

## **Actieplan omgevingslawaai van rijkswegen**

periode 2008-2013



## Vaststelling geluidactieplannen

Op grond van artikel 8.30d van de Wet luchtvaart en artikelen 122 en 123 van de Wet geluidhinder, en gelet op afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, stel ik bij deze de Actieplannen Omgevingslawaaï van de luchthaven Schiphol, de hoofdspoorwegen met meer dan 60.000 treinen per jaar, en de rijkswegen vast.

Den Haag, ... 7. juli 2008 .....

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

# **Actieplan omgevingslawaai van rijkswegen**

periode 2008-2013

---

.....

## Colofon

**Uitgegeven door:** Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

**Informatie:**

Website: [www.rijkswaterstaat.nl/omgevingslawaa](http://www.rijkswaterstaat.nl/omgevingslawaa)

Vragen: 0800-8002 Helpdesk Rijkswaterstaat

**Uitgevoerd door:** SenterNovem in opdracht van Rijkswaterstaat -  
Dienst Verkeer en Scheepvaart

**Datum:** 24 juni 2008

**Status:** Definitief Actieplan

---

# Inhoudsopgave

---

## Samenvatting 6

## Leeswijzer 10

<b>1.</b>	<b>Algemeen</b>	<b>11</b>
1.1	Inleiding	11
1.2	Europese Richtlijn omgevingslawaai	11
1.2.1.	Inhoud Europese Richtlijn omgevingslawaai	11
1.2.2.	Uitvoering Richtlijn omgevingslawaai	12
1.3	Nederlandse geluidswetgeving	13
1.3.1.	Algemeen	13
1.3.2.	Stille gebieden	14
<b>2.</b>	<b>Samenvatting geluidsbelastingkaart</b>	<b>15</b>
2.1	Functies en opbouw geluidsbelastingkaart	15
2.2	Geluidsbelastingkaart	16
2.3	Geluidsbelastingkaarten van overheden	17
<b>3.</b>	<b>Infrastructurele werken, geluidsmaatregelen en effecten</b>	<b>19</b>
3.1	Inleiding	19
3.2	Infrastructurele projecten	19
3.3	Geluidsmaatregelen	20
3.3.1.	Algemeen	20
3.3.2.	Maatregelen bij infrastructuurprojecten	21
3.4	Financiële informatie over maatregelen	22
3.5	Effecten van maatregelen	23
3.5.1.	Effecten op woningen	23
3.5.2.	Effecten op andere gevoelige gebouwen	24
3.5.3.	Doorkijk naar volgende fase	25
<b>4.</b>	<b>Geluidsbeleid langs rijkswegen</b>	<b>26</b>
4.1	Europees beleid	26
4.2	Nationaal geluidsbeleid	27
4.3	Toekomstig geluidsbeleid	28
<b>5.</b>	<b>Plandrempel en analyse</b>	<b>30</b>
5.1	Plandrempel	30
5.2	Analyse tabel	30
<b>6.</b>	<b>Plandrempelmaatregelen</b>	<b>33</b>
6.1	Inleiding	33
6.2	Nota mobiliteit (2011-2020)	33
<b>7.</b>	<b>Inspraak</b>	<b>36</b>

## Bijlagen38

---

---

---

# Samenvatting

## Algemeen

Voor u ligt het Actieplan omgevingslawaai voor Rijkswegen. Hierin wordt beschreven wat het Rijk doet en gaat doen om omgevingslawaai van rijkswegen te voorkomen en/of te beperken.

Het actieplan is opgesteld in het kader van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai die de lidstaten verplicht om geluidsbelastingkaarten en actieplannen te maken en deze te presenteren aan burgers. De richtlijn is met een wijziging van de Wet geluidhinder in 2004 geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving.

Het actieplan heeft betrekking op één categorie van de geluidsbronnen: rijkswegen. Het bevoegd gezag voor rijkswegen is de minister van Verkeer en Waterstaat (VenW). Rijkswaterstaat heeft in opdracht van de minister het actieplan opgesteld. Het plan heeft betrekking op de komende vijf jaar (2008-2013).

In dit actieplan heeft de minister van VenW voor rijkswegen een plandrempel gekozen die aansluit bij de doelstelling uit de Nota Mobiliteit (NoMo). De hoogte van de plandrempel is voor het etmaal ( $L_{den}$ ) 65 dB.

## Geluidsbelastingkaart

Op 26 juni 2007 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de geluidsbelastingkaart vastgesteld waarop het geluid van rijkswegen wordt gepresenteerd. Deze kaart geeft aan hoeveel geluid afkomstig is van rijkswegen in 2006. Op basis van deze kaart en de plandrempel zijn in dit actieplan bepaald waar geluidsknelpunten zijn en waar nader onderzoek naar geluidsbepurende maatregelen noodzakelijk is. Locaties met woningen waar de geluidsbelasting hoger is dan 65 dB, zijn aangewezen als knelpuntlocatie. Ook in andere kaders dan de plandrempel worden in de nabije toekomst al veel maatregelen getroffen om de geluidsbelasting te verlagen, vaak ook op knelpuntlocaties. Dergelijke maatregelen worden uitgevoerd in het kader van:

- aanlegprojecten of grote reconstructies;
- werkzaamheden bij beheer en onderhoud van wegen;
- geluidssaneringen.

## Geluidsmaatregelen en effecten

Bij aanlegprojecten, grote reconstructies en bij geluidssanering worden akoestische onderzoeken uitgevoerd, waarbij na toetsing geluidsmaatregelen worden beschreven. De maatregelen die genomen kunnen worden, zijn het plaatsen van geluidsschermen en het aanbrengen van stiller wegdek, en eventueel aanvullend het isoleren van woningen. Bij beheer- en onderhoudsprojecten wordt ten minste een stil wegdek van Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) toegepast, en indien nodig stillere voegovergangen aangebracht.

---

Naast bestaande maatregelen zijn er ook innovatieve maatregelen. Deze zijn onder andere in het kader van het Innovatieprogramma Geluid (IPG) onderzocht voor weg- en spoorverkeer (zie paragraaf 3.3.1). De afgelopen vijf jaar is zo'n 100 miljoen geïnvesteerd in het ontwikkelen en testen van verschillende nieuwe geluidsmaatregelen. Inmiddels heeft het IPG succes geboekt met toepasbare, innovatieve maatregelen. Stillere wegdekken, middenbermschermen, modulaire schermen en schermtoppen zijn voorbeelden van innovatieve maatregelen die ingezet kunnen worden. Daarnaast blijft het Ministerie van Verkeer Waterstaat samen met het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer werken aan nog stillere wegdekken en aan het vergroten van het aandeel stillere auto- en vrachtautobanden in het Nederlandse verkeer. Dat laatste is alleen in Europees verband mogelijk. Nederland zet zich hier daarom sterk voor in bij de Europese Commissie. Becijferd is dat een groter aandeel van stille banden in heel Europa de komende vijftien jaar voor tientallen miljarden euro aan maatschappelijke baten kan opleveren.

De basis voor het uitvoeren van de maatregelen is het geldende geluidsbeleid. Dit bestaat onder andere uit:

- Europees geluidsbeleid. Dit is vooral gericht op reductie van brongeluid, zoals richtlijnen voor motorvoertuigen en studies naar stille banden.
- Het rijksbeleid voor mobiliteit is onder andere beschreven in de Nota Mobiliteit. Eén van de doelstellingen van de nota is dat naast het wettelijke regime extra wordt ingezet op de aanpak van geluidsknelpunten boven de 65 dB ( $L_{den}$ ) in de periode 2011-2020.

Voor de periode 2008-2013 zijn voorgenomen maatregelen geïnventariseerd. De meeste projecten zijn vastgelegd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) of Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). In totaal legt Rijkswaterstaat de komende jaren circa 500.000 m<sup>2</sup> geluidsschermen en –wallen en circa 140 kilometer extra geluidreducerende wegdekken aan. Deze inventarisatie is echter een momentopname. De genoemde omvang van deze maatregelen wordt beïnvloed door het tempo waarin het MI(R)T kan worden uitgevoerd. Waar geluidstechnisch noodzakelijk en technisch mogelijk, wordt bij een wegaanpassing in ieder geval zeer open asfalt beton (ZOAB) neergelegd.

Met behulp van de geïnventariseerde maatregelen en de geluidsbelastingkaart is het effect van de genoemde maatregelen bepaald op geluidsbelaste woningen. De geluidsbelastingkaart bestaat uit een geografische kaart met geluidscontouren en tabellen met geluidsbelaste woningen per geluidsklasse. Tabel S1 noemt het aantal woningen dat binnen een geluidsklasse valt. De situatie 2006 is afkomstig van de geluidsbelastingkaart. Het jaar 2013 beschrijft de situatie wanneer de voorgenomen maatregelen zijn uitgevoerd. De geluidsmaatregelen zijn veelal gepland op plaatsen met een hoge geluidsbelasting, boven 65 dB.

De maatregelen hebben op deze groep woningen dan ook het grootste effect. Als gevolg van de maatregelen zal een aantal woningen doorschuiven naar een lagere geluidsbelasting klasse. Dit betekent dat een groot aantal woningen in 2013 een beduidend lager geluidsniveau op de woning zullen hebben.

Tabel S1 Effect van voorgenomen maatregelen op geluidsbelaste woningen ( $L_{den}$ )

De hoeveelheid geluid in dB	Aantal woningen binnen een geluidsklasse		Afname (in %) van het aantal geluidsbelaste woningen
	2006	Na maatregelen	
55 – 59	76.100	69.400	9
60 – 64	21.100	18.000	15
65 – 69	5.200	3.500	33
Meer dan 70	1.100	600	43

Na uitvoering van de geplande maatregelen zijn er circa 35% minder woningen boven de plandrempel van 65 dB. De geplande maatregelen hebben ook een groot effect op woningen met een geluidsbelasting die onder de plandrempel ligt. Met de geplande maatregelen in de periode 2008-2013 is in totaal ongeveer 400 miljoen euro gemoeid. De gepresenteerde effecten in tabel S1 zijn gebaseerd op de verkeerssituatie in 2006. De effecten van de maatregelen zijn ook berekend voor de nachtperiode. Het effect bij het aantal woningen boven de plandrempel in de nachtperiode is een afname van circa 25%.

Nederland besteedt ook in de periode na 2013 veel geld aan de aanpak van geluidsknelpunten. De Nota Mobiliteit (NoMo) reserveert 650 miljoen euro extra voor het oplossen van de geluidsknelpunten aan rijks- en spoorwegen in de periode 2011 tot 2020. Op dit moment wordt nog bepaald welke maatregelen het rijk in het kader van Nota Mobiliteit neemt. De effecten van de NoMo aanpak zijn daarom nog niet meegenomen in dit actieplan.

Vanaf 2008 tot en met 2010 zullen al wel enkele NoMo-maatregelen vervroegd worden uitgevoerd. Dit levert nog eens een vermindering van het aantal woningen boven de plandrempel op. Door de voorgenomen maatregelen tot 2013 en de vervroegde NoMo-maatregelen tot en met 2010 zal het aantal woningen boven de plandrempel in totaal met 40% worden verminderd.

---

### **Inspraak**

Het ontwerpactieplan heeft ter inzage gelegen van 18 maart tot en met 28 april 2008. In die periode zijn er bij het Inspraakpunt 30 schriftelijke zienswijzen ingediend. In een Nota van Antwoord zijn de ingediende zienswijzen beantwoord. Deze nota vormt als bijlage H een onderdeel van dit actieplan. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het ontwerpactieplan inhoudelijk op één plaats verduidelijkt. Het betreft de uitleg aan het eind van paragraaf 4.2 over het toepassen van gevelmaatregelen in die situaties waar andere geluidsmaatregelen niet mogelijk of doelmatig zijn.

### **Conclusie**

De conclusie is dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de komende jaren veel geld uitgeeft aan de aanpak van geluidsknelpunten. Dit geld wordt uitgegeven aan maatregelen als stillere wegdekken en afscherming (schermen en wallen). Nederland is daarmee op de goede weg met de aanpak van de knelpunten en zal in de nabije toekomst een grote slag slaan.

In de verdere toekomst wordt het treffen van lokale geluidsmaatregelen steeds minder effectief. De meest effectieve maatregelen zijn dan op veel locaties al genomen. Europese stappen op het gebied van bronmaatregelen aan het verkeer, zoals het stellen van strengere geluidseisen aan banden, kunnen de geluidsbelasting nog verder reduceren. Nederland heeft binnen Europa gepleit voor een aanscherping van de huidige norm met 2 à 3 dB. Bestrijding van geluidhinder aan de bron levert tenslotte het meeste op en is het meest kosteneffectief.

---

# Leeswijzer

Dit document is het actieplan voor rijkswegen voor de periode 2008 – 2013.

Het actieplan is opgesteld in het kader van de Europese Richtlijn omgevingslawaaai. Deze richtlijn wordt in het eerste hoofdstuk toegelicht. In dit hoofdstuk kunt u lezen hoe de richtlijn is verankerd in de Nederlandse wetgeving en wat de relatie is met het Nederlandse normenstelsel.

Het actieplan is gebaseerd op de geluidsbelastingkaart. Deze kaart is op 26 juni 2007 vastgesteld. In het tweede hoofdstuk wordt uitgelegd hoe deze kaart is opgebouwd. Aan de hand van de kaart is het aantal woningen met een bepaald geluidsniveau berekend. Ook is in dit hoofdstuk de relatie beschreven tussen de kaart van rijkswegen en de kaarten van gemeenten en provincies.

Om de geluidsbelasting bij woningen te verlagen, worden al diverse maatregelen getroffen. Deze maatregelen worden uitgevoerd vanwege diverse soorten projecten. In hoofdstuk 3 worden deze projecten toegelicht evenals de voorgenomen geluidsmaatregelen. De analyse van de effecten van deze maatregelen vindt u ook in dit hoofdstuk.

De bovenbeschreven projecten en voorgenomen maatregelen vloeien voort uit het geluidsbeleid dat geldt in Nederland. Hoofdstuk 4 beschrijft het Europese en het nationale beleid voor wegverkeerslawaaai. Ook wordt hier vermeld hoe dit beleid wordt uitgevoerd.

In hoofdstuk 5 leest u dat een plandrempel is gekozen, met het oog op de prioritering van nieuwe, aanvullende maatregelen, en hoe deze is bepaald. Daarnaast kunt u hier in een figuur aflezen hoeveel woningen een hogere geluidsbelasting dan de plandrempel hebben.

Aan de hand van de plandrempel zijn knelpunten bepaald. In hoofdstuk 3 worden maatregelen genoemd die een deel van de knelpunten wegnemen. Deze maatregelen worden getroffen vanwege de al bestaande wettelijke verplichtingen. Daarnaast zullen er in de toekomst extra maatregelen getroffen worden vanuit het aanvullende beleid voor rijkswegen. Er is onderzocht welke van deze laatste geluidsmaatregelen vervroegd kunnen worden uitgevoerd. U kunt hierover lezen in het zesde en laatste hoofdstuk.

In de bijlagen is onder andere een begrippenlijst opgenomen en zijn de tabellen met de verschillende maatregelen samengevat. Tevens is het aantal gehinderden in tabellen opgenomen. Tot slot wordt een lijst van interessante websites gegeven.

---

# 1. Algemeen

## 1.1 Inleiding

Op 26 juni 2007 is de geluidsbelastingkaart vastgesteld waarin het geluid van rijkswegen gepresenteerd wordt. De kaart geeft aan hoeveel geluid afkomstig is van rijkswegen in 2006. Op basis van deze kaart en een plandrempeel stelt de minister van Verkeer en Waterstaat in dit actieplan vast waar geluidsknelpunten zijn en waar eventueel geluidsbeperkende maatregelen wenselijk zijn.

Het opstellen van dit actieplan is een verplichting die volgt uit de Europese Richtlijn omgevingslawaai. In dit hoofdstuk wordt uitgelegd wat de Europese richtlijn inhoudt, hoe deze verankerd is in de Nederlandse wetgeving en hoe deze voor rijkswegen wordt uitgevoerd. Daarnaast wordt vermeld hoe geluid van rijkswegen geregeld is in de Nederlandse wetgeving. Daarbij is tevens aangegeven wat de relatie van de richtlijn is met de uitvoering van deze wetgeving. Dit is het eerste actieplan dat in het kader van de Europese Richtlijn omgevingslawaai voor rijkswegen wordt opgesteld. Vanaf nu zal ten minste elke vijf jaar een actieplan opgesteld gaan worden.

## 1.2 Europese Richtlijn omgevingslawaai

### 1.2.1. Inhoud Europese Richtlijn omgevingslawaai

Het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie hebben op 25 juni 2002 de Richtlijn omgevingslawaai vastgesteld. De officiële naam is richtlijn nr. 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, PbEG L 189. In Nederland is de richtlijn in 2004 opgenomen in de Wet geluidhinder. Nadere regels zijn beschreven in het Besluit omgevingslawaai en de Regeling omgevingslawaai. In bijlage B zijn de eisen vermeld die het Besluit omgevingslawaai stelt aan het actieplan.

De Richtlijn omgevingslawaai is van toepassing op het omgevingslawaai waaraan mensen worden blootgesteld. Het gaat hier vooral om het vaststellen, beheersen en waar nodig verlagen van geluidsniveaus in de leefomgeving. Hierbij wordt een aantal geluidsbronnen beschouwd, te weten weg- en railverkeer, luchtvaart en specifiek vastgelegde industriële activiteiten.

Om de schadelijke gevolgen van omgevingslawaai te bestrijden, worden op grond van de Richtlijn omgevingslawaai de volgende instrumenten elke vijf jaar toegepast:

- geluidsbelastingkaarten;
- actieplannen;
- voorlichting.

---

De geluidsbelastingkaarten presenteren een inventarisatie van het omgevingslawaaai. Door het uitvoeren van actieplannen wordt geprobeerd om omgevingslawaaai te voorkomen en/of te beperken. De plannen moeten vooral gericht zijn op plaatsen waar hoge geluidsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de gezondheid van de mens. Ook moeten ze gericht zijn op het handhaven van geluidsniveaus. Tenslotte moet het publiek over omgevingslawaaai en de effecten daarvan voorgelicht worden.

### **1.2.2. Uitvoering Richtlijn omgevingslawaaai**

Deze paragraaf beschrijft in hoofdlijnen hoe de Richtlijn omgevingslawaaai voor rijkswegen is uitgevoerd.

#### *Verankering in Nederlandse wetgeving*

De uitvoering van de richtlijn is opgeknipt in twee tranches. De eerste tranche is uitgevoerd in 2007 en 2008, de tweede tranche is in 2012 en 2013. De aanwijzing van de hoofdwegen waar de richtlijn op van toepassing is heeft bij de eerste en de tweede tranche betrekking op wegen met een intensiteit van respectievelijk meer dan zes miljoen en meer dan drie miljoen voertuigen per jaar.

Circa 85% van het totale rijkswegennet heeft een intensiteit van meer dan zes miljoen voertuigen per jaar. Om redenen van efficiëntie is besloten om het gehele rijkswegennet op te nemen bij de uitvoering van de eerste tranche.

#### *Inventariseren van de blootstelling*

Op 26 juni 2007 is de geluidsbelastingkaart vastgesteld. Daarmee is het geluid van rijkswegen in 2006 gepresenteerd. Op een geografische kaart worden de geluidscontouren van rijkswegen getoond. In een tabel wordt per geluidsklasse onder andere het aantal woningen, bewoners en gehinderden vermeld.

#### *Vaststellen van actieplannen*

In dit actieplan is een plandrempel gekozen, waarmee prioritaire problemen zijn benoemd. Dit zijn problemen waar het geluidsniveau op een geluidsgevoelige bestemming de plandrempel overschrijdt. Daarnaast zijn in dit plan voorgenomen maatregelen opgenomen. Het plan is afgestemd met de gemeenten uit aangewezen agglomeraties en provincies.

Het ontwerpactieplan ligt zes weken ter inzage. Iedereen krijgt dan de wettelijke mogelijkheid voor inspraak (zienswijzen) over het actieplan via het Inspraakpunt. In het definitieve plan worden de zienswijzen behandeld in een aparte bijlage 'Nota van antwoord'.

Het actieplan is niet vatbaar voor beroep. Het actieplan bevat namelijk alleen beschrijving van bestaand beleid en wetgeving en beleidsvoornemens over voorgenomen maatregelen, maar geen concrete beslissingen tot het treffen van maatregelen. Daarvoor zullen te zijner tijd aparte projectbesluiten worden genomen.

---

### *Voorlichten van het publiek*

Op de website [www.rijkswaterstaat.nl/omgevingslawaai](http://www.rijkswaterstaat.nl/omgevingslawaai) presenteert Rijkswaterstaat de geluidsbelastingkaart en het actieplan voor rijkswegen. De geografische kaart kan tot op straatniveau worden ingezoomd. Op de website is veel achtergrondinformatie te vinden over de geluidsbelastingkaart en het actieplan. Deze informatie is bondig verwoord in een tweetal folders, die ook via de website te downloaden zijn.

## **1.3 Nederlandse geluidswetgeving**

### **1.3.1. Algemeen**

Voor wegverkeer is vooral de Wet geluidhinder van belang. Andere wetten waarin het beheersen van geluid is opgenomen zijn: Tracéwet, Spoedwet wegverbreding, Wegenverkeerswet, Wet bereikbaarheid en mobiliteit, Wet op de ruimtelijke ordening, Wet milieubeheer en Interim-wet stad en milieubenadering. Over het algemeen verwijzen deze wetten naar de Wet geluidhinder.

In de Wet geluidhinder (Wgh) wordt het begrip 'zone' geïntroduceerd. Een zone langs een rijksweg is een aandachtsgebied voor geluid langs de rijksweg, waarbinnen maatregelen moeten worden onderzocht ter bescherming van geluidsgevoelige objecten tegen geluidshinder. De breedte van een zone langs (rijks)wegen hangt af van het aantal rijstroken. Hoe meer rijstroken, hoe breder de zone.

Geluidsgevoelige objecten en terreinen die zich binnen deze zones bevinden, moeten worden beschermd tegen geluidhinder. Om dat te bereiken bestaat er een uitgebreid normenstelsel met grenswaarden. In principe moet er altijd worden gestreefd naar de voorkeursgrenswaarde. Er zijn uitzonderingen op de deze voorkeurswaarde mogelijk, zolang de wettelijk maximaal toelaatbare grenswaarden niet worden overschreden. Deze uitzonderingen worden 'hogere waarden' genoemd.

Het huidige normenstelsel wordt op termijn herzien. De Ministeries van VROM en VenW hebben een systeem ontwikkeld van geluidproductieplafonds en het daarbij behorende conceptwetsvoorstel opgesteld. De verwachting is dat in 2008 een wetsvoorstel wordt ingediend bij het parlement.

De Richtlijn omgevingslawaai, en dus dit actieplan, heeft geen directe relatie met het bovenbeschreven normenstelsel. Elke lidstaat is volgens de EU-richtlijn vrij om de hoogte van de plandrempel te kiezen en de prioritaire knelpunten te benoemen. Wel is bij het vaststellen van de plandrempel rekening gehouden met de geluidsgrenswaarden.

---

### 1.3.2. Stille gebieden

Met de implementatie van de richtlijn omgevingslawaaai is in artikel 115 van de Wet geluidhinder het begrip 'stille gebieden' geïntroduceerd. Dit begrip omvat 3 typen stille gebieden (artikel 5 Besluit omgevingslawaaai):

1. stiltegebieden aangewezen in een provinciale milieuverordening (art. 1.2 Wm);
2. milieubeschermingsgebieden in een provinciaal milieubeleidsplan (art. 4.9 Wm), en
3. stille gebieden in agglomeraties aangewezen in gemeentelijke verordening (art. 5 Besluit omgevingslawaaai).

Het Rijk heeft in het Nationaal Milieubeleidsplan 4 ([www.vrom.nl/nmp4](http://www.vrom.nl/nmp4)) gekozen voor een gebiedsgericht beleid voor stilte. De kwaliteit van de lokale leefomgeving wordt zoveel mogelijk overgelaten aan provincies en gemeenten. Provincies en gemeenten kunnen beter dan het Rijk beoordelen wat de milieukwaliteit van een bepaald gebied is en welke maatregelen nodig zouden zijn om de plaatselijke geluidkwaliteit te waarborgen of te verbeteren.

Het Rijk heeft daarvoor instrumenten ter beschikking gesteld aan provincies en gemeenten. Gemeenten kunnen het instrument van ruimtelijke ordening, via het bestemmingsplan, benutten om gevoelige functies en geluidsbronnen ruimtelijk te scheiden. Bovendien kunnen provincies stiltegebieden aanwijzen en regels stellen die geluidhinder in deze gebieden voorkomen of beperken. Ook gemeenten in agglomeraties hebben die mogelijkheid sinds kort. Bij het vaststellen van dit actieplan zijn overigens geen stille gebieden bekend die in een gemeentelijke verordening zijn aangewezen.

Stille gebieden zijn vaak (maar niet uitsluitend) natuurgebieden. Bescherming tegen geluidhinder vanwege een rijksweg die in een natuur- of stiltegebied is gelegen, is een specifiek aandachtspunt bij onderhoud of aanpassing van dergelijke wegen. Dat gebeurt in elk geval indien de Natuurbeschermingswet van toepassing is (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden) maar ook bij andere natuur- en stiltegebieden. In die gevallen wordt als onderdeel van het project altijd bezien of maatregelen voor dit specifieke doel noodzakelijk en kosteneffectief zijn.

In de Nota mobiliteit is bovendien als beleid vastgelegd dat het Rijk op rijkswegen in gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur<sup>1</sup> waar kosteneffectief tweelaags ZOAB (of een wegdek met dezelfde akoestische kwaliteit) zal toepassen.

---

<sup>1</sup> Samenhangend netwerk van natuurgebieden in Nederland (een exacte weergave is te vinden in de Nota Ruimte, PKB-kaart 5).

---

## 2. Samenvatting geluidsbelastingkaart

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 26 juni 2007<sup>2</sup> de geluidsbelastingkaart voor rijkswegen in Nederland vastgesteld. In de geluidsbelastingkaart zijn alle rijkswegen meegenomen, dus ook de rijkswegen die vallen binnen de grenzen van de gemeenten uit aangewezen agglomeraties.

De geluidsbelastingkaart geeft aan hoeveel geluid er gemiddeld in 2006 afkomstig is van rijkswegen. Er is een kaart voor de etmaalperiode en een kaart voor de nachtperiode.

In het onderstaande zijn de belangrijkste punten van de geluidsbelastingkaart uitgelicht. De gehele geluidsbelastingkaart is te vinden op de website: [www.rijkswaterstaat.nl/omgevingslawaai](http://www.rijkswaterstaat.nl/omgevingslawaai).

### 2.1 Functies en opbouw geluidsbelastingkaart

De geluidsbelastingkaart heeft een drietal functies. De kaart vormt primair de basis voor dit actieplan. Bij het vaststellen van de plandrempel zijn de locaties met knelpunten benoemd en door de kaart inzichtelijk te maken. Tevens is bij de analyse van het effect van de voorgenomen maatregelen gebruik gemaakt van de getallen uit de geluidsbelastingkaart.

De geluidsbelastingkaart is tevens een bron van informatie voor de burger. Eén van de pijlers uit de Richtlijn omgevingslawaai is dat het publiek wordt voorgelicht over omgevingslawaai en de effecten daarvan.

Tot slot bevat de geluidsbelastingkaart informatie voor de Europese Commissie. Deze wenst met de uitvoering van de Richtlijn omgevingslawaai dat de geluidsniveaus in de leefomgeving vastgesteld worden. Naast een overzicht van de problematiek wordt mogelijk ook Europees beleid geformuleerd aan de hand van de informatie.

De kaart is berekend volgens de Standaard Karteringsmethode. De invoergegevens zijn samengesteld uit verschillende databronnen, onder andere verkeersgegevens van de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van Rijkswaterstaat.

De geluidsbelastingkaart van rijkswegen geeft een beeld van de geluidssituatie, gemiddeld over het jaar 2006.

---

<sup>2</sup> Alsmede een erratum op een deel van de tabellen

---

## 2.2 Geluidsbelastingkaart

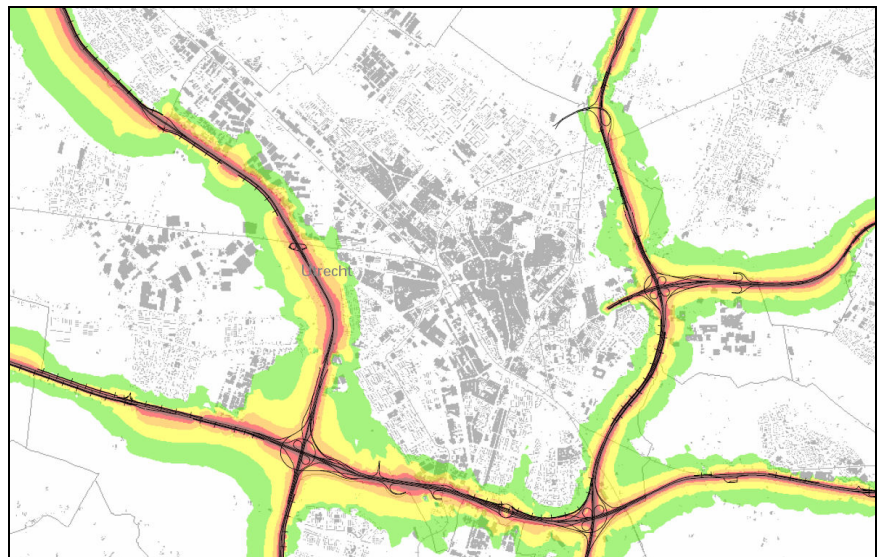
De geluidsbelastingkaart van rijkswegen bestaat uit een geografische kaart van Nederland met geluidscontouren langs rijkswegen en een tabel met het aantal geluidsbelaste woningen binnen die contouren.

De geografische kaart geeft een beeld van de geluidssituatie vanaf 55 decibel (dB) voor de etmaalperiode en vanaf 50 dB voor de nachtperiode. De geluidscontouren zijn in stappen van 5 dB gepresenteerd met kleurcodes.

Op de kaart staan de volgende gegevens:

- de ligging van de rijkswegen;
- de geluidscontouren van de rijkswegen in stappen van 5 dB;
- de woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en terreinen;
- de grenzen van de aangewezen agglomeraties en van gemeenten;
- de grenzen van stille gebieden, voor zover deze liggen binnen een afstand van 2,5 km tot de betrokken weg.

Hieronder is een uitsnede van de regio Utrecht opgenomen als voorbeeld. Op de uitsnede is duidelijk te zien waar de rijksweg overgaat op de gemeentelijke weg.



Figuur 2.1 Uitsnede uit de vastgestelde geluidsbelastingkaart: geluidsniveau tijdens de etmaalperiode ( $L_{den}$ )

In de bijlage F zijn de dosis-effectrelaties beschreven van een bepaald geluidsniveau door een rijksweg en de gemiddelde hinderbeleving van een ontvanger. Hierin is per geluidsbelastingklasse het aantal woningen vermeld. Met formules uit de Regeling Omgevingslawaai is het aantal personen berekend dat last heeft van het geluid door rijkswegen of daardoor slaapproblemen heeft.

---

De onderstaande tabellen omvatten het aantal geluidsbelaste woningen door rijkswegen in Nederland in 2006. Tabel 2.1 heeft betrekking op het geluid tijdens de etmaalperiode en tabel 2.2 heeft betrekking op het geluid tijdens de nachtperiode.

