



Regeling van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Minister van Verkeer en Waterstaat, van 21 april 2010, nr. 2010012715, tot wijziging van de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï en wijziging van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Minister van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 15.13, eerste tot en met derde lid, van de Wet milieubeheer, 87b, vierde en vijfde lid, 106, vierde lid, 126a en 129 van de Wet geluidhinder, 14a van het Besluit milieusubsidies en 3.9 en 4.22 van het Besluit geluidhinder;

Besluiten:

ARTIKEL I

De Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1, onderdeel n, wordt na 'artikel 3.7, eerste lid, onder a,' ingevoegd: al dan niet in combinatie met geluidreducerende maatregelen aan de constructie van een weg,.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Er wordt geen subsidie verstrekt voor BTW verschuldigd over kosten voor projecten als bedoeld in het eerste lid, tenzij de subsidieontvanger aantoonbaar de BTW niet kan verrekenen of hiervoor geen compensatie kan krijgen op grond van de Wet op het BTW-compensatiefonds.

C

In artikel 3, eerste lid, onderdeel b, wordt 'van een spoorweg' vervangen door: van een weg of een spoorweg.

D

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. In onderdeel a wordt ', of' vervangen door een puntkomma.
3. Onderdeel b wordt geletterd tot onderdeel c.
4. Er wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
 - b. voor zover het de maatregelen, bedoeld in artikel 3, eerste lid, onderdelen b, c en d, betreft, de maatregelen niet sober zijn en niet financieel doelmatig op grond van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder, of.
5. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:



2. Bij de beoordeling van de doelmatigheid van bronmaatregelen aan een weg in beheer bij een Provincie of gemeente op grond van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder, worden de maatregelpunten opgenomen in bijlage F toegepast in plaats van de maatregelpunten opgenomen in tabel 1 van bijlage I bij die regeling.

E

Artikel 8, eerste lid, komt te luiden:

1. Een subsidie als bedoeld in artikel 7, eerste lid, kan slechts worden verleend voor projecten waarbij minimaal één woning, ander geluidsgevoelig gebouw of geluidsgevoelig terrein een hogere geluidsbelasting ondervindt dan 62 dB vanwege een weg of 63 dB vanwege een spoorweg.

F

Artikel 13 komt te luiden:

Artikel 13

Geluidreducerende maatregelen aan de constructie van een spoorweg komen slechts in aanmerking voor subsidie:

- a. voor zover de kosten niet voortvloeien uit het normale beheer en onderhoud van de spoorweg;
- b. indien het geluidreducerende maatregelen aan een kunstwerk in een spoorweg betreft, met uitzondering van het plaatsen van raildempers, voor zover de kosten niet hoger zijn dan het bedrag dat volgt uit de toepassing van Bijlage A, onderdeel 3 bij deze regeling.

G

Na artikel 13 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 13a

1. De subsidie voor geluidreducerende maatregelen aan de constructie van een weg, niet zijnde een rijksweg, wordt berekend met toepassing van Bijlage A, onderdeel 2 bij deze regeling.
2. Geluidreducerende maatregelen aan de constructie van een rijksweg komen slechts in aanmerking voor subsidie voor zover de kosten van de maatregel hoger zijn dan de kosten bij de aanleg van een wegdek van Dicht Asphalt Beton op het betreffende traject.
3. Het aanbrengen van een wegdek van Zeer Open Asphalt Beton op een rijksweg, komt niet in aanmerking voor subsidie.

H

In artikel 14 vervallen het eerste en tweede lid alsmede de aanduiding '3.' voor het derde lid.

I

Artikel 19 komt te luiden:

Artikel 19

1. Maatregelen tegen wegverkeers- en spoorweglawaai die strekken tot onttrekking aan de bestemming van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen komen slechts in aanmerking voor subsidie, indien de geluidsbelasting op deze woningen en gebouwen, zonder aftrek als bedoeld in artikel 110g van de wet, vanwege wegverkeerslawaai hoger is dan 65 dB en vanwege spoorweglawaai hoger is dan 70 dB.
2. Het subsidiebedrag voor maatregelen als bedoeld in het eerste lid is niet hoger dan het bedrag dat volgt uit de toepassing van bijlage A, onderdelen 3 en 4.

J

Artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:



1. In onderdeel a wordt ‘, en’ vervangen door een puntkomma.
2. Onderdeel b wordt geletterd c.
3. Er wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
 - b. indien het afschermende maatregelen betreft voor wegverkeerslawaaai respectievelijk spoorweglawaaai: een ingevuld formulier WBb respectievelijk formulier RBb.

K

In artikel 25, eerste en vierde lid, wordt ‘15%’ vervangen door: 18%.

