



beschikking

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Steinhagensweg 2d
3446 GP WOERDEN
Postbus 97
3440 AB WOERDEN

Contactpersoon
Dhr. ir. W. Soede

T 0348 - 487 450
bsv@meursgeluid.nl

Projectnummer
667.022.00

Datum	25 januari 2022
Nummer	IenW/BSK-2022/13947
Betreft	Besluit vaststelling saneringsplan en verlaging geluidproductieplafonds
Programma	Meerjarenprogramma Geluidsanering - Wegen
Project	Zuid-Nederland, Fase 2
Bijlage(n)	6

Met dit besluit reageer ik op de brief van 24 januari 2022 met kenmerk RWS-2022/1667 waarin Rijkswaterstaat mij verzoekt om het saneringsplan Zuid-Nederland, Fase 2 van 7 december 2021 vast te stellen.

Het saneringsplan heeft betrekking op diverse wegvakken van de A2, A17, A27, A58, A59, A67, A76, A79 en N65 in de provincies Gelderland, Noord-Brabant en Limburg.

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

BESLUIT VASTSTELLING SANERINGSPLAN

Artikel 1

Gelet op artikel 11.60, eerste lid, van de Wet milieubeheer stel ik het saneringsplan Zuid-Nederland, Fase 2 van 7 december 2021 vast. Het saneringsplan heeft betrekking op een aantal wegvakken van de A2, A17, A27, A58, A59, A67, A76, A79 en N65 in de provincies Gelderland, Noord-Brabant en Limburg. De ligging en de kilometrering van deze wegvakken 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 11 jaar na het onherroepelijk worden van dit besluit. De afscherpende maatregelen dienen getroffen te zijn uiterlijk 5 jaar na het onherroepelijk worden van dit besluit.

Artikel 3

Het saneringsplan heeft betrekking op 567 saneringsobjecten. Het gaat hierbij uitsluitend om woningen. Deze objecten zijn opgenomen in de tabel in bijlage 3 bij dit besluit. Voor 349 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 bij dit besluit.

Artikel 4

Gelet op artikel 11.65 van de Wet milieubeheer zend ik voor de 84 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 wegvakken van de A2, A17, A27, A58, A59, A67, A76 en de A79 en de verbindingsweg tussen de A58 en A4. 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
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022
Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

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 respectievelijk 70 dB (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 respectievelijk 60 dB (Categorie C saneringsobjecten).

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

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
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

SPECIFIEKE TOELICHTING OP DIT BESLUIT

Datum
25 januari 2022
Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

Procedureel

Bij brief van 24 januari 2022 met kenmerk RWS-2022/1667 heeft Rijkswaterstaat mij verzocht het saneringsplan Zuid-Nederland Fase 2 van 7 december 2021 vast te stellen.

Met het ontwerpbesluit van 20 mei 2021 heb ik het (ontwerp-)saneringsplan van 15 maart 2021 vastgesteld. Het ontwerpbesluit is op 26 mei 2021 bekendgemaakt met een publicatie in de Staatscourant en in dezelfde week met publicaties in de lokale bladen in de betrokken gemeenten. Vanaf 27 mei 2021 heeft het ontwerpbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn door diverse personen en de gemeente Den Bosch 15 verschillende zienswijzen op het ontwerpbesluit ingebracht. De zienswijzen zijn beantwoord in de Nota van Antwoord die als bijlage 6 aan dit besluit is toegevoegd.

Eén zienswijze, ingediend door een drietal personen, heeft geleid tot een wijziging van het saneringsplan. Naar aanleiding van deze zienswijze (nr. 10 in de Nota van Antwoord) is gebleken dat voor het cluster T010_08 (Vliegveldweg te Meerssen, langs de A2) is gebleken dat een geluidsscherf onvoldoende effectief is. Een bronmaatregel is voor dit cluster wel doelmatig. Daarom is het eerder voorgestelde geluidsscherf komen te vervallen en is in het saneringsplan voor dit cluster een bronmaatregel opgenomen.

De aanleg van de bronmaatregelen wordt zoveel mogelijk gecombineerd met het reguliere (groot) onderhoud van het wegdek. Nieuwe inzichten van Rijkswaterstaat op dit vlak hebben geleid tot een gewijzigde planning van de aanleg van de bronmaatregelen op enkele wegvakken. Voor een enkel wegvak houdt dit in dat de bronmaatregel over uiterlijk 11 jaar worden getroffen in plaats van over uiterlijk 9 jaar, zoals in het ontwerpbesluit was opgenomen. Ik stem met deze wijziging in omdat op deze manier kapitaalvernietiging wordt voorkomen en optimaal werk met werk kan worden gecombineerd.

Voor het overige zijn er geen wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbesluit.

Inhoudelijk

Het plan heeft betrekking op een aantal verspreid liggende wegvakken van de A2, A17, A27, A58, A59, A67, A76, A79 en N65 in de provincies Gelderland, Noord-Brabant en Limburg.

De wegvakken liggen in de gemeenten Asten, Beek, Bergen op Zoom, Breda, Deurne, Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Gilze-Rijen, Goirle, Haaren, Halderberge, Heerlen, Heeze-Leende, Den Bosch, Leudal, Meerssen, Oss, Moerdijk, Oss, Peel en Maas, Roosendaal, Rucphen, Sittard-Geleen, Tilburg, Valkenburg aan de Geul, Venlo, Voerendaal, Waalwijk, West-Betuwe en Zaltbommel.

In Eindhoven en Sittard-Geleen zijn geen saneringsobjecten aanwezig. In de overige genoemde gemeenten zijn in totaal 567 saneringsobjecten aanwezig, dit betreffen uitsluitend woningen. Voor al deze woningen is onderzocht of er maatregelen in aanmerking komen die de geluidsbelasting vanwege de rijksweg op deze objecten verlagen.

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

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 doelmatigheids criterium. Ook is beoordeeld of er tegen het treffen van eventuele maatregelen sprake is van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard.

Datum
25 januari 2022
Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

De uitkomst van het onderzoek is dat bij 528 saneringsobjecten geluidbeperkende maatregelen, zoals geluidreducerend asfalt of geluidschermen, in aanmerking komen om de geluidsbelasting te verlagen. Bij de overige 39 woningen komen geen maatregelen in aanmerking.

Met deze maatregelen wordt bij 218 woningen de streefwaarde van 60 dB behaald. Bij 310 objecten wordt met deze maatregelen de geluidsbelasting wel verlaagd, maar onvoldoende om de streefwaarde te halen.

Dat bij 349 (39 plus 310) woningen geen of onvoldoende maatregelen worden getroffen 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 (volledig) aan de streefwaarde te kunnen voldoen is daarmee op die locaties niet doelmatig te treffen. Een andere oorzaak is dat er op een aantal van die locaties overwegende bezwaren van landschappelijke en/of stedenbouwkundige aard tegen het treffen van geluidbeperkende maatregelen bestaan.

Omdat de geluidsbelasting bij geheel benut, eventueel verlaagd geluidproductieplafond op 349 woningen 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 84 van de 349 woningen blijft de geluidsbelasting bij geheel benut, eventueel verlaagd geluidproductieplafond hoger dan 65 dB. Voor deze woningen geldt dat dit besluit zal worden ingeschreven bij het kadaster.

Van de te plaatsen geluidschermen is het merendeel geluidsabsorberend. Deze geluidschermen kaatsen het invallende geluid slechts in verwaarloosbare mate naar de overzijde van de rijksweg. Op een vijftal locaties worden zogenoemde reflecterende geluidschermen geplaatst om aan te sluiten bij de vormgeving van al bestaande geluidschermen. De reflectie van geluid via deze nieuwe schermen kan leiden tot een hogere geluidsbelasting aan de overzijde van de weg. Bij drie locaties wordt deze toename echter meer dan gecompenseerd door de aanleg van een bronmaatregel. Voor de overige twee locaties geldt dat geen bronmaatregelen in aanmerking komen en worden de geluidproductieplafonds op de referentiepunten gelegen aan de overzijde van de weg overschreden. De locaties zijn de A59 ter hoogte van Nuland en de A59 ter hoogte van Waalwijk, Laageind. Rijkswaterstaat heeft verzocht om een verhoging van de geluidproductieplafonds voor deze locaties. Het besluit waarmee wordt ingestemd met het verzoek van Rijkswaterstaat ligt tegelijkertijd met dit besluit ter inzage.

Akoestisch onderzoek

Ik kan instemmen met de resultaten van het akoestisch onderzoek, zoals vermeld in het rapport van 7 december 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 21 december 2021. 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 567 saneringsobjecten. De wijze waarop deze saneringsobjecten zijn bepaald, is beschreven in paragraaf 2.3 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 zoals het uitvoeren van groot onderhoud. In het saneringsplan is een globale uitvoeringsplanning van de maatregelen per wegvak opgenomen. Er is gepland dat de bronmaatregelen binnen 11 jaar na het onherroepelijk worden van dit besluit kunnen worden uitgevoerd. Deze periode vloeit er uit voort dat de bronmaatregelen worden uitgevoerd in combinatie met het geplande groot onderhoud aan de betrokken wegvakken.

Voor wat betreft de afscherpende maatregelen is de planning dat deze binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van dit besluit kunnen zijn getroffen. Ik kan met deze planning instemmen.

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 de 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

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022
Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

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.

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaai

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

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

ir. W. Soede

Bijlagen bij dit besluit

1. Overzicht wegvakken 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 (42 kaartbladen).
6. Nota van Antwoord op de ingebrachte zienswijzen.

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 Verkeerslawaaai, Steinhagenseweg 2d, 3446 GP, te Woerden. Alle stukken kunnen ook worden ingezien en gedownload via:

www.bureausaneringverkeerslawaaai.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.



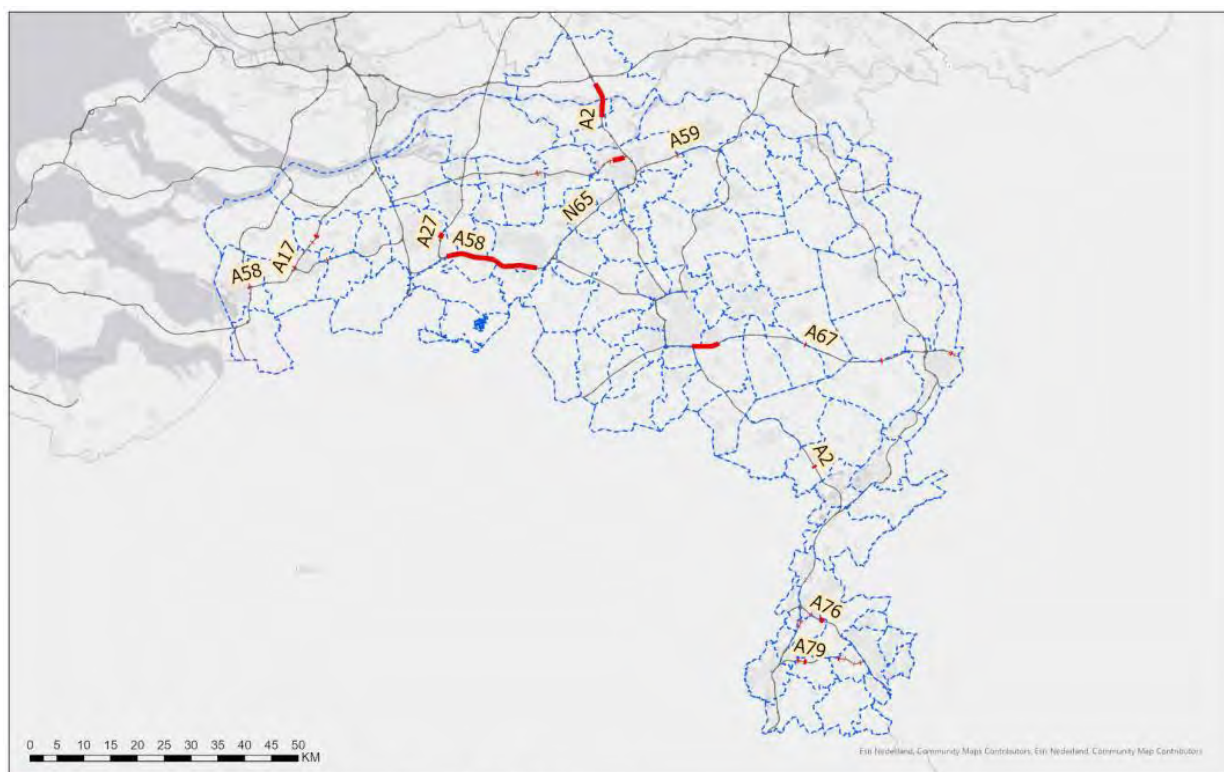
bijlage 1

Deze bijlage behoort bij artikel 1 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 25 januari 2022 met kenmerk IenW/BSK-2022/13947.

De wegvakken waar dit saneringsplan betrekking op heeft, zijn weergegeven op onderstaande kaart (de met rood aangeduide weggedeelten).

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022
Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947



— Traject in saneringsplan — Overige rijkswegen
--- Gemeentegrens



De kilometrering van deze wegvakken is als volgt:

Weg	Van km	Tot km
A2	92,00	95,59
A2	100,09	103,20
A2	209,99	210,49
A2	243,91	244,10
A2	244,23	244,38
A2	245,08	245,26
A2	249,43	249,53
A17	16,57	16,65
A17	16,89	17,45
A17	18,50	18,69

Weg	Van km	Tot km
A17	24,16	24,51
A27	5,39	6,45
A27	6,51	6,54
A58	37,70	55,20
A58	86,93	87,13
A58	104,01	104,30
A59	64,45	64,54
A59	116,71	116,90
A59	116,97	117,14
A59	117,41	117,51
A59	131,27	131,39
A59	131,62	131,79
A59	132,20	134,46
A59	141,98	142,06
A59	142,15	142,24
A59	148,09	148,26
A59	148,37	148,44
N65	12,29	12,34
A67	23,30	28,50
A67	45,02	45,34
A67	59,90	60,24
A67	73,06	73,23
A67	73,37	73,69
A67	74,06	74,21
A76	5,01	5,27
A76	7,01	7,82
A76	15,93	15,96
A79	4,20	4,57
A79	4,86	4,92
A79	5,43	5,99
A79	12,08	12,45
A79	13,34	13,48
A79	15,28	15,44
A79	16,45	16,71

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022
Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

Ter waarmerking:

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. 25 januari 2022 met kenmerk IenW/BSK-2022/13947.

De in artikel 2 bedoelde bronmaatregelen zijn de volgende.

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022
Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

Weg	Rijbaan	Minimale akoestische kwaliteit wegdek	Van (km)	Tot (km)	Lengte (m)
A2	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	93,80	94,50	700
A2	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	209,90	210,50	600
A2	Hoofdrijbaan Links	Tweelaags ZOAB	249,20	249,70	500
A17	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	18,30	18,80	500
A17	Beide hoofdrijbanen en parallelbanen	Tweelaags ZOAB	24,10	24,60	500
A27	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	5,30	6,35	1050
A58	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	44,10	44,60	500
A58	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	45,70	46,20	500
A58	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	52,50	53,70	1200
A59	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	131,20	131,90	700
A59	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	132,70	133,70	1000
A59	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	141,70	142,26	560
A67	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	27,385	27,90	515
A67	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	44,90	45,40	500
A67	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	59,80	60,30	500
A67	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	73,00	74,30	1300
A76	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	4,90	5,40	500
A76	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	6,90	7,40	500
A79	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	11,90	12,50	600
A79	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	15,20	15,70	500
A79	Beide hoofdrijbanen	Tweelaags ZOAB	16,30	16,80	500

De in artikel 2 bedoelde afscherpende maatregelen zijn de volgende.

Weg	Wegzijde	Type	Hoogte (m)	Van (km)	Tot (km)	Lengte (m)
A2	Hoofdrijbaan links ¹	Reflecterend	7	244,20	244,28	80
A2	Hoofdrijbaan rechts	Absorberend	2	243,84	244,19	350
A4	Langs verbindingsweg 'g'	Absorberend	3	234,47	234,55	80
A17	Hoofdrijbaan links	Absorberend	2	17,17	17,49	325
A17	Hoofdrijbaan links	Absorberend	6	24,12	24,26	140
A17	Toerit links	Absorberend	6	24,17	24,32	155
A17	Hoofdrijbaan links	Absorberend	6	24,25	24,58	329
A27	Hoofdrijbaan links	Reflecterende schanskorf	4	5,86	6,11	250
A27	Hoofdrijbaan links	Reflecterende schanskorf	4	6,08	6,33	253
A58	Hoofdrijbaan rechts	Absorberend	2	51,19	51,37	180

Weg	Wegzijde	Type	Hoogte (m)	Van (km)	Tot (km)	Lengte (m)
A58	Langs verbindingsweg 'd'	Absorberend	3	104,01	104,11	101
A59	Hoofdrijbaan rechts	Absorberend	2	64,45	64,54	89
A59	Hoofdrijbaan rechts	Reflecterend ²	3	116,64	116,99	355
A59	Toerit rechts	Absorberend	4	132,87	133,08	215
A59	Hoofdrijbaan rechts	Absorberend	8	133,08	133,65	565
A59	Hoofdrijbaan links	Reflecterend ²	2	148,05	148,30	262
A76	Afrit links	Absorberend	3	15,00	15,05	58
A79	Hoofdrijbaan rechts	Absorberend	2	4,18	4,68	500
A79	Hoofdrijbaan rechts	Absorberend	2	5,37	6,07	692
A79	Hoofdrijbaan links	Absorberend	2	12,21	12,52	304
A79	Hoofdrijbaan links	Absorberend	2	13,28	13,45	170
A79	Toerit rechts	Absorberend	2	13,42	13,52	95

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022
Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

1. Het op deze locatie aanwezige scherm wordt vervangen door een hoger scherm van 7 meter.
2. Als gevolg van deze twee geluidschermen worden als gevolg van reflecties de geluidproductieplafonds aan de overzijde van de weg overschreden. Rijkswaterstaat heeft verzocht om deze geluidproductieplafonds te verhogen. Het besluit waarmee wordt ingestemd met het verzoek van Rijkswaterstaat (GPP-wijziging A59 Waalwijk-Nuland) ligt tegelijkertijd met dit besluit ter inzage.

Ter waarmerking:

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

ir. W. Soede



bijlage 3

Deze bijlage behoort bij artikel 3 en artikel 4 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 25 januari 2022 met kenmerk IenW/BSK-2022/13947.

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Gevelorientatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
1	Dennendijk 11	5721SG	Asten	N	4,5	69	AB	60	9	3	66	ja	ja	gemeente Asten, sectie N, 695
2	Leensel 7	5721SN	Asten	O	4,5	69	B	60	9	3	66	ja	ja	gemeente Asten, sectie N, 417
3	Maastrichterlaan 95	6191RT	Beek	NW	7,5	66	B	60	6	0	66	ja	ja	gemeente Beek, sectie H, 633
4	Maastrichterlaan 99	6191RT	Beek	NW	7,5	67	B	60	7	0	67	ja	ja	gemeente Beek, sectie H, 575
5	Maastrichterlaan 95a	6191RT	Beek	NW	7,5	69	B	60	9	0	69	ja	ja	gemeente Beek, sectie H, 633
6	Margrietstraat 71	6191XE	Beek	W	11,5	67	B	60	7	1	66	ja	ja	gemeente Beek, sectie G, 948
7	Op 't Veldje 53	6176BL	Beek	NO	4,5	66	B	60	6	0	66	ja	ja	gemeente Beek, sectie N, 349
8	Oranjesingel 6	6191XT	Beek	W	9	66	B	60	6	4	62	ja	nee	
9	Oranjesingel 8	6191XT	Beek	W	12	68	B	60	8	3	65	ja	nee	
10	Oranjesingel 14	6191XT	Beek	W	9	66	B	60	6	4	62	ja	nee	
11	Oranjesingel 16	6191XT	Beek	W	12	68	B	60	8	3	65	ja	nee	
12	Oranjesingel 24	6191XT	Beek	W	11,5	68	B	60	8	3	65	ja	nee	
13	Oranjesingel 32	6191XT	Beek	W	11,5	68	B	60	8	3	65	ja	nee	
14	Oranjesingel 52	6191XV	Beek	W	10,5	66	B	60	6	1	65	ja	nee	
15	Oranjesingel 54	6191XV	Beek	W	10,5	66	B	60	6	1	65	ja	nee	
16	Oranjesingel 56	6191XV	Beek	W	10,5	66	B	60	6	1	65	ja	nee	
17	Oranjesingel 88	6191XV	Beek	W	10,5	66	B	60	6	0	66	ja	ja	gemeente Beek, sectie G, 948
18	Parallelweg 1	6176BX	Beek	N	7,5	69	AB	60	9	0	69	ja	ja	gemeente Spaubeek, sectie B, 3975
19	Parallelweg 2	6176BX	Beek	NO	4,5	64	A	60	4	0	64	ja	nee	
20	Parallelweg 3	6176BX	Beek	NW	4,5	64	A	60	4	1	63	ja	nee	

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dBA)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
21	Parallelweg 4	6176BX	Beek	NO	7,5	69	AB	60	9	0	69	ja	ja	gemeente Spaubeek, sectie B, 2831
22	Parallelweg 5	6176BX	Beek	NO	7,5	69	AB	60	9	0	69	ja	ja	gemeente Spaubeek, sectie B, 2825
23	Parallelweg 6	6176BX	Beek	NO	7,5	69	AB	60	9	0	69	ja	ja	gemeente Spaubeek, sectie B, 2578
24	Parallelweg 7	6176BX	Beek	NO	4,5	63	A	60	3	0	63	ja	nee	
25	Parallelweg 12	6176BX	Beek	N	4,5	61	A	60	1	2	59	nee	nee	
26	Sint Jansgeleen 1	6176RA	Beek	ZO	7,5	68	B	60	8	2	66	ja	ja	gemeente Spaubeek, sectie A, 3934
27	Sint Jansgeleen 1a	6176RA	Beek	ZO	7,5	67	B	60	7	2	65	ja	nee	
28	Sint Jansgeleen 1b	6176RA	Beek	ZO	7,5	67	B	60	7	2	65	ja	nee	
29	Spaansesingel 8	6191GK	Beek	NO	7,5	66	B	60	6	1	65	ja	nee	
30	Spaansesingel 9	6191GK	Beek	NO	7,5	68	B	60	8	2	66	ja	ja	gemeente Beek, sectie A, 3881
31	Spaansesingel 10	6191GK	Beek	NO	7,5	68	B	60	8	2	66	ja	ja	gemeente Beek, sectie A, 4154
32	Spaansesingel 11	6191GK	Beek	NO	7,5	68	B	60	8	2	66	ja	ja	gemeente Beek, sectie A, 4155
33	Spaansesingel 12	6191GK	Beek	NO	7,5	68	B	60	8	2	66	ja	ja	gemeente Beek, sectie A, 4156
34	Spaansesingel 13	6191GK	Beek	NO	7,5	69	B	60	9	1	68	ja	ja	gemeente Beek, sectie A, 4327
35	Spaansesingel 14	6191GK	Beek	NO	7,5	69	B	60	9	1	68	ja	ja	gemeente Beek, sectie A, 4328
36	Spaansesingel 15	6191GK	Beek	NO	7,5	69	B	60	9	1	68	ja	ja	gemeente Beek, sectie A, 4329
37	Spaansesingel 16	6191GK	Beek	NO	7,5	69	B	60	9	1	68	ja	ja	gemeente Beek, sectie A, 4160
38	Spaansesingel 17	6191GK	Beek	NO	7,5	69	B	60	9	2	67	ja	ja	gemeente Beek, sectie A, 4161
39	Spaansesingel 18	6191GK	Beek	NO	7,5	69	B	60	9	2	67	ja	ja	gemeente Beek, sectie A, 4480
40	Spaansesingel 19	6191GK	Beek	NO	7,5	69	B	60	9	2	67	ja	ja	gemeente Beek, sectie A, 4479
41	Spaansesingel 20	6191GK	Beek	NO	7,5	69	B	60	9	2	67	ja	ja	gemeente Beek, sectie A, 4251
42	Spaansesingel 21	6191GK	Beek	NO	7,5	68	B	60	8	2	66	ja	ja	gemeente Beek, sectie A, 4252
43	Spaansesingel 22	6191GK	Beek	NO	7,5	68	B	60	8	2	66	ja	ja	gemeente Beek, sectie A, 4417
44	Stationstraat 84	6191BG	Beek	ZO	7,5	69	B	60	9	7	62	ja	nee	
45	Stationstraat 88	6191BG	Beek	NO	7,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
46	Stationstraat 90	6191BG	Beek	NO	7,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
47	Stationstraat 94	6191BG	Beek	NO	7,5	66	B	60	6	6	60	nee	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
48	Aletta Jacobsstraat 1	4623ZB	Bergen op Zoom	N	7,5	67	B	60	7	1	66	ja	ja	gemeente Bergen op Zoom, sectie D, 3745
49	Aletta Jacobsstraat 2	4623ZB	Bergen op Zoom	N	7,5	68	B	60	8	1	67	ja	ja	gemeente Bergen op Zoom, sectie D, 3744
50	Wouwsestraatweg 200	4623AT	Bergen op Zoom	N	7,5	66	B	60	6	2	64	ja	nee	
51	Bergschot 560	4817PM	Breda	O	28,5	66	B	60	6	6	60	nee	nee	
52	Bergschot 566	4817PM	Breda	O	31,5	66	B	60	6	5	61	ja	nee	
53	Bergschot 572	4817PM	Breda	O	34,5	66	B	60	6	4	62	ja	nee	
54	Bergschot 578	4817PM	Breda	O	37,5	66	B	60	6	4	62	ja	nee	
55	Bergschot 618	4817PN	Breda	O	7,5	66	B	60	6	8	58	nee	nee	
56	Bergschot 620	4817PN	Breda	O	7,5	66	B	60	6	8	58	nee	nee	
57	Bergschot 622	4817PN	Breda	O	7,5	66	B	60	6	7	59	nee	nee	
58	Bergschot 624	4817PN	Breda	O	7,5	66	B	60	6	7	59	nee	nee	
59	Bergschot 626	4817PN	Breda	O	7,5	67	B	60	7	8	59	nee	nee	
60	Bergschot 628	4817PN	Breda	O	7,5	67	B	60	7	8	59	nee	nee	
61	Bisschopshoeve 132	4817PX	Breda	O	10,5	65	A	60	5	6	59	nee	nee	
62	Bisschopshoeve 134	4817PX	Breda	O	10,5	65	A	60	5	6	59	nee	nee	
63	Bisschopshoeve 136	4817PX	Breda	O	10,5	65	A	60	5	5	60	nee	nee	
64	Bisschopshoeve 138	4817PX	Breda	O	13,5	65	A	60	5	4	61	ja	nee	
65	Bisschopshoeve 140	4817PX	Breda	O	13,5	65	A	60	5	5	60	nee	nee	
66	Bisschopshoeve 142	4817PX	Breda	O	13,5	65	A	60	5	4	61	ja	nee	
67	Bisschopshoeve 144	4817PX	Breda	O	16,5	66	AB	60	6	4	62	ja	nee	
68	Bisschopshoeve 146	4817PX	Breda	O	16,5	66	AB	60	6	5	61	ja	nee	
69	Bisschopshoeve 148	4817PX	Breda	O	16,5	66	AB	60	6	4	62	ja	nee	
70	Bisschopshoeve 150	4817PX	Breda	O	19,5	66	AB	60	6	4	62	ja	nee	
71	Bisschopshoeve 152	4817PX	Breda	O	19,5	66	AB	60	6	4	62	ja	nee	
72	Bisschopshoeve 154	4817PX	Breda	O	19,5	66	AB	60	6	4	62	ja	nee	
73	Bisschopshoeve 156	4817PX	Breda	O	22,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
74	Bisschopshoeve 158	4817PX	Breda	O	22,5	66	AB	60	6	4	62	ja	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
75	Bisschopshoeve 160	4817PX	Breda	O	22,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
76	Bisschopshoeve 162	4817PX	Breda	O	25,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
77	Bisschopshoeve 163	4817PT	Breda	O	4,5	67	B	60	7	9	58	nee	nee	
78	Bisschopshoeve 164	4817PX	Breda	O	25,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
79	Bisschopshoeve 166	4817PX	Breda	O	25,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
80	Bisschopshoeve 168	4817PX	Breda	O	28,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
81	Bisschopshoeve 170	4817PX	Breda	O	28,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
82	Bisschopshoeve 172	4817PX	Breda	O	28,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
83	Bisschopshoeve 174	4817PX	Breda	O	31,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
84	Bisschopshoeve 176	4817PX	Breda	O	31,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
85	Bisschopshoeve 178	4817PX	Breda	O	31,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
86	Bisschopshoeve 180	4817PX	Breda	O	34,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
87	Bisschopshoeve 182	4817PX	Breda	O	34,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
88	Bisschopshoeve 184	4817PX	Breda	O	34,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
89	Bisschopshoeve 186	4817PX	Breda	O	37,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
90	Bisschopshoeve 188	4817PX	Breda	O	37,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
91	Bisschopshoeve 190	4817PX	Breda	O	37,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
92	Bisschopshoeve 204	4817PZ	Breda	O 1	10,5	65	A	60	5	4	61	ja	nee	
93	Bisschopshoeve 206	4817PZ	Breda	O	10,5	65	A	60	5	4	61	ja	nee	
94	Bisschopshoeve 208	4817PZ	Breda	O	10,5	65	A	60	5	4	61	ja	nee	
95	Bisschopshoeve 210	4817PZ	Breda	O 2	13,5	66	AB	60	6	4	62	ja	nee	
96	Bisschopshoeve 212	4817PZ	Breda	O	13,5	66	AB	60	6	4	62	ja	nee	
97	Bisschopshoeve 214	4817PZ	Breda	O	13,5	66	AB	60	6	4	62	ja	nee	
98	Bisschopshoeve 216	4817PZ	Breda	O 3	16,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
99	Bisschopshoeve 218	4817PZ	Breda	O	16,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
100	Bisschopshoeve 220	4817PZ	Breda	O	16,5	66	AB	60	6	3	63	ja	nee	
101	Bisschopshoeve 222	4817PZ	Breda	O	19,5	67	AB	60	7	4	63	ja	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
102	Bisschopshoeve 224	4817PZ	Breda	O	19,5	67	AB	60	7	4	63	ja	nee	
103	Bisschopshoeve 226	4817PZ	Breda	O	19,5	67	AB	60	7	3	64	ja	nee	
104	Bisschopshoeve 228	4817PZ	Breda	O	22,5	67	AB	60	7	3	64	ja	nee	
105	Bisschopshoeve 230	4817PZ	Breda	O	22,5	67	AB	60	7	3	64	ja	nee	
106	Bisschopshoeve 232	4817PZ	Breda	O	22,5	67	AB	60	7	3	64	ja	nee	
107	Bisschopshoeve 234	4817PZ	Breda	O	25,5	67	AB	60	7	3	64	ja	nee	
108	Bisschopshoeve 236	4817PZ	Breda	O	25,5	67	AB	60	7	3	64	ja	nee	
109	Bisschopshoeve 238	4817PZ	Breda	O	25,5	67	AB	60	7	3	64	ja	nee	
110	Bisschopshoeve 240	4817PZ	Breda	O	28,5	67	AB	60	7	3	64	ja	nee	
111	Bisschopshoeve 242	4817PZ	Breda	O	28,5	67	AB	60	7	3	64	ja	nee	
112	Bisschopshoeve 244	4817PZ	Breda	O	28,5	67	AB	60	7	3	64	ja	nee	
113	Bisschopshoeve 246	4817PZ	Breda	O	31,5	67	AB	60	7	3	64	ja	nee	
114	Bisschopshoeve 248	4817PZ	Breda	O	31,5	67	AB	60	7	3	64	ja	nee	
115	Bisschopshoeve 250	4817PZ	Breda	O	31,5	67	AB	60	7	3	64	ja	nee	
116	Bisschopshoeve 252	4817PZ	Breda	O	34,5	67	AB	60	7	3	64	ja	nee	
117	Bisschopshoeve 254	4817PZ	Breda	O	34,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
118	Bisschopshoeve 256	4817PZ	Breda	O	34,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
119	Bisschopshoeve 258	4817PZ	Breda	O	37,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
120	Bisschopshoeve 260	4817PZ	Breda	O	37,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
121	Bisschopshoeve 262	4817PZ	Breda	O	37,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
122	Grote Houw 188	4817RK	Breda	O	10,5	61	A	60	1	2	59	nee	nee	
123	Grote Houw 190	4817RK	Breda	O	10,5	61	A	60	1	1	60	nee	nee	
124	Grote Houw 192	4817RK	Breda	O	10,5	63	A	60	3	2	61	ja	nee	
125	Grote Houw 194	4817RK	Breda	O	13,5	64	A	60	4	3	61	ja	nee	
126	Grote Houw 196	4817RK	Breda	O	13,5	63	A	60	3	2	61	ja	nee	
127	Grote Houw 198	4817RK	Breda	O	13,5	64	A	60	4	2	62	ja	nee	
128	Grote Houw 200	4817RK	Breda	O	16,5	65	A	60	5	2	63	ja	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
129	Grote Houw 202	4817RK	Breda	O	16,5	65	A	60	5	2	63	ja	nee	
130	Grote Houw 204	4817RK	Breda	O	16,5	65	A	60	5	2	63	ja	nee	
131	Grote Houw 206	4817RK	Breda	O	19,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
132	Grote Houw 208	4817RK	Breda	O	19,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
133	Grote Houw 210	4817RK	Breda	O	19,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
134	Grote Houw 212	4817RL	Breda	O	22,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
135	Grote Houw 214	4817RL	Breda	O	22,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
136	Grote Houw 216	4817RL	Breda	O	22,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
137	Grote Houw 218	4817RL	Breda	O	25,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
138	Grote Houw 220	4817RL	Breda	O	25,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
139	Grote Houw 222	4817RL	Breda	O	25,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
140	Grote Houw 224	4817RL	Breda	O	28,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
141	Grote Houw 226	4817RL	Breda	O	28,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
142	Grote Houw 228	4817RL	Breda	O	28,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
143	Grote Houw 230	4817RL	Breda	O	31,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
144	Grote Houw 232	4817RL	Breda	O	31,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
145	Grote Houw 234	4817RL	Breda	O	31,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
146	Grote Houw 236	4817RL	Breda	O	34,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
147	Grote Houw 238	4817RL	Breda	O	34,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
148	Grote Houw 240	4817RL	Breda	O	34,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
149	Grote Houw 242	4817RL	Breda	O	37,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
150	Grote Houw 244	4817RL	Breda	O	37,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
151	Grote Houw 246	4817RL	Breda	O	37,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
152	Grote Houw 260	4817RM	Breda	O	10,5	63	A	60	3	2	61	ja	nee	
153	Grote Houw 262	4817RM	Breda	O	10,5	63	A	60	3	2	61	ja	nee	
154	Grote Houw 264	4817RM	Breda	O	10,5	63	A	60	3	2	61	ja	nee	
155	Grote Houw 266	4817RM	Breda	O	13,5	65	A	60	5	2	63	ja	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
156	Grote Houw 268	4817RM	Breda	O	13,5	65	A	60	5	2	63	ja	nee	
157	Grote Houw 270	4817RM	Breda	O	13,5	65	A	60	5	2	63	ja	nee	
158	Grote Houw 272	4817RM	Breda	O	16,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
159	Grote Houw 274	4817RM	Breda	O	16,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
160	Grote Houw 276	4817RM	Breda	O	16,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
161	Grote Houw 278	4817RM	Breda	O	19,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
162	Grote Houw 280	4817RM	Breda	O	19,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
163	Grote Houw 282	4817RM	Breda	O	19,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
164	Grote Houw 284	4817RN	Breda	O	22,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
165	Grote Houw 286	4817RN	Breda	O	22,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
166	Grote Houw 288	4817RN	Breda	O	22,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
167	Grote Houw 290	4817RN	Breda	O	25,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
168	Grote Houw 292	4817RN	Breda	O	25,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
169	Grote Houw 294	4817RN	Breda	O	25,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
170	Grote Houw 296	4817RN	Breda	O	28,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
171	Grote Houw 298	4817RN	Breda	O	28,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
172	Grote Houw 300	4817RN	Breda	O	28,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
173	Grote Houw 302	4817RN	Breda	O	31,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
174	Grote Houw 304	4817RN	Breda	O	31,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
175	Grote Houw 306	4817RN	Breda	O	31,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
176	Grote Houw 308	4817RN	Breda	O	34,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
177	Grote Houw 310	4817RN	Breda	O	34,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
178	Grote Houw 312	4817RN	Breda	O	34,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
179	Grote Houw 314	4817RN	Breda	O	37,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
180	Grote Houw 316	4817RN	Breda	O	37,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
181	Grote Houw 318	4817RN	Breda	O	37,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
182	Lage Aard 14	4854NM	Breda	Z	4,5	68	B	60	8	0	68	ja	ja	gemeente Nieuw-Ginneken, sectie M, 635

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
183	Sterrebos 142	4817SK	Breda	O	10,5	63	A	60	3	1	62	ja	nee	
184	Sterrebos 144	4817SK	Breda	O	10,5	64	A	60	4	2	62	ja	nee	
185	Sterrebos 146	4817SK	Breda	O	10,5	63	A	60	3	2	61	ja	nee	
186	Sterrebos 148	4817SK	Breda	O	13,5	65	A	60	5	1	64	ja	nee	
187	Sterrebos 150	4817SK	Breda	O	13,5	65	A	60	5	2	63	ja	nee	
188	Sterrebos 152	4817SK	Breda	O	13,5	65	A	60	5	2	63	ja	nee	
189	Sterrebos 154	4817SK	Breda	O	16,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
190	Sterrebos 156	4817SK	Breda	O	16,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
191	Sterrebos 158	4817SK	Breda	O	16,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
192	Sterrebos 160	4817SK	Breda	O	19,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
193	Sterrebos 162	4817SK	Breda	O	19,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
194	Sterrebos 164	4817SK	Breda	O	19,5	67	AB	60	7	3	64	ja	nee	
195	Sterrebos 166	4817SL	Breda	O	22,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
196	Sterrebos 168	4817SL	Breda	O	22,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
197	Sterrebos 170	4817SL	Breda	O	22,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
198	Sterrebos 172	4817SL	Breda	O	25,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
199	Sterrebos 174	4817SL	Breda	O	25,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
200	Sterrebos 176	4817SL	Breda	O	25,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
201	Sterrebos 178	4817SL	Breda	O	28,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
202	Sterrebos 180	4817SL	Breda	O	28,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
203	Sterrebos 182	4817SL	Breda	O	28,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
204	Sterrebos 184	4817SL	Breda	O	31,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
205	Sterrebos 186	4817SL	Breda	O	31,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
206	Sterrebos 188	4817SL	Breda	O	31,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
207	Sterrebos 190	4817SL	Breda	O	34,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
208	Sterrebos 192	4817SL	Breda	O	34,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
209	Sterrebos 194	4817SL	Breda	O	34,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
210	Sterrebos 196	4817SL	Breda	O	37,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
211	Sterrebos 198	4817SL	Breda	O	37,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
212	Sterrebos 200	4817SL	Breda	O	37,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
213	Sterrebos 214	4817SM	Breda	O	10,5	64	A	60	4	2	62	ja	nee	
214	Sterrebos 216	4817SM	Breda	O	10,5	64	A	60	4	2	62	ja	nee	
215	Sterrebos 218	4817SM	Breda	O	10,5	64	A	60	4	1	63	ja	nee	
216	Sterrebos 220	4817SM	Breda	O	13,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
217	Sterrebos 222	4817SM	Breda	O	13,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
218	Sterrebos 224	4817SM	Breda	O	13,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
219	Sterrebos 226	4817SM	Breda	O	16,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
220	Sterrebos 228	4817SM	Breda	O	16,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
221	Sterrebos 230	4817SM	Breda	O	16,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
222	Sterrebos 232	4817SM	Breda	O	19,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
223	Sterrebos 234	4817SM	Breda	O	19,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
224	Sterrebos 236	4817SM	Breda	O	19,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
225	Sterrebos 238	4817SN	Breda	O	22,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
226	Sterrebos 240	4817SN	Breda	O	22,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
227	Sterrebos 242	4817SN	Breda	O	22,5	67	B	60	7	2	65	ja	nee	
228	Sterrebos 244	4817SN	Breda	O	25,5	67	B	60	7	2	65	ja	nee	
229	Sterrebos 246	4817SN	Breda	O	25,5	67	B	60	7	2	65	ja	nee	
230	Sterrebos 248	4817SN	Breda	O	25,5	67	B	60	7	2	65	ja	nee	
231	Sterrebos 250	4817SN	Breda	O	28,5	67	B	60	7	2	65	ja	nee	
232	Sterrebos 252	4817SN	Breda	O	28,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
233	Sterrebos 254	4817SN	Breda	O	28,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
234	Sterrebos 256	4817SN	Breda	O	31,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
235	Sterrebos 258	4817SN	Breda	O	31,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
236	Sterrebos 260	4817SN	Breda	O	31,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dBA)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
237	Sterrebos 262	4817SN	Breda	O	34,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
238	Sterrebos 264	4817SN	Breda	O	34,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
239	Sterrebos 266	4817SN	Breda	O	34,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
240	Sterrebos 268	4817SN	Breda	O	37,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
241	Sterrebos 270	4817SN	Breda	O	37,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
242	Sterrebos 272	4817SN	Breda	O	37,5	67	AB	60	7	2	65	ja	nee	
243	Tilburgseweg 257	4817BD	Breda	W	4,5	71	B	60	11	0	71	ja	ja	gemeente Ginneken, sectie N, 4021
244	Tilburgseweg 264	4817BK	Breda	W	4,5	69	AB	60	9	0	69	ja	ja	gemeente Ginneken, sectie N, 4234
245	Tilburgseweg 266	4817BK	Breda	N	4,5	68	AB	60	8	0	68	ja	ja	gemeente Ginneken, sectie N, 4235
246	Leensel 14	5757RZ	Deurne	Z	4,5	68	B	60	8	2	66	ja	ja	gemeente Deurne, sectie T, 932
247	Bogardeind 225	5664EG	Geldrop-Mierlo	Z	4,5	70	AB	60	10	2	68	ja	ja	gemeente Geldrop, sectie E, 1782
248	Bogardeind 227	5664EG	Geldrop-Mierlo	N	7,5	70	AB	60	10	1	69	ja	ja	gemeente Geldrop, sectie E, 2874
249	Burgemeester Krollaan 25	5126PT	Gilze en Rijen	O	4,5	67	B	60	7	0	67	ja	ja	gemeente Gilze en Rijen, sectie L, 1259
250	Donkstraat 27	5124RJ	Gilze en Rijen	Z	4,5	70	AB	60	10	2	68	ja	ja	gemeente Gilze en Rijen, sectie P, 246
251	Donkstraat 25A	5124RJ	Gilze en Rijen	O	4,5	66	B	60	6	2	64	ja	nee	
252	Klein Zwitserland 20	5126TA	Gilze en Rijen	Z	4,5	72	B	60	12	0	72	ja	ja	gemeente Gilze en Rijen, sectie H, 2309
253	Lage Aard 7	5124RA	Gilze en Rijen	ZO	4,5	70	B	60	10	2	68	ja	ja	gemeente Gilze en Rijen, sectie P, 241
254	Nerhoven 8	5126TB	Gilze en Rijen	Z	4,5	70	B	60	10	0	70	ja	ja	gemeente Gilze en Rijen, sectie N, 762
255	Raakeindse Kerkweg 48	5124RG	Gilze en Rijen	ZW	1,5	67	B	60	7	7	60	nee	nee	
256	Raakeindse Kerkweg 50	5124RG	Gilze en Rijen	ZW	4,5	71	AB	60	11	2	69	ja	ja	gemeente Gilze en Rijen, sectie P, 540
257	Rimpelaar 71	5124RB	Gilze en Rijen	N	4,5	69	AB	60	9	2	67	ja	ja	gemeente Gilze en Rijen, sectie P, 588
258	Rimpelaar 73	5124RB	Gilze en Rijen	N	4,5	69	AB	60	9	2	67	ja	ja	gemeente Gilze en Rijen, sectie P, 160
259	Vossenbergh 11	5126PE	Gilze en Rijen	N	4,5	72	AB	60	12	2	70	ja	ja	gemeente Gilze en Rijen, sectie O, 772
260	Gilzerbaan 11	5133AA	Goirle	NO	4,5	67	B	60	7	1	66	ja	ja	gemeente Goirle, sectie G, 8
261	Gilzerbaan 13	5133AA	Goirle	NO	4,5	68	B	60	8	2	66	ja	ja	gemeente Goirle, sectie G, 108
262	Gilzerbaan 11a	5133AA	Goirle	NO	4,5	68	B	60	8	2	66	ja	ja	gemeente Goirle, sectie G, 9
263	Tilburgseweg 213	5051AG	Goirle	N	7,5	66	B	60	6	0	66	ja	ja	gemeente Goirle, sectie A, 1268

