

Interne postcode 635

De Voorzitter van de Tweede Kamer
Der Staten Generaal
Postbus 20018
2500 EX Den Haag

Telefoon 070-3394558
Fax 070-3391280

Overzicht voorraad saneringswoningen verkeerslawaaï

Datum	Kenmerk	Bijlage(n)
	LMV2002.061090	2
		Afschrift aan DWe, hMOVE, secr.MOVE, secr.MAP

Geachte Voorzitter,

Op 1 november 2001, tijdens het onderzoek van mijn begroting, heb ik toegezegd dat ik u zou informeren over de resterende omvang van de uit hoofde van de in artikel 126 van de Wet Geluidhinder verplichte sanering van woningen vanwege geluidsoverlast van wegverkeer en railverkeer. Er bestaat nu een volledig overzicht van het aantal woningen dat nog gesaneerd moet worden en de resterende kosten die die operatie met zich meebrengt voor het rijk, in casu de begroting van mijn departement. Hierbij doe ik u een overzicht van het betreffende aantal woningen en de bijbehorende kosten toekomen.

Totale saneringsomvang

Het totale aantal nog te saneren woningen op dit moment wordt geschat op ruim **450.000**. Dit aantal is niet tot op de woning nauwkeurig, maar geeft de orde van grootte van de omvang goed weer. De kosten voor het uitvoeren van de sanering worden geraamd op **€1,3 miljard**.

Deze omvang kan in een aantal categorieën worden opgesplitst, te weten in geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer of railverkeer en voor wegverkeer in urgente situaties (met een geluidsbelasting van meer dan 65 dB(A)) of niet-urgente situaties (met een geluidsbelasting tussen de 55 en 65 dB(A)). Voor railverkeer is slechts één categorie aangegeven. Dit betreft woningen met een geluidsbelasting van meer dan 65 dB(A), aangezien die geluidsbelasting de grenswaarde is. Deze grenswaarde is hoger dan de grenswaarde voor wegverkeerslawaaï, omdat railverkeerslawaaï als minder hinderlijk wordt ervaren.



De omvang per categorie is:	
Wegverkeer, urgente situaties:	86.000 woningen Kosten: € 470 miljoen
Wegverkeer, niet-urgente situaties:	325.000 woningen Kosten € 570 miljoen
Railverkeer:	36.000 woningen Kosten € 255 miljoen

Deze categorieën worden hieronder in meer detail besproken.

Afbakening sanering

Een saneringswoning is een woning die op 1 maart 1986 een te hoge geluidsbelasting had ten gevolge van wegverkeer of op 1 juli 1987 een te hoge geluidsbelasting ten gevolge van railverkeer. Deze woningen worden op kosten van het ministerie van VROM gesaneerd op grond van artikel 126 van de Wet Geluidhinder.

Woningen die na die peildata gebouwd zijn, worden niet gesaneerd, ongeacht hun geluidsbelasting. Deze woningen zouden zo gebouwd moeten zijn, dat de geluidsbelasting geen probleem is.

Datzelfde is het geval voor woningen die al in 1986/1987 aanwezig waren, waarbij op dat moment de geluidsbelasting binnen de normen was. Dit zijn geen saneringswoningen in de zin van de Wet Geluidhinder, ook niet als ze vervolgens een te hoge geluidsbelasting hebben gekregen.

Sinds 1986 worden reeds maatregelen getroffen om saneringssituaties op te heffen. Het beschikbare budget is in de loop der jaren gestegen tot circa € 55 miljoen per jaar. In deze brief wordt uitsluitend een overzicht gegeven van de resterende voorraad saneringswoningen, dat wil zeggen van de woningen die ten laste van de VROM-begroting moeten worden gesaneerd. Dit overzicht omvat echter niet het totale geluidsprobleem in Nederland. De afgelopen jaren is het verkeer in Nederland namelijk veel sterker gegroeid dan voorzien was. Daarmee is ook de geluidsproductie van het verkeer boven verwachting gestegen. Een gevolg hiervan is dat de geluidsbelasting op veel woningen tot boven de voorkeursgrenswaarden of vastgestelde hogere (maximale) waarden is gestegen. Dit is zowel het geval voor woningen die al in 1986/1987 aanwezig waren, waarbij op dat moment de geluidsbelasting binnen de normen was, als voor woningen die na die tijd zijn gebouwd. Dit probleem wordt het zogenaamde "handhavingsgat", dan wel "prognosegat" genoemd en valt niet onder de saneringsregeling als bedoeld in de Wet Geluidhinder. De omvang van dit probleem is aanzienlijk. In antwoord op kamervragen (2000114050) naar aanleiding van de situatie nabij Hengelo (rijksweg A1) is aangegeven dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat als beheerder van de infrastructuur in deze het eerste aanspreekpunt is. Indien conventionele maatregelen, dat wil zeggen geluidsschermen en gevelisolatie, worden genomen om het "handhavingsgat" op te lossen, bedragen de kosten volgens de berekening van het ministerie van Verkeer en Waterstaat circa € 4 miljard.