Tabel 2.1. Geluid van rijkswegen tijdens de etmaalperiode

Geluidsbelasting in dB	Aantal geluidsbelaste woningen
55 – 59	76.100
60 – 64	21.100
65 – 69	5.200
70 – 74	1.000
Meer dan 75	100

Tabel 2.2. Geluid van rijkswegen tijdens de nachtperiode

Geluidsbelasting in dB	Aantal geluidsbelaste woningen
50 – 54	32.800
55 – 59	8.400
60 – 64	1.800
65 – 69	200
Meer dan 70	0

### 2.3 Geluidsbelastingkaarten van overheden

Er zijn twee groepen overheden die geluidsbelastingkaarten moeten maken: een aantal gemeenten en de beheerders van hoofdwegen, spoorwegen en luchthavens (bronbeheerders). De eisen aan geluidsbelastingkaarten voor deze twee groepen zijn verschillend.

Bronbeheerders maken alleen kaarten voor hun eigen bronnen. De minister van VenW maakt een geluidsbelastingkaart van het vliegveld Schiphol. ProRail maakt namens de minister van VenW een geluidsbelastingkaart voor spoorwegen. Rijkswaterstaat heeft namens de minister van VenW een geluidsbelastingkaart voor rijkswegen gemaakt.

Provincies maken kaarten van de provinciale wegen.

Gemeenten uit aangewezen agglomeraties maken verschillende geluidsbelastingkaarten voor:

- wegverkeer, inclusief rijks- en provinciale wegen,
- spoorwegen en sneltrams,
- het luchtvaartterrein Schiphol en
- inrichtingen of verzamelingen van inrichtingen.

---

Naast de kaarten stellen deze gemeenten en provincies ook actieplannen op. In die actieplannen wordt ingegaan op het beleid en de maatregelen voor de geluidsbronnen waar de gemeente of provincie verantwoordelijk voor is.

---

## 3. Infrastructurele werken, geluidsmaatregelen en effecten

### 3.1 Inleiding

Dit actieplan geeft inzicht in de acties die het Rijk onderneemt om het geluid bij woningen langs bepaalde trajecten te verlagen. In dit hoofdstuk wordt uitleg gegeven over de belangrijke infrastructurele werken die voorgenomen zijn in de periode 2008-2013. Van deze werken zijn de voorgenomen geluidsmaatregelen vermeld die worden getroffen op of bij de weg. Ook andere voorgenomen geluidsmaatregelen zijn beschreven. Tot slot is vermeld wat de effecten zijn van deze maatregelen.

### 3.2 Infrastructurele projecten

In deze paragraaf van het actieplan zijn de verschillende typen projecten beschreven waaraan geluidsmaatregelen zijn gekoppeld. Uitleg over de maatregelen volgt in de volgende paragraaf.

De infrastructurele projecten waar het hier om gaat zijn hoofdzakelijk aanlegprojecten en grote reconstructies. Deze vinden plaats binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport-projecten (MIRT, tot 2008 bekend als MIT<sup>3</sup>) of Zichtbaar Snel en Meetbaar-projecten (ZSM). De relevante informatie is onder andere gebundeld in het MIRT-projectenboek. Dit boek wordt aan het begin van elk jaar uitgebracht en bevat een samenvatting van projecten van belangrijkste, voorgenomen infrastructurele werken die worden uitgevoerd in de komende jaren. In bijlage G vindt u de website van het MIRT-projectenboek.

In beheer- en onderhoudsprojecten worden aanpassingen aan de rijkswegen gedaan. Het vervangen van een wegdek en het aanleggen van een stillere toplaag zijn hiervan voorbeelden.

Een saneringsoperatie van woningen, uitgevoerd door Bureau Sanering Verkeerslawaaai (BSV), kan inhouden dat een geluidsscherm wordt geplaatst. Ook dit is een voorbeeld van een infrastructureel project.

Bij grote gemeentelijke projecten nabij rijkswegen worden regelmatig ook geluidsmaatregelen genomen door de gemeente. Voorbeelden zijn de aanleg van een scherm of aarden wal. Dit kan het geval zijn bij nieuwe woonlocaties. Deze maatregelen zijn dan onderdeel van het totale gemeentelijke project. Deze maatregelen zijn niet opgenomen in dit actieplan.

---

<sup>3</sup> [www.verkeerenwaterstaat.nl/mit/2007/index.html](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/mit/2007/index.html) en [www.viamilia.com/mirt/](http://www.viamilia.com/mirt/)

---

In praktijk lopen de kaders (aanlegprojecten en grote reconstructies, beheer- en onderhoudsprojecten en sanering) waarbinnen geluidsmaatregelen worden genomen, regelmatig in elkaar over. Ook de geluidsmaatregelen die worden getroffen zijn vergelijkbaar.

### **3.3 Geluidsmaatregelen**

In deze paragraaf zullen de voorgenomen geluidsmaatregelen, die in de in paragraaf 3.2 genoemde projecten zijn opgenomen, worden beschreven. Gepland is dat deze maatregelen ook in de planperiode 2008-2013 zullen worden getroffen. In bijlage C is een tabel opgenomen met de belangrijkste geluidsmaatregelen die waarschijnlijk in de komende vijf jaar worden genomen en uitgevoerd. De tabel is gebaseerd op een inventarisatie uit medio 2007 en daarom te beschouwen als een momentopname en wijzigingen zijn dan ook voorbehouden.

#### **3.3.1. Algemeen**

In de periode van juni 2002 tot december 2007 is het Innovatieprogramma Geluid (IPG) uitgevoerd (zie bijlage G voor de IPG-website). Het programma werd uitgevoerd door het Ministerie van VenW in samenwerking met het Ministerie van VROM. De afgelopen vijf jaar is zo'n 100 miljoen geïnvesteerd in het ontwikkelen en testen van verschillende nieuwe geluidsmaatregelen. Inmiddels heeft het IPG succes geboekt met toepasbare, innovatieve maatregelen. Het heeft geleid tot de beschikbaarheid van meer oplossingen voor geluidhinder door rijkswegen en spoorwegen. Deze beschikbaarheid is gebaseerd op de kosteneffectiviteit en de technische toepasbaarheid voor de benodigde geluidsmaatregelen. Succesvolle, innovatieve maatregelen uit het IPG worden in praktijk al ingezet bij het oplossen van huidige en toekomstige geluidsknelpunten langs rijkswegen (en spoor). Enkele maatregelen hiervan moeten nog worden doorontwikkeld.

De producten uit het IPG zijn:

- Stillere wegdekken, zoals tweelaags ZOAB en de dunne deklaag;
- Stillere voertuigen en banden;
- Efficiëntere afscherming bij bijvoorbeeld schermtoppen, middenbermscherm, geluidsscherm dicht bij rijstrook en modulaire geluidsschermen.

Langs circa 500 kilometer weg zijn geluidswerende schermen of wallen geplaatst. Deze maatregel levert vaak grote reducties (groter dan vijf dB) op, dicht bij de weg. In Nederland is tevens al op grote lengte van het autowegennet ZOAB toegepast. Naast effecten op het spatwater heeft ZOAB een sterk geluidsreducerend effect.

---

Een aantal van de maatregelen, die worden getroffen, volgt uit de Wet geluidhinder. Deze wet laat het bevoegd gezag enige ruimte tot het maken van afwegingen. Indien bijvoorbeeld blijkt dat de normkosten de maximale schermkosten overschrijden, is sprake van een niet doelmatig scherm.

De precieze invulling van de maatregelen is soms pas tijdens de uitvoering van de projecten bekend. Definitieve besluitvorming over de maatregelen vindt dan ook in de afzonderlijke projectbesluiten plaats, en niet in dit actieplan. Om deze reden is voor de komende jaren geen volledige lijst met te nemen maatregelen bekend. De diverse infrastructurele projecten worden in dit actieplan niet uitvoerig beschreven. In bijlage G staan de verschillende websites die specifieke informatie over deze projecten bevatten.

### **3.3.2. Maatregelen bij infrastructurele projecten**

#### *Aanlegprojecten en grote reconstructies*

Uitvoering van het reguliere geluidsbeleid voor rijkswegen in Nederland vindt vooral plaats via de rijksinfrastructuurprogramma's voor aanleg en reconstructie.

Voor bijna alle aanlegprojecten en grote reconstructies geldt een Milieueffectrapportage (MER)-plicht, waarbij akoestisch onderzoek moet worden gedaan. Uit het akoestisch onderzoek kunnen geluidsknelpunten komen die opgelost moeten worden. Gebruikelijke maatregelen die worden genomen zijn bronmaatregelen zoals geluidsreducerende wegdekken of overdrachtsmaatregelen als geluidsschermen of -wallen. Bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde worden eventueel nog isolatiemaatregelen getroffen.

In het jaarlijkse MIRT-projectenboek zijn deze projecten en bijbehorende maatregelen beschreven en zijn financiële middelen voor inpassing opgenomen.

In bijlage C zijn de maatregelen genoemd die tot en met 2013 zijn gepland in het kader van MIRT en ZSM projecten.

#### *Beheer en onderhoud*

Bij kleine aanpassingen aan de weg waarvan de verwachte geluidstoename minder is dan 2 dB is het in de systematiek van de Wgh niet nodig maatregelen te treffen. Toch kunnen ook hier aanpassingen aan de weg (scherm, wegdek) of aan de gevels van woningen worden uitgevoerd om het geluid van de weg te beperken. Waar technisch mogelijk, wordt bij een wegaanpassing op rijkswegen in ieder geval ZOAB neergelegd. Deze geluidsmaatregel wordt al enige jaren effectief toegepast.

In bijlage D zijn de maatregelen genoemd die tot en met 2013 worden getroffen in het kader van beheer en onderhoud.

---

### *Sanering*

Sanering in Nederland vindt plaats in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh). Bij geluidssanering worden al lang bestaande geluidhindersituaties opgelost. Dat kan bijvoorbeeld door het treffen van verkeersmaatregelen, het toepassen van stil wegdek, het plaatsen van geluidsschermen, het isoleren van woningen en/of het onttrekken van de woning aan de bestemming.

Voor al deze maatregelen is subsidie beschikbaar waar overheden als gemeenten en provincies gebruik van kunnen maken. Bureau Sanering Verkeerslawaaai (BSV) van het Ministerie van VROM is de subsidieverstrekker en stelt overheden in staat de sanering van verkeerslawaaai uit te voeren.

In bijlage E is een overzicht gegeven van de lopende projecten van 2008 tot 2013. De totale saneringsoperatie wordt naar verwachting pas na 2020 voltooid.

### *Maatregelen in samenhang met luchtkwaliteitsmaatregelen*

Bij het nemen van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit is, langs rijkswegen, een combinatie mogelijk met geluidsmaatregelen. Bij luchtkwaliteitsmaatregelen die ook effect hebben op geluidhinder valt te denken aan het plaatsen van (hogere) schermen. Naast het in de vorige paragraaf behandelde IPG is er ook een Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL).

In het algemeen hebben de momenteel geplande schermen ter verbetering van de luchtkwaliteit een gering effect op het aantal woningen dat in de huidige situatie een hoge geluidsbelasting heeft. Optimalisatie van het luchtschermenpakket kan de geluidssituatie verbeteren, maar zal weinig tot geen geluidsknelpunten oplossen.

## **3.4 Financiële informatie over maatregelen**

Het actieplan geeft inzicht in de kosten en de baten van de voorgenomen maatregelen. Hoewel er meestal vanuit wordt uitgegaan dat milieumaatregelen alleen geld kosten, er zijn natuurlijk ook opbrengsten. Door verlaging van de geluidsbelasting en vermindering van het aantal personen dat geluidshinder ondervindt, kunnen er opbrengsten zijn in de vorm van waardeinstijging van grond of gebouwen. Daarnaast zijn er ook opbrengsten zoals verbetering van het leefmilieu en/of afname van gezondheidsklachten.

Voor het uitvoeren van geluidsmaatregelen, zoals in paragrafen 3.2 en 3.3 beschreven, zijn aanzienlijke budgetten beschikbaar:

- Aanlegprojecten en grote reconstructies: het budget voor de geluidsmaatregelen is onderdeel van de totale projectkosten en is niet precies aan te geven. Het budget voor deze maatregelen wordt, samen met de overige projectkosten vastgelegd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT);

- 
- ZSM-projecten: voor de uitvoering van de Spoedwet wegverbreding is budget vastgelegd in het MIT. Voor de uitvoering van de geluidsmaatregelen van Spoedwetprojecten is 200 miljoen euro beschikbaar;
  - Beheer- en onderhoudsprojecten: het budget voor de geluidsmaatregelen is onderdeel van de totale projectkosten voor beheer en onderhoud en is niet precies aan te geven;
  - Sanering: er is 15 à 20 miljoen euro per jaar beschikbaar voor niet-gevelmaatregelen.

De totale kosten van de voorgenomen geluidsmaatregelen in de geplande projecten in de planperiode 2008-2013 worden geschat op circa 400 miljoen euro.

### **3.5 Effecten van maatregelen**

De geluidsmaatregelen die worden getroffen, hebben effect op de geluidsbelasting bij woningen. Hoe groot dit effect is, hangt samen met veel verschillende factoren.

Over het algemeen brengen geluidsschermen of -wallen de geluidsbelasting met 5 tot soms meer dan 10 dB terug. Het effect van stillere wegdekken zoals ZOAB, tweelaags ZOAB of dunne deklaag is 2 tot 6 dB ten opzichte van het 'normale' dicht asfaltbeton (DAB). Met gebruik van stille banden kan ook een reductie van enkele dB's worden bereikt. Gevelmaatregelen hebben uiteraard alleen effect op het verlagen van het binnenniveau.

In de volgende paragraaf wordt ingegaan op het effect van de voorgenomen maatregelen in de planperiode.

#### **3.5.1. Effecten op woningen**

In deze paragraaf wordt een schatting gegeven van het effect van de voorgenomen maatregelen op het aantal belaste woningen.

Uit de vastgestelde geluidsbelastingkaart volgt dat in de dagperiode circa 6.300 woningen en in de nachtperiode circa 2.000 woningen een geluidsbelasting hebben die boven de plandrempel ligt.

In tabel 3.1 is het aantal geluidsbelaste woningen per geluidsklasse voor de etmaalperiode in 2006 en na het nemen van maatregelen geschetst. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat de maatregelen die zijn voorgenomen daadwerkelijk zijn gerealiseerd. Het verschil tussen 2006 en na maatregelen kan worden beschouwd als het effect van die maatregelen. In bijlage F is dit effect, door gebruik te maken van de dosis-effectrelatie, vertaald naar het aantal mensen en de mate van hinder die zij ondervinden.

Tabel 3.1 Geluid van rijkswegen tijdens de etmaalperiode

Klasse in dB	Aantal geluidsbelaste woningen in 2006	Aantal geluidsbelaste woningen na maatregelen	Afname in %
55 – 59	76.100	69.400	9
60 – 64	21.100	18.000	15
65 – 69	5.200	3.500	33
Meer dan 70	1.100	600	43

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat in alle geluidsklassen het aantal woningen afneemt door het treffen van maatregelen. Bij het aantal woningen met een geluidsbelasting van meer dan 65 dB is deze afname zelfs groot. Het aantal knelpunten neemt namelijk af met circa 35%. Bij het nemen van maatregelen in het kader van de Nota Mobiliteit is het streven om de woningen met een geluidsbelasting hoger dan 65 dB te minimaliseren.

Voor de nachtperiode is geen specifiek beleid opgesteld. De geplande maatregelen hebben echter zowel op de dag- als op de nachtperiode een geluidsreducerend effect. In bijlage F is dit effect vertaald naar het aantal mensen en de mate van hinder die zij ondervinden. Het effect bij het aantal woningen boven de plandrempel is een afname van circa 25%.

De berekening van het aantal geluidsbelaste woningen na maatregelen is gebaseerd op de verkeersgegevens van 2006. Er is dus geen rekening gehouden met de toename van het volume wegverkeer. Bij het bepalen van de maatregelen is overigens wel rekening gehouden met de verwachte verkeersgroei. In het volgende actieplan zal het effect van de genomen maatregelen worden geanalyseerd op basis van de gegevens uit een nieuwe geluidsbelastingkaart. Deze kaart zal gebaseerd worden op gegevens van 2011.

### 3.5.2. Effecten op andere gevoelige gebouwen

De EU-richtlijn kent ook de verplichting te inventariseren hoeveel geluidsgevoelige gebouwen, anders dan woningen, door geluid van rijkswegen worden belast. In artikel 1 van de Wet geluidhinder en artikel 3 van het Besluit geluidhinder wordt een invulling gegeven aan het begrip "andere gevoelige gebouwen":

- a. onderwijsgebouwen;
- b. ziekenhuizen en verpleeghuizen;
- c. verzorgingstehuizen;
- d. psychiatrische inrichtingen;
- e. medische centra;
- f. poliklinieken;
- g. medische kleuterdagverblijven.

---

Door de geplande maatregelen vermindert het aantal geluidsgevoelige gebouwen, zoals scholen en ziekenhuizen, boven de plandrempel van 65 dB met ongeveer een kwart. Opgemerkt wordt, dat het hier gaat om een relatief kleine groep gebouwen. De geplande maatregelen hebben echter ook een geluidsreducerend effect op gebouwen met geluidsniveaus beneden de plandrempel.

### **3.5.3. Doorkijk naar volgende fase**

Uit dit hoofdstuk blijkt dat de komende jaren, de eerste fase in het kader van deze Europese richtlijn, een grote hoeveelheid geluidsmaatregelen wordt genomen. Deze geluidsmaatregelen hebben een aanzienlijke afname van het aantal geluidsbelaste woningen en dus ook het aantal (ernstig) gehinderden tot gevolg. Het aantal woningen boven de plandrempel neemt na het treffen van maatregelen zelfs met circa 35% af.

In de volgende en tweede fase zal in 2011 opnieuw een geluidsbelastingkaart worden opgesteld voor rijkswegen. Deze kaart wordt in 2012 vastgesteld. Dan zal ook blijken welke maatregelen daadwerkelijk zijn genomen en in hoeverre deze hebben geleid tot een oplossing van de geluidsknelpunten. In 2013 wordt dan een nieuw actieplan vastgesteld. In de Nota Mobiliteit is vastgelegd dat in 2020 alle knelpunten langs het rijkswegennet moeten zijn aangepakt.

Nederland loopt in de nabije toekomst tegen de grenzen aan van:

- de geluidsreductie die maximaal mogelijk is met maatregelen als de aanpassing van het wegdek en plaatsing van schermen en wallen;
- de maatschappelijke aanvaardbaarheid van de kosten van de maatregelen;
- de maatschappelijke aanvaardbaarheid van het plaatsen van een grote hoeveelheid (hoge) schermen, wegens aantasting van het landschap en verdwijnen van het uitzicht.

Gezien de jaarlijkse toename van het verkeer is het voor een verdere vermindering van het aantal (ernstig) gehinderden daarom noodzakelijk dat er in de toekomst verdere Europese stappen worden genomen op het gebied van bronmaatregelen aan het verkeer, zoals het voorschrijven van stille banden en het stellen van strengere geluidseisen aan banden. Nederland heeft binnen Europa gepleit voor een aanscherping van de huidige bandennorm met 2 à 3 dB. Bestrijding van geluidhinder aan de bron levert het meeste op en is het meest kosteneffectief. Becijferd is dat een groter aandeel van stille banden in heel Europa de komende vijftien jaar voor tientallen miljarden euro aan maatschappelijke baten kan opleveren.

---

## 4. Geluidsbeleid langs rijkswegen

### 4.1 Europees beleid

“The Green Paper on Future Noise Policy” van 1996 is in november 1996 door de Europese Commissie goedgekeurd en gepubliceerd. Het was de eerste stap in de ontwikkeling van een Europees geluidsbeleid. Het doel was dat niemand aan geluidsniveaus zou moeten worden blootgesteld die gezondheid en levenskwaliteit in gevaar brengen. Dit is gebaseerd op de “Fifth Environmental Action Programme” uit 1993.

Met de “Green Paper” ontwikkelde de Europese Commissie een nieuw kader voor geluidsbeleid. Dat kader is gebaseerd op de gedeelde verantwoordelijkheid, binnen de EU, tussen het nationale en gemeentelijke niveau inclusief maatregelen om de nauwkeurigheid en de onderlinge vergelijkbaarheid van gegevens te verbeteren. Dit document leidt tot een uitvoerige reeks maatregelen, die omvatten:

- De verwezenlijking van een “Noise Expert Network”, dat de Commissie moet bijstaan in de ontwikkeling van zijn geluidsbeleid;
- “The Directive on Environmental Noise”, dat bevoegde instanties in lidstaten verplicht om strategische geluidskarten op basis van geharmoniseerde indicatoren te produceren, het publiek te informeren over blootstelling aan geluid en zijn gevolgen, en actieplannen op te stellen om geluidskwesties te behandelen, (zie paragraaf 1.2);
- De opvolging en de ontwikkeling van bestaande Europese wetgeving met betrekking tot geluidsbronnen, zoals motorvoertuigen, vliegtuigen, spoorweg rollend materieel en het verlenen van financiële steun aan verschillende geluidsstudies en onderzoeksprojecten.

Er zijn studies die over wegverkeer uitgevoerd, waaronder een geluidsrapport over stille banden, onderzoek naar onderdelen die niet aangepast kunnen worden voor het opvoeren van scooters en motoren en geluidsbeperkende maatregelen voor de wegvervoersector.

Voor wegverkeer zijn de richtlijnen voor motorvoertuigen, motorfietsen en voor banden en aanhangwagens vastgesteld.

Deze richtlijnen hebben onder andere betrekking op bronniveaus. Hiermee zijn motorvoertuigen verplicht om te voldoen aan vastgestelde geluidsnormen. Deze normen kunnen worden aangescherpt als onder andere uit studies blijkt dat dit mogelijk is door bijvoorbeeld het verplicht stellen van gebruik van stille banden of het stimuleren van een breed gebruik van stille banden die nu al op de markt zijn. Dit laatste kan gebeuren door het maken van afspraken met doelgroepen, bedrijven en organisaties. Het toepassen van stille banden heeft op dit moment een geluidsreducerend effect van 1 dB.

---

Op termijn is de verwachting dat een reductie van 2 tot 3 dB bereikt kan worden. Het stellen van scherpere limietwaarden voorkomt hoge kosten voor de lidstaten.

## 4.2 Nationaal geluidsbeleid

Het bestaande geluidsbeleid op basis van de Wet geluidhinder en aanvullend beleid van het Ministerie van VenW gericht op het terugdringen van geluidsknelpunten heeft in de afgelopen jaren geleid tot het nemen van veel maatregelen. Zo ligt op een groot deel van de rijkswegen al geluidsreducerend ZOAB. Ook staan langs veel grote wegen al schermen. Uit de inventarisatie in dit actieplan blijkt dat een groot aantal nieuwe maatregelen in de planperiode voorgenomen zijn. Het beleid is onder andere beschreven in de Nota Mobiliteit (NoMo) (zie bijlage G voor de website).

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan van het Rijk. Het beschrijft doelen en kaders voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de middellange termijn (tot 2011) en lange termijn (tot 2020). De nota heeft een geldigheidsduur van vijftien jaar. Het is ontwikkeld in gezamenlijk overleg tussen het Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en belangenorganisaties.

In paragraaf 6.1 van de nota is beschreven dat naast het wetgevingsregime extra wordt ingezet op de aanpak van de knelpunten waarbij de geluidsbelasting bij woningen hoger is dan 65 dB ( $L_{den}$ ) als gevolg van rijkswegen in de periode 2011-2020. Er is een bedrag van 650 miljoen euro uitgetrokken voor het treffen van de maatregelen bij rijkswegen en spoorwegen. De prioriteit ligt bij woongebieden.

Bij de sanering in het kader van de Nota Mobiliteit zal, net als bij andere projecten waarbij geluidsmaatregelen afgewogen worden, gevelisolatie worden ingezet wanneer maatregelen om de geluidsbelasting op de gevel te beperken niet doelmatig of onvoldoende doeltreffend blijken te zijn. Het wettelijke binnenniveau wordt daarmee ook bij de uitvoering van de Nota Mobiliteit gegarandeerd.

---

### 4.3 Toekomstig geluidsbeleid

Het huidige normenstelsel biedt de basis voor de in dit actieplan beschreven maatregelen om geluidsbelasting terug te dringen, maar kent ook beperkingen. De voornaamste beperking van het huidige normenstelsel is dat het enige toetsingsmoment ligt bij wijzigingen aan de weg of bij de uitvoering van een saneringsproject. Dat betekent dat maatregelen meer zijn gericht op het terugdringen van de ontstane geluidsbelasting dan op het voorkomen van geluidsbelasting. Bovendien is het stelsel gebaseerd op normering van geluidsbelasting op woningen (immissie) maar bestaan geen normen voor de hoeveelheid geluid die vanuit de bron afkomstig is. Tot slot kent het huidige stelsel een grote diversiteit aan normen, zodat voor omwonenden niet altijd goed zichtbaar is welke norm nu precies voor hen van toepassing is.

De volgende stap bij de aanpak van geluidhinder is dan ook het verbeteren van het wettelijke instrumentarium om geluidhinder tegen te gaan. Er is een normenstelsel nodig dat uitgaat van continue monitoring en naleving van geluidsnormen. Om dat mogelijk te maken, wordt het huidige normenstelsel voor rijkswegen en hoofdspoorwegen vervangen door een nieuwe systematiek: geluidproductieplafonds.

Naar verwachting wordt in 2008 bij het parlement een wetsvoorstel ingediend om geluidproductieplafonds in te voeren voor rijkswegen en hoofdspoorwegen. Een geluidproductieplafond stelt een grens aan de hoeveelheid geluid die de bron produceert (emissie). Een geluidproductieplafond is een vastgestelde emissiewaarde van de bron op een referentiepunt. De beheerder van de bron (de weg of spoorweg) heeft de verplichting om continu te monitoren of de productie nog onder de grens blijft. Bij een dreigende overschrijding worden maatregelen genomen, met inachtneming van een kosten-batenafweging (doelmatigheidscriterium).

Het voordeel voor de beheerder is dat het makkelijker wordt om wijzigingen aan de weg of spoorweg uit te voeren indien het plafond daardoor niet wordt overschreden; het voordeel voor omwonenden is dat het nemen van maatregelen niet uitblijft tot de volgende wijziging aan de weg maar eerder en op een beter voorspelbaar moment gebeurt. De maatregelen zijn daardoor meer gericht op het voorkomen van geluidhinder. Bovendien is het voor omwonenden helder wie verantwoordelijk is voor naleving van het plafond.

Dit is de eerste pijler van de nieuwe systematiek. De tweede pijler bestaat uit het aanpakken van geluidsbelastingen in bestaande knelpuntsituaties. Dit komt in hoofdstuk 6 van dit actieplan aan de orde.

---

De derde pijler bestaat uit bronbeleid. Gelet op de verwachte groei van het verkeer in de toekomst volstaan de nieuwe systematiek en de aanpak van knelpunten niet. Aanvullend zijn (generieke) bronmaatregelen nodig om de toename van geluidhinder te voorkomen. Dat wordt deels bereikt door het gebruiken van stille wegdekken en spoorconstructies. Het nadeel daarvan is dat het tevens hoge maatschappelijke kosten met zich brengt. Een toename van het gebruik van met name stille banden is in dit verband dan ook van groot belang, mede omdat die in verhouding tot hun kosten veel effect hebben.

In een volgende fase zullen geluidproductieplafonds ook voor gemeentelijke en provinciale infrastructuur en voor gezonde industrieerterreinen worden geïntroduceerd. IPO en VNG zijn daarbij betrokken.

De invoering van geluidproductieplafonds heeft tot gevolg dat geluidsnormen voortdurend worden getoetst en nageleefd en levert een normenstelsel op dat meer eenduidig, meer eenvoudig en meer begrijpelijk is voor burgers.

---

## 5. Plandrempel en analyse

### 5.1 Plandrempel

De Europese Richtlijn omgevingslawaai verplicht tot het aanpakken van prioritaire problemen. Deze problemen zijn te beschouwen als een relevante grenswaarde (of een ander criterium) wordt overschreden. In de Nederlandse wetgeving is het begrip 'relevante grenswaarde' vertaald in 'plandrempel'. Indien de plandrempel wordt overschreden is er dus sprake van een prioritair probleem en zullen maatregelen onderzocht moeten worden.

Met de plandrempel is een nieuwe geluidbelastingwaarde geïntroduceerd. De bronbeheerder kan zelf de hoogte hiervan bepalen. De plandrempel heeft geen relatie met de wettelijke normen als voorkeursgrenswaarden en maximale geluidsbelastingen die in Nederland al worden gebruikt.

De minister van VenW heeft voor rijkswegen een plandrempel gekozen. Bij de keuze van de plandrempel is aangesloten bij de doelstelling uit de Nota Mobiliteit (zie hoofdstuk 4). In paragraaf 6.1 van deze nota is beschreven dat 'het aanpakken van knelpunten boven de 65 dB bij rijkswegen' de belangrijkste doelstelling van het beleid is.

De plandrempel voor de geluidsbelasting bij woningen in de etmaalperiode ( $L_{den}$ ) is 65 dB. Het geluidsbeleid met betrekking tot de aanpak van knelpunten is gericht op  $L_{den}$ . Voor  $L_{night}$  is geen nieuw beleid ontwikkeld. Daarom wordt voor  $L_{night}$  dezelfde plandrempel aangehouden als voor  $L_{den}$ .

### 5.2 Analyse tabel

In hoofdstuk 2 is de geluidsbelastingkaart gepresenteerd. Deze bestaat uit een geografische kaart en een tabel. In de tabel worden aantallen woningen gegeven binnen een geluidsklasse. Op basis van deze tabel en de gekozen plandrempel is het aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan de plandrempel geïnterpreteerd. Deze woningen liggen verspreid langs het rijkswegennet. Het resultaat van de analyse is een overzicht van locaties met knelpunten. In figuur 5.1 zijn de knelpunten, per wegvak, weergegeven. Een wegvak is weggedeelte tussen twee op- of afritten.

Er is onderscheid gemaakt tussen 0 tot 10 woningen boven de 65 dB, tussen 10 en 25 woningen en meer dan 25 woningen per wegvak. Bij het treffen van maatregelen wordt deze laatste categorie als eerste onderzocht. De maatregelen moeten er voor zorgen dat de geluidsbelasting bij woningen lager dan de plandrempel wordt. In het volgende hoofdstuk is beschreven welke knelpunten op korte termijn worden aangepakt.

## 65+ woningen 2006 per wegvak EU-Richtlijn



Figuur 5.1 Inventarisatie van woningen boven de plandrempel (65 dB  $L_{den}$ )

### *Toelichting op figuur 5.1*

In 2006 is de geluidbelastingkaart vastgesteld voor de situatie 2006. In figuur 5.1 wordt de geluidsbelastingkaart op een andere manier gepresenteerd. De figuur geeft inzicht waar veel woningen, langs een wegvak, een hoge geluidsbelasting hebben. Zijn er meer dan 25 woningen boven de plandrempel, dan kleurt het gehele wegvak op de kaart paars. Wegvakken variëren sterk in lengte. De één is tweehonderd meter, de ander vijf kilometer. Langere paarse strepen in het figuur betekenen niet per definitie een groter knelpunt maar een langer wegvak waarlangs de woningen staan. Figuur 5.1 is géén prioriteitenlijst waarmee VenW aan de slag gaat.