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dBA)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
264	Rijksweg 11	5076PB	Haaren	NW	4,5	70	AB	60	10	0	70	ja	ja	gemeente Haaren, sectie A, 2564
265	Broekestraatje 3	4751SX	Halderberge	NW	7,5	66	B	60	6	0	66	ja	ja	gemeente Oud en Nieuw Gastel, sectie H, 1332
266	Elleboogstraat 2	4751TA	Halderberge	NW	4,5	69	AB	60	9	8	61	ja	nee	
267	Elleboogstraat 5	4751TA	Halderberge	NW	4,5	67	AB	60	7	7	60	nee	nee	
268	Elleboogstraat 7	4751TA	Halderberge	ZW 4	4,5	70	AB	60	10	9	61	ja	nee	
269	Kralen 15	4751SZ	Halderberge	W	4,5	65	A	60	5	4	61	ja	nee	
270	Kralen 26	4751SZ	Halderberge	NO	4,5	64	A	60	4	0	64	ja	nee	
271	Middenstraat 21	4751PX	Halderberge	ZO	4,5	67	AB	60	7	3	64	ja	nee	
272	Opperstraat 1	4751TE	Halderberge	W	4,5	69	AB	60	9	2	67	ja	ja	gemeente Oud en Nieuw Gastel, sectie H, 444
273	Opperstraat 5	4751TE	Halderberge	NW	4,5	63	A	60	3	2	61	ja	nee	
274	Pietseweg 35	4751RS	Halderberge	O	4,5	69	AB	60	9	0	69	ja	ja	gemeente Oud en Nieuw Gastel, sectie H, 1665
275	Ten Esschen 12	6412PR	Heerlen	ZW	7,5	66	AB	60	6	1	65	ja	nee	
276	Kreijl 40	5591TR	Heeze-Leende	N	4,5	67	B	60	7	0	67	ja	ja	gemeente Heeze, sectie A, 5385
277	Kreijl 42	5591TR	Heeze-Leende	N	4,5	69	B	60	9	0	69	ja	ja	gemeente Heeze, sectie A, 5384
278	Kanaalweg 2	6037NT	Leudal	ZW	4,5	62	A	60	2	1	61	ja	nee	
279	Kanaalweg 4	6037NT	Leudal	ZW	4,5	63	A	60	3	1	62	ja	nee	
280	Parallelweg 7	6013SL	Leudal	NO	4,5	69	AB	60	9	2	67	ja	ja	gemeente Hunsel, sectie N, 6
281	Vliegveldweg 21	6235NW	Meerssen	NW	7,5	66	B	60	6	0	66	ja	ja	gemeente Ulestraten, sectie D, 1542
282	Vliegveldweg 23	6235NW	Meerssen	NW	7,5	69	B	60	9	0	69	ja	ja	gemeente Ulestraten, sectie D, 1541
283	Vliegveldweg 25	6235NW	Meerssen	NW	7,5	69	B	60	9	0	69	ja	ja	gemeente Ulestraten, sectie D, 1540
284	Vliegveldweg 27	6235NW	Meerssen	NW	7,5	70	B	60	10	0	70	ja	ja	gemeente Ulestraten, sectie D, 1546
285	Weeldijk 5	4758TK	Moerdijk	NW	4,5	68	B	60	8	2	66	ja	ja	gemeente Standdaarbuiten, sectie F, 160
286	Rijksweg 6	5386LD	Oss	Z	7,5	68	B	60	8	0	68	ja	ja	gemeente Geffen, sectie C, 4512
287	Rijksweg 6A	5386LD	Oss	Z	7,5	68	B	60	8	0	68	ja	ja	gemeente Geffen, sectie C, 4511
288	Saarweg 1	5993RZ	Peel en Maas	Z	4,5	68	AB	60	8	2	66	ja	ja	gemeente Maasbree, sectie X, 162
289	Schoorveld 7	5993NB	Peel en Maas	N	4,5	65	A	60	5	1	64	ja	nee	
290	Schoorveld 8	5993NB	Peel en Maas	N	4,5	61	A	60	1	1	60	nee	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
291	Jacob van Ruijsdaelstr. 30	4703VD	Roosendaal	W	4,5	66	B	60	6	13	53	nee	nee	
292	Jacob van Ruijsdaelstr. 32	4703VD	Roosendaal	W	4,5	66	B	60	6	15	51	nee	nee	
293	Jacob van Ruijsdaelstr. 34	4703VD	Roosendaal	W	4,5	66	B	60	6	13	53	nee	nee	
294	Jacob van Ruijsdaelstr. 36	4703VD	Roosendaal	W	4,5	66	B	60	6	15	51	nee	nee	
295	Jacob van Ruijsdaelstr. 38	4703VE	Roosendaal	W	4,5	66	B	60	6	14	52	nee	nee	
296	Jacob van Ruijsdaelstr. 42	4703VE	Roosendaal	W	4,5	66	B	60	6	14	52	nee	nee	
297	Jacob van Ruijsdaelstr. 46	4703VG	Roosendaal	W	4,5	66	B	60	6	14	52	nee	nee	
298	Jacob van Ruijsdaelstr. 48	4703VG	Roosendaal	W	4,5	66	B	60	6	15	51	nee	nee	
299	Jacob van Ruijsdaelstr. 50	4703VG	Roosendaal	W	4,5	66	B	60	6	15	51	nee	nee	
300	Jacob van Ruijsdaelstr. 30A	4703VD	Roosendaal	W	7,5	67	B	60	7	9	58	nee	nee	
301	Jacob van Ruijsdaelstr. 30B	4703VD	Roosendaal	W	10,5	68	B	60	8	8	60	nee	nee	
302	Jacob van Ruijsdaelstr. 30C	4703VD	Roosendaal	W	13,5	68	B	60	8	6	62	ja	nee	
303	Jacob van Ruijsdaelstr. 32A	4703VD	Roosendaal	W	7,5	67	B	60	7	10	57	nee	nee	
304	Jacob van Ruijsdaelstr. 32B	4703VD	Roosendaal	W	10,5	67	B	60	7	8	59	nee	nee	
305	Jacob van Ruijsdaelstr. 32C	4703VD	Roosendaal	W	13,5	67	B	60	7	7	60	nee	nee	
306	Jacob van Ruijsdaelstr. 34A	4703VD	Roosendaal	W	7,5	67	B	60	7	10	57	nee	nee	
307	Jacob van Ruijsdaelstr. 34B	4703VD	Roosendaal	W	10,5	67	B	60	7	7	60	nee	nee	
308	Jacob van Ruijsdaelstr. 34C	4703VD	Roosendaal	W	13,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
309	Jacob van Ruijsdaelstr. 36A	4703VD	Roosendaal	W	7,5	66	B	60	6	10	56	nee	nee	
310	Jacob van Ruijsdaelstr. 36B	4703VD	Roosendaal	W	10,5	67	B	60	7	8	59	nee	nee	
311	Jacob van Ruijsdaelstr. 36C	4703VD	Roosendaal	W	13,5	67	B	60	7	7	60	nee	nee	
312	Jacob van Ruijsdaelstr. 38A	4703VE	Roosendaal	W	7,5	66	B	60	6	9	57	nee	nee	
313	Jacob van Ruijsdaelstr. 38B	4703VE	Roosendaal	W	10,5	67	B	60	7	8	59	nee	nee	
314	Jacob van Ruijsdaelstr. 38C	4703VE	Roosendaal	W	13,5	67	B	60	7	7	60	nee	nee	
315	Jacob van Ruijsdaelstr. 40A	4703VE	Roosendaal	W	7,5	66	B	60	6	10	56	nee	nee	
316	Jacob van Ruijsdaelstr. 40B	4703VE	Roosendaal	W	10,5	66	B	60	6	7	59	nee	nee	
317	Jacob van Ruijsdaelstr. 40C	4703VE	Roosendaal	W	13,5	66	B	60	6	6	60	nee	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
318	Jacob van Ruijsdaelstr. 42A	4703VE	Roosendaal	W	7,5	66	B	60	6	9	57	nee	nee	
319	Jacob van Ruijsdaelstr. 42B	4703VE	Roosendaal	W	10,5	66	B	60	6	7	59	nee	nee	
320	Jacob van Ruijsdaelstr. 42C	4703VE	Roosendaal	W	13,5	67	B	60	7	7	60	nee	nee	
321	Jacob van Ruijsdaelstr. 44A	4703VE	Roosendaal	W	7,5	66	B	60	6	10	56	nee	nee	
322	Jacob van Ruijsdaelstr. 44B	4703VE	Roosendaal	W	10,5	66	B	60	6	8	58	nee	nee	
323	Jacob van Ruijsdaelstr. 44C	4703VE	Roosendaal	W	13,5	66	B	60	6	6	60	nee	nee	
324	Jacob van Ruijsdaelstr. 46A	4703VG	Roosendaal	W	7,5	67	B	60	7	10	57	nee	nee	
325	Jacob van Ruijsdaelstr. 46B	4703VG	Roosendaal	W	10,5	67	B	60	7	7	60	nee	nee	
326	Jacob van Ruijsdaelstr. 46C	4703VG	Roosendaal	W	13,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
327	Jacob van Ruijsdaelstr. 48A	4703VG	Roosendaal	W	7,5	66	B	60	6	10	56	nee	nee	
328	Jacob van Ruijsdaelstr. 48B	4703VG	Roosendaal	W	10,5	66	B	60	6	7	59	nee	nee	
329	Jacob van Ruijsdaelstr. 48C	4703VG	Roosendaal	W	13,5	66	B	60	6	5	61	ja	nee	
330	Jacob van Ruijsdaelstr. 50A	4703VG	Roosendaal	W	7,5	66	B	60	6	10	56	nee	nee	
331	Jacob van Ruijsdaelstr. 50B	4703VG	Roosendaal	W	10,5	66	B	60	6	7	59	nee	nee	
332	Jacob van Ruijsdaelstr. 52B	4703VG	Roosendaal	W	13,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
333	Jacob van Ruijsdaelstr. 50C	4703VG	Roosendaal	W	10,5	66	B	60	6	7	59	nee	nee	
334	Jacob van Ruijsdaelstr. 52C	4703VG	Roosendaal	W	13,5	66	B	60	6	6	60	nee	nee	
335	Jacob van Ruijsdaelstr. 54A	4703VH	Roosendaal	W	7,5	66	B	60	6	9	57	nee	nee	
336	Jacob van Ruijsdaelstr. 54B	4703VH	Roosendaal	W	10,5	66	B	60	6	7	59	nee	nee	
337	Jacob van Ruijsdaelstr. 54C	4703VH	Roosendaal	W	13,5	66	B	60	6	5	61	ja	nee	
338	Jacob van Ruijsdaelstr. 56C	4703VH	Roosendaal	W	13,5	66	B	60	6	5	61	ja	nee	
339	Mauvestraat 20	4703CX	Roosendaal	ZO 5	4,5	66	B	60	6	9	57	nee	nee	
340	Rijksweg-Zuid 95	4715TA	Rucphen	N	4,5	70	AB	60	10	0	70	ja	ja	gemeente Rucphen, sectie P, 10
341	De Baken 1	5231HT	s-Hertogenbosch	N	4,5	68	B	60	8	13	55	nee	nee	
342	De Baken 2	5231HR	s-Hertogenbosch	N	7,5	66	B	60	6	9	57	nee	nee	
343	De Baken 3	5231HT	s-Hertogenbosch	N	4,5	67	B	60	7	15	52	nee	nee	
344	De Baken 5	5231HT	s-Hertogenbosch	N	4,5	68	B	60	8	13	55	nee	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
345	De Baken 7	5231HT	s-Hertogenbosch	N	4,5	68	B	60	8	13	55	nee	nee	
346	De Baken 9	5231HT	s-Hertogenbosch	N	4,5	69	B	60	9	14	55	nee	nee	
347	De Baken 11	5231HT	s-Hertogenbosch	N	4,5	68	B	60	8	13	55	nee	nee	
348	De Baken 13	5231HT	s-Hertogenbosch	N	4,5	69	B	60	9	10	59	nee	nee	
349	De Baken 14	5231HR	s-Hertogenbosch	N	7,5	66	B	60	6	9	57	nee	nee	
350	De Baken 15	5231HT	s-Hertogenbosch	N	4,5	66	B	60	6	8	58	nee	nee	
351	De Baken 17	5231HT	s-Hertogenbosch	N	4,5	67	B	60	7	9	58	nee	nee	
352	De Baken 19	5231HT	s-Hertogenbosch	N	7,5	68	B	60	8	6	62	ja	nee	
353	De Baken 21	5231HT	s-Hertogenbosch	N	4,5	66	B	60	6	11	55	nee	nee	
354	De Baken 25	5231HT	s-Hertogenbosch	N	4,5	66	B	60	6	9	57	nee	nee	
355	De Bokkelaren 2	5231BH	s-Hertogenbosch	NO 6	4,5	66	B	60	6	12	54	nee	nee	
356	De Bokkelaren 4	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	4,5	66	B	60	6	14	52	nee	nee	
357	De Bokkelaren 6	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	4,5	66	B	60	6	14	52	nee	nee	
358	De Bokkelaren 8	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	4,5	66	B	60	6	13	53	nee	nee	
359	De Bokkelaren 10	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	4,5	66	B	60	6	14	52	nee	nee	
360	De Bokkelaren 14	5231BH	s-Hertogenbosch	NO 7	7,5	67	B	60	7	12	55	nee	nee	
361	De Bokkelaren 16	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	7,5	67	B	60	7	13	54	nee	nee	
362	De Bokkelaren 18	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	7,5	67	B	60	7	14	53	nee	nee	
363	De Bokkelaren 20	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	7,5	67	B	60	7	13	54	nee	nee	
364	De Bokkelaren 22	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	7,5	66	B	60	6	13	53	nee	nee	
365	De Bokkelaren 24	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	7,5	66	B	60	6	13	53	nee	nee	
366	De Bokkelaren 26	5231BH	s-Hertogenbosch	NO 8	10,5	67	B	60	7	11	56	nee	nee	
367	De Bokkelaren 28	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	10,5	67	B	60	7	12	55	nee	nee	
368	De Bokkelaren 30	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	10,5	67	B	60	7	13	54	nee	nee	
369	De Bokkelaren 32	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	10,5	67	B	60	7	12	55	nee	nee	
370	De Bokkelaren 34	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	10,5	67	B	60	7	13	54	nee	nee	
371	De Bokkelaren 36	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	10,5	67	B	60	7	13	54	nee	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dBA)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
372	De Bokkelaren 38	5231BH	s-Hertogenbosch	NO 9	13,5	67	B	60	7	11	56	nee	nee	
373	De Bokkelaren 40	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	13,5	68	B	60	8	13	55	nee	nee	
374	De Bokkelaren 42	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	13,5	67	B	60	7	12	55	nee	nee	
375	De Bokkelaren 44	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	13,5	67	B	60	7	12	55	nee	nee	
376	De Bokkelaren 46	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	13,5	67	B	60	7	12	55	nee	nee	
377	De Bokkelaren 48	5231BH	s-Hertogenbosch	NW	13,5	67	B	60	7	12	55	nee	nee	
378	De Bokkelaren 50	5231BJ	s-Hertogenbosch	NO 10	16,5	67	B	60	7	11	56	nee	nee	
379	De Bokkelaren 52	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	16,5	68	B	60	8	12	56	nee	nee	
380	De Bokkelaren 54	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	16,5	68	B	60	8	12	56	nee	nee	
381	De Bokkelaren 56	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	16,5	67	B	60	7	11	56	nee	nee	
382	De Bokkelaren 58	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	16,5	67	B	60	7	11	56	nee	nee	
383	De Bokkelaren 60	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	16,5	67	B	60	7	11	56	nee	nee	
384	De Bokkelaren 62	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	19,5	67	B	60	7	9	58	nee	nee	
385	De Bokkelaren 64	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	19,5	68	B	60	8	11	57	nee	nee	
386	De Bokkelaren 66	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	19,5	68	B	60	8	11	57	nee	nee	
387	De Bokkelaren 68	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	19,5	67	B	60	7	10	57	nee	nee	
388	De Bokkelaren 70	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	19,5	67	B	60	7	10	57	nee	nee	
389	De Bokkelaren 72	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	19,5	67	B	60	7	10	57	nee	nee	
390	De Bokkelaren 74	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	22,5	67	B	60	7	7	60	nee	nee	
391	De Bokkelaren 76	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	22,5	68	B	60	8	9	59	nee	nee	
392	De Bokkelaren 78	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	22,5	68	B	60	8	9	59	nee	nee	
393	De Bokkelaren 80	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	22,5	67	B	60	7	8	59	nee	nee	
394	De Bokkelaren 82	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	22,5	67	B	60	7	9	58	nee	nee	
395	De Bokkelaren 84	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	22,5	67	B	60	7	9	58	nee	nee	
396	De Bokkelaren 86	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	25,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
397	De Bokkelaren 88	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	25,5	68	B	60	8	7	61	ja	nee	
398	De Bokkelaren 90	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	25,5	68	B	60	8	7	61	ja	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
399	De Bokkelaren 92	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	25,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
400	De Bokkelaren 94	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	25,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
401	De Bokkelaren 96	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	25,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
402	De Bokkelaren 98	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	28,5	67	B	60	7	5	62	ja	nee	
403	De Bokkelaren 100	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	28,5	68	B	60	8	6	62	ja	nee	
404	De Bokkelaren 102	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	28,5	68	B	60	8	6	62	ja	nee	
405	De Bokkelaren 104	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	28,5	68	B	60	8	6	62	ja	nee	
406	De Bokkelaren 106	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	28,5	67	B	60	7	5	62	ja	nee	
407	De Bokkelaren 108	5231BJ	s-Hertogenbosch	NW	28,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
408	De Bokkelaren 110	5231BK	s-Hertogenbosch	NW	4,5	66	B	60	6	14	52	nee	nee	
409	De Bokkelaren 122	5231BK	s-Hertogenbosch	NW	7,5	66	B	60	6	13	53	nee	nee	
410	De Bokkelaren 134	5231BK	s-Hertogenbosch	NW	10,5	67	B	60	7	13	54	nee	nee	
411	De Bokkelaren 146	5231BK	s-Hertogenbosch	NW	13,5	67	B	60	7	12	55	nee	nee	
412	De Bokkelaren 158	5231BL	s-Hertogenbosch	NW	16,5	67	B	60	7	10	57	nee	nee	
413	De Bokkelaren 170	5231BL	s-Hertogenbosch	NW	19,5	67	B	60	7	9	58	nee	nee	
414	De Bokkelaren 182	5231BL	s-Hertogenbosch	NW	22,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
415	De Bokkelaren 194	5231BL	s-Hertogenbosch	NW	25,5	67	B	60	7	5	62	ja	nee	
416	De Bokkelaren 206	5231BL	s-Hertogenbosch	NW	28,5	67	B	60	7	4	63	ja	nee	
417	De Bokkelaren 228	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	4,5	66	B	60	6	14	52	nee	nee	
418	De Bokkelaren 232	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	7,5	66	B	60	6	11	55	nee	nee	
419	De Bokkelaren 234	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	7,5	66	B	60	6	11	55	nee	nee	
420	De Bokkelaren 236	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	7,5	66	B	60	6	11	55	nee	nee	
421	De Bokkelaren 238	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	7,5	66	B	60	6	12	54	nee	nee	
422	De Bokkelaren 240	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	7,5	67	B	60	7	13	54	nee	nee	
423	De Bokkelaren 242	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	10,5	66	B	60	6	12	54	nee	nee	
424	De Bokkelaren 244	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	10,5	66	B	60	6	12	54	nee	nee	
425	De Bokkelaren 246	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	10,5	67	B	60	7	13	54	nee	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
426	De Bokkelaren 248	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	10,5	67	B	60	7	13	54	nee	nee	
427	De Bokkelaren 250	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	10,5	67	B	60	7	13	54	nee	nee	
428	De Bokkelaren 252	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	10,5	67	B	60	7	13	54	nee	nee	
429	De Bokkelaren 254	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	13,5	66	B	60	6	11	55	nee	nee	
430	De Bokkelaren 256	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	13,5	66	B	60	6	11	55	nee	nee	
431	De Bokkelaren 258	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	13,5	67	B	60	7	12	55	nee	nee	
432	De Bokkelaren 260	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	13,5	67	B	60	7	12	55	nee	nee	
433	De Bokkelaren 262	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	13,5	67	B	60	7	12	55	nee	nee	
434	De Bokkelaren 264	5231BM	s-Hertogenbosch	NW	13,5	67	B	60	7	12	55	nee	nee	
435	De Bokkelaren 266	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	16,5	66	B	60	6	10	56	nee	nee	
436	De Bokkelaren 268	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	16,5	67	B	60	7	11	56	nee	nee	
437	De Bokkelaren 270	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	16,5	67	B	60	7	11	56	nee	nee	
438	De Bokkelaren 272	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	16,5	67	B	60	7	11	56	nee	nee	
439	De Bokkelaren 274	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	16,5	67	B	60	7	11	56	nee	nee	
440	De Bokkelaren 276	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	16,5	67	B	60	7	11	56	nee	nee	
441	De Bokkelaren 278	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	19,5	66	B	60	6	9	57	nee	nee	
442	De Bokkelaren 280	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	19,5	67	B	60	7	9	58	nee	nee	
443	De Bokkelaren 282	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	19,5	67	B	60	7	9	58	nee	nee	
444	De Bokkelaren 284	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	19,5	67	B	60	7	9	58	nee	nee	
445	De Bokkelaren 286	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	19,5	67	B	60	7	9	58	nee	nee	
446	De Bokkelaren 288	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	19,5	67	B	60	7	9	58	nee	nee	
447	De Bokkelaren 290	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	22,5	66	B	60	6	7	59	nee	nee	
448	De Bokkelaren 292	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	22,5	67	B	60	7	8	59	nee	nee	
449	De Bokkelaren 294	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	22,5	67	B	60	7	8	59	nee	nee	
450	De Bokkelaren 296	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	22,5	67	B	60	7	8	59	nee	nee	
451	De Bokkelaren 298	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	22,5	67	B	60	7	7	60	nee	nee	
452	De Bokkelaren 300	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	22,5	67	B	60	7	7	60	nee	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
453	De Bokkelaren 302	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	25,5	66	B	60	6	6	60	nee	nee	
454	De Bokkelaren 304	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	25,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
455	De Bokkelaren 306	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	25,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
456	De Bokkelaren 308	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	25,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
457	De Bokkelaren 310	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	25,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
458	De Bokkelaren 312	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	25,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
459	De Bokkelaren 314	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	28,5	66	B	60	6	5	61	ja	nee	
460	De Bokkelaren 316	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	28,5	67	B	60	7	5	62	ja	nee	
461	De Bokkelaren 318	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	28,5	67	B	60	7	5	62	ja	nee	
462	De Bokkelaren 320	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	28,5	67	B	60	7	5	62	ja	nee	
463	De Bokkelaren 322	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	28,5	67	B	60	7	5	62	ja	nee	
464	De Bokkelaren 324	5231BN	s-Hertogenbosch	NW	28,5	67	B	60	7	5	62	ja	nee	
465	Engelsedijk 5	5231EH	s-Hertogenbosch	N	4,5	70	B	60	10	3	67	ja	ja	gemeente 's-Hertogenbosch, sectie O, 3087
466	Engelsedijk 5A	5231EH	s-Hertogenbosch	NW	4,5	70	B	60	10	3	67	ja	ja	gemeente 's-Hertogenbosch, sectie O, 722
467	Graaf van Solmsweg 99	5221BM	s-Hertogenbosch	Z	4,5	70	B	60	10	3	67	ja	ja	gemeente 's-Hertogenbosch, sectie R, 987
468	Graafsebaan 83	5248JT	s-Hertogenbosch	N	7,5	68	B	60	8	1	67	ja	ja	gemeente Rosmalen, sectie D, 1717
469	Graafsebaan 85	5248JT	s-Hertogenbosch	N	7,5	67	B	60	7	1	66	ja	ja	gemeente Rosmalen, sectie D, 1716
470	Graafsebaan 87	5248JT	s-Hertogenbosch	N	7,5	67	B	60	7	2	65	ja	nee	
471	Graafsebaan 89	5248JT	s-Hertogenbosch	N	7,5	66	B	60	6	2	64	ja	nee	
472	Maliskampsestraat 2B	5248AD	s-Hertogenbosch	N	7,5	68	B	60	8	1	67	ja	ja	gemeente Rosmalen, sectie D, 1994
473	Maliskampsestraat 2C	5248AD	s-Hertogenbosch	N	7,5	68	B	60	8	1	67	ja	ja	gemeente Rosmalen, sectie D, 1994
474	Rijksweg 101	5391LJ	s-Hertogenbosch	Z	7,5	70	B	60	10	2	68	ja	ja	gemeente Nuland, sectie E, 1636
475	Rijksweg 103	5391LJ	s-Hertogenbosch	Z	1,5	67	B	60	7	6	61	ja	nee	
476	Rijksweg 105	5391LJ	s-Hertogenbosch	Z	4,5	69	B	60	9	4	65	ja	nee	
477	Tweede Morgen 12	5233NG	s-Hertogenbosch	N	4,5	66	B	60	6	2	64	ja	nee	
478	Tweede Morgen 28	5233NG	s-Hertogenbosch	N	7,5	66	B	60	6	1	65	ja	nee	
479	Vosheining 6	5032PD	Tilburg	W	4,5	67	B	60	7	2	65	ja	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
480	Vosheining 2a	5032PD	Tilburg	Z	4,5	70	B	60	10	0	70	ja	ja	gemeente Tilburg, sectie AH, 154
481	Dr de Wolfstraat 11	6301JG	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	62	A	60	2	5	57	nee	nee	
482	Dr de Wolfstraat 22	6301JG	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	61	A	60	1	4	57	nee	nee	
483	Goudenrood 17	6301JL	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	61	A	60	1	4	57	nee	nee	
484	Goudenrood 18	6301JM	Valkenburg a/d Geul	N	4,5	64	A	60	4	9	55	nee	nee	
485	Goudenrood 19	6301JL	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	61	A	60	1	4	57	nee	nee	
486	Goudenrood 20	6301JM	Valkenburg a/d Geul	N	4,5	64	A	60	4	8	56	nee	nee	
487	Goudenrood 22	6301JM	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	64	A	60	4	8	56	nee	nee	
488	Goudenrood 24	6301JM	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	65	A	60	5	7	58	nee	nee	
489	Goudenrood 26	6301JM	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	65	A	60	5	7	58	nee	nee	
490	Goudenrood 28	6301JM	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	65	A	60	5	7	58	nee	nee	
491	Goudenrood 30	6301JM	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	64	A	60	4	6	58	nee	nee	
492	Goudenrood 32	6301JM	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	63	A	60	3	7	56	nee	nee	
493	Goudenrood 34	6301JM	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	64	A	60	4	6	58	nee	nee	
494	Goudenrood 36	6301JM	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	64	A	60	4	6	58	nee	nee	
495	Goudenrood 38	6301JM	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	64	A	60	4	6	58	nee	nee	
496	Goudenrood 40	6301JM	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	63	A	60	3	5	58	nee	nee	
497	Goudenrood 45	6301JL	Valkenburg a/d Geul	O	7,5	62	A	60	2	7	55	nee	nee	
498	Goudenrood 47	6301JL	Valkenburg a/d Geul	O	7,5	62	A	60	2	6	56	nee	nee	
499	Goudenrood 49	6301JL	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	65	A	60	5	6	59	nee	nee	
500	Meerssenderweg 32	6301PJ	Valkenburg a/d Geul	ZW	4,5	68	B	60	8	0	68	ja	ja	gemeente Valkenburg Limburg, sectie S, 275
501	van Caldenborghsweg 21	6301JJ	Valkenburg a/d Geul	N	4,5	65	A	60	5	7	58	nee	nee	
502	van Caldenborghsweg 28	6301JK	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	66	AB	60	6	5	61	ja	nee	
503	Vroenhof 116	6301KJ	Valkenburg a/d Geul	NO	7,5	61	A	60	1	7	54	nee	nee	
504	Vroenhof 118	6301KJ	Valkenburg a/d Geul	NO	7,5	61	A	60	1	7	54	nee	nee	
505	Vroenhof 120	6301KJ	Valkenburg a/d Geul	NO	7,5	62	A	60	2	8	54	nee	nee	
506	Vroenhof 122	6301KJ	Valkenburg a/d Geul	NO	4,5	61	A	60	1	9	52	nee	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
507	Vroenhof 124	6301KJ	Valkenburg a/d Geul	NO	7,5	61	A	60	1	5	56	nee	nee	
508	Vroenhof 126	6301KJ	Valkenburg a/d Geul	NW 71	7,5	62	A	60	2	5	57	nee	nee	
509	Vroenhof 134	6301KJ	Valkenburg a/d Geul	NW 72	7,5	65	A	60	5	8	57	nee	nee	
510	Vroenhof 136	6301KJ	Valkenburg a/d Geul	NO	4,5	62	A	60	2	7	55	nee	nee	
511	Vroenhof 140	6301KJ	Valkenburg a/d Geul	NO	4,5	61	A	60	1	6	55	nee	nee	
512	Vroenhof 142	6301KJ	Valkenburg a/d Geul	NO	7,5	65	A	60	5	9	56	nee	nee	
513	Vroenhof 144	6301KJ	Valkenburg a/d Geul	NO	7,5	65	A	60	5	9	56	nee	nee	
514	Wethouder Heijnsenstr. 10	6301JB	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	63	A	60	3	6	57	nee	nee	
515	Wethouder Heijnsenstr. 12	6301JB	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	64	A	60	4	7	57	nee	nee	
516	Wethouder Heijnsenstr. 13	6301JB	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	61	A	60	1	5	56	nee	nee	
517	Wethouder Heijnsenstr. 14	6301JB	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	63	A	60	3	8	55	nee	nee	
518	Wethouder Heijnsenstr. 15	6301JB	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	61	A	60	1	5	56	nee	nee	
519	Wethouder Heijnsenstr. 16	6301JB	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	63	A	60	3	7	56	nee	nee	
520	Wethouder Heijnsenstr. 18	6301JB	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	64	A	60	4	8	56	nee	nee	
521	Wethouder Heijnsenstr. 20	6301JB	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	64	A	60	4	8	56	nee	nee	
522	Wethouder Heijnsenstr. 22	6301JB	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	64	A	60	4	8	56	nee	nee	
523	Wethouder Heijnsenstr. 24	6301JB	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	64	A	60	4	8	56	nee	nee	
524	Wethouder Heijnsenstr. 26	6301JB	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	63	A	60	3	7	56	nee	nee	
525	Wethouder Heijnsenstr. 28	6301JB	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	63	A	60	3	7	56	nee	nee	
526	Wethouder Heijnsenstr. 30	6301JB	Valkenburg a/d Geul	N	7,5	63	A	60	3	7	56	nee	nee	
527	Boswachtersweg 5	5916RA	Venlo	Z	4,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
528	Boswachtersweg 6	5916RA	Venlo	ZW	1,5	62	A	60	2	2	60	nee	nee	
529	Grijzendijk 12	5916PP	Venlo	NO	7,5	66	B	60	6	2	64	ja	nee	
530	Lovendaalseweg 13	5916NN	Venlo	NO	7,5	69	AB	60	9	2	67	ja	ja	
531	Lovendaalseweg 20	5916NN	Venlo	NO	4,5	68	AB	60	8	2	66	ja	ja	gemeente Venlo, sectie U, 865
532	Straelseweg 768	5916AE	Venlo	NO	4,5	67	AB	60	7	1	66	ja	ja	gemeente Venlo, sectie U, 236
533	Tilmanskampweg 10	5916RM	Venlo	ZW	7,5	69	B	60	9	2	67	ja	ja	gemeente Venlo, sectie B, 1077

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
534	Kunderberg 13	6367AK	Voerendaal	Z	7,5	62	A	60	2	3	59	nee	nee	gemeente Venlo, sectie U, 196
535	Kunderberg 15	6367AK	Voerendaal	ZO	7,5	63	A	60	3	3	60	nee	nee	
536	Kunderberg 27	6367AK	Voerendaal	NW	1,5	67	B	60	7	2	65	ja	nee	
537	Op gen Hek 22	6367GL	Voerendaal	ZW	4,5	61	A	60	1	2	59	nee	nee	
538	Op gen Hek 24	6367GL	Voerendaal	Z	4,5	65	A	60	5	3	62	ja	nee	
539	Overst Voerendaal 2	6367GK	Voerendaal	NO	7,5	66	AB	60	6	2	64	ja	nee	
540	Overst Voerendaal 4	6367GK	Voerendaal	NO	4,5	68	AB	60	8	3	65	ja	nee	
541	Putweg 12	6343PE	Voerendaal	ZW	4,5	68	B	60	8	10	58	nee	nee	
542	Putweg 14	6343PE	Voerendaal	ZW 13	7,5	66	B	60	6	6	60	nee	nee	
543	Putweg 16	6343PE	Voerendaal	ZO	7,5	64	A	60	4	7	57	nee	nee	
544	Putweg 18	6343PE	Voerendaal	ZO	7,5	61	A	60	1	6	55	nee	nee	
545	Putweg 20	6343PE	Voerendaal	ZO	7,5	62	A	60	2	7	55	nee	nee	
546	Putweg 27	6343PD	Voerendaal	NW	4,5	62	A	60	2	3	59	nee	nee	
547	Putweg 29	6343PD	Voerendaal	NW	4,5	62	A	60	2	3	59	nee	nee	
548	Putweg 31	6343PD	Voerendaal	NW	4,5	62	A	60	2	3	59	nee	nee	
549	Putweg 33	6343PD	Voerendaal	NW	4,5	62	A	60	2	2	60	nee	nee	
550	Putweg 35	6343PD	Voerendaal	NO	4,5	65	A	60	5	3	62	ja	nee	
551	Steinweg 9	6367GM	Voerendaal	ZW	4,5	66	B	60	6	8	58	nee	nee	
552	Steinweg 14	6367GM	Voerendaal	ZO	4,5	67	B	60	7	8	59	nee	nee	
553	Valkenburgerweg 54	6367GW	Voerendaal	N	7,5	70	B	60	10	0	70	ja	ja	gemeente Voerendaal, sectie N, 13
554	Laageinde 75	5142EG	Waalwijk	N	7,5	66	B	60	6	5	61	ja	nee	
555	Laageinde 77	5142EG	Waalwijk	N	7,5	66	B	60	6	4	62	ja	nee	
556	Laageinde 79	5142EG	Waalwijk	N	7,5	66	B	60	6	4	62	ja	nee	
557	Laageinde 107b	5142EG	Waalwijk	N	4,5	67	AB	60	7	0	67	ja	ja	gemeente Waalwijk, sectie G, 163
558	Laageinde 79a	5142EG	Waalwijk	N	7,5	66	B	60	6	4	62	ja	nee	
559	Winterdijk 52	5142EA	Waalwijk	W	4,5	66	B	60	6	7	59	nee	nee	
560	Winterdijk 53	5142EA	Waalwijk	N	4,5	68	AB	60	8	5	63	ja	nee	

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

	Adres	Postcode	Gemeente	Geveloriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streefwaarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Onderzoek binnen- waarde nodig?	Inschrijving Kadaster?	Kadastrale aanduiding
561	Winterdijk 57	5142EA	Waalwijk	N	4,5	68	AB	60	8	0	68	ja	ja	gemeente Waalwijk, sectie G, 214
562	Achterweg 10	4181AE	West Betuwe	O	4,5	66	B	60	6	2	64	ja	nee	
563	Achterweg 16	4181AE	West Betuwe	O	4,5	66	B	60	6	2	64	ja	nee	
564	Steenweg 18a	4181AL	West Betuwe	NO	4,5	67	B	60	7	2	65	ja	nee	
565	Waalbandijk 8	4181AN	West Betuwe	NO	4,5	67	B	60	7	2	65	ja	nee	
566	Inktfordseweg 2	5314LL	Zaltbommel	NW	4,5	66	B	60	6	0	66	ja	ja	gemeente Kerkwijk, sectie N, 266
567	Sint Antoniestraat 5	5314LG	Zaltbommel	O	1,5	66	B	60	6	0	66	ja	ja	gemeente Kerkwijk, sectie N, 327

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

Bij een aantal woningen is de gevel met de hoogste geluidsbelasting voorafgaand aan de maatregel een andere dan na het treffen van maatregelen. Dat is met noten in de kolom "geveloriëntatie" weergegeven.

