



# beschikking

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**

Directie  
Wegen en Verkeersveiligheid  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

Steinhagenseweg 2d  
Postbus 97  
3440 AB WOERDEN  
T 0348 - 487 450

**Contactpersoon**

Dhr. W. Soede

T 0348 - 487 450  
bsv@meursgeluid.nl

**Projectnummer**

667.023.00

Datum	16 november 2021
Nummer	IenW/BSK-2021/296276
Betreft	Besluit vaststelling saneringsplan en verlaging geluidproductieplafonds
Programma	Meerjarenprogramma Geluidsanering - Wegen
Project	A20 Nieuwerkerk-Gouda
Bijlage(n)	6

Met dit besluit reageer ik op de brief van 1 november 2021 met kenmerk RWS-2021/37776 waarin Rijkswaterstaat mij verzoekt om het saneringsplan A20 Nieuwerkerk-Gouda van 3 februari 2021 vast te stellen.

Het saneringsplan heeft betrekking op het wegvak van de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda in de provincie Zuid-Holland.

Het saneringsplan bevat bronmaatregelen en afscherpende maatregelen die er toe leiden dat de geluidproductieplafonds op een aantal referentiepunten langs het wegvak moeten worden verlaagd.

## **BESLUIT VASTSTELLING SANERINGSPLAN**

### *Artikel 1*

Gelet op artikel 11.60, eerste lid, van de Wet milieubeheer stel ik het saneringsplan A20 Nieuwerkerk-Gouda van 3 februari 2021 vast. Het saneringsplan heeft betrekking op het wegvak van de A20 tussen km 41,8 en km 48,5. De ligging van het wegvak is weergegeven in bijlage 1 bij dit besluit.

### *Artikel 2*

De maatregelen die ingevolge de vaststelling van het saneringsplan zullen worden getroffen zijn opgenomen in bijlage 2 (tabel) en bijlage 5 (kaarten) bij dit besluit. De bronmaatregelen dienen getroffen te zijn uiterlijk 15 jaar na onherroepelijk worden van dit besluit. De afscherpende maatregelen dienen getroffen te zijn uiterlijk 10 jaar na het onherroepelijk worden van dit besluit.

### *Artikel 3*

Het saneringsplan heeft betrekking op 46 saneringsobjecten. Het gaat hierbij in alle gevallen om woningen. De woningen zijn opgenomen in de tabel in bijlage 3 bij dit besluit. Voor 19 woningen waarop de geluidsbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond na het treffen van de in artikel 2 opgenomen maatregelen hoger is dan 60 dB, onderzoekt Rijkswaterstaat met toepassing van artikel 11.64 van de Wet milieubeheer de noodzaak tot het treffen van geluidwerende maatregelen. Deze woningen zijn aangemerkt in bijlage 3.

### *Artikel 4*

Gelet op artikel 11.65 van de Wet milieubeheer zend ik voor de 11 woningen waarop de geluidsbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond na het treffen van de in artikel 2 opgenomen maatregelen de waarde van 65 dB overschrijdt, een afschrift van dit besluit aan het kadaster. De betreffende woningen zijn aangemerkt in de tabel in bijlage 3 bij dit besluit.

## **BESLUIT VERLAGING GELUIDPRODUCTIEPLAFONDS**

### *Artikel 5*

Gelet op artikel 11.63, tweede lid, en artikel 11.28 van de Wet milieubeheer besluit ik tot verlaging van geluidproductieplafonds op referentiepunten langs de A20. De geluidproductieplafonds worden gewijzigd, zoals opgenomen in bijlage 4 bij dit besluit.

### *Artikel 6*

Gelet op artikel 11.63, derde lid, van de Wet milieubeheer wordt de werking van artikel 5 opgeschort totdat de in artikel 2 genoemde termijn is verstreken, of tot de dag dat ik heb medegedeeld dat de in bijlage 2 bij dit besluit genoemde maatregelen ten genoegen van het bevoegd gezag zijn getroffen.

## **WETTELIJK KADER**

Ingevolge artikel 11.19 van de Wet milieubeheer bevinden zich aan weerszijden van een weg of spoorweg die op de geluidplafondkaart staat referentiepunten. Op deze referentiepunten geldt een geluidproductieplafond, boven welke waarde de geluidproductie van de weg of spoorweg niet mag uitkomen.

Ingevolge artikel 11.56 van de Wet milieubeheer moet de beheerder van een weg of spoorweg waarvoor geluidproductieplafonds gelden (hierna rijksweg respectievelijk hoofdspoorweg genoemd), voor 31 december 2023 de minister verzoeken een saneringsplan vast te stellen. Het derde lid van dit artikel bevat de minimale eisen waaraan het verzoek moet voldoen. Deze eisen zijn aangevuld in artikel 39 van het Besluit geluid milieubeheer. Op grond van artikel 11.60, eerste lid, van de Wet milieubeheer wordt het saneringsplan vastgesteld door de minister.

In het vast te stellen saneringsplan dient te worden onderzocht of de geluidsbelasting op aanwezige saneringsobjecten langs de te saneren delen van de rijksweg kan worden verminderd met doelmatige maatregelen. De saneringsobjecten staan omschreven in artikel 11.57, eerste lid, van de Wet milieubeheer en omvatten 3 categorieën.

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**  
16 november 2021

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2021/296276

1. Woningen en andere geluidsgevoelige objecten die op grond van artikel 88 van de Wet geluidhinder, zoals dat luidde voor 1 januari 2007, of artikel 4.17 van het Besluit geluidhinder tijdig bij de minister zijn gemeld, voor zover deze nog niet zijn gesaneerd, en de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 60 dB vanwege een rijksweg of 65 dB vanwege een hoofdspoorweg (Categorie A saneringsobjecten).
2. Woningen en in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, waarop de geluidsbelasting vanwege een rijksweg of hoofdspoorweg bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 65 dB vanwege een rijksweg of 70 dB vanwege een hoofdspoorweg (Categorie B saneringsobjecten).
3. Woningen en in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, waarop de geluidsbelasting vanwege bij algemene maatregel van bestuur genoemde delen van rijkswegen of hoofdspoorwegen bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 55 dB vanwege een rijksweg of 60 dB vanwege een hoofdspoorweg (Categorie C saneringsobjecten).

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaai

**Datum**  
16 november 2021

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2021/296276

In het saneringsplan wordt er ingevolge artikel 11.59 van de Wet milieubeheer naar gestreefd om met de inzet van doelmatige maatregelen de geluidsbelasting op de gevels van woningen te beperken tot 60 dB vanwege een rijksweg. Bij saneringsobjecten die behoren tot de derde categorie geldt dat ernaar wordt gestreefd om met de inzet van doelmatige maatregelen de geluidsbelasting op de gevels met 5 dB te reduceren ten opzichte van de geluidsbelasting bij geheel benut geluidproductieplafond of tot 60 dB vanwege een rijksweg als dat een lagere geluidsbelasting is. Een woning of een in een bestemmingsplan opgenomen ligplaats voor een woonschip of standplaats voor een woonwagen kan overigens binnen meer dan één categorie saneringsobjecten vallen. In dat geval is de laagst geldende streefwaarde op grond van de toepasselijke categorieën van toepassing.

Ingevolge artikel 11.60, derde lid, van de Wet milieubeheer geeft de minister aan binnen hoeveel tijd na het onherroepelijk worden van het saneringsplan de saneringsmaatregelen uit het saneringsplan moeten worden getroffen. Als de saneringsmaatregelen leiden tot een verlaging van de geluidsbelasting op de betrokken saneringsobjecten, worden de geluidproductieplafonds ingevolge artikel 11.63, eerste en derde lid, van de Wet milieubeheer verlaagd overeenkomstig het geluideffect van die maatregelen zodra deze maatregelen daadwerkelijk zijn getroffen.

Mochten er na vaststelling van het saneringsplan en eventueel verlaging van de geluidproductieplafonds nog saneringsobjecten zijn die een hogere geluidsbelasting bij geheel benut geluidproductieplafond ondervinden dan 60 dB vanwege een rijksweg, dan stelt de beheerder ingevolge artikel 11.64 van de Wet milieubeheer na het onherroepelijk worden van het saneringsplan en het GPP-verlagingsbesluit een onderzoek in naar de geluidwering van de gevels van het betreffende object. Wanneer uit dit onderzoek blijkt dat de binnenwaarde wordt overschreden, doet de beheerder de eigenaar van het object een aanbod tot het treffen van geluidwerende maatregelen.

Voor de saneringsobjecten die ook na uitvoering van de saneringsmaatregelen en een verlaging van het geluidproductieplafond nog een geluidsbelasting bij geheel benut geluidproductieplafond ondervinden van meer dan de maximale waarde van 65 dB als het een rijksweg betreft, wordt op grond van artikel 11.65 van de Wet milieubeheer dit besluit ingeschreven in het kadaster.

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**  
16 november 2021

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2021/296276

## **SPECIFIEKE TOELICHTING OP DIT BESLUIT**

### *Procedureel*

Bij brief van 1 november 2021 heeft Rijkswaterstaat mij verzocht het saneringsplan A20 Nieuwerkerk-Gouda van 3 februari 2021 vast te stellen.

Met het ontwerpbesluit van 8 april 2021 heb ik het voornemen bekend gemaakt om het saneringsplan vast te stellen. Het ontwerpbesluit is op 14 april 2021 bekendgemaakt met een publicatie in de Staatscourant en in dezelfde week met een publicatie in het lokale blad 'Hart van Holland Zuidplas'. Vanaf 15 april heeft het ontwerpbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn door of namens 4 personen en een gemeente zienswijzen op het ontwerpbesluit ingebracht. De zienswijzen zijn beantwoord in de Nota van Antwoord die als bijlage 6 aan dit besluit is toegevoegd.

De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassingen van het saneringsplan. Er zijn ook geen andere wijzigingen in het saneringsplan doorgevoerd.

### *Inhoudelijk*

Het plan heeft betrekking op het wegvak van de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda in de provincie Zuid-Holland. Het wegvak ligt in de gemeente Zuidplas. Langs het wegvak zijn 46 saneringsobjecten aanwezig. Dit betreft alle woningen, gelegen in de gemeente Zuidplas. Voor deze woningen is onderzocht of er maatregelen in aanmerking komen die de geluidsbelasting vanwege de rijksweg op deze objecten verlagen.

In dit onderzoek is een afweging gemaakt tussen de kosten van een maatregel en het geluideffect van deze maatregel. Deze afweging is gemaakt op basis van het zogenoemde doelmatigheidscriterium. Ook is beoordeeld of er sprake is van overwegende bezwaren tegen het treffen van eventuele maatregelen van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard.