L

Artikel 30 komt te luiden:

Artikel 30

1. Voor de start van de uitvoering van de maatregelen stelt de subsidieontvanger de Minister schriftelijk op de hoogte van de kosten van de uitvoering en overlegt aan de Minister de opdrachtverlening aan de partij die de maatregelen zal gaan uitvoeren.
2. Indien de subsidie is verleend voor geluidwerende maatregelen bevat de informatie, bedoeld in het eerste lid, een open calculatie voor de uitvoering van deze maatregelen.
3. Indien de kosten van uitvoering meer dan 10% hoger zijn dan het bedrag van de subsidieverlening, overlegt de subsidieontvanger voorafgaand aan de gunning een proces verbaal van aanbesteding en een voorstel tot gunning van de werkzaamheden en dient hij bij de Minister een schriftelijk en gemotiveerd verzoek in om in te stemmen met de kosten van uitvoering van de maatregelen.
4. Binnen vier weken na ontvangst van een verzoek als bedoeld in het derde lid, neemt de Minister een besluit op het verzoek.
5. De Minister kan het bedrag van de subsidieverlening wijzigen naar aanleiding van de ontvangen informatie, bedoeld in het eerste lid, en het verzoek, bedoeld in het derde lid.

M

Na artikel 30 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 30a

De Minister kan de subsidieverlening wijzigen naar aanleiding van het rapport, bedoeld in artikel 39, onderdeel c.

N

Artikel 31 komt te luiden:

Artikel 31

1. De subsidieontvanger kan tot het moment van het indienen van de aanvraag tot subsidievaststelling de Minister schriftelijk verzoeken het bedrag van de subsidieverlening te wijzigen naar aanleiding van omstandigheden die er toe leiden dat de kosten van de maatregelen de verleende subsidie overstijgen.
2. Het verzoek als bedoeld in eerste lid is voorzien van een motivering en een opgave van de kosten van de maatregelen.
3. De Minister kan de subsidieverlening wijzigen naar aanleiding van een verzoek als bedoeld in het eerste lid.
4. Binnen vier weken na ontvangst van het verzoek, bedoeld in het eerste lid, neemt de Minister een besluit op het verzoek.



5. Indien een verzoek als bedoeld in het eerste lid is ingediend, wordt de subsidie niet eerder vastgesteld dan dat de Minister heeft besloten op het verzoek.

O

Na artikel 33 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 33a

1. In afwijking van artikel 33, wordt, indien de subsidieontvanger een gemeentebestuur, bestuur of provinciebestuur is, een subsidievaststelling aangevraagd door verantwoordingsinformatie aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties te verstrekken, op een wijze als bedoeld in artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet.
2. In afwijking van het eerste lid kan de subsidieontvanger een subsidievaststelling aanvragen door de verantwoordingsinformatie, bedoeld in het eerste lid, voor zover deze specifiek op de verleende subsidie ziet, voor 1 juli van het jaar volgend op het begrotingsjaar aan de Minister te zenden.

P

In artikel 34 wordt 'het gemeentebestuur en het bestuur' vervangen door: de subsidieontvanger.

Q

In artikel 35, eerste lid, wordt 'het gemeentebestuur of het bestuur' vervangen door: de subsidieontvanger.

R

Na artikel 35 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 35a

De artikelen 34 en 35 zijn niet van toepassing indien de subsidieontvanger een gemeentebestuur, bestuur of provinciebestuur is.

S

Artikel 36 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Het eerste lid is niet van toepassing indien de subsidieontvanger een gemeentebestuur, bestuur of provinciebestuur is.

T

Artikel 37 vervalt.

U

Artikel 39 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b komt te luiden:
 - b. indien de subsidieontvanger een gemeentebestuur, bestuur of provinciebestuur is, binnen vier weken na de afronding van de werkzaamheden daarvan mededeling te doen aan de Minister onder gebruikmaking van formulier MA.
2. Er wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - c. indien het een subsidie voor geluidwerende maatregelen betreft, voor het moment van aanvragen van de subsidievaststelling het rapport over te leggen van de akoestische controle-



meting volgens Hoofdstuk 5 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, uitgevoerd voor minimaal één op de twintig woningen, met dien verstande dat de te meten woningen representatief zijn voor het project.

V

Artikel 40 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. De onderdelen e en f vervallen.
3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Het eerste lid, onderdelen a, b en d, is niet van toepassing, indien de subsidieontvanger een gemeentebestuur, bestuur of provinciebestuur is.

W

Artikel 41 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid vervalt.
2. Het vijfde lid wordt vernummerd tot vierde lid.

X

Artikel 42 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid vervalt.
2. Het vijfde lid wordt vernummerd tot vierde lid.

Y

Na artikel 42 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 42a

In een saneringsprogramma als bedoeld in de artikelen 41 en 42 is onderbouwd dat maatregelen financieel doelmatig zijn op grond van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder, voor zover het saneringsprogramma afscherpende of geluidreducerende maatregelen omvat.

Z

Artikel 44 vervalt.

AA

Bijlagen A, B, C, D en E worden vervangen door de bijlagen I, II, III, IV en V bij deze regeling.

BB

Na Bijlage E wordt bijlage VI bij deze regeling toegevoegd als bijlage F.