1. Na het treffen van maatregelen verspringt de maatgevende gevel van noord (N) naar oost (O)
2. Na het treffen van maatregelen verspringt de maatgevende gevel van noord (N) naar oost (O).
3. Na het treffen van maatregelen verspringt de maatgevende gevel van noord (N) naar oost (O).
4. Na het treffen van maatregelen verspringt de maatgevende gevel van noordwest (NW) naar zuidwest (ZW)
5. Na het treffen van maatregelen verspringt de maatgevende gevel van noordwest (NW) naar zuidoost (ZO).
6. Na het treffen van maatregelen verspringt de maatgevende gevel van noordwest (NW) naar noordoost (NO).
7. Na het treffen van maatregelen verspringt de maatgevende gevel van noordwest (NW) naar noordoost (NO)
8. Na het treffen van maatregelen verspringt de maatgevende gevel van noordwest (NW) naar noordoost (NO).
9. Na het treffen van maatregelen verspringt de maatgevende gevel van noordwest (NW) naar noordoost (NO)



bijlage 4

Deze bijlage behoort bij artikel 5 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 25 januari 2022, met kenmerk IenW/BSK-2022/13947.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
856	88457,28	393417,96	68,9	68,8	-0,1
859	88681,65	393612,15	65,6	65,5	-0,1
861	88850,86	393718,67	62,8	62,4	-0,4
862	88940,38	393762,42	62,3	61,8	-0,5
863	89039,51	393772,55	62,0	61,6	-0,4
864	89139,33	393777,02	66,4	66,3	-0,1
870	89734,38	393707,62	58,6	58,5	-0,1
871	89828,51	393673,86	56,9	56,8	-0,1
1323	117747,10	396376,88	69,7	69,6	-0,1
1325	117941,04	396425,64	66,4	66,3	-0,1
1327	118089,24	396382,85	63,6	63,5	-0,1
1328	118147,08	396314,62	60,9	60,8	-0,1
1329	118220,88	396374,16	62,8	62,7	-0,1
1330	118280,87	396454,09	65,7	65,6	-0,1
1331	118361,63	396510,85	68,3	68,2	-0,1
1332	118456,78	396540,93	69,5	69,3	-0,2
1333	118554,88	396560,36	69,2	68,8	-0,4
1334	118652,97	396579,79	68,8	67,2	-1,6
1335	118751,07	396599,22	69,3	67,3	-2,0
1336	118849,25	396618,15	69,8	67,6	-2,2
1337	118947,89	396634,63	70,1	67,8	-2,3
1338	119046,52	396651,10	70,2	67,7	-2,5
1339	119145,16	396667,57	70,1	67,7	-2,4
1340	119243,80	396684,04	70,1	67,8	-2,3
1341	119342,45	396700,40	69,9	67,5	-2,4
1342	119441,76	396712,10	69,3	67,1	-2,2
1343	119541,08	396723,81	69,1	67,0	-2,1
1344	119640,71	396733,82	69,1	67,1	-2,0
1345	119738,47	396735,91	68,9	67,3	-1,6
1346	119835,42	396736,52	69,1	68,7	-0,4
1347	119932,91	396732,85	68,9	68,7	-0,2
1349	120130,52	396717,47	69,3	69,2	-0,1
1356	120812,92	396567,10	67,9	67,8	-0,1
1359	121101,90	396486,49	69,8	69,7	-0,1
1404	125493,41	395745,86	70,7	70,6	-0,1
1408	125882,41	395656,40	70,5	70,2	-0,3
1409	125976,21	395621,75	70,6	69,0	-1,6
1410	126066,75	395579,57	70,6	68,4	-2,2
1411	126153,87	395530,82	70,1	67,9	-2,2
1412	126236,87	395475,05	69,7	67,6	-2,1
1413	126318,18	395417,00	69,8	68,2	-1,6
1414	126394,93	395352,89	69,5	69,1	-0,4
1415	126470,82	395287,80	69,8	69,6	-0,2

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
1416	126545,43	395221,20	69,8	69,7	-0,1
1420	126843,83	394954,83	69,3	69,2	-0,1
1422	126993,04	394821,64	69,8	69,7	-0,1
1423	127067,64	394755,04	69,7	69,5	-0,2
1424	127145,93	394692,99	69,6	69,2	-0,4
1425	127226,43	394633,66	69,6	67,9	-1,7
1426	127310,97	394580,37	69,6	67,6	-2,0
1427	127399,26	394533,45	69,8	67,7	-2,1
1428	127489,74	394491,00	70,1	68,0	-2,1
1429	127583,58	394456,69	70,5	68,6	-1,9
1430	127678,40	394424,91	70,4	69,8	-0,6
1431	127775,82	394402,98	70,6	70,4	-0,2
1432	127873,95	394383,72	70,2	70,1	-0,1
1433	127972,84	394369,88	70,0	69,9	-0,1
1434	128072,50	394361,67	69,7	69,6	-0,1
5598	80352,56	390999,97	66,7	66,6	-0,1
5603	80319,15	390557,08	64,0	63,8	-0,2
5604	80363,19	390470,66	65,3	58,8	-6,5
5605	80454,46	390438,50	66,5	63,5	-3,0
5606	80543,92	390412,58	64,1	63,8	-0,3
5607	80565,99	390315,11	60,0	59,8	-0,2
5608	80587,05	390217,36	60,2	60,1	-0,1
5610	80611,26	390018,96	59,1	59,0	-0,1
5618	80275,23	389482,44	54,7	54,6	-0,1
7828	160570,83	415427,82	60,4	60,3	-0,1
7829	160480,77	415384,21	59,6	59,4	-0,2
7830	160390,50	415341,06	60,0	59,6	-0,4
7831	160299,08	415300,53	62,1	60,7	-1,4
7832	160205,22	415265,86	67,9	63,2	-4,7
7833	160110,21	415234,52	68,2	63,8	-4,4
7834	160014,68	415204,76	67,6	64,6	-3,0
7835	159919,62	415173,56	67,6	67,4	-0,2
7841	159365,17	414945,06	60,3	60,2	-0,1
7886	155231,76	413616,93	62,8	62,7	-0,1
7888	155036,54	413574,46	62,0	61,9	-0,1
7889	154938,73	413553,38	61,3	61,2	-0,1
7890	154841,81	413528,57	59,8	59,6	-0,2
7891	154746,31	413498,77	59,1	58,9	-0,2
7892	154656,32	413456,27	59,6	59,4	-0,2
7893	154570,89	413406,22	63,5	63,3	-0,2
7894	154474,62	413382,02	57,5	57,0	-0,5
7895	154384,88	413337,96	56,9	56,1	-0,8
7896	154298,40	413287,66	57,7	56,5	-1,2
7897	154213,45	413234,82	57,5	56,3	-1,2
7898	154125,28	413187,50	57,4	56,3	-1,1
7899	154035,54	413143,98	57,3	56,6	-0,7
7900	153943,36	413105,07	57,2	56,9	-0,3
7901	153850,94	413066,72	56,8	56,6	-0,2
7902	153758,58	413028,25	56,5	56,3	-0,2
7903	153668,13	412985,52	55,5	55,3	-0,2
7904	153581,80	412935,03	55,9	55,7	-0,2

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
7943	146208,02	426195,97	71,1	70,9	-0,2
7944	146177,20	426291,15	73,4	73,3	-0,1
7945	146137,74	426383,10	73,1	72,5	-0,6
7946	146096,00	426474,03	67,0	65,8	-1,2
7947	146050,53	426563,14	58,6	56,9	-1,7
7948	146021,41	426658,48	59,2	58,0	-1,2
7949	145989,92	426753,46	51,0	49,9	-1,1
7950	145957,69	426848,17	56,8	55,9	-0,9
7951	145899,36	426928,51	57,3	56,3	-1,0
7952	145839,14	427008,40	57,6	56,6	-1,0
7953	145781,14	427089,94	57,0	56,2	-0,8
7954	145721,99	427170,60	56,5	55,8	-0,7
7955	145671,46	427256,74	55,5	54,7	-0,8
7956	145623,77	427344,71	55,9	55,2	-0,7
7957	145575,91	427432,58	66,9	66,8	-0,1
7958	145527,70	427520,26	61,5	61,3	-0,2
7959	145478,43	427607,34	70,9	70,8	-0,1
7962	145322,65	427863,90	72,3	72,2	-0,1
8860	168198,74	380368,74	64,8	64,7	-0,1
8867	167585,14	380031,54	69,6	69,5	-0,1
8868	167490,00	380001,49	67,7	67,5	-0,2
8869	167390,27	380006,45	65,2	64,6	-0,6
8870	167290,51	380010,48	64,3	63,4	-0,9
8871	167205,73	379960,91	65,3	64,2	-1,1
8872	167141,85	379884,02	67,0	65,3	-1,7
8873	167060,11	379830,50	68,1	66,1	-2,0
8874	167000,90	379756,61	71,1	69,1	-2,0
8875	166905,70	379726,13	70,9	69,8	-1,1
8876	166809,13	379700,07	71,0	70,7	-0,3
8877	166712,02	379676,14	70,0	69,9	-0,1
8878	166613,91	379656,70	70,0	69,9	-0,1
8879	166515,38	379639,47	68,4	68,3	-0,1
8880	166416,43	379625,29	65,1	65,0	-0,1
8915	166713,52	379553,00	69,6	69,5	-0,1
8916	166815,09	379577,62	69,7	69,5	-0,2
8917	166911,68	379603,61	70,4	69,8	-0,6
8918	167007,44	379632,44	70,0	68,2	-1,8
8919	167092,25	379597,85	67,1	65,3	-1,8
8920	167191,82	379596,25	65,8	64,3	-1,5
8921	167290,31	379609,72	65,0	63,8	-1,2
8922	167369,04	379668,26	65,4	64,4	-1,0
8923	167420,79	379753,78	66,7	65,6	-1,1
8924	167490,35	379824,84	68,3	68,0	-0,3
8925	167571,17	379883,79	69,6	69,5	-0,1
8926	167659,00	379931,58	69,9	69,8	-0,1
8927	167748,33	379976,41	69,7	69,6	-0,1
8930	168010,00	380123,37	68,3	68,2	-0,1
9550	116075,97	399062,10	64,0	63,9	-0,1
9551	116122,58	399150,61	62,7	62,6	-0,1
9552	116166,46	399240,26	62,3	62,2	-0,1
9553	116186,35	399338,14	61,7	61,4	-0,3

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
9555	116057,57	399401,07	65,4	65,2	-0,2
9556	116022,61	399481,22	68,4	68,1	-0,3
9557	116034,66	399580,52	69,3	68,1	-1,2
9558	116052,02	399679,04	68,8	66,8	-2,0
9559	116073,90	399776,59	69,0	66,8	-2,2
9560	116098,86	399873,45	69,1	66,8	-2,3
9561	116126,84	399969,50	69,3	66,9	-2,4
9562	116160,24	400063,76	70,0	67,9	-2,1
9563	116200,17	400155,28	70,2	68,7	-1,5
9564	116246,80	400243,78	69,1	68,1	-1,0
9565	116295,14	400331,35	69,3	68,4	-0,9
9566	116347,31	400416,65	69,3	68,4	-0,9
9567	116416,91	400488,26	67,8	67,2	-0,6
9568	116452,61	400580,59	69,3	69,1	-0,2
9569	116507,14	400664,32	69,1	69,0	-0,1
9570	116563,86	400746,68	69,9	69,8	-0,1
9832	133592,97	411674,06	67,3	67,2	-0,1
9833	133690,86	411673,67	65,8	65,3	-0,5
9834	133783,80	411709,21	68,2	65,7	-2,5
9835	133882,13	411727,60	68,1	60,5	-7,6
9836	133980,43	411746,14	68,7	62,2	-6,5
9837	134078,73	411764,67	68,2	62,5	-5,7
9838	134177,04	411783,20	68,3	67,7	-0,6
9967	146474,85	413207,09	60,9	60,8	-0,1
9969	146604,69	413357,42	63,5	63,4	-0,1
9975	147018,42	413777,05	69,2	69,1	-0,1
9976	147105,76	413825,75	68,8	68,5	-0,3
9977	147195,66	413869,52	65,8	64,6	-1,2
9978	147287,53	413909,09	70,1	67,8	-2,3
9979	147380,04	413947,15	68,2	65,8	-2,4
9980	147472,61	413985,07	68,3	65,9	-2,4
9981	147566,66	414019,12	70,1	67,5	-2,6
9982	147662,25	414048,51	70,1	67,6	-2,5
9983	147759,08	414073,59	69,8	67,5	-2,3
9984	147856,64	414095,67	69,6	68,8	-0,8
9985	147954,36	414117,04	68,6	68,4	-0,2
9986	148052,09	414138,40	67,4	67,3	-0,1
9987	148149,82	414159,76	65,9	65,8	-0,1
9988	148247,30	414182,18	65,8	65,7	-0,1
9989	148345,20	414202,32	66,7	66,6	-0,1
9990	148444,99	414208,85	65,9	65,8	-0,1
9991	148544,80	414204,13	64,4	64,1	-0,3
9992	148643,76	414189,72	62,4	61,8	-0,6
9993	148742,63	414200,75	62,6	61,3	-1,3
9994	148839,66	414224,92	63,0	57,1	-5,9
9995	148925,69	414275,03	64,5	52,7	-11,8
9996	149011,05	414326,96	66,2	54,2	-12,0
9997	149103,30	414365,44	67,7	52,9	-14,8
9998	149199,12	414393,21	68,5	52,0	-16,5
9999	149296,87	414414,45	68,7	52,6	-16,1
10000	149394,19	414437,46	68,8	54,0	-14,8

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
10001	149495,64	414461,55	68,6	58,3	-10,3
10282	128231,13	394497,84	69,4	69,3	-0,1
10283	128131,14	394495,50	69,7	69,6	-0,1
10286	127832,62	394520,12	70,2	70,1	-0,1
10287	127735,19	394542,69	70,2	69,7	-0,5
10288	127639,32	394571,23	70,1	68,3	-1,8
10289	127545,71	394606,34	69,9	67,9	-2,0
10290	127455,61	394649,69	69,7	67,6	-2,1
10291	127367,68	394697,35	69,0	67,1	-1,9
10292	127283,48	394751,31	69,0	67,6	-1,4
10293	127203,23	394811,01	68,9	68,7	-0,2
10294	127126,19	394874,82	69,1	69,0	-0,1
10295	127050,70	394940,45	69,3	69,2	-0,1
10296	126976,52	395007,51	69,0	68,9	-0,1
10298	126827,81	395141,35	68,9	68,8	-0,1
10301	126604,93	395342,26	70,6	70,5	-0,1
10302	126530,87	395409,47	69,8	69,7	-0,1
10303	126454,09	395473,57	70,1	69,4	-0,7
10304	126376,48	395536,67	70,0	68,1	-1,9
10305	126295,97	395596,02	70,1	68,0	-2,1
10306	126211,11	395648,97	70,5	68,3	-2,2
10307	126123,47	395697,08	70,5	68,3	-2,2
10308	126032,80	395739,28	70,7	69,0	-1,7
10309	125939,84	395776,09	70,7	70,3	-0,4
10310	125844,82	395807,34	70,6	70,5	-0,1
10311	125747,90	395832,12	70,8	70,7	-0,1
10358	121174,94	396603,79	70,0	69,9	-0,1
10359	121078,74	396631,22	69,8	67,9	-1,9
10360	120982,52	396658,61	69,4	66,7	-2,7
10361	120886,32	396686,03	68,8	68,3	-0,5
10363	120693,73	396740,24	68,8	68,7	-0,1
10366	120405,87	396809,68	69,3	69,2	-0,1
10368	120214,19	396841,97	69,3	69,2	-0,1
10370	120022,01	396862,95	69,4	69,3	-0,1
10371	119922,05	396866,39	69,4	69,3	-0,1
10372	119822,05	396869,19	69,1	68,6	-0,5
10373	119722,06	396867,46	69,0	67,3	-1,7
10374	119622,17	396862,01	69,0	67,0	-2,0
10375	119522,33	396855,87	69,1	66,9	-2,2
10376	119423,03	396843,88	69,6	67,4	-2,2
10377	119323,89	396830,55	69,9	67,6	-2,3
10378	119225,04	396815,24	70,1	67,8	-2,3
10379	119126,39	396798,60	70,2	67,8	-2,4
10380	119027,84	396781,44	70,4	68,0	-2,4
10381	118929,27	396764,42	70,2	67,8	-2,4
10382	118830,72	396747,25	69,9	67,7	-2,2
10383	118732,28	396729,47	69,6	67,5	-2,1
10384	118634,03	396710,66	69,4	67,7	-1,7
10385	118535,84	396691,60	69,5	69,1	-0,4
10386	118437,81	396671,71	69,4	69,3	-0,1
10388	118242,31	396629,21	69,4	69,3	-0,1

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
10389	118144,56	396607,92	69,4	69,3	-0,1
10684	116806,39	401287,96	70,8	70,7	-0,1
10690	116430,15	400820,65	69,9	69,8	-0,1
10691	116358,91	400750,77	69,3	69,1	-0,2
10692	116277,28	400692,94	67,3	66,5	-0,8
10693	116233,21	400605,90	67,6	65,2	-2,4
10694	116207,56	400509,32	68,9	62,8	-6,1
10695	116166,47	400418,20	69,4	61,3	-8,1
10696	116125,10	400327,07	69,6	59,2	-10,4
10697	116089,18	400233,71	69,6	57,5	-12,1
10698	116056,49	400139,18	65,7	63,1	-2,6
10699	116021,47	400045,45	57,2	55,1	-2,1
10700	115991,17	399950,09	64,8	62,6	-2,2
10701	115967,12	399852,99	57,1	55,2	-1,9
10702	115945,28	399755,32	56,0	54,1	-1,9
10703	115915,54	399660,23	69,1	67,4	-1,7
10704	115892,76	399562,86	67,2	66,6	-0,6
10705	115875,51	399464,41	62,7	62,0	-0,7
10707	115707,05	399423,59	61,6	61,3	-0,3
10708	115711,64	399324,19	62,7	62,5	-0,2
10709	115760,01	399238,52	63,8	63,7	-0,1
10710	115828,75	399165,79	65,9	65,8	-0,1
10938	88811,39	393994,34	65,7	55,3	-10,4
10939	88848,99	394086,16	68,3	54,0	-14,3
10940	88912,87	394156,11	66,4	56,2	-10,2
10942	89047,38	394193,66	61,2	55,0	-6,2
10943	89034,57	394292,95	62,3	52,7	-9,6
10944	89028,02	394392,66	56,3	54,7	-1,6
10945	89060,26	394486,76	57,9	56,9	-1,0
10946	89106,82	394575,38	58,0	57,2	-0,8
10947	89152,76	394664,32	58,0	57,5	-0,5
10948	89196,10	394754,57	57,3	56,9	-0,4
10949	89239,49	394844,78	58,0	57,8	-0,2
10950	89284,98	394933,96	58,0	57,8	-0,2
10951	89326,12	395024,73	57,5	57,4	-0,1
10952	89371,64	395113,89	59,3	59,2	-0,1
10995	91867,92	398501,67	67,9	67,8	-0,1
10996	91935,71	398575,34	67,6	67,5	-0,1
10997	92003,50	398649,01	67,4	67,2	-0,2
10998	92069,91	398723,91	67,2	65,8	-1,4
10999	92135,65	398799,41	67,3	65,3	-2,0
11000	92201,39	398874,91	67,3	65,3	-2,0
11001	92266,59	398950,89	67,1	65,1	-2,0
11002	92331,79	399026,85	67,4	65,5	-1,9
11003	92396,98	399102,83	67,5	66,9	-0,6
11004	92461,78	399179,14	67,6	67,4	-0,2
11005	92526,13	399255,83	67,5	67,4	-0,1
11007	92640,80	399419,83	67,6	67,5	-0,1
11008	92695,20	399503,83	67,0	66,9	-0,1
11010	92836,98	399645,03	64,0	63,6	-0,4
11011	92900,59	399722,30	63,2	61,4	-1,8

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
11012	92962,96	399800,61	62,3	59,1	-3,2
11013	93021,55	399881,41	61,5	58,0	-3,5
11014	93038,55	399976,30	62,3	59,3	-3,0
11015	93019,14	400065,67	65,2	63,3	-1,9
11016	93046,50	400161,97	65,4	65,1	-0,3
11017	93073,13	400258,48	65,8	65,7	-0,1
11018	93099,58	400355,03	65,6	65,5	-0,1
11549	89870,80	393787,62	54,4	54,2	-0,2
11550	89776,80	393821,97	55,4	55,2	-0,2
11551	89679,65	393845,83	55,7	55,4	-0,3
11552	89580,70	393860,59	56,0	55,6	-0,4
11553	89481,18	393871,45	56,7	56,3	-0,4
11554	89381,63	393881,98	57,1	56,6	-0,5
11555	89281,77	393888,84	57,6	56,9	-0,7
11556	89182,40	393899,86	58,2	57,1	-1,1
11557	89083,30	393913,92	59,0	57,6	-1,4
11558	88984,35	393929,13	60,3	58,3	-2,0
11559	88885,29	393943,57	61,9	58,8	-3,1
11671	94799,83	405587,05	64,5	63,2	-1,3
11672	94899,75	405581,75	63,7	62,7	-1,0
11747	92998,53	400549,79	67,3	67,2	-0,1
11753	92785,61	399990,27	67,0	66,9	-0,1
11757	92613,56	399629,24	66,4	66,3	-0,1
11759	92516,91	399454,33	67,6	67,5	-0,1
11761	92398,26	399293,30	67,5	67,4	-0,1
11762	92333,40	399217,10	67,5	67,2	-0,3
11763	92268,51	399140,93	67,4	65,9	-1,5
11764	92203,63	399064,76	67,1	65,1	-2,0
11765	92138,74	398988,59	67,0	65,0	-2,0
11766	92073,56	398912,68	66,6	64,6	-2,0
11767	92007,54	398837,49	67,2	65,4	-1,8
11768	91941,50	398762,32	67,3	66,7	-0,6
11769	91874,44	398688,06	67,6	67,5	-0,1
11773	91580,08	398423,46	64,3	64,2	-0,1
11815	89247,34	395146,61	68,4	68,3	-0,1
11819	89058,74	394794,28	67,0	66,9	-0,1
11821	88965,58	394617,20	66,7	66,6	-0,1
11822	88920,38	394527,93	66,8	66,4	-0,4
11823	88858,16	394450,94	65,3	64,2	-1,1
11824	88766,53	394410,93	63,0	61,9	-1,1
11825	88703,27	394335,83	62,7	61,4	-1,3
11826	88673,57	394240,33	63,6	62,0	-1,6
11827	88691,54	394150,04	67,0	65,1	-1,9
11828	88663,84	394059,13	68,4	67,1	-1,3
11829	88614,09	393972,31	68,1	67,8	-0,3
11830	88524,17	393948,95	66,8	66,6	-0,2
11831	88426,48	393932,98	65,7	65,6	-0,1
11832	88346,86	393874,08	65,9	65,8	-0,1
11835	88330,79	393590,96	66,8	66,7	-0,1
11938	80324,64	391449,51	59,9	59,8	-0,1
21525	145237,18	427760,50	59,7	59,6	-0,1

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
21526	145289,53	427675,22	62,4	62,3	-0,1
21529	145441,93	427416,62	70,0	69,9	-0,1
21531	145518,07	427232,85	68,5	68,4	-0,1
21532	145471,42	427147,30	64,3	64,0	-0,3
21533	145402,92	427074,37	61,7	61,2	-0,5
21535	145490,49	427003,70	63,2	62,5	-0,7
21536	145562,33	427073,11	66,8	66,5	-0,3
21537	145641,55	427035,94	71,1	70,7	-0,4
21538	145697,69	426953,51	72,0	70,5	-1,5
21539	145746,01	426865,88	71,7	69,5	-2,2
21540	145794,12	426778,13	72,1	69,7	-2,4
21541	145842,22	426690,37	67,4	65,4	-2,0
21542	145890,02	426602,46	66,6	64,7	-1,9
21543	145936,70	426513,94	73,0	70,6	-2,4
21544	145981,88	426424,68	69,1	67,4	-1,7
21545	146024,20	426333,99	69,9	69,2	-0,7
21546	146063,42	426241,95	71,1	70,9	-0,2
21547	146093,27	426146,48	70,9	70,8	-0,1
21548	146114,66	426048,78	70,5	70,4	-0,1
21549	146128,45	425949,67	69,1	69,0	-0,1
21553	146174,81	425552,08	64,9	64,8	-0,1
21586	149455,81	414577,04	68,8	66,5	-2,3
21587	149367,93	414556,55	69,0	66,6	-2,4
21588	149277,63	414537,22	68,7	66,3	-2,4
21589	149179,92	414515,63	68,6	66,3	-2,3
21590	149081,39	414499,61	67,7	65,7	-2,0
21591	148981,53	414494,00	66,4	65,1	-1,3
21592	148882,22	414505,09	64,8	63,8	-1,0
21593	148782,93	414515,16	62,6	61,9	-0,7
21594	148684,74	414496,89	63,0	62,4	-0,6
21595	148587,23	414474,46	62,6	62,2	-0,4
21596	148499,17	414428,18	64,3	64,0	-0,3
21597	148416,62	414371,82	64,5	64,3	-0,2
21598	148325,31	414331,47	66,4	66,3	-0,1
21599	148229,02	414305,16	66,7	66,6	-0,1
21600	148131,18	414284,18	67,2	67,1	-0,1
21601	148033,50	414262,42	67,4	67,2	-0,2
21602	147935,82	414240,65	68,7	68,5	-0,2
21603	147838,15	414218,88	69,6	68,8	-0,8
21604	147740,47	414197,10	69,8	67,6	-2,2
21605	147643,18	414173,69	69,6	67,2	-2,4
21606	147547,21	414145,42	68,4	66,0	-2,4
21607	147453,64	414110,01	68,1	65,8	-2,3
21608	147360,64	414073,04	67,9	65,6	-2,3
21609	147267,68	414036,00	70,1	67,8	-2,3
21610	147175,63	413996,76	68,3	66,6	-1,7
21611	147084,65	413955,13	68,6	68,1	-0,5
21612	146996,32	413908,12	69,6	69,4	-0,2
21613	146910,24	413857,13	69,6	69,5	-0,1
21615	146747,00	413741,64	69,8	69,7	-0,1
21617	146580,70	413630,64	67,2	67,1	-0,1

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
21619	146398,82	413547,62	62,9	62,8	-0,1
21620	146322,75	413482,79	61,0	60,9	-0,1
23956	153658,32	412835,09	57,8	57,5	-0,3
23957	153746,62	412882,02	63,0	62,8	-0,2
23959	153930,42	412960,79	68,9	68,8	-0,1
23960	154023,13	412998,32	68,1	67,6	-0,5
23961	154114,36	413039,32	67,8	66,1	-1,7
23962	154206,54	413077,33	64,2	62,3	-1,9
23963	154297,72	413118,44	58,7	57,4	-1,3
23964	154388,54	413160,35	57,3	56,2	-1,1
23965	154478,91	413203,24	59,0	58,2	-0,8
23966	154565,21	413253,12	60,4	59,8	-0,6
23967	154648,75	413305,30	63,2	62,9	-0,3
23968	154746,20	413324,01	58,4	58,2	-0,2
23969	154840,36	413357,71	58,4	58,3	-0,1
23970	154934,41	413391,75	59,8	59,7	-0,1
23973	155218,87	413486,88	63,9	63,8	-0,1
24016	159184,76	414686,56	69,6	69,5	-0,1
25893	150370,98	415012,09	59,3	59,2	-0,1
25895	150282,01	414836,23	57,6	57,5	-0,1
25896	150195,43	414787,16	58,3	58,1	-0,2
25897	150102,57	414750,96	58,9	58,7	-0,2
25898	150007,35	414720,40	56,9	56,6	-0,3
25899	149911,26	414692,77	57,7	57,3	-0,4
25900	149814,49	414668,05	58,9	58,4	-0,5
25901	149718,03	414641,65	60,0	59,3	-0,7
25902	149629,44	414619,60	61,4	60,1	-1,3
25903	149542,37	414597,72	66,9	65,3	-1,6
25904	149602,13	414486,30	67,4	66,3	-1,1
25905	149704,14	414511,51	66,5	66,2	-0,3
25906	149800,49	414538,29	60,8	60,2	-0,6
25907	149896,64	414565,81	56,7	55,7	-1,0
25908	149992,85	414593,13	54,6	53,6	-1,0
25909	150088,74	414621,24	56,4	55,9	-0,5
25910	150183,98	414651,71	54,1	53,5	-0,6
25911	150279,88	414678,78	53,6	53,2	-0,4
25912	150373,42	414714,14	58,3	58,2	-0,1
26786	166285,12	379490,49	71,5	71,4	-0,1
26788	166296,24	379615,21	62,0	61,9	-0,1
26789	166196,47	379608,29	60,5	60,4	-0,1
27379	153246,17	412504,24	56,5	56,4	-0,1
27381	153424,89	412513,00	56,0	55,9	-0,1
27382	153502,49	412575,14	54,2	54,0	-0,2
27383	153527,02	412670,35	54,6	54,4	-0,2
27384	153563,55	412761,75	56,3	56,0	-0,3
27385	153418,10	412861,33	55,4	55,2	-0,2
27386	153318,49	412854,77	60,3	60,2	-0,1
27389	153233,00	412658,20	55,8	55,7	-0,1
37170	185087,33	358087,16	66,8	66,7	-0,1
37175	185343,38	357657,69	68,1	68,0	-0,1
37176	185394,59	357571,79	67,6	67,5	-0,1

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
37177	185445,80	357485,90	67,0	66,9	-0,1
37178	185497,01	357400,01	66,6	66,0	-0,6
37179	185548,23	357314,11	66,4	64,7	-1,7
37180	185599,44	357228,22	66,5	64,6	-1,9
37181	185650,64	357142,32	66,7	64,8	-1,9
37182	185701,86	357056,43	67,3	65,3	-2,0
37183	185753,07	356970,53	67,7	65,8	-1,9
37184	185804,27	356884,64	67,8	66,5	-1,3
37185	185855,48	356798,75	68,1	67,9	-0,2
37186	185906,70	356712,85	68,2	68,1	-0,1
37187	185957,91	356626,96	68,1	68,0	-0,1
37188	186009,11	356541,07	67,9	67,8	-0,1
37193	186264,93	356111,46	67,4	67,3	-0,1
37344	182965,84	329201,49	62,9	62,8	-0,1
37349	183150,39	328795,25	69,3	69,2	-0,1
37351	183150,71	328595,28	68,6	68,1	-0,5
37352	183145,44	328495,46	68,6	65,5	-3,1
37353	183134,08	328396,17	68,5	61,2	-7,3
37354	183119,99	328297,16	68,8	60,4	-8,4
37355	183103,91	328198,53	68,2	62,4	-5,8
37356	183081,48	328101,07	67,9	67,6	-0,3
37357	183059,07	328003,62	65,2	65,1	-0,1
37406	180921,58	323671,04	66,9	66,8	-0,1
37407	180873,99	323583,31	67,1	67,0	-0,1
37408	180809,95	323506,97	66,3	66,2	-0,1
37412	180498,55	323260,94	61,6	61,5	-0,1
37415	180307,65	323029,52	63,4	63,3	-0,1
37420	179986,78	322646,67	57,6	57,5	-0,1
37664	182258,52	320778,22	62,1	62,0	-0,1
37665	182358,29	320771,42	61,9	61,5	-0,4
37666	182458,08	320769,77	61,1	59,8	-1,3
37667	182535,45	320818,03	63,1	59,5	-3,6
37668	182623,62	320840,08	64,6	58,5	-6,1
37669	182720,22	320816,63	61,8	56,6	-5,2
37670	182819,23	320826,71	61,6	56,8	-4,8
37671	182918,18	320841,14	57,5	54,9	-2,6
37672	183017,73	320847,09	60,8	59,3	-1,5
37673	183117,73	320846,21	62,8	62,4	-0,4
37674	183216,03	320829,77	64,6	64,4	-0,2
37675	183313,79	320808,72	65,1	65,0	-0,1
37676	183411,55	320787,67	65,1	65,0	-0,1
37677	183509,31	320766,62	64,3	64,1	-0,2
37678	183607,07	320745,57	65,9	65,3	-0,6
37679	183704,83	320724,52	65,7	60,5	-5,2
37680	183802,60	320703,47	66,0	58,4	-7,6
37681	183900,36	320682,42	66,1	57,6	-8,5
37682	183998,12	320661,37	65,8	57,0	-8,8
37683	184095,88	320640,32	61,8	53,3	-8,5
37684	184193,64	320619,27	65,3	57,6	-7,7
37685	184290,80	320595,69	65,1	62,4	-2,7
37686	184387,53	320570,34	64,3	64,1	-0,2

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
37741	189465,99	321487,99	63,2	63,1	-0,1
37743	189659,15	321436,13	63,6	63,4	-0,2
37744	189755,73	321410,20	64,2	64,0	-0,2
37745	189852,31	321384,27	64,9	64,3	-0,6
37746	189948,89	321358,34	65,4	63,4	-2,0
37747	190046,07	321334,80	66,1	63,7	-2,4
37748	190143,62	321312,81	65,0	62,7	-2,3
37749	190241,93	321294,66	64,7	62,4	-2,3
37750	190340,87	321280,37	65,6	63,3	-2,3
37751	190440,25	321269,28	64,3	62,5	-1,8
37752	190539,79	321260,04	64,1	63,6	-0,5
37753	190639,64	321254,47	64,7	64,5	-0,2
37754	190739,48	321248,89	64,9	64,8	-0,1
37756	190939,17	321237,73	66,2	66,1	-0,1
37760	191330,89	321191,27	64,6	64,4	-0,2
37761	191430,72	321186,40	65,4	63,8	-1,6
37762	191529,91	321173,67	66,1	65,9	-0,2
37763	191622,75	321137,74	64,9	64,8	-0,1
37764	191714,29	321097,49	64,2	64,1	-0,1
37765	191805,83	321057,23	63,8	63,7	-0,1
37770	192191,59	320803,54	63,0	62,9	-0,1
37773	192421,22	320610,48	62,7	62,6	-0,1
37775	192580,92	320490,33	63,5	63,4	-0,1
37776	192664,75	320436,18	63,1	63,0	-0,1
37777	192753,72	320390,60	62,7	62,5	-0,2
37778	192846,61	320353,56	63,3	62,9	-0,4
37779	192941,70	320322,76	63,7	62,3	-1,4
37780	193039,22	320301,01	64,6	62,5	-2,1
37781	193137,73	320284,30	65,8	63,4	-2,4
37782	193237,27	320275,97	64,2	62,0	-2,2
37783	193337,20	320278,20	64,4	62,3	-2,1
37784	193436,90	320286,03	63,0	61,7	-1,3
37785	193535,66	320301,23	62,3	61,9	-0,4
37786	193633,79	320320,23	63,1	62,9	-0,2
37787	193730,89	320344,14	63,6	63,4	-0,2
37788	193827,99	320368,06	64,3	64,1	-0,2
37789	193925,09	320391,97	65,3	65,0	-0,3
37790	194020,75	320420,84	65,7	64,9	-0,8
37791	194115,47	320452,90	66,0	63,8	-2,2
37964	193438,53	323219,04	65,5	65,4	-0,1
37965	193397,50	323310,24	63,2	62,9	-0,3
37966	193439,22	323391,54	58,8	58,5	-0,3
37967	193443,06	323485,21	56,5	56,3	-0,2
38025	187602,10	328257,87	67,6	67,5	-0,1
38026	187511,65	328300,04	66,1	66,0	-0,1
38027	187419,66	328336,15	67,4	67,3	-0,1
38028	187338,52	328394,46	68,2	68,1	-0,1
38029	187258,03	328453,80	68,3	68,1	-0,2
38030	187177,54	328513,14	68,8	68,6	-0,2
38031	187093,95	328567,77	70,5	69,2	-1,3
38032	187005,24	328613,15	69,9	67,8	-2,1

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
38033	186910,38	328644,47	68,8	66,7	-2,1
38034	186813,05	328667,43	69,3	67,2	-2,1
38035	186715,72	328690,39	70,9	68,7	-2,2
38036	186618,39	328713,34	70,8	69,5	-1,3
38037	186521,05	328736,30	70,3	70,1	-0,2
38038	186423,72	328759,25	69,7	69,6	-0,1
38039	186328,85	328790,04	69,1	69,0	-0,1
38040	186235,97	328827,10	69,2	69,1	-0,1
38043	185979,67	328982,96	67,5	67,4	-0,1
38045	185809,01	329087,24	68,6	68,5	-0,1
38047	185638,35	329191,53	53,2	53,1	-0,1
38048	185553,02	329243,67	69,2	69,1	-0,1
38050	185382,36	329347,96	69,6	69,3	-0,3
38051	185298,24	329402,01	69,9	68,7	-1,2
38052	185214,91	329457,30	69,7	67,9	-1,8
38053	185142,88	329504,13	69,0	67,4	-1,6
38054	185066,04	329557,57	67,3	66,0	-1,3
38055	184989,46	329611,77	64,8	63,9	-0,9
38056	184916,88	329668,46	64,0	63,5	-0,5
38266	210170,63	378645,40	69,3	69,2	-0,1
38267	210266,37	378616,59	68,0	67,9	-0,1
38268	210351,60	378587,84	67,0	66,9	-0,1
38270	210526,00	378509,63	66,3	66,2	-0,1
38271	210616,99	378468,18	66,0	65,8	-0,2
38272	210707,90	378426,52	66,2	65,9	-0,3
38273	210798,82	378384,86	66,6	65,4	-1,2
38274	210889,73	378343,20	67,0	65,2	-1,8
38275	210980,64	378301,54	67,6	65,6	-2,0
38276	211071,55	378259,88	67,7	65,8	-1,9
38277	211158,03	378210,08	66,1	64,5	-1,6
38278	211241,15	378154,59	65,2	64,0	-1,2
38279	211321,68	378095,51	64,5	63,6	-0,9
38280	211409,11	378047,14	62,7	62,0	-0,7
38281	211501,42	378008,68	63,3	62,0	-1,3
38282	211596,89	377979,39	62,2	60,7	-1,5
38283	211692,44	377950,07	65,7	63,8	-1,9
38284	211786,55	377916,28	67,4	65,3	-2,1
38285	211879,71	377880,18	68,6	66,5	-2,1
38286	211969,71	377836,60	68,6	67,8	-0,8
38287	212059,72	377793,01	67,6	67,4	-0,2
38288	212149,72	377749,43	67,5	67,4	-0,1
38289	212239,73	377705,84	67,2	67,1	-0,1
38294	212663,39	377498,49	61,7	61,6	-0,1
38300	212528,25	377700,22	65,2	65,1	-0,1
38303	212274,33	377826,71	66,9	66,8	-0,1
38304	212184,10	377869,82	67,9	67,8	-0,1
38305	212093,93	377913,06	68,2	68,0	-0,2
38306	212003,77	377956,30	68,0	66,9	-1,1
38307	211913,60	377999,55	68,5	66,4	-2,1
38308	211831,65	378056,65	66,7	64,6	-2,1
38309	211750,63	378115,27	64,6	62,8	-1,8

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
38310	211667,77	378171,05	61,7	60,2	-1,5
38311	211578,66	378216,09	59,7	58,7	-1,0
38312	211485,76	378252,70	61,7	61,1	-0,6
38313	211390,13	378281,96	64,8	63,9	-0,9
38314	211294,51	378311,22	65,7	64,5	-1,2
38315	211198,88	378340,47	66,5	64,8	-1,7
38316	211105,96	378376,83	67,7	65,8	-1,9
38317	211015,17	378418,77	68,1	66,2	-1,9
38318	210924,39	378460,71	67,6	65,9	-1,7
38319	210833,61	378502,65	67,4	66,4	-1,0
38320	210742,83	378544,58	67,3	67,1	-0,2
38321	210652,04	378586,52	66,3	66,2	-0,1
38322	210561,26	378628,46	66,1	66,0	-0,1
38323	210470,48	378670,40	67,1	67,0	-0,1
38324	210377,82	378707,76	67,2	67,1	-0,1
38325	210283,76	378741,72	68,4	68,3	-0,1
51044	199338,86	377165,54	67,7	67,6	-0,1
51049	198855,93	377035,59	67,9	67,8	-0,1
51052	198563,21	376969,57	68,8	68,6	-0,2
51053	198465,33	376948,96	68,6	67,5	-1,1
51054	198367,16	376929,77	68,4	66,6	-1,8
51055	198268,86	376911,25	68,1	66,3	-1,8
51056	198170,34	376893,96	67,8	66,0	-1,8
51057	198071,67	376877,51	67,5	65,9	-1,6
51058	197972,80	376862,52	67,7	67,3	-0,4
51059	197873,79	376848,23	67,8	67,7	-0,1
51194	184968,58	379463,91	67,3	67,2	-0,1
51196	184786,23	379547,96	67,1	67,0	-0,1
51197	184697,12	379591,14	66,8	66,7	-0,1
51199	184517,00	379682,21	67,0	66,9	-0,1
51200	184433,23	379724,55	68,0	67,9	-0,1
51201	184345,91	379769,16	68,8	68,6	-0,2
51202	184256,68	379814,37	69,6	68,2	-1,4
51203	184167,40	379859,47	69,7	67,5	-2,2
51204	184078,12	379904,59	69,4	67,1	-2,3
51205	183988,78	379949,59	69,6	67,3	-2,3
51206	183899,43	379994,57	69,7	67,5	-2,2
51207	183810,29	380039,95	69,8	68,7	-1,1
51208	183721,17	380085,39	69,1	68,9	-0,2
51209	183632,06	380130,83	69,2	69,1	-0,1
51210	183542,94	380176,26	69,0	68,9	-0,1
51213	183275,20	380311,79	68,4	68,3	-0,1
51222	182897,36	380353,51	68,4	68,3	-0,1
51226	183254,87	380173,75	68,3	68,2	-0,1
51230	183612,41	379994,05	69,3	69,2	-0,1
51231	183701,64	379948,83	69,7	69,3	-0,4
51232	183790,87	379903,59	69,9	68,2	-1,7
51233	183880,10	379858,37	69,8	67,5	-2,3
51234	183969,34	379813,15	69,8	67,4	-2,4
51235	184058,88	379768,54	69,8	67,5	-2,3
51236	184148,21	379723,51	69,7	67,6	-2,1

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
51237	184237,20	379677,81	69,2	68,5	-0,7
51238	184326,13	379631,99	68,4	68,2	-0,2
51239	184409,92	379589,94	67,7	67,6	-0,1
51240	184490,99	379549,55	67,0	66,9	-0,1
51243	184759,21	379414,61	66,8	66,7	-0,1
51380	197857,13	376722,22	67,8	67,7	-0,1
51381	197956,32	376735,19	67,7	67,4	-0,3
51382	198055,30	376749,69	68,3	67,0	-1,3
51383	198153,92	376766,42	67,4	65,8	-1,6
51384	198252,53	376783,23	67,9	66,2	-1,7
51385	198350,91	376801,38	68,3	66,5	-1,8
51386	198449,22	376819,92	68,4	66,9	-1,5
51387	198547,37	376839,23	68,5	68,1	-0,4
51388	198645,30	376859,67	68,8	68,6	-0,2
51389	198742,95	376881,40	68,4	68,3	-0,1
51390	198840,41	376903,95	67,8	67,7	-0,1
51392	199034,42	376952,84	68,0	67,9	-0,1
51525	186010,67	356774,20	67,9	67,8	-0,1
51526	185959,66	356860,26	67,8	67,6	-0,2
51527	185908,64	356946,31	67,6	66,3	-1,3
51528	185857,63	357032,37	67,4	65,5	-1,9
51529	185806,61	357118,42	67,0	65,0	-2,0
51530	185755,15	357204,21	66,3	64,3	-2,0
51531	185703,57	357289,92	66,0	64,2	-1,8
51532	185652,25	357375,79	66,2	64,5	-1,7
51533	185601,38	357461,91	66,2	65,7	-0,5
51534	185549,82	357547,63	66,6	66,5	-0,1
51535	185498,97	357633,79	67,4	67,3	-0,1
51536	185448,16	357719,96	68,1	68,0	-0,1
51538	185346,39	357892,23	67,8	67,7	-0,1
51539	185295,18	357978,16	67,5	67,4	-0,1
51541	185192,75	358150,03	66,7	66,6	-0,1
56597	180191,20	322466,60	54,5	54,4	-0,1
56598	180254,30	322544,40	54,8	54,7	-0,1
56599	180319,15	322620,76	54,4	54,3	-0,1
56600	180384,01	322697,11	56,2	56,0	-0,2
56601	180447,83	322774,33	57,8	57,7	-0,1
56603	180567,46	322923,58	64,5	64,4	-0,1
56605	180691,60	323072,62	64,1	64,0	-0,1
56606	180754,36	323150,71	64,4	64,1	-0,3
56607	180817,07	323228,83	64,5	63,4	-1,1
56608	180878,65	323307,83	64,6	63,2	-1,4
56609	180938,31	323388,32	64,5	63,2	-1,3
56610	180993,62	323471,72	65,2	64,1	-1,1
56611	181040,81	323560,01	65,5	64,7	-0,8
56612	181078,63	323652,68	66,0	65,7	-0,3
56613	181109,42	323747,99	66,4	66,3	-0,1
56614	181137,87	323844,05	66,7	66,6	-0,1
56615	181166,20	323940,14	67,0	66,9	-0,1
56660	183124,46	327797,46	58,5	58,4	-0,1
56661	183155,08	327892,85	58,3	57,7	-0,6

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
56662	183180,68	327989,69	58,6	57,9	-0,7
56663	183203,82	328087,15	59,3	58,3	-1,0
56664	183224,06	328185,26	59,3	59,1	-0,2
56665	183241,34	328283,91	59,0	58,7	-0,3
56666	183254,83	328383,18	59,9	59,6	-0,3
56687	184792,73	329563,26	64,1	63,7	-0,4
56688	184871,19	329501,34	56,8	55,8	-1,0
56689	184957,11	329449,81	57,9	57,2	-0,7
56690	185044,94	329401,66	58,2	57,4	-0,8
56691	185134,45	329357,30	58,3	57,4	-0,9
56692	185220,54	329306,39	58,2	57,5	-0,7
56693	185305,95	329254,04	57,7	57,3	-0,4
56694	185391,59	329202,06	57,8	57,6	-0,2
56695	185477,23	329150,07	58,0	57,9	-0,1
56696	185562,88	329098,09	58,1	58,0	-0,1
56697	185647,95	329045,19	61,4	61,3	-0,1
56699	185818,14	328939,44	64,8	64,7	-0,1
56704	186250,07	328686,82	69,0	68,9	-0,1
56705	186339,30	328641,32	68,1	68,0	-0,1
56706	186415,51	328577,42	65,7	65,5	-0,2
56707	186484,63	328505,18	63,2	62,7	-0,5
56708	186574,19	328461,61	61,4	60,9	-0,5
56709	186673,34	328455,08	60,5	59,9	-0,6
56710	186761,71	328493,10	60,1	59,3	-0,8
56711	186841,46	328526,19	58,9	57,8	-1,1
56712	186937,98	328499,53	58,8	57,4	-1,4
56713	187031,82	328465,34	59,7	58,5	-1,2
56714	187115,34	328410,17	59,7	59,0	-0,7
56715	187195,64	328350,26	60,7	60,2	-0,5
56716	187276,20	328290,72	61,4	61,1	-0,3
56718	187441,61	328178,04	67,8	67,7	-0,1
56795	194027,62	320555,08	65,1	63,5	-1,6
56796	193931,64	320526,39	64,0	63,5	-0,5
56797	193834,83	320500,60	63,6	63,4	-0,2
56798	193737,75	320475,89	63,2	63,1	-0,1
56799	193639,90	320454,43	62,6	62,5	-0,1
56800	193542,03	320433,05	62,2	61,9	-0,3
56801	193443,20	320416,71	63,1	62,2	-0,9
56802	193343,49	320407,49	64,1	61,9	-2,2
56803	193243,38	320405,09	64,7	62,4	-2,3
56804	193143,72	320414,80	65,6	63,2	-2,4
56805	193045,29	320433,10	64,7	62,6	-2,1
56806	192948,56	320459,09	64,2	63,2	-1,0
56807	192854,00	320492,07	63,7	63,5	-0,2
56808	192762,61	320533,01	62,9	62,8	-0,1
56809	192675,17	320581,79	63,3	63,2	-0,1
56810	192592,62	320638,47	62,9	62,8	-0,1
56811	192514,43	320701,09	62,5	62,4	-0,1
56812	192446,36	320771,84	61,2	61,1	-0,1
56814	192390,29	320900,75	55,7	55,6	-0,1
56821	191772,32	321218,87	65,4	65,3	-0,1

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
56823	191587,15	321295,23	65,9	65,8	-0,1
56824	191495,34	321335,09	64,7	63,6	-1,1
56825	191398,30	321359,76	64,2	59,7	-4,5
56826	191302,19	321349,47	66,1	62,3	-3,8
56827	191202,17	321355,15	65,9	65,6	-0,3
56828	191102,14	321360,85	66,0	65,9	-0,1
56829	191002,12	321366,56	65,8	65,7	-0,1
56832	190702,00	321382,52	65,0	64,9	-0,1
56833	190601,99	321388,31	64,3	63,9	-0,4
56834	190502,00	321394,59	64,3	60,8	-3,5
56835	190402,33	321404,63	65,3	57,8	-7,5
56836	190302,95	321417,14	66,2	57,4	-8,8
56837	190204,47	321435,45	63,5	59,6	-3,9
56838	190106,30	321455,45	63,6	60,9	-2,7
56839	190008,28	321476,14	63,1	61,0	-2,1
56840	189911,37	321501,52	65,8	64,8	-1,0
56841	189814,70	321527,83	64,7	64,4	-0,3
56842	189718,13	321554,48	63,3	63,1	-0,2
56843	189621,60	321581,27	63,4	63,3	-0,1
56845	189427,74	321631,79	63,1	63,0	-0,1
56906	183814,73	320833,59	65,7	65,6	-0,1
56917	182732,45	321021,07	64,4	64,3	-0,1
56922	182380,05	320950,38	64,8	64,7	-0,1
57091	194565,78	321399,13	65,4	65,3	-0,1
57092	194614,26	321311,89	65,1	65,0	-0,1
57096	194814,44	320964,46	63,3	63,2	-0,1
57097	194824,26	320869,80	63,0	62,9	-0,1
57098	194742,20	320814,94	63,6	63,5	-0,1
57099	194648,09	320780,44	63,4	63,2	-0,2
57100	194553,98	320745,85	64,0	63,6	-0,4
57101	194457,99	320717,30	64,3	63,0	-1,3
57102	194361,70	320689,56	64,3	62,3	-2,0
57103	194267,32	320656,57	64,3	62,0	-2,3
57104	194201,16	320608,66	64,8	62,5	-2,3
57105	194275,12	320508,38	66,7	64,2	-2,5
57106	194352,97	320533,48	66,3	63,8	-2,5
57107	194450,05	320550,91	64,6	62,5	-2,1
57108	194540,49	320593,99	64,1	63,3	-0,8
57109	194634,84	320627,90	63,3	63,0	-0,3
57110	194728,57	320663,50	63,2	63,1	-0,1
57111	194824,68	320690,79	63,1	63,0	-0,1
57114	195066,63	320542,29	64,4	64,3	-0,1
57127	195247,85	320751,44	56,4	56,3	-0,1
57139	194998,75	321077,60	60,3	60,2	-0,1
57586	184579,83	329769,20	68,7	68,6	-0,1
57587	184649,25	329697,12	67,0	66,9	-0,1
57588	184721,43	329627,80	65,4	65,2	-0,2
57589	184847,20	329727,55	64,9	64,8	-0,1
57590	184771,54	329793,07	66,3	66,2	-0,1
57594	184473,85	330058,96	69,5	69,4	-0,1
59610	195163,19	320911,59	58,8	58,7	-0,1

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
59614	180172,07	322617,80	60,4	60,3	-0,1
59620	180513,23	323120,65	65,7	65,6	-0,1
59622	180648,27	323269,90	65,0	64,9	-0,1
59623	180726,45	323323,21	65,9	65,6	-0,3
59624	180745,99	323310,77	66,2	65,3	-0,9
59625	180696,24	323248,58	65,5	65,1	-0,4
59626	180637,61	323177,51	65,1	65,0	-0,1
59670	194115,30	320581,40	66,0	63,7	-2,3
59671	194191,46	320477,54	66,6	64,1	-2,5

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

25 januari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/13947

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. 25 januari 2022 met kenmerk IenW/BSK-2022/13947.