De uitkomst van het onderzoek is dat bij 45 saneringsobjecten geluidbeperkende maatregelen, zoals geluidreducerend asfalt of geluidschermen, in aanmerking komen om de geluidsbelasting te verlagen. Bij 1 woning komen geen maatregelen in aanmerking. Met de maatregelen wordt bij 27 woningen de streefwaarde van 60 dB behaald. Bij 18 woningen wordt met deze maatregelen de geluidsbelasting wel verlaagd, maar onvoldoende om de streefwaarde te halen.

Dat bij 19 (18 plus 1) woningen de maatregelen niet voldoende zijn om de streefwaarde te halen, is voor een belangrijk deel het gevolg van het feit dat per locatie waarvoor een maatregel is afgewogen te weinig woningen aanwezig zijn om van dezelfde maatregel te kunnen profiteren. Een maatregel om aan de streefwaarde te kunnen voldoen is daarmee op die locaties niet doelmatig te treffen. Een andere oorzaak is dat er op een locatie sprake is van overwegende bezwaren van technische en landschappelijke aard tegen het treffen van geluidbeperkende maatregelen.

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**  
16 november 2021

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2021/296276

Omdat de geluidsbelasting bij deze 19 woningen bij geheel benut, verlaagd geluidproductieplafond hoger blijft dan 60 dB komen deze woningen na het onherroepelijk worden van dit besluit in aanmerking voor een onderzoek naar de geluidwering van de woning. Als uit dit onderzoek blijkt dat de wettelijke binnenwaarde wordt overschreden, zal Rijkswaterstaat aan de eigenaar van de woning een aanbod doen om geluidwerende maatregelen te treffen.

Op 11 van deze 19 woningen blijft de geluidsbelasting bij geheel benut, verlaagd geluidproductieplafond hoger dan 65 dB. Voor deze woningen geldt dat dit besluit zal worden ingeschreven bij het kadaster.

#### *Akoestisch onderzoek*

Ik kan instemmen met de resultaten van het akoestisch onderzoek, zoals vermeld in het rapport van 3 februari 2021. Ik heb het akoestisch onderzoek getoetst op een aantal uitgangspunten.

- *Gehanteerde geluidregistergegevens*

Voor de berekeningen van de geluidproductieplafonds en het onderzoek naar de geluidsbelasting op de woningen is gebruik gemaakt van de brongegevens in het geluidregister zoals dit gold op 20 november 2020. Daarmee zijn deze gegevens voldoende recent voor gebruik in dit saneringsplan.

- *Berekende geluidsbelasting*

De geluidsbelasting op woningniveau is berekend met gebruikmaking van de gedetailleerde Rekenmethode II, zoals neergelegd in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Met de gehanteerde rekenmethode en uitgangspunten kan ik instemmen.

- *Saneringsobjecten*

Voor dit saneringsplan is vastgesteld dat er sprake is van 46 saneringsobjecten. De wijze waarop deze saneringsobjecten zijn bepaald, is vastgelegd in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek. Met de werkwijze en de conclusies hiervan kan ik instemmen.

#### *Uitgangspunten onderzoek naar maatregelen*

Voor de saneringsobjecten is afgewogen of geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen. Met deze afweging kan ik instemmen omdat hierbij gebruik gemaakt is van het doelmatigheidscriterium dat is vastgelegd in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer. Ook is gekeken naar de technische haalbaarheid en landschappelijke en stedenbouwkundige aspecten en de mogelijkheden van beheer en onderhoud.

### *Uitvoering maatregelen*

Met het oog op efficiëntie en kostenbesparing wil Rijkswaterstaat de uitvoering van de maatregelen zoveel als mogelijk combineren met andere werkzaamheden aan de weg. In dit geval ligt het voor de hand om de maatregelen in samenhang met de voorgenomen verbreding van de A20 uit te voeren.

In het saneringsplan is een globale uitvoeringsplanning van de maatregelen per wegvak opgenomen. Er is gepland dat de bronmaatregelen uiterlijk binnen 15 jaar na het onherroepelijk worden van dit besluit kunnen worden uitgevoerd. Voor wat betreft de afscherpende maatregelen is de planning dat deze binnen 10 jaar na het onherroepelijk worden van dit besluit kunnen zijn getroffen. Ik kan met deze planning instemmen.

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**  
16 november 2021

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2021/296276

### *Opschorting werking besluit verlaging geluidproductieplafonds*

In artikel 6 van het besluit wordt ingevolge artikel 11.63, derde lid, van de Wet milieubeheer de werking van het besluit in artikel 5 tot verlaging van geluidproductieplafonds opgeschort totdat de uitvoeringstermijn voor de maatregelen is verstreken die in artikel 2 is opgenomen, of totdat het bevoegd gezag eerder al heeft bericht dat de maatregelen ten genoegen zijn getroffen. Dit houdt in dat de maatregelen na vaststelling van het besluit tot verlaging van geluidproductieplafonds al wel als nieuwe brongegevens in het geluidregister zullen worden opgenomen, maar dat de verlaagde geluidproductieplafonds op dat moment nog niet direct van kracht worden.

Hierdoor moet bij nieuwe besluiten ter hoogte van de betreffende referentiepunten al wel met de nieuwe brongegevens in het geluidregister rekening gehouden worden, maar hoeft in het jaarlijkse nalevingsverslag van de beheerder pas met de nieuwe maatregelen rekening gehouden te worden nadat die daadwerkelijk zijn gerealiseerd.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,  
voor deze:  
Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï,

*ir. W. Soede*

**Bijlagen bij dit besluit**

1. Overzicht wegvak waar dit besluit betrekking op heeft.
2. Overzicht te treffen saneringsmaatregelen.
3. Overzicht saneringsobjecten.
4. Overzicht te wijzigen geluidproductieplafonds.
5. Kaarten waarop ligging van de referentiepunten en de te treffen maatregelen zijn aangegeven (3 kaartbladen).
6. Nota van Antwoord op het voornemen tot het vaststellen van het Saneringsplan A20 Nieuwerkerk - Gouda en het wijzigen van de geluidproductieplafonds

**Directoraat-generaal****Mobiliteit**

Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**

16 november 2021

**Kenmerk**

IenW/BSK-2021/296276

**Inzien stukken**

Dit besluit en de daaraan ten grondslag liggende stukken liggen vanaf de dag na bekendmaking in de Staatscourant zes weken ter inzage bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaï, Steinhagenseweg 2d, 3446 GP, te Woerden. Alle stukken kunnen ook worden ingezien en gedownload via:  
[www.bureausaneringverkeerslawaaï.nl/rijksinfrastructuur/bekendmakingen](http://www.bureausaneringverkeerslawaaï.nl/rijksinfrastructuur/bekendmakingen).

**Rechtsmiddelen**

Binnen zes weken na de dag van bekendmaking van dit besluit in de Staatscourant kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Raad van State, Afdeling bestuursrechtspraak, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
- e. zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het beroep zich richt.

Voor de behandeling van een beroepschrift wordt een bedrag aan griffierecht geheven. Het niet voldoen aan deze eisen kan leiden tot niet-ontvankelijkheid van het beroepschrift.



# bijlage 1

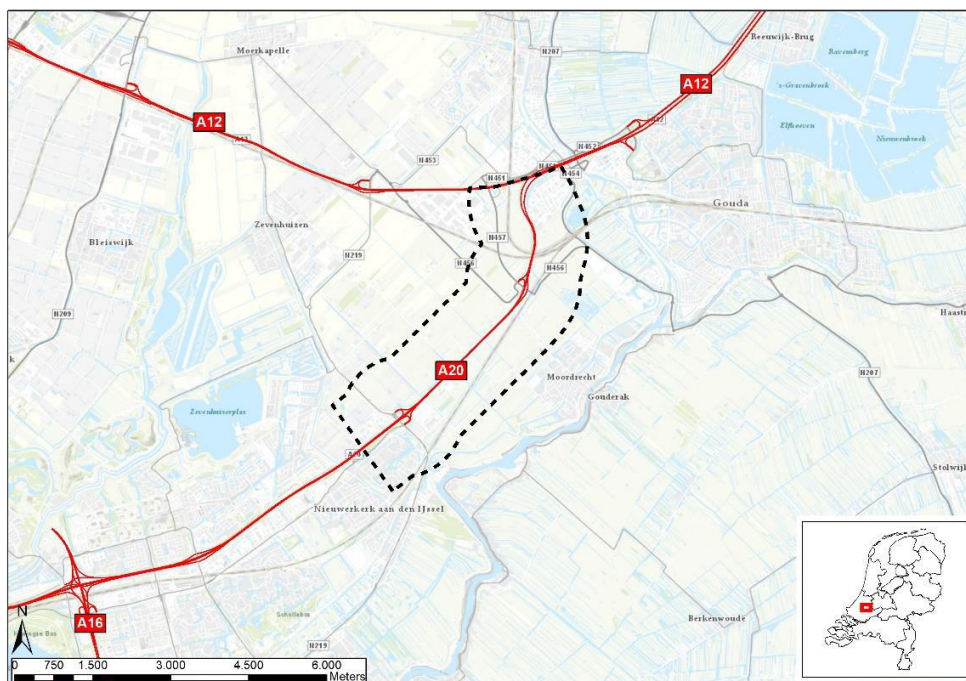
Deze bijlage behoort bij artikel 1 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 16 november 2021 met kenmerk IenW/BSK-2021/296276.

Het wegvak van de A20 waar dit saneringsplan betrekking op heeft, is weergegeven op onderstaande kaart. Het wegvak loopt van km 41,8 tot km 48,5.

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**  
16 november 2021

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2021/296276



Ter waarmeding:

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,  
voor deze:  
Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï,

*ir. W. Soede*





## bijlage 2

Deze bijlage behoort bij artikel 2 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 16 november 2021 met kenmerk IenW/BSK-2021/296276.

De in artikel 2 bedoelde bronmaatregelen zijn de volgende.

Weg	Rijbaan*	Minimale akoestische kwaliteit wegdek	Van (km)	Tot (km)	Lengte (m)
A20	HRL/HRR	Tweelaags ZOAB	41,90	42,80	900
A20	HRL/HRR	Tweelaags ZOAB	44,30	46,10	1.800

\* HRR is Hoofdrijbaan Rechts en HRL is Hoofrijbaan Links

De in artikel 2 bedoelde afscherpende maatregelen zijn de volgende.

Weg	Wegzijde	Type	Hoogte (m)	Van (km)	Tot (km)	Lengte (m)
A20	HRR	Absorberend	4	41,90	42,61	707
A20	HRL	Absorberend	3	44,56	44,64	84
A20	HRL	Absorberend	2	45,17	45,37	199

Ter waarmerking:

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,  
voor deze:  
Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï,

*ir. W. Soede*

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**  
16 november 2021

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2021/296276



## bijlage 3

Deze bijlage behoort bij artikel 3 en 4 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 16 november 2021 met kenmerk IenW/BSK-2021/296276.

