

Forse onderschatting saneringsomvang treinlawaaai

Na tientallen jaren van saneren met beperkte budgetten lijken gemeenten 'saneringsmoe'.

Dat is erg onverstandig want juist nu is actie nodig. De gemeenten hebben namelijk tot 1 januari 2007 de tijd om de saneringssituaties aan te melden bij VROM om voor subsidie in aanmerking te komen. Uit onderzoek blijkt dat er 40.000 tot 140.000 saneringssituaties zijn langs het Nederlandse spoor, een veelvoud van wat er landelijk is aangemeld. Gemeenten die het laten afweten draaien zelf op voor de saneringskosten.

De saneringsomvang voor railverkeerslawaaai wordt fors onderschat. Uit de inventarisaties voor de eindmelding railverkeerslawaaai in tien gemeenten blijkt dat een aanzienlijke hoeveelheid saneringssituaties nog niet is aangemeld bij VROM. Het aantal potentiële saneringssituaties bedraagt in deze gemeenten 3.300, terwijl er maar 274 op de raillijst staan. De raillijst is een saneringslijst voor railverkeerslawaaai uit 1997 met landelijk ruim 20.000 adressen. Naast de woningen op deze lijst zijn in sommige gemeenten in het verleden nog andere situaties aangemeld. Hiermee rekening houdend wordt geschat dat de nieuwe meldingen twee tot zeven keer de omvang van de raillijst betreffen.

Verklaring

Voor deze grote hoeveelheid nog niet eerder gemelde woningen voor railverkeerslawaaai bestaat een aantal verklaringen.

In de eerste plaats mogen gemeenten nu saneringsgevallen melden waarvoor scherm- of bronmaatregelen een oplossing zijn. Verder mogen andere geluidgevoelige bestemmingen dan woningen worden opgenomen. Bij de raillijst uit 1997 ging het louter om gevelisolatie en woonadressen. In de tweede plaats worden er met de nu gehanteerde rekenmethode (RMR1996) hogere niveaus berekend dan met de oude (RMR1987), met name daar waar treinen met maximum snelheid rijden. Dit is relevant omdat de situatie nu opnieuw moet worden gezien. Dit kan tot 3,5 dB hogere geluidsbelastingen leiden, waardoor de 65-dB contour verder van het spoor komt te liggen.

In de derde plaats was het aandachtsgebied bij de raillijst in veel spoorgemeenten beperkt tot de eerstelijns bebouwing. Hiervoor waren de geluidsbelastingen eenvoudig te bepa-

len. In de praktijk blijkt regelmatig dat ver achter de eerstelijns bebouwing nog woningen een etmaalwaarde boven 65 dB(A) hebben. Deze woningen komen nu alsnog in aanmerking voor de eindmelding.

Saneringskosten

Woningen die op 1 januari 2007 niet door de gemeente zijn aangemeld, maar die in 1987 een te hoge geluidsbelasting hadden, komen niet meer in aanmerking voor sanerings-subsidie van VROM. Dat is in de eerste plaats een probleem voor de gemeenten, niet voor de betreffende bewoners. De gemeenten zijn namelijk verantwoordelijk voor de tijdige aanmelding van woningen, maar ook voor de besteding van de subsidie (aan gevelisolatie, bronmaatregelen en/of geluidsschermen). De bewoners van woningen die onterecht niet zijn aangemeld behouden hun recht op sanering voor verkeerslawaaai. De gemeente blijft namelijk saneringsplichtig en moet in dat geval zelf de bijbehorende kosten dragen.

Door een zekere saneringsmoeheid kan de gedachte ontstaan dat de eindmelding niets extra's meer zal opleveren. Het tegendeel is waar en daarom is het belangrijk dat de gemeenten in actie komen.

*Edwin Verheijen en Henk de Kluijver (dBvision),
030-2819842, edwin.verheijen@dBvision.nl*



De bewoners van woningen die onterecht niet zijn aangemeld behouden hun recht op sanering, waarbij de gemeente voor de kosten opdraait.