De kosten voor de aanpak van het "handhavingsgat" zijn bekend, maar de middelen daarvoor zijn nog niet beschikbaar. Dit probleem kan alleen op een kosteneffectieve wijze worden opgelost, indien innovatieve brongerichte maatregelen worden gebruikt. Zoals verder in deze brief onder het kopje 'Bronmaatregelen en Innovatie' wordt besproken, heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met het ministerie van VROM het Innovatieprogramma Geluid opgezet om brongerichte maatregelen te ontwikkelen en te implementeren.

Saneringscategorieën

Wegverkeer

In de Wet Geluidhinder is een onderscheid gemaakt tussen geluidsbelasting door wegverkeer en door railverkeer. Voor wegverkeer is ingevolge artikel 88, 1^e lid, van de Wet Geluidhinder een saneringswoning een woning met een geluidsbelasting van meer dan 55 dB(A) op 1 maart 1986. De woningen worden bij voorkeur gesaneerd door het nemen van maatregelen aan de bron, vervolgens door het plaatsen van geluidsschermen. Als deze maatregelen niet mogelijk of niet doelmatig zijn, wordt een woning gesaneerd door middel van gevelisolatie. In veel gevallen kan tot een oplossing worden gekomen door een



combinatie van voornoemde maatregelen. Woningen met een geluidsbelasting van meer dan 65 dB(A) en minder dan 70 dB(A), die gesaneerd worden door de gevel te isoleren, zijn geïnventariseerd in de zogenaamde A-lijst. Op grond van de A-lijst is door mij of door mijn voorgangers aan de bewoners en de gemeente een beschikking afgegeven, waarin voor deze woningen de te nemen maatregelen zijn vastgelegd.

Woningen met een geluidsbelasting van meer dan 70 dB(A) ten gevolge van wegverkeer, die niet gesaneerd kunnen worden door het plaatsen van een geluidsscherm, worden 70⁺ woningen genoemd. In het verleden mocht voor deze woningen geen hogere toegestane geluidswaarde worden verleend, omdat de maximale toegestane hogere waarde 70 dB(A) was. Inmiddels is de Wet Geluidhinder aangepast en kunnen gevelmaatregelen genomen worden om de woningen te saneren. De zogenaamde 70⁺ woningen staan niet op de A-lijst, maar worden uit het budget voor de schermen langs rijkswegen gefinancierd. Woningen met een geluidsbelasting tussen 60 en 65 dB(A), die gesaneerd worden door de gevel te isoleren, zijn geïnventariseerd in de zogenaamde B-lijst. Hierover is geen beschikking afgegeven. De zogenaamde C-lijst bestaat uit woningen die in 1986 een geluidsbelasting tussen 55 en 60 dB(A) hadden. Deze woningen zijn nog niet geïnventariseerd. De verwachting is dat er voor deze categorie geen maatregelen getroffen hoeven worden, omdat de isolatie van een gevel normaal gesproken voldoende is.