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**

Directie  
Wegen en Verkeersveiligheid  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**

16 november 2021

**Kenmerk**

IenW/BSK-2021/296276

	<b>Adres</b>	<b>Postcode</b>	<b>Gemeente</b>	<b>Geveloriëntatie</b>	<b>Waarneemhoogte(m)</b>	<b>Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)</b>	<b>Categorie saneringsobject</b>	<b>Streefwaarde (dB)</b>	<b>Overschrijding streefwaarde (dB)</b>	<b>Geluidafname maatregel (dB)</b>	<b>Geluidsbelasting na maatregel (dB)</b>	<b>Onderzoek binnenwaarde nodig?</b>	<b>Inschrijving Kadaster?</b>	<b>Kadastrale aanduiding</b>
1	Eikenlaan 1	2841LB	Zuidplas	NW	4,5	69	B	60	9	2	67	ja	ja	Gemeente Zuidplas, Sectie D, 3559
2	Middelweg 31	2841LA	Zuidplas	ZO	4,5	67	B	60	7	3	64	ja	-	
3	Rijksweg 3	2841LP	Zuidplas	ZO	4,5	75	B	60	15	6	69	ja	ja	Gemeente Zuidplas, Sectie D, 2644
4	Rijksweg 6	2841LP	Zuidplas	NW	4,5	74	B	60	14	2	72	ja	ja	Gemeente Zuidplas, Sectie D, 2922
5	Rijksweg 7	2841LP	Zuidplas	ZO	4,5	72	B	60	12	6	66	ja	ja	Gemeente Zuidplas, Sectie D, 3593
6	Rijksweg 8	2841LP	Zuidplas	NW	4,5	74	B	60	14	2	72	ja	ja	Gemeente Zuidplas, Sectie D, 2995
7	Rijksweg 9	2841LP	Zuidplas	ZO	4,5	78	B	60	18	8	70	ja	ja	Gemeente Zuidplas, Sectie D, 3150
8	Rijksweg 10	2841LP	Zuidplas	NW	4,5	68	B	60	8	2	66	ja	ja	Gemeente Zuidplas, Sectie D, 3059
9	Spoorweglaan 1a	2841LR	Zuidplas	NW	4,5	72	B	60	12	2	70	ja	ja	Gemeente Zuidplas, Sectie D, 3391
10	Spoorweglaan 3	2841LR	Zuidplas	NW	4,5	66	B	60	6	2	64	ja	-	
11	2e Tochtweg 63	2914LM	Zuidplas	NW	7,5	66	B	60	6	0	66	ja	ja	Gemeente Zuidplas, Sectie D, 2275
12	Albert van 't Hartweg 7	2913LE	Zuidplas	ZO	7,5	70	B	60	10	1	69	ja	ja	Gemeente Zuidplas, Sectie D, 5383
13	Heelkruid 12	2914TW	Zuidplas	W	7,5	66	B	60	6	6	60	-	-	
14	Hoogeveeneweg 1	2913LV	Zuidplas	ZO	7,5	69	B	60	9	2	67	ja	ja	Gemeente Zuidplas, Sectie D, 3295
15	Parallelweg-Zuid 46	2914LG	Zuidplas	NW	4,5	66	B	60	6	2	64	ja	-	
16	Parallelweg-Zuid 48	2914LG	Zuidplas	NW	4,5	66	B	60	6	2	64	ja	-	
17	Parallelweg-Zuid 127	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	66	B	60	6	7	59	-	-	
18	Parallelweg-Zuid 129	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	66	B	60	6	7	59	-	-	
19	Parallelweg-Zuid 131	2914LE	Zuidplas	NW	4,5	66	B	60	6	8	58	-	-	
20	Parallelweg-Zuid 133	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	66	B	60	6	9	57	-	-	
21	Parallelweg-Zuid 133a	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	66	B	60	6	7	59	-	-	
22	Parallelweg-Zuid 135	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	B	60	7	8	59	-	-	

	<b>Adres</b>	<b>Postcode</b>	<b>Gemeente</b>	<b>Geveloriëntatie</b>	<b>Waarneemhoogte(m)</b>	<b>Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)</b>	<b>Categorie saneringsobject</b>	<b>Streefwaarde (dB)</b>	<b>Overschrijding streefwaarde (dB)</b>	<b>Geluidafname maatregel (dB)</b>	<b>Geluidsbelasting na maatregel (dB)</b>	<b>Onderzoek binnenwaarde nodig?</b>	<b>Inschrijving Kadaster?</b>	<b>Kadastrale aanduiding</b>
23	Parallelweg-Zuid 135a	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	66	B	60	6	7	59	-	-	
24	Parallelweg-Zuid 137	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	B	60	7	8	59	-	-	
25	Parallelweg-Zuid 137a	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	B	60	7	8	59	-	-	
26	Parallelweg-Zuid 139	2914LE	Zuidplas	NW	4,5	67	B	60	7	8	59	-	-	
27	Parallelweg-Zuid 141	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	B	60	7	8	59	-	-	
28	Parallelweg-Zuid 143	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	B	60	7	8	59	-	-	
29	Parallelweg-Zuid 145	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	A/B	60	7	7	60	-	-	
30	Parallelweg-Zuid 147	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	A/B	60	7	7	60	-	-	
31	Parallelweg-Zuid 149	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	A/B	60	7	7	60	-	-	
32	Parallelweg-Zuid 151	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	A/B	60	7	7	60	-	-	
33	Parallelweg-Zuid 153	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	A/B	60	7	7	60	-	-	
34	Parallelweg-Zuid 155	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	A/B	60	7	7	60	-	-	
35	Parallelweg-Zuid 157	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	A/B	60	7	7	60	-	-	
36	Parallelweg-Zuid 159	2914LE	Zuidplas	NW	4,5	67	A/B	60	7	7	60	-	-	
37	Parallelweg-Zuid 161	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	A/B	60	7	7	60	-	-	
38	Parallelweg-Zuid 163	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	A/B	60	7	7	60	-	-	
39	Parallelweg-Zuid 165	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	A/B	60	7	7	60	-	-	
40	Parallelweg-Zuid 167	2914LE	Zuidplas	NW	4,5	67	A/B	60	7	7	60	-	-	
41	Parallelweg-Zuid 169	2914LE	Zuidplas	NW	4,5	66	A/B	60	6	7	59	-	-	
42	Parallelweg-Zuid 171	2914LE	Zuidplas	N	4,5	65	A	60	5	7	58	-	-	
43	Parallelweg-Zuid 177	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	A/B	60	7	6	61	ja	-	
44	Parallelweg-Zuid 179	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	A/B	60	7	6	61	ja	-	
45	Parallelweg-Zuid 181	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	B	60	7	5	62	ja	-	
46	Parallelweg-Zuid 183	2914LE	Zuidplas	NW	7,5	67	B	60	7	5	62	ja	-	

**Directoraat-generaal Mobiliteit**  
Directie  
Wegen en Verkeersveiligheid  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**  
16 november 2021

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2021/296276

Ter waarmerking:

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,  
voor deze:  
Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï,

*ir. W. Soede*

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**

Directie  
Wegen en Verkeersveiligheid  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**

16 november 2021

**Kenmerk**

IenW/BSK-2021/296276



## bijlage 4

Deze bijlage behoort bij artikel 5 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 16 november 2021, met kenmerk IenW/BSK-2021/296276.

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**

Directie  
Wegen en Verkeersveiligheid  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**

16 november 2021

**Kenmerk**

IenW/BSK-2021/296276

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verskil [dB]
	X	Y			
14014	103799,79	445415,45	71,7	69,1	-2,6
14015	103729,00	445344,76	71,6	69,0	-2,6
14016	103658,07	445274,22	71,7	69,1	-2,6
14017	103587,14	445203,67	71,7	68,9	-2,8
14018	103516,21	445133,12	71,6	66,2	-5,4
14019	103445,27	445062,58	71,5	68,5	-3,0
14020	103374,34	444992,03	71,6	69,3	-2,3
14021	103303,41	444921,48	71,6	70,2	-1,4
14022	103232,48	444850,93	71,8	71,5	-0,3
14023	103161,57	444780,37	71,6	71,5	-0,1
14024	103090,53	444709,93	71,9	71,8	-0,1
14025	103019,55	444639,44	71,8	71,7	-0,1
14030	101887,18	443636,53	69,9	67,7	-2,2
14031	101808,30	443575,00	70,5	68,1	-2,4
14032	101729,38	443513,52	70,6	68,2	-2,4
14033	101650,46	443452,04	70,6	68,2	-2,4
14034	101571,68	443390,38	70,8	68,6	-2,2
14035	101492,83	443328,81	68,7	67,5	-1,2
14036	101413,81	443267,45	67,9	67,5	-0,4
14037	101334,75	443206,16	68,1	67,9	-0,2
14038	101256,06	443144,38	67,7	67,5	-0,2
14039	101177,15	443082,89	67,2	67,1	-0,1
14040	101096,74	443023,41	63,0	62,9	-0,1
14041	101014,60	442966,32	63,0	62,9	-0,1
14042	100931,90	442910,04	63,7	63,6	-0,1
14043	100847,91	442855,70	68,4	68,3	-0,1
20297	100788,92	442668,89	70,9	70,8	-0,1
20299	100959,28	442773,71	68,1	68,0	-0,1
20301	101125,44	442885,09	68,4	68,3	-0,1
20302	101206,61	442943,51	68,4	68,3	-0,1
20303	101286,23	443004,04	69,8	69,7	-0,1
20304	101365,07	443065,58	70,4	70,3	-0,1
20305	101444,04	443126,97	70,8	70,6	-0,2
20306	101523,23	443188,07	70,5	69,9	-0,6
20307	101602,23	443249,41	70,8	65,1	-5,7
20308	101680,89	443311,19	70,7	60,5	-10,2
20309	101759,55	443372,97	70,7	59,8	-10,9
20310	101838,93	443433,82	70,7	59,6	-11,1
20311	101917,98	443495,09	70,4	59,9	-10,5
20312	101996,80	443556,67	70,0	60,8	-9,2
20313	102804,57	444255,17	71,6	71,5	-0,1