Op de hiernavolgende kaarten (42 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
25 januari 2022
Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947

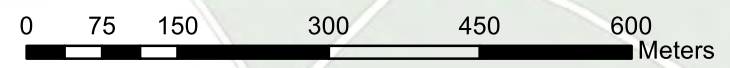
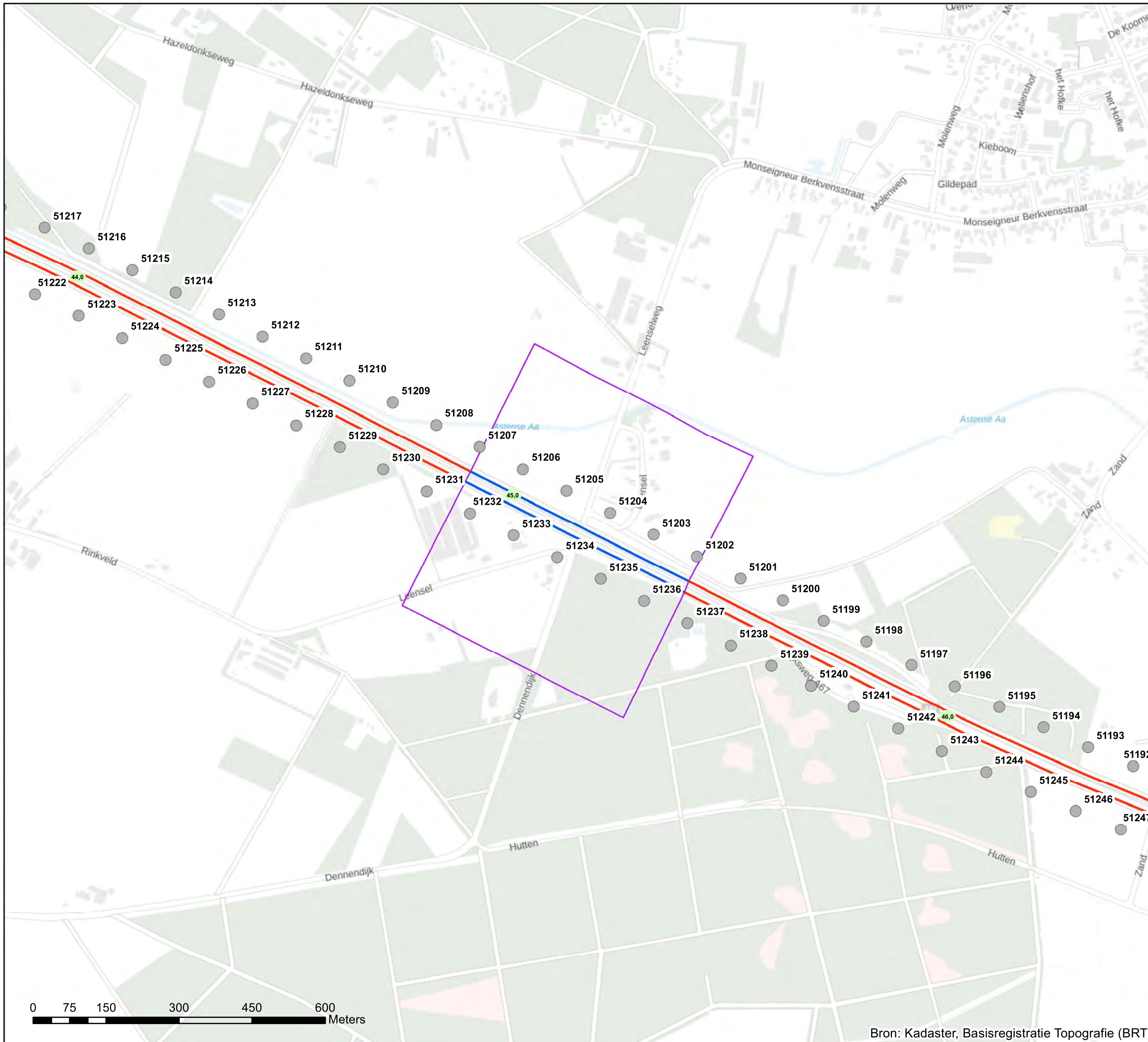


Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

Legenda

Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN 01_T122_07+08

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 1 van 42





Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

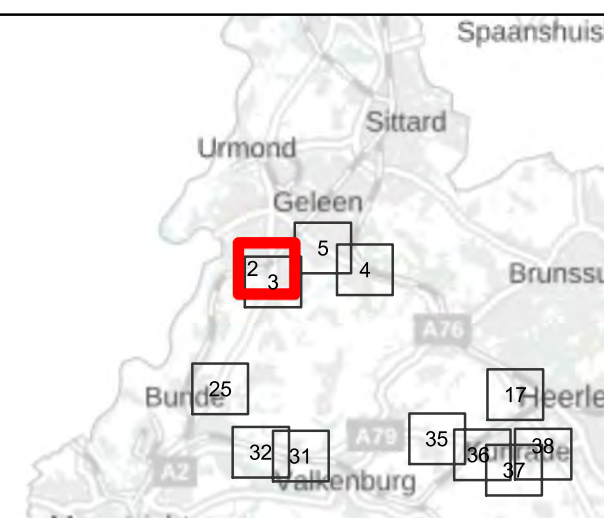
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

- 2 tot 3 meter
- 3 tot 4 meter
- 5 tot 6 meter
- 7 tot 8 meter
- 8 tot 9 meter

Wegdektypes register

- DAB
- ZOAB
- Referentiepunten - nummer
- Inpassingsgebied stap 3
- Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_02_T008_02+03

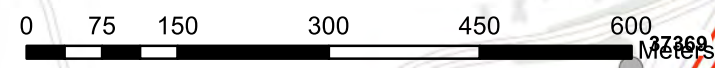
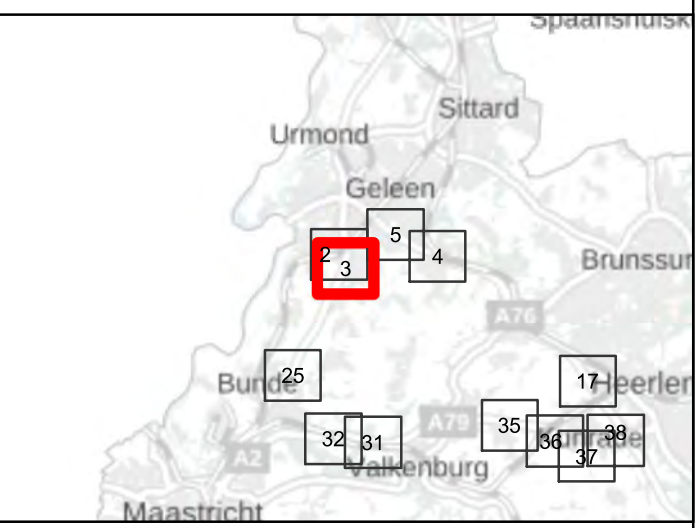
Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 2 van 42



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

- Legenda**
- Hoogte geluidscherm- of wal**
- 1 tot 2 meter
 - 2 tot 3 meter
 - 3 tot 4 meter
 - 5 tot 6 meter
 - 7 tot 8 meter
 - 8 tot 9 meter
- Wegdektypes register**
- DAB
 - ZOAB
 - Referentiepunten - nummer
 - Inpassingsgebied stap 3
 - Hectometerpunten per km



**Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_02_T008_02+03**

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 3 van 42

Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

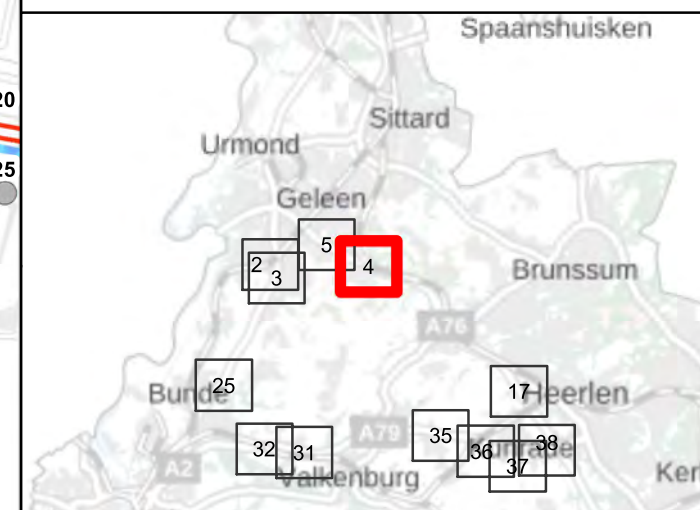
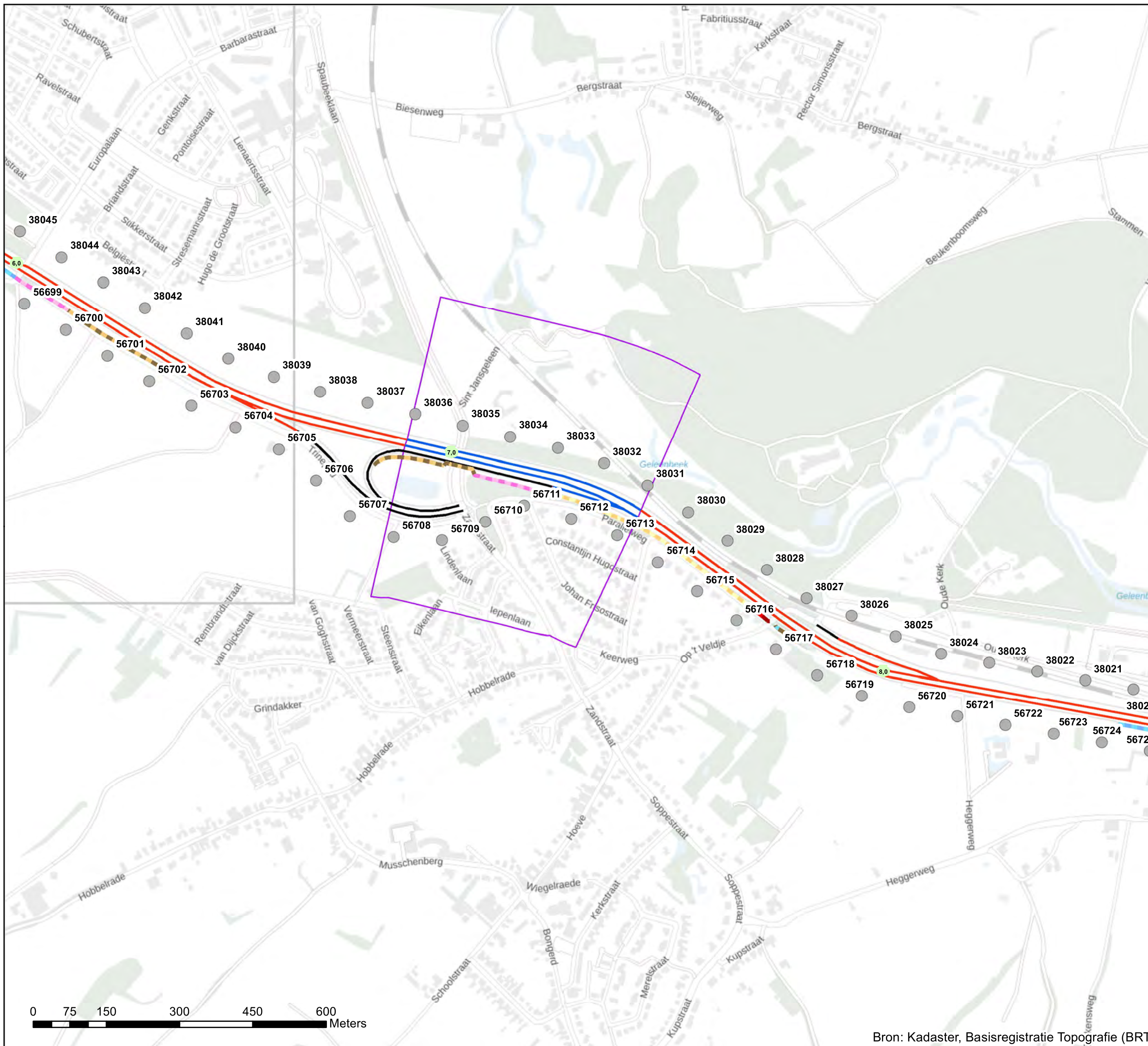
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

- 2 tot 3 meter
- 3 tot 4 meter
- 4 tot 5 meter
- 5 tot 6 meter
- 8 tot 9 meter

Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_03_T133_11

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 4 van 42



0 75 150 300 450 600 Meters

Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

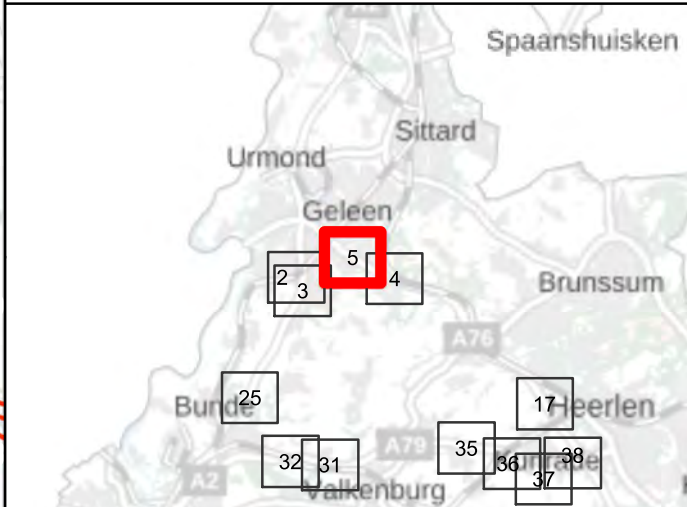
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

- 2 tot 3 meter
- 3 tot 4 meter
- 4 tot 5 meter
- 5 tot 6 meter
- 6 tot 7 meter

Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten MJPG_ZN_04_T133_12

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 5 van 42



0 75 150 300 450 600 Meters

Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

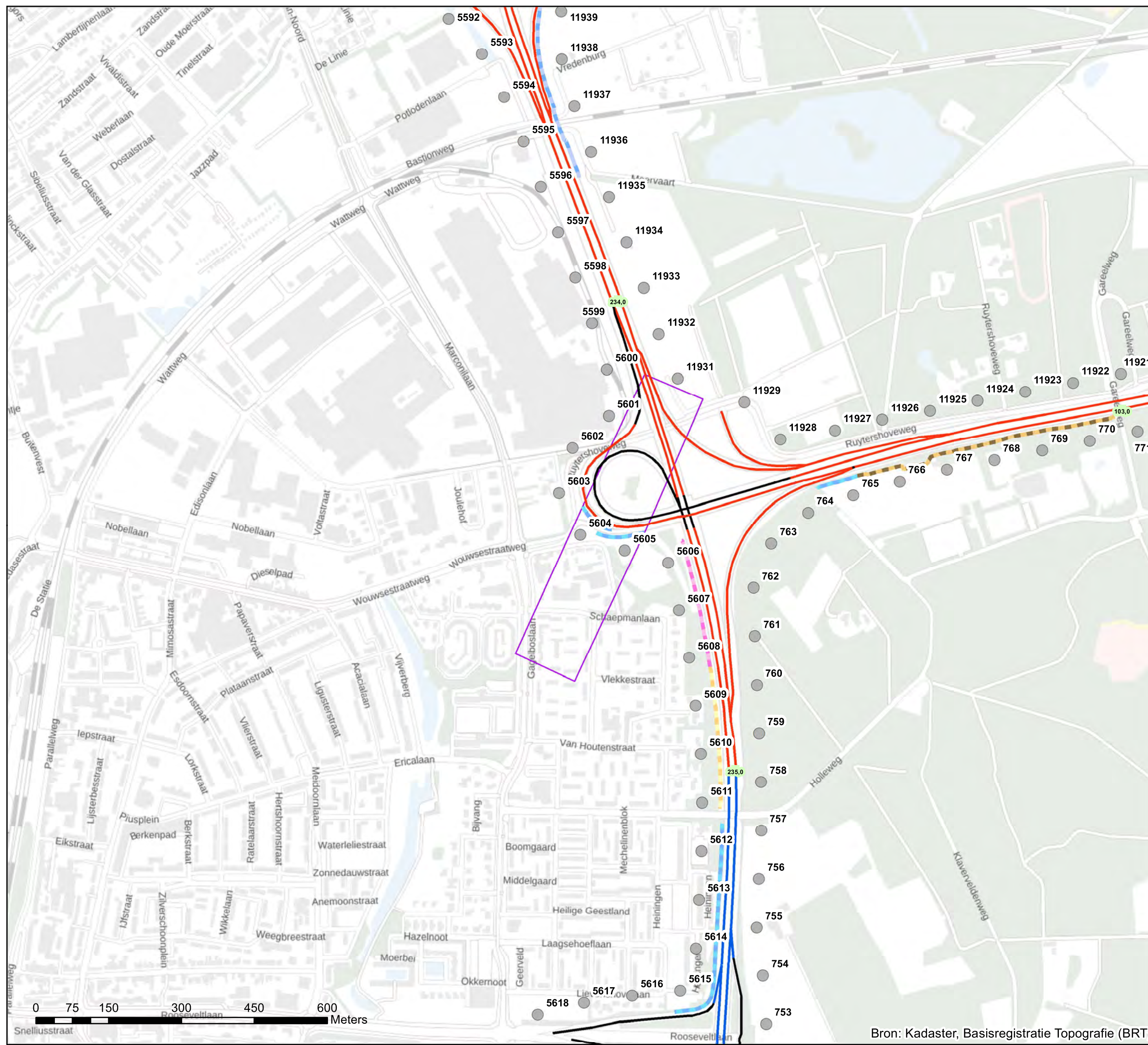
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

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

Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_05_T020_12

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 6 van 42



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

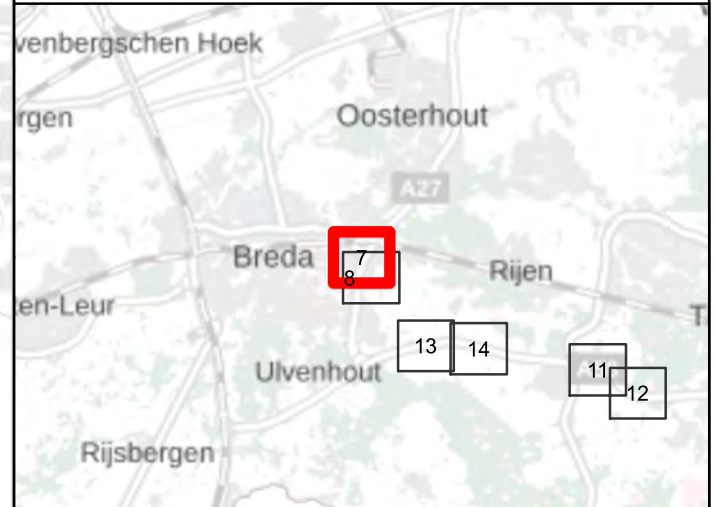
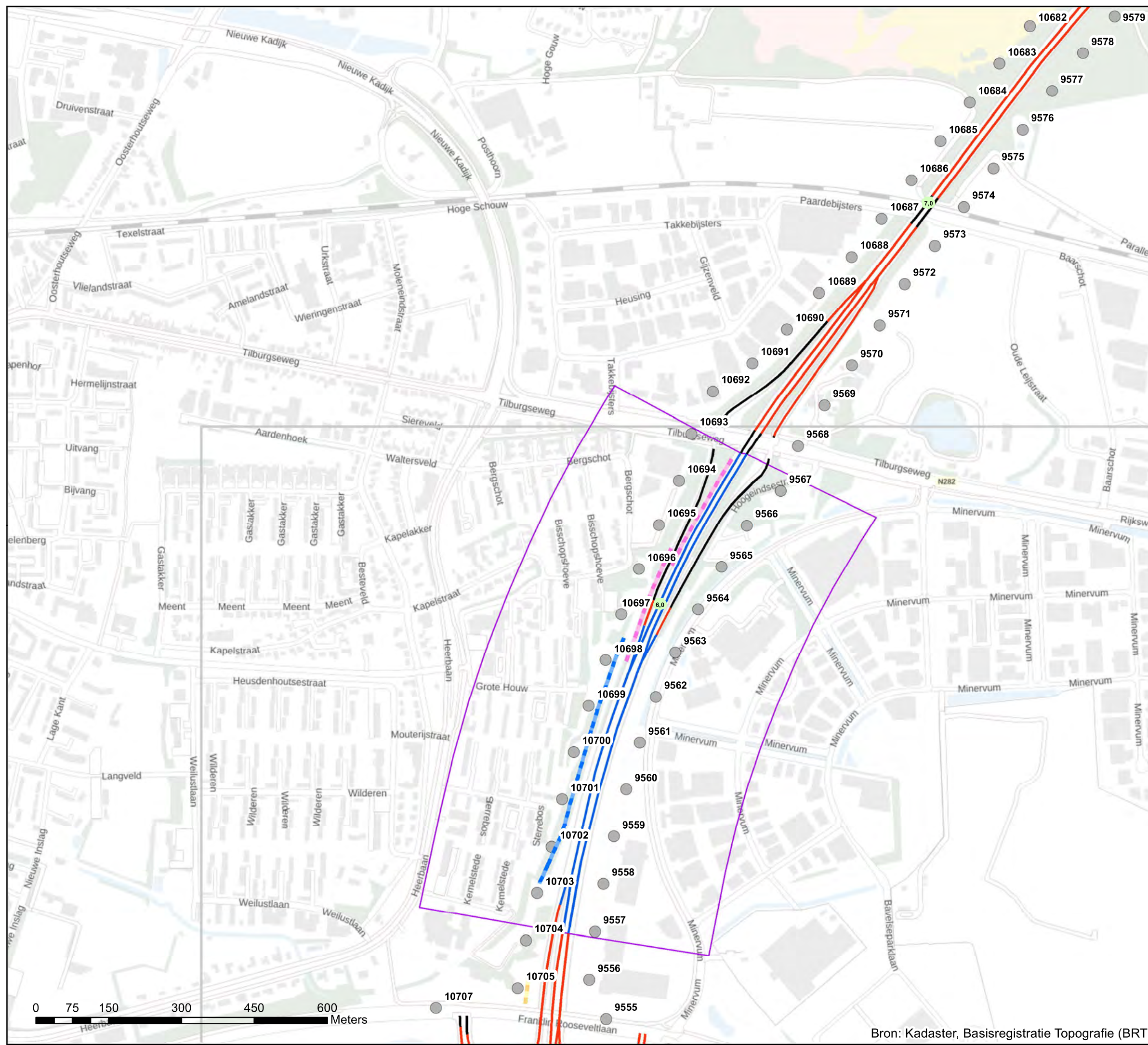
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

- 4 tot 5 meter
- 5 tot 6 meter
- 6 tot 7 meter

Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_06_T047_02+06

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 7 van 42



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

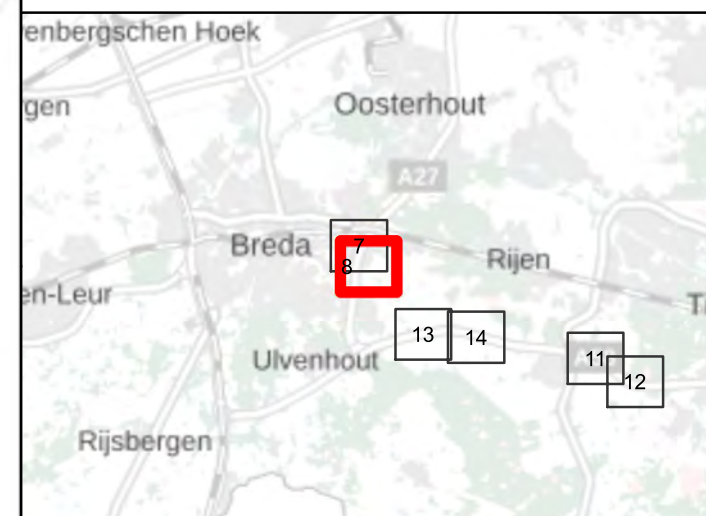
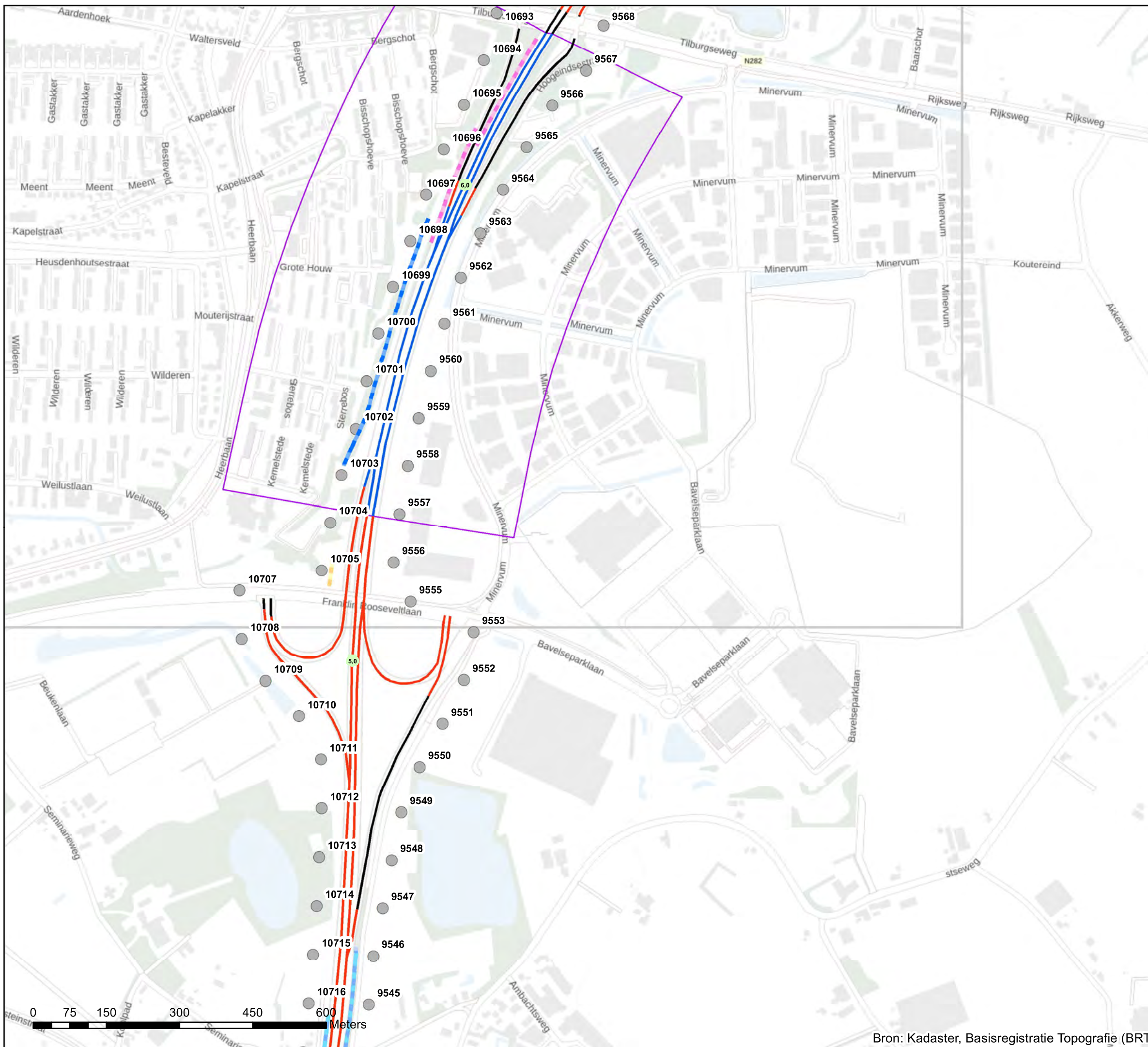
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

- 1 tot 2 meter
- 3 tot 4 meter
- 4 tot 5 meter
- 5 tot 6 meter
- 6 tot 7 meter

Wegdektypes register

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



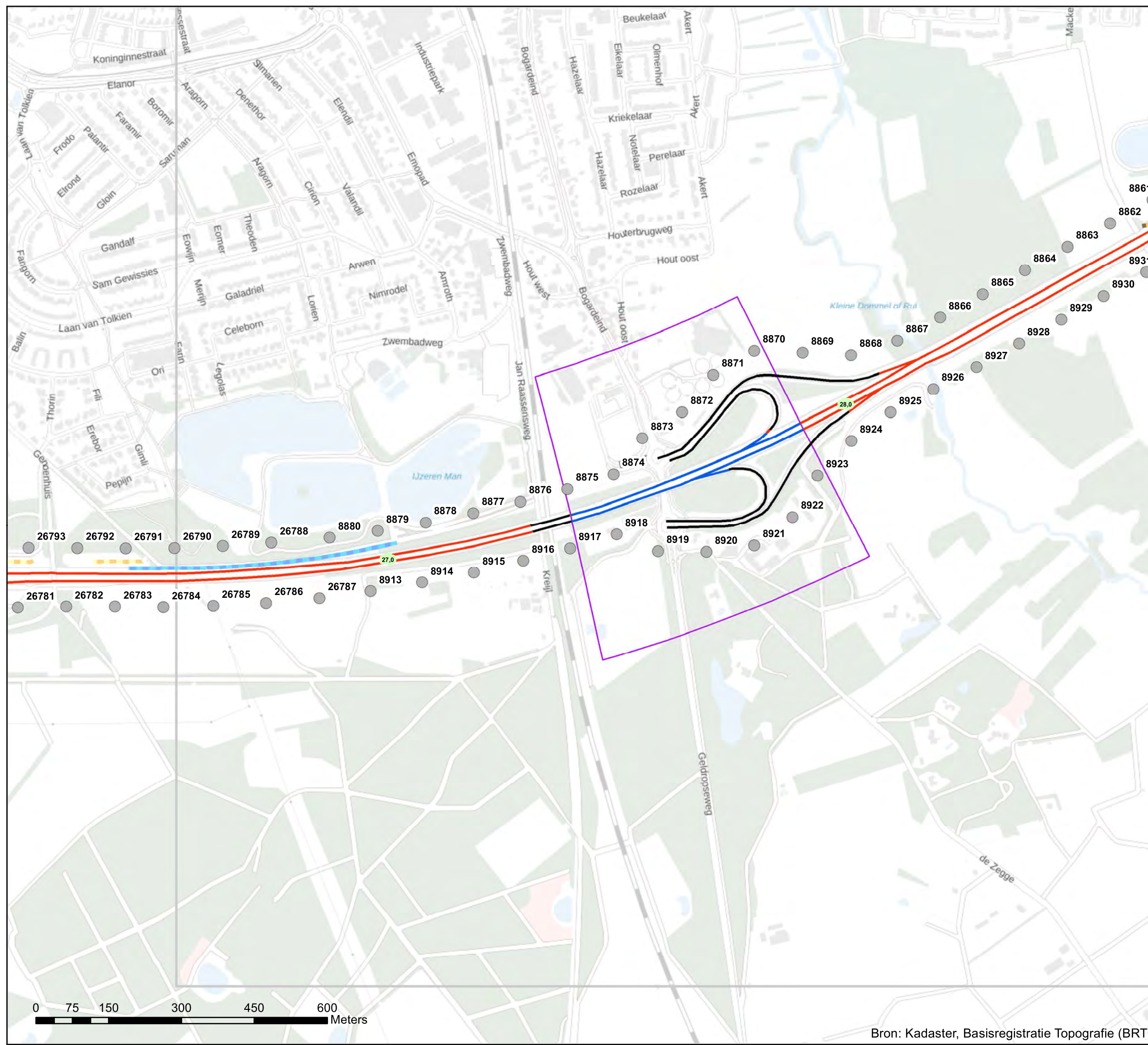
Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_06_T047_02+06

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 8 van 42



Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

- Legenda**
- Hoogte geluidscherm- of wal**
- 2 tot 3 meter
 - 3 tot 4 meter
 - 5 tot 6 meter
- Wegdektypes register**
- DAB
 - ZOAB
 - 2LZOAB
- Referentiepunten - nummer
- Inpassingsgebied stap 3
- Hectometerpunten per km



**Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_07_T119_01+03**

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 9 van 42

Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)



Bijlage stap 3-1: Afschermende objecten

Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

- 2 tot 3 meter
- 3 tot 4 meter
- 4 tot 5 meter

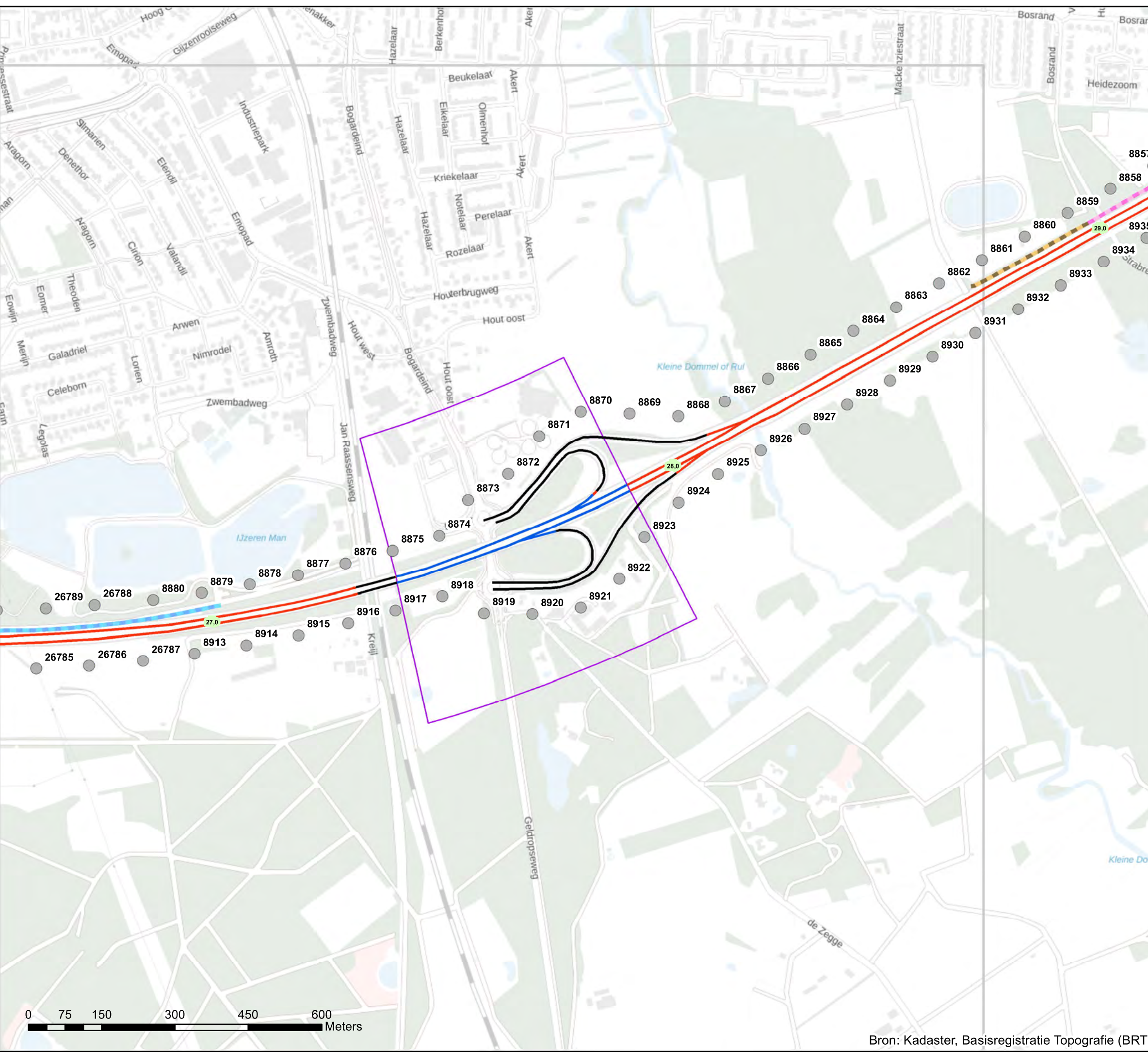
Wegdektypes register

- DAB
- ZOAB
- 2LZOAB

Referentiepunten - nummer

Inpassingsgebied stap 3

Hectometerpunten per km



**Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_07_T119_01+03**

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 10 van 42



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)





Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

1 tot 2 meter

Wegdektypes register

DAB

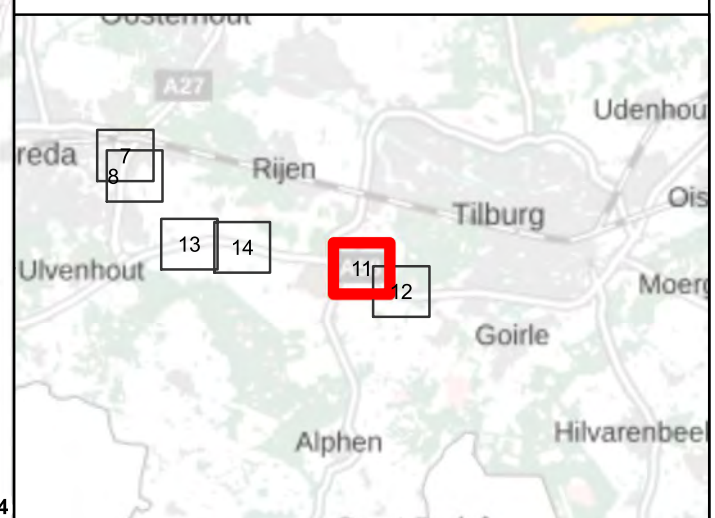
ZOAB

2LZOAB

Referentiepunten - nummer

Inpassingsgebied stap 3

Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_08_T046_02+03

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 11 van 42



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)



Bijlage stap 3-1: Afschermdende objecten

Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

0 tot 1 meter

1 tot 2 meter

Wegdektypes register

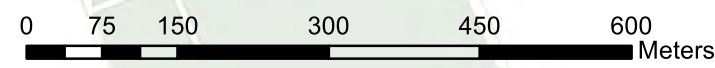
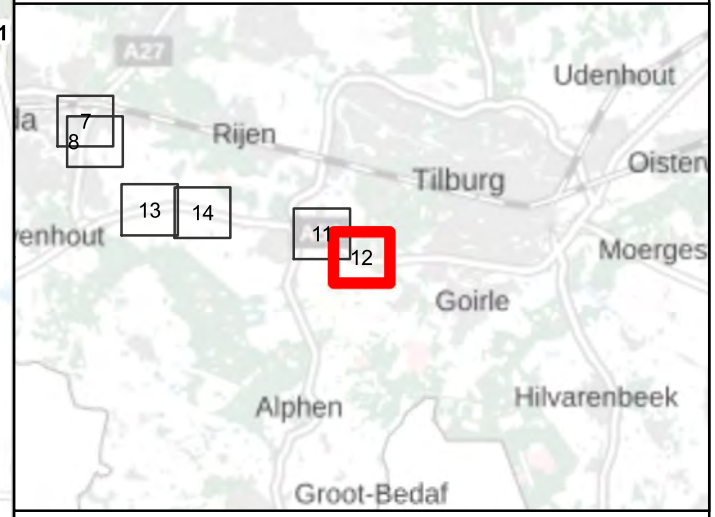
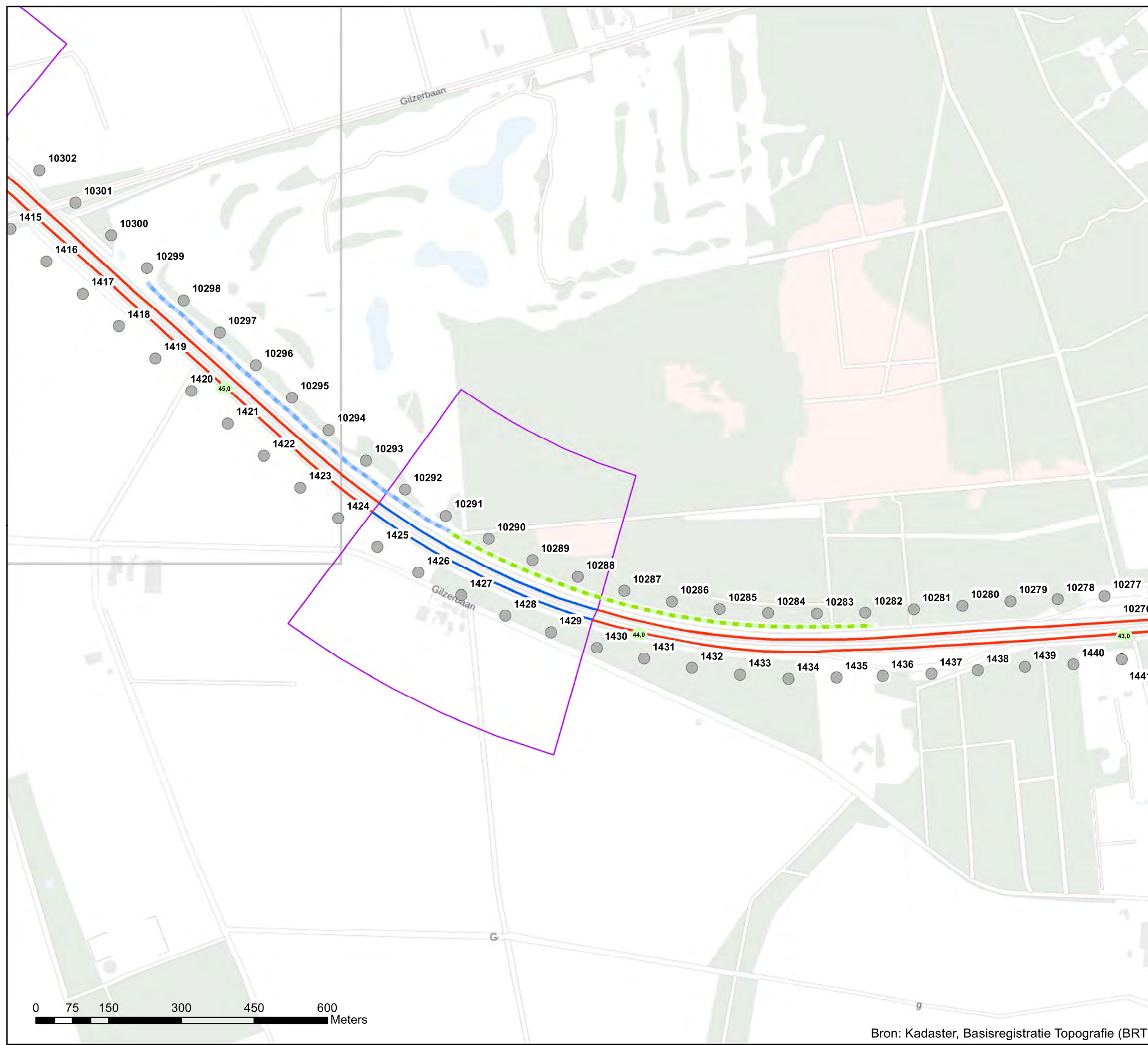
ZOAB

