn de betrokken besluiten nodig voor de uitvoering van infrastructuurprojecten waarbij vertraging een zeer onwenselijk neveneffect van de invoering van dit nieuwe criterium zou zijn.



Daarom is gekozen voor een tweeledige oplossing:

- een overgangperiode waarbinnen naar keuze zowel oud als nieuw recht mag worden toegepast, afhankelijk van de stand van de voorbereiding van het betreffende besluit, en
- een lijst met projecten die, ongeacht de overgangstermijn, uitgevoerd kunnen worden op de gebruikelijke wijze van voor de invoering van dit criterium.

De overgangperiode is omwille van de rechtzekerheid en rechtsgelijkheid zo kort mogelijk gehouden. Omwille van zowel voortgang als rechtzekerheid is bovendien bepaald dat de eenmaal ingeslagen weg wordt gevolgd tot het besluit onherroepelijk is; indien na een eventuele vernietiging een nieuw besluit nodig zou zijn, wordt daar dus hetzelfde eerder gekozen regime op toegepast.

De projecten op de lijst zijn gekozen omdat die al zo ver zijn gevorderd in de uitvoering en die bovendien van zo groot belang zijn dat elk risico op vertraging moet worden uitgesloten. Deze projecten, genoemd in Bijlage 3, krijgen daarom in elk geval niet te maken met de verplichting het nieuwe criterium te gebruiken.

Bijlage I

De genoemde hoogte van geluidschermen langs wegen is de hoogte van de schermen boven de kantstreep (dat is de streep op de rijbaan die het dichtst bij de betreffende afschermende voorziening is gelegen). Aldus wordt rekening gehouden met eventueel extra benodigde schermhoogte vanwege het bouwen in een talud.

De genoemde hoogte van de geluidschermen langs spoorwegen is de hoogte van de schermen ten opzichte van de bovenkant van de spoorstaaf. In de maatregelpunten is rekening gehouden met de bouw van een plint en/of extra scherm van maximaal 0,5 meter om het verschil met de taludhoogte op te vangen.

Voor de bouw van overdrachtsmaatregelen zoals schermen, gelden de algemene voorwaarden aan de fysieke gesteldheid die ook buiten het kader van deze regeling gelden. Het gaat bijvoorbeeld om voorwaarden met het oog op veiligheid van de verkeersdeelnemers.

*De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu,
J.M. Cramer.*

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*