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verskil [dB]
	X	Y			
20317	103086,41	444539,11	71,9	71,8	-0,1
20319	103228,39	444680,03	71,7	71,6	-0,1
20320	103299,42	444750,44	71,8	71,6	-0,2
20321	103370,55	444820,76	71,7	70,7	-1,0
20322	103441,43	444891,33	71,6	69,5	-2,1
20323	103512,30	444961,91	71,7	69,3	-2,4
20324	103583,18	445032,48	71,7	69,2	-2,5
20325	103654,05	445103,06	71,7	69,2	-2,5
20326	103719,29	445163,77	71,4	68,9	-2,5
20327	103785,94	445231,52	71,4	68,8	-2,6
20328	103849,76	445295,06	71,3	68,8	-2,5
31092	104660,39	446781,67	69,8	69,7	-0,1
31093	104629,76	446686,75	67,8	67,7	-0,1
31095	104499,09	446543,02	61,5	61,4	-0,1
31096	104435,45	446468,51	60,2	59,8	-0,4
31097	104488,07	446396,08	63,6	63,3	-0,3
31098	104544,61	446331,56	67,4	67,2	-0,2
31099	104506,62	446239,12	68,2	67,7	-0,5
31100	104461,72	446149,95	69,0	67,3	-1,7
31101	104410,09	446064,39	70,0	68,0	-2,0
31102	104352,17	445982,85	70,1	67,8	-2,3
31103	104287,81	445906,39	69,6	67,3	-2,3
31104	104220,37	445832,62	68,9	66,7	-2,2
31105	104149,42	445762,13	68,5	66,1	-2,4
31106	104078,47	445691,65	69,3	66,2	-3,1
31107	104007,53	445621,16	71,3	64,9	-6,4
31108	103936,58	445550,67	71,5	65,1	-6,4
31109	103865,63	445480,18	71,6	68,7	-2,9
31112	102511,59	444147,16	70,6	70,5	-0,1
31114	102345,13	444041,91	67,6	67,4	-0,2
31115	102245,42	444042,88	65,2	64,9	-0,3
31116	102148,24	444030,03	63,5	63,0	-0,5
31117	102077,68	443961,19	62,3	61,4	-0,9
31119	102126,49	443825,83	70,6	68,7	-1,9
31120	102044,44	443757,42	69,9	67,8	-2,1
31121	101966,57	443699,05	69,7	67,5	-2,2
32068	102155,31	443683,77	70,1	67,6	-2,5
32069	102238,36	443746,74	70,8	69,3	-1,5
32070	102079,58	443624,72	70,1	62,3	-7,8
32071	102364,43	443683,87	61,1	60,2	-0,9
32072	102441,29	443746,86	64,2	63,8	-0,4
32073	102467,06	443841,91	66,3	66,1	-0,2
32074	102494,18	443937,29	69,2	69,1	-0,1
32076	102629,56	444084,13	71,3	71,2	-0,1
32077	102702,22	444152,85	71,4	71,3	-0,1
32078	103905,19	445354,26	71,6	69,1	-2,5
32079	103975,89	445425,00	71,6	69,1	-2,5
32080	104046,58	445495,73	71,4	68,9	-2,5
32081	104117,28	445566,47	70,8	68,3	-2,5

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**

Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**

16 november 2021

**Kenmerk**

IenW/BSK-2021/296276

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
32082	104187,98	445637,21	68,9	66,7	-2,2
32083	104258,67	445707,95	68,7	66,5	-2,2
32084	104329,27	445778,78	69,3	67,0	-2,3
32085	104396,39	445852,92	70,4	68,0	-2,4
32086	104457,82	445931,80	70,8	68,5	-2,3
32087	104525,97	446004,92	69,6	68,0	-1,6
32088	104592,15	446079,66	64,9	63,9	-1,0
32089	104650,62	446160,80	63,0	62,3	-0,7
32090	104697,46	446248,92	62,0	61,4	-0,6
32091	104725,70	446344,47	61,7	61,5	-0,2
32093	104727,38	446543,82	69,0	68,9	-0,1
32094	104749,71	446641,23	69,7	69,6	-0,1
32098	104841,97	447017,53	69,2	69,1	-0,1

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**

Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**

16 november 2021

**Kenmerk**

IenW/BSK-2021/296276

Ter waarmerking:

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,  
voor deze:  
Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï,

ir. W. Soede



## bijlage 5

Deze bijlage behoort bij artikel 2 en artikel 5 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 16 november 2021 met kenmerk IenW/BSK-2021/296276.

Op de hiernavolgende kaarten (3 bladen) is de ligging weergegeven van de te wijzigen referentiepunten alsmede de locatie van de te treffen bron- en afschermende maatregelen.

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**

Directie  
Wegen en Verkeersveiligheid  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**

16 november 2021

**Kenmerk**

IenW/BSK-2021/296276





# Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

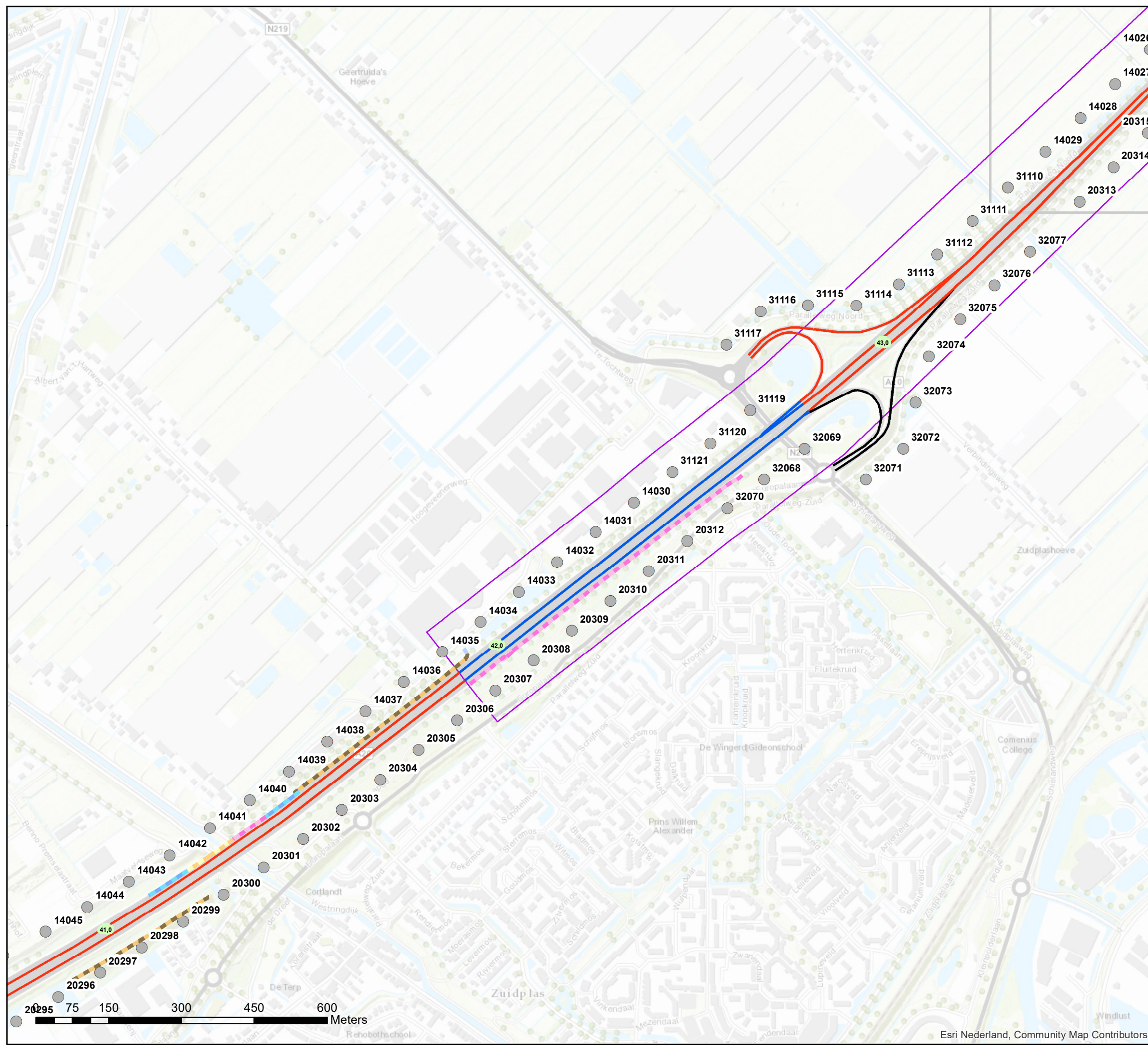
## Legenda

### Schermhoogte

- 1 tot 2 meter
- 2 tot 3 meter
- 3 tot 4 meter
- 4 tot 5 meter
- 5 tot 6 meter

### Wegdektypes stap 3

- DAB
- ZOAB
- 2LZOAB
- Referentiepunten
- Inpassingsgebied stap 3
- Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten  
MJPG\_A20 clusters\_02\_04\_05\_06\_07