---

Waar de komende jaren maatregelen worden getroffen staat in bijlage C. Voor de overige knelpunten is die keuze nog niet gemaakt.

Er zijn nog enkele opmerkingen te maken bij de kaart. Ten tijde van het schrijven van dit actieplan zijn in de periode 2006-2008 al diverse maatregelen genomen en knelpunten opgelost. Als gevolg van de voorgenomen maatregelen voor de geïnventariseerde knelpunten in de periode 2008-2013 zal circa 40% van deze knelpunten worden opgelost of verminderd. In paragraaf 3.5 worden alleen de rijksmaatregelen geïnventariseerd. Gemeenten zullen om woonwijken nabij rijkswegen te kunnen bouwen, ook maatregelen nemen langs wegen. In 2012 zal de nieuwe geluidsbelastingkaart daarom naar verwachting aanzienlijk minder knelpunten bevatten.

Een aantal van de woningbouwlocaties die nu als knelpunt op de kaart staan, zijn uitgevoerd met een zogenoemde "dove gevel". Dit is een manier om woningen langs drukke wegen te kunnen bouwen binnen de randvoorwaarden van de Wet geluidhinder. De gevel van deze woningen kent, aan de kant van de rijksweg, geen te openen delen zoals ramen en deuren. Daardoor wordt de woning binnen minder gevoelig voor geluidhinder. In het Rijksbeleid gelden deze woningen niet als knelpunt.

---

# 6. Plandrempelmaatregelen

## 6.1 Inleiding

In hoofdstuk 3 is beschreven welke maatregelen langs rijkswegen in Nederland worden getroffen op basis van de geldende Wet geluidhinder. Deze verminderen al een groot aantal knelpunten die in hoofdstuk 5 in figuur 5.1 zijn getoond. In de tweede paragraaf van dit hoofdstuk wordt vooruit gekeken naar wat vanaf 2011 in het kader van de Nota Mobiliteit extra wordt gedaan om knelpunten weg te nemen. Hierbij is geanalyseerd welke locaties in Nederland in aanmerking komen voor een vervroegde aanpak van de knelpuntlocaties.

De geluidsmaatregelen uit hoofdstuk 3 worden bij het toepassen van de Wgh bij de uitvoering van projecten genomen. Het gaat om projecten die in de periode 2008-2013 zijn gepland. De gebruikelijke maatregelen die worden getroffen zijn geluidsschermen of stille wegdekken. Deze leveren een significante reductie op voor geluidsbelaste locaties.

De maatregelen per type project:

- maatregelen in het kader van infrastructurele projecten. Het gaat hierbij om aanlegprojecten en grote reconstructies, zoals vastgelegd in het MIRT-projectenboek;
- maatregelen in het kader van uitvoering van sanering. Hiermee worden bestaande geluidhindersituaties opgelost;
- maatregelen in samenhang met maatregelen voor luchtkwaliteit langs rijkswegen;
- maatregelen bij de uitvoering van beheer- en onderhoudsprojecten.

In onderstaande tabel is een cumulatie van de voorgenomen geluidsmaatregelen tijdens de planperiode van dit actieplan vermeld.

Tabel 6.1 Inventarisatie omvang voorgenomen maatregelen in de periode 2008-2013

Geluidsmaatregel	Omvang
Geluidsschermen en -wallen	Circa 500.000 m <sup>2</sup>
Reducerende wegdekken	Circa 140 km

In beheer- en onderhoudsprojecten wordt in de planperiode circa 900 km ZOAB aangelegd. Dit betreft de overgang van dicht asfalt beton naar ZOAB.

## 6.2 Nota mobiliteit (2011-2020)

In de Nota Mobiliteit (NoMo) staat dat knelpunten langs rijkswegen boven 65 dB ( $L_{den}$ ) worden aangepakt in de periode 2011-2020.

---

Dit voornemen zal de komende jaren in uitvoeringsplannen worden uitgewerkt. De maatregelen die in het kader van Nota Mobiliteit getroffen gaan worden, zijn andere maatregelen dan de in hoofdstuk 3 genoemde maatregelen. De planperiode van dit actieplan loopt echter van 2008 tot en met 2013. Om deze reden zal, vanuit de Nota Mobiliteit, alleen in de periode 2011 – 2013 invulling kunnen worden gegeven aan de ambitie om de knelpunten langs rijkswegen aan te pakken.

In de huidige planperiode van het actieplan worden al veel geluidsmaatregelen getroffen. Voor de periode tot en met 2010 bestaat het voornemen om - behalve bij de al lopende projecten - nog op een aantal andere knelpunten geluidsmaatregelen treffen. Dit besluit hangt samen met het beschikbaar komen van innovatieve maatregelen vanuit het eerder genoemde IPG (zie paragraaf 3.3.1) en de beschikbaarheid van budget om dergelijke maatregelen in de praktijk te gaan gebruiken. Daarmee wordt dus al in de periode 2008 tot en met 2010 een begin gemaakt met het NoMo-programma.

Er zijn 6 projecten gekozen waar vooruitlopend op de NoMo-projecten extra geluidsmaatregelen genomen worden. Bij de keuze van de knelpunten hebben onder meer de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- geluidsknelpunten waar fysiek bron- en/of overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn;
- de mogelijkheid om innovatieve maatregelen, uit het IPG, toe te passen;
- locaties waar de maatregelen effectief zijn om het aantal woningen met een geluidsbelasting hoger dan 65 dB terug te dringen;
- de geluidsmaatregelen moeten doelmatig zijn. Dat wil zeggen, de kosten van de maatregelen moeten in verhouding staan tot de effecten op de woningen;
- mogelijkheid om aan te sluiten bij al geplande wegwerkzaamheden voor beheer- en onderhoud.

Vanuit het IPG zijn twee groepen geluidsmaatregelen beschikbaar gekomen, namelijk geluidsreducerende wegdekken en innovatieve geluidsschermen. Van de innovatieve wegdekken is het 2-laags ZOAB het meest bekende IPG-resultaat. Gevolg daarvan is dat 2-laags ZOAB al in veel projecten als maatregel wordt opgenomen. Recent is vanuit het IPG ook een ander innovatief wegdektype gereed gekomen, de dunne geluidsreducerende deklaag. Dit wegdektype is onder andere geschikt om toegepast te worden op niet-rijkswegen, bij weinig wringend verkeer en bij lagere voertuigsnelheden, waar ZOAB weinig geluidsreducerend effect heeft. Voor situaties waar eerder geen geschikte geluidsmaatregel beschikbaar was (lagere snelheden en geen mogelijkheid voor toepassing van (hoge) geluidsschermen), is daarmee een kosteneffectieve maatregel beschikbaar gekomen. Voor de naar voren gehaalde maatregelen is daarom een drietal geluidsknelpuntlocaties geselecteerd waar toepassing van deze dunne deklagen kosteneffectief is.

Daarnaast zijn enkele projecten geselecteerd waar (aanvullend op al aanwezige stille wegdekken) geluidsschermen geplaatst of verhoogd worden om knelpunten te verminderen.

In onderstaande tabel zijn de locaties opgenomen waar vooruitlopend op de Nota Mobiliteit in de periode 2008 tot en met 2010 geluidsmaatregelen getroffen gaan worden. Hierin staan 65+ woningen: woningen met een geluidsbelasting hoger dan 65 dB.

Tabel 6.2 Locaties van de plandrempeelmaatregelen, vooruitlopend op de Nota mobiliteit

Locatie	Schatting 65+ woningen	Schatting 65+ woningen na maatregelen	Maatregel
N65 (Helvoirt)	30	< 15	Dunne deklaag
A200 Tussen Halfweg, en A10-West	25	< 10	Dunne deklaag
N9 Alkmaar-Schoorldam	>50	<25	Dunne deklaag
A12 Bij Voorburg	60	0	Vervangen geluidsscherm (i.c.m sanering)
A20 Rotterdam nabij Gordelweg	200	< 10	Geluidsscherm
A59 Heusden	>75	<25	Innovatieve maatregel

De kosten voor het uitvoeren van deze maatregelen worden geschat op circa 25 miljoen euro. De in paragraaf 3.5.1 gepresenteerde aantallen woningen met een geluidsbelasting boven 65 dB, zullen door deze projecten nog met ruim 5% verder afnemen.

---

## 7. Inspraak

Het ontwerp van het Actieplan Omgevingslawaai van Rijkswegen heeft voor eenieder ter inzage gelegen van 18 maart tot en met 28 april 2008. In die periode zijn er bij het Inspraakpunt 30 schriftelijke zienswijzen over het ontwerp ingediend. Er zijn geen mondelinge zienswijzen ingediend. De inhoud van de ontvangen – soms zeer uitgebreide – reacties is zeer divers. De bundel met de volledige schriftelijke inspraakreacties is te verkrijgen bij het Inspraakpunt, telefoon 070-351.80.16, of te downloaden via de website van het Inspraakpunt [www.inspraakpunt.nl](http://www.inspraakpunt.nl).

In een Nota van Antwoord zijn de kernpunten van de ingediende zienswijzen samengevat en beantwoord. Deze Nota van Antwoord is integraal als bijlage H in dit actieplan opgenomen.

Vanuit de zienswijzen is duidelijk geworden dat doel en reikwijdte van het actieplan niet altijd duidelijk zijn geweest. Daarom wordt hier nogmaals benadrukt dat met het actieplan primair een gevolg wordt gegeven aan de Europese richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. Het doel van deze richtlijn is tweeledig: de Europese Commissie voorzien van onderling vergelijkbare gegevens van de lidstaten, en het voorlichten van het publiek over omgevingslawaai en de effecten daarvan. In een vijfjaarlijkse cyclus worden voor dat doel eerst geluidkaarten opgesteld. Op basis van deze kaarten worden de actieplannen opgesteld die gericht moeten zijn op het voorkomen of beperken van omgevingslawaai. Omwille van de onderlinge vergelijkbaarheid van de gegevens wordt bij het maken van de geluidskarten verplicht gebruik gemaakt van een gestandaardiseerde berekeningsmethode en van één vaste waarneemhoogte van 4 meter. Hierdoor kunnen de geluidskarten verschillen vertonen met meer gedetailleerde geluidsonderzoeken die in het kader van projecten worden verricht. Verder betreft het een momentopname die ten minste iedere vijf jaar wordt geactualiseerd. De actieplannen hebben hierdoor een tijdshorizon van ten hoogste vijf jaar. De actieplannen die worden vastgesteld geven hier invulling aan. Het actieplan inventariseert globaal en op landelijke schaal de activiteiten die ondernomen worden om omgevingslawaai te voorkomen en/of te beperken. Het beschrijft niet specifiek op welke locaties welke geluidmaatregelen zullen worden getroffen, maar geeft een algemeen beeld van de geldende wet- en regelgeving en het beleid dat van toepassing is op het voorkomen en/of beperken van omgevingslawaai. Het actieplan is ook niet de plaats om nieuw beleid op het gebied van de aanpak van omgevingslawaai te maken of om bestaand beleid bij te stellen.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is het ontwerpactieplan inhoudelijk op één plaats verduidelijkt. Het betreft de uitleg aan het eind van paragraaf 4.2 over het toepassen van gevelmaatregelen in die situaties waar andere geluidmaatregelen niet mogelijk of doelmatig zijn. Ook dit hoofdstuk 7 en bijlage H Nota van Antwoord zijn nieuw.

---

Daarnaast is ten opzichte van het ontwerpactieplan ambtshalve nog een aantal onvolkomenheden gecorrigeerd. Het betreft:

- de laatste zin in paragraaf 6.1: "Dit is zowel vervanging van ZOAB als de overgang van dicht asfalt beton naar ZOAB.", is gewijzigd in: "Dit betreft de overgang van dicht asfalt beton naar ZOAB.";
- de laatste zin van pagina 33 "Voor de naar voren gehaalde maatregelen is daarom een tweetal geluidsknelpuntlocaties geselecteerd waar toepassing van deze dunne deklagen kosteneffectief is." moet zijn "een drietal geluidsknelpuntlocaties";
- in de tabel in bijlage C is bij Rijksweg 28/32 (knooppunt Lankhorst) een lengte van een wal genoemd van "108,3", dit is aangepast in "wal / tweelaags ZOAB" voor een gedeelte van 1,6 km;
- in de tabel in bijlage D is bij Rijksweg 1 Utrecht een lengte genoemd van "150,1 km", dit moet "15,2 km" zijn;
- de tekst boven Tabel F2 "gehinderden" moet "slaapgestoorden" zijn.

---

# Bijlagen

## Bijlage A Begrippenlijst

Begrip	Verklaring
agglomeratie	als verstedelijkt gebied met meer dan 250.000 inwoners aangewezen gebied. Er zijn in Nederland zes agglomeraties aangewezen: Amsterdam/Haarlem, Den Haag/Leiden, Eindhoven, Heerlen/Kerkrade, Rotterdam/Dordrecht, Utrecht
bevoegd gezag	instantie die officieel het gezag heeft
bronbeheerder	degene die de geluidsbron (de weg, het spoor) beheert
dB	decibel, grootheid waarin de sterkte van het geluid wordt weergegeven. Zie ook: $L_{den}$ .
dosis-effectrelatie	relatie tussen de geluidssterkte en de mate van hinder die mensen ervan ondervinden
Europese Richtlijn omgevingslawaai	richtlijn 2000/14/EG van het Europese parlement waarmee harmonisatie van de wetgeving inzake geluidemissie in het milieu wordt beoogd
geluidsbelastingkaarten	in dit actieplan gaat het om kaarten die betrekking hebben op de geluidsbelasting $L_{den}$ en de geluidsbelasting $L_{night}$ op woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen vanwege rijkswegen met meer dan 6 miljoen voertuigbewegingen per jaar
geluidhinder	subjectieve ervaring van mensen waarbij ze geluid of lawaai hinderlijk vinden
hogere waarde	vastgestelde grenswaarde voor de geluidsbelasting op de gevel van een woning die tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidsbelasting ligt
IPG	Innovatie Programma Geluid: Het IPG ontwikkelt innovatieve maatregelen om verkeerslawaai aan te pakken bij de bron om Nederland stiller te maken.
$L_{den}$	dosismaat (Level day-evening-night) voor geluid; op een geheel getal af te ronden geluidsbelasting op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07.00–19.00 uur, van 19.00–23.00 uur en van 23.00–07.00 uur van een jaar als omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van de Europese Richtlijn omgevingslawaai
$L_{night}$	dosismaat voor geluid; op een geheel getal af te ronden geluidsbelasting op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 23.00–07.00 van een jaar, als omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van de Europese Richtlijn omgevingslawaai
MIT	Meerjarenprogramma voor Infrastructuur en

	Transport
MIRT	Meerjarenprogramma voor Infrastructuur, Ruimte en Transport (tot 2008 bekend als MIT)
NoMo	Nota Mobiliteit
plandrempel	relevante grenswaarde: volgens de EU-richtlijn moet het actieplan gaan over 'prioritaire problemen'. Van een prioritair probleem is sprake als een 'relevante grenswaarde' wordt overschreden. Het begrip 'relevante grenswaarde' is in Nederland vertaald in 'plandrempel'.
rijksweg	weg in eigendom van het Rijk en in beheer van Rijkswaterstaat, in opdracht van de rijksoverheid
Spoedwet	Spoedwet wegverbreding: bedoeld om een groot aantal knelpunten op het wegennet versneld en vereenvoudigd aan te pakken. De knelpunten zullen met name door de aanleg van spitsstroken worden ontlast.
tweelaags ZOAB	ZOAB dat bestaat uit twee lagen: een dunne gladde top laag en een grove onderlaag. tweelaags ZOAB levert meer geluidsreductie op dan enkellaags ZOAB
voorkeursgrenswaarde	geluidsbelasting die altijd toelaatbaar is op de gevel van de geluidsgevoelige bestemming
wegvak	gedeelte van een weg tussen twee op- of afritten
wegverkeerslawaaï	geluid afkomstig van verkeer op de openbare weg
ZOAB	Zeër Open Asphalt Beton
ZSM-projecten	Zichtbaar, Slim, Meetbaar –projecten: het versnellingsprogramma voor de fileaanpak dat mogelijk is gemaakt door de Spoedwet wegverbreding

---

## **Bijlage B Inhoudseisen actieplan Besluit Omgevingslawaaai**

In artikel 22 t/m 24 van het Besluit Omgevingslawaaai is omschreven waaruit een actieplan ten minste bestaat:

### **Artikel 22**

1. Een actieplan bevat ten minste:
  - a. een beschrijving van de betrokken categorieën van geluidsbronnen;
  - b. een vermelding van de bevoegde instantie;
  - c. een beschrijving van het wettelijke kader met betrekking tot geluidsbelasting;
  - d. een samenvatting van de gegevens die zijn vervat in de geluidsbelastingkaart of geluidsbelastingkaarten waarop het actieplan berust;
  - e. een beschrijving van de wijze waarop aan eenieder de gelegenheid is geboden om zienswijzen over het ontwerp van het actieplan naar voren te brengen;
  - f. een inhoudelijke reactie op de onder e bedoelde zienswijzen;
  - g. een overzicht van belangrijke infrastructurele werken die zijn voorgenomen in de planperiode;
  - h. een overzicht van bestaande en in voorbereiding of uitvoering zijnde bron- en overdrachtsmaatregelen met betrekking tot de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen;
  - i. een overzicht en een beoordeling van het aantal bewoners van woningen dat door geluid ten gevolge van de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen wordt gehinderd of ernstig gehinderd dan wel van wie daardoor de slaap wordt verstoord;
  - j. een schatting van het effect van de voorgenomen maatregelen op het aantal van de onder i bedoelde bewoners van woningen;
  - k. voor zover beschikbaar en openbaar, financiële informatie met betrekking tot de voorgenomen maatregelen;
  - l. een evaluatie van de uitvoering en de resultaten van het vorige actieplan.
2. Een actieplan bevat voorts een beknopte samenvatting van de in het eerste lid bedoelde aspecten.
3. Een actieplan voor een gemeente bevat voorts:
  - a. een beschrijving van de gemeente;
  - b. een inhoudelijke reactie op de wensen en zienswijze over het ontwerp van het actieplan die door de gemeenteraad ter kennis van burgemeester en wethouders zijn gebracht.

### **Artikel 23**

1. Een actieplan bevat een beschrijving van het beleid voor de eerstkomende vijf jaren en, voor zover dit redelijkerwijs is aan te geven, voor de vijf jaren daarna, om de geluidsbelasting vanwege de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen te beperken.
2. In de beschrijving van het beleid wordt in elk geval aandacht besteed aan de situaties waarin de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting ingevolge de wet, de Luchtvaartwet, de Wet luchtvaart dan wel de Wet

---

milieubeheer, vanwege de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen, wordt overschreden.

3. Afzonderlijk wordt aandacht besteed aan de situaties waarin tevens de waarde wordt overschreden die ingevolge de wet bij de vaststelling van de hogere waarde niet te boven mag worden gegaan.

4. Voorts wordt in elk geval het beleid ter bescherming van stille gebieden beschreven.

#### **Artikel 24**

1. In een actieplan wordt een plandrempel aangegeven, zijnde een daarbij aangegeven geluidsbelasting  $L_{den}$  en geluidsbelasting  $L_{night}$ , vanwege de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen, van de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen dan wel aan de grens van geluidsgevoelige terreinen.

2. De plandrempel kan voor verschillende categorieën van gevallen verschillend worden vastgesteld.

3. In het actieplan wordt in elk geval aangegeven welke maatregelen worden overwogen of in uitvoering zijn om te voorkomen of ongedaan te maken dat de plandrempel wordt overschreden.

4. Het actieplan geeft tevens de planning en de te verwachten effecten van de maatregelen aan.

---

## Bijlage C Voorgenomen maatregelen 2008-2013

De onderstaande tabel bevat de belangrijkste geluidsmaatregelen die volgens planning in de komende vijf jaar, in het kader van MIT en MIRT, worden uitgevoerd. ZSM-projecten met concrete geluidsmaatregelen zijn voor de komende vijf jaar ook meegenomen. Echter, in veel gevallen moet voor de uit te voeren ZSM-projecten nog een geluidsplan worden opgesteld. De tabel is gebaseerd op een inventarisatie medio 2007 en daarom te beschouwen als een momentopname. Bovendien kunnen maatregelen in de uitvoering nog geoptimaliseerd worden. Wijzigingen zijn voorbehouden. De gegevens uit de inventarisatie zijn in de tabel samengevat en vereenvoudigd weergegeven. De kolom 'lengte' betreft de afstand waarover maatregelen zullen worden uitgevoerd. Dit betekent bijvoorbeeld niet dat over daadwerkelijk elke meter van het genoemde weggedeelte schermen zullen worden geplaatst.

Naam project	Type maatregel	Lengte (km)	Realisatie (jaar)
A1 't Gooi	scherm	7,7	2009 - 2013
A2 Everdingen-Deil	scherm / wal / tweelaags ZOAB	47,5	2008 - 2010
A2 Randweg Eindhoven	scherm / tweelaags ZOAB	14,0	2006 - 2010
A2 Rondweg 's-Hertogenbosch	scherm / tweelaags ZOAB	18,5	2005 - 2009
A2 SpitsstrookFr	scherm	2,4	2008
A2 Utrecht	scherm	9,3	2008 - 2012
A4 Burgerveen - Leiden	scherm	5,6	2008 - 2014
A4 Halsteren	nieuwe rondweg	3,5	2007 - 2008
A4 omlegging Steenbergen	scherm / wal / tweelaags ZOAB	13,4	2007 - 2010
A5 Westrandweg	scherm / tweelaags ZOAB	27,8	2012
A7 Ring Groningen	scherm	5,7	2008 - 2020
A7 Rondweg om Sneek	tweelaags ZOAB	4,0	2005 - 2010
A8 Zaandam	scherm	1,4	2008
A9 Holendrecht - Diemen	tweelaags ZOAB	1,2	2010
A12 Utrecht - Veenendaal	scherm	43,2	2008 - 2014
A12 Voorburg (buffer)	scherm / tweelaags ZOAB	1,0	2006 - 2008
A12 Waterberg - Velperbroek	scherm / tweelaags ZOAB	9,7	2009 - 2012
A12 Woerden - Gouda	scherm / stil asfalt	4,4	2008 - 2010

A28 Zwolle - Meppel	scherm / tweelaags ZOAB	8,3	2008 - 2010
A28/A32 knooppunt Lankhorst	wal / tweelaags ZOAB	1,6	2008 - 2009
A35 Traverse Nijverdal	scherm	3,4	2008 - 2010
A50 Ewijk - Valburg - Grijsoord	scherm / wal / tweelaags ZOAB	31,7	2009 - 2013
A58 Batadorp - Oirschot	scherm/tweelaags ZOAB	3,8	2009 - 2010
N31 Zurich Harlingen	scherm en wal	0,3	2007 - 2008

<b>Naam project</b>	<b>Type maatregel</b>	<b>Lengte (km)</b>	<b>Realisatie (jaar)</b>
N34/36 Omleiding Ommen	dunne deklaag / tweelaags ZOAB	1,8	2008 - 2010
N57 Middelburg	scherm en wal	2,1	2007 - 2010
N61 Hoek-Schoondijke	wal / tweelaags ZOAB	1,1	2010 - 2013
N65 Vught	scherm / dunne deklaag	2,5	2008 - 2010
N9 Koedijk-De Stolpen	scherm / tweelaags ZOAB	1,4	2007 - 2009

---

## Bijlage D Beheer- en onderhoudsprojecten

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste locaties waar nu nog geen ZOAB ligt en waar beheer- en onderhoudsprojecten in de komende planperiode worden uitgevoerd. Bij de uitvoering van beheer- en onderhoudsprojecten op rijkswegen wordt waar mogelijk het wegdek in ZOAB uitgevoerd. De lijst is gebaseerd op een inventarisatie medio 2007. Bij de uitvoering van beheer en onderhoud kan blijken dat projecten vervroegd of verlaat opgepakt moeten worden. Ondermeer de beschikbaarheid van budgetten is hierbij een bepalende factor. De data uit de inventarisatie is in de tabel samengevat en vereenvoudigd weergegeven. De kolom 'lengte' betreft de afstand waarover beheer en onderhoud plaats zal vinden. Dit betekent bijvoorbeeld niet dat daadwerkelijk elke kilometer van het genoemde weggedeelte in ZOAB zal worden uitgevoerd. Bijvoorbeeld om technische redenen (kunstwerken, optrekkend en afremmend verkeer etcetera) kan het ongewenst blijken om ZOAB toe te passen.

Rijksweg	Regio	Lengte (km)	Planning (jaren)
1	Utrecht	15,2	2009 - 2012
1	Veluwe	31,1	2009 - 2011
2	Amsterdam	0,2	2012
2	's-Hertogenbosch	0,2	2008 - 2010
2	St. Joost	67,2	2007 - 2012
2	Utrecht	52,6	2008 - 2012
3	Zuid-Hollandse Waarden	9,6	2010 - 2012
4	Breda	1,0	2010
4	Haaglanden	17,4	2007 - 2012
4	Rijnmond	1,4	2012
6	Flevoland en Afsluitdijk	223,8	2007 - 2010
6	Friesland	9,3	2009 - 2012
7	Alkmaar	52,3	2007 - 2012
7	Friesland	69,4	2007 - 2012
7	Groningen	56,6	2007 - 2010
8	Alkmaar	108,3	2007 - 2012
9	Amsterdam	27,2	2008
12	Arnhem-Nijmegen	8,1	2007 - 2008
12	Haaglanden	34,4	2009 - 2012
12	Utrecht	0,3	2012
13	Rijnmond	0,7	2012
15	Arnhem-Nijmegen	63,1	2007 - 2012
15	Rijnmond	6,2	2007 - 2011
15	Twente en Achterhoek	15,8	2008 - 2010
15	Zuid-Hollandse Waarden	18,2	2007 - 2012

Rijksweg	Regio	Lengte (km)	Planning (jaren)
16	Breda	0,1	2010
17	Breda	22,0	2009
27	Utrecht	34,1	2008 - 2012
28	Drenthe	45,6	2007 - 2011
28	Groningen	0,9	2012
28	Utrecht	4,0	2007 - 2012
28	Veluwe	23,4	2008 - 2012
28	Zwolle	21,9	2008 - 2011
29	Rijnmond	1,1	2010 - 2012
31	Friesland	47,6	2007 - 2012
32	Friesland	8,8	2012
32	Zwolle	24,1	2007 - 2012
33	Drenthe	13,6	2007 - 2010
34	Drenthe	30,6	2007 - 2009
38	Rijnmond	0,6	2007 - 2012
46	Groningen	1,9	2007 - 2012
48	Drenthe	1,6	2009 - 2010
50	Arnhem-Nijmegen	42,7	2009 - 2012
50	's-Hertogenbosch	4,1	2009 - 2010
50	Veluwe	25,7	2007 - 2012
57	Rijnmond	16,3	2007 - 2012
57	Zeeland	0,4	2009
58	Breda	15,7	2008 - 2012
58	Zeeland	53,5	2010
73	Arnhem-Nijmegen	22,6	2008 - 2012
73	Venlo	0,1	2008
76	St. Joost	24,3	2009 - 2010
77	Arnhem-Nijmegen	9,0	2010 - 2012
79	St. Joost	17,5	2007 - 2012
99	Alkmaar	18,0	2009 - 2010
200	Haarlem-Amsterdam	3,0	2007 - 2012
325	Arnhem-Nijmegen	2,0	2010 - 2012
783	Arnhem-Nijmegen	1,5	2009 - 2010

## Bijlage E Saneringsprojecten Bureau Sanering Verkeerslawaaï

De in onderstaande tabel opgenomen saneringsprojecten zullen in de planperiode (2008-2013) worden uitgevoerd. Deze tabel is gebaseerd op informatie van januari 2008.

<b>Afscherming lopende projecten</b>					
<b>Gemeente</b>	<b>Rijks- weg</b>	<b>Aantal sanerings- woningen</b>	<b>Hoogste geluids- belasting</b>	<b>Maximaal effect maatregel- en</b>	<b>Soort af- scherming</b>
Apeldoorn	A1	85	66 dB(A)	10 dB(A)	scherm
Eemnes	A27	10	69 dB(A)	10 dB(A)	geluidswal
Elburg	A28	27	64 dB(A)	11 dB(A)	geluidswal
Barneveld	A1	28	71 dB(A)	12 dB(A)	scherm
Delft	A13	101, waarvan 30 studenten- kamers	68 dB(A)	7 dB(A)	scherm
Dordrecht	A16	281	75 dB(A)	5 dB(A) of meer	scherm
Ede	A30	2	72 dB(A)	5 dB(A) of meer	scherm
Schiedam	A20	326 san. woningen en een school	67 dB(A)	13 dB(A)	scherm
Vlaarding- en	A20	379	66 dB(A)	13 dB(A)	scherm

Bron: Bureau Sanering Verkeerslawaaï

---

## Bijlage F Aantal gehinderden door geluid van rijkswegen

Deze bijlage bevat de complete tabellen (tabel F1 en F2) die onderdeel uitmaken van de geluidsbelastingkaart. Voor het bepalen van het aantal (ernstig) gehinderden is gebruik gemaakt van de dosis-effectrelaties in de Regeling Omgevingslawaaai.

Tabel F1 Aantal woningen, bewoners en gehinderden per geluidsbelastingsklasse als gevolg van het geluid van rijkswegen tijdens de etmaalperiode (2006)

Geluidsbelasting (dB)	Aantal woningen	Aantal bewoners	Aantal gehinderden	Aantal ernstig gehinderden
55 - 59	76.100	175.000	36.800	14.000
60 - 64	21.100	48.500	14.600	6.300
65 - 69	5.200	12.000	4.900	2.400
Meer dan 70	1.100	2.500	1.400	800

Tabel F2 Aantal woningen, bewoners en slaapgestoorden per geluidsbelastingsklasse als gevolg van het geluid van rijkswegen tijdens de nachtperiode (2006)

Geluidsbelasting (dB)	Aantal woningen	Aantal bewoners	Aantal slaapgestoorden
50 - 54	32.800	75.400	5.300
55 - 59	8.400	19.300	1.900
60 - 64	1.800	4.100	500
65 - 69	200	500	100
Meer dan 70	0	0	0

Tabel F3 toont het effect van het uitvoeren van de geplande geluidsmaatregelen. Er treedt een significante reductie van het aantal gehinderden op. In Tabel F4 is de reductie ten opzichte van 2006 in procenten vermeld.

Tabel F3 Aantal woningen, bewoners en gehinderden per geluidsbelastingsklasse als gevolg van het geluid van rijkswegen tijdens de etmaalperiode (2013)

Geluidsbelasting (dB)	Aantal woningen	Aantal bewoners	Aantal gehinderden	Aantal ernstig gehinderden
55 - 59	69.400	159.600	33.500	12.800
60 - 64	18.000	41.400	12.400	5.400
65 - 69	3.500	8.100	3.300	1.600
Meer dan 70	600	1.400	700	400

Tabel F4 Reductie van het aantal woningen, bewoners en gehinderden per geluidsbelastingsklasse tijdens de etmaalperiode als gevolg van het uitvoeren van de geplande geluidsmaatregelen

Geluidsbelasting (dB)	Reductie van het aantal woningen en bewoners (%)	Reductie van het aantal (ernstig) gehinderden (%)
55 - 59	9	9
60 - 64	15	15
65 - 69	33	33
Meer dan 70	43	50

Tabel F5 toont het effect van het uitvoeren van de geplande geluidsmaatregelen. Er treedt net als bij beschouwing van de etmaalperiode een significante reductie van het aantal gehinderden op. In Tabel F6 is de reductie ten opzichte van 2006 in procenten vermeld.

