

# Veelgestelde vragen over de voorgeschiedenis en uitgangspunten

## Wat is de aanleiding en het doel van de saneringsmaatregelen?

Vanuit de gemeente Gilze en Rijen komen al geruime tijd klachten over geluidsoverlast als gevolg van het treinverkeer door deze gemeente. De gemeente wil deze problematiek graag aanpakken en heeft daartoe in het verleden een subsidieaanvraag ingediend bij Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV). Door de lage prioriteit op de lijst van BSV en de overgang van de saneringsopgave naar ProRail, is deze aanvraag nooit goedgekeurd.

Vanwege de overgang van de saneringsopgave naar ProRail per 1 juli 2012, heeft de gemeente Gilze en Rijen ProRail verzocht om als één van de eerste gemeenten in aanmerking te komen voor geluidsmaatregelen. ProRail heeft in overleg met de gemeente en het Ministerie van IenM besloten de saneringsopgave in Gilze en Rijen als een pilot in het kader van het MeerJarenProgramma Geluid (MJPG) op te pakken.

Sanering kan bestaan uit maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld raildempers), in de overdracht (schermen of wallen) of aan de woning (gevelisolatie). Het doel is de geluidsbelasting als gevolg van railverkeerslawaaï terug te brengen tot onder de wettelijk maximaal toegestane waarde.

## Welke regelgeving geldt hier?

Op 1 juli 2012 is de invoering van geluidproductieplafonds voor de Rijksweginfrastructuur (als een nieuw hoofdstuk 11 Geluid Wet milieubeheer) in werking getreden. De nieuwe regels komen, wat de rijksweginfrastructuur betreft, in de plaats van de huidige regels voor de aanleg en reconstructie van een weg en de aanleg of wijziging van een spoorweg.

- De nieuwe wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 11 Wet milieubeheer, het Besluit geluid milieubeheer en in enkele ministeriële regelingen (zie onderstaand schema).
- Hoofdwegen en Hoofdspoorwegen moeten voldoen aan een minimum akoestische kwaliteit
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen krijgen een geluidproductieplafond middels referentiepunten langs de (spoor)wegen (om de 100 meter, vijftig meter van de weg en op 4 meter hoogte)
- De eerste vaststelling geluidproductieplafonds vindt plaats middels
  - Heersende waarde + 1,5 dB, waarbij als peiljaar het gemiddelde van 2006, 2007 en 2008 geldt.
  - Recente tracébesluiten (zie bijlagen Besluit geluid milieubeheer)
- Prorail moet aan de grenswaarden op de referentiepunten voldoen (en dat jaarlijks aantonen)
- Woningen met een geluidbelasting op de gevel boven de 70 dB (spoorwegen met een GPP) komen in een saneringstraject
- Bij overschrijdingen van de voorkeerswaarde geldt het **doelmatigheids criterium** voor het treffen van maatregelen

# Wat is het doelmatigheidscriterium?

Het doelmatigheidscriterium is een methode waarmee kan worden vastgesteld welke geluidsmaatregelen bij een gegeven overschrijding doelmatig zijn.

- Elke woning die een te hoge geluidsbelasting heeft levert een aantal reductiepunten op.
- Het aantal punten is afhankelijk van hoe groot de overschrijding is.
- Woningen die baat hebben bij maatregelen van andere nabijgelegen woningen, worden geclusterd.
- De reductiepunten van woningen in een cluster worden bij elkaar opgeteld.
- De **reductiepunten** van een cluster vormen het '**budget**' voor geluidsmaatregelen
- De **kosten** voor geluidsmaatregelen worden uitgedrukt in **maatregelpunten**.
- Alle mogelijke maatregelen, bijvoorbeeld een geluidsscherm van 2m hoog, kosten een aantal maatregelpunten.
- Door middel van een akoestisch onderzoek wordt vastgesteld wat de maximaal mogelijk maatregelen zijn voor elk cluster (zoveel mogelijk maatregelen voor de reductiepunten)