Schaal: 1:7.500  
Datum: 19-1-2021  
Pagina 1 van 3





# Bijlage stap 3-1: Afschermdende objecten

## Legenda

### Schermhogte

2 tot 3 meter

3 tot 4 meter

### Wegdektypes stap 3

DAB

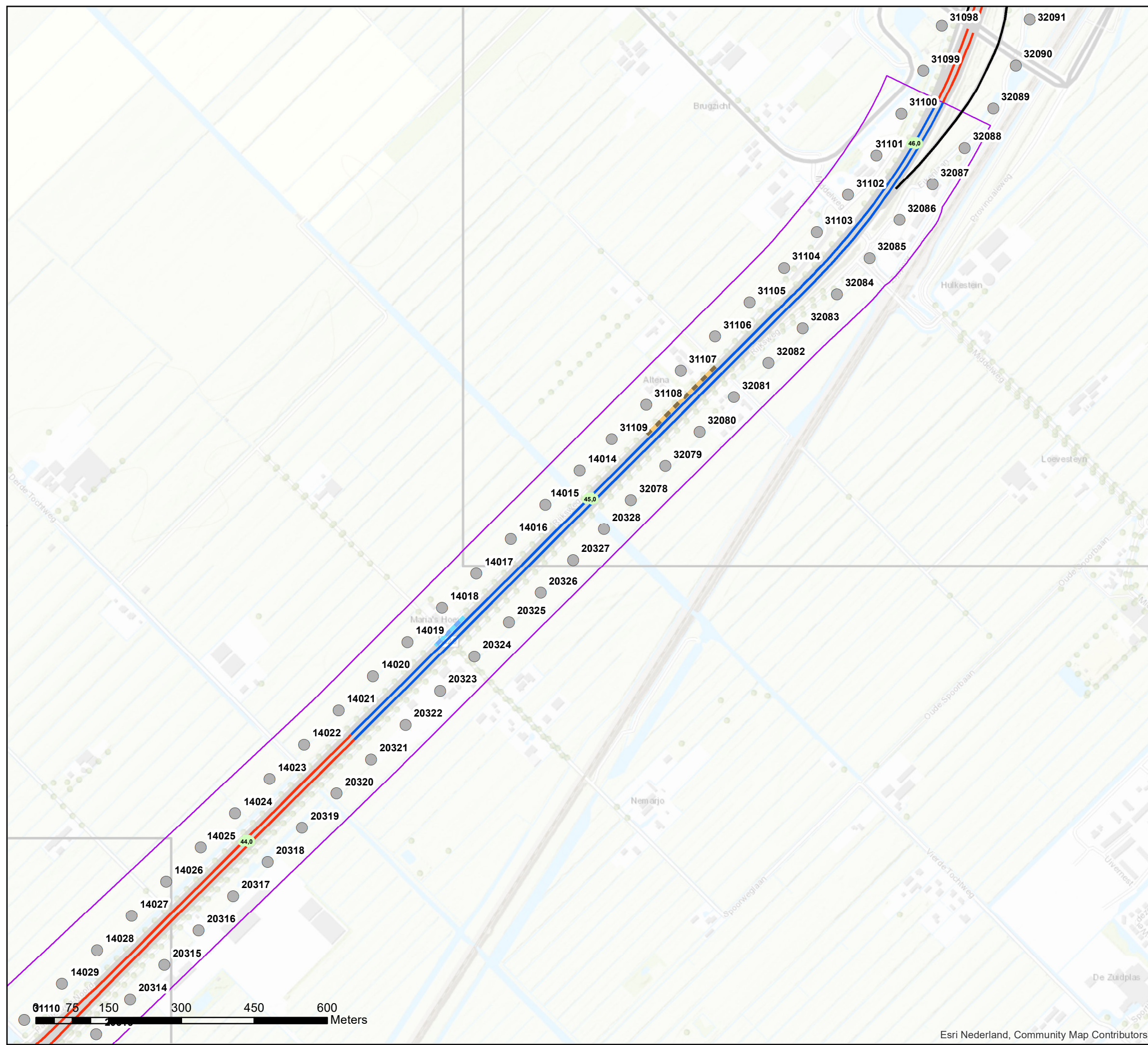
ZOAB

2LZOAB

Referentiepunten

Inpassingsgebied stap 3

Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten  
MJPG\_A20 clusters\_02\_04\_05\_06\_07

Schaal: 1:7.500  
Datum: 19-1-2021  
Pagina 2 van 3





# Bijlage stap 3-1: Afschermdende objecten

## Legenda

### Schermhogte

2 tot 3 meter

### Wegdektypes stap 3

DAB

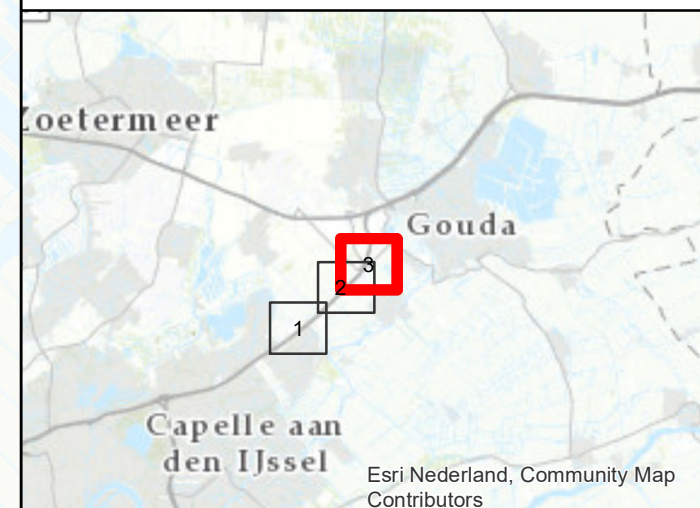
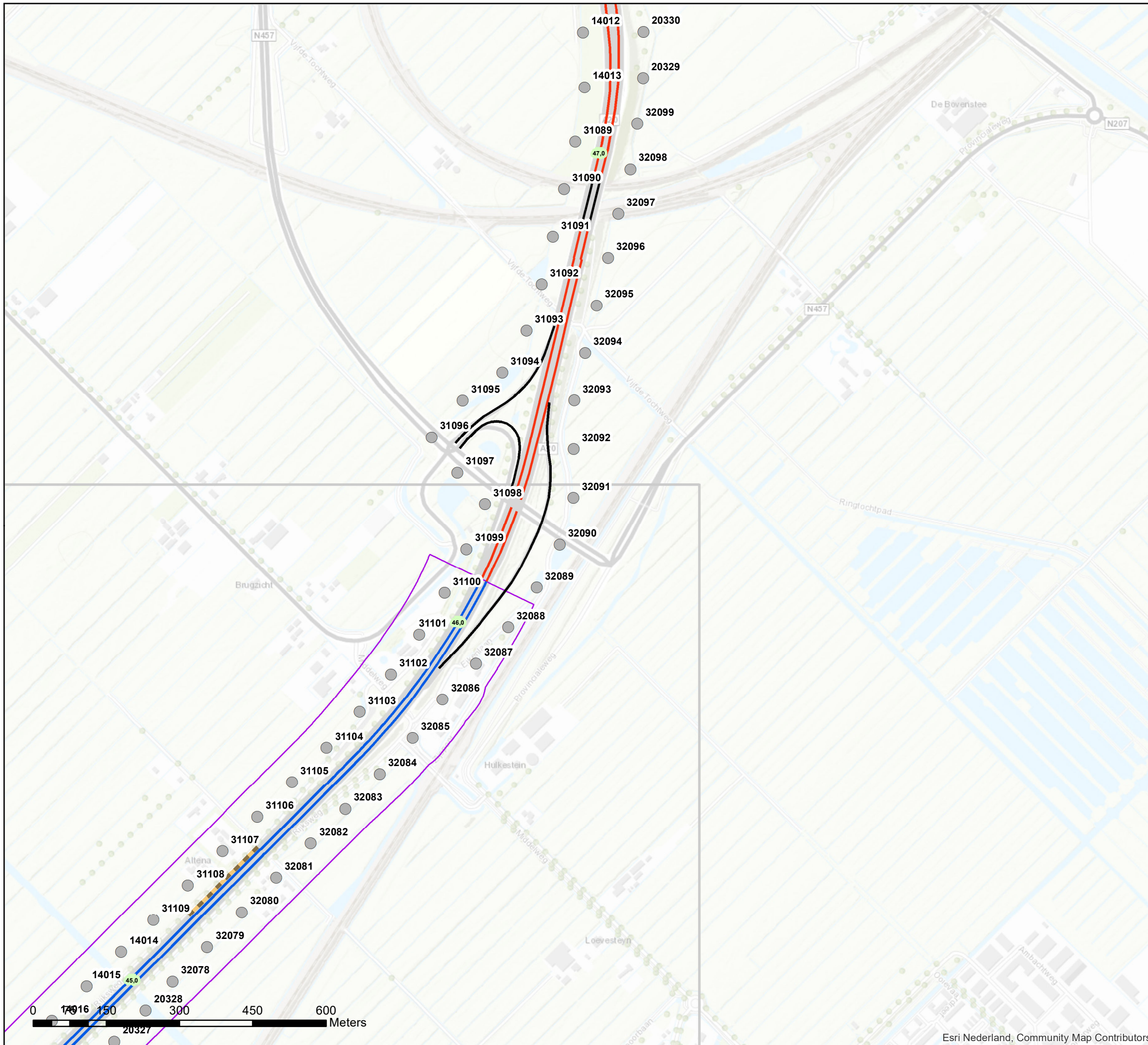
ZOAB

2LZOAB

Referentiepunten

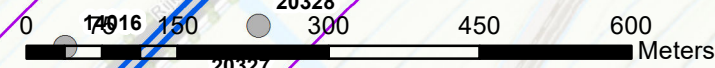
Inpassingsgebied stap 3

Hectometerpunten per km



## Akoestisch onderzoek op referentiepunten MJPG\_A20 clusters\_02\_04\_05\_06\_07

Schaal: 1:7.500  
Datum: 19-1-2021  
Pagina 3 van 3





Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# bijlage 6

Deze bijlage behoort bij het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 16 november 2021 met kenmerk IenW/BSK-2021/296276.

Op de volgende 15 pagina's is opgenomen de Nota van Antwoord op de op het ontwerpbesluit van 8 april 2021 ingebrachte zienswijzen.

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**

Directie  
Wegen en Verkeersveiligheid  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**

16 november 2021

**Kenmerk**

IenW/BSK-2021/296276



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

## **Nota van Antwoord**

op het voornemen tot het vaststellen van het  
**Saneringsplan A20 Nieuwerkerk - Gouda**  
en het wijzigen van de geluidproductieplafonds

Datum: 20 augustus 2021

Opsteller: Bureau Sanering Verkeerslawaaï  
Rijkswaterstaat

## **1. Inleiding**

### **Saneringsplan**

Het saneringsplan A20 Nieuwerkerk - Gouda heeft betrekking op de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda in de provincie Zuid-Holland. Met dit plan wordt voor dit wegvak invulling gegeven aan de voor Rijkswaterstaat verplichte geluidsanering langs rijkswegen. Langs de genoemde rijkswegen bevinden zich in totaal 46 saneringsobjecten zoals bedoeld in artikel 11.57, eerste lid, van de Wet milieubeheer. Het gaat in alle gevallen om woningen. Voor deze woningen is onderzocht of er maatregelen in aanmerking komen die de geluidsbelasting vanwege de rijksweg op deze woningen verlagen. De woningen liggen in de gemeente Zuidplas.

In dit onderzoek is een afweging gemaakt tussen de kosten van een maatregel en het geluideffect van deze maatregel. Deze afweging is gemaakt op basis van het wettelijk voorgeschreven doelmatigheidscriterium. Ook is beoordeeld of er sprake is van overwegende bezwaren tegen eventuele maatregelen van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard tegen het treffen van een maatregel. De uitkomst van het onderzoek is dat bij 45 woningen maatregelen, zoals geluidreducerend asfalt of geluidschermen, in aanmerking komen om de geluidsbelasting te verlagen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat na het treffen van de voorgestelde maatregelen de geluidsbelastingen op 27 woningen voldoen aan de streefwaarde voor geluidsanering, waardoor er voor deze woningen geen aanvullend onderzoek naar gevelmaatregelen meer nodig is.

### **Resultaten terinzagelegging**

Op 14 april 2021 is de openbare kennisgeving van het voornemen tot vaststellen van het saneringsplan gepubliceerd in de Staatscourant. De kennisgeving van het ontwerpbesluit is omstreeks die datum tevens gepubliceerd in het huis-aan-huisblad "Hart van Holland Zuidplas".

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen op het voornemen was van 15 april 2021 tot 28 mei 2021. Gedurende deze termijn heeft het voornemen ter inzage gelegen bij Bureau Sanering Verkeerslawaaï.

Op het voornemen hebben vier personen en één organisatie een zienswijze bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ingediend.