ARTIKEL II

De Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt in de alfabetische rangschikking ingevoegd:

Saneringsobject: een geluidsgevoelig object waarvoor niet eerder een hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder, de Interimwet stad-en-milieubenadering of de Spoedwet wegverbreding



is vastgesteld, dat is gelegen binnen de zone van een te wijzigen of verbreden hoofdweg of landelijke spoorweg op grond van de Tracéwet en waar de geluidsbelasting:

- a. vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van de hoofdweg of de landelijke spoorweg gelegen wegen op 1 maart 1986, van de gevel van de woning of ander geluidsgevoelig gebouw op dat tijdstip, onderscheidenlijk na ingebruikneming van de hoofdweg of binnen het tracé van de hoofdweg of de landelijke spoorweg gelegen wegen, hoger was dan 60 dB(A);
- b. vanwege de landelijke spoorweg of vanwege binnen het tracé van de landelijke spoorweg of de hoofdweg gelegen spoorwegen op 1 juli 1987, van de gevel van de woning of aan de rand van het geluidsgevoelige terrein op dat tijdstip, onderscheidenlijk na ingebruikneming van de landelijke spoorweg of binnen het tracé van de landelijke spoorweg of de hoofdweg gelegen spoorwegen, hoger was dan 65 dB(A), of
- c. vanwege de landelijke spoorweg of vanwege binnen het tracé van de landelijke spoorweg of de hoofdweg gelegen spoorwegen op 1 juli 1987, van de gevel van het andere geluidsgevoelige gebouw, onderscheidenlijk na ingebruikneming van de landelijke spoorweg of binnen het tracé van de landelijke spoorweg of de hoofdweg gelegen spoorwegen, hoger was dan 60 dB(A).

B

In artikel 5 wordt onder vernummering van het derde tot vierde lid een lid ingevoegd, luidende:

3. Bij toepassing van deze regeling in het kader van afdeling 4.3 van het Besluit geluidhinder wordt in tabel 1 van bijlage 2 in plaats van de getallen 1000 tot en met 3000 telkens gelezen: 0

C

In artikel 8, eerste lid, onderdeel a, vervalt 'respectievelijk artikel 14, eerste lid,'.

D

Tabel 2 van Bijlage 2 wordt vervangen door de tabel in bijlage VII bij deze regeling.

E

Bijlage 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel 12 wordt 'TN/MER' vervangen door: TB.
2. Na onderdeel 19 worden onderdelen toegevoegd, luidende:

20	OTB/MER	A12 Gouda – Woerden
21	OTB/MER	A12 Woerden – Ouderijn
22	OTB/MER	A27 Lunetten – Rijnsweerd

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant en waarin zij wordt geplaatst en werkt ten aanzien van artikel II terug tot en met 1 april 2010.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst, met uitzondering van de bijlagen I tot en met VI, die worden gepubliceerd op de website www.bureausaneringverkeersla-waai.nl.

Den Haag, 21 april 2010

*De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J.C. Huizinga-Heringa.*

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



BIJLAGE

Bijlage VII

Tabel 2 Waarde, bedoeld in artikel 7

Situatie	Waarde weg	Waarde spoorweg
aanleg of wijziging of verbreding van een hoofdweg of landelijke spoorweg als bedoeld in Hoofdstuk VI, afdeling 2A, of hoofdstuk VII, afdeling 2, van de Wet geluidhinder, ten aanzien van andere geluidsgevoelige objecten dan saneringsobjecten	De voor bedoelde objecten ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting als bedoeld in hoofdstuk VI, afdeling 2A, van de Wet geluidhinder	De voor bedoelde objecten ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting als bedoeld in hoofdstuk VII, afdeling 2, van de Wet geluidhinder
wijziging of verbreding van een hoofdweg of landelijke spoorweg als bedoeld in hoofdstuk VI, afdeling 2A, of hoofdstuk VII, afdeling 2, van de Wet geluidhinder, ten aanzien saneringsobjecten	de geluidsbelasting van de gevel van de saneringsobjecten, in de situatie dat er voor deze saneringsobjecten financieel doelmatige geluidbeperkende maatregelen zouden zijn getroffen op grond van hoofdstuk VI, afdeling 3, van de Wet geluidhinder en afdeling 3.2 van het Besluit geluidhinder	de geluidsbelasting van de gevel onderscheidenlijk aan de grens van de saneringsobjecten, in de situatie dat er voor deze saneringsobjecten financieel doelmatige geluidbeperkende maatregelen zouden zijn getroffen op grond van afdeling 4.3 van het Besluit geluidhinder
sanering op grond van hoofdstuk VI, afdeling 3, van de Wet geluidhinder 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 geluidhinder en afdeling 3.1 van het Besluit geluidhinder	De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting als bedoeld in afdeling 4.3 van het Besluit geluidhinder
wijziging van een spoorweg, als bedoeld in artikel 4.7 van het Besluit geluidhinder, ten aanzien van geluidsgevoelige objecten die zijn gemeld op grond van artikel 4.17 van het Besluit geluidhinder	n.v.t.	de geluidsbelasting van de gevel onderscheidenlijk aan de grens van de gemelde objecten, in de situatie dat er voor deze objecten financieel doelmatige geluidbeperkende maatregelen zouden zijn getroffen op grond van afdeling 4.3 van het Besluit geluidhinder
wijziging van een spoorweg, als bedoeld in artikel 4.7 van het Besluit geluidhinder, ten aanzien van andere geluidsgevoelige objecten dan die zijn gemeld op grond van artikel 4.17 van het Besluit geluidhinder	n.v.t.	De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting als bedoeld in § 4.2.2. van het Besluit geluidhinder



TOELICHTING

In de onderhavige regeling worden de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï en de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder gewijzigd.