2LZOAB

Referentiepunten - nummer

Inpassingsgebied stap 3

Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN 11_T046_01

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 12 van 42



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)



Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

3 tot 4 meter

Wegdektypes register

DAB

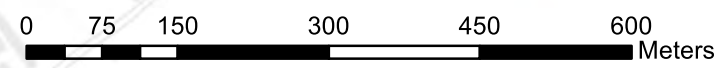
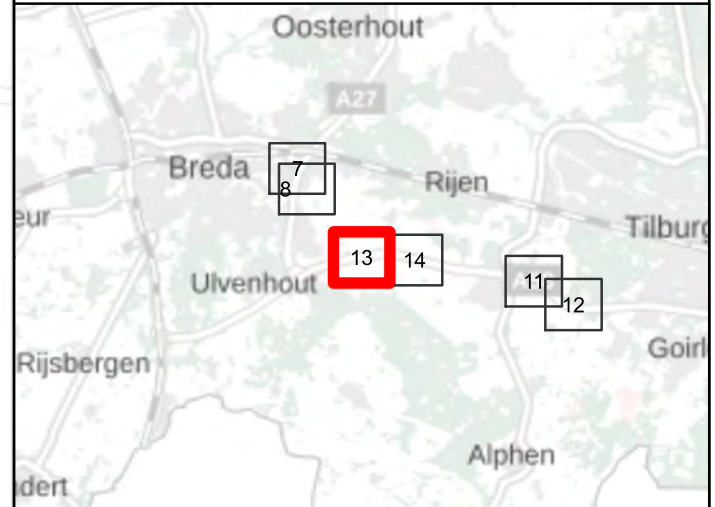
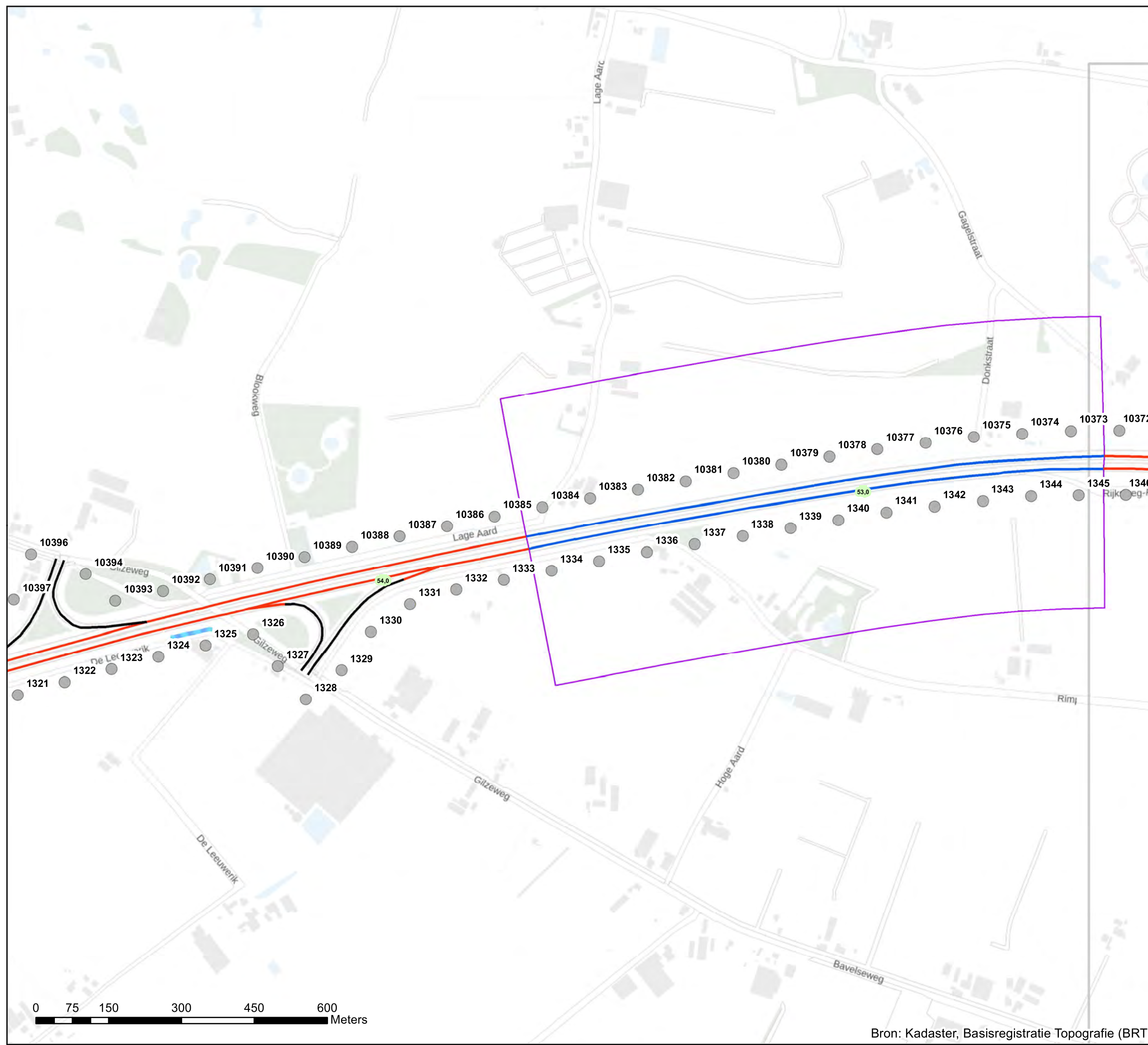
ZOAB

2LZOAB

Referentiepunten - nummer

Inpassingsgebied stap 3

Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
M JPG_ZN_09_T046_10+11

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 13 van 42



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)



Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

2 tot 3 meter

Wegdektypes register

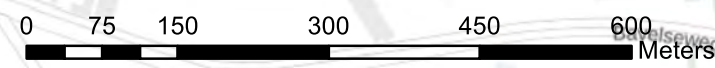
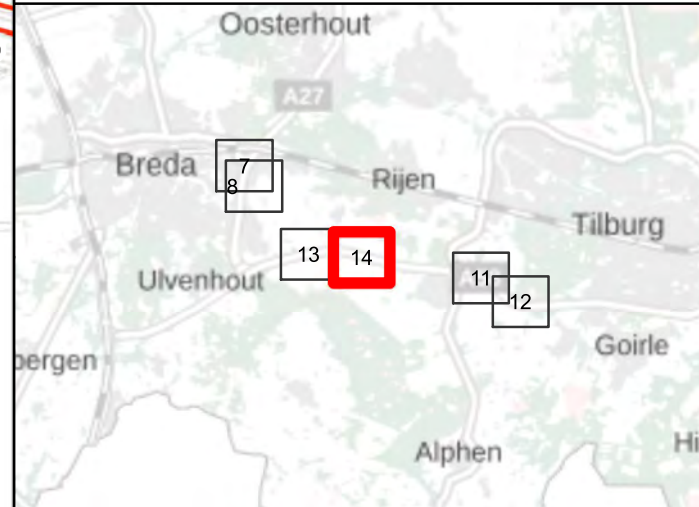
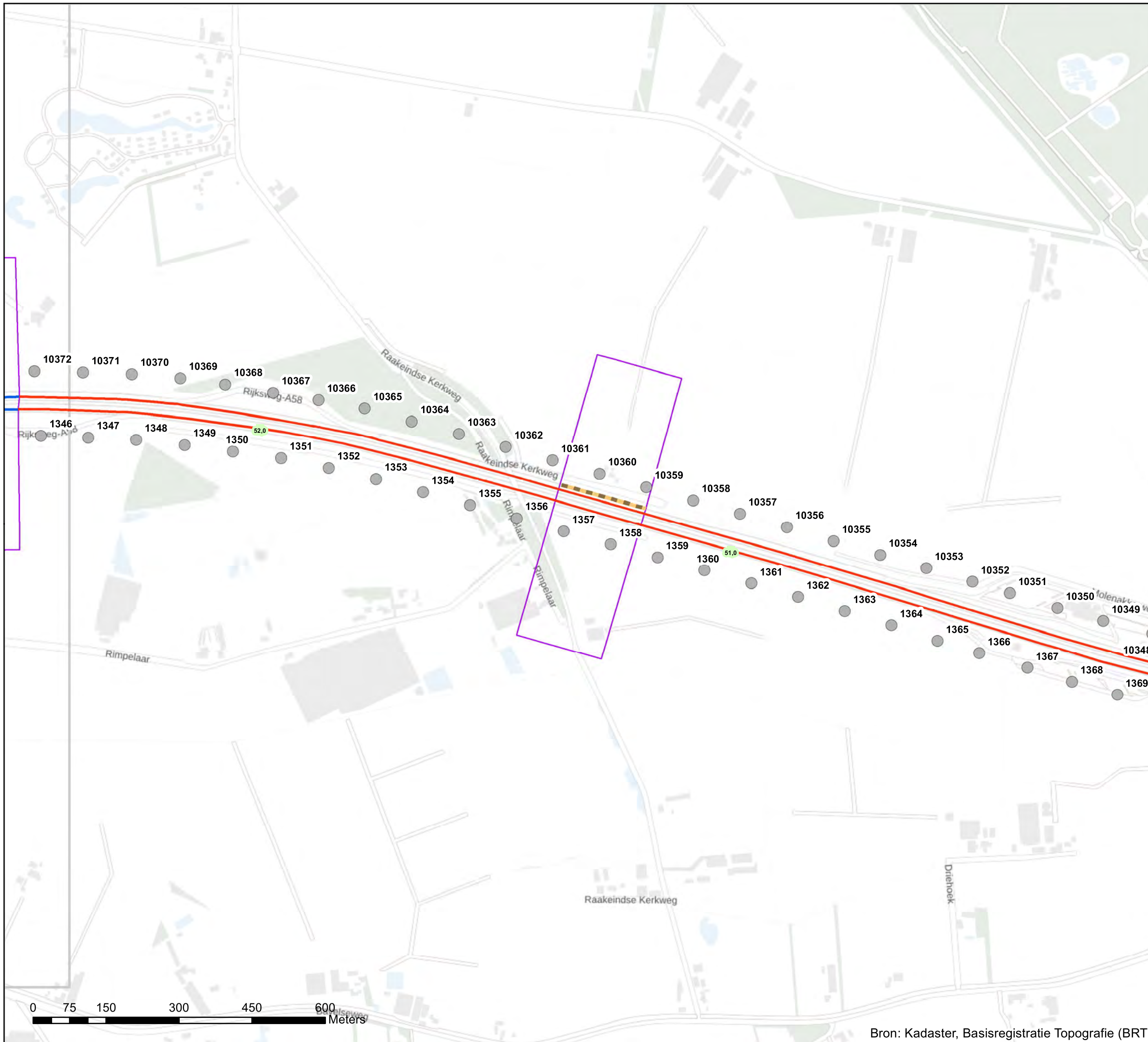
ZOAB

2LZOAB

Referentiepunten - nummer

Inpassingsgebied stap 3

Hectometerpunten per km



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_10_T046_09

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 14 van 42





Bijlage stap 3-1: Afschermdende objecten

Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

— 2 tot 3 meter

Wegdektypes register

— DAB

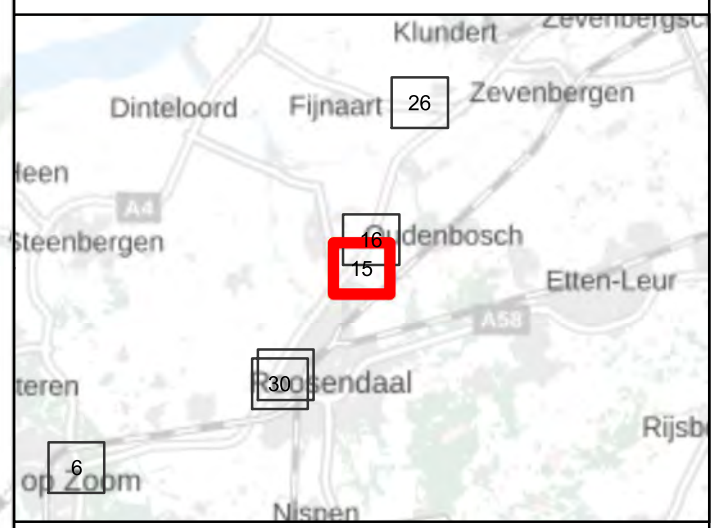
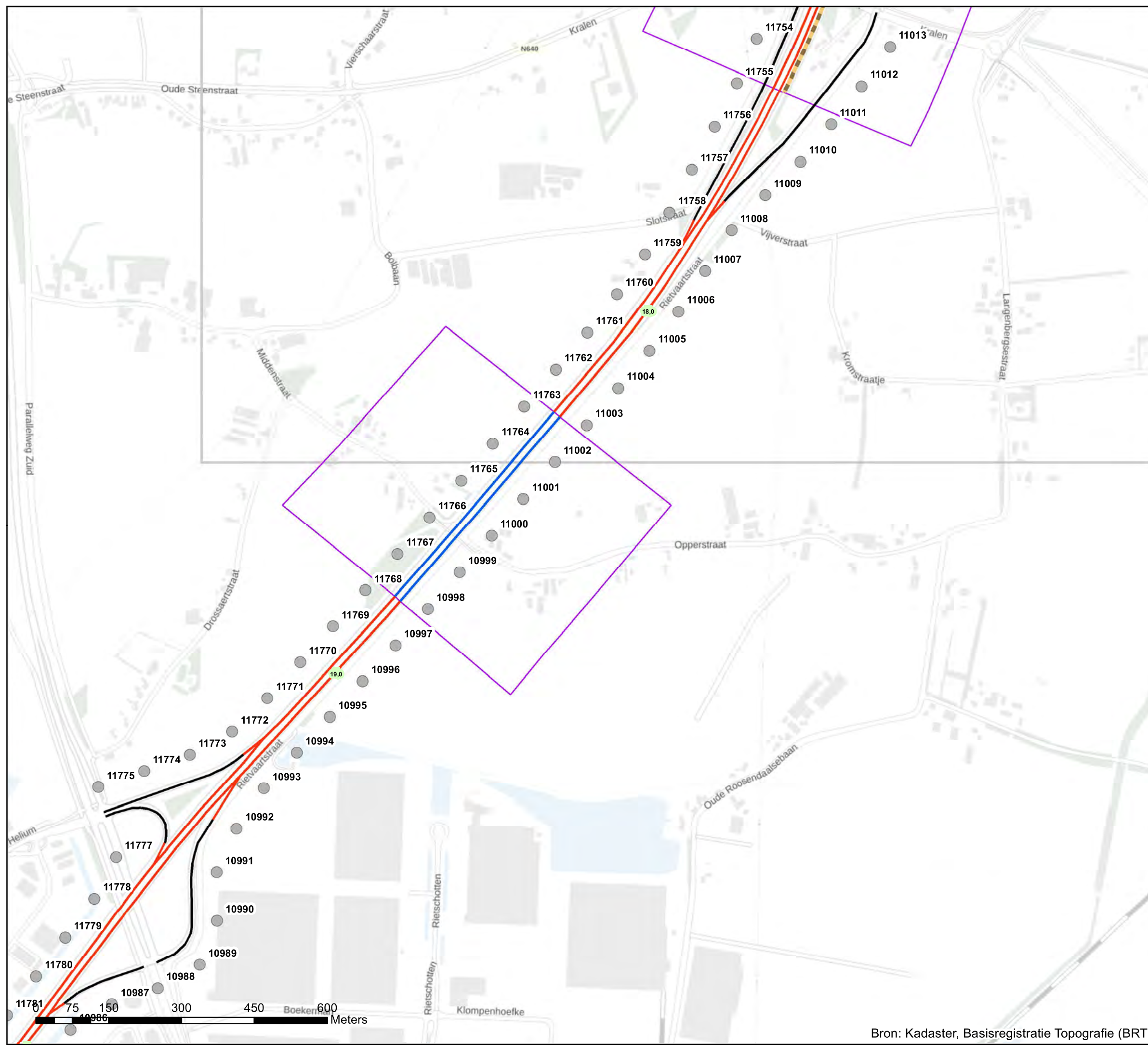
— ZOAB

— 2LZOAB

● Referentiepunten - nummer

□ Inpassingsgebied stap 3

■ Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_12_T044_01+02

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 15 van 42





Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

2 tot 3 meter

Wegdektypes register

DAB

ZOAB

2LZOAB

Referentiepunten - nummer

Inpassingsgebied stap 3

Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_13_T044_05

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 16 van 42





Bijlage stap 3-1: Afschermende objecten

Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

3 tot 4 meter

Wegdektypes register

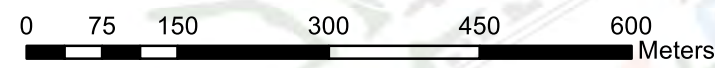
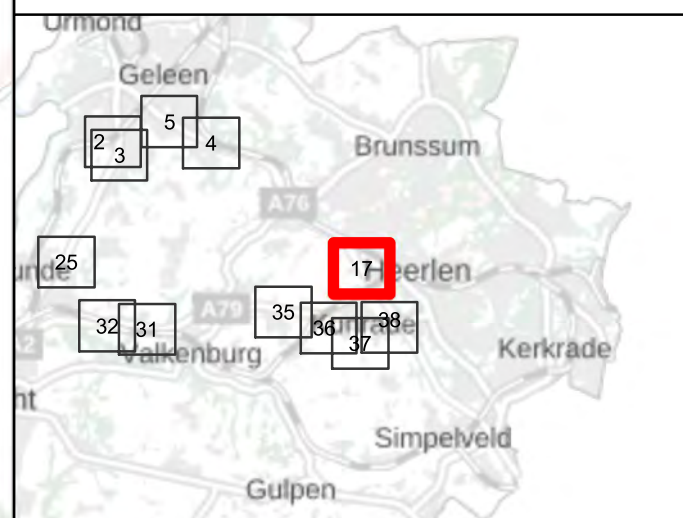
DAB

ZOAB

Referentiepunten - nummer

Inpassingsgebied stap 3

Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_14_T134_01

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 17 van 42

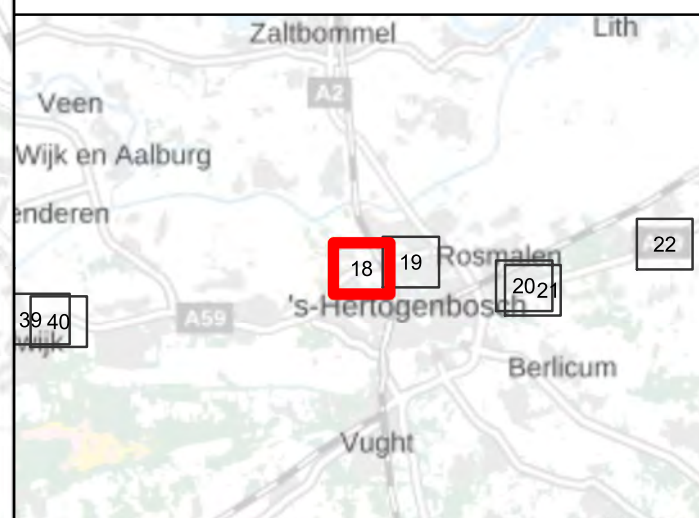
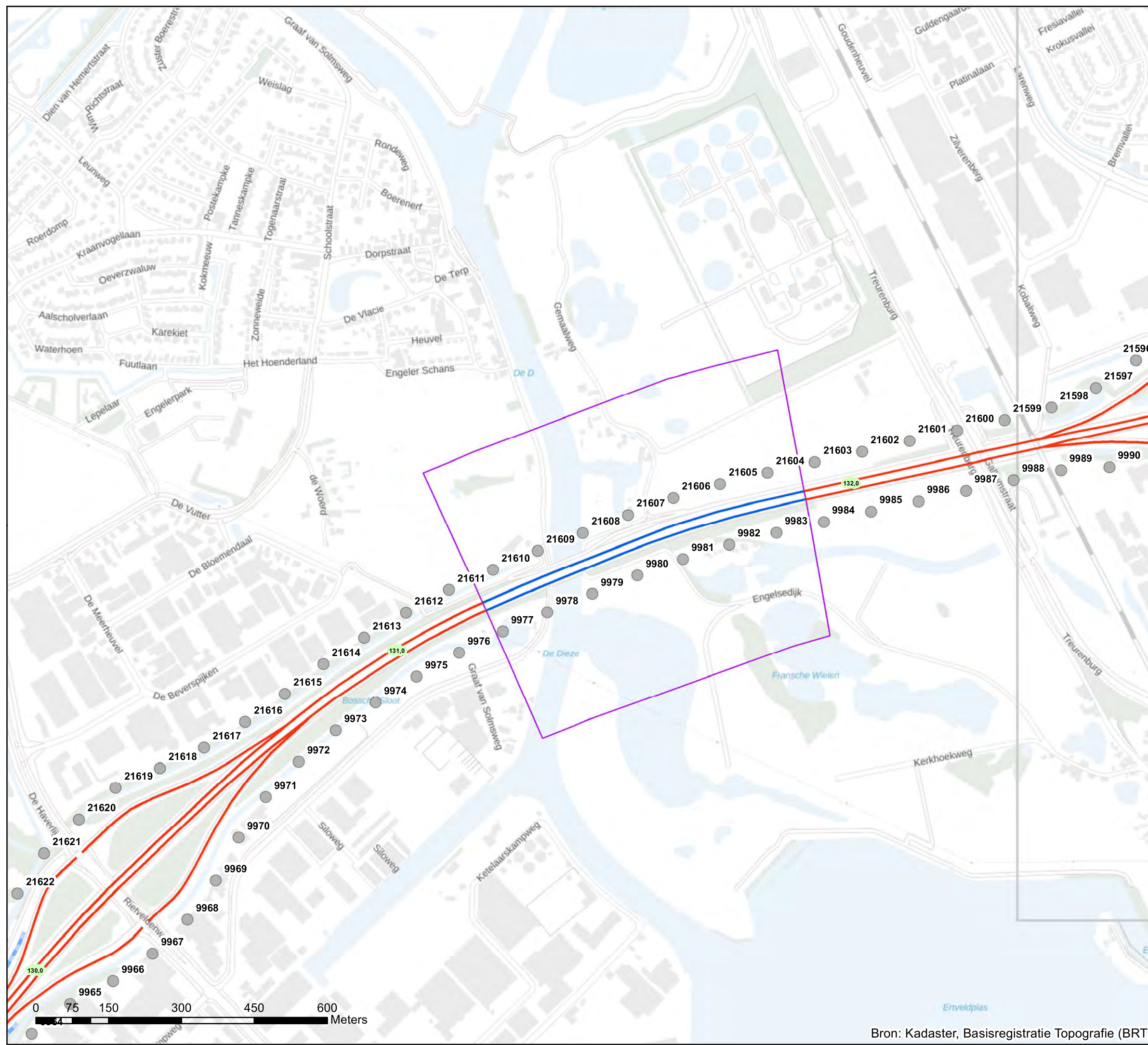


Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

Legenda

- Hoogte geluidscherm- of wal
 - 1 tot 2 meter
- Wegdektypes register
 - ZOAB
 - 2LZOAB
- Referentiepunten - nummer
- Inpassingsgebied stap 3
- Hectometerpunten per km



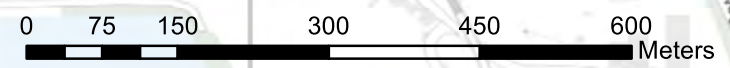
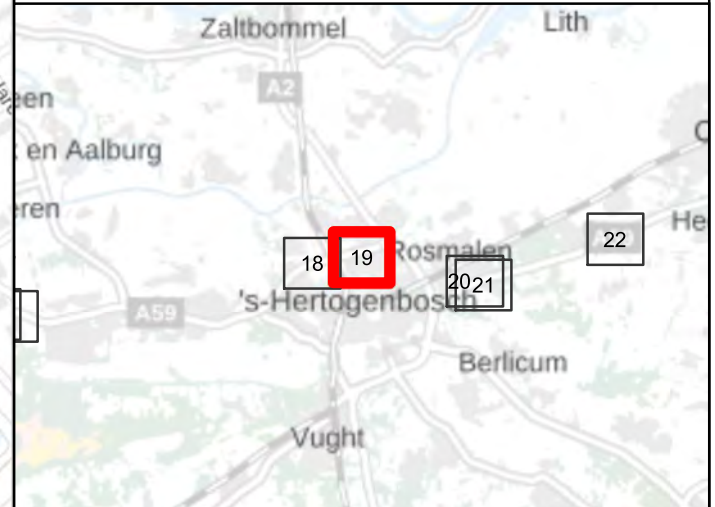
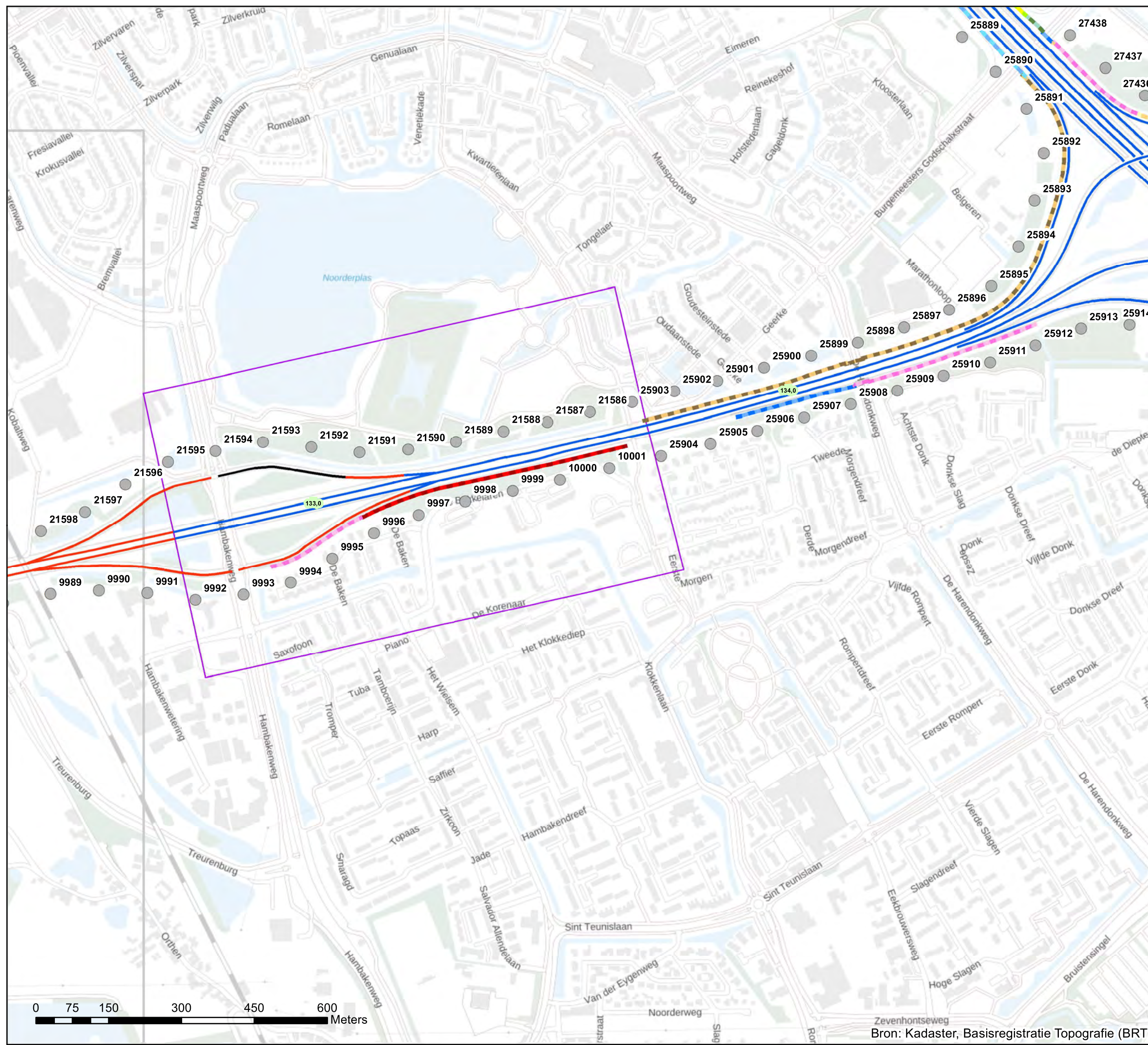
Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_15_T107_19+20

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 18 van 42



Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

- Legenda**
- Hoogte geluidscherm- of wal**
- 2 tot 3 meter
 - 3 tot 4 meter
 - 4 tot 5 meter
 - 5 tot 6 meter
 - 6 tot 7 meter
 - 7 tot 8 meter
 - 8 tot 9 meter
 - 10 tot 11 meter
- Wegdektypes register**
- DAB
 - ZOAB
 - 2LZOAB
- Referentiepunten - nummer
- Inpassingsgebied stap 3
- Hectometerpunten per km



**Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_16_T107_22+24**

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 19 van 42



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

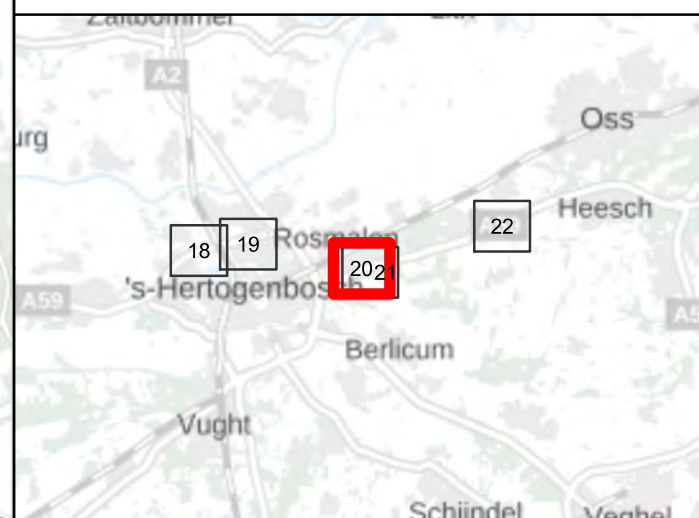
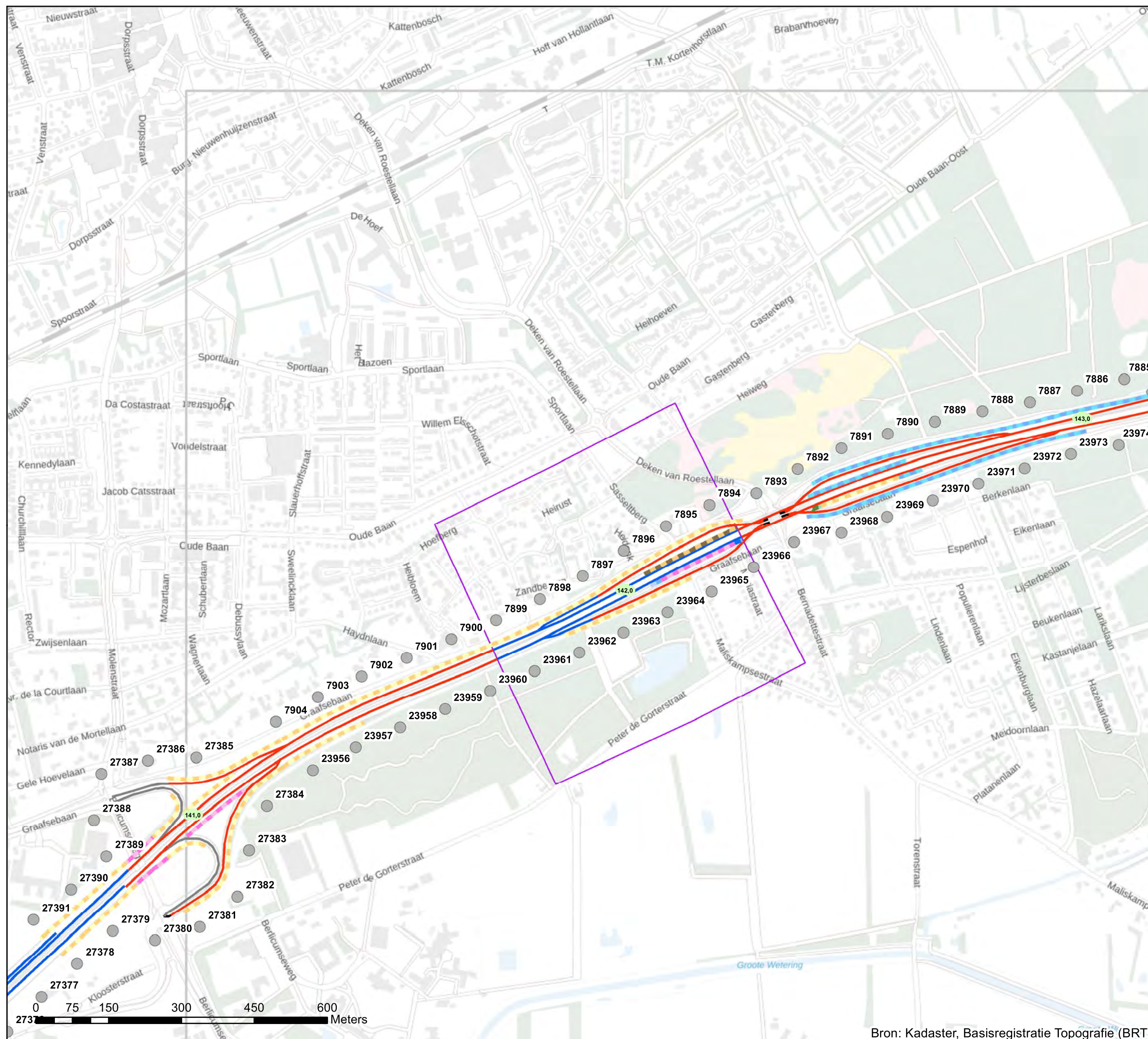
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

- 1 tot 2 meter
- 2 tot 3 meter
- 3 tot 4 meter
- 4 tot 5 meter
- 5 tot 6 meter
- 6 tot 7 meter
- 7 tot 8 meter

Wegdektypes register

- DAB
- ZOAB
- 2LZOAB
- SMA 0/5
- Referentiepunten - nummer
- Inpassingsgebied stap 3
- Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN 17_T108_04

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 20 van 42





Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

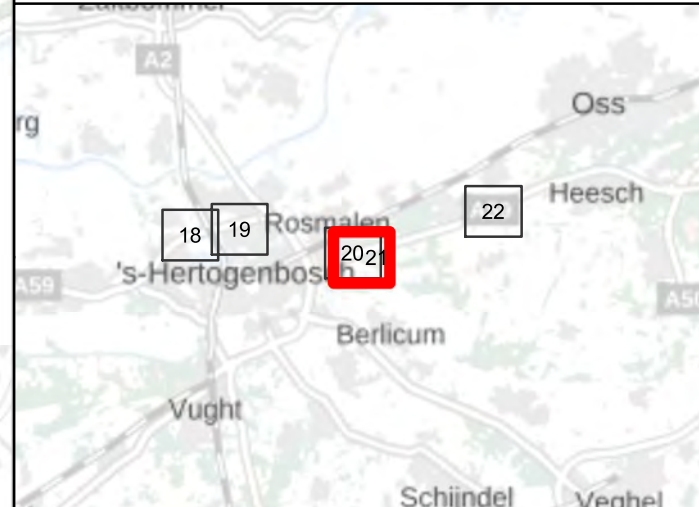
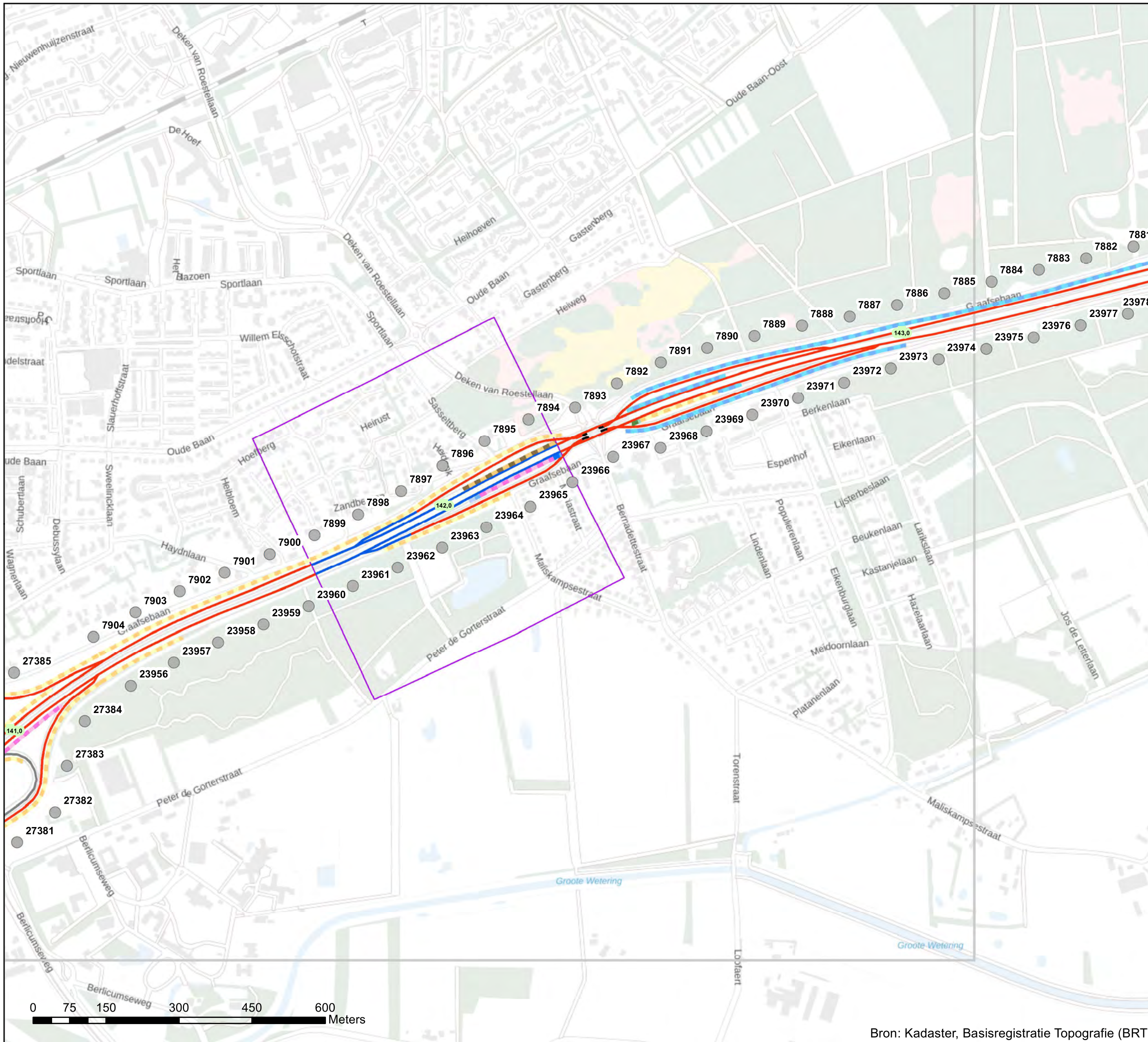
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

- 1 tot 2 meter
- 2 tot 3 meter
- 3 tot 4 meter
- 4 tot 5 meter
- 5 tot 6 meter
- 6 tot 7 meter
- 7 tot 8 meter

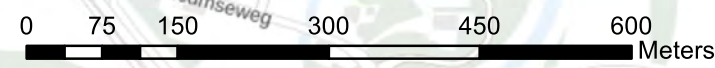
Wegdektypes register

- DAB
- ZOAB
- 2LZOAB
- SMA 0/5
- Referentiepunten - nummer
- Inpassingsgebied stap 3
- Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_17_T108_04

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 21 van 42





Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

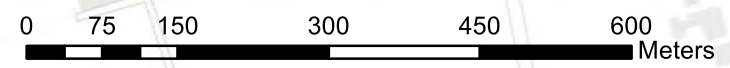
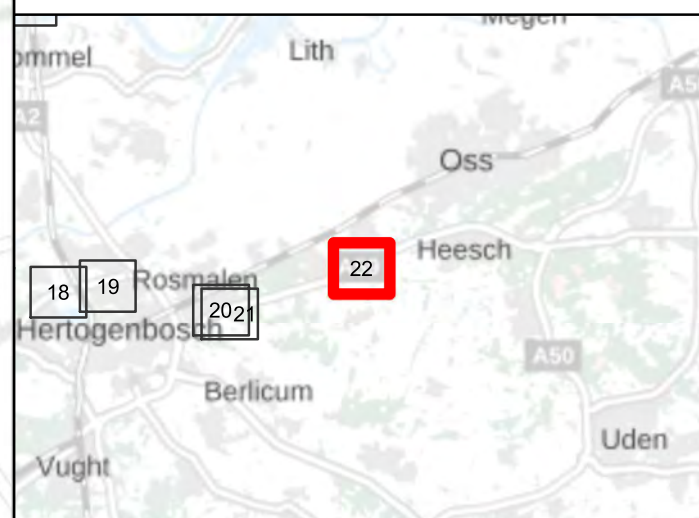
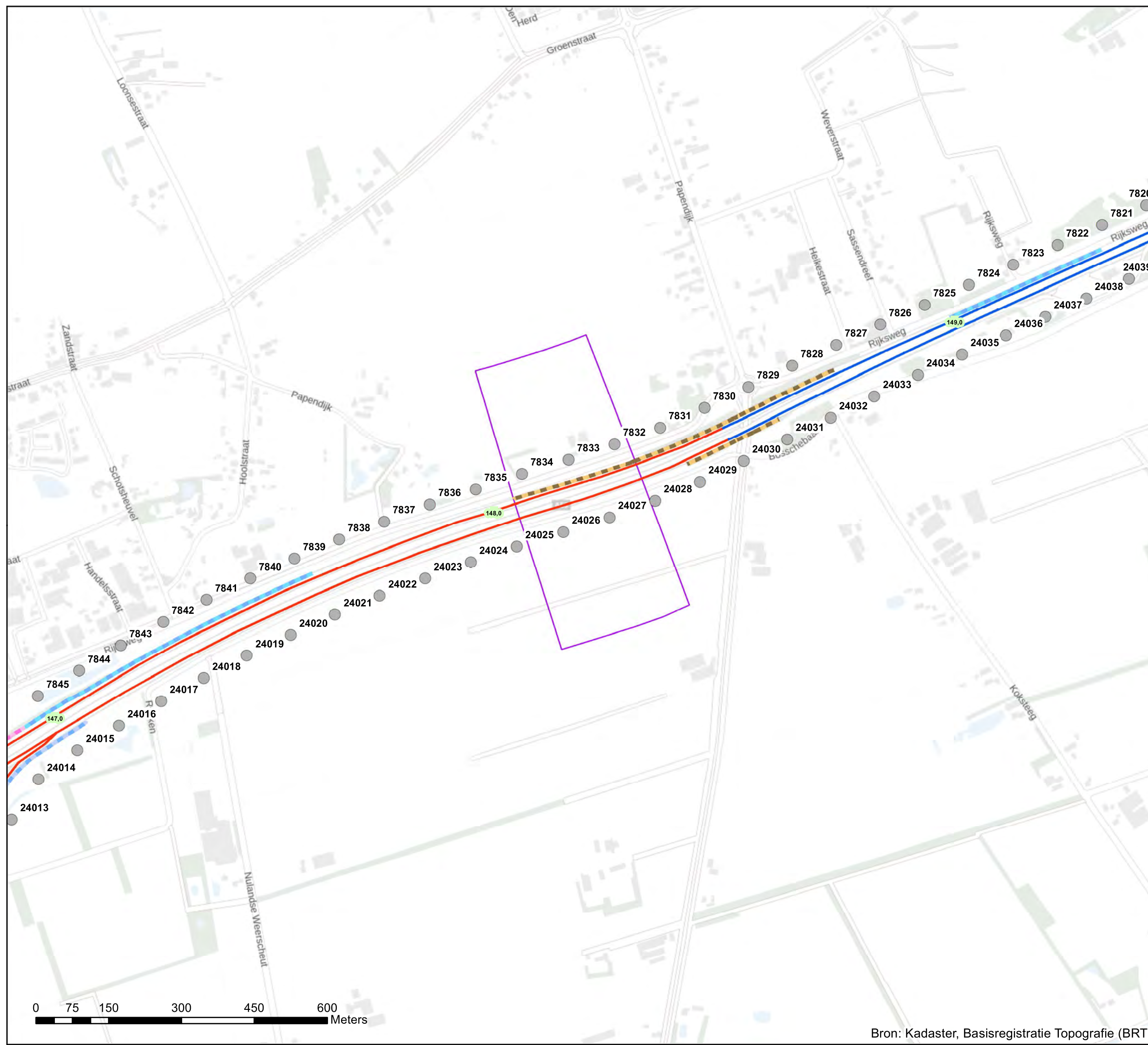
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