Railverkeer

Voor railverkeer is een saneringswoning een woning met een geluidsbelasting van meer dan 65 dB(A) op 1 juli 1987. Deze grenswaarde is hoger dan de grenswaarde voor wegverkeerslawaai, omdat railverkeerslawaai als minder hinderlijk wordt ervaren. De woningen worden bij voorkeur gesaneerd door het nemen van maatregelen aan de bron, vervolgens door het plaatsen van geluidsschermen. Als deze maatregelen niet mogelijk of niet doelmatig zijn, wordt een woning gesaneerd door middel van gevelisolatie. Woningen met een geluidsbelasting van meer dan 65 dB(A), die gesaneerd worden door de gevel te isoleren, zijn geïnventariseerd in de zogenaamde Rail-lijst. Op grond van de Rail-lijst is door mij of door mijn voorgangers aan de bewoners en de gemeente een beschikking afgegeven, waarin voor deze woningen de te nemen maatregelen zijn vastgelegd.

Urgent/Niet urgent

Om prioriteiten te kunnen stellen wordt een onderscheid gemaakt tussen saneringswoningen in urgente en in niet-urgente situaties. Een saneringswoning in een urgente situatie had op 1 maart 1986 een geluidsbelasting van meer dan 65 dB(A) ten gevolge van wegverkeer of op 1 juli 1987 een geluidsbelasting van meer dan 65 dB(A) ten gevolge van railverkeer. Saneringswoningen in niet-urgente situaties hadden op 1 maart 1986 een geluidsbelasting tussen de 55 dB(A) en 65 dB(A) ten gevolge van wegverkeer. Op dit moment worden alleen de saneringswoningen in urgente situaties aangepakt. Dat betekent dat de A-lijst, de Rail-lijst en de 70⁺ woningen nu worden gesaneerd. Bovendien worden er nu geluidsschermen geplaatst langs wegen en spoorwegen voor woningen die in 1986/1987 een geluidsbelasting van meer dan 65 dB(A) hadden. Met de sanering van woningen in niet-urgente situaties kan gestart worden nadat de sanering van de urgente gevallen is afgerond.

Het moge duidelijk zijn dat het onderscheid tussen urgente en niet-urgente gevallen wordt gemaakt op basis van de geluidssituatie in 1986/1987 en niet op basis van actuele of toekomstige situaties. Er wordt grosso modo vanuit gegaan dat de situaties die in 1986/1987 een hoge geluidsbelasting hadden nog steeds een hoge geluidsbelasting hebben. Hoe met de saneringssituaties wordt omgegaan die na die tijd met een hoge geluidsbelasting zijn geconfronteerd, is reeds op pagina 2 onder 'Afbakening sanering' aangegeven. De maatregelen worden gedimensioneerd op de geluidsbelasting die tien jaar na het nemen van de maatregel wordt verwacht.

Wettelijk kader van de sanering

In de subsidieregeling voor de sanering wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai wordt verschil gemaakt tussen sanering door middel van gevelmaatregelen aan woningen en overige maatregelen (in de overdracht en aan de bron).

De gevelmaatregelen zijn tot dusver budgetgewijs gefinancierd. Door het ministerie van VROM is budget toegezegd aan de 60 budgethouders. Dit zijn de grote gemeenten en samenwerkingsverbanden van



gemeenten. Met het budget kunnen woningen die op de A-lijst of de Rail-lijst staan worden gesaneerd. De (samenwerkingsverbanden van) gemeenten hebben de betreffende woningen aangemeld en in een beschikking aan de bewoners zijn de te nemen maatregelen door mij of door mijn voorgangers vastgelegd. Voor deze woningen wordt een hogere toegestane geluidswaarde op de gevel dan de voorkeursgrenswaarde verleend. Aangezien het aantal woningen op deze manier is gefixeerd, kan dit deel van de sanering goed gepland worden. De budgethouders zijn verplicht om woningen gereed te melden bij het ministerie van VROM als ze gesaneerd zijn.

Met ingang van 2003 komt er verandering in deze situatie als gevolg van het Investeringsfonds Stedelijke Vernieuwing (ISV). De budgetten voor de A-lijst en de Rail-lijst worden vanaf dat jaar via het ISV aan de rechtstreekse gemeenten en de provincies beschikbaar gesteld, zodat ze in staat zijn de sanering uit te (doen) voeren. Gelet op het karakter van het ISV zijn ze daartoe echter niet verplicht en kan er spanning ontstaan tussen verwachtingen van bewoners en keuzes van gemeenten en provincies over budgetbesteding. Voor de eerste tranche van het ISV is dit aldus vastgelegd, voor de tweede tranche moeten er nog afspraken worden gemaakt.