In Artikel I wordt de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï aangepast aan de systematiek van 'Single audit, single information' (hierna: Sisa) die is opgenomen in de Financiële-verhoudingswet. Tevens wordt bij de beoordeling van de subsidiabiliteit van maatregelen gebruik gemaakt van het criterium voor financiële doelmatigheid opgenomen in de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder, wordt bepaald dat de BTW in beginsel niet tot de subsidiabele kosten behoort en wordt een aantal bijlagen vervangen. In Artikel II wordt de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder gewijzigd met het oog op een goede toepassing van het criterium in situaties dat er ook gesaneerd wordt.

Aangezien de wijzigingen diverse onderwerpen betreffen worden deze hieronder eerst artikelsgewijs toegelicht (§ 1). Daarna wordt ingegaan op de administratieve lasten (§ 2) en de vaste veranderingen (§ 3).

§ 1. Artikelsgewijs

Artikel I Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï

Sisa

Met ingang van het verantwoordingsjaar 2007 is het principe van Sisa ingevoerd voor specifieke uitkeringen aan een gemeente, gemeenschappelijke regeling en provincie. Dit betekent onder meer dat de verantwoording over ontvangen specifieke uitkeringen verloopt via de procedure van artikel 17a van de Financiële-verhoudingswet. Verantwoordingsinformatie wordt gegeven via de jaarrekening en het jaarverslag op basis van een lijst met indicatoren opgenomen in de Regeling verantwoordingsinformatie specifieke uitkeringen. Via het Ministerie van Binnenlandse Zaken komt de relevante verantwoordingsinformatie bij de betrokken Minister. De verantwoordingsinformatie moet ieder jaar voor 15 juli zijn ingediend. Voor zover het om subsidieregelingen gaat, komt deze procedure in de plaats van de aanvraag tot subsidievaststelling. Om deze reden worden de artikelen 33a en 35a ingevoegd in de Subsidieregeling en worden de artikelen 34, 35, 36 en 40, onderdelen a, b en d, niet van toepassing verklaard op een gemeentebestuur, bestuur en provinciebestuur (Onderdelen O, P, Q, R, S en V). Deze besturen hoeven bij de aanvraag tot subsidievaststelling niet langer de formulieren van de Subsidieregeling op te sturen. Overigens blijft de huidige procedure voor de aanvraag tot subsidievaststelling van toepassing voor zover de subsidie is verleend aan Rijkswaterstaat of de spoorwegexploitant.

In het nieuwe artikel 33a is ook de mogelijkheid opgenomen voor een gemeentebestuur, bestuur en provinciebestuur om de verantwoordingsinformatie op een eerder moment dan 15 juli rechtstreeks naar de Minister van VROM te sturen. In dat geval wordt deze verantwoordingsinformatie aangemerkt als aanvraag tot subsidievaststelling. Het voordeel van deze optie is dat het (resterende) subsidiebedrag doorgaans op een eerder moment uitgekeerd zal kunnen worden aan de aanvrager dan wanneer de reguliere procedure wordt gevolgd.

Nu de procedure rond de subsidievaststelling meer geüniformeerd wordt, is het belang van een juiste subsidieverlening toegenomen. De subsidievaststelling kan immers niet hoger zijn dan de subsidieverlening. In de Subsidieregeling wordt hier dan ook meer nadruk op gelegd. De verantwoordelijkheid voor een subsidieverlening van de juiste hoogte wordt meer bij de aanvrager gelegd. De verplichting om een verwachte overschrijding van het verleende bedrag met meer dan 5% te melden, vervalt. Hiervoor in de plaats kan de aanvrager op grond van het gewijzigde artikel 31 een verzoek doen de subsidieverlening te wijzigen (Onderdeel N). Dit kan hij doen tot het moment van indienen van de aanvraag tot subsidievaststelling. Dit verzoek kan overigens ook zien op overschrijdingen van minder dan 5%. Door de introductie van de Sisa-systematiek is het namelijk niet langer mogelijk deze overschrijdingen te beoordelen bij de subsidievaststelling en op dat moment de subsidieverlening alsnog aan te passen. De wijziging van artikel 31 is een procedurele wijziging. De inhoudelijke afweging omtrent het subsidiëren van meerwerk is niet gewijzigd. Meerwerk dat noodzakelijk is voor de uitvoering van het werk zal, binnen redelijke grenzen, doorgaans toelaatbaar zijn. De aanvrager is ook niet verplicht voor iedere post meerwerk die in de loop van het project naar voren komt, telkens een wijziging van de subsidieverlening aan te vragen. Om de lasten te beperken kan aan het einde van het project voor deze posten gezamenlijk verzocht worden om een wijziging van de subsidieverlening. Als een aanvrager tijdens de uitvoering van een project twijfelt over de subsidiabiliteit van een bepaald meerwerk, kan hij dit tussentijds en informeel voorleggen. Daarnaast zijn bepaalde verplichtingen naar voren gehaald in de procedure; ten aanzien van de open calculatie voor de uitvoering van maatregelen en het rapport van de akoestische controlemeting is



bepaald dat de aanvrager deze documenten moet overleggen voordat de aanvraag tot subsidievaststelling is ingediend. Ook op dit punt geldt dat er geen inhoudelijke wijziging van de werkwijze optreedt. De documenten kunnen aanleiding zijn om contact op te nemen met de aanvrager over de uitvoering van de maatregelen. Het kan immers blijken dat de aanvrager bij de uitvoering met onverwachte omstandigheden te maken heeft gekregen. In bepaalde gevallen kan er aanleiding zijn de subsidieverlening te verhogen of, in het uiterste geval, te verlagen. De wijziging ziet dus enkel op de fase in de procedure waarin aan de verplichting voldaan moet worden (Onderdelen L, M en U).