### **Reactie op zienswijzen en vervolgproces**

In deze nota is de reactie van het bevoegd gezag op de ingebrachte zienswijzen aangegeven. Bij elke zienswijze is vermeld of en op welke manier de zienswijze doorwerkt in het definitieve besluit.

Er is een ontvangstbevestiging verstuurd naar de indieners van de zienswijzen.

2. Beantwoording zienswijzen

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in def. besluit
1	Particulier	1.1	Bestaande geluidscherm	<p>Het bestaande geluidscherm A20, waar de A20 over de Maatveldseweg en het Weidezooampad gaat, voldoet niet. Door de wind, weerkaatsingen tegen water en de huizen tegenover ons horen wij het geluid aan de voorkant.</p> <p>Verzoek om dit mee te nemen in de aanpassingen van de A20.</p>	<p>De woning van indiener ligt ter hoogte van km 40,2 - 40,3 van de A20, en hiermee bij een wegvak van de A20 waarvoor in het verleden al een saneringsonderzoek is uitgevoerd.</p> <p>Deze woning ligt namelijk niet in het plangebied van het saneringsplan A20 Nieuwerkerk - Gouda. Zie ook in het saneringsplan onder paragraaf I.1 'Omschrijving plangebied', waar het bereik van het saneringsplan is aangegeven. Hieruit blijkt dat dit saneringsplan gaat over het wegvak van de A20 tussen km 41,8 en km 48,5. Er zijn voor dit saneringsplan daarom geen berekeningen uitgevoerd voor deze woning.</p> <p>De woning ligt in het plangebied van Saneringsplan MJPJG Rijkswegen A4, A12, A13-16, A20, A29, A38, A44 en N-wegen West Nederland-Zuid, Fase 1. Uit Bijlage B "Het landelijk onderzoek naar niet te saneren objecten" van het akoestisch onderzoek bij dit saneringsplan blijkt dat de woning geen saneringsobject is.</p> <p>De woning van indiener ligt ook net buiten het plangebied van het project A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda, waardoor het betreffende bestaande geluidscherm geen onderdeel uitmaakt van het akoestisch onderzoek bij het saneringsplan.</p>	Nee
2	Particulier	2.1	Geluidscherm	<p>Door het voorgestelde geluidscherm van 2 m hoog zakt de geluidsbelasting van 78 dB naar 69 dB. Het is een matig resultaat, omdat de streefwaarde 60 dB is.</p> <p>De voorgestelde hoogte van het geluidscherm van 2 m is te laag.</p>	<p>Voor de volledigheid een opmerking vooraf: de geluidsbelasting ter plaatse van de woning van de indiener bedraagt bij volledig benut geluidproductieplafond 75 dB en niet 78 dB zoals wordt gesteld. Ter hoogte van dit adres is een bronmaatregel (tweelaags ZOAB) in combinatie met een scherm van 2 meter hoog voorgesteld. Voor dit cluster is alleen een 2 meter hoog scherm doelmatig. Hierdoor wordt de streefwaarde van 60 dB niet bereikt.</p> <p>Een hoger scherm of een aanvullende bronmaatregel is niet doelmatig. Het cluster profiteert van de bronmaatregel die ten behoeve van het tegenovergelegen cluster wordt aangebracht.</p> <p>De voorgestelde maatregelen geven wel een geluidreductie van 6 dB ten opzichte van de geluidsbelasting van 75 dB op de verdiepingshoogte van de maatgevende gevel. Op het begane-grondniveau bedraagt de geluidreductie op deze gevel 10 dB, wat voor de beleving overeenkomt met een halvering van het geluidsniveau. Het effect van de maatregelen zal daarom duidelijk merkbaar zijn.</p>	Nee

Nota van antwoord Saneringsplan A20 Nieuwerkerk - Gouda

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p><b><i>Hoe worden maatregelen afgewogen?</i></b></p> <p>Geluidsbelastingen op saneringsobjecten boven de saneringsstreefwaarde zijn niet zonder meer toegestaan, maar geluidmaatregelen hoeven niet tegen elke prijs getroffen te worden. Dat zou de uitvoering van het geluidbeleid onbetaalbaar maken. In de wetgeving is hiervoor het <u>doelmatigheids criterium (DMC)</u> opgenomen. Het doel hiervan is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de geluidreducerende maatregelen te komen.</p> <p>Dit criterium is wettelijk voorgeschreven en wordt bij alle projecten voor rijkswegen gehanteerd. Het doelmatigheids criterium is opgenomen in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer.</p> <p>Om te bepalen welke maatregel op een locatie financieel doelmatig is houdt het doelmatigheids criterium rekening met onderstaande aspecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De hoogte van geluidsbelasting op saneringsobjecten.</li> <li>- Het aantal saneringsobjecten dat bij elkaar ligt (clustering).</li> <li>- De (standaard)kosten van mogelijke maatregelen.</li> <li>- De geluidreductie die mogelijke maatregelen opleveren.</li> </ul> <p>In het doelmatigheids criterium wordt eerst per locatie het aantal saneringsobjecten bepaald dat van dezelfde maatregel kan profiteren, het zogenaamde cluster. Een cluster kan uit één of meerdere saneringsobjecten bestaan. Per cluster wordt het aantal reductiepunten bepaald. Dit wordt het beschikbare budget genoemd. Dit budget is dus afhankelijk van het aantal saneringswoningen en bijbehorende geluidsbelasting(en). Hogere geluidsbelastingen leveren meer reductiepunten op.</p> <p>Vervolgens wordt gekeken welke geluidmaatregelen op de betreffende locatie mogelijk zijn en hoeveel deze maatregelen kosten. Deze kosten worden uitgedrukt in zogenaamde maatregelpunten.</p> <p>Door de reductiepunten (beschikbaar budget per locatie) en de maatregelpunten (kosten van maatregelen per locatie) naast elkaar te zetten ontstaat een beeld welke maatregelen mogelijk zijn. De doelmatige maatregel is die maatregel waarvoor voldoende budget beschikbaar is en die de hoogste geluidreductie oplevert voor de betreffende locatie. De doelmatige maatregel kan ook bestaan uit een combinatie van meerdere maatregelen.</p>	



Nota van antwoord Saneringsplan A20 Nieuwerkerk - Gouda

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Nadere informatie over de maatregelafweging is te vinden in het Bijlagenrapport Algemeen (Bijlage A bij het akoestisch onderzoek).</p> <p><b>Waarom is een geluidscherm hoger dan 2 m voor de woning van de indiener financieel niet doelmatig?</b></p> <p>Een geluidscherm hoger dan 2 m ter hoogte van de woning is financieel niet doelmatig omdat er slechts twee woningen zijn waar het voorgestelde scherm een effect op heeft. Hierdoor is er een beperkt budget van 19.800 reductiepunten beschikbaar. Binnen de akoestisch optimale maatregellengte (AOM) van 199 meter is daardoor een financieel doelmatig geluidscherm van maximaal 2 meter hoog mogelijk.</p>	
		2.2	Project A20	Op korte termijn zal de A20 aanzienlijk verbreden, met als gevolg nog meer geluid.	De geluidsbelastingen die met de maatregelen uit het onderhavige saneringsplan worden bereikt zijn voor toekomstige projecten de norm (toetswaarde). Het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda (A20 NKG) zal dus moeten onderzoeken of deze toetswaarden overschreden worden als gevolg van de verbredingswerkzaamheden. Als dat het geval is zal het project met behulp van het doelmatigheidscriterium moeten beoordelen of deze overschrijding met aanvullende geluidmaatregelen voorkomen kan worden. Indien dat het geval is, zal het project A20 NKG deze aanvullende geluidmaatregelen, realiseren, tegelijkertijd met de MJPG-maatregelen.	Nee
		2.3	Geluidscherm	Het plaatsen van het geluidscherm is geen verfraaiing van de boerderij.	De geluidsanering is erop gericht om, in het belang van de volksgezondheid, situaties met hoge geluidsbelastingen te onderzoeken en waar mogelijk de geluidsbelasting te verminderen. Dit dient te gebeuren met maatregelen die sober en doelmatig zijn. Om de schermen, ondanks deze eis, zo goed mogelijk in te passen in de omgeving wordt begroeiing op de schermen aangebracht. Dit neemt niet weg dat de voorgestelde geluidmaatregelen mogelijk niet door iedereen als een verfraaiing van de omgeving worden ervaren.	Nee
		2.4	Verdieping	Op de verdieping zal men totaal geen werkend effect van het scherm ondervinden.	De hoogste geluidsbelasting na maatregelen wordt op de verdieping berekend. Op de verdieping is er sprake van een afname van de geluidsbelasting met 6 dB vanwege het toepassen van tweelaags ZOAB en het plaatsen van het geluidscherm. Dat is een duidelijk merkbare vermindering van de geluidsbelasting.	

Nota van antwoord Saneringsplan A20 Nieuwerkerk - Gouda

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		2.5	Stiller wegdek	Is mogelijk een andere asfaltering een optie?	Ter hoogte van de woning van de indiener van deze zienswijze wordt een stiller wegdektype toegepast als geluidmaatregel ten behoeve van het tegenovergelegen cluster. Het betreft tweelaags ZOAB, dat circa 2 dB geluidreductie genereert ten opzichte van het standaard enkellaags ZOAB. Het MJPG past alleen geluidmaatregelen toe, die volgens de wet- en regelgeving standaard zijn. Een experimentele geluidmaatregel zoals een andere stillere asfaltering is geen standaard saneringsmaatregel volgens de wet- en regelgeving. Omdat dergelijke asfalttypen (zoals tweelaags ZOAB fijn) vaak nog in een experimentele fase verkeren, worden deze nog niet op grote schaal toegepast. Een andere asfaltering wordt daarom niet afgewogen in het kader van de sanering.	Nee
		2.6	Afstemmen	Verzoek om een afspraak te maken voordat er een definitief besluit wordt genomen.  Wordt de indiener gecompenseerd?	Deze afspraak is gemaakt en het gesprek was op 17 juni 2021. In het gesprek met Rijkswaterstaat heeft de indiener aangegeven dat door de komst van het geluidscherm de waarde van het pand lager wordt dan nu het geval is. De vraag is of de indiener daarvoor wordt gecompenseerd?  De beoordeling van een eventuele waardevermindering valt buiten het kader van het saneringsbesluit. Wanneer indiener nadelige effecten verwacht als gevolg van dit besluit kan deze na het onherroepelijk worden van dit besluit een beroep doen op de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en waterstaat 2019. In een afzonderlijke procedure zal worden beoordeeld of een schadevergoeding moet worden toegekend.	Nee
		2.7	Metingen	Dan kunnen ter plaatse van de boerderij binnen en buiten metingen worden verricht.	Er worden geen metingen uitgevoerd voor het akoestisch onderzoek van het saneringsplan.  <b>Waarom wordt de geluidsbelasting op een woning berekend in plaats van gemeten?</b>  Het ene moment is het drukker dan het andere, soms rijden er veel personenauto's en dan weer meer vrachtwagens. En zelfs het weer heeft invloed op geluid. Door het geluid kortstondig te meten, krijg je dus enkel een momentopname.  In geluidsberekeningen moet het gemiddelde geluidsniveau over een heel jaar worden bepaald. De kosten om hieraan te kunnen voldoen met behulp van metingen zijn erg hoog. Bovendien is het met meten niet mogelijk te voorspellen wat het effect van stiller asfalt of een geluidscherm is, als die geluidmaatregelen er nog niet zijn. Daarom worden de geluidsbelasting en het effect van eventuele geluidmaatregelen, zoals stiller asfalt of een geluidscherm, berekend met gedetailleerde, wettelijk voorgeschreven rekenmethoden, die de hele omgeving in kaart brengen.	