Tabel F5 Aantal woningen, bewoners en slaapgestoorden per geluidsbelastingsklasse als gevolg van het geluid van rijkswegen tijdens de nachtperiode (2013)

Geluidsbelasting (dB)	Aantal woningen	Aantal bewoners	Aantal slaapgestoorden
50 - 54	28.200	64.900	4.500
55 - 59	6.200	14.300	1.400
60 - 64	1.000	2.300	300
65 - 69	100	200	0
Meer dan 70	0	0	0

Tabel F6 Reductie van het aantal woningen, bewoners en slaapgestoorden per geluidsbelastingsklasse tijdens de nachtperiode als gevolg van het uitvoeren van de geplande geluidsmaatregelen

Geluidsbelasting (dB)	Reductie van het aantal woningen en bewoners (%)	Reductie van het aantal slaapgestoorden (%)
50 - 54	14	14
55 - 59	26	26
60 - 64	47	44
65 - 69	27	50

---

## Bijlage G Interessante websites

### Geluid rond rijkswegen in Nederland

De geluidsbelastingkaart van rijkswegen bestaat uit een geografische kaart van Nederland met geluidscontouren langs rijkswegen en een tabel met het aantal geluidsbelaste woningen binnen die contouren. De geluidsbelastingkaart is in juni 2007 vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat en is te vinden op de website:

<http://www.rijkswaterstaat.nl/omgevingslawaaai>

### Gegevens over rijkswegen

Op de volgende website is algemene informatie over de rijkswegen in Nederland te vinden. Ook de belangrijkste projecten rond de wegen worden genoemd:

<http://www.rijkswaterstaat.nl/themas/wegen/wegenoverzicht/index.aspx>

Een overzicht van geluidsschermen en wegverharding (zoals ZOAB) op rijkswegen is op onderstaande website te vinden:

<http://www.dataportal.nl/index2.jsp?soort=p>

Onder *Infrastructuur en verkeer* vindt u *wegkenmerken*. Hier kan bijvoorbeeld naar een kaart met geluidswerende voorzieningen worden doorgelinkt.

### MIT- of MIRT-projectenboek

Het MIT-projectenboek geeft een overzicht van de 'belangrijkste, voorgenomen infrastructurele werken in de planperiode'. Vanaf 2008 wordt dit het Meerjarenprogramma, Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) genoemd:

<http://www.viamilia.com/mirt/>

### Informatie over beheer en onderhoud

De komende jaren zal er een grote slag worden geslagen in het onderhoud aan de weg. Het gaat om onderhoudswerkzaamheden en om verbreding en aanleg van wegen. Via de volgende website kunt u op de hoogte blijven van de beheer- en onderhoudsprojecten en vindt u meer informatie over deze projecten:

<http://www.vananaarbeter.nl>

### Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan tot 2020. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. In de Uitvoeringsagenda staat beschreven hoe uitvoering wordt gegeven aan de Nota Mobiliteit.

[http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/mobiliteit\\_en\\_bereikbaarheid/nota\\_mobiliteit/](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/onderwerpen/mobiliteit_en_bereikbaarheid/nota_mobiliteit/)

### Innovatieprogramma Geluid

Het Innovatieprogramma Geluid ontwikkelt maatregelen die verkeerslawaaai aanpakken bij de bron, om Nederland stiller te maken. Via de volgende website vindt u informatie over de maatregelen:

[www.innovatieprogrammangeluid.nl](http://www.innovatieprogrammangeluid.nl)

---

### **Inspraakpunt**

Op de website van het Inspraakpunt vindt u een overzicht van alle lopende en afgeronde inspraak- beroepsprocedures. Daarnaast vindt u specifieke informatie over de infrastructurele projecten:

[www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl)

---

## **Bijlage H Nota van Antwoord**

In deze bijlage is de complete Nota van Antwoord op de ingediende zienswijzen over het ontwerp van het Actieplan Omgevingslawaai van Rijkswegen opgenomen.

**Nota van Antwoord  
op de ingediende zienswijzen  
over het ontwerp van het Actieplan Omgevingslawaai van Rijkswegen**

## Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	2
2. Overzicht schriftelijke insprekers.....	3
3. Algemene zienswijzen en beantwoording.....	4
4. Schriftelijke zienswijzen en beantwoording.....	6

## 1. Inleiding

Het ontwerp van het actieplan Omgevingslawaai van Rijkswegen heeft voor eenieder ter inzage gelegen van 18 maart tot en met 28 april 2008. In die periode zijn er bij het Inspraakpunt 30 schriftelijke zienswijzen over het ontwerp ingediend. Er zijn geen mondelinge zienswijzen ingediend.

De inhoud van de ontvangen – soms zeer uitgebreide – reacties is zeer divers. De bundel met de volledige schriftelijke inspraakreacties is te verkrijgen bij het Inspraakpunt, telefoon 070-351.80.16, of te downloaden via de website van het Inspraakpunt: [www.inspraakpunt.nl](http://www.inspraakpunt.nl).

De kernpunten van alle ingediende zienswijzen en gedetailleerde beantwoording daarvan zijn opgenomen in deze Nota van Antwoord. Bij de beantwoording is onderscheid gemaakt tussen vaker ingediende zienswijzen van algemene aard, en meer specifieke, vaak locatiegebonden zienswijzen. De meerdere malen ingediende zienswijzen van algemene aard zijn in hoofdstuk 3 beantwoord. In hoofdstuk 4 zijn per inspreker alle ingekomen zienswijzen beantwoord die betrekking hebben op het ontwerp van het Actieplan Omgevingslawaai van Rijkswegen. Wanneer dit een zienswijze betreft die in hoofdstuk 3 (gedeeltelijk) is beantwoord, is in de beantwoording in hoofdstuk 4 daarnaar verwezen.

Sommige zienswijzen hebben betrekking op meer dan één ontwerp-actieplan. In dat geval zijn de relevante delen van die zienswijzen in de betreffende Nota van Antwoord beantwoord.

Naar aanleiding van een ingediende zienswijze is het ontwerp-actieplan inhoudelijk op één plaats verduidelijkt. Het betreft de uitleg aan het eind van paragraaf 4.2 over het toepassen van gevelmaatregelen in die situaties waar andere geluidsmaatregelen niet mogelijk of doelmatig zijn.

In deze Nota van Antwoord wordt er nogmaals op gewezen dat het opstellen van het actieplan voortvloeit uit de Europese richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. Het doel van deze richtlijn is tweeledig: de Europese Commissie voorzien van onderling vergelijkbare gegevens van de lidstaten, en het voorlichten van het publiek over omgevingslawaai en de effecten daarvan. In een vijfjaarlijkse cyclus worden voor dat doel eerst geluidskaarten opgesteld. Op basis van deze kaarten worden de actieplannen opgesteld die gericht moeten zijn op het voorkomen of beperken van omgevingslawaai. Omwille van de onderlinge vergelijkbaarheid van de gegevens wordt bij het maken van de geluidskaarten verplicht gebruikgemaakt van een gestandaardiseerde berekeningsmethode en van één vaste waarneemhoogte van 4 meter. Hierdoor kunnen de geluidskaarten verschillen vertonen met geluidsonderzoeken die in het kader van projecten worden uitgevoerd. Verder betreft het een momentopname die minimaal iedere vijf jaar wordt geactualiseerd. De actieplannen hebben hierdoor een tijdshorizon van vijf jaar. Het actieplan dat is vastgesteld geeft invulling aan de eisen uit de Europese richtlijn. Het actieplan beschrijft op landelijke schaal de activiteiten die ondernomen worden om omgevingslawaai te voorkomen en/of te beperken. Het beschrijft niet specifiek op welke locaties welke geluidsmaatregelen zullen worden getroffen, maar geeft een algemeen beeld van de geldende wet- en regelgeving en het beleid dat van toepassing is op het voorkomen en/of beperken van omgevingslawaai. Het actieplan wordt ook niet gebruikt om nieuw beleid op het gebied van de aanpak van omgevingslawaai te maken of om bestaand beleid bij te stellen.

Tegelijk met het ontwerp van het Actieplan Omgevingslawaai van Rijkswegen zijn het ontwerp van het Actieplan Omgevingslawaai van drukbereden Hoofdspoorwegen, en het ontwerp van het Actieplan Omgevingslawaai van Schiphol ter inzage gelegd. Voor beide andere ontwerp-actieplannen is een aparte Nota van Antwoord opgesteld over de zienswijzen die over die documenten zijn ingediend. Hierdoor kan het voorkomen dat de nummering van de beantwoorde zienswijzen in deze nota niet geheel opeenvolgend is.

## 2. Overzicht schriftelijke insprekers

Volgnummer	Datum (verzending)	Naam	Plaats
1	19 maart 2008	VVD-raadslid gemeente Nijkerk, Dhr. W.C.J.A. de Coninck-Kouwenaar	Nijkerk
3	20 maart 2008	Dhr. J. Nolles	Emmen
4	23 maart 2008	Dhr. K. Abbenes	Oldebroek
5	25 maart 2008	A. Bayense	Delft
6	21 maart 2008	Nederlands Genootschap van Insprekers, dhr. J. Haije	Diemen
10	3 april 2008	Dhr. A.J. van den Broek	Eindhoven
11	4 april 2008	Dhr. M.A.P. der Kinderen	Best
15	14 april 2008	Gemeente Katwijk	Katwijk
16	15 april 2008	Mw. A.M.H. Claas	Diemen
17	15 april 2008	Dhr. K. Verhofstad	Diemen
18	16 april 2008	Dhr. F.L.J.M. Verhagen	Best
21	21 april 2008	Mw. M.L. de Jong	Amsterdam
22	22 april 2008	Wijk Overleg Ridderkerk West	Ridderkerk
23	23 april 2008	Dhr. Ir. P. Verberne	Hoogezand
24	22 april 2008	Gemeente Bernheze	Bernheze
25	16 april 2008	Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Oud-Zuid	Amsterdam
26	22 april 2008	Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee	Middelharnis
27	22 april 2008	Gemeente Waalwijk	Waalwijk
28	22 april 2008	Provincie Zeeland	Middelburg
29	24 april 2008	Gemeente Amsterdam, Dienst Milieu en Bouwtoezicht	Amsterdam
30	22 april 2008	Dhr. G.A. Krone	Wierden
31	25 april 2008	Gemeente Zaanstad	Zaandam
33	24 april 2008	Milieudienst West-Holland	Leiden
34	24 april 2008	Bewonerssteunpunt Alexanderpolder	Rotterdam
37	28 april 2008	Bewonersvertegenwoordigers cluster Noord in CROS	Velsen
38	25 april 2008	Buurtcommissie Buitenhof, werkgroep Verkeer en Geluid	Groningen
39	28 april 2008	Dhr. T. Lassing	Best
40	28 april 2008	Gemeente Rotterdam	Rotterdam
41	25 april 2008	Gemeente Utrecht	Utrecht
42	25 april 2008	Vereniging Woonschepen Zuid	Amsterdam

### 3. Algemene zienswijzen en beantwoording

In de ontvangen zienswijzen wordt een aantal vragen vaker gesteld. Deze vragen worden eerst beantwoord, waarna de meer specifiek vragen individueel worden beantwoord.

Nr.	Kernpunt van de zienswijze	Antwoord
1	Waarom is in het actieplan geen maatregel opgenomen voor mijn situatie, waar toch sprake is van geluidsoverlast?	<p><i>Geluidsmaatregelen</i></p> <p>Binnen Nederland ondervinden veel woningen een hoog geluidsniveau (geluidsbelasting) ten gevolge van weg- en railverkeerslawaai. De Wet geluidhinder regelt of en wanneer geluidsmaatregelen getroffen moeten worden. De Wet geluidhinder regelt ook dat er een afweging moet plaatsvinden van de zogenaamde doelmatigheid van maatregelen. Daarmee wordt bedoeld dat de kosten van een maatregel in verhouding moeten staan tot de geluidsvermindering (geluidsreductie) die met de maatregel kan worden behaald en tot het aantal woningen waarbij die geluidsreductie wordt behaald. Ruwweg zijn er vier situaties waarin moet worden afgewogen of er maatregelen getroffen moeten worden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Nieuwbouw van woningen.</b> De gemeente is verantwoordelijk voor het treffen van (doelmatige) geluidsmaatregelen.</li> <li>2. <b>Nieuwe aanleg van rijkswegen.</b> De Minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor het treffen van (doelmatige) geluidsmaatregelen.</li> <li>3. <b>Reconstructie van bestaande wegen.</b> Dit betreft meestal verbredingen, zoals de aanleg van een extra rijstrook. Ook bij deze projecten is de Minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor het treffen van (doelmatige) maatregelen.</li> <li>4. <b>“Sanering” van de bestaande situaties.</b> Dit betreft het aanpakken van de geluidsbelastingen van woningen die in 1986 al te hoog waren. De gemeente kan hiervoor eenmalig subsidie van de Minister van VROM krijgen. De gemeente moet dan via een geluidsonderzoek aantonen dat de woningen in 1986 al een hogere geluidsbelasting dan 60 dB(A) hadden, en dat geluidsreducerende maatregelen in die situatie doelmatig zijn.</li> </ol> <p>Daarnaast wordt tijdens beheer en onderhoud gekeken naar de staat van geluidswallen en -schermen langs rijkswegen. Ook wordt geleidelijk al het dichte asfalt op rijkswegen waar sneller dan 100 km/uur mag worden gereden, vervangen door het stillere Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB). Op sommige gedeeltes is dat technisch echter niet mogelijk.</p> <p><i>Extra maatregelen</i></p> <p>Om alle knelpunten op te lossen is veel geld nodig. Vooral de aanpak van bestaande geluidshinder is daarom over een groot aantal jaren uitgesmeerd. Hierbij gaat het om “sanering” en het vervangen van dicht asfalt door ZOAB gelijktijdig met groot onderhoud. Ondanks de geplande maatregelen dreigen te veel woningen met een hoge geluidsbelasting “over te blijven”. Dat is onderkend in de Nota Mobiliteit. Deze nota beschrijft het nationale verkeers- en vervoerbeleid tot 2020. In de nota is ook vastgelegd dat het Rijk in de periode 2011 tot en met 2020 extra maatregelen aan spoor én weg zal treffen om de hoogste geluidsbelastingen op woningen (verder) terug te dringen. Hiervoor is in totaal 650 miljoen euro extra gereserveerd op de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Om dit geld zo goed mogelijk in te zetten, wordt dit gebruikt voor woningen met een geluidbelasting hoger dan 65 dB. De plandrempel die in het actieplan is gekozen sluit aan op deze drempelwaarde.</p> <p><i>Maatregelen in het actieplan</i></p> <p>Het bovenstaande vormt de achtergrond van de inventarisatie van maatregelen in het actieplan voor de periode 2008-2013. Deze inventarisatie heeft medio 2007 plaatsgevonden, en is gebaseerd op hetgeen er op dat moment bij Rijkswaterstaat bekend was over geplande geluidsmaatregelen in het kader van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nieuwbouw van woningen;</li> <li>- nieuwe aanleg van rijkswegen;</li> <li>- reconstructie van bestaande rijkswegen;</li> <li>- sanering;</li> <li>- vervanging wegdek door ZOAB in het kader van groot onderhoud;</li> <li>- extra maatregelen voor situaties boven de plandrempel van 65 dB.</li> </ul>

Nr.	Kernpunt van de zienswijze	Antwoord
		<p>De inventarisatie van de maatregelen is dus een momentopname. Het is daardoor mogelijk dat de lijst met maatregelen in het actieplan niet of niet meer overeenkomt met de werkelijke stand van zaken op het moment dat het actieplan is vastgesteld. Het actieplan is hierop echter niet aangepast. Wel zal hiermee rekening worden gehouden bij de volgende edities van de geluidskaart en het actieplan (uiterlijk in 2012, respectievelijk 2013).</p> <p>In dit eerste actieplan is nog maar een beperkte lijst opgenomen met extra maatregelen voor woningen met een geluidsbelasting boven de plandrempel. Dat komt omdat het geld voor deze woningen pas vanaf 2011 beschikbaar komt. Er was daarom medio 2007 nog geen concrete projectplanning beschikbaar die in het actieplan kon worden opgenomen. Ook hiermee zal bij de volgende edities van de geluidskaart en het actieplan rekening worden gehouden.</p> <p>Voor locaties waar de plandrempel van 65 dB niet wordt overschreden, zijn in het kader van de Nota Mobiliteit geen extra maatregelen voorzien, en dus ook niet in het actieplan opgenomen. Voor deze woningen is geen geld beschikbaar gesteld voor het treffen van extra maatregelen. Wel kunnen voor deze woningen geluidsmaatregelen doelmatig zijn in het kader van nieuwbouw- of reconstructieprojecten. Voor zover dergelijke maatregelen medio 2007 bekend waren bij Rijkswaterstaat, zijn ze in de inventarisatie voor het actieplan meegenomen.</p> <p>Voor meer informatie over de al geplande projecten en maatregelen verwijs ik u naar hoofdstuk 3 van het actieplan.</p>
2	<p>Waarom wordt niet overal op het wegennet snelheidsverlaging tot bijvoorbeeld 100 of 90 km/uur ingevoerd? Dat is een zowel goedkope als effectieve maatregel om de geluidsbelastingen te reduceren.</p>	<p>Het geluidsbeperkende effect van snelheidsverlaging moet niet overschat worden. Dergelijke snelheidsverlagingen hebben namelijk geen of nauwelijks invloed op de gemiddelde rijsnelheid van het vrachtverkeer. Zo levert een snelheidsverlaging van 120 naar 100 km/uur een geluidsreductie van minder dan 1 dB op. Een nog verdergaande verlaging tot maximaal 80 km/uur levert een reductie van in totaal minder dan 2 dB op. Wanneer snelheidsverlaging gecombineerd wordt met een strikte nalevingscontrole zoals trajectcontroles, daalt de gemiddelde rijsnelheid vaak sterker dan op grond van de snelheidsmaatregel alleen verwacht mag worden. Ook piekgeluidsniveaus als gevolg van (sterke) overschrijdingen van de maximumsnelheid komen dan minder voor. Deze laatste punten hebben echter nauwelijks effect op het gemiddelde geluidsniveau zoals dat voor de toetsing aan normen bepaald moet worden. Maar dit effect zorgt er wel voor dat het effect van snelheidsverlaging in de omgeving vaak positiever ervaren wordt dan op grond van het verschil van de rekenkundig gemiddelde geluidsbelastingen mag worden verwacht. Daar staat tegenover dat snelheidsverlaging een negatief effect heeft op de reistijd, en daarmee op de acceptatie van deze maatregel door de weggebruiker.</p> <p>Om deze redenen is het geen rijksbeleid om overal snelheidsverlaging als geluidsmaatregel in te voeren. Snelheidsverlaging wordt daarom nu alleen toegepast in situaties waarin dat voor de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit noodzakelijk is.</p>
3	<p>Waarom zijn de maatregelen in het actieplan alleen afgestemd op de geluidsbelasting van de rijksweg, en niet op de totale geluidsbelasting van de verschillende bronnen (wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai, industriellawaai en/of luchtvaartlawaai)?</p>	<p>Voor het opstellen van het actieplan zijn regels gesteld in de Wet geluidhinder. Hierin is onder meer bepaald dat de Minister van Verkeer en Waterstaat afzonderlijke geluidskaarten en actieplannen moet opstellen voor rijkswegen, drukbereden hoofdspoorwegen en de luchthaven Schiphol. Het is dus een wettelijk voorschrift dat het actieplan omgevingslawaai van rijkswegen alleen betrekking heeft op het geluid afkomstig van rijkswegen. Daarom zijn de maatregelen in het actieplan alleen gebaseerd op de geluidsbelasting van de rijkswegen en niet op het totale ("gecumuleerde") geluid van alle bronnen.</p> <p>De regels in de Wet geluidhinder zijn gebaseerd op Europese voorschriften uit de Europese richtlijn Omgevingslawaai. De actieplannen en de geluidskaarten van de verschillende lidstaten kunnen zo onderling vergeleken worden. Dit is dus een tweede reden waarom in de Nederlandse actieplannen niet van de wettelijke voorschriften kan worden afgeweken.</p> <p>Dat wil niet zeggen dat er nooit aandacht besteed zal worden aan cumulatie. De maatregelen die in het actieplan worden voorzien zullen uiteindelijk via aparte projectbesluiten definitief worden vastgesteld. Daarbij is het mogelijk dat ook zogenaamde "hogere grenswaarden" voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting zullen moeten worden vastgesteld. De Wet geluidhinder schrijft voor dat in het kader van dergelijke besluiten in elk geval ook aandacht moet worden besteed aan de cumulatie van wegverkeersgeluid met dat van andere relevante bronnen. Op dat moment zal het effect van meerdere aanwezige geluidsbronnen dus worden beoordeeld.</p>

#### 4. Schriftelijke zienswijzen en beantwoording

Het Inspraakpunt heeft 30 schriftelijke zienswijzen ontvangen die geheel of gedeeltelijk betrekking hadden op het ontwerp van het Actieplan Omgevingslawaaai van Rijkswegen. Deze schriftelijke zienswijzen worden in het onderstaande beantwoord, in volgorde van binnenkomst bij het Inspraakpunt.

<b>Volgnummer:</b> 1	<b>Naam:</b> VVD raadslid gemeente Nijkerk Dhr. W.C.J.A. de Coninck-Kouwenaar
<b>Gedateerd:</b> 19 maart 2008	<b>adres:</b> Brahmslaan 44 <b>plaats:</b> 3862 TE Nijkerk
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
Is er met de herziene vaststelling van de tabellen behorend bij de geluidsbelastingkaarten van rijkswegen rekening gehouden met de waarschijnlijkheid dat in dit specifieke geval (geluidsschermbank Vathorst) niet zozeer meer geluid wordt waargenomen, maar dat als gevolg van de plaatsing van het scherm een ander geluid wordt waargenomen: meer laag-frequente geluiden, vooral in de nachtperiode van 04.00 - 07.00 uur?	Ja, net als bij de oorspronkelijke vaststelling is er bij de berekening rekening gehouden met de verschillen in de frequenties waaruit het geluid bestaat.  Formeel staan de tabellen behorend bij de geluidsbelastingkaart voor rijkswegen niet open voor zienswijzen. Voor de volledigheid merk ik hier toch het volgende over op. De herziening van de tabellen betrof het corrigeren van een onjuistheid in de presentatie van de resultaten van de uitgevoerde geluidsberekeningen. De vaststelling van de herziene tabellen moest worden bekendgemaakt op dezelfde manier als dat in juli 2007 is gedaan bij de vaststelling van geluidskaart voor rijkswegen. Omwille van efficiëntie is de vaststelling van de tabellen tegelijk bekend gemaakt met die van het ontwerp-actieplan. Voor uw informatie merk ik nog op dat voor de herziene tabellen geen nieuwe geluidsberekeningen zijn uitgevoerd, zodat de gebruikte rekenmethode identiek is aan die van de eerder vastgestelde tabellen. Deze rekenmethode is wettelijk voorgeschreven via de Ministeriële Regeling Omgevingslawaaai van 14 juli 2004 en houdt rekening met de verschillen in de frequenties waaruit het geluid bestaat. Op de locatie Vathorst heeft de plaatsing van het geluidsschermbank een zeer klein effect op het geluidsniveau. Hoewel de rekenmethode rekening houdt met frequentieverschillen, kan het voorkomen dat de omwonenden deze verandering in het geluidsniveau als extra hinderlijk ervaren.
Mijns inziens maakt de Wet geluidhinder ten onrechte onderscheid tussen nieuwe en bestaande situaties. In beide gevallen wordt van hetzelfde geluidsniveau immers dezelfde hinder ervaren. Bestaande situaties hebben daarom recht op evenveel bescherming als nieuwe situaties. In het actieplan zou dit als uitgangspunt genomen moeten worden, of indien nodig zou de Wet geluidhinder hierop aangepast moeten worden.	U merkt terecht op dat de Wet geluidhinder onderscheid maakt tussen nieuwe en bestaande woningen en/of wegen.  De onderdelen voor bestaande situaties in de Wet geluidhinder zijn in 1986 in werking getreden. Destijds is er vanuit de algemene beginselen van het milieubeleid voor gekozen dat het ontstaan van nieuwe knelpunten zoveel mogelijk moet worden voorkomen. Daarnaast is er voor gekozen dat het saneren van knelpunten die in het verleden al zijn ontstaan, ook financieel haalbaar moet zijn. Deze keuzes hebben geleid tot strengere normen voor nieuwe situaties. Bij nieuwe situaties heeft de initiatiefnemer immers nog voldoende mogelijkheden om de planvorming zodanig in te richten dat hinder tot een aanvaardbaar minimum wordt beperkt. Anders ligt dat bij al bestaande situaties. De overheid heeft zich ten doel gesteld de overlast van de ernstigste bestaande geluidsbelastingen terug te dringen door middel van een rijksbreed saneringsprogramma, maar het is financieel niet mogelijk om die sanering zo in te richten dat overal aan de normen voor nieuwe situaties kan worden voldaan. Daarom is er bewust voor gekozen om voor bestaande situaties minder strenge normen in de Wet geluidhinder op te nemen.  Uw verzoek om in het kader van het actieplan alsnog voor bestaande situaties hetzelfde normenstelsel aan te houden als voor nieuwe situaties kan ik niet inwilligen. Het actieplan wordt niet gebruikt om de bestaande regelgeving te wijzigen. Het algemene overheidsbeleid is namelijk, dat de uitvoering van Europese richtlijnen niet tot verdere aanscherping van het Nederlandse beleid mag leiden dan waartoe de richtlijn verplicht. Het actieplan is een uitvoering van de Europese richtlijn Omgevingslawaaai. Zoals in het actieplan is aangegeven, wordt er in de periode 2011-2020 wel een forse extra investering gedaan in de sanering van de ernstigste bestaande geluidsbelastingen langs rijkswegen en hoofdspoorwegen. Het gaat om een bedrag van totaal 650 miljoen euro dat voortvloeit uit de milieudoelstellingen die eerder al in de Nota Mobiliteit zijn neergelegd. Omdat de uitvoering van deze doelstelling nog van start moet gaan (vanaf 2011), zijn hiervoor in het actieplan nog niet veel voorgenomen maatregelen opgenomen.

<b>Volgnummer:</b> 1	<b>Naam:</b> VVD raadslid gemeente Nijkerk Dhr. W.C.J.A. de Coninck-Kouwenaar
<b>Gedateerd:</b> 19 maart 2008	<b>adres:</b> Brahmslaan 44 <b>plaats:</b> 3862 TE Nijkerk
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
	In het volgende actieplan, dat uiterlijk in 2013 zal verschijnen, zal hiervoor een inhaalslag worden gemaakt. Dat betekent overigens niet dat de uitvoering van de extra maatregelen die uit de milieudoelstellingen van de Nota Mobiliteit voortvloeien tot 2013 stil ligt. In 2011 gaat de uitvoering van deze maatregelen gewoon van start zoals gepland. Alleen is op dit moment nog niet goed aan te geven welke maatregelen wanneer worden uitgevoerd. In het actieplan is desondanks een aantal locaties benoemd waar, vooruitlopend op de start in 2011, al maatregelen zullen worden getroffen. Deze zijn benoemd in paragraaf 6.2 van het actieplan.