Financiële doelmatigheid

In de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder (hierna: Regeling doelmatigheid) is een nieuw criterium opgenomen voor het bepalen van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen. Dit is mede ontwikkeld met het oog op de sanering. In deze regeling wordt dit criterium dan ook van toepassing verklaard voor zover het geluidbeperkende maatregelen betreft die in de Regeling doelmatigheid zijn opgenomen, met uitzondering van de amovering van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen (Onderdeel D). Voor deze maatregel is een apart criterium opgenomen in artikel 19 van de Subsidieregeling. Voor verkeersmaatregelen en gevelmaatregelen blijven de oude criteria van doelmatigheid gelden. Voor een uiteenzetting over de werking van het nieuwe criterium voor het bepalen van de financiële doelmatigheid wordt korthedshalve verwezen naar de toelichting bij de Regeling doelmatigheid. Overigens blijft de eis van soberheid van maatregelen een aparte voorwaarde voor subsidiabiliteit in de Subsidieregeling.

In artikel 126, tweede lid, van de wet is bepaald dat de kosten van maatregelen voor de sanering van woningen die op de zogenoemde A-lijst staan niet ten laste van het Rijk komen. Vanuit het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing kan namelijk een bijdrage gegeven worden voor de sanering van deze woningen. Op grond van artikel 6 van de Subsidieregeling zijn deze maatregelen dan ook uitgesloten van subsidie. Bij de afweging over de doelmatigheid van een geluidbeperkende maatregel langs een lokale weg, worden eventuele aanwezige A-lijst woningen wel meegenomen bij het bepalen van de reductiepunten van een cluster.

BTW

Voor de duidelijkheid is in de Subsidieregeling opgenomen dat BTW niet tot de subsidiabele kosten behoort (Onderdeel B). Deze wijziging vloeit voort uit de afspraak die gemeenten en het Rijk in 2007 maakten in het bestuursakkoord 'Samen aan de slag'. Tot 2007 werden bepaalde specifieke uitkeringen en subsidies exclusief BTW en andere inclusief BTW uitgekeerd. Dit leidde tot extra werkzaamheden en kosten voor gemeenten. Ter vereenvoudiging worden vanaf 2008 alle specifieke uitkeringen en subsidies van het Rijk exclusief BTW verstrekt. De verschuldigde BTW voor saneringswerkzaamheden kan een gemeente via het BTW-compensatiefonds vergoed krijgen.

Vervanging bijlagen

De bijlagen A, B, C, D en E van de Subsidieregeling worden vervangen door geactualiseerde bijlagen (Onderdeel AA). In de nieuwe bijlagen zijn de bedragen aangepast aan het prijspeil van 2010. Bijlage E wordt vervangen door een bijlage die is aangepast aan de nieuwe systematiek voor subsidievaststelling.

Overige wijzigingen

Onderdeel A

Met deze aanpassing van de definitie van verkeersmaatregel wordt buiten twijfel gesteld dat verkeersmaatregelen ook geluidreducerende maatregelen kunnen omvatten.

Onderdeel C

Met deze wijziging wordt een geluidreducerende maatregel aan de constructie van een weg een zelfstandig te subsidiëren maatregel.

Onderdeel D

In het tweede lid van artikel 5 is een afwijking van de Regeling doelmatigheid opgenomen. De maatregelpunten voor bronmaatregelen aan een weg zijn in die regeling vastgesteld ten opzichte van een wegdek van Dicht Asphalt Beton en van Zeer Open Asphalt Beton. Een weg in beheer bij gemeente of provincie kan ook een wegdek van klinkers hebben. In bijlage F is daarom een aangepaste kolom maatregelpunten voor dergelijke maatregelen opgenomen. Bij de toetsing van de doelmatigheid van



een dergelijk bronmaatregel bij een weg in beheer bij gemeente of provincie, worden de maatregel-punten bepaald op grond van die bijlage.

Onderdeel E

Met deze wijziging wordt buiten twijfel gesteld dat het niet vereist is dat alle betrokken objecten een geluidbelasting moeten ondervinden die hoger is dan 62 respectievelijk 63 dB. De regeling sluit hiermee beter aan bij de strekking van de wet.

Onderdelen F en H

Vanwege de introductie van het nieuwe criterium voor het bepalen van de doelmatigheid, worden de huidige bepalingen in de artikelen 13 en 14 omtrent doelmatigheid in de regeling geschrapt. Omdat voor het aanbrengen van geluidreducerende maatregelen aan een kunstwerk in een spoorweg geen doelmatigheidsnorm bestaat, is er voor gekozen de maximale subsidiebedragen voor deze maatregelen te handhaven door verwijzing naar bijlage A, onderdeel 3. Dit geldt niet voor raildempers die worden aangebracht op een kunstwerk.