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

Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_18_T108_15

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 22 van 42



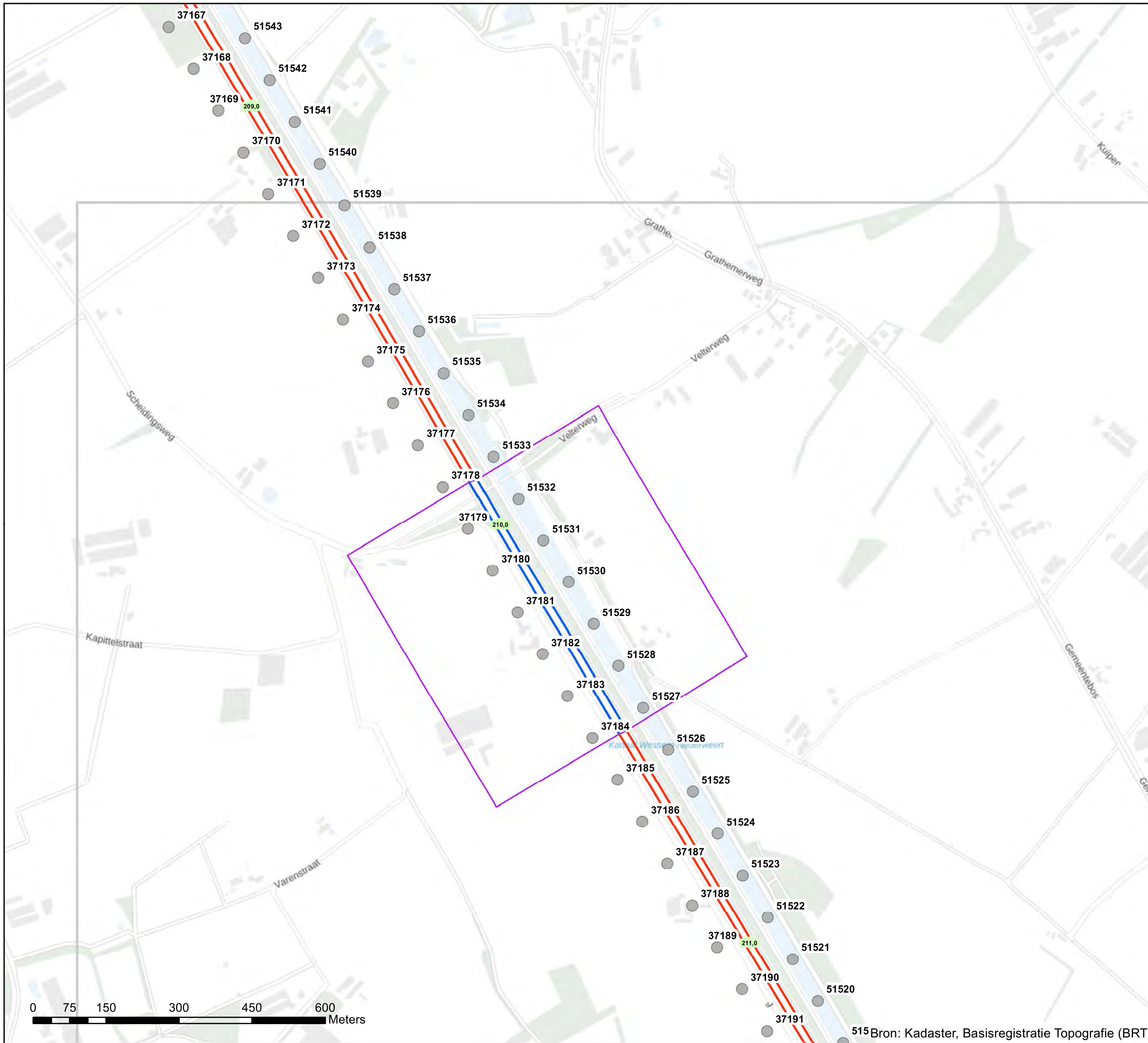


Bijlage stap 3-1: Afschermdende objecten

Legenda

Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPZ_ZN_19_T005_04+05+08

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 23 van 42



515 Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)



Bijlage stap 3-1: Afschermdende objecten

Legenda

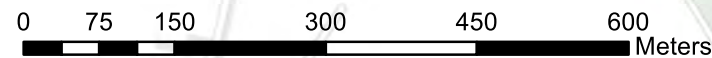
Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_19_T005_04+05+08

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 24 van 42



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)



Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

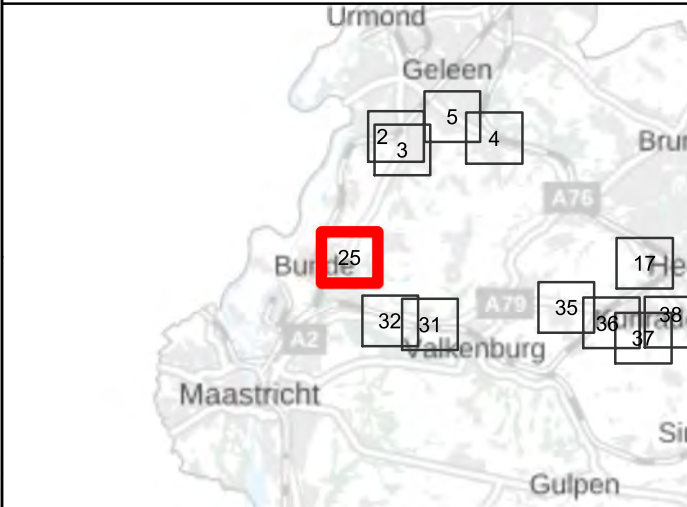
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

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

Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_20_T010_08

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 25 van 42





Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

2 tot 3 meter

Wegdektypes register

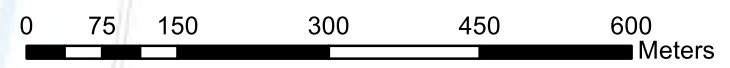
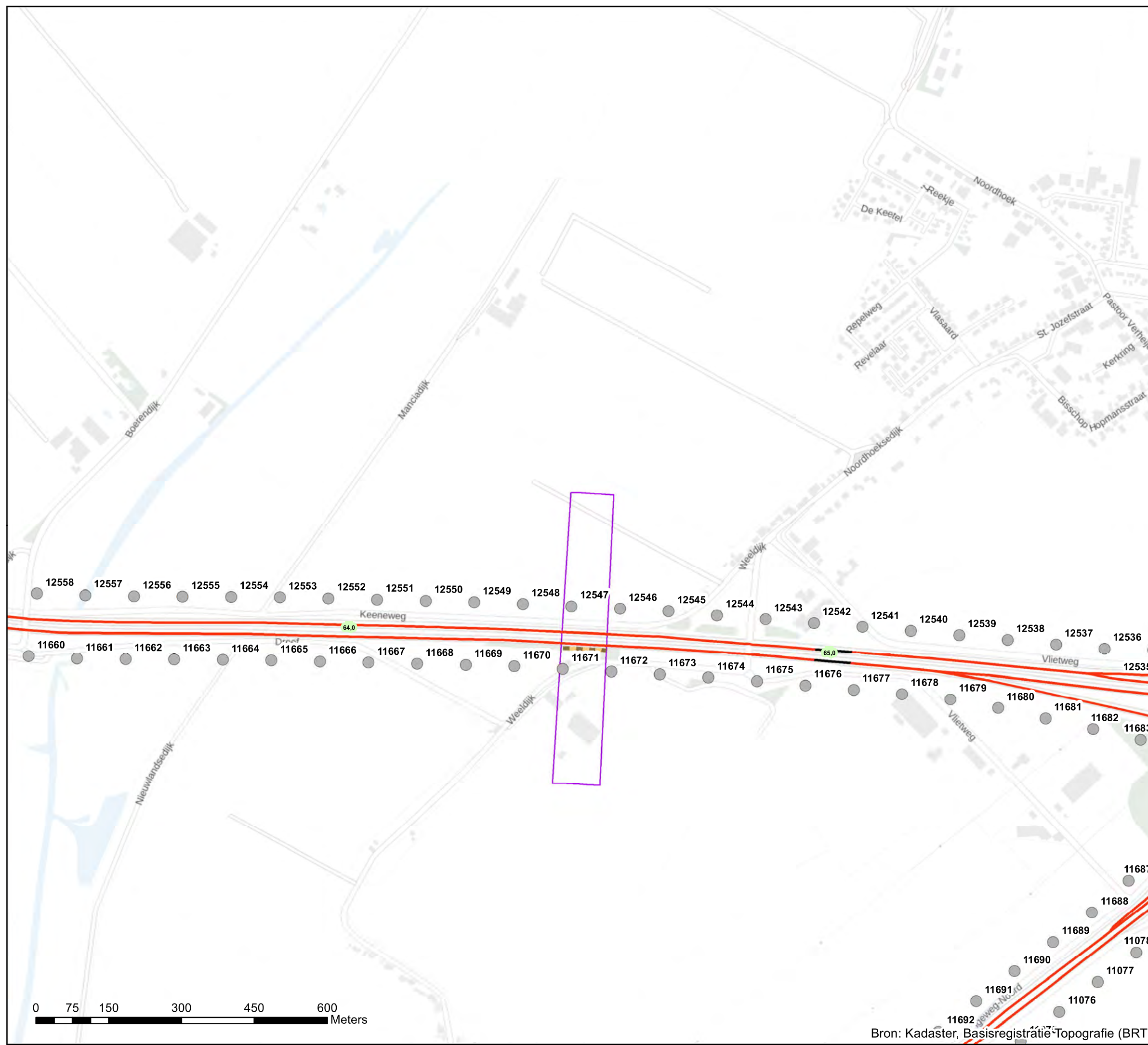
DAB

ZOAB

Referentiepunten - nummer

Inpassingsgebied stap 3

Hectometerpunten per km



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_21_T102_01

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 26 van 42



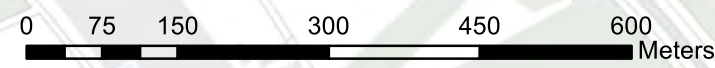


Bijlage stap 3-1: Afschermd objecten

Legenda

Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_22_T115_10+11+12

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 27 van 42



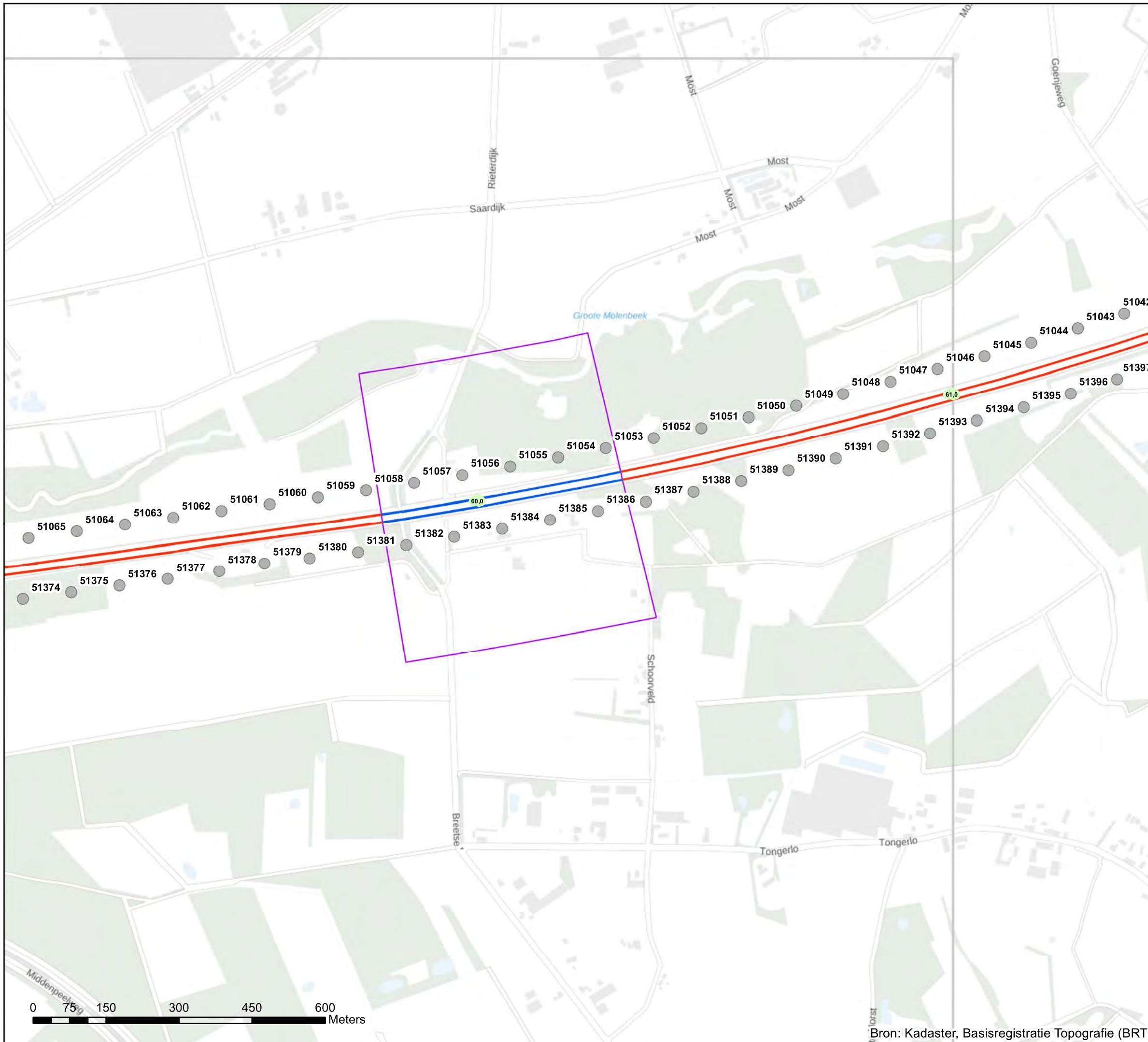


Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

Legenda

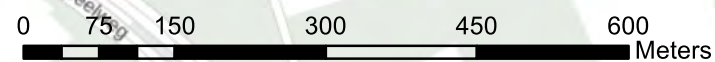
Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_22_T115_10+11+12

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 28 van 42



Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

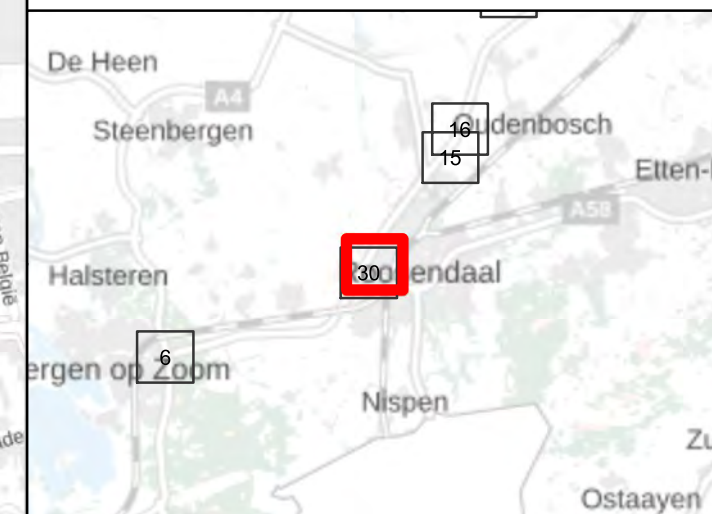
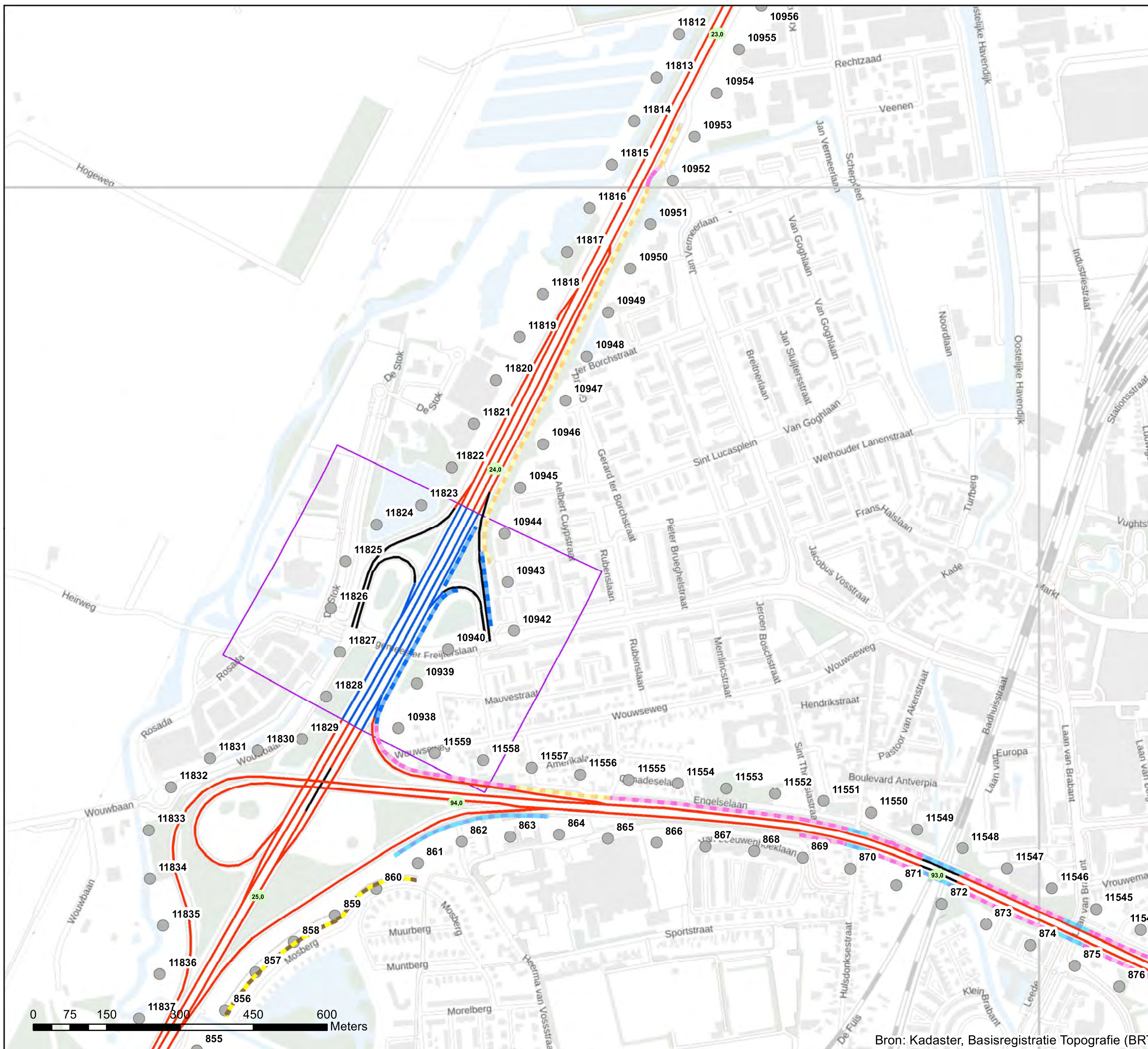
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

- 3 tot 4 meter
- 4 tot 5 meter
- 5 tot 6 meter
- 6 tot 7 meter
- 12 tot 13 meter

Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_23_T045_15

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 29 van 42



0 75 150 300 450 600 Meters

Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Bijlage stap 3-1: Afschermende objecten

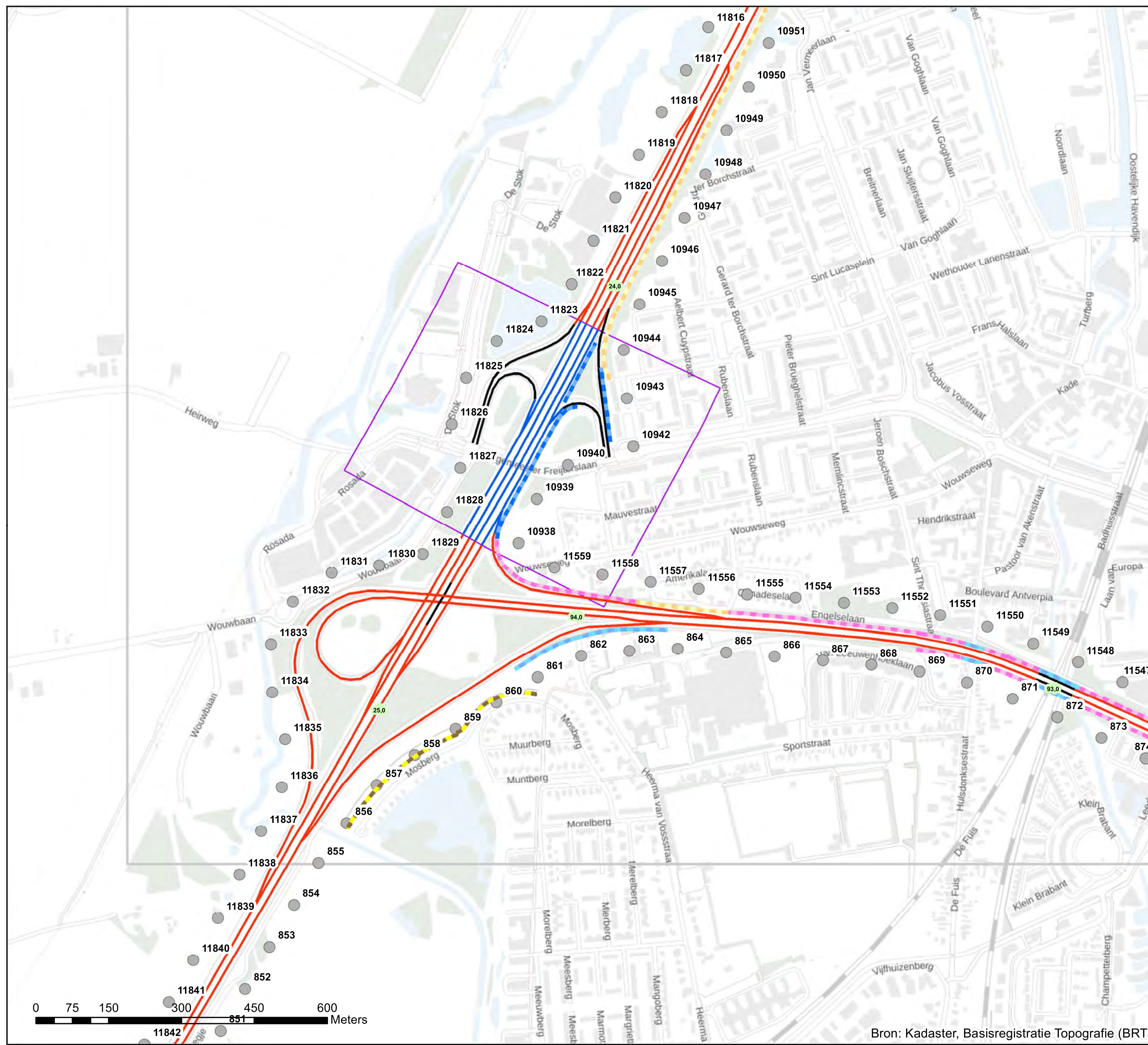
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

- 3 tot 4 meter
- 4 tot 5 meter
- 5 tot 6 meter
- 6 tot 7 meter
- 12 tot 13 meter

Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_23_T045_15

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 30 van 42





Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

— 2 tot 3 meter

Wegdektypes register

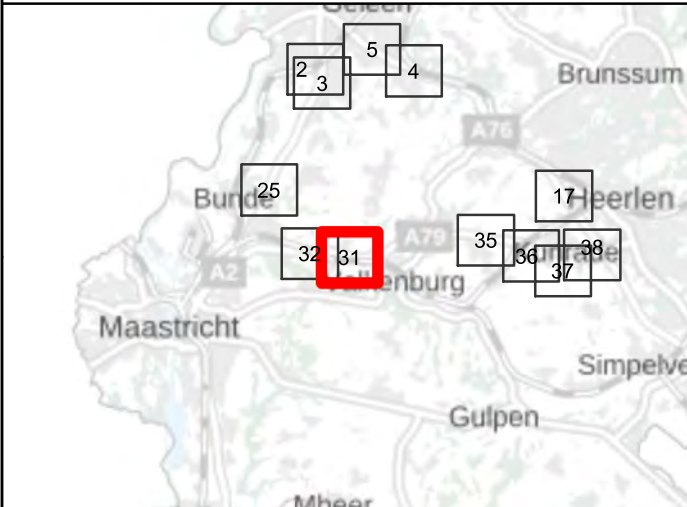
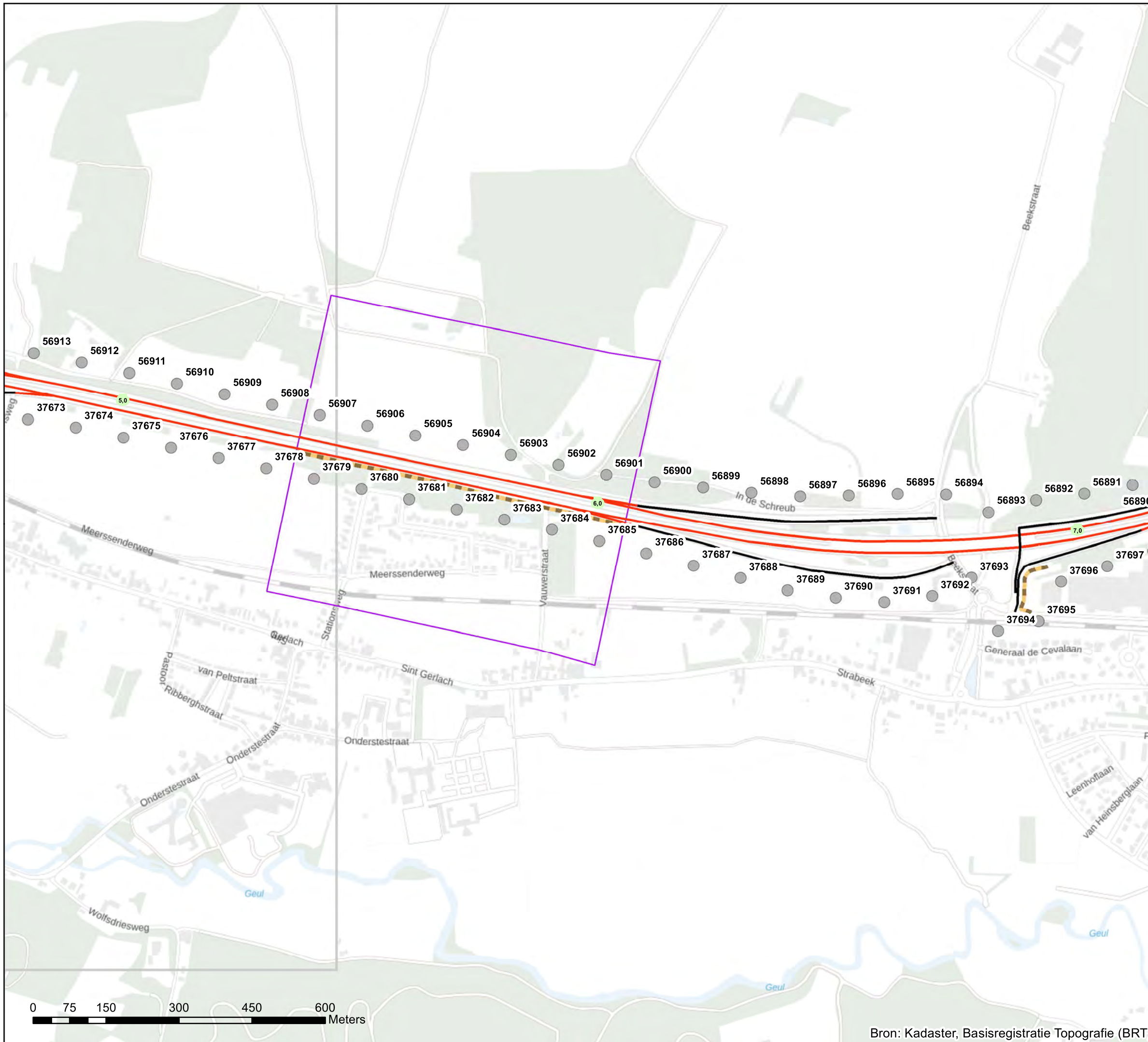
— DAB

— ZOAB

● Referentiepunten - nummer

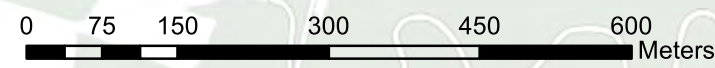
□ Inpassingsgebied stap 3

■ Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_24_T138_01

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 31 van 42

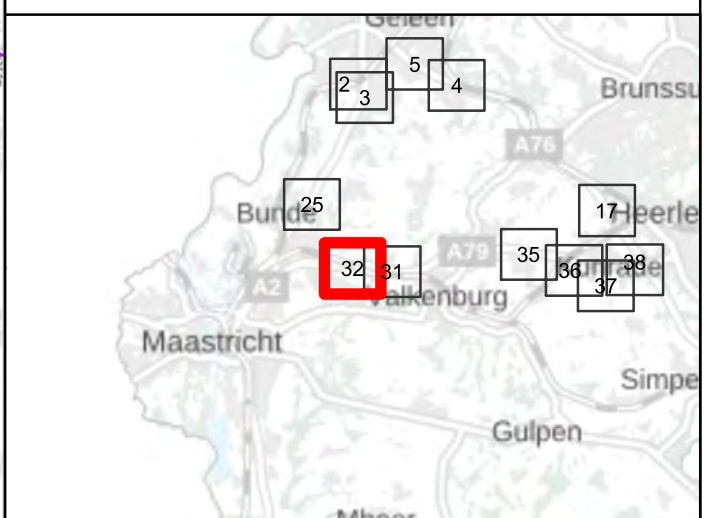
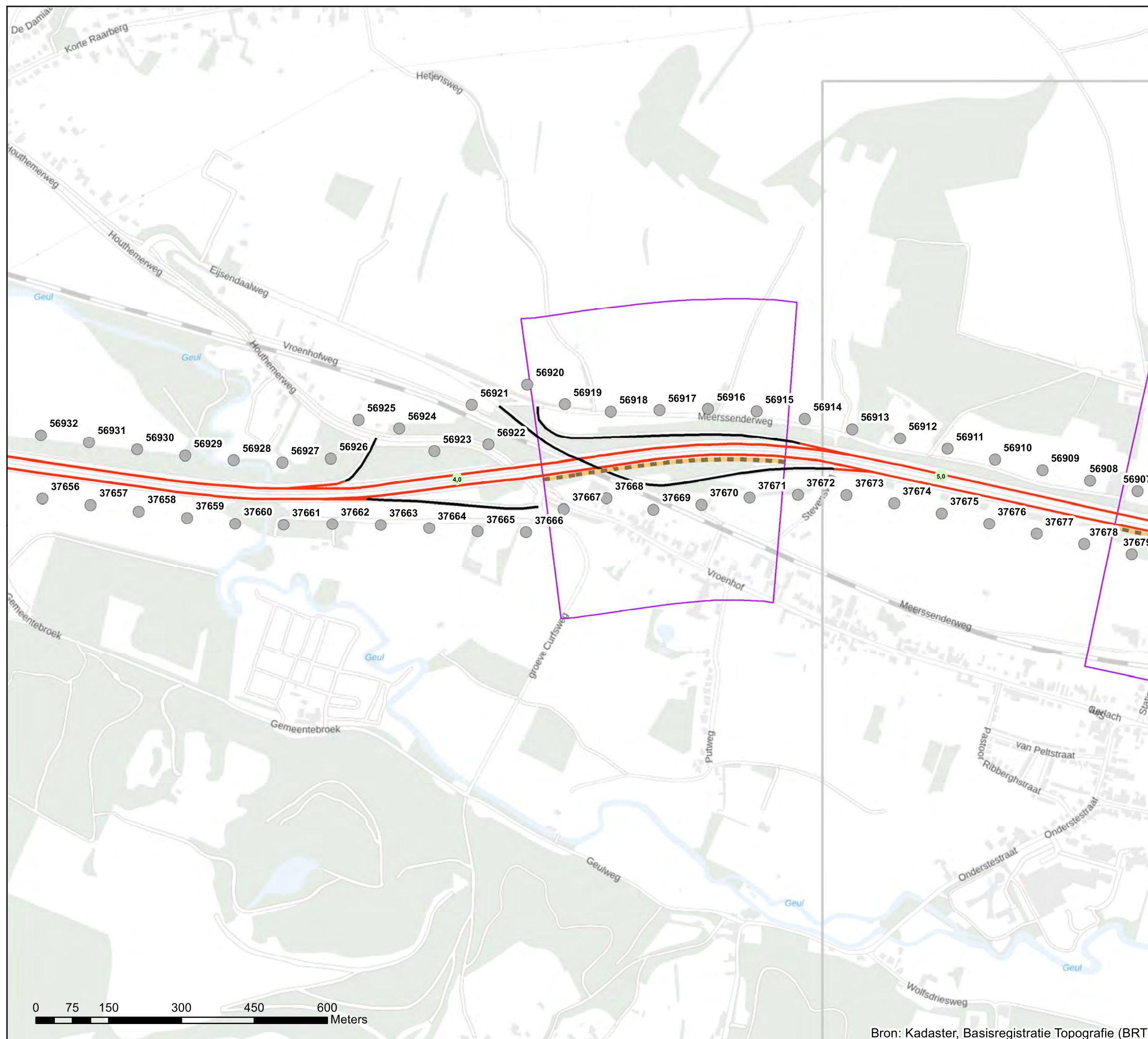


Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

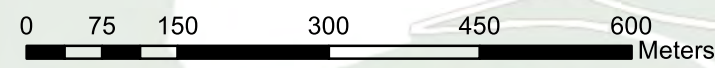
Legenda

- Hoogte geluidscherm- of wal**
— 2 tot 3 meter
- Wegdektypes register**
— DAB
— ZOAB
- Referentiepunten - nummer
□ Inpassingsgebied stap 3
■ Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_25_T138_02

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 32 van 42



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)



Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

1 tot 2 meter

Wegdektypes register

DAB

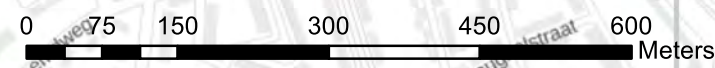
ZOAB

2LZOAB

Referentiepunten - nummer

Inpassingsgebied stap 3

Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_26_T116_01+02+03+05

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 33 van 42



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)



Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

1 tot 2 meter

Wegdektypes register

DAB

ZOAB

2LZOAB

Referentiepunten - nummer

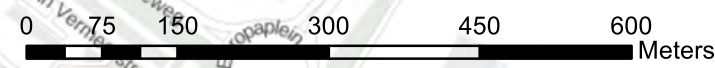
Inpassingsgebied stap 3

Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_26_T116_01+02+03+05

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 34 van 42

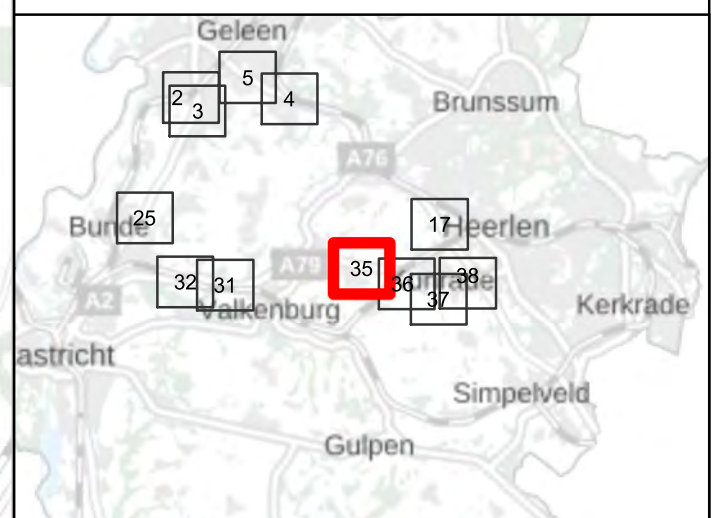
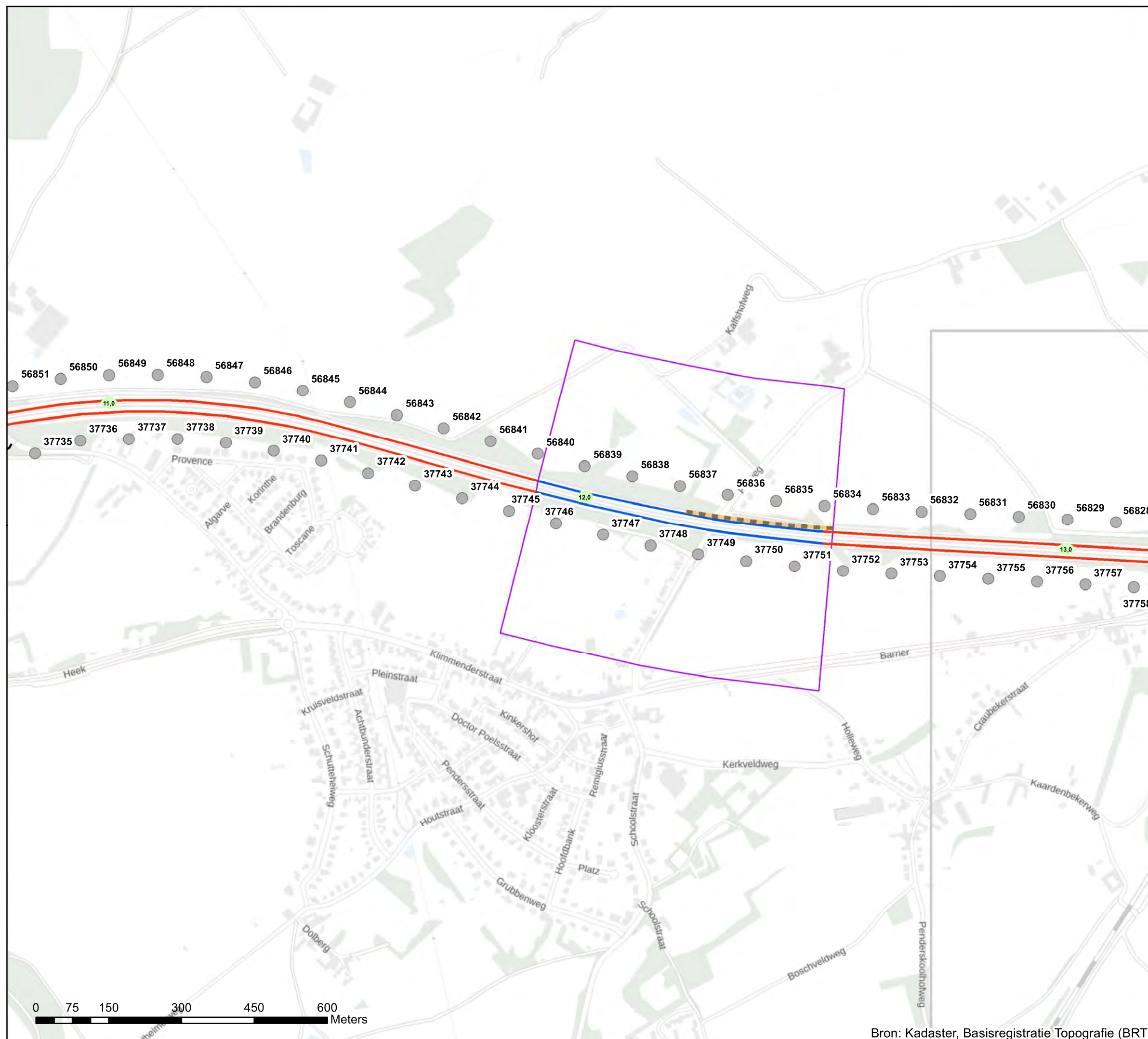


Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

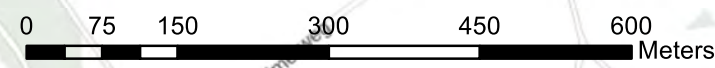
Legenda

- Hoogte geluidscherm- of wal**
- 2 tot 3 meter
- Wegdektypes register**
- DAB
 - ZOAB
 - 2LZOAB
- Referentiepunten - nummer
- Inpassingsgebied stap 3
- Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_27_T139_03+04