<b>Volgnummer:</b> 3	<b>Naam:</b> Dhr. J. Nolles
<b>Gedateerd:</b> 20 maart 2008	<b>adres:</b> Valtherlaan 222
	<b>plaats:</b> 7815 BH Emmen
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
Het actieplan bevat voor de woonwijk Baggelhuizen langs de A28 bij Assen geen maatregelen, terwijl de hinder vanaf 1991 alleen maar is toegenomen. Wij zijn mede daardoor inmiddels verhuisd. Mijn betrokkenheid tot de geluids-overlast van de A 28 is groot en ik verzoek dan ook om deze goed in kaart te brengen zodat er wellicht maatregelen genomen worden die de geluids- en fijnstofoverlast van het wegverkeer op de A28 aanzienlijk kunnen terugdringen waardoor het woongenot in de wijk Baggelhuizen weer zal toenemen.	<p>Toen de wijk Baggelhuizen in 1976 werd gebouwd, was de Wet geluidhinder nog niet in werking getreden. Er golden destijds voor de aanleg geen geluidsnormen. Uit de in 2007 gepubliceerde geluidskaart blijkt dat de geluidssituatie in 2006 in de wijk Baggelhuizen ten minste 5 dB onder de in het actieplan gekozen drempel van 65 dB lag. Dit betekent dat op dit moment geen maatregelen voor de wijk Baggelhuizen voorzien zijn. In de achterliggende jaren is het geluidsniveau in de wijk weliswaar toegenomen door verkeersgroei, maar ook afgenomen door het vervangen van het dichte asfalt door geluidsreducerend ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton). Voor de wijk Baggelhuizen zijn momenteel helaas geen projecten gepland waarbinnen geluidsmaatregelen getroffen zullen worden. Voor meer algemene informatie verwijs ik u naar het antwoord op de veelgestelde vraag 1 in hoofdstuk 3.</p> <p>Het actieplan heeft specifiek betrekking op geluid. De situatie met betrekking tot de luchtkwaliteit, met name die voor fijn stof, is voor dit actieplan daarom niet onderzocht. De luchtkwaliteit langs rijkswegen wordt wel jaarlijks onderzocht en getoetst aan de geldende normen.</p>

<b>Volgnummer:</b> 4	<b>Naam:</b> Dhr. K. Abbenes
<b>Gedateerd:</b> 23 maart 2008	<b>adres:</b> Bovendwarsweg 110
	<b>plaats:</b> 8096 PS Oldebroek
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>Hierbij maak ik bezwaar tegen de plannen om geen of vrijwel geen geluidwerende maatregelen te treffen om de geluidsoverlast aan de zuidzijde van de A28 ter hoogte van 't Harde richting Nunspeet te beperken. Ik woon aan de Bovendwarsweg te Oldebroek en heb dagelijks last van geluid dat geproduceerd wordt door de auto's op de A28. Dit in combinatie met de overlast van het treinverkeer maakt wonen op deze locatie tot een minder plezierige bezigheid. Ik zou u willen verzoeken geluidwerende maatregelen te willen nemen en de overlast terug te dringen.</p>	<p>Afgezien van het vervangen van het asfalt door geluidsreducerend ZOAB worden de komende jaren geen maatregelen genomen op dit traject.</p> <p>Uit de in 2007 gepubliceerde geluidskaat blijkt dat de geluidsbelasting in 2006 ter hoogte van de Bovendwarsweg lager was dan 55 dB L<sub>den</sub>. Hiermee ligt deze tenminste 10 dB onder de in het actieplan gekozen drempel van 65 dB waarboven maatregelen worden getroffen. Dit betekent dat op dit moment geen extra maatregelen voor uw situatie voorzien zijn. In de achterliggende jaren is deels al een verbetering van de geluidssituatie gerealiseerd door het vervangen van het dichte asfalt door geluidsreducerend ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton). Op termijn zal het gehele gedeelte in ZOAB uitgevoerd worden. Er zijn momenteel echter geen andere projecten gepland waarbinnen geluidsmaatregelen getroffen zullen worden. Voor meer algemene informatie verwijs ik u naar het antwoord op de veelgestelde vraag 1 in hoofdstuk 3.</p> <p>Voor uw punt met betrekking tot de combinatie van spoor- en wegverkeersgeluid merk ik op dat het actieplan omgevingslawaai van rijkswegen alleen betrekking heeft op het geluid afkomstig van rijkswegen. Dit is zo in de wet vastgelegd. Daarom zijn de maatregelen in het actieplan alleen gebaseerd op de geluidsbelasting van de rijkswegen en niet op het totale ("gecumuleerde") geluid van alle bronnen. Voor een antwoord op uw vraag over de geluidsoverlast van treinverkeer verwijs ik u naar de Nota van Antwoord bij het Actieplan omgevingslawaai voor drukbereden hoofdspoorwegen. Voor meer algemene informatie over de samenloop van meerdere geluidsbronnen verwijs ik u naar het antwoord op de veelgestelde vraag 3 in hoofdstuk 3.</p>

<b>Volgnummer:</b> 5	<b>Naam:</b> A. Bayense
<b>Gedateerd:</b> 25 maart 2008	<b>adres:</b> Gerbrandylaan 26
	<b>plaats:</b> 2625 LR Delft
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>Motorrijders gebruiken het einde van de A4 als een racebaan, waar ze met veel te hoge snelheid rijden en voor veel geluidhinder zorgen. Wij verzoeken u dan ook om er iets aan te doen. Wellicht kunnen geluidswallen bij het viaduct van en naar de N 470 en langs de A4 tussen Delft en Den Hoorn de overlast beperken. Wanneer de A4 te zijner tijd wordt doorgetrokken zal dat toch nodig zijn.</p>	<p>Het actieplan en het geluidbeleid zijn niet gericht op het verminderen van geluidsoverlast als gevolg van excessen, daarom zullen in deze situaties geen geluidsmaatregelen genomen worden.</p> <p>Uw reactie betreft de hinder van motorfietsen die de A4 gebruiken als racebaan, door met hoge snelheden rond te rijden en daardoor veel geluid te produceren. Ik begrijp dat dit een bron is van grote hinder. De geluidsk kaart en het actieplan zijn echter gericht op de geluidsbronnen zoals die zich voordoen onder normale gebruiksomstandigheden. Omdat het hier excessen betreft in combinatie met overtreding van de maximumsnelheden, is deze hinder niet via geluidskarten in beeld te brengen.</p> <p>Ook het geluidbeleid is niet gericht op het verminderen van geluidsoverlast als gevolg van dergelijke excessen. Daarom kan ik tegen deze overlast geen geluidsmaatregelen opnemen in het actieplan. Het optreden tegen dergelijke excessen is een verantwoordelijkheid van de politie. Bij een eventueel doortrekken van de A4 zal ik onderzoeken of geluidsmaatregelen nodig zijn. Daarop kan ik helaas niet vooruitlopen in het actieplan.</p> <p>Uw klacht over de hinder van motoren waarbij wettelijke maximumsnelheden overschreden worden, zal ik nogmaals aankaarten bij het Korps Landelijke PolitieDiensten (KLPD).</p>

<b>Volnummer:</b> 6	<b>Naam:</b> Nederlands Genootschap van Insprekers, dhr. J. Haije
<b>Gedateerd:</b> 21 maart 2008	<b>adres:</b> Henri Dunantlaan 71 <b>plaats:</b> 1111 ZH Diemen
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>Het genootschap is van mening dat er bij de</p> <p>a) totstandkoming van geluidregelgeving, (Raad van State juristen schrijven wet)</p> <p>b) uitvoering (wijze van meten en grenswaarden niet onafhankelijk bepaald) en</p> <p>c) controle op de naleving daarvan (met simulatiemodellen wordt bepaald wie last hebben) te veel verwevenheid bestaat tussen de actoren.</p> <p>Het verdient daarom aanbeveling om alle taken op het gebied van de controle op de naleving, niet alleen op het gebied van geluid maar ook van waterpeil, stroomsnelheid, temperatuur en zuurgraad van het oppervlaktewater,</p> <p>a) bij het KNMI neer te leggen, en</p> <p>b) om het KNMI vervolgens onder te brengen bij het Ministerie van Algemene Zaken.</p>	<p>Het genootschap gaat in zijn zienswijze van een groot aantal onjuiste veronderstellingen uit. Alle stellingen over de wijze waarop de geluidsregelgeving totstandkomt, zijn feitelijk onjuist. Wetten, en in het verlengde daarvan normen, worden niet door de Raad van State geschreven of gesteld. Regering en parlement stellen tezamen een wetvast, lagere regelgeving (bijvoorbeeld een Ministeriële regeling) wordt door de regering vastgesteld. De Raad van State geeft slechts advies. De Tweede en Eerste Kamer beslissen of een wetsvoorstel wordt aangenomen. De regering is verantwoordelijk voor de uitvoering van wetten. Het parlement controleert de regering en daarmee de naleving van wetten. Uw zienswijze is voor mij dan ook geen aanleiding om in het Actieplan Omgevingslawaai van Rijkswegen veranderingen aan te brengen.</p> <p>Ook het gestelde over een tekortschietende uitvoering van de wet, en controle op de naleving van geluidsnormen door respectievelijk de luchthaven Schiphol, ProRail en Rijkswaterstaat herken ik niet. Wanneer geluidsonderzoeken moeten worden verricht, worden deze ofwel door het onafhankelijke Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium (Schiphol) verricht, ofwel door overige onafhankelijke akoestische adviesbureaus (railverkeer, wegverkeer). Bij besluitvorming omtrent projecten vindt altijd een uitgebreide inspraakprocedure plaats, met de mogelijkheid van bezwaar en (hoger) beroep op de rechter. De noodzaak om al deze werkzaamheden in het vervolg bij het KNMI neer te leggen en deze organisatie onder te brengen bij het ministerie van Algemene Zaken onderschrijf ik daarom niet.</p>

<b>Volgnummer:</b> 10	<b>Naam:</b> Dhr. A.J. van den Broek
<b>Gedateerd:</b> 3 april 2008	<b>adres:</b> Fransebaan 466
	<b>plaats:</b> 5627 RH Eindhoven
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
Het actieplan is erg summier en geeft niet in detail aan bij welke woningen maatregelen worden getroffen.	Het doel van het actieplan is niet om in detail aan te geven bij welke woningen maatregelen getroffen worden. Specifieke maatregelen worden uiteindelijk in aparte projectbesluiten gedetailleerd uitgewerkt. Die besluiten staan open voor bezwaar en beroep.  Het actieplan brengt alle Nederlandse regelgeving en beleid op het gebied van wegverkeerslawaaï op één plaats bij elkaar. Tevens bevat het informatie over wat er nu al in hoofdlijnen bekend is over de maatregelen die in de periode 2008-2013 worden getroffen. Voor meer informatie verwijs ik u naar het antwoord op de veelgestelde vraag 1 in hoofdstuk 3.
De bescherming door het Rijk tegen wegverkeerslawaaï is ontoereikend. De plandrempel van 65 dB is te hoog. Deze moet, gelet op de doelstellingen in het Nationaal Milieubeleids-Programma om het aantal woningen met een geluidsbelasting van 60-65 dB met 50% te reduceren, op 60 dB worden gesteld.	Het beschermingsniveau tegen wegverkeerslawaaï is vastgelegd in de Wet geluidhinder en diverse beleidsnota's, waaronder het Nationaal Milieubeleids-Plan en de Nota Mobiliteit. De (maximum)normen in de Wet geluidhinder zijn gebaseerd op het voorkomen van geluidhinder en gezondheidsschade. Voor wegverkeerslawaaï is de maximumnorm in de Wet geluidhinder 68 dB. De plandrempel die ik in het actieplan heb gekozen, ligt hier dus nog 3 dB onder. De keuze voor deze plandrempel is eveneens gebaseerd op het voorkomen van gezondheidsschade, en op het terugdringen van de (ernstige) hinder van wegverkeerslawaaï. Deze keuze sluit aan bij de Nota Mobiliteit, waarin de doelstellingen van het Nationaal MilieubeleidsPlan concreter gemaakt zijn. De Nota Mobiliteit voorziet de doelstellingen bovendien van een fors uitvoeringsbudget: 650 miljoen euro voor de periode 2011-2020. Het is niet realistisch om van een lagere plandrempel uit te gaan, want het beschikbare budget laat dat niet toe. Overigens zullen woningen met een geluidsbelasting van 60-65 dB ook baat hebben van maatregelen die voor woningen met een geluidsbelasting van meer dan 65 dB worden getroffen, wanneer deze woningen wel in de directe nabijheid liggen van woningen met een hogere geluidsbelasting dan 65 dB. Indirect draagt de plandrempel dus wel degelijk bij aan de doelstelling uit het Nationaal MilieubeleidsPlan om ook het aantal woningen met een geluidsbelasting van 60-65 dB te verminderen.
De werkelijke geluidsbelastingen liggen hoger dan die waarop de knelpunteninventarisatie in het actieplan is gebaseerd, omdat in die laatste naar verwachting de wettelijke aftrek van 2 dB ex art. 110g Wet geluidhinder is verwerkt.	Uw verwachting is onjuist, de werkelijke geluidsbelastingen liggen niet hoger. De aftrek ex art. 110g Wet geluidhinder is namelijk niet toegepast.
Door het actieplan te baseren op de geluidsbelastingen in 2006, wordt achter de feiten aangelopen aangezien het verkeer nog met 40% zal groeien.	De knelpunten die in het actieplan staan, zijn vanwege de wettelijke systematiek voor het actieplan alleen gebaseerd op de geluidkaart over het jaar 2006. Zoals ik in het antwoord op het eerste kernpunt van uw zienswijze heb aangegeven, worden specifieke maatregelen uiteindelijk altijd in een apart projectbesluit vastgelegd. In zo'n besluit wordt wel degelijk naar de toekomst gekeken en wordt dus ook rekening gehouden met de verwachte verkeerstoename. Ook bij de bepaling van de afmetingen van de voorgenomen maatregelen die in het actieplan zijn geïnventariseerd, is van een toekomstprognose uitgegaan.
Gemeenten zijn niet in kennis gesteld van het actieplan en de geluidskarten. Dit past niet in de geest van de omgevingsrichtlijn waarbij een open communicatie naar de burger toe voorschreven is.	Uw stelling is onjuist. Gemeenten die zelf ook actieplannen moeten maken (agglomeratiegemeenten) zijn in diverse overleggen en nieuwsbrieven op de hoogte gebracht van de geluidskarten en de actieplannen voor rijkswegen.

<b>Volgnummer:</b> 11	<b>Naam:</b> Dhr. M.A.P. der Kinderen
<b>Gedateerd:</b> 4 april 2008	<b>adres:</b> Fuutlaan 1
	<b>plaats:</b> 5683 RD Best
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>Bewoners van de Villawijk / Koekoekbos te Best ondervinden in de afgelopen jaren steeds meer geluidshinder. Waarom wordt er nu zo weinig rekening gehouden met de aan ons veroorzaakte extra geluidsoverlast bij de uitbreidingen van de A2 en A58 door Rijkswaterstaat? Kan er geen brede betonnen opstaande rand gemaakt worden, direct langs de wegen, van bijvoorbeeld 1,10 meter hoog en 0,50 meter breed, die het geluid enigszins terugkaatst? Ik begrijp dat jullie wellicht vinden dat dit niet in jullie portefeuille thuis hoort, maar ga ervan uit dat U als verantwoordelijke bestuurders van Rijkswaterstaat en ProRail dit zult meenemen in de plannen die u verder ontwikkelt in onze regio Best-Zuid.</p>	<p>Op de geluidskaart van 2006 is te zien dat de geluidsbelasting door de rijksweg(en) op uw woning duidelijk lager dan 55 dB was. De wettelijke ondergrens van de geluidsbelastingsklassen die voor het actieplan in beeld gebracht moeten worden ligt bij 55 dB, en de plandrempel waarboven extra maatregelen in het kader van actieplan moeten worden afgewogen bedraagt 65 dB. Op basis van deze geluidsbelasting is er geen noodzaak om in het actieplan omgevingslawaaai van rijkswegen extra maatregelen voor uw woning op te nemen.</p> <p>Voor de door u genoemde projecten zoals de rondweg Eindhoven, is wel separaat onderzoek gedaan naar geluidsmaatregelen om de geluidssituatie binnen de wettelijke grenzen te houden. Dit zal leiden tot toepassing van bijvoorbeeld 2-laags ZOAB op een groot deel van de Randweg Eindhoven. Voor meer informatie over de projecten verwijs ik u naar het projectenoverzicht van Rijkswaterstaat op de website <a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/themas/wegen/projectoverzicht">www.rijkswaterstaat.nl/themas/wegen/projectoverzicht</a></p> <p>en naar de Tracébesluiten van die projecten. Momenteel zijn er ook plannen in voorbereiding voor wegverbreding op aangrenzende weggedeelten. Bij het uitwerken van die plannen zal uiteraard ook de geluidssituatie onderzocht worden.</p> <p>Uw suggestie om betonnen afscherming dicht op de rijbaan te maken vind ik zeker zinvol. Dit idee is recent vanuit het Innovatieprogramma Geluid opgepakt (zie <a href="http://www.innovatieprogrammangeluid.nl/page.asp?id=980">http://www.innovatieprogrammangeluid.nl/page.asp?id=980</a>). In het kader van het actieplan kan echter nog niet vooruitgelopen worden op toekomstige toepassing van deze afscherming.</p> <p>Voor de beantwoording van uw zienswijze over de overlast van treinverkeer verwijs ik u naar de Nota van Antwoord bij het Actieplan omgevingslawaaai van drukbereden hoofdspoorwegen.</p>

<b>Volgnummer:</b> 15	<b>Naam:</b> Gemeente Katwijk
<b>Gedateerd:</b> 14 april 2008	<b>adres:</b> Koningin Julianalaan 3
	<b>plaats:</b> 2224 EW Katwijk
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
In de hernieuwd vastgestelde tabellen behorend bij de geluidsbelastingkaart is niet uitgegaan van de samenvoeging van de gemeenten Katwijk, Rijnsburg en Valkenburg tot de gemeente Katwijk. Het actieplan gaat niet in op de A44 en de daarin gelegen brug over de Oude Rijn als belangrijke bronnen van geluidsoverlast en geeft ook niet aan welk onderzoek gedaan wordt om deze specifiek bron aan te pakken. Wij verzoeken u om het actieplan aan te passen met bronmaatregelen als typekeuring van auto's, nieuwe normen voor banden en maatregelen aan het wegdek.	<p>Zowel de tabellen als het actieplan worden niet aangepast naar aanleiding van uw zienswijze.</p> <p>Formeel staat de vaststelling van de tabellen behorend bij de geluidsbelastingkaart niet open voor zienswijzen. Volledigheidshalve merk ik hierover toch het volgende op. Terecht merkt u op dat in de tabellen is uitgegaan van de gemeentelijke indeling zoals die in de Regeling omgevingslawaai van 2004 is weergegeven. Maar bij berekening met de recente gemeente-indeling, verschillen de aantallen niet met die na optellen van de drie gemeenten volgens de oude indeling.</p> <p>In het actieplan zijn geen maatregelen opgenomen om de geluidsbelasting door de A44 te verminderen. Dit laat onverlet dat voor een volgende periode van het actieplan opnieuw onderzocht zal worden of er maatregelen genomen moeten worden voor woningen met een geluidbelasting boven de plandrempeel. Voor meer algemene informatie hierover verwijs ik u naar het antwoord op veelgestelde vraag 1 in hoofdstuk 3.</p> <p>Aan de specifieke geluidafstraling van de brug is bij het opstellen van de geluidskaart en het actieplan geen aparte aandacht geschonken. De geluidskaart heeft tot doel om inzicht te geven in de geluidssituatie ten gevolge van rijkswegen op nationale schaal. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de standaardkarteringsmethode zoals de Regeling omgevingslawaai voorschrijft. Deze rekenmethode houdt geen rekening met effecten vanwege de bijzondere constructies van bruggen.</p> <p>De door u genoemde suggesties voor bronmaatregelen als typekeuring van auto's en banden kunnen alleen in Europees verband geregeld worden. Nederland maakt zich hier in Europees verband al jaren sterk voor, en blijft zich hiervoor inzetten. Deze bronmaatregelen lenen zich echter niet voor opname in een nationaal actieplan. Maatregelen aan het wegdek zijn een standaardonderdeel van elke maatregelafweging. Wanneer uit deze afweging blijkt dat een dergelijke maatregel doelmatig is en technisch haalbaar, zal deze ook worden getroffen.</p>

<b>Volgnummer:</b> 16	<b>Naam:</b> Mw. A.M.H. Claas
<b>Gedateerd:</b> 15 april 2008	<b>adres:</b> Magnoliahof 9
	<b>plaats:</b> 1112 GR Diemen
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>Met westen en zuidwestenwind heb ik veel omgevingslawaai van de A10 oost, met zuiden en oostenwind heb ik lawaai van de Gooise Weg en de A9. Met oostenwind en tijdens de vakantieperiode heb ik veel overlast van vliegtuiglawaai en vooral 's nachts hoor ik veel treinen langs Diemen Zuid rijden. Er is nooit een moment stilte. En zo maak ik me er ook ernstig zorgen over welke gezondheidseffecten bij structurele blootstelling aan lawaai bij mij zullen optreden.</p>	<p>Ik begrijp uit uw zienswijze dat u een integrale afweging van alle lawaaibronnen in uw omgeving mist in het actieplan omgevingslawaai van rijkswegen. De Wet geluidhinder schrijft echter voor dat de Minister van Verkeer en Waterstaat afzonderlijke geluidskarten en actieplannen moet opstellen voor rijkswegen, drukbereden hoofdspoorwegen en de luchthaven Schiphol. Wel zal in het kader van eventuele projecten aandacht worden geschonken aan de samenloop van meerdere bronnen. Voor meer informatie verwijs ik u naar het antwoord op veelgestelde vraag 3 in hoofdstuk 3.</p> <p>Op de geluidskartaat van 2006 is te zien dat de geluidsbelasting door de rijksweg(en) op uw woning duidelijk lager dan 55 dB was. De wettelijke ondergrens van de geluidsbelastingsklassen die voor het actieplan in beeld gebracht moeten worden ligt bij 55 dB, en de plandrempel waarboven extra maatregelen in het kader van actieplan moeten worden afgewogen bedraagt 65 dB. Op basis van deze geluidsbelasting is er geen noodzaak om in het actieplan omgevingslawaai van rijkswegen extra maatregelen voor uw woning op te nemen.</p> <p>Voor de beantwoording van uw zienswijzen over de ontwerp-actieplannen omgevingslawaai van drukbereden hoofdspoorwegen en van de luchthaven Schiphol verwijs ik u naar de respectievelijke Nota's van Antwoord bij de Actieplannen omgevingslawaai van drukbereden hoofdspoorwegen en van de luchthaven Schiphol.</p>

<b>Volgnummer:</b> 17	<b>Naam:</b> Dhr. K. Verhofstad
<b>Gedateerd:</b> 15 april 2008	<b>adres:</b> Distelvlinderweg 24
	<b>plaats:</b> 1113 KB Diemen
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
De plandrempel van 65 dB is ontleend aan de Nota Mobiliteit. Het actieplan is echter ingegeven door de zorg over de overlast voor inwoners en die sluit niet aan bij de wens voor meer verkeer die in de Nota Mobiliteit staat beschreven. Ik ben van mening dat hier een doelstelling van het ministerie van VWS moet worden opgenomen.	<p>Ik zal het actieplan niet aanpassen naar aanleiding van uw zienswijze.</p> <p>Inderdaad is de plandrempel aan de Nota Mobiliteit ontleend. Het is echter niet juist dat de Nota Mobiliteit als enige doelstelling heeft om de capaciteit van het wegennet te vergroten. De Nota Mobiliteit geeft mede invulling aan het milieubeleid, en geeft daarom ook aan dat gestreefd wordt naar een blijvende vermindering van de schadelijke effecten door infrastructuur en vervoer voor mens en omgeving, ondanks een toename van het verkeer. Daarom staat in de Nota Mobiliteit dat vanaf 2011 tot en met 2020 geluidsbelastingen van meer dan 65 dB in woongebieden extra aangepakt zullen worden, en bovendien dat daarvoor een fors uitvoeringsbudget wordt gereserveerd van 650 miljoen euro.</p> <p>De keuze voor deze plandrempel is mede gebaseerd op het voorkomen van gezondheidsschade en op het terugdringen van de (ernstige) hinder van wegverkeerslawaai. Juist daarom heb ik aangesloten bij de doelstelling van de Nota Mobiliteit. Het is niet realistisch om van een lagere plandrempel uit te gaan, want het beschikbare budget laat dat niet toe.</p> <p>Overigens zal het effect van maatregelen die in het kader van overschrijdingen van de plandrempel worden getroffen niet beperkt blijven tot de woningen met een hogere geluidsbelasting dan 65 dB. Woningen met lagere geluidsbelastingen die wel in de directe nabijheid liggen van woningen met een hogere geluidsbelasting dan 65 dB zullen ook kunnen profiteren van deze maatregelen.</p> <p>De doelstellingen op het gebied van geluidhinder worden primair bepaald door het milieubeleid. De Minister van VROM is hiervoor verantwoordelijk. Het ministerie van VWS hanteert dan ook geen afzonderlijke normen of doelstellingen voor de geluidsbelasting van wegverkeer.</p>

<b>Volgnummer:</b> 18	<b>Naam:</b> Dhr. F.L.J.M. Verhagen
<b>Gedateerd:</b> 16 april 2008	<b>adres:</b> Koekoeklaan 6
	<b>plaats:</b> 5683 PJ Best
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
Best ligt ingesloten door de snelwegen A2 en A58 en ik ondervind daarvan geluidsoverlast. Mijn vraag is of er geluidsberekeningen zijn gemaakt na voltooiing van de reconstructie bij knooppunt Batadorp. Zijn er langs deze snelwegen en parallelwegen aan de zuidkant van Best geluidswerende maatregelen voorzien en worden er zonodig geluidsschermen of geluidswallen aangebracht? Met mij zullen er vele mensen die hier wonen een voorstander zijn van geluidsbepalende maatregelen bij het knooppunt A2/A58.	<p>In het kader van dit actieplan zijn geen berekeningen uitgevoerd voor de toekomstige situatie na voltooiing van de reconstructie bij knooppunt Batadorp. De berekende geluidskaart geeft inzicht in de geluidssituatie in 2006 door rijkswegen op nationale schaal. Nog niet voltooide en toekomstige projecten zijn bij het opstellen van deze kaart niet meegenomen. Dat komt doordat de Wet geluidhinder voorschrijft dat de geluidskaart betrekking moet hebben op de situatie in het jaar 2006, en dat de knelpuntinventarisatie van het actieplan op de geluidskaart moet zijn gebaseerd.</p> <p>Dat wil niet zeggen dat er geen aandacht voor de toekomstige effecten van projecten is. Momenteel loopt het project Randweg Eindhoven waarvan de door u genoemde weggedeelten onderdeel uitmaken. Voor dit project zijn berekeningen gemaakt van de geluidsbelasting en de maatregelen die zullen worden uitgevoerd. In het kader van het project Randweg Eindhoven zal een groot deel van de randweg uitgevoerd worden met extra stil asfalt (tweelaags ZOAB). Voor informatie met betrekking tot die projecten en de geplande geluidsmaatregelen verwijs ik u naar het projectenoverzicht van Rijkswaterstaat (<a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/themas/wegen/projectoverzicht">www.rijkswaterstaat.nl/themas/wegen/projectoverzicht</a>), respectievelijk de Tracébesluiten van de genoemde projecten. Momenteel zijn er ook plannen in voorbereiding voor wegverbreding op aangrenzende weggedeelten. Bij het uitwerken van die plannen zal uiteraard ook de geluidssituatie onderzocht worden.</p>

<b>Volgnummer:</b> 21	<b>Naam:</b> Mw. M.L. de Jong
<b>Gedateerd:</b> 21 april 2008	<b>adres:</b> Bernabeuhof 30
	<b>plaats:</b> 1098 VW Amsterdam
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
Ik woon sinds 5 jaar een paar 100 meter van de A10. In de afgelopen jaren is de geluids-overlast enorm toegenomen. Ik ben dan ook absoluut tegen de aanleg van spitsstroken en het verbreden van de weg, omdat de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast nu al zeer ongezond zijn en niet ongezonder mogen worden. Er zijn genoeg alternatieven om de verkeersproblemen op te lossen zoals spreiding van het verkeer over de dag zodat de spitsdrukke vermindert. Hopelijk zijn er bij u creatieve mensen aanwezig, die wat meer kunnen bedenken dan alleen maar "meer asfalt".	Op de geluidskaart van 2006 is te zien dat de geluidsbelasting door de rijks-weg(en) op uw woning ongeveer 55 dB was. Dit is 10 dB lager dan de vastgestelde plandrempel. Op het traject bij uw woning staan geluidsschermen en ligt stil asfalt. Op basis van deze gegevens zijn in het actieplan omgevingslawaai van rijkswegen geen extra geluidsmaatregelen voor uw woning opgenomen.  Het actieplan omgevingslawaai is niet bedoeld voor het oplossen van de fileproblematiek en de problemen met de luchtkwaliteit. Voor de A10 Oost zijn inderdaad plannen voor wegverbreding. De noodzaak hiervan en het effect van een eventuele wegverbreding op de geluidssituatie worden in dat verband onderzocht en zonodig zullen geluidsmaatregelen voorgesteld worden. Te zijner tijd zal er een apart inspraaktraject zijn voor dat project waarin u uw zienswijze op de oplossing van het filevraagstuk en eventueel voorgestelde geluidsmaatregelen naar voren kunt brengen.

<b>Volgnummer:</b> 22	<b>Naam:</b> Wijk Overleg Ridderkerk West
<b>Gedateerd:</b> 22 april 2008	<b>adres:</b> Goudenregenplantsoen 513
	<b>plaats:</b> 2982 TL Ridderkerk
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>In deze zienswijze wordt verwezen naar een specifieke situatie van een gedeelte van de A16 en het verkeersknooppunt van de A15 en de A16, knooppunt Ridderster, gelegen bij de gemeente Ridderkerk.</p> <p>Bij deze rijkswegen ontbreekt het aan efficiënte afscherming tegen geluidsoverlast en maatregelen tegen slechte luchtkwaliteit, terwijl deze weggedeeltes tot de drukst bereden weggedeeltes van Europa behoren met ongeveer 226.000 voertuigbewegingen per werkdag.</p> <p>Metingen van Rijkswaterstaat van het aantal dB ter plaatse - de wettelijke norm is 45 dB - leverden een geluidbelasting van meer dan 70 dB op.</p> <p>De bewoners van de wijk en het Wijk Overleg Team Ridderkerk-West vragen om het aanbrengen van geluidsmaatregelen en het treffen van maatregelen voor verbetering van de luchtkwaliteit.</p>	<p>Uit de geluidskaart van rijkswegen die in 2007 is vastgesteld, blijkt dat het geluidsniveau in uw wijk in 2006 ten minste 5 dB onder de plandrempel van 65 dB lag die ik in het actieplan heb vastgesteld. Dit betekent dat uw wijk in het actieplan niet is aangemerkt als knelpunt. Daarom heb ik in het actieplan ook geen extra geluidsmaatregel voor uw wijk opgenomen. Ik heb de hoogte van de plandrempel gebaseerd op de Nota Mobiliteit. Deze nota bevat een nadere uitwerking van het milieubeleid voor rijkswegen en hoofdspoorwegen. In deze Nota staat dat woningen in woongebieden met een geluidsbelasting van meer dan 65 dB in de periode 2011-2020 worden aangepakt.</p> <p>Het is Rijkswaterstaat niet bekend dat er geluidsmetingen zijn uitgevoerd in uw wijk. De door u genoemde meetresultaten met een geluidsbelasting hoger dan 70 dB kan ik dan ook niet bevestigen. De door Rijkswaterstaat berekende geluidsbelasting van maximaal 60 dB in uw wijk volgt uit de rekenmethode die in de Regeling omgevingslawaai is voorgescreven (een wettelijk voorschrift).</p> <p>Uw constatering dat de wettelijke norm voor geluidsbelasting op woningen 45 dB bedraagt is overigens onjuist. De grenswaarde van 45 dB die u noemt, is niet de grenswaarde van de geluidsbelasting op woningen, maar de grenswaarde voor de geluidsbelasting binnen woningen. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidsbelasting op woningen bedraagt in geval van nieuwbouw van woningen of nieuwe aanleg van wegen 48 dB. De Wet geluidhinder kent daarnaast een bandbreedte tot 68 dB voor bestaande situaties wanneer de weg wordt gewijzigd of wanneer een zogenaamd saneringsproject wordt uitgevoerd. Welke grenswaarde exact van toepassing is, kan per woning verschillen.</p> <p>Ik ga niet in op uw opmerkingen over de luchtkwaliteit. Het actieplan heeft uitsluitend betrekking op de geluidshinder door rijkswegen. Daarom is de situatie met betrekking tot de luchtkwaliteit (fijn stof) voor dit actieplan niet onderzocht. De luchtkwaliteit langs rijkswegen wordt wel jaarlijks onderzocht en getoetst aan de geldende normen.</p>

<b>Volnummer:</b> 23	<b>Naam:</b> Dhr. Ir. P. Verberne
<b>Gedateerd:</b> 23 april 2008	<b>adres:</b> Chopinlaan 19
	<b>plaats:</b> 9603 AM Hoogezand
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
De eenvoudigste en goedkoopste oplossing is algehele beperking van de rijsnelheid tot bijvoorbeeld 100 of 90 km/uur. Het heeft louter voordelen op milieugebied (geluid, luchtverontreiniging, brandstofverbruik), de verkeersveiligheid (rustiger verkeersbeeld) en mogelijk zelfs op de doorstroming. Een enkele minuten langere reistijd is het enige nadeel. Waarom wordt zo'n eenvoudige maatregel niet ingevoerd, net als al sinds jaar en dag in de Verenigde Staten het geval is?	Een algehele beperking van de rijsnelheid wordt niet als geluidsmaatregel ingevoerd, omdat de noodzakelijke bijbehorende handhavingsinspanningen in de praktijk niet haalbaar zijn. Daarbij is de mate van geluidsreductie niet erg groot. Ook om deze reden kan een dergelijke maatregel niet als algemene maatregel worden opgenomen. De eventuele verbetering van de luchtkwaliteit, de verkeersveiligheid, het brandstofverbruik en de doorstromingsnelheid als gevolg van snelheidsverlaging zijn sterk afhankelijk van de specifieke lokale omstandigheden. In zijn algemeenheid kan niet worden gesteld dat deze effecten altijd positief zullen zijn. Voor een nadere toelichting hierop verwijs ik u naar het antwoord op de veelgestelde vraag 2 in hoofdstuk 3.