De overige maatregelen (geluidsschermen, maatregelen ten behoeve van "70⁺ woningen" en verkeersmaatregelen) worden projectgewijs gefinancierd. Per project dienen de gemeenten bij het ministerie van VROM een aanvraag in. De aanvragen worden onder andere beoordeeld op urgentie en doelmatigheid.

Bronmaatregelen en Innovatie

Het plaatsen van een geluidsscherm en het aanbrengen van gevelisolatie zijn "traditionele" maatregelen om de geluidsbelasting op of in woningen te verminderen. De voorkeur wordt echter gegeven aan het nemen van maatregelen aan de bron. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan stille wegdekken en het inzetten van stiller materieel op het spoor. Het nemen van verkeersmaatregelen is een bronmaatregel, die nu in enkele gevallen kan worden toegepast.

Om alle mogelijkheden van bronmaatregelen te kunnen benutten zijn er inspanningen nodig, zowel aan de kant van onderzoek als aan de kant van het stimuleren en mogelijk maken van deze maatregelen. Daarom wordt er nu van verschillende kanten ingezet op brongericht geluidbeleid. In het NMP4 en het kabinetsstandpunt over het NVVP is aangegeven dat bij het rijksgeluidbeleid de nadruk wordt gelegd op het aanpakken van de bron. Brongerichte maatregelen zijn vaak innovatief en worden nog niet op grote schaal toegepast. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in samenwerking met het ministerie van VROM het Innovatieprogramma Geluid opgezet om nieuwe kennis over brongerichte maatregelen te ontwikkelen en te implementeren. Dit programma richt zich voornamelijk op het aanpakken van het zogenaamde "handhavingsgat". Een belangrijke motivatie voor een brongerichte aanpak bij het oplossen van dit probleem, is dat de geluidsbelasting op die manier veel kosteneffectiever kan worden teruggedrongen dan met traditionele maatregelen. In het kader van het Innovatieprogramma Geluid zijn en worden een aantal pilotprojecten gestart. De totale kosten van deze projecten bedragen circa € 140 miljoen. In deze pilots worden kosteneffectieve bronmaatregelen ontwikkeld. Op die manier worden de kosten van de maatregelen voor het "handhavingsgat" worden gehalveerd tot circa € 2 miljard.

Uit milieudruk-compensatie middelen is een eerste begin gemaakt met de uitvoering van het Innovatieprogramma Geluid in 2001; een bedrag van € 13 miljoen is van het ministerie van VROM overgeheveld naar het Infrastructuurfonds. Er is begonnen met een aantal pilots, zoals het vervangen van gietijzeren remblokken door kunststof remblokken bij goederentreinen, het plaatsen van raildempers en proefvakken met stillere wegdekken. De resultaten van deze pilots zijn zeer veelbelovend. Het Innovatieprogramma Geluid is opgenomen in de bijlage bij de Impulsbrief (ICES) met een A-score van de planbureaus.

VROM financiert sinds 2001 een subsidieregeling voor het aanleggen van stille wegdekken op gemeentelijke en provinciale wegen. Deze regeling wil het gebruik van stil asfalt in een breder verband stimuleren en is niet in eerste aanleg bestemd voor het oplossen van saneringssituaties.



In juni 2002 is de EU-richtlijn omgevingslawaaai (richtlijn 2002/49/EG) definitief vastgesteld. Deze kent in zijn definitieve vorm ook bepalingen die gericht zijn op bronbeleid, namelijk artikel 1 en 10. Hiervan is vooral op de langere termijn resultaat te verwachten.

Brongerichte maatregelen bieden de meeste kansen in situaties waar het verschil tussen de actuele en de gewenste c.q. afgesproken geluidsbelasting niet erg groot is. Daarom is deze aanpak bij uitstek geschikt om het "handhavingsgat" aan te pakken, waar de verschillen meestal niet al te groot zijn. Indien het Innovatieprogramma Geluid slaagt, kan er veel bespaard worden op het oplossen van het "handhavingsgat".