Onderdeel G

In het eerste lid komt tot uitdrukking dat de subsidie voor het aanbrengen van een geluidreducerend wegdek aan een andere weg dan een Rijksweg, wordt verstrekt volgens een normbedrag, opgenomen in bijlage A, onderdeel 2. De normbedragen zijn gebaseerd op de meerkosten van een stil wegdek ten opzichte van de investering in een wegdek van Dicht Asfalt Beton. Omdat de meerkosten van het aanbrengen van een dunne geluidreducerende deklaag voornamelijk bestaan uit onderhoudskosten is in het normbedrag tevens rekening gehouden deze extra onderhoudskosten.

Indien het een Rijksweg betreft, wordt op grond van het tweede lid enkel subsidie verstrekt voor de werkelijke meerkosten van een stil wegdek ten opzichte van de investering in een wegdek van Dicht Asfalt Beton.

In het derde lid is bepaald dat geen subsidie wordt verstrekt voor een wegdek van Zeer Open Asfalt Beton voor een Rijksweg. In het rijksbeleid is namelijk al langere tijd het uitgangspunt dat op termijn een wegdek met de akoestische kwaliteit van Zeer Open Asfalt Beton standaard is aangebracht op de Rijkswegen waar dat technisch mogelijk is.

Onderdeel I

In artikel 19 is invulling gegeven aan de toets op doelmatigheid van maatregelen die strekken tot onttrekking aan de bestemming van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen. Enkel de geluidsbelasting is bepalend voor de vraag of een maatregel in aanmerking komt voor subsidie. In het tweede lid is een beperking gesteld aan de hoogte van het subsidiebedrag.

Onderdeel J

De formulieren WBB en RBB dienden voor de toetsing van afscherpende maatregelen aan de financiële doelmatigheid. Aangezien deze toetsing wordt vervangen door het doelmatigheidscriterium uit de Regeling doelmatigheid, hoeven deze formulieren niet langer tegelijk met het saneringsprogramma ingediend te worden. Deze formulieren zijn echter nog wel van belang voor het bepalen van de prioriteit van de te subsidiëren maatregelen op grond van artikel 10. Daarom is bepaald dat deze formulieren moeten worden ingediend met de aanvraag om voorbereidingssubsidie.

Onderdeel K

Artikel 25 bepaalt dat de voorbereidingssubsidie een vast percentage van de verleende subsidie voor de maatregelen is. Aangezien de BTW niet langer tot de subsidiabele kosten behoort, zal het te verlenen bedrag voor de te treffen maatregelen doorgaans lager zijn. Dit moet echter niet ten koste gaan van de voorbereidingssubsidie. Daar zal namelijk doorgaans geen BTW over verschuldigd zijn. Door het vaste percentage te verhogen van 15% naar 18% wordt bereikt dat het bedrag aan voorbereidingssubsidie relatief op hetzelfde niveau blijft.

Onderdeel L

In het nieuwe artikel 30 zijn de oude artikelen 31 en 37 samengevoegd. Naar aanleiding van de ervaringen in de praktijk is ook nader gespecificeerd welke informatie moet worden overgelegd.



Onderdeel U

Op grond van onderdeel b is de subsidieontvanger verplicht te melden wanneer een project afgerond is. Voorheen vond dat plaats bij de aanvraag tot subsidievaststelling. Door de introductie van de Sisa-systematiek vindt de aanvraag tot subsidievaststelling doorgaans pas plaats in het jaar volgend op het jaar waarin het project is afgerond. Voor het bepalen van de prestatiecijfers over de uitvoering van de sanering is het echter relevant dat deze informatie kort na de afronding van een project beschikbaar is.

Onderdeel W, X en Y

Met de toetsing aan het doelmatigheids criterium van de Regeling doelmatigheid is het niet langer noodzakelijk de formulieren WbB en RbB te overleggen met het saneringsprogramma. In plaats daarvan moet in het saneringsprogramma worden onderbouwd dat de opgenomen afscherpende en geluidreducerende maatregelen voldoen aan het doelmatigheids criterium.

Onderdeel Z

Artikel 44 bevat een bepaling van overgangsrecht die is uitgewerkt en daarom kan vervallen.

Artikel II Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder

Doelmatigheidsafweging bij gekoppelde sanering

Met de Regeling doelmatigheid is een nieuw criterium voor de toets op de financiële doelmatigheid van geluidmaatregelen geïntroduceerd. Dit criterium is oorspronkelijk ontwikkeld in het kader van de vernieuwing van de geluidwetgeving voor de rijksinfrastructuur onder de titel van SWUNG (Kamerstukken II, 32 252). Het nieuwe criterium is breder en eenvoudiger toepasbaar dan de verschillende criteria die voor 1 januari 2010 werden gehanteerd en houdt bovendien rekening met de toepassing van het rijksbeleid op grond van de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit. Om deze redenen was het wenselijk dit nieuwe criterium vooruitlopend op de nieuwe wetgeving toe te kunnen passen bij maatregelen op grond van de Wet geluidhinder. Daarbij was de opzet dat de invoering van het criterium, afgezien van het in de genoemde nota's opgenomen nieuwe beleid, beleidsneutraal uit zou pakken en niet zou leiden tot een ander niveau van maatregelen.