Nota van antwoord Saneringsplan A20 Nieuwerkerk - Gouda

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) controleert met periodieke metingen of de rekenmethoden nog kloppen. Meer informatie hierover is te vinden via <a href="https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/meerjarenprogramma-geluidsanering-mjpg-aanpak-geluidoverlast-woningen/waarom-berekenen-we-het-geluid">https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/meerjarenprogramma-geluidsanering-mjpg-aanpak-geluidoverlast-woningen/waarom-berekenen-we-het-geluid</a></p>	
3	Organisatie	3.1	Saneringsobjecten	<p>Uit het ontwerpbesluit blijkt dat de saneringsopgave niet voor de wijken Kruiden en Mossen is, maar eigenlijk vooral voor een deel van de woningen aan de Parallelweg-Zuid.</p>	<p>Wat de indiener van deze zienswijze stelt klopt: de saneringsopgave betreft vooral de woningen langs de Parallelweg-Zuid en niet de woningen in de wijken Kruiden en Mossen.</p> <p><b>Welke woningen komen in aanmerking voor de sanering?</b></p> <p>De saneringsopgave betreft de zogenaamde saneringsobjecten. Dat zijn voornamelijk woningen en soms ook andere geluidsgevoelige objecten waarop de geluidsbelasting de saneringsdrempelwaarde overschrijdt.</p> <p>Voor woningen en andere geluidsgevoelige objecten die al eerder (onder regime van de Wet geluidhinder) door de gemeente bij het Rijk zijn aangemeld als saneringssituatie geldt dat de geluidsbelasting op de gevel minimaal 61 dB moet zijn om als saneringsobject aangemerkt te worden (sanering A). Voor alle overige woningen, woonwagendplaatsen en woonschipligplaatsen geldt dat de geluidsbelasting op de gevel of op de grens van de stand- of ligplaats minimaal 66 dB moet zijn om als saneringsobject aangemerkt te worden (sanering B). Voor zowel sanering A als sanering B geldt vervolgens dat ernaar gestreefd wordt om de geluidsbelasting terug te brengen tot 60 dB.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan blijkt dat de geluidsbelasting ter hoogte van de wijken Kruiden en Mossen niet hoger is dan de saneringsdrempelwaarde waardoor de woningen in deze wijken geen saneringsobject zijn. De woningen aan de Parallelweg-Zuid hebben een iets hogere geluidsbelasting, waardoor hier wel sprake is van saneringsobjecten.</p>	Nee
		3.2	Informatieverstrekking	<p>Wij willen u bedanken voor de openheid in het delen van de onderzoeken en onderliggende gegevens.</p>	<p>Bedankt voor deze reactie waarbij indiener aangeeft de openheid en het delen van de onderzoeken en onderliggende gegevens op prijs te stellen. Dit is de werkwijze die in het kader van MJPG centraal staat. Rijkswaterstaat bedankt indiener ook voor het prettige gesprek dat wij hierover met hen hebben gevoerd.</p>	Nee

**Nota van antwoord Saneringsplan A20 Nieuwerkerk - Gouda**

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		3.3	Alternatief scherm	Helaas moeten we constateren dat de kaders uit MJPJG dusdanig strikt zijn dat er geen andere uitkomst mogelijk is.	Het akoestisch onderzoek en het vaststellen van de geluidmaatregelen dienen inderdaad te voldoen aan wet- en regelgeving. Van belang is dat dit landelijk op een vergelijkbare wijze wordt toegepast.	Nee
		3.4	Toekomstige afstemming	Het gesprek met Rijkswaterstaat is nog niet gesloten in verband met het project A20 en toekomstige monitoring van de geluidproductieplafonds en blijven graag op de hoogte.	In het kader van het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda wordt u wederom geïnformeerd over de mogelijke gevolgen van het project voor de geluidssituatie binnen de gemeente. Ook wordt u geïnformeerd over de naleving van de geluidproductieplafonds door de publicatie van de jaarlijkse Nalevingsverslagen geluidproductieplafonds rijkswegen.	Nee
		3.5	Project A20	Indien maatregelen in de toekomst worden voorzien, dan bij voorbaat gelijktijdig uitvoeren met de verbreding van de A20.	De geluidmaatregelen van MJPJG worden als meekoppelkans meegenomen bij de realisatie van het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda, dus worden gelijktijdig uitgevoerd. Zie in dit verband ook de beantwoording bij deelreactie 2.2.	Nee
4	Particulier	4.1	Geluid-sanering	Er is sprake van geluidsoverlast vanwege het spoor en de rijksweg bij de woning van de indiener, daarom wordt het streven naar het verminderen van de geluidsoverlast gewaardeerd.	Bedankt voor deze reactie waarbij indiener zijn waardering uitspreekt voor het verminderen van de geluidsoverlast.	Nee
		4.2	Stiller asfalt	Ondanks het toepassen van stiller asfalt blijft er sprake van een overschrijding van de geluidsbelasting.	Door het toepassen van tweelaags ZOAB neemt de geluidsbelasting met circa 2 dB af, maar er blijft inderdaad sprake van een overschrijding van de streefwaarde van 60 dB. De geluidsbelasting na toepassing van de doelmatige geluidmaatregelen bedraagt maximaal 66 dB.  Door alleen het aanbrengen van tweelaags ZOAB wordt de streefwaarde op de woning van de indiener helaas niet bereikt. Ter hoogte van deze woning is geen aanvullend geluidscherm voorgesteld. Een aanvullend geluidscherm is financieel niet doelmatig.	Nee

Nota van antwoord Saneringsplan A20 Nieuwerkerk - Gouda

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Na het onherroepelijk worden van het saneringsbesluit komt de woning van de indiener wel in aanmerking voor onderzoek naar gevelisolatie. Als uit dit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting binnen in de woning hoger is dan de wettelijke norm (de binnenwaarde), wordt een eenmalig aanbod gedaan om op kosten van het rijk maatregelen te treffen aan de gevel om de geluidsbelasting binnen de woning terug te brengen tot ten minste 3 dB onder de binnenwaarde.</p>	
		4.3	Akoestisch onderzoek	Welke gegevens zijn er gebruikt voor de vaststelling van de geluidsbelasting?	<p><b>Hoe wordt de geluidsbelasting op een woning bepaald?</b></p> <p>De geluidsbelasting die het akoestisch rapport aangeeft is de gemiddelde geluidsbelasting over een jaar en is per specifieke woning berekend met een wettelijk voorgeschreven rekenmethode. Deze rekenmethode houdt onder andere rekening met de werkelijke afstand van de woning tot de weg.</p> <p>Daarnaast houdt deze rekenmethode rekening met nog veel meer invoergegevens. Samen zorgen deze invoergegevens voor een realistisch beeld van de situatie bij elke woning. Er wordt met veel verschillende factoren rekening gehouden. Natuurlijk met de omstandigheden op de betreffende rijksweg: de typen (vracht)wagens die veel op de weg rijden, de jaargemiddelde hoeveelheid voertuigen per uur, de gemiddelde snelheid en het type wegdek (ZOAB is bijvoorbeeld stiller dan dicht asfalt). De informatie, die van al deze factoren wordt gebruikt voor de berekening, is gebaseerd op een grote hoeveelheid metingen. Daarnaast wordt ook de omgeving van de weg en de woning van indiener meegewogen. Is de bodem waarover het geluid zich voortplant verhard of absorbeert deze het geluid? En schermen gebouwen in de omgeving het geluid af of weerkaatsen ze het juist? Tot slot worden ook de weersomstandigheden meegenomen. De rekenmethode houdt rekening met gematigde 'meewindcondities' (de wind waait van de weg naar de woning).</p> <p>In de beschreven rekenmethode is uitgegaan van de (denkbeeldige) situatie waarin een rijksweg het maximaal toegestane geluidsniveau produceert. Dat noemen we het geluidproductieplafond (GPP). Het GPP is vastgelegd in het geluidregister, waarin ook de bijbehorende gegevens over de rijksweg (brongegevens) zijn opgenomen. Het geluidregister is openbaar en te raadplegen via het internet. In het Bijlagenrapport Algemeen (Bijlage A bij het akoestisch rapport) is het wettelijk en beleidsmatige kader van het akoestisch onderzoek en de daarbij gebruikte gegevens nader toegelicht.</p>	Nee

**Nota van antwoord Saneringsplan A20 Nieuwerkerk - Gouda**

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		4.4	Project A20	Is er rekening gehouden met de verbreding vanwege het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda?	<p>Nee, er is geen rekening gehouden met de verbreding vanwege het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda.</p> <p>De geluidsbelastingen die met de maatregelen uit het onderhavige saneringsplan worden bereikt zijn voor toekomstige projecten de norm (toetswaarde). Het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda (A20 NKG) zal dus moeten onderzoeken of deze toetswaarden overschreden worden als gevolg van de verbredingswerkzaamheden. Als dat het geval is zal het project met behulp van het doelmatigheids criterium moeten beoordelen of deze overschrijding met aanvullende geluidmaatregelen voorkomen kan worden. Indien dat het geval is zal het project A20 NKG deze aanvullende geluidmaatregelen realiseren, tegelijkertijd met de MJPG-maatregelen.</p>	Nee
		4.5	Doelmatigheid	Welke afwegingen zijn er gemaakt ten aanzien van doelmatigheid van de maatregelen?	<p><b><i>Hoe worden maatregelen afgewogen?</i></b></p> <p>Geluidsbelastingen op saneringsobjecten boven de saneringsstreefwaarde zijn niet zonder meer toegestaan, maar geluidmaatregelen hoeven niet tegen elke prijs getroffen te worden. Dat zou de uitvoering van het geluidbeleid onbetaalbaar maken. In de wetgeving is hiervoor het <u>doelmatigheids criterium (DMC)</u> opgenomen. Het doel hiervan is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de geluidreducerende maatregelen te komen.</p> <p>Dit criterium is wettelijk voorgeschreven en wordt bij alle projecten voor rijkswegen gehanteerd. Het doelmatigheids criterium is opgenomen in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer.</p> <p>Om te bepalen welke maatregel op een locatie doelmatig is houdt het doelmatigheids criterium rekening met onderstaande aspecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De hoogte van geluidsbelasting op saneringsobjecten.</li> <li>- Het aantal saneringsobjecten dat bij elkaar ligt (clustering).</li> <li>- De (standaard)kosten van mogelijke maatregelen.</li> <li>- De geluidreductie die mogelijke maatregelen opleveren.</li> </ul>	Nee