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 35 van 42





Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

— 2 tot 3 meter

Wegdektypes register

— DAB

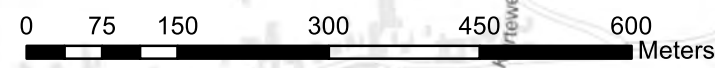
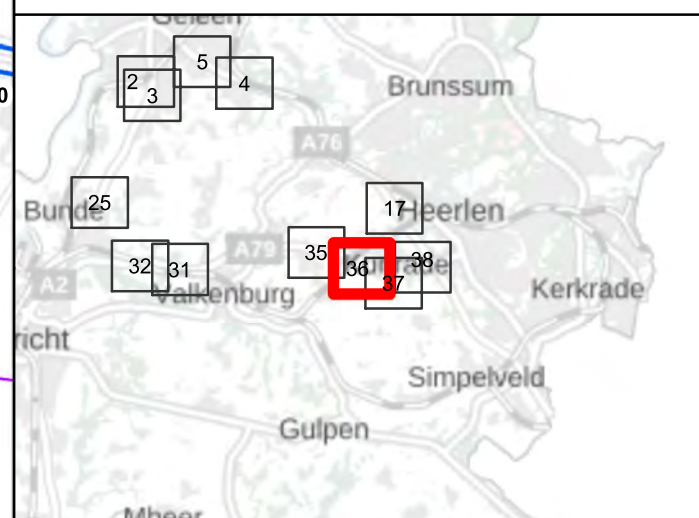
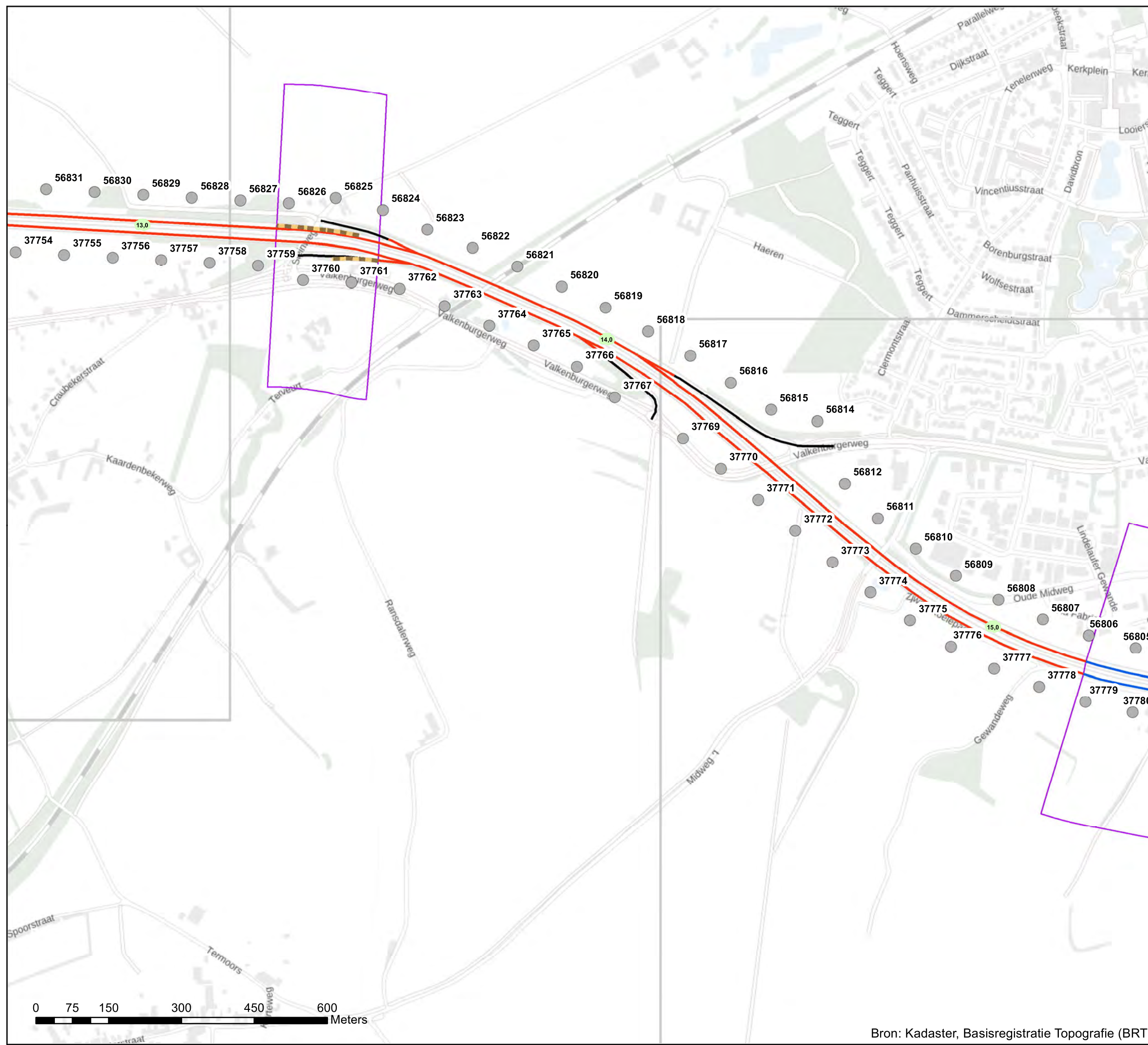
— ZOAB

— 2LZOAB

● Referentiepunten - nummer

□ Inpassingsgebied stap 3

■ Hectometerpunten per km



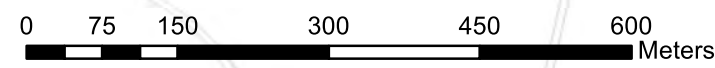
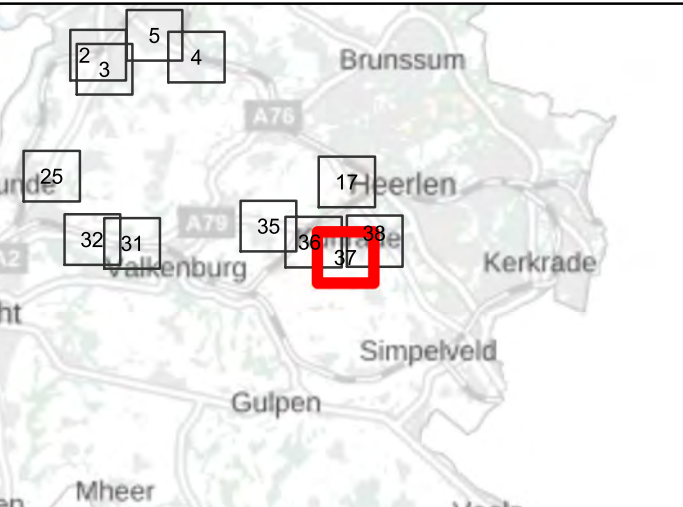
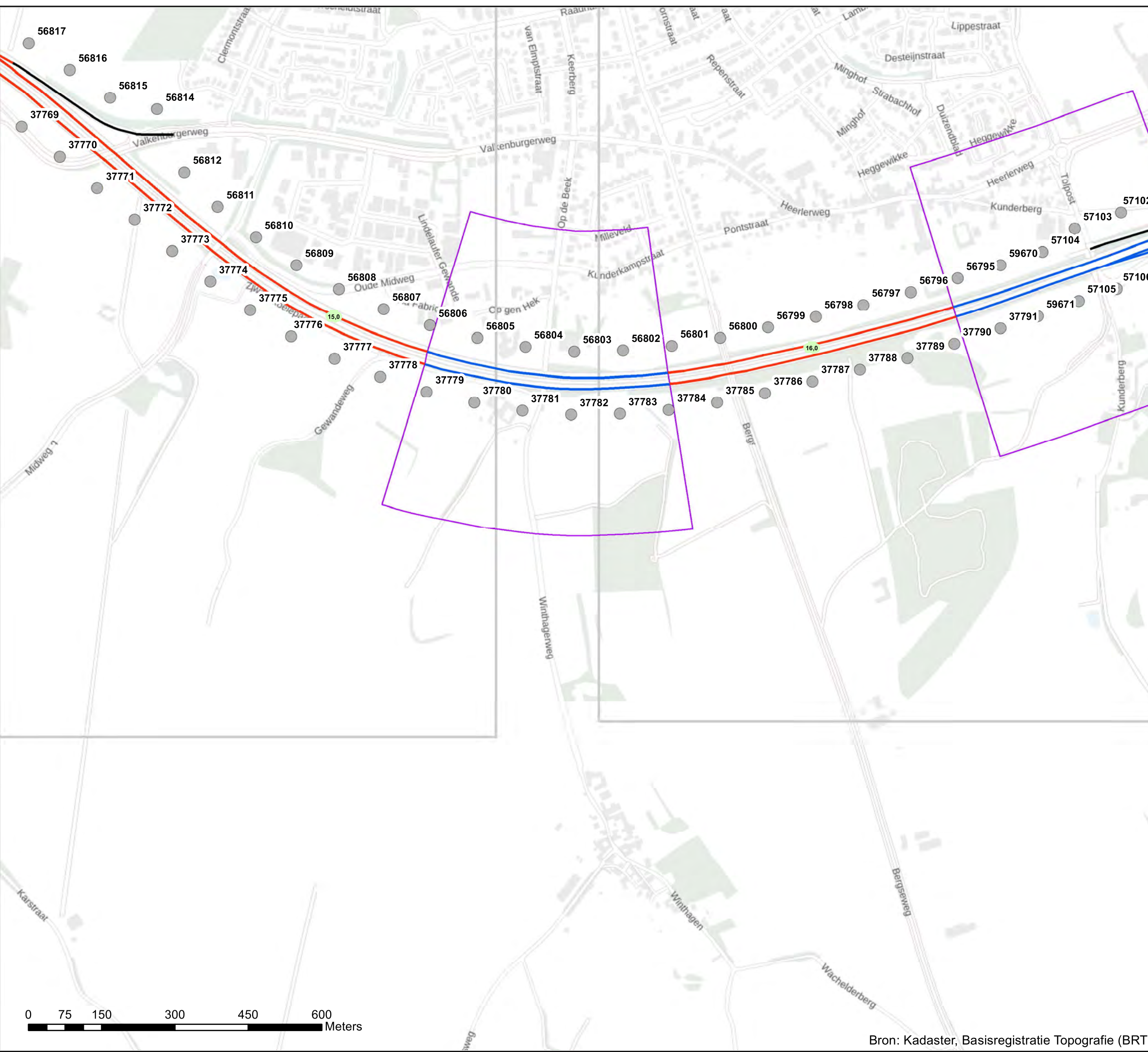
Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_28_T139_01+02

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 36 van 42



Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

- Legenda**
- Wegdektypes register**
- DAB
 - ZOAB
 - 2LZOAB
 - Referentiepunten - nummer
 - Inpassingsgebied stap 3
 - Hectometerpunten per km



**Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_29_T135_01+02**

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 37 van 42



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

- 1 tot 2 meter
- 2 tot 3 meter

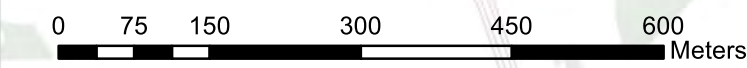
Wegdektypes register

- DAB
- ZOAB
- 2LZOAB
- SMA 0/5

Referentiepunten - nummer

Inpassingsgebied stap 3

Hectometerpunten per km



**Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_30_T135_04+05**

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 38 van 42

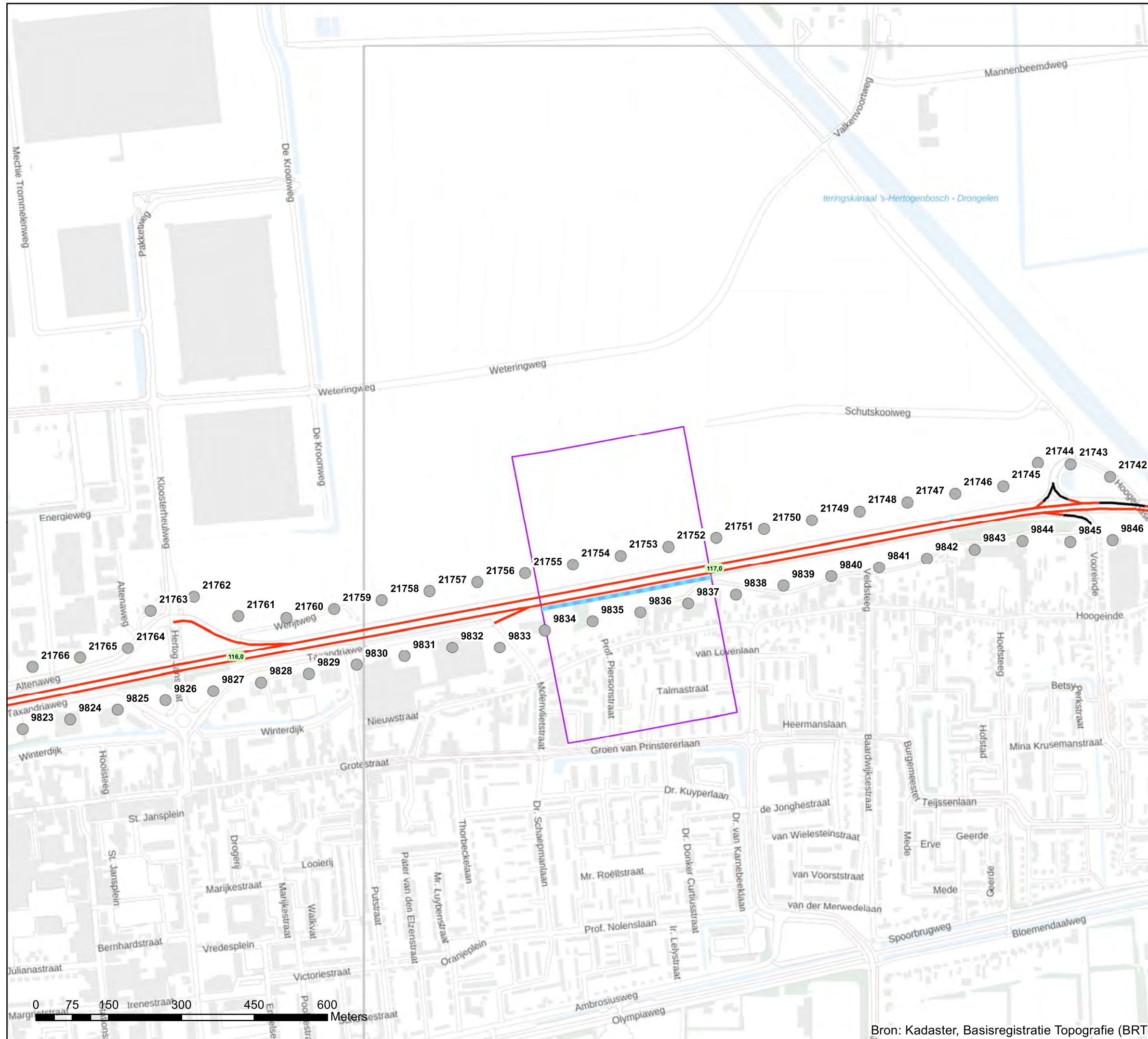


Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

Legenda

- Hoogte geluidscherm- of wal
 - 3 tot 4 meter
- Wegdektypes register
 - DAB
 - ZOAB
- Referentiepunten - nummer
- Inpassingsgebied stap 3
- Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_31_T107_08+09+12

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 39 van 42





Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

3 tot 4 meter

Wegdektypes register

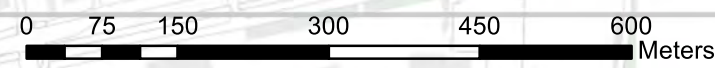
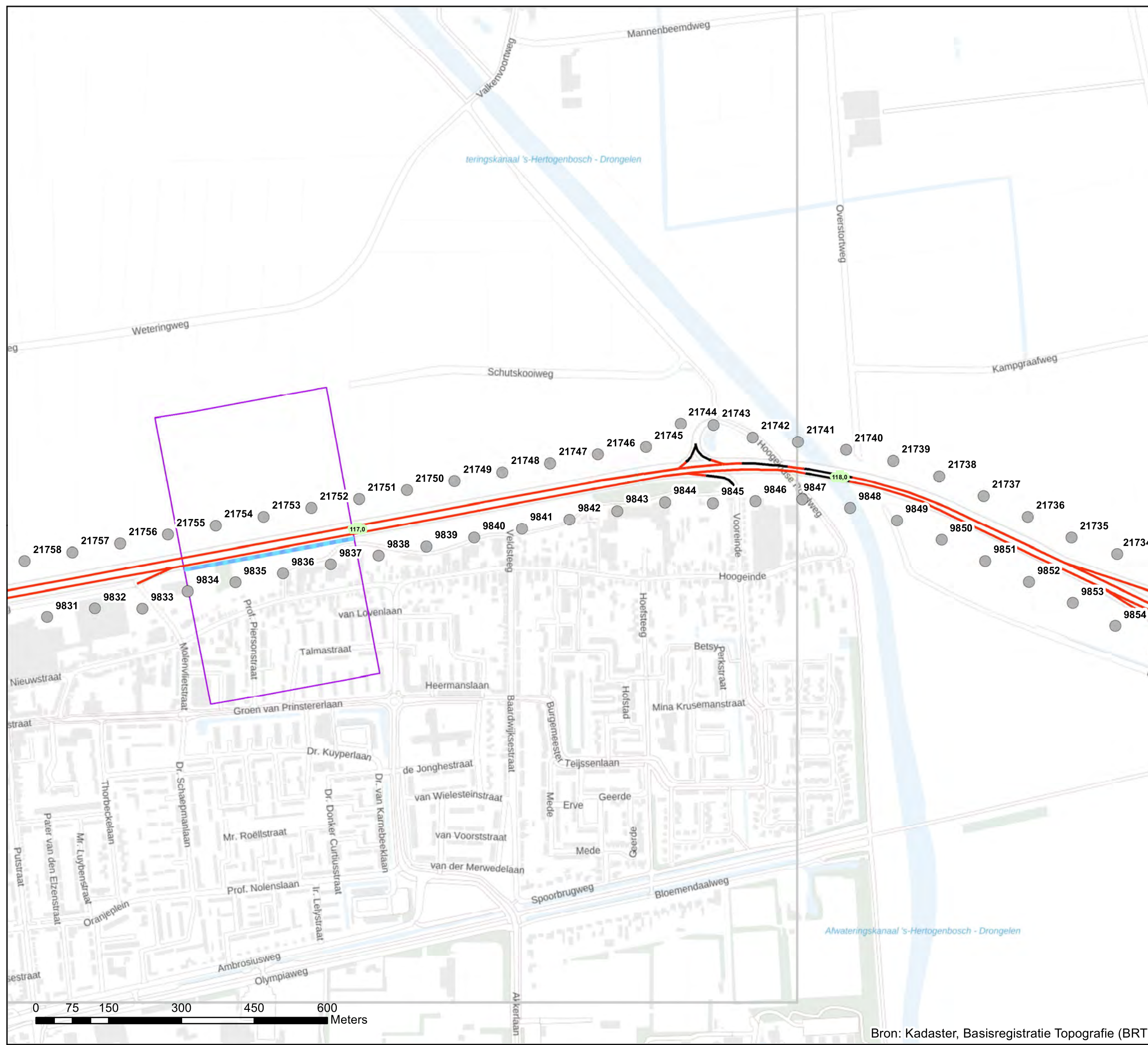
DAB

ZOAB

Referentiepunten - nummer

Inpassingsgebied stap 3

Hectometerpunten per km



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_31_T107_08+09+12

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 40 van 42



Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

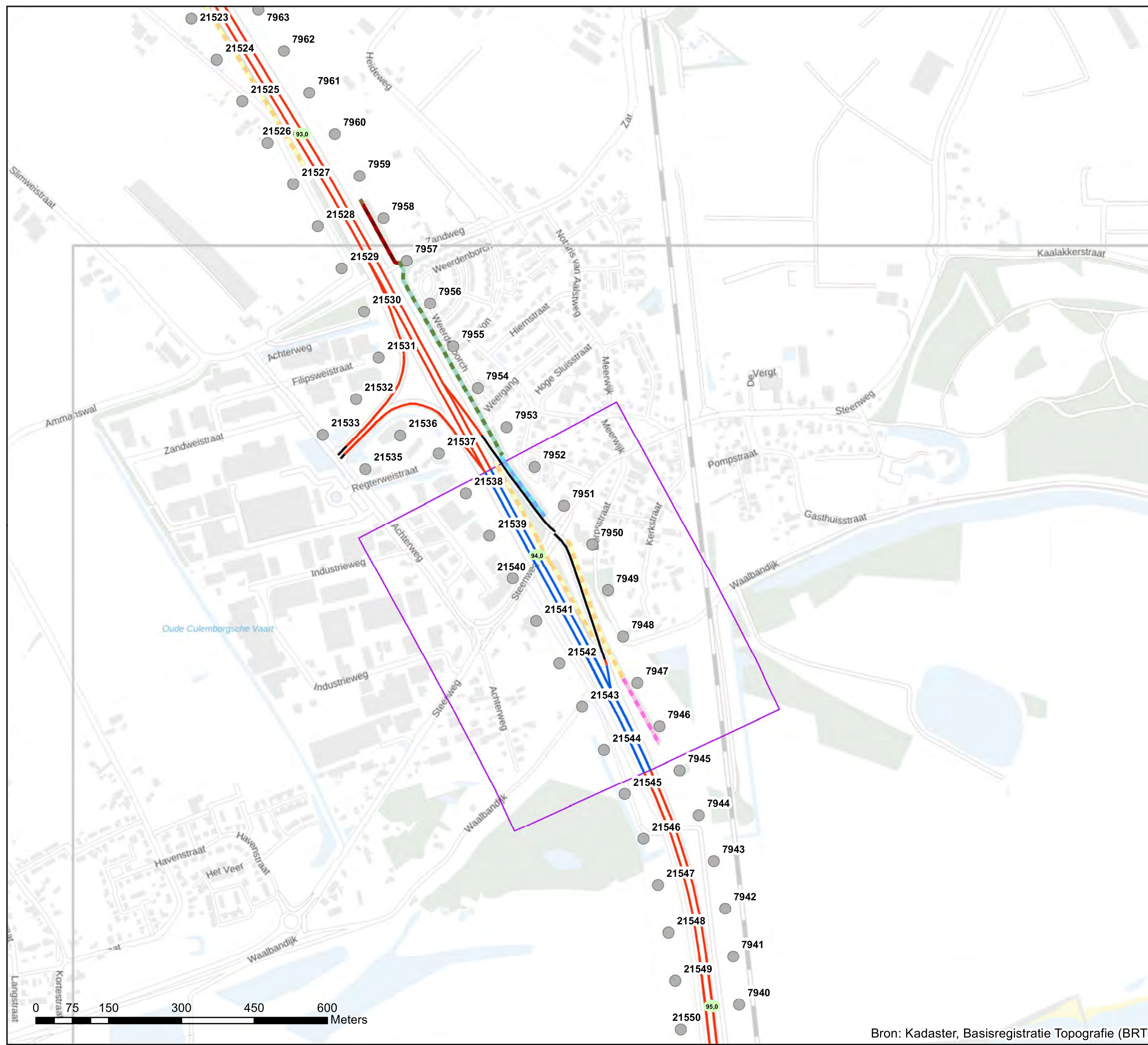
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

- 2 tot 3 meter
- 3 tot 4 meter
- 4 tot 5 meter
- 5 tot 6 meter
- 7 tot 8 meter
- 9 tot 10 meter

Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_32_T014_01

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 41 van 42



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)



Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

- 3 tot 4 meter
- 4 tot 5 meter
- 5 tot 6 meter
- 7 tot 8 meter
- 9 tot 10 meter

Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG_ZN_32_T014_01

Schaal: 1:7.500
Datum: 21-1-2022
Pagina 42 van 42



0 75 150 300 450 600 Meters

Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)



bijlage 6

Deze bijlage behoort bij het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 25 januari 2022 met kenmerk IenW/BSK-2022/13947.

Op de volgende 62 **pagina's** is de Nota van Antwoord opgenomen waarin de ingebrachte zienswijzen op het ontwerpbesluit worden beantwoord.

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
25 januari 2022
Kenmerk
IenW/BSK-2022/13947



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nota van antwoord
op de zienswijzen op het voornemen tot
het vaststellen van
het saneringsplan Zuid-Nederland Fase 2
en het wijzigen van de geluidproductieplafonds

Datum: 22 december 2021

Opsteller: Bureau Sanering Verkeerslawaaï
Rijkswaterstaat

1. Inleiding

Saneringsplan

Het saneringsplan Zuid-Nederland Fase 2 heeft betrekking op diverse wegvakken van de A2, A17, A27, A58, A59, A67, A76, A79 en N65 in de provincies Gelderland, Noord-Brabant en Limburg. Met dit plan wordt voor deze wegvakken invulling gegeven aan de voor Rijkswaterstaat verplichte geluidsanering langs rijkswegen.

Resultaten terinzagelegging

Op 26 mei 2021 is de openbare kennisgeving van het voornemen tot vaststellen van het saneringsplan (ontwerpbesluit van 20 mei 2021) gepubliceerd in de Staatscourant. De kennisgeving van het ontwerpbesluit is voorafgaand aan die datum tevens gepubliceerd in diverse lokale huis-aan-bladen van de betrokken gemeenten.

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen op het voornemen bedroeg zes weken vanaf donderdag 27 mei 2021. Gedurende deze termijn heeft het voornemen ter inzage gelegen bij Bureau Sanering Verkeerslawaaï. Op het voornemen zijn door verschillende burgers en een gemeente in totaal 15 verschillende zienswijzen 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.

Algemene opmerking vooraf

In onderstaande reacties op de zienswijzen wordt veelvuldig gesproken van 'de geluidsbelasting' (op een woning of ander saneringsobject). Daarmee wordt niet de huidige geluidsbelasting bedoeld, maar de geluidsbelasting in de situatie waarin het geldende geluidproductieplafond volledig zou worden benut (in het akoestisch onderzoek aangeduid met ' $L_{den,GPP}$ ').

2. Beantwoording zienswijzen

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Door- werking in def. besluit
1	Particulier	1.1	Woning niet opgenomen	<p>Indiener meent dat de woning van indiener onterecht niet is opgenomen in het saneringsplan. De geluidsbelasting is volgens indiener al de nodige jaren 65 dB (en dus hoger dan de gewenste waarde van 60 dB) en desondanks is de woning niet door de gemeente als saneringswoning aangemeld.</p>	<p>In de wet is bepaald wanneer sprake is van een saneringsobject (artikel 11.57 Wet milieubeheer). De wet onderscheidt drie categorieën, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - woningen en andere geluidsgevoelige objecten die in het verleden door de gemeente zijn aangemeld voor sanering en zijn opgenomen op de 'lijst gemelde objecten', zijn saneringsobjecten als ze een geluidsbelasting van meer dan 60 dB hebben. Dit zijn categorie A saneringsobjecten; - woningen en in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 65 dB. Dit zijn categorie B saneringsobjecten; - woningen en in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen met een geluidsbelasting van meer dan 55 dB die gelegen zijn langs weg- of baanvakken die in bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer zijn aangewezen. Dit zijn categorie C-saneringsobjecten. <p>Voor het oplossen van geluidknelpunten die al bestonden bij in werking treden van de Wet geluidhinder in 1979, is in 1986 al een saneringsoperatie in het leven geroepen. Saneringssituaties moesten sindsdien door de gemeenten bij de toenmalige minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) worden aangemeld. De uiterste datum daarvoor was 1 januari 2009. Inmiddels zijn deze aanmeldingen definitief vastgelegd op de 'lijst gemelde objecten'. Deze vastgestelde lijst is uitgangspunt voor de geluidsanering. De woningen die op de 'lijst gemelde objecten' zijn opgenomen, zijn categorie A- saneringsobjecten als tevens de geluidsbelasting hoger is dan 60 dB. De woning van indiener is geen categorie A saneringsobject aangezien deze in het verleden niet door de gemeente Zaltbommel is aangemeld voor sanering bij de toenmalige minister van VROM.</p> <p>De woning van indiener is ook geen categorie C-saneringsobject aangezien deze niet gelegen is langs een weg- of baanvak aangewezen in bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Om als categorie B-saneringsobject aangewezen te kunnen worden, zou de woning van indiener een geluidsbelasting van meer dan 65 dB moeten hebben. De woning van indiener kent een geluidsbelasting van 65 dB en is daarmee ook geen categorie B-saneringsobject.</p> <p>Pas op het moment dat een woning volgens de wet een saneringsobject is, geldt vervolgens de wettelijke streefwaarde van 60 dB.</p> <p>Naar aanleiding van de zienswijze is het akoestisch rekenmodel ter hoogte van de woning van indiener nogmaals onderzocht, maar dit heeft niet geleid tot een hogere geluidsbelasting. De woning is daarom nog steeds geen saneringsobject in het kader van het saneringsplan. Er is daarom geen aanleiding om voor deze woning nader onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen (stiller asfalt of een geluidscherm) uit te voeren.</p>	
		1.2	Eerder getroffen maatregelen	Het is voor indiener niet te begrijpen waarom verderop al in 2010 wél maatregelen getroffen zijn.	<p>In 2010 zijn inderdaad maatregelen getroffen. Deze maatregelen zijn getroffen in het kader van het Tracébesluit A2: trajecten knooppunt Everdingen - knooppunt Deil en Zaltbommel - knooppunt Empel. Bij geluidsanering gaat het om het terugdringen van geluidsbelastingen die vanuit het verleden al erg hoog zijn geworden ('saneren' genoemd). Het is de bedoeling om die terug te dringen, maar niet voor elke prijs, dat zou onbetaalbaar zijn. Bij aanleg van een nieuwe weg of verbreding van een bestaande weg is het uitgangspunt dat nieuwe knelpuntsituaties moeten worden voorkomen ('preventie'). Ook omdat er dan nog meer te kiezen valt, zoals de precieze ligging van het tracé van een nieuwe weg of van nieuwe woningen, gelden dan strengere normen en kan het zijn dat meer maatregelen nodig zijn dan in het kader van geluidsanering het geval zou zijn geweest.</p>	
		1.3	Gewijzigde wegen	Indiener geeft aan dat in de loop der tijd de A2 is verbreed evenals de N322 en dat desondanks nog nooit geluidmaatregelen zijn getroffen.	Een saneringsplan voor rijkswegen heeft alleen betrekking op het geluid van rijkswegen. Geluid van een andere weg, zoals genoemde N322, speelt daarom geen rol in een saneringsplan voor rijkswegen.	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Het saneringsplan voor rijkswegen heeft als uitgangspunt de brongegevens in het geluidregister. Deze brongegevens vertegenwoordigen de maximale geluidproductie die de rijksweg mag veroorzaken. Eventuele voorgaande ontwikkelingen die de rijksweg heeft doorgemaakt, zoals genoemde verbreding, zijn hierin opgenomen en vormen dus mede het uitgangspunt voor het saneringsplan.</p> <p>Eventuele voorgaande ontwikkelingen zijn inmiddels onherroepelijk. Bij de besluitvorming daarvoor is ook overwogen of geluidmaatregelen moesten worden getroffen. In het saneringsplan wordt die afweging niet opnieuw gedaan.</p>	
		1.4	Maatregelen	<p>Indiener is van mening dat voor de drie woningen en drie kantoorpanden die in de straat aanwezig zijn maatregelen moeten worden getroffen die bestaan uit tweelaags ZOAB, een geluidwal en adequate gevelisolatie. Indiener geeft aan dat waar een wil is een weg is.</p>	<p>Zoals in de beantwoording van deelreactie 1.1 is toegelicht, worden alleen woningen of andere geluidsgevoelige objecten die tevens een saneringsobject zijn meegenomen in de maatregelafwegingen in het kader van het saneringsplan. De woning van indiener is, evenals een van de twee andere genoemde woningen, geen saneringsobject gebleken. De geluidsbelasting van deze woningen komt niet boven de saneringsdrempel. Doordat de woningen geen saneringsobjecten zijn, leveren ze ook geen bijdrage aan het budget (reductiepunten) voor de afweging van een maatregel (zoals een bronmaatregel of een afschermdende maatregel) en komen ze ook niet aanmerking voor gevelisolatie. Voorts volgt uit artikel 2 van het Besluit geluid milieubeheer dat kantoorpanden geen geluidsgevoelige objecten zijn en dus evenmin een saneringsobject kunnen zijn. Om deze reden worden er in het saneringsplan ook geen maatregelen afgewogen voor deze kantoorpanden en komen deze ook niet in aanmerking voor gevelisolatie.</p> <p>Voor één van de drie genoemde woningen (Sint Anthoniestraat 5) in de straat waaraan de woning van indiener gelegen is, die een saneringsobject is, zijn wel maatregelen afgewogen in het kader het saneringsplan. Deze woning is in het verleden door de gemeente Zaltbommel als enige in de straat waar de woning van indiener is gelegen aangemeld voor sanering. Deze woning heeft daarom (in tegenstelling tot de andere woningen in de straat) een saneringsdrempel van 60 dB. Voor deze woning is daarom wel een maatregel onderzocht voor het saneringsplan.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Uit paragraaf 31.3 van het akoestisch onderzoek blijkt dat de Akoestisch Optimale Maatregellengte (AOM) voor een afschermdende maatregel voor het cluster waarin deze woning ligt 260 meter bedraagt. Het cluster beschikt over een budget van 7.800 reductiepunten. Voor een geluidsscherm over de lengte van de AOM zijn volgens bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer (Rgm) 24.180 maatregelpunten benodigd. Voor een bronmaatregel (stiller asfalt) over de minimale lengte van 500 meter zijn ten minste 24.200 maatregelpunten benodigd. Het cluster beschikt over onvoldoende reductiepunten voor een geluidsscherm of een bronmaatregel. Daarom is bij deze woning een bronmaatregel of afschermdende maatregel geen doelmatige maatregel en wordt deze niet in het saneringsplan opgenomen. Om dezelfde reden zal na het onherroepelijk worden van het besluit waarmee het saneringsplan wordt vastgesteld onderzoek naar geluidsisolerende maatregelen aan de woning worden gestart.</p> <p>Het verzoek van indiener om in afwijking van de doelmatigheidsbeoordeling van maatregelen zoals hierboven weergegeven toch stiller asfalt, een geluidwal en gevelisolatie voor de niet-saneringsobjecten aan te brengen kan daarom niet worden ingewilligd.</p>	
2	Particulier	2.1	Isolatie i.p.v. afscherming	Indiener zou graag zien dat in plaats van het geplande geluidsscherm de woning wordt geïsoleerd.	<p>In het kader van een saneringsplan wordt de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen (stiller asfalt en/of geluidsscherm/-wal) afgewogen volgens het daarvoor geldende wettelijke doelmatigheids criterium op grond van artikel 11.29 van de Wet milieubeheer. De woning van indiener is gelegen in cluster T045_15. Een cluster wordt samengesteld op basis van saneringsobjecten die zo dicht bij elkaar in de buurt liggen, dat ze kunnen profiteren van één aaneengesloten geluidmaatregel (dit volgt uit de wettelijke clusterdefinitie in het Besluit geluid milieubeheer). In paragraaf 23.2 van het akoestisch onderzoek is te lezen dat er in dit cluster, naast de woning van indiener, 48 andere woningen liggen die zijn aangemerkt als saneringsobject. De geluidmaatregel wordt dus niet uitsluitend voor de woning van indiener gerealiseerd, maar ook voor andere nabijgelegen saneringsobjecten. Ook is in deze paragraaf te lezen dat het geluidsscherm in combinatie met een bronmaatregel de doelmatige variant is om de geluidsbelastingen in dit cluster te verlagen.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Hiervan kan enkel worden afgeweken indien hiervoor bij de inpassing van de maatregel in de omgeving sprake is van overwegende bezwaren van landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige en/of technische aard. Voor het scherm bij de indiener zijn deze overwegende bezwaren niet aanwezig. Het geluidscherm wordt daarom niet gewijzigd in gevelisolatie.</p>	
		2.2	Bezwaar tegen geluidscherm	<p>Indiener heeft een bezwaar tegen een geluidscherm omdat een scherm:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het uitzicht wegneemt; - zorgt voor minder lichtinval in de woning; - gevoelig is voor vandalisme, wat de kwaliteit van de woonomgeving niet ten goede komt; - een ongunstig effect zal hebben op de warmteontwikkeling en ventilatie in de woning. 	<p>In het akoestisch onderzoek wordt onderzocht met welke doelmatige geluidbeperkende maatregelen de geluidsbelasting op saneringsobjecten zoveel mogelijk kan worden teruggebracht tot de saneringsstreefwaarde (60 dB). Als hieruit volgt dat een geluidscherm doelmatig is, wordt beoordeeld of dit scherm inpasbaar is in de omgeving. Hierbij wordt de maatregel op diverse aspecten beoordeeld en vastgesteld of er eventuele landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige en/of technische bezwaren tegen plaatsing van het scherm zijn die opwegen tegen het belang om de geluidsbelasting middels de doelmatige variant terug te brengen. Als er sprake is van een overwegend bezwaar, zal Rijkswaterstaat zorgdragen voor het uitvoeren van vervolgonderzoeken naar de geluidsbelasting in de woningen die een saneringsobject zijn en waarop de geluidsbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond hoger blijft dan 60 dB.</p> <p>Bij de beoordeling van het scherm nabij de woning van indiener zijn geen overwegende bezwaren vastgesteld tegen de plaatsing van het scherm. De reductie van uitzicht en lichtinval worden op deze locatie niet als overwegend bezwaar beoordeeld. Het bovenste deel van het geluidscherm wordt transparant uitgevoerd. Ook gevoeligheid voor vandalisme en graffiti is onvoldoende reden om af te zien van het plaatsen van geluidschermen. De kans op graffiti maakt niet dat er sprake is van een bezwaar dat dusdanig zwaarwegend is dat er moet worden afgezien van een geluidmaatregel.</p> <p>Ten aanzien van de aspecten warmteontwikkeling en ventilatie wordt het volgende opgemerkt. Gezien de afstand tussen woningen en het geluidscherm van circa 8 meter is ventilatie nog steeds mogelijk en zal er geen extra warmteontwikkeling ontstaan bij de woning van indiener.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
3	Particulier	3.1	Advies WHO en RIVM meegenomen?	<p>Zienswijze is ingediend mede namens drie andere bewoners uit de woonstraat van indiener.</p> <p>In het algemeen wil indiener graag weten of en hoe de adviezen van de WHO en het RIVM zijn meegenomen in het ontwerpbesluit. Indiener geeft aan dat de WHO een richtlijn noemt van 53 dB, terwijl in het saneringsplan een streefwaarde van 60 dB is aangehouden. Indiener concludeert daarom dat het saneringsplan geen bescherming biedt tegen het ontstaan van ziekten.</p>	<p>De toelaatbare geluidsbelasting als gevolg van een rijksweg is in Nederland vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Deze normen gelden ook voor de geluidsanering.</p> <p>De nieuwe WHO-richtlijnen beschrijven de jongste stand van de wetenschap over de relatie tussen geluid en gezondheid. De WHO stelt adviezen en richtlijnen op, het stellen van normen is een rol van de overheden. Kort samengevat sluit het rapport van de WHO voor wegverkeer goed aan bij de bestaande inzichten/normering. Deze zijn ook niet aangepast naar aanleiding van de WHO-richtlijnen. Voor de geluidregels in de aanstaande Omgevingswet (naar verwachting van kracht vanaf medio 2022) wordt nog gezien of en op welke wijze de nieuwe WHO-richtlijnen hierin op termijn kunnen doorwerken. Daarbij is onder meer van belang dat de Tweede Kamer heeft verzocht om een onafhankelijk onderzoek naar de nationale en internationale mogelijkheden die er voor Nederland zijn om het WHO-advies te gebruiken voor versterking van de bescherming tegen geluidhinder. Dit onderzoek is uitgevoerd door het RIVM en in 2020 gepubliceerd. Zowel het recente WHO-geluidadvies als het recente RIVM-onderzoek hebben voornamelijk niet geleid tot een aanpassing van de streefwaarde van 60 dB op de buitengevel die in het kader van de geluidsanering moet worden gehanteerd.</p>	Nee
		3.2	Geluidbeleid	<p>Indiener is van mening dat in de Nederlandse wetgeving en geluidbeleid te weinig aandacht is voor het beperken van geluidhinder en dat er te veel rekening wordt gehouden met het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen en het vastleggen van beschikbare geluidruimte voor bronbeheerders.</p>	<p>In het kader van een saneringsplan is vastgelegd welke geluidbeperkende maatregelen (stiller asfalt en/of geluidscherm/-wal) worden getroffen om hoge geluidsbelastingen vanwege de rijkswegen te verminderen, volgens de daarvoor geldende wettelijke kaders (Wet milieubeheer, Regeling geluid milieubeheer en Besluit geluid milieubeheer). Het saneringsplan gaat niet over het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen, anders dan geluidbeperkende maatregelen.</p> <p>In Nederland is het verplicht om aandacht te besteden aan het beperken van geluidhinder bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Hiervoor zijn er verschillende wettelijke kaders, zoals de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer, die in acht moeten worden genomen bij het mogelijk maken van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		3.3	Streefwaarde	<p>Indiener constateert dat er onvoldoende wordt gedaan om de streefwaarde van 60 dB te bereiken en er daarom in de toekomst weer geluidsproblemen zullen ontstaan.</p>	<p>Hoever de minister moet gaan om de streefwaarde te halen én nieuwe problemen te voorkomen is vastgelegd in de Wet milieubeheer. Deze werkwijze is dan ook zorgvuldig gevolgd voorafgaand aan dit besluit.</p> <p>In het kader van een saneringsplan wordt de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen (stiller asfalt en/of geluidscherm/-wal) daarom afgewogen volgens het daarvoor geldende wettelijke doelmatigheidscriterium op grond van artikel 11.29 van de Wet milieubeheer. Geluidsbelastingen boven de saneringsstreefwaarde zijn niet zonder meer toegestaan, maar geluidmaatregelen hoeven niet tegen elke prijs getroffen te worden. In de wetgeving is hiervoor het doelmatigheidscriterium (DMC) opgenomen. Het doel hiervan is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen te komen.</p> <p>De doelmatigheid van een geluidbeperkende maatregel wordt bepaald per cluster van saneringsobjecten dat van één aaneengesloten bronmaatregel of afschermdende maatregel, of combinatie daarvan profiteert. Aan de saneringsobjecten in een cluster worden reductiepunten (het 'budget' voor maatregelen) toegekend op basis van de geluidsbelasting in de situatie zonder maatregelen. Voor de af te wegen geluidbeperkende maatregelen worden maatregelpunten (de 'kosten' van de maatregel) berekend volgens een vaste formule. Wanneer er meer reductiepunten beschikbaar zijn dan de maatregel aan punten kost en er geen sprake is van overwegende bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, stedenbouwkundige, landschappelijke en/of technische aard tegen het aanbrengen van de maatregel, is de maatregel in principe doelmatig en wordt deze opgenomen in het saneringsplan. Wanneer er minder reductiepunten beschikbaar zijn dan de maatregel aan maatregelpunten kost of er wel sprake is van een of meer bovengenoemde overwegende bezwaren tegen het aanbrengen van de maatregel, is de maatregel niet doelmatig. Als een maatregel niet doelmatig is, komt deze niet in aanmerking voor opname in het saneringsplan.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>In het akoestisch onderzoek zijn geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken en/of geluidschermen of -wallen) afgewogen om de geluidsbelasting op de woning van indiener te verminderen met het streven te voldoen aan de saneringsstreefwaarde van 60 dB. Uit paragraaf 11.5.5 van het akoestisch onderzoek blijkt dat er voldoende budget is voor een bronmaatregel. Voor een afscherpende maatregel is echter onvoldoende budget beschikbaar. Het beschikbare budget aan reductiepunten is zowel met (6310 punten) als zonder bronmaatregel (17200 punten) lager dan het benodigde aantal maatregelpunten (19065 punten) voor een geluidscherm. Verdergaande maatregelen die de geluidsbelasting meer richting 60 dB terugbrengen zijn dus niet doelmatig gebleken.</p> <p>Ten aanzien van nieuwe geluidproblemen in de toekomst het volgende. In het kader van naleving van geluidproductieplafonds heeft Rijkswaterstaat de verplichting om jaarlijks te controleren of de geluidproductie van rijkswegen de geldende geluidproductieplafonds niet overschrijdt of binnen vijf jaar zal overschrijden. Bij een dreigende overschrijding onderzoekt Rijkswaterstaat of er aanvullende geluidmaatregelen noodzakelijk en haalbaar zijn. Dit valt buiten het kader van dit besluit over het saneringsplan.</p>	
		3.4	Gezondheid	<p>Indiener verwijst naar richtlijnen van de WHO en advies van het RIVM en constateert dat onvoldoende aandacht is voor de gezondheidseffecten. Indiener is van mening dat hier vanuit beleid nadrukkelijker aan moet worden gewerkt. Indiener vraagt waarom dat niet gebeurt. Tevens wijst indiener erop dat nu onvoldoende aandacht is voor het benutten van synergie met het klimaatakkoord en verbetering van luchtkwaliteit.</p>	<p>Voor een antwoord op deze deelreactie wordt verwezen naar het antwoord op deelreactie 3.1.</p> <p>Ten aanzien van het benutten van synergie met het klimaatakkoord en de verbetering van luchtkwaliteit geldt dat met het saneringsplan wordt beoogd om hoge geluidsbelastingen vanwege de rijksweg te verminderen zonder de rijksweg te hoeven wijzigen, volgens de daarvoor geldende wettelijke kaders. Luchtkwaliteit wordt binnen de geluidsanering niet meegewogen in de beoordeling of geluidmaatregelen getroffen zullen worden. De geluidsanering gaat uitsluitend over het uitvoeren van de wettelijke verplichtingen ten aanzien van geluid en niet over luchtkwaliteit en klimaat. Voor de verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in het leven geroepen. Meer informatie over het NSL is te vinden op de volgende internetpagina:</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/regelgeving/wet-milieubeheer/nsl/. Daarnaast heeft het Schone Lucht Akkoord (SLA) tot doel de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Meer informatie over het SLA is te vinden op de volgende internetpagina: https://www.schoneluchtakkoord.nl/.</p>	
		3.5	Maximum snelheid	<p>Onder verwijzing naar de WHO-richtlijnen pleit indiener voor een verlaging van de maximumsnelheid tot 100 km/u in de avond en nacht. Indiener wijst erop dat dit tevens een gunstig effect zal hebben op de CO₂-uitstoot.</p>	<p>In de Regeling geluid milieubeheer is vastgelegd welke maatregelen worden aangewezen als geluidbeperkende maatregelen. Dit betreft voor een autosnelweg tweelaags ZOAB en geluidschermen/wallen. Alleen deze geluidbeperkende maatregelen worden daarom afgewogen op hun financieel akoestische doelmatigheid in het kader van de wettelijk verplichte geluidsanering. Het verlagen van de maximumsnelheid is niet aangewezen als geluidbeperkende maatregel en is daarom niet als saneringsmaatregel in overweging genomen. Daarbij speelt ook een rol dat snelheidsverlaging doorgaans maar een heel beperkt effect heeft op de geluidsbelasting (meestal minder dan 1 dB) maar wel belangrijke nadelen kent voor de doorstroming van het verkeer en de beleving van het wegbeeld. Zoals is toegelicht in de beantwoording van deelreactie 3.4 wordt het aspect luchtkwaliteit niet meegewogen in het kader van het saneringsplan.</p>	Nee
		3.6	Doelmatigheid en Gezondheid	<p>Indiener vraagt naar het standpunt van de minister inzake de bevinding van het RIVM dat in het geluidbeleid er ruimte is voor afwegingen van economische, juridische aard en aspecten van ruimtelijke ordening. Vervolg vraag van indiener is waarom doelmatigheid de prioriteit boven gezondheid krijgt.</p>	<p>Het vaststellen van normen vindt plaats door het parlement, op het niveau van de wet. Het is dus niet zo dat ik zelfstandig kan bepalen of heb bepaald welke normen van toepassing zijn. Het vaststellen van de Nederlandse normen is voor wat betreft acceptabele hinderniveaus mede gebaseerd op een advies van de Gezondheidsraad en andere inhoudsdeskundigen, maar inderdaad hebben daarbij ook afwegingen van economische aard en aspecten van ruimtelijke ordening een rol gespeeld. Geluidsnormen zijn er om de gezondheid van de bevolking zo goed mogelijk te beschermen, maar die bescherming kan nooit onder alle omstandigheden honderd procent zijn. In stedelijk gebied bijvoorbeeld zal omgevingsgeluid door verkeer en economische activiteit altijd in meer of mindere mate aanwezig zijn. Dat is een algemeen aanvaarde realiteit. Het zou vrijwel onmogelijk zijn om in zo'n omgeving nog woningen te bouwen als daarvoor geluidsnormen zouden gelden waarmee negatieve gezondheidseffecten volledig kunnen worden uitgesloten.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Door- werking in def. besluit
					<p>Iets soortgelijks geldt in de omgeving van bestaande wegen en spoorwegen: infrastructuur en mobiliteit vormen een wezenlijk onderdeel van de huidige maatschappij en het volledig wegnemen van de effecten op de gezondheid is vaak alleen mogelijk met zulke forse investeringen in ingrijpende geluidsmaatregelen (zoals tunnels en overkappingen) of door verkeersmaatregelen (zoals het verkeersluw maken van gebieden) dat dit in praktische zin onbetaalbaar is.</p> <p>In het Nederlandse geluidbeleid wordt daarom zeker niet anders naar de hoogte van de geluidsbelasting gekeken dan door de WHO, maar er worden wel extra aspecten bij betrokken. Dat is ook niet in strijd met de richtlijnen in het advies van de WHO. De richtlijnen zijn een hulpmiddel voor beleidsmakers en andere (lokale) professionals om ervoor te zorgen dat gezondheid beter wordt meegenomen in het geluidbeleid in Europa als geheel. Het zijn geen normen of wettelijke waarden: het rapport heeft de status van een advies om de schadelijke gezondheidseffecten door geluid te verminderen. Bij de beoordeling van geluidsniveaus blijven vooralsnog de normen van de Wet milieubeheer, de Wet geluidhinder en de Wet luchtvaart van kracht.</p> <p>De WHO-adviezen zijn uitsluitend vanuit één perspectief opgesteld, namelijk vanuit gezondheidskundige overwegingen. Bij het vaststellen van geluidsnormen worden ook andere belangen meegewogen, zoals economische en mobiliteitsbelangen. Dat is, als gezegd, met de huidige geluidwetgeving het geval en dat geldt ook voor de nog te maken beleidskeuzen in het kader van de WHO-adviezen.</p> <p>Wat betreft de vragen van indiener over de toepassing van een doelmatigheids criterium bij de afweging van maatregelen merk ik op dat het geluidbeleid ook betaalbaar en uitvoerbaar moet blijven. Het doel van de doelmatigheidsafweging is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen in het saneringsplan te komen.</p>	