In de Regeling doelmatigheid is het criterium afgestemd op het huidige wettelijke kader van de Wet geluidhinder. Ten behoeve van het bepalen van de geluidreductie op grond van artikel 7 zijn streefwaarden opgenomen in bijlage 2 bij de regeling. Daarbij is verwezen naar de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder. Naar nu blijkt heeft deze verwijzing een onbedoeld en ongewenst effect voor situaties van gekoppelde sanering bij projecten die onder de Tracéwet worden uitgevoerd en bij de wijziging van een spoorweg. Per saldo betekent deze verwijzing namelijk dat er aanzienlijk meer maatregelen mogelijk zijn dan met toepassing van de criteria voor 1 januari 2010 het geval zou zijn. De regeling is echter niet met dit doel opgezet. Er is ook geen extra budget beschikbaar gekomen voor saneringsmaatregelen bij het inwerking treden van de regeling. Bovendien zouden er ook meer maatregelen mogelijk zijn dan voorzien is met toepassing van het nieuwe doelmatigheids criterium in het geval dat het wetsvoorstel SWUNG wordt aangenomen en de wetswijziging in werking treedt. Om een beleidsneutrale toepassing van het nieuwe criterium te bereiken, is derhalve een wijziging van de regeling nodig.

Deze wijziging houdt in dat voor de toepassing van de regeling in tracéwetprojecten en gekoppelde saneringsprojecten bij spoor een eenvoudige tussenstap wordt ingebouwd. Deze komt er op neer dat eerst afzonderlijk een doelmatigheidsafweging wordt gemaakt voor uitsluitend de nog niet afgehandelde saneringssituaties in het project, uitgaande van de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder van 48 dB voor wegen en 55 dB voor spoorwegen. Het resultaat daarvan is een denkbeeldig pakket aan doelmatige maatregelen en, in dit kader nog belangrijker, toekomstige geluidsbelastingen op de betreffende saneringsobjecten die met dat pakket bereikt kunnen worden. Aansluitend vindt alsnog de 'gewone' integrale doelmatigheidsafweging voor alle geluidsgevoelige objecten plaats, waarbij als streefwaarde voor de saneringsobjecten de geluidsbelastingen worden genomen die in de tussenstap zijn bepaald (Onderdeel D). Als streefwaarde voor de overige geluidsgevoelige objecten gelden de ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen op basis van de toepasselijke artikelen van de Wet geluidhinder.

Hiertoe wordt een nieuwe tabel 2 in bijlage 2 van de Regeling doelmatigheid ingevoegd. In de tabel is de streefwaarde die geldt bij toepassing van de regeling in het kader van afdeling 2A van hoofdstuk VI, afdeling 2 van Hoofdstuk VII van de Wet geluidhinder en in het kader van § 4.1.3. van het Besluit geluidhinder gedifferentieerd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de streefwaarde voor te saneren



objecten en voor andere geluidsgevoelige objecten dan de te saneren objecten. Bij de berekening van de streefwaarde voor de te saneren objecten moet worden uitgegaan van de toepassing van maatregelen die financieel doelmatig zouden zijn op grond van de onderhavige regeling. Voor een te saneren object langs een spoorweg op grond van afdeling 4.3 van het Besluit geluidhinder betekent dit dus dat ook het nieuwe derde lid van artikel 5 van toepassing is.

Hiermee wordt verzekerd dat de maatregelen voor de nog niet afgehandelde saneringssituaties voldoen aan de uitgangspunten en voorkeursgrenswaarden van de huidige wetgeving. Immers, de streefwaarden voor deze objecten waarvan in de laatste stap van de doelmatigheidsafweging wordt uitgegaan, zijn niet hoger dan de geluidsbelastingen die zouden heersen op grond van een doelmatigheidsafweging uitgaande van de huidige voorkeursgrenswaarden van 48dB voor wegen en 55dB voor spoorwegen, wanneer voor deze objecten sprake zou zijn van 'autonome sanering'. Tevens wordt met deze aanpassing geen afbreuk gedaan aan het integrale karakter van de doelmatigheidsafweging volgens de regeling, en blijft de overeenstemming met de systematiek volgens de nieuwe wetgeving dus volledig in stand.

Overige wijzigingen

Onderdeel A

De definitie van saneringsobject wordt opgenomen met het oog op de toepassing van de regeling bij wijziging of verbreding van een hoofdweg of landelijke spoorweg op grond van de Tracéwet, waar langs het traject geluidsgevoelige objecten aanwezig zijn die in aanmerking komen voor sanering en waarvoor nog geen waarde is vastgesteld. De definitie is gebaseerd op de beschrijving van een nog niet afgehandelde saneringssituatie in de artikelen 87g, 87i, 106f en 106h van de Wet geluidhinder.

Onderdeel B

Het nieuwe derde lid ziet op een saneringswoning langs een spoorweg waarvoor een saneringsprogramma is opgesteld. Als de toekomstige geluidsbelasting vanwege de spoorweg minder dan 64 dB is, is het aantal reductiepunten van de woning nul. In dat geval zijn er voor die woning geen doelmatige maatregelen mogelijk. Hiermee wordt beter aangesloten bij de wijze van uitvoering van de sanering van voor 1 januari 2010. In de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaai is ook bepaald dat subsidie enkel kan worden verleend voor gevallen met een hogere geluidsbelasting vanwege een spoorweg dan 63 dB.