<b>Volgnummer:</b> 24	<b>Naam:</b> Gemeente Bernheze
<b>Gedateerd:</b> 22 april 2008	<b>adres:</b> Postbus 19
	<b>plaats:</b> 5384 ZG Heesch
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>Wij zijn tot de conclusie gekomen dat op basis van de ter beschikking staande gegevens de belangen van de inwoners onvoldoende gewaarborgd zijn. Concrete punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>wij twijfelen eraan of in de geluidsbelastingkaarten (peiljaar 2006) is uitgegaan van de representatieve, aanwezige verkeersintensiteit van de in 2006 in gebruik genomen A50;</li> <li>onduidelijk is of in de geluidsbelastingkaarten ter hoogte van de A50 te Nistelrode alle thans aanwezige overdrachtsmaatregelen op correcte wijze zijn meegeerekend;</li> <li>onduidelijk is waarom in bijlage 1 aangegeven is dat er geen woningen zitten in de geluidklassen, terwijl tabel 2 aangeeft dat er wel 200 bewoners in die geluidklassen zijn;</li> <li>het is noodzakelijk om bij het vaststellen van het definitieve actieplan rekening te houden met de (toekomstige systematiek van) "geluidsproductieplafonds";</li> <li>wij pleiten ervoor om in de berekenings-systematiek van verkeerslawaai op enigerlei wijze ook aanwezige geluidspieken mee te nemen, zoals ten gevolge van voegovergangen;</li> <li>tot slot dringen wij er op aan om bij noodzakelijk te treffen maatregelen niet enkel rekening te houden met het beoogde binnenniveau in woningen. Indien op basis van kosteneffectiviteitsafwegingen sprake is van uitsluitend gevelmaatregelen wordt ten onrechte voorbij gegaan aan het belang van het waarborgen van tenminste één geluidsluwe zijde buiten betreffende woning.</li> </ul>	<p>Formeel staan de vaststelling van de geluidskaart en de tabellen met aantallen woningen en bewoners niet open voor het indienen van zienswijzen.</p> <p>Volledigheidshalve merk ik hierover toch het volgende op. Voor de A50 is uitgegaan van de op dat moment beschikbare gegevens ten aanzien van verkeersintensiteiten en geluidsmaatregelen (stil wegdek, geluidschermen). Ik heb geen reden om aan de kwaliteit van de resultaten van de geluidskaart te twijfelen.</p> <p>De geconstateerde verschillen tussen aantallen woningen en bewoners in de tabellen behorend bij de geluidskaart zijn een gevolg van het feit dat alle aantallen conform het Besluit omgevingslawaai afgerond worden op honderdtallen. Verder is in de Regeling omgevingslawaai voorgeschreven dat een vaste verhouding wordt gehanteerd van 2,3 bewoners voor 1 woning. Zodoende leidt een kleiner aantal woningen dan 50 (afgerond dus 0) in de twee bedoelde geluidsbelastingklassen dus voor twee klassen tot aantallen bewoners tussen minimaal 2,3 en maximaal 112,7 (afgerond dus 0 of 100). In het onderhavige geval is er sprake van tweemaal een afgerond aantal van 100 bewoners, dus in totaal 200 bewoners.</p> <p>Wat betreft het rekening houden met de systematiek van geluidsproductieplafonds refereert u aan een beleidsvoornemen dat nog niet door de Tweede Kamer is behandeld. Of, wanneer en in welke vorm precies dit systeem als wet in werking treedt, is daarom nog niet te zeggen. Wel is duidelijk dat dit niet al in 2008 zal zijn. Om deze redenen is het nog niet mogelijk in het actieplan op de inwerkingtreding van het systeem van geluidsproductieplafonds vooruit te lopen.</p> <p>Aan specifieke geluidspieken (bijvoorbeeld van voegovergangen) is bij het opstellen van de geluidskaart geen aparte aandacht geschonken. De geluidskaart heeft tot doel om inzicht te geven in de geluidssituatie ten gevolge van rijkswegen op nationale schaal. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de standaard karteringsmethode zoals die in de Regeling omgevingslawaai is voorgeschreven. Deze rekenmethode houdt (analoog aan het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006) geen rekening met geluidspieken.</p> <p>Het garanderen van ten minste één geluidsluwe zijde buiten de woning is geen wettelijke eis. Om die reden wordt in het actieplan geen garantie hiervoor opgenomen. Wel is wettelijk voorgeschreven om in het kader van vaststelling van hogere grenswaarden aandacht te schenken aan eventuele cumulatie van geluidsbelastingen afkomstig van meerdere bronnen. In situaties waarin drie of meer zijden van een woning met (veel) geluid dreigen te worden belast, zal vrijwel altijd sprake zijn van een dergelijke cumulatie. In het antwoord op veelgestelde vraag 3 in hoofdstuk 3 heb ik aangegeven dat in de concrete projectbesluiten waarin uiteindelijk alle voorgenomen maatregelen moeten worden geformaliseerd, aandacht aan cumulatie zal worden geschonken wanneer die zich voor kan doen. In dat verband kan dan ook worden ingesproken op de gemaakte beoordeling. Het meer globale karakter van het actieplan leent zich niet voor het maken van dergelijke gedetailleerde, heel locatiespecifieke afwegingen.</p>

<b>Volgnummer:</b> 25	<b>Naam:</b> Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Oud-Zuid
<b>Gedateerd:</b> 16 april 2008	<b>adres:</b> Postbus 51160 <b>plaats:</b> 1007 ED Amsterdam
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>Het Stadsdeel Oud-Zuid ligt in het invloedsgedebied van de A10 zuid-west (knooppunt de Nieuwe Meer). Hier ligt al decennia lang een grote woonbotenconcentratie met 180 ligplaatsen. De plandrempel van 65 dB wordt op 43 van de 180 woonboten overschreden. Woonboten zijn in de huidige Wet geluidhinder niet als geluidgevoelige bestemming aangewezen. Op deze locatie is echter wel permanente bewoning, waarbij het woongenot danig wordt verstoord door de A10. Wij dringen er op aan, vooruitlopend op de wijziging van de Wet geluidhinder, om in dit actieplan woonboten te beschouwen als woningen en daarmee als geluidgevoelige objecten.</p>	<p>Zoals u terecht opmerkt is een wijziging van de geluidregelgeving voor rijksinfrastructuur in voorbereiding. De Tweede Kamer heeft deze wijziging echter nog niet behandeld. Of, wanneer en in welke vorm dit systeem als wet in werking treedt, is daarom nog niet te zeggen. Om deze reden is het nog niet mogelijk in het actieplan vooruit te lopen op de inwerkingtreding van een nieuw systeem. Het actieplan is een bundeling van de bestaande regelgeving en het bestaande beleid, en daarin vormen woonboten geen geluidsgevoelige bestemmingen. Het actieplan is niet bedoeld om nieuw beleid te maken of bestaand beleid aan te passen.</p> <p>Het terugdringen van geluidsbelastingen van meer dan 65 dB in de periode 2011-2020 op grond van de Nota Mobiliteit is al wel bestaand beleid, en ook als zodanig in het actieplan opgenomen. Een saneringsprogramma voor het hele rijkswegennetwerk om aan deze doelstelling gestalte te geven wordt binnenkort in voorbereiding genomen. Op dit moment vallen woonboten daar nog niet onder. Indien dit in de geluidregelgeving gewijzigd wordt dan kunnen woonboten alsnog in dit saneringsprogramma worden opgenomen, en in een volgende geluidskaart en actieplan ook als geluidsgevoelige bestemming worden meegeteld.</p> <p>Voor de beantwoording van uw zienswijze over de overlast van treinverkeer, verwijs ik u naar de Nota van Antwoord bij het Actieplan omgevingslawaai in drukbereden hoofdspoorwegen.</p>

<b>Volgnummer:</b> 26	<b>Naam:</b> Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Goeree-Overflakkee
<b>Gedateerd:</b> 22 april 2008	<b>adres:</b> Postbus 313 <b>plaats:</b> 3240 AH Middelharnis
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>Op Goeree-Overflakkee is door de provincie Zuid-Holland een groot aantal gebieden als "stiltegebied" in de Provinciale milieuverordening opgenomen, die ingevolge het op art. 115 van de Wet geluidhinder gebaseerde Besluit omgevingslawaaai (art. 5) als "stille gebieden" gelden voor de uitvoering van dit besluit.</p> <p>Omdat de rijkswegen N57 en N59 langs of nabij stiltegebieden zijn aangelegd verzoeken wij u ons aan te geven welke maatregelen er getroffen gaan worden om aan de gewenste geluidskwaliteit te gaan voldoen. Voor een stiltegebied geldt een richtwaarde van maximaal 40 dB(A) equivalent geluidsniveau in de dagperiode. Het betreft hier de trajecten Helle-gatsplein tot de Schaapsweg (N59) en het traject van de Haringvlietdam naar Stellendam (N57).</p> <p>Wij kunnen in het actieplan van Verkeer en Waterstaat echter geen acties vinden die men gaat ondernemen m.b.t. de bescherming van stiltegebieden. De EU richtlijn (bijlage V) noemt echter dat de actieplannen minimale elementen moeten omvatten en dat zijn o.a. de maatregelen met inbegrip van acties om stiltegebieden te beschermen.</p> <p>Tevens vragen wij aandacht voor de hoge geluidbelasting afkomstig van bruggen en sluizen.</p> <p>Met name de Haringvlietbrug, de Volkerak- en de Haringvlietstuizen zorgen voor een hoge geluidbelasting in een recreatief- en tevens stiltegebied.</p>	<p>In het Besluit omgevingslawaaai (art. 23) is aangegeven dat in een actieplan in elk geval het beleid ter bescherming van stille gebieden wordt beschreven. Dit beleid kunt u vinden in paragraaf 1.3.2 van het actieplan. Kort samengevat komt dit beleid erop neer dat gemeenten en provincies het voortouw hebben bij de bescherming van stille gebieden. In de uitvoering van projecten houdt het Rijk rekening met dit beleid. Dat houdt in dat in de voorbereiding van projecten onder meer getoetst wordt aan de doelstellingen die voor deze gebieden zijn geformuleerd (waaronder eventueel grenswaarden van de geluidsbelasting).</p> <p>In de Provinciale Milieuverordening (PMV) van de provincie Zuid-Holland voor de stiltegebieden op Goeree-Overflakkee staat overigens geen richtwaarde van 40 dB(A) als equivalent geluidsniveau voor de dagperiode. In bijlage 10 van de PMV, in onderdeel A, zijn de "Regels inzake het voorkomen of beperken van geluidhinder" gegeven die in de aangewezen stiltegebieden van kracht zijn. In deze regels wordt geen richtwaarde voor het maximaal aanvaardbare equivalente geluidsniveau in de dagperiode (of een andere etmaalperiode) benoemd. Tevens worden in deze regels geen beperkingen gesteld aan het gebruik van motorvoertuigen op de openbare weg of op andere voor bestemmingsverkeer openstaande wegen of terreinen, met uitzondering van het verbod op het houden van of deelnemen aan toertochten zonder ontheffing. Hieruit concludeer ik dat door het wegverkeer op de rijkswegen geen richtwaarden voor stiltegebieden op Goeree-Overflakkee worden overschreden. Wat dat betreft is er dus geen aanleiding om aparte maatregelen te nemen bij de uitvoering van projecten.</p> <p>In artikel 24 van het Besluit omgevingslawaaai is onder meer bepaald dat in het actieplan een plandrempel wordt aangegeven voor de geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen danwel aan de grens van geluidsgevoelige terreinen. Wat geluidsgevoelige terreinen zijn, is omschreven in art. 1 van de Wet geluidhinder. Stille gebieden als bedoeld in art. 115 van de Wet geluidhinder en nader gedefinieerd in art. 5 van het Besluit omgevingslawaaai, behoren daar niet toe. Om die reden is in het actieplan geen aparte plandrempel voor stille gebieden opgenomen.</p> <p>De hoge geluidbelasting bij bruggen en sluizen is met name een gevolg van "goede" afstraling van het geluid naar de omgeving. Voor situaties waarbij dit niet leidt tot overschrijdingen van de plandrempel, worden in het kader van dit actieplan geen specifieke maatregelen opgenomen.</p>

<b>Volgnummer:</b> 27	<b>Naam:</b> Gemeente Waalwijk
<b>Gedateerd:</b> 22 april 2008	<b>adres:</b> Winterdijk 28 B
	<b>plaats:</b> 5141 KE Waalwijk
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>Door het steeds toenemende verkeer en vanwege de sloop in 2005 door de gemeente van de hoge schoolgebouwen aan de Taxandriaweg (parallelweg aan de zuidzijde A59) worden de bewoners van Waalwijk centrum, met name zij die op de Winterdijk wonen, ernstig gehinderd door geluidsoverlast. Onduidelijk is wanneer door nieuwe bebouwing weer geluid-afscherming gerealiseerd gaat worden.</p> <p>Mijn verzoek is:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• om het traject Waalwijk Centrum tot Waalwijk Oost van de A59 tot prioriteitsgebied te verklaren en ter plaatse passende maatregelen te nemen;</li> <li>• onverkorte aandacht met betrekking tot geluidsoverlast voor Waalwijk-Centrum;</li> <li>• beperking van de maximum snelheid in Waalwijk, Drunen en Vlijmen tot 100 km/h;</li> <li>• het aanbrengen van geluidsschermen aan zuidzijde A59 ter hoogte van Waalwijk-Centrum.</li> </ul>	<p>In de Wet geluidhinder staat dat minimaal elke vijf jaar bekeken moet worden voor welke locaties maatregelen noodzakelijk zijn ('prioritaire problemen'). De locaties worden bepaald door de plandrempel en de vijfjaarlijkse geluidskaart. In het actieplan is als plandrempel een geluidsbelasting van 65 dB vastgesteld. Het is niet realistisch om van een lagere plandrempel uit te gaan, want het beschikbare budget laat dat niet toe. Uit de geluidskaart blijkt dat de geluidsbelasting van de woningen aan de Winterdijk in 2006 niet boven de plandrempel lag. Dat betekent dat deze locatie in het actieplan niet als 'prioritair probleem' wordt beschouwd. Daarom zijn er in het actieplan dus geen maatregelen zoals geluidsschermen en snelheidsverlaging opgenomen. Voor uitgebreidere informatie over de vraag waarom er voor een bepaalde locatie geen maatregelen in het actieplan staan, verwijs ik u naar het antwoord op veelgestelde vraag 1 in hoofdstuk 3.</p> <p>Meer informatie over snelheidsverlaging als maatregel om geluid te verminderen kunt u nalezen in het antwoord op de veelgestelde vraag 2.</p>

<b>Volgnummer:</b> 28	<b>Naam:</b> Provincie Zeeland
<b>Gedateerd:</b> 22 april 2008	<b>adres:</b> Postbus 6001
	<b>plaats:</b> 4330 LA Middelburg
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>Volgens het Besluit omgevingslawaaai moet in een actieplan een plandrempeel worden aangegeven. Wij verzoeken u in het actieplan een plandrempeel voor stille gebieden op te nemen. Wij verzoeken u acties in het actieplan op te nemen voor de aanpak van prioritaire problemen bij stille gebieden.</p> <p>De stille gebieden in de provincie Zeeland staan niet op de geluidsbelastingkaart. Wij verzoeken u de stille gebieden in de provincie Zeeland te vermelden op de geluidsbelastingkaart.</p> <p>Gemeentegrenzen op de geluidbelastingkaart voor rijkswegen zijn niet in overeenstemming met de werkelijke grenzen. Met name geldt dit voor de gemeenten Kapelle en Goes op de kaarten 22 en 23. Wij verzoeken u dit te herstellen.</p>	<p>Ik heb in het actieplan geen aparte plandrempeel voor stille gebieden opgenomen omdat stille gebieden als bedoeld in art. 115 van de Wet geluidhinder en nader gedefinieerd in art. 5 van het Besluit omgevingslawaaai niet behoren tot de geluidgevoelige terreinen zoals die zijn omschreven in artikel 1 van de Wet geluidhinder en waarvoor een plandrempeel moet worden vastgesteld.</p> <p>Om dezelfde reden heb ik in het actieplan geen extra maatregelen opgenomen ter bescherming van stille gebieden.</p> <p>In het Besluit omgevingslawaaai (art. 23) is aangegeven dat in een actieplan in elk geval het beleid ter bescherming van stille gebieden wordt beschreven. Dit beleid kunt u vinden in paragraaf 1.3.2 van het actieplan. Kort samengevat komt dit beleid erop neer dat gemeenten en provincies het voortouw hebben bij de bescherming van stille gebieden. In de uitvoering van projecten houdt het Rijk rekening met dit beleid. Dat houdt in dat in de voorbereiding van projecten onder meer getoetst wordt aan de doelstellingen die voor deze gebieden zijn geformuleerd (waaronder eventueel grenswaarden van de geluidsbelasting).</p> <p>Formeel staat de vaststelling van de geluidsbelastingkaart niet open voor zienswijzen. Volledigheidshalve merk ik op dat voor de stille gebieden gebruik is gemaakt van een ondergrond (versie 2004) met alle <i>stille</i> gebieden (die in het kader van de Wet milieubeheer zijn vastgesteld) en van informatie van gemeenten en provincies met betrekking tot de andere door gemeenten of provincies aangewezen <i>stille</i> gebieden. Het blijkt dat deze kaart (nog) geen <i>stille</i> gebieden in de provincie Zeeland heeft, waardoor deze ook niet in de geluidkaart zijn terug te vinden. Terecht merkt u op dat de geluidkaart op dit punt onvolledig is. Ik zal deze omissie in de eerstvolgende editie van de geluidkaart (die uiterlijk in 2012 moet worden vastgesteld) herstellen. Deze omissie heeft geen consequenties voor de inventarisatie van de geluidsknelpunten en maatregelen, daarom kies ik ervoor om de geluidkaart over het jaar 2006 niet te herzien.</p>

<b>Volgnummer:</b> 29	<b>Naam:</b> Gemeente Amsterdam, Dienst Milieu en Bouwtoezicht
<b>Gedateerd:</b> 24 april 2008	<b>adres:</b> Postbus 922 <b>plaats:</b> 1000 AX Amsterdam
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>1. Criteria voor treffen van maatregelen</p> <p>In het Ontwerp Actieplan ontbreken de criteria op basis waarvan de prioriteit en de doelmatigheid van de pre-NoMo maatregelen en de uiteindelijke NoMo maatregelen bepaald worden. Hierdoor wordt niet duidelijk of de meest urgente knelpunten ook als eerste zullen worden opgelost. Ik verzoek u duidelijke criteria in het definitieve actieplan op te nemen.</p>	<p>In paragraaf 6.2 van het actieplan zijn vijf criteria opgesomd die zijn gebruikt om de projecten te selecteren waar pre-NoMo maatregelen zullen worden getroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geluidsknelpunten waar fysiek bron- en/of overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn;</li> <li>• de mogelijkheid om innovatieve maatregelen, uit het Innovatieprogramma Geluid, toe te passen;</li> <li>• locaties waar de maatregelen effectief zijn om het aantal woningen met een geluidsbelasting hoger dan 65 dB terug te dringen;</li> <li>• de geluidsmaatregelen moeten doelmatig zijn. Dat wil zeggen, de kosten van de maatregelen moeten in verhouding staan tot de effecten op de woningen;</li> <li>• mogelijkheid om aan te sluiten bij al geplande wegwerkzaamheden voor beheer- en onderhoud.</li> </ul> <p>Indirect speelt in deze criteria ook de hoogte van de toekomstige geluidsbelasting zonder maatregelen (de mate van urgentie) een rol. Dit is het geval bij het criterium dat de te treffen maatregelen doelmatig moeten zijn. Hierbij is een doelmatigheids criterium gehanteerd dat tot meer budget voor maatregelen leidt naarmate de toekomstige geluidsbelasting zonder maatregelen hoger is. Een locatie komt eerder in aanmerking voor het treffen van een pre-NoMo maatregel als deze urgenter is in termen van geluidsbelasting. Urgentie speelt dus een rol, maar ook de andere criteria hebben meegespeeld bij de selectie van de pre-NoMo maatregelen.</p> <p>De formele start van de uitvoering van de 'NoMo-sanering' vindt plaats in 2011. Deze nieuwe, integrale saneringsoperatie ten aanzien van woningen met een geluidsbelasting van meer dan 65 dB wordt in de periode 2011-2020 voor het hele netwerk afgewerkt. Zowel de criteria die daarbij gebruikt worden als het doelmatigheids criterium dat daarbij gehanteerd wordt, zijn nog niet vastgesteld. Daarom kan daarop in het actieplan nog niet worden vooruitgelopen.</p>
<p>2. Bepaling van knelpunten</p> <p>Door enkele technische beperkingen in de geluidskaart wordt, met name in de Amsterdamse situatie van de A10-West, de geluidbelasting zoals bepaald in de geluidskaart onderschat en kunnen woningen ten onrechte niet als geluidknelpunt zijn aangemerkt. Het gaat om de vaste waarneemhoogte van 4 meter en het geen rekening houden met de fysieke ligging van de toe- en afritten van de A10 West.</p>	<p>De geluidskaart heeft tot doel om inzicht te geven in de geluidssituatie ten gevolge van rijkswegen op nationale schaal. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van de standaardkarteringsmethode zoals die in bijlage 3 van de Regeling omgevingslawaai is voorgescreven. De waarneemhoogte van 4 meter is daarin een vast gegeven dat rechtstreeks voortvloeit uit de onderliggende Europese richtlijn. Dat daarmee geen recht gedaan wordt aan de geluidsbelasting in bepaalde specifieke situaties is duidelijk. In de nieuwe, integrale saneringsoperatie in het kader van de Nota Mobiliteit die in de periode 2011-2020 wordt uitgevoerd, worden de locaties waar maatregelen worden getroffen daarom niet alleen op basis van de knelpunten uit de geluidskaart geselecteerd. Per wegvak wordt voor het hele netwerk bepaald of zich daar geluidsbelastingen van meer dan 65 dB (kunnen) voordoen, en of het treffen van maatregelen dan doelmatig is. Daarbij wordt ook een verantwoorde modellering van knooppunten en aansluitingen gehanteerd. Bovendien zal daarbij ook met toekomstige ontwikkelingen die van invloed zijn op de geluidsbelasting rekening worden gehouden. Op dit moment is deze nieuwe saneringsoperatie in voorbereiding. Naar verwachting kan deze in de volgende periode van opstellen van geluidskaart en actieplan (uiterlijk vast te stellen in resp. 2012 en 2013) nader worden beschreven.</p>

<b>Volgnummer:</b> 29	<b>Naam:</b> Gemeente Amsterdam, Dienst Milieu en Bouwtoezicht
<b>Gedateerd:</b> 24 april 2008	<b>adres:</b> Postbus 922 <b>plaats:</b> 1000 AX Amsterdam
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>3. Schiphol-Amsterdam-Almere</p> <p>a. De verbreding van de A10, als onderdeel van het tracé Schiphol-Amsterdam-Almere, is volgens de planning van Rijkswaterstaat voorzien in 2011-2013. Dit valt dus binnen de periode van dit Actieplan Omgevingslawaaï. In het Ontwerp Actieplan wordt niet ingegaan op de maatregelen die getroffen worden bij wegbreedingen of -verbredingen terwijl dit een grote impact heeft op het omgevingslawaaï.</p> <p>b. Amsterdam stelt zich op het standpunt dat de leefbaarheid voor de omliggende woonbuurten als gevolg van deze verbreding niet mag verslechteren. De Tweede Kamer heeft uitgesproken (motie Haverkamp * Vermeij, 2008) om de snelwegverbreding goed in te passen in de dicht bebouwde stedelijke omgeving. In het licht van dit streven, en zoals blijkt uit de door de Stadsregio Amsterdam uitgevoerde studie, is het toepassen van een overkapping ter plaatse van de A10 oost een passende maatregel. Wij verzoeken u dan ook om deze maatregel in het Actieplan op te nemen.</p>	<p>a. Het actieplan beschrijft de voorgenomen maatregelen die ten tijde van een inventarisatie medio 2007 als voldoende vaststaand zijn beoordeeld. Voor de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere is nog geen tracébesluit vastgesteld. Daarom zijn de maatregelen die hiervoor zullen worden getroffen nog niet bekend, en kunnen om die reden nog niet in het actieplan worden opgenomen. Dat betekent niet dat er in de planperiode van 2008-2013 geen maatregelen getroffen zullen worden. De opsomming van voorgenomen maatregelen in het actieplan is een momentopname. In de volgende periode van opstellen van geluidskaart en actieplan (uiterlijk vast te stellen in respectievelijk 2012 en 2013) zal blijken welke maatregelen daadwerkelijk zijn uitgevoerd in de periode 2008-2013, en wat het effect daarvan is geweest. Voor meer informatie verwijs ik u naar het antwoord op veelgestelde vraag 1 in hoofdstuk 3.</p> <p>b. Het actieplan is niet bedoeld om op de besluitvorming in projecten vooruit te lopen. Zoals ik in het voorgaande al heb aangegeven, is voor de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere nog geen tracébesluit vastgesteld. Daarom zijn de maatregelen die hiervoor zullen worden getroffen nog niet bekend, en kunnen om die reden ook nog niet in het actieplan worden opgenomen.</p>
<p>4. 80 km/uur op ring A10</p> <p>Uit de samenvatting van het onderzoek wat u recent door TNO heeft laten uitvoeren blijkt dat het instellen van een 80 km/uur regime op de A10 West een succesvolle maatregel tegen luchtverontreiniging is. Daarnaast leidt een snelheidsverlaging ook tot enigszins lagere geluidsniveaus. Gelet op de positieve milieueffecten van deze maatregel verzoeken wij u de 80 km zone uit te breiden naar de gehele ring A10. Tevens verzoeken wij u het volledige TNO rapport openbaar te maken.</p>	<p>Het actieplan omgevingslawaaï van rijkswegen heeft uitsluitend betrekking op het geluid van rijkswegen en is daarom niet de plaats om, zo dat al noodzakelijk is, ten behoeve van verbetering van de luchtkwaliteit (snelheids)maatregelen te treffen. Voor meer informatie over de doeltreffendheid en wenselijkheid van snelheidsverlaging als geluidsmaatregel verwijs ik u naar het antwoord op de veelgestelde vraag 2 in hoofdstuk 3.</p> <p>Eveneens bericht ik u dat ik voornemens ben om nog voor het zomerreces een brief over de effecten van het instellen van de 80 km/uur regimes aan de Tweede kamer te sturen. Het rapport waar u op doelt zal dan ook aan de Kamer worden gezonden, en vanaf dat moment openbaar zijn.</p>
<p>5. Gevelisolatie</p> <p>De maatregelen in het Ontwerp Actieplan hebben hoofdzakelijk betrekking op de aanleg van stillere wegdekken en op de bouw van geluidsschermen. Er doen zich echter ook situaties voor waarin de plandrempel wordt overschreden maar waar deze maatregelen, in verhouding tot het aantal knelpuntwoningen, te kostbaar zijn. In het Actieplan zou voor deze gevallen de mogelijkheid voor geluidisolatie van de gevel op kosten van het Rijk moeten worden opgenomen.</p>	<p>Het actieplan is op dit punt inderdaad onvoldoende duidelijk. Ik zal daarom in paragraaf 4.2 van het actieplan deze informatie toevoegen.</p> <p>In het kader van een project moeten soms geluidsmaatregelen worden afgewogen. Indien dit gebeurt, geldt een verplichting om het wettelijke binnenniveau te garanderen wanneer maatregelen om de geluidsbelasting op de gevel te beperken niet doelmatig zijn. In het actieplan wordt aan die wettelijke verplichting niet getornd. Ook bij de sanering in het kader van de Nota Mobiliteit die in de periode 2011-2020 wordt uitgevoerd, zal zonodig gevelisolatie worden ingezet om het wettelijke binnenniveau te garanderen wanneer maatregelen om de geluidsbelasting op de gevel te beperken niet doelmatig blijken of onvoldoende doeltreffend zijn om het binnenniveau onder de grenswaarde te brengen.</p>

<b>Volgnummer:</b> 29	<b>Naam:</b> Gemeente Amsterdam, Dienst Milieu en Bouwtoezicht
<b>Gedateerd:</b> 24 april 2008	<b>adres:</b> Postbus 922 <b>plaats:</b> 1000 AX Amsterdam
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>6. Bronmaatregelen</p> <p>Stille voertuigen en stille banden zijn, mits breed toegepast, kosteneffectieve maatregelen om de geluidbelasting te beperken. In het Ontwerp Actieplan wordt de aanscherping van de emissie eisen van voertuigen en de introductie van stille banden als onderdeel van het Europese beleid beschreven. Graag verzoeken wij u om bij de Europese Commissie aan te dringen op een aanscherping van de EU-geluidseisen voor voertuigen. Tevens dringen wij erop aan om, vooruitlopend op Europese regelgeving, het toepassen van stille banden in Nederland financieel te stimuleren en zo mogelijk verplicht te stellen.</p>	<p>Nederland maakt zich in Europees verband sterk voor het aanscherpen van de geluidseisen aan banden én aan voertuigen. Omdat dit ontwikkelingen zijn waarover alleen in internationaal verband afspraken kunnen worden gemaakt, is het weinig zinvol hier in het nationale actieplan uitgebreid op in te gaan.</p> <p>Voor het financieel stimuleren van stille banden wordt op dit moment niet gekozen. Stillere (en zuinigere) banden hoeven niets meer te kosten dan normale banden. Er zou daarom hooguit een klein bedrag (bijvoorbeeld € 10) aan subsidie kunnen worden gegeven. In verhouding tot de administratieve kosten van zo'n maatregel levert dit geen voordeel op.</p> <p>Het op nationaal niveau verplicht stellen van stille banden biedt eveneens weinig soelaas. Bij de Europese Unie wordt al een aangescherpte bandenrichtlijn uitgewerkt. Nederland heeft voorgesteld om deze omstreeks 2012 van kracht te laten worden. Een nationaal traject van verplichtstellen kost eveneens de nodige tijd. Bovendien is een dergelijke verplichting mogelijk strijdig met gemaakte afspraken in het verband van de Wereld Handelsorganisatie (WTO).</p>
<p>7. Woonboten nabij A10 Zuid</p> <p>Langs de A10 Zuid, ter hoogte van het knooppunt de Nieuwe Meer, is een grote woonbotenconcentratie aanwezig met 180 ligplaatsen. De plandrempel van 65 dB wordt bij 43 woonboten overschreden. Hoewel woonboten volgens de Wet geluidhinder niet als geluidgevoelige bestemmingen zijn aangewezen, is hier wel sprake van permanente bewoning en ondervinden de bewoners ernstige geluidhinder. Graag verzoeken wij u om in het definitieve Actieplan maatregelen op te nemen om de geluidbelasting bij deze locatie te verlagen.</p>	<p>Woonboten zijn voor de Wet geluidhinder inderdaad geen geluidsgevoelige bestemmingen. Het actieplan is een bundeling van de bestaande regelgeving en het bestaande beleid, en beoogt niet nieuw beleid te introduceren. In het actieplan worden woonboten daarom niet als geluidsgevoelige bestemming meegeteld. Zie ook het antwoord op zienswijze nummer 25.</p>
	<p>Voor de beantwoording van uw zienswijze over het ontwerp-actieplan van drukbereden hoofdspoorwegen verwijs ik u naar de Nota van Antwoord bij het Actieplan omgevingslawaai van drukbereden hoofdspoorwegen. Voor de beantwoording van uw zienswijze over het ontwerp-actieplan van de luchthaven Schiphol, verwijs ik u naar de Nota van Antwoord bij het Actieplan Omgevingslawaai van de luchthaven Schiphol.</p>