				<p>In het doelmatigheidscriterium wordt eerst per locatie het aantal saneringsobjecten (zoals het aantal woningen) bepaald dat van dezelfde maatregel kan profiteren, het zogenaamde cluster. Een cluster kan uit één of meerdere saneringsobjecten bestaan. Per cluster wordt het aantal reductiepunten bepaald. Dit wordt het beschikbare budget genoemd. Dit budget is afhankelijk van het aantal saneringswoningen en bijbehorende geluidsbelasting(en). Hogere geluidsbelastingen leveren meer reductiepunten op.</p> <p>Vervolgens wordt gekeken welke geluidmaatregelen op de betreffende locatie mogelijk zijn en hoeveel deze maatregelen kosten. Deze kosten worden uitgedrukt in zogenaamde maatregelpunten.</p> <p>Door de reductiepunten (beschikbaar budget per locatie) en de maatregelpunten (kosten van maatregelen per locatie) naast elkaar te zetten ontstaat een beeld welke maatregelen mogelijk zijn. De doelmatige maatregel is die maatregel waarvoor voldoende budget beschikbaar is en die de hoogste geluidreductie oplevert voor de betreffende locatie. De doelmatige maatregel kan ook bestaan uit een combinatie van meerdere maatregelen.</p> <p>Nadere informatie over de maatregelafweging is te vinden in het Bijlagenrapport Algemeen (Bijlage A bij het akoestisch onderzoek).</p> <p><b><i>Waarom is een geluidscherm voor de woning van de indiener niet doelmatig?</i></b></p> <p>Het plaatsen van een nieuw geluidscherm ter hoogte van de woning van de indiener is financieel niet doelmatig. De woning maakt onderdeel uit van een cluster van drie saneringsobjecten. Deze woningen generen onvoldoende budget aan reductiepunten (zie toelichting hierboven) voor een scherm van voldoende lengte. De minimale lengte wordt de 'akoestisch optimale maatregellengte (AOM)' genoemd en is afhankelijk van de afstand van de woning tot de weg. Hoe groter deze afstand, hoe groter de AOM. Een nieuw geluidscherm voor het cluster van deze woning blijkt niet doelmatig. Met het beschikbare budget van 28.500 reductiepunten kan geen geluidscherm van minimaal 2 meter hoog over de volledige AOM van 316 meter worden bekostigd. Het is een wettelijke eis dat een geluidscherm voor een saneringsplan niet lager mag zijn dan 2 meter.</p> <p>De woning van de indiener komt wel in aanmerking voor een onderzoek naar gevelisolatie. Als uit dit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting binnen in de woning hoger is dan de wettelijke norm (de binnenwaarde), wordt een eenmalig aanbod gedaan om op kosten van het rijk maatregelen te treffen aan de gevel om de geluidsbelasting binnen de woning terug te brengen tot ten minste 3 dB onder de binnenwaarde.</p>	
--	--	--	--	---	--

**Nota van antwoord Saneringsplan A20 Nieuwerkerk - Gouda**


<b>Nr.</b>	<b>Naam indiener/organisatie</b>	<b>Nr. deel reactie</b>	<b>Onderwerp</b>	<b>Samenvatting (deel)reactie</b>	<b>Reactie</b>	<b>Doorwerking in def. besluit</b>
		4.6	Sloop woningen	Is er rekening gehouden met de sloop van woningen in het kader van het project A20?	Er is geen rekening gehouden met de verbreding van de rijksweg door het project A20 NKG. De gevolgen van het project A20 NKG zijn geen onderdeel van de geluidsanering. Zie het antwoord bij deelreactie 4.4.	Nee
		4.7	Geluidscherm	Het geluidscherm aan de overzijde van de A20 zal de geluidsbelasting op de woning van de indiener verhogen.	In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met te plaatsen geluidschermen. Om geluidsreflecties vanwege geluidschermen aan de overzijde van de weg te voorkomen is bij het plaatsen van nieuwe schermen uitgegaan van geluidsabsorberende geluidschermen, die geen geluid reflecteren in de richting van de woning van de indiener.	Nee
		4.8	Geluidscherm	Het geluidscherm aan de overzijde van de A20 zal de geluidsbelasting vanwege de spoorlijn Rotterdam-Gouda verhogen.	De geluidsbelasting op de woning van indiener vanwege de spoorlijn Rotterdam-Gouda wordt niet bepaald door de reflecties van het te plaatsen geluidscherm langs de A20, maar door de rechtstreekse geluidsbelasting van het spoor op de woning van de indiener.  Overigens is het zo dat om geluidsreflecties vanwege geluidschermen aan de overzijde van de weg te voorkomen is bij het plaatsen van nieuwe schermen uitgegaan van geluidsabsorberende geluidschermen, die geluidreflecties in de richting van de woning van de indiener zoveel mogelijk beperken. Dit geldt niet alleen voor de geluidsreflecties vanwege het wegverkeer, maar ook vanwege het railverkeer.	Nee
		4.9	Geluidscherm	De absorberende laag en de klimplanten leveren geen geluidsabsorptie. Dit is een modelachtige benadering die alleen werkt bij optimale omstandigheden.	Het geluidscherm wordt voorzien van geluidsabsorberend materiaal. Dit betekent dat het geluidscherm bepaalde minimale akoestisch absorberende eigenschappen moet hebben. De mate van geluidabsorptie kan inderdaad verschillen per situatie en is bijvoorbeeld mede afhankelijk van de geluid-frequentie. Het voorgestelde scherm zal altijd een significant grotere geluidabsorptie realiseren ten opzichte van een standaard, hard, reflecterend betonnen scherm. De begroeiing met klimplanten is niet van invloed op de geluidabsorptie. Deze begroeiing wordt toegepast in het kader van inpassing in de omgeving en het visuele aspect. Bij de geluidberekening wordt geen rekening gehouden met invloed op de geluidreflectie/absorptie vanwege de begroeiing.	Nee
		4.10	Geluidscherm	Verzoek om af te zien van de plaatsing van het geluidscherm aan de overzijde van de rijksweg.	De geluidsanering is erop gericht om, in het belang van de volksgezondheid, situaties met hoge geluidsbelastingen te onderzoeken en waar mogelijk de geluidsbelasting te verminderen. Het geluidscherm beperkt de geluidsbelasting op de woningen achter dit scherm significant en voldoet aan de eisen die de wetgever stelt. Daarom kan aan dit verzoek niet worden voldaan.	Nee



**Nota van antwoord Saneringsplan A20 Nieuwerkerk - Gouda**

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		4.11	Andere geluidmaatregelen	Verzoek om andere geluidmaatregelen te nemen om de geluidsbelasting te verminderen.	<p>Zie het antwoord bij deelreactie 4.10 wat betreft het treffen van maatregelen aan de overzijde van de A20.</p> <p>Het is niet mogelijk om andere maatregelen te nemen, dan de voorgestelde maatregelen in het saneringsplan. In het kader van de geluids sanering worden in principe alleen geluidbeperkende maatregelen afgewogen, zie artikel 11.29 uit de Wet milieubeheer. Als geluidbeperkende maatregelen zijn aangewezen: stiller asfalt, geluidschermen en geluidwallen.</p> <p>Indien de saneringsstreefwaarde voor een saneringswoning niet bereikt wordt met de geluidbeperkende maatregelen, die in het saneringsplan zijn opgenomen, dan komt deze woning na het onherroepelijk worden van het saneringsbesluit in aanmerking voor een onderzoek naar gevelisolatie. Als uit dit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting binnen in de woning hoger is dan de wettelijke norm (de binnenwaarde), wordt een eenmalig aanbod gedaan om op kosten van het rijk maatregelen te treffen aan de gevel om de geluidsbelasting binnen de woning terug te brengen tot ten minste 3 dB onder de binnenwaarde. De woningen waarvoor dit geldt, waaronder de woning van indiener, zijn aangegeven in bijlage 2, zie tabel 2.1, van het saneringsplan.</p>	Nee
5	Particulier	5.1	Stiller asfalt	Waarom wordt er op de A20 op de hoofdrijbaan wel stiller asfalt aangebracht en op de afrit niet? De afrit ligt hoger en hierdoor is er meer geluid.	<p>Het toepassen van stiller asfalt op een afrit is niet mogelijk vanwege een technisch bezwaar. Hier is niet alleen sprake van een uitvoegstrook, maar ook sprake van afremmend verkeer en afslaand verkeer op de opstelstroken. Door uitvoegend-, afremmend- en afslaand verkeer slijt het asfalt namelijk veel sneller dan het asfalt dat er nu ligt. Hierdoor wordt het wegdek eerder verkeersonveilig en is de periode waarin sprake is van geluidsreductie beperkt. Het toepassen van stiller asfalt op een afrit stuit hierdoor op technische bezwaren en is daardoor niet mogelijk.</p> <p>In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de geluidsbijdrage van de afritten en de toeritten van de rijksweg A20. Daarbij is ook rekening gehouden met de hoogteligging van de afritten en toeritten.</p> <p>Het tweelaags ZOAB wordt op een klein gedeelte van de uitvoegstrook wel aangebracht, namelijk als vervanging van het nu al aanwezige ZOAB. Dit is het donkere wegvak op de hiernavolgende foto.</p>	Nee

**Nota van antwoord Saneringsplan A20 Nieuwerkerk - Gouda**

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in def. besluit
						

**3. Lijst met gebruikte afkortingen**

Bgm	-	Besluit geluid milieubeheer
GPP	-	Geluidproductieplafond
$L_{den}$	-	Gemiddelde geluidsbelasting over een jaar op een woning
$L_{den,GPP}$	-	Gemiddelde geluidsbelasting over een jaar die op een woning mag heersen op grond van het geldende GPP. Mag in beginsel niet worden overschreden, behalve wanneer maatregelen om dat te voorkomen niet doelmatig zijn.
Rgm	-	Regeling geluid milieubeheer
Rmg2012	-	Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hierin staan de regels waarmee $L_{den}$ 's, $L_{den,GPP}$ 's en GPP's moeten worden berekend.
Wm	-	Wet milieubeheer