Onderdeel C

Aangezien artikel 14 van de Tracéwet is vervallen, kan ook de verwijzing in artikel 8 van de regeling vervallen.

Onderdeel E

Aan bijlage 3 wordt een aantal projecten toegevoegd. Bij de projecten uit bijlage 3 kan de wegbeheerder de keuze maken of de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen wordt bepaald op grond van de Regeling doelmatigheid of op grond van de doelmatigheidscriteria zoals die tot 1 januari 2010 werden gebruikt. Het doel daarvan is voor deze projecten het risico op vertraging uit te sluiten dat veroorzaakt zou kunnen worden doordat het akoestisch onderzoek in een laat stadium zou moeten worden overgedaan. Wanneer voor een project in bijlage 3 toch wordt gekozen voor toepassing van de Regeling doelmatigheid heeft dat als voordeel dat op eenzelfde wijze als voor toekomstige projecten rekening kan worden gehouden met de geluiddoelstelling uit de Nota Mobiliteit. Als de keuze echter wordt gemaakt om voor een project de voormalige doelmatigheidscriteria te blijven toepassen, is het wenselijk dat toch aandacht geschonken wordt aan de geluiddoelstelling uit de Nota Mobiliteit. Dit betekent dat de objecten waarvan de geluidsbelastingen in de toekomstige situatie inclusief geluidmaatregelen nog boven de doelstelling uit de Nota Mobiliteit liggen, worden benoemd in het akoestisch onderzoek. Voor zover dat niet leidt tot extra risico's op vertraging in de besluitvorming kan de beheerder tevens in beeld brengen of aanvullende maatregelen voor die objecten financieel doelmatig zouden zijn op grond van de Regeling doelmatigheid en wat de mogelijkheden zijn om die maatregelen in het project onder te brengen.

Artikel III

Voor zover het artikel II betreft, treedt de regeling met terugwerkende kracht in werking op 1 april 2010. De terugwerkende kracht is noodzakelijk voor een behoorlijke uitvoering van de Regeling doelmatigheid, die overigens niet belastend is voor burgers of ondernemers.



§ 2. Administratieve lasten

Van de Subsidierегeling sanering verkeerslawaaі wordt in de meeste gevallen gebruik gemaakt door overheidsorganen. De lasten die deze organen ondervinden, vallen niet onder het begrip administratieve lasten. Voor zover de Subsidierегeling wordt uitgevoerd door ProRail kunnen er wel administratieve lasten voortvloeien uit de regeling. In dat geval leidt de wijziging van de Subsidierегeling naar verwachting tot een zeer beperkte toename van de administratieve lasten.

De nieuwe verplichtingen komen overeen met oude verplichtingen die vervallen. Naar verwachting leiden deze nieuwe verplichtingen per saldo niet tot een toename van de administratieve lasten.

De wijziging van de Regeling doelmatigheid leidt niet tot een toe- of afname van de administratieve lasten.

§ 3. Vaste verandermomenten

Er wordt afgeweken van de minimale invoeringstermijn van twee maanden die voortvloeit uit de systematiek van vaste verandermomenten. Ten aanzien van de wijziging van de Subsidierегeling sanering verkeerslawaaі is deze systematiek niet van toepassing, aangezien de voorbereiding van de wijziging is gestart voor 1 januari 2010. Als de systematiek van vaste verandermomenten wel van toepassing zou zijn geweest, zou ook in dat geval om een aantal redenen afwijking van de termijn noodzakelijk zijn geweest. De huidige procedure voor de subsidievaststelling in de Subsidierегeling sanering verkeerslawaaі is niet in overeenstemming met de Financiële-verhoudingswet. Zolang de Subsidierегeling niet is aangepast, zijn de subsidieontvangers verplicht op verschillende wijzen verantwoording af te leggen over dezelfde activiteit. Dit leidt tot hoge publieke kosten. Dit geldt ook voor de toepassing van het nieuwe doelmatigheids criterium van de Regeling doelmatigheid. Op grond van de Regeling doelmatigheid is het criterium van toepassing bij de afweging omtrent het nemen van maatregelen in het kader van sanering op grond van afdeling 3.2 en 4.3 van het Besluit geluidhinder. Het toepassen van het huidige, afwijkende doelmatigheids criterium als subsidievoorwaarde leidt tot hoge publieke kosten. Uitstel van de wijziging betreffende de subsidiabiliteit van BTW, zou ook tot hoge publieke kosten kunnen leiden. Onder de huidige regeling bestaat daarbij immers het risico van misbruik door het dubbel declareren van BTW.

Ten aanzien van de wijziging van de Regeling doelmatigheid is de systematiek van vaste verandermomenten wel van toepassing. In dit geval is de afwijking toegestaan omdat de wijziging in feite een wetstechnische aanpassing omvat. Met deze aanpassing gaat het criterium werken op de wijze die beoogd was bij het opstellen van die Regeling. Uitstel van deze aanpassing zou tot hoge publieke kosten kunnen leiden, aangezien de overheid dan verplicht zou kunnen zijn meer maatregelen te treffen voor sanering dan voorzien is bij het opstellen van de Regeling doelmatigheid.

*De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J.C. Huizinga-Heringa.*

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