Bij saneringswoningen in urgente situaties zijn de geluidsreducties die moeten worden gehaald meestal te groot om volledig met bronmaatregelen te kunnen realiseren. Daarom blijft het belangrijk om voor deze categorie de sanering met traditionele maatregelen voort te zetten, ondanks het enorme potentieel van bronmaatregelen. Met het nemen van alleen bronmaatregelen zouden juist voor die gevallen waar de geluidsbelasting het hoogst is geen goede oplossing wordt geboden.

Dit ligt anders bij de saneringswoningen in niet-urgente situaties. Naar verwachting volstaan bronmaatregelen daar wel in veel gevallen. Voor de eerste 10 jaar is er nog geen budget voor deze categorie. Het is zinvol om voor de sanering van deze woningen vooral in te zetten op bronmaatregelen en gebruik te maken van de resultaten van het Innovatieprogramma Geluid. Op die manier kunnen de kosten voor de niet-urgente sanering aanzienlijk worden verlaagd.

Overzicht saneringsvoorraad per categorie

Zoals hierboven is beschreven, kan de saneringsvoorraad opgesplitst worden in verschillende categorieën, te weten naar de bron die de geluidsoverlast veroorzaakt en naar de voorgestelde maatregel. Hieronder wordt eerst voor wegverkeer en vervolgens voor railverkeer per maatregel aangegeven hoeveel woningen momenteel nog gesaneerd moeten worden en welke kosten dat met zich meebrengt. Onder de categorie railverkeer valt alleen het zogenoemde doorgaande spoor, niet de emplacementen.

Als er wijzigingen aan de rijksinfrastructuur plaatsvinden en er op die locatie saneringswoningen aanwezig zijn, wordt de sanering gelijktijdig (zogenaamde gekoppelde sanering) aangepakt. Dit geldt zowel voor rijkswegen als voor spoorwegen. De kosten van de sanering zijn dan ten laste van Verkeer en Waterstaat, in casu van het Infrastructuurfonds. Ter vergoeding is in het verleden daarvoor structureel geld van de begroting van het ministerie van VROM naar die van het ministerie van Verkeer en Waterstaat overgeboekt. Dit bedrag maakt nu deel uit van het Infrastructuurfonds. De maatregelen die op deze manier gefinancierd worden, zijn niet in dit overzicht meegenomen.

In dit overzicht zijn alleen de woningen opgenomen waarvoor nog geen verplichtingen zijn aangegaan. Bij het berekenen van de kosten van de maatregelen is uitgegaan van het prijspeil van 2002.

A-lijst

Het gaat hier om woningen die in 1986 een geluidsbelasting van 65 dB(A) of meer hadden ten gevolge van wegverkeer, dus om woningen in urgente situaties. Deze woningen moeten gesaneerd worden door middel van gevelisolatie.

De woningen zijn in 1999 geïnventariseerd op basis van door de gemeenten aangeleverde gegevens (*A-en Rail-lijst, DHV, 1999*) en de reeds gesaneerde woningen (ongeveer 12.000) zijn van de lijst verwijderd. Het geschatte aantal woningen, dat nog gesaneerd moet worden, bedraagt 71.000. De bijbehorende kosten voor de sanering worden geschat op € 305 miljoen.

Per jaar is circa € 27,2 miljoen beschikbaar voor sanering door middel van gevelisolatie van woningen op de A-lijst en de Rail-lijst. Vanaf 2003 verloopt de financiering vanuit het rijk naar de andere overheden via het ISV.

B-lijst

Het gaat hier om woningen die in 1986 een geluidsbelasting tussen de 60 en 65 dB(A) hadden ten gevolge van wegverkeer, dus om woningen in niet-urgente situaties. Deze woningen zullen gesaneerd worden



door middel van gevelisolatie. De woningen zijn geïnventariseerd op basis van door de gemeenten aangeleverde gegevens. Het door gemeenten gemelde aantal woningen, dat nog gesaneerd zou moeten worden, bedraagt 272.000. De kosten voor de sanering worden ingeschat op € 458 miljoen. De sanering van deze woningen zou plaats moeten vinden na het afronden van de sanering van de A-lijst.