<b>Volgnummer:</b> 30	<b>Naam:</b> Dhr. G.A. Krone
<b>Gedateerd:</b> 22 april 2008	<b>adres:</b> Het Loo 24 <b>plaats:</b> 7641 SB Wierden
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<b>Zienswijzen "Reactie van toepassing op alle drie actieplannen":</b>	
1. In de actieplannen is niet aangegeven hoe de invoergegevens zijn verwerkt tot de resultaten en conclusies. Kan hierover nadere achtergrondinformatie ter beschikking worden gesteld?	In paragraaf 2.1 van de actieplannen staat dat de Standaard Karteringsmethode is gebruikt om de geluidskaart samen te stellen. In de Regeling Omgevingslawaai is deze karteringsmethode wettelijk voorgeschreven. Daarnaast heb ik de randvoorwaarden in acht genomen die zijn genoemd in deze regeling en in het Besluit Omgevingslawaai, zoals de geluidsklassen waarover moet worden gerapporteerd, de waarneemhoogte waarop de geluidsbelastingen moeten worden bepaald, de (vaste) verhouding tussen woningen en bewoners die moet worden aangehouden, en de afrondingen die op de verschillende resultaten moeten worden toegepast. De effecten van de geplande maatregelen op de omgeving zijn voor elk wegvak van 100 m bepaald aan de hand van kentallen en vervolgens gesommeerd voor heel Nederland.
2. Het detailniveau van de resultaten is te summier. Vanwege de afronding op honderdtallen zullen de effecten van toekomstige investeringen in geluidbeperkende maatregelen meestal niet navolgbaar zijn. Een monitoring in 2012/2013 is dientengevolge op voorhand discutabel. Hoe kijkt u daar tegen aan?	Het primaire doel van de berekende effecten is niet het monitoren van de investering in maatregelen. De Europese Commissie genereert uit de geluidskaart en het actieplan landelijke totaalcijfers voor een vergelijkend overzicht van de lidstaten. Daarvoor zijn heel precieze gegevens op individueel woningniveau niet nodig.  In het Besluit omgevingslawaai is overigens de afronding op honderdtallen voorgeschreven. Daarbij merk ik op dat een meer gedetailleerde presentatie van de resultaten ook een zekere mate van schijn nauwkeurigheid met zich mee zou brengen. De standaard karteringsmethode in combinatie met de vaste waarneemhoogte van 4 meter leidt in een aantal gevallen tot een over- of onderschatting van de werkelijk optredende geluidsbelastingen. Voor het doel van de geluidskaart en het actieplan is dat geen groot bezwaar.
3.a. Voor zover ik kan nagaan heeft er geen afstemming plaatsgevonden over de te hanteren brongegevens voor geluidskaarten en actieplannen tussen Rijk, provincies en agglomeratiegemeenten. Kan nader inzicht worden gegeven of afstemming heeft plaatsgevonden en anders waarom dat niet nodig zou zijn?  b. Is het naar uw mening niet nodig dat de burger wordt geïnformeerd over de totale geluidsbelasting van zijn woonomgeving?  c. Heeft het Rijk ook middelen beschikbaar voor de uitvoering van de provinciale actieplannen en de actieplannen van de gemeenten binnen de agglomeraties?	a. Zowel in de periode dat de geluidskaarten gemaakt zijn, als in de periode dat de actieplannen zijn opgesteld hebben overleggen plaatsgevonden. Deze zijn geïnitieerd door bureau Polka. Rijkswaterstaat heeft aan al deze overleggen deelgenomen. Rijkswaterstaat heeft de brongegevens van rijkswegen en de voorgenomen maatregelen aan alle partijen ter beschikking gesteld. Zij zijn echter niet verplicht om deze gegevens te gebruiken.  b. Ja, ik vind het nodig om het publiek te informeren over de totale geluidsbelasting in zijn woonomgeving. De verplichting hiervan is neergelegd bij gemeenten die horen bij een agglomeratie. Uw gemeente behoort niet tot één van de agglomeraties en dus wordt u niet geïnformeerd over de totale geluidsbelasting. In de Wet geluidhinder staat dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de provincies u afzonderlijk informeren over de geluidsbelasting van respectievelijk de rijksinfrastructuur en de provinciale wegen.  c. Nee, het Rijk heeft hiervoor geen middelen beschikbaar. Provincies en gemeenten binnen een agglomeratie zijn zelf verantwoordelijk voor het opstellen van een actieplan voor geluidsbronnen die zij zelf beheren.
4. De verwachte effecten van maatregelen worden in het actieplan zeer positief voorgesteld. Door de groei van het verkeer zal een deel van het effect tenietgedaan kunnen worden. Kan hiervoor een nuancering in het actieplan worden aangebracht?	Deze nuancering is al aangebracht in het ontwerp-actieplan. Dit kunt u in het actieplan voor rijkswegen lezen op bladzijde 24, in de derde alinea onder tabel 3.1.
5. Welke politieke en financiële zekerheidsstellingen zijn er dat de voorgenomen maatregelen in het actieplan voor de periode 2008-2013 ook daadwerkelijk in die periode zullen en kunnen worden uitgevoerd?	De meeste opgenomen voorgenomen maatregelen vloeien voort uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Financiering hiervan is daarmee verzekerd. Ik heb bewust geen maatregelen opgenomen in het actieplan waarvan realisatie in de periode 2008-2013 nog te onzeker was. In de eerste alinea van paragraaf 3.3 van het ontwerp-actieplan voor rijkswegen staat dat de lijst een momentopname is waarop wijzigingen zijn voorbehouden. Dit betekent dat de kans groter is dat er in de periode 2008-2013 nog maatregelen bij zullen komen dan dat er maatregelen in die periode onuitgevoerd blijven.
6. Wat is de (politieke) zekerheidsstelling van de reservering van een bedrag van 650 miljoen Euro voor geluidbeperkende maatregelen in de periode 2011 tot en met 2020?	Dit bedrag is door de Tweede Kamer geaccordeerd en in de begroting van mijn ministerie gereserveerd voor dit doel.

<b>Volgnummer:</b> 30	<b>Naam:</b> Dhr. G.A. Krone
<b>Gedateerd:</b> 22 april 2008	<b>adres:</b> Het Loo 24
	<b>plaats:</b> 7641 SB Wierden
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<b>Zienswijzen "Reactie op het Actieplan rijkswegen":</b>	
1. Onder het kopje "Sanering" in hoofdstuk drie van het actieplan wordt aangegeven dat de saneringsoperatie nog tot na 2020 zal doorlopen. Hoe valt dit te rijmen met de positieve verwachting in het Actieplan?	Het betreft hier twee verschillende operaties. De autonome sanering wordt sinds 1986 uitgevoerd door de gemeenten en het ministerie van VROM. Deze zal naar verwachting in 2020 nog niet voltooid zijn. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat voert in de periode 2011-2020 een nieuwe, extra operatie uit om de geluidsdoelstelling van de Nota Mobiliteit te verwezenlijken. Deze doelstelling is het aanpakken van alle locaties langs het hele wegennet met geluidsbelastingen van meer dan 65 dB daar waar dat doelmatig is. In wezen staan deze twee operaties los van elkaar. In de uitvoering zal echter naar zoveel mogelijk samenloop en samenhang worden gestreefd. Mogelijk kan dit ook een versnellend effect hebben op de afronding van de autonome sanering.
2. Waarom is in het Actieplan een plandrempel van 65 dB genomen (overeenkomend globaal met $L_{etmaal} = 67$ dB(A))? En wordt dan bedoeld de waarde inclusief of exclusief de aftrek op basis van artikel 110g Wet geluidhinder.  Voor de goede orde: Oorspronkelijk lag de saneringsdrempel op 55 dB(A). Bij de aanpassing van de Wet geluidhinder op 1 januari 2007 is deze drempel verhoogd naar 60 dB(A). Wordt nu in dit Actieplan een plandrempel van 67 dB(A) gehanteerd? Zo ja, wat is daar dan de motivering van?	U stelt impliciet dat de plandrempel 7 dB boven de saneringsgrenswaarde van de Wet geluidhinder ligt. Ik ben het niet met deze stelling eens. De saneringsdrempelwaarde van 60 dB(A) uit artikel 88 Wet geluidhinder kan niet rechtstreeks worden vergeleken met de plandrempel van 65 dB in het actieplan. De saneringsdrempelwaarde heeft betrekking op de geluidsbelasting door het verkeer in 1986, en is inclusief een aftrek van 5 dB op basis van art. 110g Wet geluidhinder. De plandrempel in het actieplan heeft betrekking op de geluidsbelastingen van de geluidskaart, die 2006 als peiljaar hebben, en is exclusief de aftrek op basis van art. 110g Wet geluidhinder. Daarnaast hebben deze waarden een andere technische onderbouwing, zoals de dosismaat en de rekenmethode.
3. Is er niet een toetsing door de Rijksoverheid nodig (ook zonder dat er sprake is van de aanleg of reconstructie van de weg, en buiten de EU-Richtlijn om) van de provinciale doelstellingen voor stiltegebieden? Of is het beleid voor het afwegen van maatregelen voor stiltegebieden gelijk te stellen met het beleid gericht op de EHS? En wat is dat beleid dan precies?	Bij de uitvoering van projecten houdt het Rijk rekening met beleid dat gemeenten en provincies hebben geformuleerd ter bescherming van stille gebieden. Dat houdt in dat in de voorbereiding van projecten mede getoetst wordt aan de doelstellingen die voor deze gebieden zijn geformuleerd, waaronder eventueel grenswaarden van de geluidsbelasting. Zie voor meer informatie hierover het antwoord op zienswijze 28.
4. V&W en VROM bereiden op dit moment een wijziging van het normenstelsel voor (o.a. invoering van de GeluidsProductiePlafonds, kortweg GPP's). Voor zover ik thans heb begrepen is bij de eerste vaststelling van de GPP's de heersende geluidbelasting vermeerderd met 1.5 dB uitgangspunt. In feite wordt bij de vaststelling van de GPP's nog uitgegaan van een mogelijke toename van het wegverkeer, maar de inventarisaties in de Actieplannen zijn gebaseerd op de verkeersintensiteiten peiljaar 2006 (gemiddelde situatie). De uitgangspunten en doelstellingen in het Actieplan en de ontwikkelingen met betrekking tot de GPP's zijn niet op elkaar afgestemd. Kunt u aangeven waarom dit niet mogelijk is?	Op grond van de Wet geluidhinder moet de geluidskaart betrekking hebben op het jaar voorafgaand aan de vaststelling ervan, dus het jaar 2006. Eveneens op grond van de Wet geluidhinder moeten de knelpunten in het actieplan gebaseerd worden op die geluidskaart, dus eveneens op het jaar 2006. Het is dus niet mogelijk om in het actieplan rekening te houden met andere toekomstige ontwikkelingen dan de voorgenomen maatregelen die in het actieplan zijn opgenomen. Op bladzijde 24 van het actieplan, in de derde alinea onder tabel 3.1, is daarom aangegeven dat het uiteindelijke effect van die maatregelen in de toekomst kan afwijken van de effecten die nu in het actieplan zijn vermeld.  Daarnaast stelt u terecht dat de wetswijziging voor geluidsproductieplafonds nog in voorbereiding is. De Tweede en Eerste Kamer moeten deze wetswijziging nog behandelen. Ook hierom kan ik hier in het actieplan nog niet op vooruitlopen.
5. Is u bekend dat het effect van ZOAB of tweelaags ZOAB mede afhankelijk is van de onderhoudstoestand van het wegdek. Zou het Actieplan ook een relatie moeten hebben met (periodiek) onderhoud aan wegdekken ?	Ja, dit is mij bekend. Voor alle wegdektypen kan de onderhoudstoestand van het wegdek van invloed zijn op de geluidseigenschappen. Voor de geluidskaart is gebruik gemaakt van de standaardkarteringsmethode zoals die in de Richtlijn omgevingslawaai is voorgeschreven. Deze rekenmethode behandelt het effect van wegdekken middels de methode $C_{wegdek}$ , zoals die ook opgenomen is in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. De rekenmethoden gaan uit van gemiddelde onderhoudstoestand van het wegdek. Gezien het detailniveau van het actieplan wordt mijns inziens voldoende rekening gehouden met de onderhoudstoestand van wegdekken.
6. Is u bekend dat stiller asfalt op grote afstanden van een weg (vanuit fysische wetten) geen merkbaar effect heeft ? De geluidreducties van tweelaags ZOAB op milieubeschermingsgebieden worden dan ook overschat.	Dat het effect van geluidsreducerende wegdekken (evenals van andere geluidsmaatregelen) op grotere afstanden afneemt, is mij bekend. Wat betreft de rekenmethode die gehanteerd is, ook voor het bepalen van het effect van tweelaags ZOAB op milieubeschermingsgebieden, verwijs ik u naar het antwoord bij punt 5.

<b>Volnummer:</b> 30	<b>Naam:</b> Dhr. G.A. Krone
<b>Gedateerd:</b> 22 april 2008	<b>adres:</b> Het Loo 24
	<b>plaats:</b> 7641 SB Wierden
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
	Voor de beantwoording van uw zienswijzen over de ontwerp-actieplannen omgevingslawaaï van drukbereden hoofdspoorwegen en van de luchthaven Schiphol verwijs ik u naar de respectievelijke Nota's van Antwoord bij de Actieplannen omgevingslawaaï van drukbereden hoofdspoorwegen en van de luchthaven Schiphol.

<b>Volgnummer:</b> 31	<b>Naam:</b> Gemeente Zaanstad
<b>Gedateerd:</b> 25 april 2008	<b>adres:</b> Postbus 2000
	<b>plaats:</b> 1500 GA Zaanstad
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
In het ontwerp-actieplan rijkswegen is als plandrempel de waarde van 65 dB opgenomen. Deze waarde is zonder de correctie van 2 dB in gevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder. Rekening houdend met deze correctie en de nieuwe dosismaat $L_{den}$ , kan gesteld worden dat de plandrempel 5 dB boven de saneringsgrenswaarde van de Wet geluidhinder ligt.	U stelt dat de plandrempel in het actieplan 5 dB boven de saneringsgrenswaarde van de Wet geluidhinder ligt. Ik ben het niet met deze stelling eens. De saneringsdrempelwaarde van 60 dB(A) uit artikel 88 Wet geluidhinder kan niet rechtstreeks worden vergeleken met de plandrempel van 65 dB in het actieplan. De saneringsdrempelwaarde heeft betrekking op de geluidsbelasting door het verkeer in 1986, en is inclusief een aftrek van 5 dB op basis van art. 110g Wet geluidhinder. De plandrempel in het actieplan heeft betrekking op de geluidsbelastingen van de geluidskaat, die 2006 als peiljaar hebben, en is exclusief de aftrek op basis van art. 110g Wet geluidhinder. Daarnaast hebben deze waarden een andere technische onderbouwing, zoals de dosismaat en de rekenmethodiek.
Wij kunnen ermee instemmen dat u in eerste instantie prioriteit geeft aan die situaties met een hoge geluidsbelasting. Maar wij vinden ook dat in geval de saneringsgrenswaarde van 60 dB(A) van de Wet geluidhinder wordt overschreden en er beheer- en onderhoudswerkzaamheden aan de rijkswegen worden uitgevoerd gelijktijdig daarmee geluidbeperkende maatregelen moeten worden meegenomen. In ieder geval zal in die situaties met meer dan 60 dB op de gevels van woningen, gestreefd moeten worden naar stillere typen asfalt.	Ik kan niet aan uw verzoek voldoen om de gevraagde maatregelen in het actieplan op te nemen.  Wanneer er sprake is van "saneringswoningen" langs een rijksweg dient het gemeentebestuur (eenmalig) een programma van maatregelen in bij de Minister van VROM, die daar dan subsidie voor kan verlenen. De programmering van deze subsidies houdt geen gelijke tred met het beheers- en onderhoudsprogramma van Rijkswaterstaat, zodat samenloop van sanering en beheer en onderhoud niet altijd mogelijk is.  Wel bestaat er al meer dan 15 jaar een aantal werkafspraken met de Minister van VROM. Die houden het volgende in: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wanneer er sprake is van "saneringswoningen" waarvoor nog geen saneringsprogramma is vastgesteld, en de rijksweg wordt gereconstrueerd (bijvoorbeeld: uitbreiding met extra rijstrook), neemt Rijkswaterstaat de saneringsverplichting over van het ministerie van VROM, en wordt de sanering gelijktijdig met de reconstructie van de rijksweg uitgevoerd;</li> <li>• Bij groot onderhoud van snelwegen wordt altijd een wegdek van Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) toegepast, behalve op plekken waar dat technisch niet mogelijk is. Dat wordt ook gedaan als de geluidsbelastingen op woningen lager dan 60 dB zijn, en/of wanneer er geen saneringsverplichting (meer) bestaat.</li> </ul> <p>Hier voeg ik nog aan toe dat Rijkswaterstaat in de periode 2011-2020 een extra saneringsoperatie gaat uitvoeren voor woningen met een geluidsbelasting boven de plandrempel van 65 dB. Dit volgt uit de Nota Mobiliteit. Uiteraard zal dan maximaal gebruik gemaakt worden van de mogelijkheid om dit te laten samenlopen met beheer en onderhoud en eventuele andere projecten. Er wordt dan per wegvak onderzocht of en waar maatregelen als een stiller wegdek doelmatig zijn. De geluidsbelasting op woningen speelt daarbij een belangrijke rol, maar ook de dichtheid van de bebouwing langs een wegvak.</p> <p>Ik ben van mening dat hiermee voldoende waarborg wordt geboden voor de aanpak van bestaande geluidshinder langs rijkswegen.</p>
Langs de rijkswegen 7 en 8 komen binnen de gemeente Zaanstad in gevolge een overeenkomst tussen de gemeente en Rijkswaterstaat binnen vijf jaar geluidschermen ter hoogte van de woonwijken Poelenburg, PelderHoornseveld, Westerkoog en Kalf. De overeenkomst hiervoor is, net voordat het ontwerp-actieplan is gepubliceerd, ondertekend. Wij zijn van mening dat deze geluidbeperkende maatregelen alsnog in het definitieve actieplan moeten worden opgenomen.	Ik kan niet aan uw verzoek voldoen, om de volgende redenen.  In het actieplan staat een overzicht van projecten die in de planperiode 2008-2013 zullen worden uitgevoerd. Dit overzicht is een momentopname van de situatie medio 2007. Recentere ontwikkelingen zijn niet in het actieplan verwerkt. Ten minste elke vijf jaar worden de geluidskarten en het actieplan geactualiseerd. Om deze reden acht ik het niet zinvol om voor het definitieve actieplan de inventarisatie uit 2007 aan te passen aan de laatste inzichten en de effecten van de voorgenomen maatregelen opnieuw door te rekenen. Dat betekent niet dat maatregelen die niet in het actieplan zijn opgenomen, ook niet in de periode 2008-2013 getroffen zullen worden. Voor meer achtergrondinformatie hierover verwijs ik u naar het antwoord op veelgestelde vraag 1 in hoofdstuk 3.

<b>Volgnummer:</b> 33	<b>Naam:</b> Milieudienst West-Holland
<b>Gedateerd:</b> 24 april 2008	<b>adres:</b> Postbus 159
	<b>plaats:</b> 2300 AD Leiden
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>Enkele specifieke woningen aan de Ommedijkseweg te Leiden zijn op de geluidkaart van de gemeente Leiden ingedeeld in de contourklasse van 65 tot en met 69 dB <math>L_{den}</math>, terwijl eigen berekeningen een niveau van 67 tot 73 dB opleveren. Op de geluidkaart van rijkswegen zijn deze woningen niet goed zichtbaar en ook in figuur 5.1 "Inventarisatie van woningen boven de plandrempel (65 dB <math>L_{den}</math>)" van het "Actieplan omgevingslawaai van rijkswegen" van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van 15 februari 2008 is niet duidelijk of deze woningen zijn meegenomen bij het betreffende wegvak.</p> <p>Wij verzoeken daarom om aan te geven of de plandrempel bij deze woningen wordt overschreden. Wanneer dat het geval is, verzoeken wij tevens om aan te geven welke maatregelen getroffen zullen worden inclusief bijbehorende planning.</p>	<p>Uw verzoek om de geluidkaart aan te passen of te verduidelijken ten aanzien van deze specifieke woningen kan ik niet inwilligen. Formeel staat de geluidkaart niet open voor zienswijzen. Voor de volledigheid merk ik wel op dat het doel van de geluidkaart van rijkswegen is om inzicht te geven in de geluidssituatie ten gevolge van rijkswegen op nationale schaal. Vergelijking van de geluidsniveaus uit deze geluidkaart met een geluidkaart op gemeentelijke schaal of met nog meer gedetailleerde berekeningen kunnen verschillen opleveren. Deze verschillen kunnen optreden door bijvoorbeeld het gebruik van verschillende rekenmethodes of invoergegevens.</p> <p>De door u genoemde woningen blijken ook in de geluidkaart van rijkswegen een geluidsbelasting te hebben die hoger is dan de plandrempel van 65 dB. Voor de huidige planperiode 2008 tot 2013 zijn echter nog geen geluidsmaatregelen voorzien. Deze woningen blijven uiteraard wel voor de volgende perioden in beeld. Zowel de geluidkaart als het actieplan zal ten minste elke vijf jaar geactualiseerd worden. Uw verzoek om voor de huidige planperiode voor deze woningen maatregelen en een planning in het actieplan op te nemen, kan ik daarom ook niet inwilligen. Voor meer informatie over de uitvoering van geluidsmaatregelen, onder meer in het kader van de Nota Mobiliteit, verwijs ik naar algemeen antwoord 1 in hoofdstuk 3.</p>

<b>Volgnummer:</b> 34	<b>Naam:</b> Bewonerssteunpunt Alexanderpolder
<b>Gedateerd:</b> 24 april 2008	<b>adres:</b> Marinus Bolkplein 11
	<b>plaats:</b> 3067 AK Rotterdam
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
In het "Innovatieprogramma Geluid" worden drie acties genoemd om de geluidshinder door rijkswegen te minimaliseren. Wat wij hierbij missen is de optie van het toepassen van de 80 km/h restrictie bij de geluidsknelpunten. Deze optie kost relatief weinig geld en heeft een meetbaar effect op het milieu; de geluidsoverlast wordt teruggedrongen en de luchtkwaliteit verbetert daarmee.	<p>Snelheidsverlaging kan soms uitkomst bieden, maar er kleven ook nadelen aan. Daarom is snelheidsverlaging geen standaardmaatregel, maar wordt deze alleen ingezet als zonder snelheidsverlaging niet aan wettelijke maximumnormen kan worden voldaan. Voor meer algemene informatie hierover verwijs ik u naar het antwoord op veelgestelde vraag 2 in hoofdstuk 3.</p> <p>Over uw opmerking over verbetering van de luchtkwaliteit merk ik op dat geluidsmaatregelen langs snelwegen waar mogelijk worden gecombineerd met luchtkwaliteitsmaatregelen. Geluidsmaatregelen die ook effect hebben op luchtkwaliteit zijn bijvoorbeeld hoge(re) schermen. Een snelheidsbeperking levert niet op elke locatie een verbetering van de luchtkwaliteit én een vermindering van het geluid op.</p>

<p><b>Volgnummer:</b> 37</p> <p><b>Gedateerd:</b> 28 april 2008</p>	<p><b>Naam:</b> Bewonersvertegenwoordigers cluster Noord in CROS</p> <p>Dhr. R.N. van den Brink</p> <p><b>adres:</b> Meervlietstraat 73</p> <p><b>plaats:</b> 1981 BK Velsen-Zuid</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b></p>	<p><b>Antwoord</b></p>
<p>Ten onrechte komt de gemeente Velsen niet voor bij de hinder veroorzaakt door wegverkeer. Vermoedelijk geldt dit ook voor de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Heiloo. Zeer druk bereden wegen als de A9, de A22, de A208, de N203 veroorzaken in de wijde omgeving significante hinder die niet veronachtzaamd, en actief teruggedrongen zou moeten worden.</p>	<p>Velsen, Beverwijk en Heemskerk staan inderdaad niet apart in de tabellen bij de geluidskaart voor rijkswegen, maar dit betekent niet dat aan eventuele knelpunten in die gemeenten geen aandacht wordt geschonken. Uit de afweziging van knelpunten in het actieplan blijkt echter dat er geen (prioritaire) knelpunten in deze gemeenten zijn. Daarom staan er voor deze gemeenten geen maatregelen in het actieplan.</p> <p>De geluidskaart voor rijkswegen over het jaar 2006 staat op de website <a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/omgevingslawaai">www.rijkswaterstaat.nl/omgevingslawaai</a>. Op deze kaart wordt inzicht gegeven in de geluidsbelasting door het wegverkeer op rijkswegen. De geluidsbelasting in alle door u genoemde gemeenten is hierin meegenomen. In de tabellen bij deze geluidskaart met gegevens per gemeente komen Velsen, Beverwijk en Heemskerk echter niet voor. De reden hiervoor ligt vast in het Besluit omgevingslawaai, een wettelijke regeling over het maken van geluidskaarten. Dit besluit schrijft voor dat de zogenaamde "agglomeratiegemeenten" niet in de tabel voor rijkswegen horen te staan, omdat agglomeratie-gemeenten zelf al tabellen moeten maken. Agglomeratiegemeenten zijn gemeenten die behoren tot een van de zes aangewezen "agglomeraties" (groepen van gemeenten). Velsen, Beverwijk en Heemskerk behoren tot de agglomeratie Amsterdam/Haarlem, en zijn daarom niet in de tabellen bij de geluidskaart voor rijkswegen opgenomen. Uitgeest en Heiloo behoren niet tot een agglomeratie, en komen daarom wel in de tabellen bij de geluidskaart voor rijkswegen voor.</p> <p>Wanneer uit een volgende editie van de geluidskaart toch één of meer knelpuntlocaties naar voren zouden komen, zullen deze in een volgende editie van het actieplan aan bod komen. Voor meer algemene informatie hierover verwijs ik u naar het antwoord op veelgestelde vraag 1 in hoofdstuk 3.</p> <p>Uw zienswijze gaat voor een deel over provinciale wegen. De geluidskaart van Rijkswaterstaat heeft alleen betrekking op rijkswegen. Voor de geluidssituatie ten gevolge van provinciale wegen, verwijs ik u naar de geluidskaarten en actieplannen van de betreffende provincie. Overigens zijn provincies niet voor alle provinciale wegen in Nederland verplicht om een geluidskaart over het jaar 2006 te maken. Alleen wegen waarop jaarlijks minimaal 6 miljoen motorvoertuigen passeren vallen onder deze verplichting. In de provinciale geluidskaarten zult u dus de wegen waar minder voertuigen passeren niet terugvinden.</p> <p>Voor de beantwoording van uw zienswijze over het ontwerp-actieplan van de luchthaven Schiphol, verwijs ik u naar de nota van antwoord bij het actieplan van Schiphol.</p>

<b>Volgnummer:</b> 38	<b>Naam:</b> Buurtcommissie Buitenhof, werkgroep Verkeer en Geluid
<b>Gedateerd:</b> 25 april 2008	Mr. J. Sijbrandij
	<b>adres:</b> Langewoldlaan 12
	<b>plaats:</b> 9727 DD Groningen
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
U noemt een groot aantal punten in uw brief. In onderstaande antwoord vat ik de kernpunten van uw zienswijze samen en beantwoord ik deze per kernpunt. De gebruikte nummering correspondeert met de nummering in uw brief.	
<p><b>Nummers 1 t/m 4, 12 en 13:</b></p> <p>De geluidskaart van Rijkswaterstaat is onder andere opgesteld voor de A7 ter hoogte van de woonwijk Buitenhof. Deze kaart laat zien dat de geluidsbelastingcategorie 55-59 dB tot aan de bedrijven reikt welke aan de grens liggen van onze woonwijk. Voor deze wijk, die ligt langs de A7 tussen Hoogkerk en het Stadspark, heeft de provincie Groningen in 1997 een hogere grenswaarde voor het verkeerslawaai van de A7 verleend van 54 dB(A). Rekening houdend met de aftrek van 3 dB(A) als gevolg van de verwachting dat het verkeer in de toekomst stiller wordt, betekent dit dat de geluidsbelasting op de woningen maximaal 57 dB(A) zou mogen zijn. Volgens de geluidskaart van Rijkswaterstaat wordt dat niveau nog niet overschreden. De gemeente Groningen heeft onlangs echter door middel van een meting bij een woning op ongeveer 300 meter van de snelweg gemeten dat de werkelijke geluidsbelasting op diverse dagen hoger is dan 60 dB(A), met pieken tot 89,5 dB(A). Ook uit eerdere berekeningen van de gemeente is gebleken dat de waarden worden overschreden. Daarnaast blijkt uit de digitale geluidkaarten van het RIVM dat de geluidsbelasting ter hoogte van de langs de A7 gelegen woningen meer dan 60 dB(A) is.</p> <p>Volgens de Europese richtlijn omgevingslawaai en de Wet geluidhinder moet de geluidskaart de bestaande of een voorspelde geluidssituatie beschrijven. We zijn van mening dat de metingen van de gemeente Groningen de bestaande situatie beter aangeven dan berekeningen. Het is ons niet duidelijk waarom Rijkswaterstaat niet is uitgegaan van de metingen van de gemeente.</p> <p>Wij verwachten dat de geluidsbelasting de komende jaren nog verder zal stijgen als gevolg van de verbreding van de Ring Zuid en de verwachte verbreding van de A7 ter hoogte van de Buitenhof.</p>	<p>U brengt een groot aantal zienswijzen in over de geluidskaart over het jaar 2006 die medio vorig jaar is vastgesteld. De geluidskaart staat volgens de Wet geluidhinder echter niet open voor zienswijzen. Voor de volledigheid ga ik toch op uw punten in.</p> <p>De geluidskaart heeft tot doel om inzicht te geven in de geluidssituatie als gevolg van rijkswegen op nationale schaal. Vergelijking van de geluidsniveaus uit de geluidskaart met andere berekeningen of metingen kan en zal verschillen opleveren, bijvoorbeeld door het gebruik van verschillende rekenmethodes of invoergegevens, gebruik van etmaalwaarde of <math>L_{den}</math> (dat zijn verschillende zogenaamde "dosismaten" die de wet gebruikt), gemiddelde of piekniveaus, meetperiode, etc. Op de Internet site waar het RIVM de genoemde digitale geluidskaart presenteert staat om die reden ook de volgende waarschuwing: "De kwaliteitsindicatie kan niet worden gebruikt in het kader van normtoetsing en er kunnen geen rechten aan worden ontleend.". Daarbij moet u ook bedenken dat de geluidskaart op de internetsite van het RIVM het opgetelde ("gecumuleerde") geluidsniveau van alle belangrijke geluidsbronnen weergeeft, dus ook van bijvoorbeeld het bedrijventerrein, en de geluidskaart van rijkswegen alleen over het geluid van de rijksweg gaat.</p> <p>Voor de geluidskaart over het jaar 2006 die Rijkswaterstaat heeft opgesteld, is gebruik gemaakt van de standaardkarteringsmethode zoals die in de Richtlijn omgevingslawaai wettelijk is voorgeschreven. Deze methode is globaler dan de rekenmethode die is gebruikt bij het bepalen van de berekeningsresultaten van de gemeente Groningen die in bijlage 2 bij uw zienswijze zijn vermeld. Alleen al om die reden zullen er verschillen zijn. Dat er verschillen zijn met de gemeten waarden die in bijlage 1 van uw zienswijze zijn vermeld, is ook verklaarbaar. Meetwaarden kunnen van dag tot dag sterk verschillen. De dosismaat waarin de geluidskaart wettelijk verplicht moet worden opgesteld, is de jaargemiddelde waarde voor het hele etmaal. Een vergelijking met de gegeven meetresultaten leidt dus per definitie tot verschillen. Dit wil niet zeggen dat de geluidskaart onjuiste resultaten bevat.</p> <p>Wanneer met dergelijke oorzaken van verschillen rekening wordt gehouden, ben ik van mening dat uit de berekeningsresultaten van de gemeente Groningen en uit de gegevens op de internetsite van het RIVM juist niet valt af te leiden dat de vastgestelde hogere grenswaarde voor uw woonwijk in belangrijke mate wordt overschreden. De gemiddelde etmaalwaarde die in de berekeningen van de gemeente Groningen is bepaald, is op slechts één punt na overal lager dan 57 dB(A). Na correctie voor het toekomstig stiller worden van het verkeer, wordt dus volgens deze berekening overal nog steeds voldaan aan de vastgestelde hogere grenswaarde. Ook op de internetsite van het RIVM wordt de geluidsbelasting van het grootste deel van uw woonwijk ingedeeld in de klasse 51-55 dB, wat goed overeenkomt met de resultaten van de geluidskaart van rijkswegen over het jaar 2006.</p> <p>De geluidskaart en het actieplan zullen ten minste elke vijf jaar geactualiseerd worden. Wanneer een eventuele reconstructie van de A7 ter hoogte van uw woonwijk tot een andere geluidssituatie leidt, zal het effect daarvan in een volgende editie van de geluidskaart worden meegenomen. Mij zijn echter geen plannen bekend ter hoogte van uw woonwijk.</p> <p>Ik ben het dus niet met u eens dat de geluidskaart op verkeerde gegevens is gebaseerd en (daardoor) een verkeerd beeld van de geluidssituatie in uw woonwijk geeft.</p>