Schermen langs rijkswegen

Er is een landelijke studie (*Oranjewoud, met medewerking van het ministerie van Verkeer en Waterstaat / Rijkswaterstaat, in uitvoering*) gedaan naar locaties waar gesaneerd moet worden ten gevolge van wegverkeerlawaai, met als maatregel het plaatsen van schermen. Dit is een zeer globale studie; bij het aanvragen van subsidie voor het plaatsen van een scherm wordt uitgebreid onderzoek verricht. Het betreft hier zowel saneringswoningen in urgente situaties als saneringswoningen in niet-urgente situaties.

Het aantal saneringswoningen in urgente situaties met een geluidsbelasting van meer dan 70 dB(A) wordt geschat op 400 en het aantal saneringswoningen met een geluidsbelasting tussen de 65 en 70 dB(A) wordt geschat op 12.800. De kosten voor de sanering van de woningen met een geluidsbelasting van meer dan 70 dB(A) worden geschat op € 12 miljoen en de kosten voor de saneringen van de woningen met een geluidsbelasting tussen de 65 en 70 dB(A) worden geschat op € 141 miljoen.

Het aantal saneringswoningen in niet-urgente situaties met een geluidsbelasting tussen de 60 en 65 dB(A) wordt geschat op 32.000 en het aantal saneringswoningen met een geluidsbelasting tussen de 55 en 60 dB(A) op 21.000. Om ook alle woningen met een geluidsbelasting tussen de 60 en 65 dB(A) te saneren is een extra bedrag van € 78 miljoen nodig en om bovendien alle woningen met een geluidsbelasting tussen de 55 en 60 dB(A) te saneren is nog eens € 33 miljoen nodig. Mogelijk zijn deze schattingen aan de hoge kant, omdat het onderzoek niet in detail is uitgevoerd.

"70⁺ woningen"

Hierbij gaat het om saneringswoningen die in 2010 een geluidsbelasting van meer dan 70 dB(A) zullen hebben ten gevolge van wegverkeer en waarvoor maatregelen als het plaatsen van geluidsschermen en verkeersmaatregelen niet mogelijk zijn. De woningen zijn geïnventariseerd in 2000 (*Rapportage inventarisatie 70⁺ woningen, Haskoning, 2000*). Het aantal woningen wordt geschat op 1600 en de kosten op € 10 miljoen.

Verkeersmaatregelen

Naast het plaatsen van geluidsschermen en het isoleren van woningen is het in sommige gevallen ook mogelijk om woningen te saneren door verkeersmaatregelen te nemen. Deze maatregelen hebben betrekking op het aanpassen van de verkeersstructuur, het toepassen van snelheidsremmende maatregelen, etcetera. De kosten hiervoor zijn moeilijk te voorzien. In de afgelopen 6 jaar (1996 t/m 2001) is er gemiddeld € 3,6 miljoen per jaar besteed aan sanering d.m.v. verkeersmaatregelen. Hiermee zijn 11.000 woningen gesaneerd. De verwachting is dat conform de voorgaande jaren het budget volledig besteed wordt.

Rail-lijst

Het gaat hier om woningen die in 1987 een geluidsbelasting van meer dan 65 dB(A) of meer hadden ten gevolge van railverkeer, dus om woningen in urgente situaties. Deze woningen zullen gesaneerd worden door middel van gevelisolatie. De woningen zijn in 1999 geïnventariseerd (*A- en Rail-lijst, DHV, 1999*) en de reeds gesaneerde woningen (ongeveer 2000) zijn van de lijst verwijderd.

Het geschatte aantal woningen, dat nog gesaneerd moet worden, bedraagt 19.000. De kosten voor de sanering worden geraamd op € 97 miljoen.

Schermen langs spoorwegen

Uit onderzoek (*Inventarisatie sanering railverkeerslawaai met schermen en stillere bruggen, NS technisch onderzoek, 2000*) is naar voren gekomen, dat het aantal woningen dat door middel van het plaatsen van geluidsschermen gesaneerd moet worden voor railverkeerslawaai 17.000 is. Het gaat hier om woningen in urgente situaties. Van deze woningen hebben 8600 woningen een geluidsbelasting van meer dan 70 dB(A) en 8400 woningen een geluidsbelasting tussen 65 en 70 dB(A). De kosten voor de sanering bedragen € 156 miljoen.

In figuur 3 van bijlage 2 zijn de locaties van de te plaatsen schermen op een kaart weergegeven.



Spoorbruggen

De sanering van spoorbruggen wordt gefinancierd uit het budget voor schermen langs spoorwegen. Aangezien de hinder die ervaren wordt door spoorbruggen groot is vanwege het karakter van het geluid, is deze hier als categorie opgenomen. De sanering van spoorbruggen is echter niet terug te vinden in het financiële overzicht.

Er is een overzicht gemaakt van de 20 meest lawaaiige spoorbruggen in Nederland. (*Kosten baten analyse geluidmaatregelen aan stalen spoorbruggen, AEA Technology, 2001*)

De hinder kan verminderd worden door aanpassingen aan de spoorbruggen. Het is mogelijk dat er na de aanpak van een spoorbrug aanvullende maatregelen nodig zijn om woningen volledig te saneren.

Financieel overzicht

In tabel 1 in bijlage 1 is een financieel overzicht gemaakt. Hierin zijn per categorie het aantal te saneren woningen en de bijbehorende kosten te vinden. Verder staan er de geplande budgetten tot en met 2006. Deze cijfers zijn gebaseerd op de VROM begroting van 2002. In de VROM-begroting van 2002 is gesteld dat de urgente saneringsoperaties (A-lijst, "urgente" schermen langs wegen, Rail-lijst, schermen langs spoorwegen) in 2010 afgerond moeten zijn.

In de tabel is een doorkijkje gemaakt naar 2010, om te kijken of de urgente sanering dan voltooid kan zijn. Het uitgangspunt daarbij is dat de budgetten op hetzelfde niveau blijven als in de periode tot en met 2006. Op deze manier wordt duidelijk of de doelstelling gehaald wordt, als er geen beleidsveranderingen zijn. Als de geplande en geëxtrapoleerde budgetten tot en met 2010 worden vergeleken met de geschatte kosten voor de sanering (zie tabel 1 in de bijlage) blijkt duidelijk dat de budgetten niet toereikend zijn om de urgente sanering in 2010 af te ronden. Hiervoor is een tekort van €251,4 miljoen. Daarnaast geldt dat mede ten gevolge van de algemene begrotingssystematiek er nog geen budget begroot is voor de sanering van de niet-urgente situaties.

Uit bovenstaande blijkt, dat de doelstelling om de urgente sanering in 2010 af te ronden niet gehaald zal worden als het huidige beleid wordt gevolgd. Indien de budgetten niet worden aangepast, zal de sanering langer duren dan voorzien is en niet voor 2017 afgerond kunnen worden, mede als gevolg van de verwachting dat de kosten per eenheid zullen stijgen in de loop der jaren. Bij constante budgetten is voor de sanering van de B-lijst en de niet-urgente schermen langs wegen dan nog eens tenminste 10 jaar nodig.

Conclusies

De doelstelling, die in de VROM-begroting van 2002 gesteld wordt, om de urgente sanering in 2010 afgerond te hebben, kan niet worden gehaald indien het huidige beleid wordt gevolgd. De beschikbare middelen zijn hiervoor onvoldoende. Dit neemt niet weg dat er een groot geluidsprobleem bestaat in Nederland. In de gevallen waar het verschil tussen huidige en gewenste geluidsbelasting niet al te groot is, dus voor de niet-urgente sanering en het "handhavingsgat", kan de problematiek veel kosteneffectiever worden aangepakt, als er innovatieve maatregelen aan de bron worden toegepast. Het is daarom erg belangrijk dat er geïnvesteerd blijft worden in pilots, waarin deze innovatieve maatregelen worden onderzocht en geïmplementeerd.



Op basis van de resultaten van die pilots wordt vervolgens bezien op welke wijze er verder gegaan moet worden. Tot die tijd zullen de beschikbare middelen op een zodanige manier worden ingezet dat de hoogste prioriteit wordt gegeven aan de sanering van woningen met een geluidsbelasting van meer dan 70 dB(A). Ook worden eerst die situaties aangepakt, waar zo veel mogelijk woningen met een hoge geluidsbelasting voor zo weinig mogelijk geld per woning kunnen worden gesaneerd.

Hoogachtend,
de Staatssecretaris van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

drs. P.L.B.A. van Geel

bijlagen: 1. Tabel met financieel overzicht
 2. Plattegronden met nog te saneren locaties