<p><b>Volgnummer:</b> 38</p> <p><b>Gedateerd:</b> 25 april 2008</p>	<p><b>Naam:</b> Buurtcommissie Buitenhof, werkgroep Verkeer en Geluid</p> <p>Mr. J. Sijbrandij</p> <p><b>adres:</b> Langewoldlaan 12</p> <p><b>plaats:</b> 9727 DD Groningen</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b></p>	<p><b>Antwoord</b></p>
<p><b>Nummer 14:</b></p> <p>Omdat de resultaten van de geluidskaart over het jaar 2006 voor ons onverklaarbaar zijn, vragen wij om alle voor de berekeningen gehanteerde brongegevens zoals aantallen auto's, snelheid, wegdek, meetmethode, en de uitdraai van de akoestische resultaten. Zonodig doet de buurtcommissie een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur. De website van SenterNovem, waar deze gegevens ook te verkrijgen zouden zijn, is al dagenlang onbereikbaar.</p>	<p>De gehanteerde brongegevens zal ik u sturen.</p> <p>De te gebruiken rekenmethode is wettelijk voorschreven (zie ook bovenstaand antwoord). De geluidskaart van rijkswegen kunt u vinden op de website <a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/omgevingslawaai">www.rijkswaterstaat.nl/omgevingslawaai</a>. De website van SenterNovem is niet onbereikbaar, maar het gedeelte waarop de brongegevens staan is alleen toegankelijk met een wachtwoord. Dit is verstrekt aan overheden die de gegevens kunnen gebruiken voor hun geluidskaart.</p>
<p><b>Nummers 5 t/m 11 en 18:</b></p> <p>De plandremmel is vastgesteld op 65 dB en is daarmee hoger dan de vastgestelde hogere grenswaarde van 57 dB(A). De vastgestelde plandremmel van 65 dB staat dus niet alleen ten onrechte toe dat een wettelijk vastgestelde hogere grenswaarde niet wordt nageleefd, maar zelfs dat de geluidsbelasting nog verder kan toenemen tot een waarde van 65 dB. Dit betekent dat een verdere verslechtering van de geluidssituatie in de Buitenhof wordt toegestaan en dat juridisch gezien de geluidsoverlast tot 65 dB wordt gedoogd. Wij maken hier om de volgende redenen bezwaar tegen.</p> <p>a. Het toelaten van een (verdere) overschrijding van de wettelijk vastgestelde grenswaarde is in strijd met de Wet geluidhinder. Het actieplan is daarom naar de mening van de buurtcommissie een gedoogbesluit.</p> <p>b. Volgens artikel 8 van de Richtlijn omgevingslawaai moeten de actieplannen gericht zijn op beheersing van de lawaa uitstoot en daar waar nodig tot lawaaiminering leiden. De actieplannen mogen daarom in elk geval geen mogelijkheid bieden om de geluidsbelasting verder te laten toenemen. Het actieplan Omgevingslawaai van rijkswegen is in strijd met dit artikel omdat het onvoldoende motiveert in hoeverre het vaststellen van een plandremmel van 65 dB aan deze doelstelling voldoet.</p> <p>c. Het doel van de Richtlijn is het voorkomen en waar nodig beperken van de lawaa uitstoot. Het toestaan van verslechtering van de geluidssituatie in de Buitenhof is in strijd met artikel 10 van het EG-verdrag, omdat het de verwezenlijking van het doel van de Richtlijn omgevingslawaai bemoeilijkt.</p> <p>d. Gezien het bovenstaande moet voor de wijk Buitenhof een plandremmel van 57 dB(A) in het actieplan worden opgenomen, en moet worden aangegeven op welke wijze de naleving van de vastgestelde hogere grenswaarde van 57 dB(A) wordt gewaarborgd.</p>	<p>a. Het actieplan komt niet in de plaats van de Wet geluidhinder, en stelt dan ook geen vastgestelde hogere grenswaarden buiten werking.</p> <p>Het actieplan brengt alle Nederlandse regelgeving en beleid op het gebied van wegverkeerslawaai op één plaats bij elkaar. Het wordt niet gebruikt om wijzigingen op de bestaande regelgeving in of door te voeren. De verplichtingen vanuit bestaande wet- en regelgeving blijven dan ook onverkort van kracht. Dit betekent voor de wegbeheerder, dat de vastgestelde hogere grenswaarde bij een eventuele toekomstige verbreding van de A7, één van de toetscriteria zal zijn bij de afweging of voor zo'n verbreding geluidsmaatregelen getroffen moeten worden. Maar zolang de A7 niet verbreed wordt, eist de Wet geluidhinder niet van de wegbeheerder dat hij nalevingsmaatregelen treft om aan de vastgestelde hogere grenswaarde te voldoen. Het actieplan doet aan dit wettelijke systeem niets af, maar voegt hier de plandremmel aan toe. Zo kan aan de ernstigste geluidsbelastingen iets gedaan worden, ook al is dat niet wettelijke verplicht.</p> <p>De Nota Mobiliteit beschrijft het nationale verkeers- en vervoerbeleid tot 2020. In deze Nota is gekozen voor een drempelwaarde voor het afwegen van dergelijke extra maatregelen van 65 dB. In het actieplan is deze waarde als plandremmel overgenomen. Deze waarde is onder meer gebaseerd op de verwachting dat het mogelijk is om met het extra budget van 650 miljoen euro dat voor dit soort maatregelen is gereserveerd voor de periode 2011-2020 zoveel mogelijk situaties boven de plandremmel aan te pakken.</p> <p>b. Het actieplan Omgevingslawaai van rijkswegen is in niet strijd met artikel 8 van de Richtlijn Omgevingslawaai.</p> <p>De Europese richtlijn omgevingslawaai eist namelijk niet dat de actieplannen de bestaande situatie uitsluitend mogen 'bevriezen' of verbeteren. De richtlijn laat de lidstaten vrij om een plandremmel vast te stellen op ieder niveau dat correspondeert met de rest van hun geluidsbeleid. Dat beleid kan heel goed inhouden dat het mogelijk is dat de bestaande geluidsbelastingen in sommige gevallen nog toenemen, al dan niet gedurende een beperkte periode. Het is niet verboden om dat ook in de plandremmel tot uitdrukking te brengen.</p> <p>c. Ik ben het niet met u eens dat het toestaan van verslechtering van de geluidssituatie in de Buitenhof het verwezenlijken van het doel van de Richtlijn omgevingslawaai bemoeilijkt. Hierboven heb ik uitgelegd dat de plandremmel een instrument toevoegt aan de bestaande wet- en regelgeving om de ernstigste geluidsbelastingen zoveel mogelijk te reduceren. De plandremmel maakt dus op geen enkele wijze de uitvoering van de bestaande wet- en regelgeving moeilijker.</p> <p>d. Ik zal voor de wijk Buitenhof geen andere plandremmel in het actieplan opnemen, omdat ik uw zienswijze dat de plandremmel van 65 dB in strijd is met de Wet geluidhinder, de Europese richtlijn omgevingslawaai en art. 10 van het EG-verdrag niet deel.</p>

<p><b>Volgnummer:</b> 38</p> <p><b>Gedateerd:</b> 25 april 2008</p>	<p><b>Naam:</b> Buurtcommissie Buitenhof, werkgroep Verkeer en Geluid Mr. J. Sijbrandij</p> <p><b>adres:</b> Langewoldlaan 12</p> <p><b>plaats:</b> 9727 DD Groningen</p>
Kernpunt(en) van de zienswijze(n)	Antwoord
<p><b>Nummers 16 en 17:</b></p> <p>Uit het actieplan voor het gedeelte van de A7 valt niet af te leiden of er de komende 5 jaar een concrete maatregel wordt genomen. Op de geluidsbelastingkaart staat weliswaar een geluidsscherm en of wal aangegeven ter hoogte van de Buitenhof en ter hoogte van Hoogkerk, maar het is ons niet duidelijk welk type maatregel hier precies wordt bedoeld. In welke periode deze maatregel wordt gerealiseerd is eveneens niet duidelijk.</p> <p>Omdat er nu al op een punt (ongeveer 300 meter van de snelweg) verder in de woonwijk een etmaalwaarde is gemeten van 61 dB(A), zullen maatregelen moeten worden genomen welke een reductie van minimaal 4 dB(A) in 2008 tot gevolg hebben.</p> <p>Gelet op de verplichting om maatregelen te treffen om geluidhinder te voorkomen, te beperken of te vermijden, kan dit naar onze mening het beste door in de periode 2008-2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ofwel een transparant geluidsscherm van 3 meter hoog in combinatie met een verlaging van de maximumsnelheid tot 100 km/uur;</li> <li>- ofwel een transparant geluidsscherm van 6 meter hoog.</li> </ul> <p>Daarnaast zijn in de periode 2008-2013 extra maatregelen noodzakelijk indien de A7 ter hoogte van de wijk gereconstrueerd wordt (bijvoorbeeld uitgebreid tot 2x3 rijbanen).</p>	<p>In het actieplan heb ik geen voorgenomen maatregel opgenomen aan de A7 ter hoogte van uw woonwijk. Om de volgende redenen zie ik op dit moment ook geen aanleiding om één van de maatregelen die u voorstelt in het actieplan op te nemen.</p> <p>Zoals ik in het bovenstaande antwoord onder punt a. heb aangegeven is het vanuit een oogpunt van naleven van de vastgestelde hogere grenswaarde niet nodig om een maatregel te overwegen zolang er geen concreet besluit wordt genomen om de A7 te reconstrueren. Daarnaast blijkt uit mijn antwoord op uw punten 1 t/m 4, 12 en 13, dat het onwaarschijnlijk is dat die vastgestelde hogere grenswaarde in uw geval daadwerkelijk wordt overschreden. In de woonwijk is op basis van de geluidskaart over het jaar 2006 ook geen sprake van overschrijding van de plandrempel van 65 dB. Daarom neem ik in het actieplan nu geen extra maatregel op voor De Buitenhof.</p> <p>Maar het blijft altijd mogelijk dat in het kader van andere projecten in de toekomst wel geluidsmaatregelen getroffen zullen worden, zie in dat verband ook algemeen antwoord 1 in hoofdstuk 3.</p>
<p><b>Nummer 7:</b></p> <p>Het schriftelijke actieplan is naar de mening van de buurtcommissie een gedoogbesluit waartegen wel degelijk bezwaar en beroep mogelijk is. Juridisch gezien betekent het immers dat de geluidsoverlast tot 65 dB wordt gedoogd en er geen maatregelen worden vastgesteld zolang de plandrempel van 65 dB niet wordt overschreden.</p>	<p>Het actieplan is geen gedoogbeschikking waartegen u in beroep kunt gaan.</p> <p>Onder punt a van mijn antwoord op uw punten 5 t/m 11 en 18 heb ik al uiteengezet dat het actieplan geen enkele verplichting van de Wet geluidhinder buiten werking stelt en dat de vastgestelde plandrempel niet in de plaats komt van de vastgestelde hogere grenswaarde maar aanvullend daaraan is. Het is dus niet zo dat met het actieplan de geldigheid van de vastgestelde hogere grenswaarde beknop wordt. Het feit dat er voor uw woonwijk geen voorgenomen maatregelen in het actieplan voor deze planperiode (2008-2013) staan, kunt u dus niet beschouwen als een gedoogbeschikking om de vastgestelde hogere grenswaarde niet te hoeven naleven. Wanneer de Wet geluidhinder naleving van de vastgestelde hogere grenswaarde voorschrijft, zal de wegbeheerder daar op dezelfde wijze invulling aan geven als deze zonder de vaststelling van dit actieplan zou hebben gedaan.</p>

<p><b>Volgnummer:</b> 38</p> <p><b>Gedateerd:</b> 25 april 2008</p>	<p><b>Naam:</b> Buurtcommissie Buitenhof, werkgroep Verkeer en Geluid</p> <p>Mr. J. Sijbrandij</p> <p><b>adres:</b> Langewoldlaan 12</p> <p><b>plaats:</b> 9727 DD Groningen</p>
<p><b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b></p> <p><b>Nummer 15:</b>  Het actieplan vermeldt ten onrechte geen aantallen woningen welke bloot staan aan een geluidsbelasting van meer dan 50 dB (nacht) en meer dan 55 dB (dag). Het aangeven van deze aantallen is verplicht blijkens de toelichting op de wet Geluidhinder (Kamerstukken II, 2002/03, 29021 nr. 3, p.37).</p>	<p><b>Antwoord</b></p> <p>Ik ben het niet met uw stelling eens. Het aangeven van deze getallen in het actieplan is niet verplicht.</p> <p>In bijlage F van het actieplan staan de effecten van de voorgenomen maatregelen beschreven, onderverdeeld naar geluidsbelastingsklassen van 5 dB conform de eisen van het Besluit omgevingslawaai. Dat wil zeggen dat voor de hele etmaalperiode (= hele 'dag') de woningen vanaf de geluidsbelastingsklasse 55-59 dB in beeld zijn gebracht, en voor de nachtperiode de woningen vanaf de geluidsbelastingsklasse 50-54 dB.</p> <p>Mogelijk bedoelt u ook met uw opmerking dat u vindt dat deze gegevens per gemeente moesten worden uitgesplitst, zoals ook in de tabellen bij de geluidskaart is gedaan. Dit is voor het actieplan echter niet verplicht vanuit de Wet geluidhinder en het Besluit omgevingslawaai. Omdat het actieplan een momentopname is van een verwachting voor de komende vijf jaar, heb ik ervoor gekozen om voor de bepaling van de effecten van de voorgenomen maatregelen geen hoog detailniveau na te streven. Dat zou slechts schijnnaauwkeurigheid opleveren. Bovendien kunnen de komende vijf jaar ook andere maatregelen aan bod komen dan alleen de maatregelen die nu in het actieplan staan beschreven. Dit is nader toegelicht in het antwoord op de veelgestelde vraag 1 in hoofdstuk 3.</p>

<b>Volgnummer:</b> 39	<b>Naam:</b> Dhr. T. Lassing
<b>Gedateerd:</b> 28 april 2008	<b>adres:</b> Bereklaauw 15
	<b>plaats:</b> 5684 JM Best
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>Uit de geluidskaarten die de gemeente Best heeft vastgesteld blijkt dat de geluidsniveaus in de wijk waar ik woon laag zijn. Dit komt omdat de geluidskaart het geluid middelt over 24 uur. Toch ervaar ik veel geluidsoverlast van het spoor en de rijksweg (A58), vooral van de geluidspieken in de nachtperiode. Ik zou er voor willen pleiten om vooral bij de A58 te kijken naar maatregelen om daar het lawaai richting Best tegen te gaan. Best ligt al tussen van alles, als we één snelweg al als probleem kunnen wegstrepen zou dat veel schelen.</p> <p>Verder zou het goed zijn als er ook uur-kaarten gemaakt worden, waarbij per uur zichtbaar is hoe het er uit ziet. Het zou me niet verbazen als er dan in bepaalde uren een heel ander beeld ontstaat.</p>	<p>Ik kan niet voldoen aan uw verzoek om extra geluidsmaatregelen aan de A58 op te nemen in het actieplan.</p> <p>Ook uit de geluidskaart van rijkswegen die in 2007 is gepubliceerd blijkt namelijk dat de geluidsbelasting in het jaar 2006 in uw woonomgeving ruim onder de laagst weergegeven geluidscontour van 55 dB L<sub>den</sub> en 50 dB L<sub>night</sub> lag. Dit zijn de wettelijke ondergrenzen voor opname in de geluidskaart. Hierom is er geen noodzaak om in het actieplan extra maatregelen voor uw woning op te nemen.</p> <p>Wel merk ik op dat voor het project Randweg Eindhoven separaat onderzoek gedaan is naar geluidsmaatregelen om de geluidssituatie binnen de wettelijke grenzen te houden. Dit zal leiden tot toepassing van bijvoorbeeld 2-laags ZOAB op een groot deel van de Randweg Eindhoven. Voor meer informatie over deze projecten verwijs ik u naar het projectenoverzicht van Rijkswaterstaat (<a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/themas/wegen/projectoverzicht">www.rijkswaterstaat.nl/themas/wegen/projectoverzicht</a>) en naar de Tracébesluiten van die projecten. Momenteel zijn er ook plannen in voorbereiding voor wegverbreding op aangrenzende weggedeelten. Bij het uitwerken van die plannen zal uiteraard ook de geluidssituatie onderzocht worden.</p> <p>Ik kan uw verzoek niet inwilligen om aan de geluidskaart van rijkswegen een overzicht van "uur-kaarten" toe te voegen. In de Regeling omgevingslawaai is de standaardkarteringsmethode voorgeschreven die voor het maken van de geluidskaarten moet worden gebruikt. Deze regeling schrijft voor dat geluidsbelastingen als gemiddelde voor een heel etmaal en voor de hele nachtperiode bepaald moeten worden. Ik kan niet van dat wettelijke voorschrift afwijken.</p> <p>De Regeling omgevingslawaai schrijft dit overigens zo voor, omdat de Europese richtlijn omgevingslawaai, waarop de regeling is gebaseerd, ook van de andere lidstaten vraagt om de geluidskaarten op deze wijze te maken. Alleen wanneer iedereen zich daaraan houdt kan de Europese commissie gegevens van de lidstaten onderling vergelijken, en beoordelen of er aanvullend Europees beleid nodig is of niet.</p> <p>Voor de beantwoording van uw zienswijze over de overlast van treinverkeer, verwijs ik u naar de Nota van Antwoord bij het Actieplan omgevingslawaai van drukbereden hoofdspoorwegen.</p>

<b>Volgnummer:</b> 40	<b>Naam:</b> Gemeente Rotterdam
<b>Gedateerd:</b> 28 april 2008	<b>adres:</b> Postbus 70012 <b>plaats:</b> 3000 KP Rotterdam
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
Wij waarderen het zeer dat u in het concept-actieplan voorstelt om langs (een gedeelte van) de A20 een geluidsscherm te plaatsen. Het geeft aan dat het actieplan meer is dan een optelsom van bestaande activiteiten.	Ik dank u voor deze waardering.
Het aantal kilometers rijkswegen dat de plan-drempel overschrijdt binnen Rotterdam is naar onze mening marginaal vertegenwoordigd in het beheer- en onderhoudsprogramma dat in bijlage D van het ontwerp-actieplan is opgenomen. Langs deze wegen liggen vrijwel alle aandachtswijken van Rotterdam. Rotterdam investeert in deze wijken om de leefbaarheid te verbeteren. In bestaande situaties moet vaak naar bron- of overdrachtsmaatregelen (vaak stil asfalt) gezocht worden. De gemeente doet daarom een beroep op het Rijk om zo veel mogelijk tweelaags ZOAB toe te passen bij het grootschalige onderhoud aan rijkswegen in de regio. Vanuit CROW blijkt dat dit al gauw tussen de 2 en 3 dB ten opzichte van standaard ZOAB geluidswinst oplevert.	<p>Het is niet nodig het actieplan op dit punt aan te passen. In het actieplan is geen uitputtende lijst van projecten voor maatregelen opgenomen, toekomstige veranderingen blijven altijd mogelijk. Toepassing van tweelaags ZOAB blijft mogelijk daar waar groot onderhoud samenvalt met andere projecten.</p> <p>Bijlage D geeft een overzicht van locaties waar nu nog dicht asfaltbeton ligt en in het kader van beheer- en onderhoudsprojecten in de planperiode 2008-2013 ZOAB aangebracht zal worden. De rijkswegen in de omgeving van Rotterdam komen in dit overzicht vrijwel niet voor omdat deze grotendeels reeds van een ZOAB-deklaag voorzien zijn.</p> <p>Het toepassen van tweelaags ZOAB kan inderdaad enkele dB's extra geluidswinst opleveren. Tweelaags ZOAB wordt echter niet zonder meer toegepast bij groot onderhoud, daarvoor kent het ten opzichte van enkellaags ZOAB nog te veel nadelen in termen van grotere onderhoudsbehoefte en snellere vervangingsnoodzaak. Het wordt wel toegepast als geluidsmaatregel bij reconstructie /aanpassingsprojecten waar het technisch mogelijk en vanuit financieel en akoestisch oogpunt doelmatig is. Ook bij de (toekomstige) uitvoering van de maatregelen vanuit de Nota Mobiliteit wordt dit meegenomen. Daar waar groot onderhoud samenvalt met een van deze projecten zal zoveel mogelijk naar gelijktijdige afweging van doelmatige maatregelen worden gestreefd, waarbij de aanleg van tweelaags ZOAB één van de maatregelen is die dan zullen worden afgewogen. Omdat het zwaartepunt van de uitvoering van de maatregelen vanuit de Nota Mobiliteit in de periode 2011-2020 komt te liggen, is in dit eerste actieplan nog geen uitputtende lijst van projecten voor deze maatregelen opgenomen. Het blijft dus altijd mogelijk dat in het kader van andere projecten deze geluidsmaatregelen getroffen zullen worden. Dit heb ik toegelicht in het antwoord op algemene vraag 1 in hoofdstuk 3.</p>
Dilatatievoegen op een gedeelte van de A20 veroorzaken geluidspieken, welke niet mee genomen worden in de normtoetsing, maar wel als zeer hinderlijk ervaren worden. Wanneer deze bij een versnelde uitvoering van het groot onderhoud ook aangepakt worden, draagt dat in belangrijke mate mede bij aan de verbetering van het leefklimaat langs deze weg. Ik verzoek u daarom om een ambitieuze aanpak van het groot onderhoud van de A13 en A20, en meer kilometers van stil asfalt te voorzien.	<p>Uw stelling dat dergelijke geluidspieken niet getoetst worden aan de geluidsnormen van de Wet geluidhinder is correct.</p> <p>Wanneer groot onderhoud wordt uitgevoerd, wordt wel altijd aandacht besteed aan de kwaliteit van de voegovergangen.</p> <p>In het voorgaande heb ik uiteengezet dat in de periode 2011-2020 het hele netwerk onderzocht zal worden op de noodzaak om extra maatregelen te treffen vanuit de Nota Mobiliteit om overschrijding van de plandrempel tegen te gaan, en dat het treffen van deze maatregelen zo mogelijk gecombineerd zal worden met lopende projecten, bijvoorbeeld groot onderhoud. Hierbij zal ook steeds de doelmatigheid van een stiller wegdek worden afgewogen, bijvoorbeeld een wegdek van tweelaags ZOAB. Een concrete toezegging over de termijn waarop deze maatregelen voor de A13 en de A20 zullen worden onderzocht, kan ik u echter nog niet geven.</p>

<b>Volgnummer:</b> 40	<b>Naam:</b> Gemeente Rotterdam
<b>Gedateerd:</b> 28 april 2008	<b>adres:</b> Postbus 70012
	<b>plaats:</b> 3000 KP Rotterdam
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>Ik ben het met u eens dat stillere banden en motoren de meest kosteneffectieve oplossing voor de geluidsproblematiek zijn en dat Europese lobby daarvoor belangrijk is. De gemeente zet zich hier in G4-verband voor in en geeft daarnaast een aantal opties om gedragsveranderingen bij de bevolking te bereiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voorlichtingscampagnes en convenanten met de autobandenbranche;</li> <li>• Subsidie voor gebruik van stille banden en stille motoren.</li> </ul>	<p>Ik vind het verheugend dat de gemeente in G4-verband gelijk optrekt met het Rijk om in Brussel een versnelde invoering van richtlijnen voor stillere voertuigen te bewerkstelligen.</p> <p>Samen met de Minister van VROM bevorder ik ook de toepassing van stille banden. Een voorlichtingscampagne om het gebruik van stillere banden te stimuleren is kortgeleden al van start gegaan.</p> <p>Voor het financieel stimuleren van stille banden op nationaal niveau wordt op dit moment niet gekozen. Stillere (en zuinigere) banden hoeven namelijk niets meer te kosten dan normale banden. Een eventueel subsidiebedrag zou daarom maar klein kunnen zijn (bijvoorbeeld € 10) en de administratiekosten voor zo'n subsidieregeling zouden daarom onevenredig hoog zijn. Het op nationaal niveau verplicht stellen van stille banden heeft eveneens weinig zin omdat dit in Europees verband geregeld wordt. Bij de Europese Unie wordt al een aangescherpte bandenrichtlijn uitgewerkt. Nederland heeft voorgesteld om deze omstreeks 2012 van kracht te laten worden. Een nationaal traject van verplichtstellen kost eveneens de nodige tijd. Bovendien is een dergelijke verplichting mogelijk strijdig met gemaakte afspraken in het verband van de Wereld Handelsorganisatie (WTO).</p>

<b>Volgnummer:</b> 41	<b>Naam:</b> Gemeente Utrecht
<b>Gedateerd:</b> 25 april 2008	<b>adres:</b> Postbus 8406
	<b>plaats:</b> 3503 RK Utrecht
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>In het actieplan staan per rijksweg maatregelen genoemd (geluidsschermen, tweelaags ZOAB) om de geluidsbelasting terug te brengen. Er is echter niet aangegeven welke delen van de rijkswegen het betreft. Wij zouden graag een nadere specificatie opgenomen willen hebben van de wegvakken binnen de gemeente Utrecht.</p> <p>Met betrekking tot het actieplan merk ik op dat er hier niet echt sprake is van nieuw (grensverleggend) geluidsbeleid. Wij vragen de minister om krachtig in te zetten op krachtig internationaal bronbeleid.</p>	<p>Het is niet mogelijk om in het actieplan een specifiek overzicht te geven van de geluidsmaatregelen. Het actieplan geeft een globaal overzicht van de voorgenomen maatregelen in de planperiode 2008 – 2013. De in het actieplan opgesomde projecten voor deze planperiode zijn gebaseerd op een inventarisatie medio 2007. Deze inventarisatie is daarmee een momentopname. De genoemde omvang van de maatregelen wordt beïnvloed door het tempo waarin het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en andere projecten kunnen worden uitgevoerd. Een concrete uitwerking van de maatregelen zal in het kader van de projecten zelf (nog) plaatsvinden.</p> <p>Uw constatering dat het actieplan geen echt nieuw geluidsbeleid bevat, is correct. Het actieplan heeft namelijk als doel om een beeld te schetsen van de bestaande wet- en regelgeving en het bestaande beleid zoals dat is verwoord in de Nota Mobiliteit. In het actieplan is wel een aantal projecten benoemd die vooruitlopen op de uitvoering van die nota, maar er wordt geen uitbreiding op of aanpassing van het beleid nagestreefd in het actieplan. Dat is in overeenstemming met het regeringsbeleid om aan de implementatie van Europese richtlijnen geen verdergaande consequenties voor de bestaande wet- en regelgeving te verbinden dan waartoe deze richtlijnen expliciet verplichten.</p> <p>Ik geef al gehoor aan uw verzoek om krachtig in te zetten op internationaal bronbeleid. Nederland maakt zich in Europees verband sterk voor het aanscherpen van de geluidseisen aan banden en aan voertuigen. Dit zijn ontwikkelingen waarover alleen in internationaal verband afspraken kunnen worden gemaakt. Daarom wordt hier in het nationale actieplan niet uitgebreid op ingegaan.</p> <p>Voor de beantwoording van uw zienswijze over de overlast van treinverkeer, verwijs ik u naar de Nota van Antwoord bij het Actieplan omgevingslawaaï van drukbesteden hoofdspoorwegen.</p>

<b>Volgnummer:</b> 42	<b>Naam:</b> Vereniging Woonschepen Zuid
<b>Gedateerd:</b> 25 april 2008	<b>adres:</b> IJsbaan 68 E
	<b>plaats:</b> 1076 CW Amsterdam
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze(n)</b>	<b>Antwoord</b>
<p>Direct gelegen langs de A10 Zuid-West (knooppunt de Nieuwe Meer), hebben de ca. 500 woonbootbewoners 24 uur per dag te maken met forse geluidsoverlast van (vracht)auto's, treinen en metro's. Op een kwart van de 180 woonboten wordt de plan-drempel van 65 dB overschreden. De VVZ voert al jarenlang strijd om de bewoners tegen de al maar toenemende herrie te beschermen. Inmiddels onderschrijven politici en ambtenaren, dat mensen die in woonschepen wonen ook geluidhinder ervaren en (eigenlijk) recht hebben op bescherming tegen lawaai. De aanpassing van wet en regelgeving zal echter nog enige tijd op zich laten wachten (3 jaar).</p> <p>De discussie is op dit moment niet of woonschepen uiteindelijk een geluidsgevoelige bestemming worden maar wanneer. Eigenlijk moet er alleen een oplossing gevonden worden voor een goede verdeling van de kosten. Wij dringen er bij u op aan om in het "ontwerp-actieplan omgevingslawaai" woonschepen gewoon als reguliere woningen mee te nemen. Laat ons niet de dupe worden van begrotingsperikelen tussen rijk, provincie en gemeenten terwijl ieder weldenkend mens het over de inhoud van toekomstig beleid al eens is.</p>	<p>Ik kan niet aan uw verzoek voldoen om in dit eerste actieplan vooruit te lopen op de inwerkingtreding van een nieuw wettelijk systeem voor het reguleren van de geluidsbelasting ten gevolge van rijkswegen en hoofdspoorwegen. Het actieplan is namelijk een bundeling van de bestaande regelgeving en het bestaande beleid, en daarin vormen woonboten geen geluidsgevoelige bestemmingen.</p> <p>Zoals u terecht opmerkt is een wijziging van de geluidregelgeving voor rijksinfrastructuur in voorbereiding. De Tweede Kamer heeft deze wijziging echter nog niet behandeld. Of, wanneer en in welke vorm precies dit systeem als wet in werking treedt, is daarom nog niet te zeggen. Uw stelling dat iedereen het al over de inhoud van de nieuwe regelgeving eens is en er alleen een oplossing gevonden hoeft te worden voor de verdeling van de kosten, is dan ook voorbarig.</p> <p>Het terugdringen van geluidsbelastingen van meer dan 65 dB in de periode 2011-2020 op grond van de Nota Mobiliteit is al wel bestaand beleid, en ook als zodanig in het actieplan opgenomen. Een saneringsprogramma voor het hele rijkswegennetwerk om aan deze doelstelling gestalte te geven zal ik binnenkort in voorbereiding nemen. Op dit moment vallen woonboten daar dus nog niet onder. Indien dit in de geluidregelgeving gewijzigd wordt dan kunnen woonboten alsnog in dit saneringsprogramma worden opgenomen en in een volgende geluidskaat en actieplan ook als geluidsgevoelige bestemming worden meegeteld.</p>