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					Zowel het recente WHO-geluidadvies als het recente RIVM-onderzoek hebben vooralsnog niet geleid tot een aanpassing van de normstelling of de doelmatigheidsafweging die in het kader van de geluidsanering moet worden gehanteerd.	
		3.7	Participatie	Indiener is van mening dat indiener onvoldoende betrokken is bij de besluitvorming.	<p>De bewoners van saneringsobjecten zijn tijdig en meermaals geïnformeerd over de vaststelling van het saneringsplan. Vanuit het project zijn voorgegaan aan de publicatie van het ontwerpbesluit drie bewonersbrieven verstuurd, ook naar het adres van indiener. Hierin werd geïnformeerd over het project, de werkwijze, de planning en de besluitvorming. Aan bewoners is telkens de mogelijkheid geboden vragen te stellen of suggesties aan te dragen. Daarnaast zijn alle gegevens over de woningen en maatregelen in te zien via www.rws.nl/mjpgg en konden bewoners zich aanmelden voor de e-mailservice. Ten slotte heeft eerst een ontwerpbesluit voor de vaststelling van het saneringsplan ter inzage gelegen waarover eenieder zienswijzen naar voren kon brengen. Indiener heeft daar ook gebruik van gemaakt.</p> <p>Indiener is daarom voldoende geïnformeerd over en betrokken bij het project.</p>	Nee
		3.8	Maatregelen	Indiener vraagt of bij de maatregelen rekening is gehouden met het advies van het RIVM om broninterventies, overdrachtsmaatregelen en interventies bij de aanleg toe te passen.	In de Regeling geluid milieubeheer is vastgelegd welke maatregelen zijn aangewezen als geluidbeperkende maatregelen. Alleen deze aangewezen geluidbeperkende maatregelen (zoals geluidschermen en -wallen) worden afgewogen voor een saneringsplan. Het advies van het RIVM waar indiener op doelt is bedoeld voor beleidsmatige afwegingen over een eventuele aanpassing van de normstelling naar aanleiding van nieuwe richtlijnen over geluid van de WHO (zie ook het antwoord op deelreactie 3.6), niet voor de afweging van maatregelen in een saneringsplan. Het RIVM-advies heeft nog niet geleid tot daadwerkelijke aanpassing van de normstelling of van de aangewezen geluidbeperkende maatregelen in de Regeling geluid milieubeheer. Er is daarom geen reden om andere maatregelen af te wegen voor het saneringsplan.	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		3.9	Maatregelen	<p>Indiener stelt dat de WHO meldt dat een goede kosten- en batenanalyse voor maatregelen waarmee blootstelling aan geluid en negatieve effecten van geluid kunnen worden gereduceerd, in Europa ontbreekt. Indiener vraagt waarom geen maatregelen worden getroffen die de blootstelling aan geluid en de negatieve effecten van geluid reduceren.</p>	<p>Zoals toegelicht in deelreactie 3.3 wordt de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen (stiller asfalt en/of geluidscherm/-wal) afgewogen volgens het daarvoor geldende wettelijke doelmatigheidscriterium (artikel 11.29 Wet milieubeheer, het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer). Hierbij wordt er een afweging gemaakt tussen de kosten van een maatregel en het geluideffect van de maatregel. Maatregelen die getroffen worden in het kader van het saneringsplan zijn ervoor bedoeld om blootstelling aan geluid en negatieve effecten van geluid te reduceren.</p>	Nee
		3.10	Stil wegdek	<p>Indiener meldt dat het RIVM heeft aangegeven dat stille wegdekken als (tweelaags) ZOAB voor meer geluidsoverlast zorgen doordat deze wegdekken alleen de hoge frequenties dempen. Indiener vraagt waarom dan toch voor de aanleg van stille wegdekken wordt gekozen.</p>	<p>Geluidmaatregelen (zoals tweelaags ZOAB) leiden tot een afname van geluid, er is in verhouding echter sprake van een minder grote afname van laagfrequent geluid. In <u>absolute</u> zin neemt de 'hoeveelheid' geluid in de lage frequenties wel af door geluidmaatregelen, maar niet zo veel als dat bij de hogere frequenties het geval is. Daarom neemt bij het treffen van geluidmaatregelen in <u>relatieve</u> zin de 'hoeveelheid' laagfrequent geluid toe ten opzichte van de midden- en hogere frequenties. Dit zorgt voor een andere geluidbeleving. Dit geldt zowel voor stille wegdekken als voor geluidschermen. Vanwege de geluidafname in absolute zin is toch sprake van afname van de hinder door verkeersgeluid en worden stille wegdekken of afscherpende maatregelen wel als saneringsmaatregel toegepast als deze doelmatig zijn.</p>	Nee
		3.11	Verbreiding A58	<p>Indiener vraagt hoe het saneringsplan zich verhoudt tot de plannen om de A58 te verbreden.</p>	<p>De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft nog geen voorkeursbeslissing genomen over de oplossingsrichting voor de A58 tussen Tilburg en Breda. Dit betekent dat het uiteindelijke ontwerp van dit deel van de A58 nog niet bekend is. Daarnaast bevat de Wet milieubeheer een termijn waarop de saneringsplannen moeten zijn ingediend (uiterlijk: 31-12-2023). Hierdoor is het niet mogelijk gebleken om de procedure voor de geluidsanering te koppelen aan de procedure voor het wegverbredingsproject A58 Tilburg-Breda. Daarom wordt er eerst een saneringsplan vastgesteld (op basis van de huidige geluidproductieplafonds voor de A58) en wordt later een projectbesluit genomen over de verbreding van de A58. Bij het bepalen van de geluidmaatregelen die nodig zijn bij het verbreden van de A58, geldt de uitkomst van het saneringsplan als uitgangspunt.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Ter toelichting: de geluidbeperkende maatregelen uit het saneringsplan zorgen voor een verlaging van de geluidproductieplafonds en daarmee ook voor een verlaging van de toetswaarde (geluidsbelasting in de situatie van volledige benutting van het geluidproductieplafond) voor het toekomstige projectbesluit. De vastgestelde geluidsniveaus (uit het saneringsplan Zuid-Nederland Fase 2) zijn voor het project A58 Tilburg-Breda dan de nieuwe 'vergunde situatie' waaraan getoetst moet worden.</p> <p>Voor de maatregelen uit het saneringsplan voor indiener (bronmaatregel en gevelisolatieonderzoek) geldt de beoogde planning uit het saneringsplan. Welke maatregelen er vanuit A58 Tilburg-Breda zullen worden uitgevoerd, is nog niet bekend.</p>	
		3.12	Cumulatie	<p>Indiener vraagt om aandacht voor cumulatieve geluidsoverlast veroorzaakt door nachtvluchten vanaf Vliegbasis Gilze-Rijen en het daarmee samenhangende vrachtverkeer. Indiener vraagt of de minister hierover in gesprek gaat met de Vliegbasis.</p> <p>Indiener is van mening dat verkeerslawaai en luchtvaartlawaai niet als losse problemen mogen worden gezien.</p>	<p>Hoewel indiener van mening is dat dit niet zo zou moeten zijn, heeft de geluidsanering inderdaad enkel betrekking op de hoge geluidsbelastingen (veelal hoger dan 65 dB) als gevolg van rijkswegen. Wel is het zo dat in de gebruikte verkeercijfers om de geluidsbelasting te berekenen ook het vrachtverkeer op de A58 zit.</p> <p>Het geluid afkomstig van andere bronnen wordt volgens de wettelijk voorgeschreven kaders niet meegenomen in de berekeningen voor het saneringsplan. Dit geluid telt dus niet mee bij de beoordeling of er sprake is van een saneringsobject. Binnen de Wet milieubeheer geldt dat cumulatie van geluid alleen wordt onderzocht als de geluidsbelasting op een woning als gevolg van een project hoger wordt dan de geluidsbelasting op basis van het geluidregister. Dit is bij sanering nooit het geval. Saneringsmaatregelen leiden namelijk nooit tot een verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie zodat er cumulatief ook altijd sprake zal zijn van een verbetering. Vanuit het wettelijke kader is er daarom geen reden voor de minister om in gesprek te gaan met de Vliegbasis Gilze-Rijen.</p>	Nee
		3.13	Omgevingswet	Indiener vraagt of in het saneringsplan wordt geanticipeerd op de volgend jaar in werking tredende Omgevingswet.	Het deel (artikel 11.56 t/m 11.65) van de Wet milieubeheer waarin de sanering van geluidsbelasting als gevolg van rijkswegen is geregeld blijft ook na inwerkingtreding van de Omgevingswet van kracht voor de afwikkeling van de saneringsplannen. De komst van de Omgevingswet heeft daarmee geen consequenties voor het saneringsplan.	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		3.14	Maximumsnelheid	Indiener vraagt naar de kans dat de maximumsnelheid weer wordt verhoogd naar 130 km/u.	<p>De aanpassing van de maximumsnelheid valt buiten het kader van de geluidsanering.</p> <p>Voor geluidsanering in het kader van het saneringsplan is het geluidregister het wettelijk verplichte uitgangspunt. Het verlagen van de maximale rijsnelheid is niet meegenomen in de geluidberekening, omdat deze verlaging niet heeft geleid tot een wijziging van het geluidregister. Om de geluidsbelasting te berekenen is gerekend met de meest actuele registergegevens (zie ook paragraaf 3.2.7 van het akoestisch onderzoek) waarin dit nader is toegelicht. Op www.rws.nl/geluidregister is gedetailleerde informatie te vinden over de verkeersgegevens en andere brongegevens.</p> <p>Wanneer een verhoging van de maximumsnelheid wordt overwogen, zal er allereerst een toets aan de geluidproductieplafonds moeten worden gedaan.</p>	Nee
4	Particulier	4.1	Planning maatregelen	Indiener is van mening dat de voorgestelde maatregel, een geluidsschermbaan ter hoogte van de wijk De Baken in Den Bosch, direct zou moeten worden uitgevoerd, in plaats in de periode 2027-2030 in samenhang met de verbreding van de A2 tussen Deil en Den Bosch. Indiener is van mening dat nu het voorkeursstracé van de A2 bekend is, het geluidsschermbaan zonder risico op kapitaalvernietiging kan worden geplaatst. Bovendien wordt een deel van het scherm langs de oprit geplaatst en is de verbreding daar niet op van toepassing. Tot slot is indiener van mening dat indien de eerdere plaatsing toch extra kosten met zich meebrengt, dat opweegt tegen de vermindering van de geluidsoverlast.	<p>Op basis van de huidige planning van het project A2 Deil – Vught is de voorkeursbeslissing voorzien eind 2021 of 2022. De voorkeursvariant moet vervolgens in meer detail uitgewerkt worden in de planuitwerkingsfase, waarna een projectbesluit volgt. Dit projectbesluit is voorzien rond 2025. Meer info is te vinden op de volgende website: www.mirta2deilvught.nl.</p> <p>Het is momenteel dus nog niet duidelijk hoe het definitief ontwerp van het project A2 Deil-Vught precies ingrijpt op de nu beoogde geluidsschermen langs de A59 vanuit het saneringsplan. Dit geldt ook voor het deel van het geluidsschermbaan langs de toerit.</p> <p>Daarnaast is de kans aanwezig dat tijdens de planuitwerking van A2 Deil-Vught blijkt dat een geluidsschermbaan langs de toerit of het weefvak andere lengtes en hoogtes moet hebben om mede recht te kunnen doen aan de resultaten van het saneringsplan. Dit moet in de planuitwerking voor het project A2 Deil – Vught nog nader worden bepaald. Pas wanneer het besluit over dat project onherroepelijk is, is definitief bekend welke maatregelen precies waar en wanneer kunnen worden gerealiseerd.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
5	Particulier	5.1	Geluidsmeting	<p>Indiener geeft aan dat de aan indiener doorgegeven geluidsbelasting van 56 dB niet juist kan zijn omdat volgens zijn metingen de geluidsbelasting van 65 dB wordt overschreden. Indiener zou graag zien dat nieuwe metingen worden uitgevoerd.</p>	<p>Voor de geluidsanering is wettelijk bepaald dat voor de akoestische berekening uitgegaan moet worden van de brongegevens uit het geluidregister. Hierin zijn onder andere de verkeersgegevens en weghoogtes opgenomen. Daarnaast zijn ook de kenmerken van de overdrachtsmaatregelen zoals hoogte, lengte, reflectiefactor en type (scherm/wal) in het geluidregister vastgelegd. In het gedetailleerde geluidmodel zijn tevens de overige omgevingskenmerken meegenomen, zoals gebouwen en grondwallen van derden.</p> <p>Het akoestisch onderzoek is niet met metingen maar met modelberekeningen uitgevoerd. Dit is vanwege de volgende redenen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De wettelijke geluidnormen zijn gebaseerd op het gemiddelde over het gehele jaar en bij een volledig benut geluidproductieplafond ('vergunde situatie'). Tijdens een geluidsmeting zullen deze gemiddelde omstandigheden qua verkeersaanbod en weersomstandigheden zich niet voordoen en zijn daarmee niet representatief voor een geheel jaar. 2. Het is in praktische zin vrijwel niet mogelijk om met metingen de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geluidproductieplafond te bepalen. Voor de geluidsanering is wettelijk vastgelegd dat voor het bepalen van deze geluidsbelasting uitgegaan moet worden. Er zouden daarom zoveel correctieberekeningen moeten worden toegepast op een geluidsmeting om deze te 'vertalen' naar de brongegevens uit het geluidregister dat het eindresultaat te onnauwkeurig zou worden. In situaties met wegdekverhardingen, snelheden en/of afschermende maatregelen die afwijken van de brongegevens in het geluidregister is het bovendien zo goed als onmogelijk om daarvoor correctieberekeningen uit te voeren. 3. Het onderzoeken van mogelijke nieuwe geluidmaatregelen zonder gedetailleerde modelberekeningen is niet mogelijk (de maatregelen zijn immers nog niet aangebracht). <p>De berekeningen zijn uitgevoerd volgens een uitgebreid wettelijk voorschrift (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, bijlage III, Standaardrekenmethode 2). Hiermee is de geluidsbelasting op de woning van indiener correct berekend. Er is daarom geen reden voor het uitvoeren van metingen.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		5.2	Alternatieve maatregel	<p>Indiener zou graag zien dat voor het cluster variant V1 wordt gekozen of dat de bestaande geluidwal wordt verhoogd, net zoals dat in Bavel ter hoogte van km 2.7-3,8 is gebeurd.</p>	<p>In het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan is voor de woning van indiener onderzocht met welke doelmatige* geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken en/of geluidschermen of -wallen) de geluidsbelasting op saneringsobjecten zoveel mogelijk kan worden teruggebracht tot de saneringsstreefwaarde (60 dB).</p> <p>Dit onderzoek is begonnen met het bepalen van de Akoestisch Optimale Maatregellengte (AOM). Dit is de lengte van de maatregel waarover een af te wegen maatregel getroffen moet worden voor een optimaal akoestisch effect. De AOM vormt de basis voor het ontwerpen van de uiteindelijke geluidmaatregel. Dit is vastgelegd in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer.</p> <p>De woning van indiener ligt achter cluster T047_06. Dit cluster is beschouwd in paragraaf 8.5.4 van het akoestisch onderzoek. In deze paragraaf van het akoestisch onderzoek is toegelicht welke twee maatregelvarianten zijn onderzocht. Maatregelvariant V1 betreft het aanbrengen van tweelaags ZOAB en maatregelvariant V2 betreft het aanleggen tweelaags ZOAB en het plaatsen van een scherm van 2 meter hoog op bestaande geluidwal van 6 meter hoog. Uit tabel 8-17 en de tekst onder deze tabel blijkt dat het (financieel) doelmatig is om de bestaande geluidwal te verhogen naar een hoogte van 8 meter en een bronmaatregel aan te leggen. Er zijn echter bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard tegen het verhogen van de bestaande geluidwal. Uit de stedenbouwkundige visie van de gemeente Breda ('Stedenbouwkundige visie gemeente Breda Geluidmaatregelen langs de A27, 30 oktober 2020') blijkt dat een geluidscherm op de bestaande geluidwal als overwegend bezwaar van landschappelijke aard wordt beoordeeld. Dit betekent dat het niet mogelijk is om het bestaande geluidscherm te verhogen.</p> <p>De doelmatige maatregel voor cluster T047_06 is derhalve de aanleg van stiller asfalt, maatregelvariant V1.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Indiener benoemt in de zienswijze de maatregelafweging die heeft plaatsgevonden voor cluster T047_02. In dat cluster is echter niet de woning van indiener gelegen. In paragraaf 8.5.1 van het akoestisch onderzoek wordt toegelicht waarom een geluidscherm voor cluster T047_02 doelmatig is.</p> <p>*In het kader van een saneringsplan wordt de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen (stiller asfalt en/of geluidscherm/-wal) afgewogen volgens het daarvoor geldende wettelijke doelmatigheidscriterium op grond van artikel 11.29 van de Wet milieubeheer. Geluidsbelastingen boven de saneringsstreefwaarde zijn niet zonder meer toegestaan, maar geluidmaatregelen hoeven niet tegen elke prijs getroffen te worden. In de wetgeving is hiervoor het doelmatigheidscriterium (DMC) opgenomen. Het doel hiervan is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen te komen.</p> <p>De doelmatigheid van een geluidbeperkende maatregel wordt bepaald per cluster van saneringsobjecten dat van één aaneengesloten bronmaatregel of afscherpende maatregel, of combinatie daarvan profiteert. Aan de saneringsobjecten in een cluster worden reductiepunten (het 'budget' voor maatregelen) toegekend op basis van de geluidsbelasting in de situatie zonder maatregelen. Voor de af te wegen geluidbeperkende maatregelen worden maatregelpunten (de 'kosten' van de maatregel) berekend volgens een vaste formule. Wanneer er meer reductiepunten beschikbaar zijn dan de maatregel aan punten kost en er geen sprake is van overwegende bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, stedenbouwkundige, landschappelijke of technische aard tegen het aanbrengen van de maatregel, is de maatregel in principe doelmatig en wordt deze opgenomen in het saneringsplan. Wanneer er minder reductiepunten beschikbaar zijn dan de maatregel aan maatregelpunten kost of er wel sprake is van een of meer bovengenoemde overwegende bezwaren tegen het aanbrengen van de maatregel, is de maatregel niet doelmatig. Als een maatregel niet doelmatig is, komt deze in beginsel niet in aanmerking voor vaststelling in het saneringsplan.</p>	

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		5.3	Doelmatigheid	<p>Indiener vindt het onjuist dat maatregelpunten in rekening worden gebracht op het reductiepuntbudget voor de bestaande geluidwal omdat deze maatregel eigendom is van de gemeente en niet van Rijkswaterstaat.</p>	<p>De bestaande geluidwal is inderdaad eigendom van de gemeente. De bestaande geluidwal is echter opgenomen in het geluidregister en om die reden moeten er bij de doelmatigheidsafweging maatregelpunten voor in rekening worden gebracht. Concreet betekent dit dat het beschikbare budget aan reductiepunten van dit cluster verlaagd wordt van 997.100 naar 875.365 als gevolg van de aanwezige geluidwal.</p> <p>Het in rekening brengen van maatregelpunten voor de bestaande geluidwal heeft geen effect op de maatregelafweging gezien het ruime resterende budget aan reductiepunten. Zoals in het antwoord op deelreactie 5.2 is toegelicht, is het (financieel) doelmatig om de bestaande geluidwal te verhogen naar een hoogte van 8 meter en een bronmaatregel aan te leggen. Er zijn echter overwegende bezwaren van landschappelijke en stedenbouwkundige aard die voortkomen uit de stedenbouwkundige visie van de gemeente Breda waardoor er geen nieuw scherm op de bestaande geluidwal kan worden geplaatst.</p>	Nee
		5.4	Bouwplannen	<p>Indiener vraagt zich af waarom geen rekening is gehouden met de bouwplannen voor een woontoren en wil weten wat de effecten daarvan zijn op het geluid door weerkaatsing. Indiener zou graag zien dat in verband daarmee de bestaande wal wordt doorgetrokken tot referentiepunt 10707.</p>	<p>Met het saneringsplan wordt beoogd om hoge geluidsbelastingen vanwege de rijksweg te verminderen. Weerkaatsing als gevolg van de geplande woontoren is niet meegenomen in het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan omdat het bestemmingsplan plaatsing van deze woontoren nog niet toelaat.</p> <p>De initiatiefnemer van de woontoren is verplicht een akoestisch onderzoek uit te voeren met betrekking tot het wegverkeerslawaai ten gevolge van het wegverkeer op de A27. De gemeente is er verantwoordelijk voor om een afweging te maken over de eventuele effecten op de geluidsbelasting op bestaande woningen en andere geluidsgevoelige objecten door weerkaatsing van het geluid door de woontoren.</p> <p>Dit valt buiten het kader van een saneringsplan, waardoor er geen aanleiding is om in het saneringsplan op te nemen dat de bestaande geluidwal wordt doorgetrokken tot referentiepunt 10707.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		5.5	Tweelaags ZOAB	Indiener zou graag zien dat al het asfalt binnen het cluster wordt aangepast naar tweelaags ZOAB omdat daar voldoende reductiepunten voor aanwezig zijn.	<p>Zoals in de beantwoording van deelreactie 5.2 is toegelicht, is de doelmatige maatregel voor het cluster waarachter de woning van indiener ligt tweelaags ZOAB. Deze maatregel is opgenomen in het saneringsplan en zal worden aangebracht. In figuur 3-5 van het saneringsplan is de geluidbeperkende maatregel voor het cluster waarachter de woning van indiener is gelegen weergegeven. Hieruit blijkt dat voor het volledige cluster tweelaags ZOAB zal worden aangebracht.</p> <p>Het tweelaags ZOAB heeft ook effect op de geluidsbelasting op de woning van indiener, deze gaat namelijk met 2 dB omlaag.</p>	Nee
6	Gemeente 's-Hertogenbosch	6.1	Verzoek om maatregelen	De gemeente acht het onacceptabel dat voor de wijk De Morgen geen geluidreducerende maatregelen zijn voorzien, terwijl de gemeente de geluidsproblematiek al meerdere keren bij Rijkswaterstaat heeft aangekaart.	<p>De geluidproblematiek van de wijk De Morgen is bekend. Daarom heeft ook in het kader van dit saneringsplan een zorgvuldige toets aan de wetgeving plaatsgevonden. Hieronder wordt een samenvatting gegeven van deze afweging.</p> <p>Uit paragraaf 17.4.4 van het akoestisch onderzoek blijkt dat de wijk De Morgen in het cluster T107_23 ligt. Een cluster wordt samengesteld op basis van saneringsobjecten die zo dicht bij elkaar in de buurt liggen, dat ze kunnen profiteren van één aaneengesloten geluidmaatregel (dit volgt uit de wettelijke clusterdefinitie in het Besluit geluid milieubeheer). In cluster T107_23 zijn twee saneringsobjecten aanwezig met een geluidsbelasting groter dan 65 dB.</p> <p>Voor dit cluster met deze twee saneringsobjecten is afgewogen of er doelmatige maatregelen te treffen zijn.*</p> <p>In het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan zijn geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken en/of geluidschermen of -wallen) afgewogen om de geluidsbelasting op de saneringsobjecten in cluster T107_23 te verminderen met het streven te voldoen aan de saneringsstreefwaarde van 60 dB.</p> <p>Dit onderzoek is begonnen met het bepalen van de Akoestisch Optimale Maatregellengte (AOM). Dit is de lengte van een maatregel waarover de af te wegen maatregel getroffen moet worden voor een optimaal akoestisch effect. De AOM vormt de basis voor het ontwerpen van de uiteindelijke geluidmaatregel. Dit is vastgelegd in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Uit paragraaf 17.4.4 van het akoestisch onderzoek blijkt dat de AOM voor een bronmaatregel 330 meter bedraagt. Uit tabel 17-18 blijkt dat het cluster over voldoende reductiepunten beschikt voor de aanleg van de bronmaatregel. Samen met de naastgelegen clusters is een bronmaatregel over een lengte van 1.000 meter doelmatig.</p> <p>De AOM voor een afschermdende maatregel voor het cluster T107_23 waarachter de wijk 'De Morgen' is gelegen bedraagt 330 meter. Het cluster beschikt over een resterend budget van 8.975 reductiepunten na aftrek van de maatregelpunten voor de bestaande maatregelen. Voor een geluidscherm van 2 meter hoog over de lengte van de AOM zijn volgens bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer (Rgm) 30.690 maatregelpunten benodigd. Het cluster beschikt over onvoldoende reductiepunten voor een geluidscherm van 330 meter. Het is niet doelmatig om een geluidscherm te plaatsen voor de saneringsobjecten in cluster T107_23. Voor dit cluster is alleen een bronmaatregel doelmatig.</p> <p>*In het kader van een saneringsplan wordt de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen (stiller asfalt en/of geluidscherm/-wal) afgewogen volgens het daarvoor geldende wettelijke doelmatigheids criterium op grond van artikel 11.29 van de Wet milieubeheer. Geluidsbelastingen boven de saneringsstreefwaarde zijn niet zonder meer toegestaan, maar geluidmaatregelen hoeven niet tegen elke prijs getroffen te worden. In de wetgeving is hiervoor het doelmatigheids criterium (DMC) opgenomen. Het doel hiervan is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen te komen.</p> <p>De doelmatigheid van een geluidbeperkende maatregel wordt bepaald per cluster van saneringsobjecten dat van één aaneengesloten bronmaatregel of afschermdende maatregel, of combinatie daarvan profiteert. Aan de saneringsobjecten in een cluster worden reductiepunten (het 'budget' voor maatregelen) toegekend op basis van de geluidsbelasting in de situatie zonder maatregelen. Voor de af te wegen geluidbeperkende maatregelen worden maatregelpunten (de 'kosten' van de maatregel) berekend volgens een vaste formule.</p>	

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Wanneer er meer reductiepunten beschikbaar zijn dan de maatregel aan punten kost en er geen sprake is van overwegende bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, stedenbouwkundige, landschappelijke of technische aard tegen het aanbrengen van de maatregel, is de maatregel in principe doelmatig en wordt deze opgenomen in het saneringsplan.</p> <p>Wanneer er minder reductiepunten beschikbaar zijn dan de maatregel aan maatregelpunten kost of er wel sprake is van een of meer bovengenoemde overwegende bezwaren tegen het aanbrengen van de maatregel, is de maatregel niet doelmatig. Als een maatregel niet doelmatig is, komt deze niet in aanmerking voor vaststelling als saneringsmaatregel.</p>	
		6.2	Doortrekken geluidscherm	De gemeente vindt het een gemiste kans dat in het plan is opgenomen dat het geplande geluidscherm ten westen van de wijk De Morgen niet aansluit bij het al bestaande geluidscherm ten oosten van de wijk.	Zoals in de beantwoording van deelreactie 6.1 is toegelicht, is het niet doelmatig om een geluidscherm te plaatsen voor het cluster T107_23, omdat het cluster over onvoldoende reductiepunten beschikt. Daarnaast is er geen noodzaak om het geluidscherm te plaatsen vanuit ruimtelijke inpassingscriteria of algemene akoestische overwegingen zoals ongewenste geluideffecten, omdat de afstand tussen het bestaande scherm en het nieuwe scherm niet dusdanig klein is dat deze vanuit dergelijke criteria dichtgezet moet worden.	Nee
		6.3	Maximumsnelheid	De gemeente vindt het niet uitlegbaar dat op het wegvak ter hoogte van De Morgen de maximumsnelheid na 19:00 uur 120 km/u bedraagt terwijl dat op het wegvak Heusden-Waalwijk 100 km/u is. De gemeente verzoekt om het snelheidsregime voor beide wegvakken gelijk te trekken.	<p>Voor de A59 binnen de grenzen van de gemeente Heusden is de maximumsnelheid tijdelijk verlaagd tot 100 km/u. Aanleiding hiervoor is de motie Roefs. De geluidsanering op het betreffende wegvak is ondergebracht in het project GOL. Wanneer alle benodigde geluidschermen zijn geplaatst, wordt de tijdelijke snelheidsverlaging weer opgeheven.</p> <p>Voor het wegvak ter hoogte van De Morgen geldt dat de geluidsanering en de uitvoering van de saneringsmaatregelen in het saneringsplan zijn meegenomen. Voor de geluidsanering is wettelijk bepaald dat voor de akoestische berekening uitgegaan moet worden van de brongegevens uit het geluidregister. Hierin zijn onder andere de verkeersgegevens, snelheid en weghoogtes opgenomen. Daarnaast zijn ook de kenmerken van de overdrachtsmaatregelen zoals hoogte, lengte, reflectiefactor en type (scherm/wal) in het geluidregister vastgelegd. De brongegevens in het geluidregister zijn gebaseerd op een maximumsnelheid van 120 km/u.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Het verschil in snelheidsregime is te verklaren door het verkeersbesluit dat in het kader van de motie Roefs (Kamerstukken 2009–2010, 32 123 A, nr. 37) is genomen. Deze tijdelijke snelheidsverlaging uit het verkeersbesluit is niet in geluidregister verwerkt. In het geluidregister is de snelheid 120 km/u op de A59 van knooppunt Empel tot knooppunt Hooipolder. Omdat wettelijk is vastgelegd dat voor de akoestische berekening voor een saneringsplan uitgegaan moet worden van de brongegevens uit het geluidregister, is het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan ook op deze snelheidsgegevens gebaseerd. Het verzoek van de gemeente om snelheidsverlaging als saneringsmaatregel in te zetten kan niet worden ingewilligd. Snelheidsverlaging is in de Regeling geluid milieubeheer niet aangewezen als geluidbeperkende maatregel en wordt daarom niet als saneringsmaatregel afgewogen in het kader van het saneringsplan. Daarbij speelt ook een rol dat snelheidsverlaging doorgaans maar een heel beperkt effect heeft op de geluidsbelasting (meestal minder dan 1 dB) maar wel belangrijke nadelen kent voor de doorstroming van het verkeer en de beleving van het wegbeeld.</p> <p>De wens van de gemeente voor snelheidsverlaging op de A2 is bekend. In het kader van het project A2 Deil - Vught wordt hier nader over gesproken tussen Rijkswaterstaat en de gemeente 's-Hertogenbosch.</p>	
		6.4	Integrale benadering	De gemeente zou graag zien dat met het oog op gezondheid en leefbaarheid in een meer integrale oplossing wordt voorzien waarbij rekening wordt gehouden met de MIRT-verkenning A2 en de toekomstige verkeersontwikkelingen.	Een integrale benadering van de geluidsanering en het project A2 Deil – Vught is in het kader van het saneringsplan niet mogelijk. De Wet milieubeheer bevat een termijn waarop de saneringsplannen moeten zijn ingediend (uiterlijk: 31-12-2023). Hierdoor is het niet mogelijk gebleken om de procedure voor de geluidsanering te koppelen aan de procedure voor het project A2 Deil - Vught. Daarom wordt er eerst een saneringsplan vastgesteld op basis van het huidige geluidregister (geluidproductieplafonds) voor de A2, waarbij geen rekening wordt gehouden met het project A2 Deil-Vught en wordt later een projectbesluit genomen over de wegaanpassing van de A2 Deil - Vught. In het projectbesluit moet de geluidssituatie (dus ook bij de Tweede Morgen) opnieuw worden getoetst aan de geluidwetgeving en de dan geldende geluidproductieplafonds.	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Bij het bepalen van de geluidmaatregelen die nodig zijn bij het aanpassen van de A2 en A59 binnen het project A2 Deil-Vught, geldt de uitkomst van het saneringsplan dan als uitgangspunt.</p> <p>Ter toelichting: de geluidbeperkende maatregelen uit het saneringsplan zorgen voor een verlaging van de geluidproductieplafonds en daarmee ook voor een verlaging van de toetswaarde voor het A2-project. De vastgestelde geluidsniveaus (uit het saneringsplan Zuid-Nederland Fase 2) zijn voor het project A2 Deil - Vught dan de nieuwe 'vergunde situatie' waaraan getoetst moet worden.</p>	
		6.5	Duurzame energie	Tot slot geeft de gemeente aan dat de bouw van het gewenste geluidscherm tevens mogelijkheden biedt voor het opwekken van duurzame energie.	<p>Geluidschermen inzetten voor het opwekken van duurzame energie bevindt zich bij Rijkswaterstaat nog in de pilotfase. Het is daarom nog te vroeg om dit toe te passen in een saneringsplan.</p> <p>Uiteraard heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wel de ambitie om een prominente bijdrage te leveren aan de energietransitie en wil hiervoor mede het areaal inzetten dat door Rijkswaterstaat wordt beheerd. Daarom wordt momenteel onderzocht op welke manier daken van gebouwen, infrastructurele kunstwerken, het hoofdwegennet en het hoofdwatersysteem kunnen worden ingezet om bij te dragen aan de energietransitie. Hierbij wordt ook gekeken naar het inzetten van geluidschermen voor het opwekken van duurzame energie.</p> <p>Wanneer er initiatiefnemers zijn (buiten Rijkswaterstaat) die gebruik willen maken van bijvoorbeeld geluidschermen van Rijkswaterstaat om zonne-energie op te wekken, verkent Rijkswaterstaat graag samen wat de mogelijkheden zijn. Dit zal dan echter een ontwikkeling zijn die buiten het kader van het saneringsplan plaatsvindt.</p>	Nee
7	Particulier	7.1	Maatregelen en normering	Indiener ervaren veel overlast van de A2 aan de achterzijde van de woning en willen dat ook voor hun woning maatregelen worden getroffen. Zij geven aan dat daartoe de 'plafondregel verlaagd zou moeten worden van 65 naar 60 dB'.	Het wegvak van de A2 waarvan indiener geluidsoverlast ervaart is opgenomen in het saneringsplan Limburg Fase 1 dat bij besluit van 25 februari 2021 is vastgesteld. Tegen het besluit kan geen beroep meer worden ingesteld. Desalniettemin worden de inhoudelijke punten uit de ingediende zienswijze hieronder inhoudelijk beantwoord.	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>In de wet is bepaald wanneer sprake is van een saneringsobject (artikel 11.57 Wet milieubeheer). De wet onderscheidt drie categorieën, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - woningen en andere geluidsgevoelige objecten die in het verleden door de gemeente zijn aangemeld voor sanering en zijn opgenomen op de 'lijst gemelde objecten', zijn saneringsobjecten als ze een geluidsbelasting van meer dan 60 dB hebben. Dit zijn categorie A saneringsobjecten; - woningen en in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 65 dB. Dit zijn categorie B saneringsobjecten; - woningen en in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen met een geluidsbelasting van meer dan 55 dB die gelegen zijn langs weg- of baanvakken die in bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer zijn aangewezen. Dit zijn categorie C-saneringsobjecten. <p>De woning van indiener is niet gelegen langs een weg- of baanvak aangewezen in bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer en is daarmee geen categorie C-saneringsobject. Daarnaast is de woning van indiener in het verleden niet door de gemeente aangemeld voor sanering en is daarmee ook geen categorie A-saneringsobject. Om als categorie B-saneringsobject aangewezen te kunnen worden, zou de woning van indiener een geluidsbelasting van meer dan 65 dB moeten hebben. De woning van indiener heeft echter een geluidsbelasting van 62 dB en is daarmee ook geen categorie B-saneringsobject.</p> <p>Voor de geluidsanering is wettelijk bepaald dat voor de akoestische berekening uitgegaan moet worden van de brongegevens uit het geluidregister. Hierin zijn onder andere de verkeersgegevens, snelheid en weghoogtes opgenomen. Daarnaast zijn ook de kenmerken van de overdrachtsmaatregelen zoals hoogte, lengte, reflectiefactor en type (scherm/wal) in het geluidregister vastgelegd. Bij het bepalen van de geluidsbelasting van rijkswegen moet altijd het geluid van al deze rijkswegen samen worden genomen.</p>	

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Als een woning bijvoorbeeld in de omgeving van een knooppunt van rijkswegen ligt, wordt de geluidsbelasting niet per afzonderlijke rijksweg berekend maar van alle rijkswegen samen, in het geval van de woning van indiener dus van de A2 en A79. Desondanks is de geluidsbelasting op de woning van indiener niet hoger dan de saneringsdrempel van 65 dB voor deze woning.</p> <p>Omdat de woning geen saneringsobject is in het kader van het saneringsplan, levert de woning ook geen bijdrage aan het budget (reductiepunten) voor de afweging van een maatregel (zoals een bronmaatregel of een afschermdende maatregel) en komt de woning niet in aanmerking voor gevelisolatie.</p>	
		7.2	Reflectie	<p>Indieners geven aan dat aan de overzijde van A2 wel geluidschermen zijn geplaatst terwijl zich daar geen woningen bevinden. Deze schermen zorgen, doordat het geluid beweegt in golven, wel voor extra geluidsoverlast door weerkaatsing van het geluid.</p>	<p>Aan de overzijde (oostkant) van de A2 zijn bestaande geluidschermen aanwezig. Deze geluidschermen zijn aan de wegzijde uitgevoerd in reflecterend materiaal. De reflectie door deze geluidschermen levert echter geen merkbare bijdrage aan de geluidsbelasting ter plaatse van de woning van indiener. Om ongewenste reflecties van de geluidschermen naar de overkant van de weg tegen te gaan, zijn de geluidschermen namelijk achterover hellend, onder een hoek, geplaatst waardoor het reflectiegeluid over de woning van indiener wordt gekaatst.</p> <p>Het klopt dat geluid beweegt in golven. Hier wordt in de geluidberekeningen rekening mee gehouden. In de geluidberekening wordt daarom gerekend met een worst case situatie waarbij ervan uit wordt gegaan dat de wind vanaf de weg in de richting van de woning waait.</p>	Nee
		7.3	Meten en rekenen	<p>Indieners zijn van mening dat de berekende, gemiddelde geluidsbelasting geen goede maat is voor de hinder die zij ondervinden. Zij zouden graag zien dat de geluidsbelasting ter hoogte van hun woning wordt gemeten.</p>	<p>Voor de geluidsanering is wettelijk bepaald dat voor de akoestische berekening uitgegaan moet worden van de brongegevens uit het geluidregister. Zie ook het antwoord op deelreactie 7.1. Hierin zijn onder andere de verkeersgegevens en weghoogtes opgenomen. Daarnaast zijn ook de kenmerken van de overdrachtsmaatregelen zoals hoogte, lengte, reflectiefactor en type (scherm/wal) in het geluidregister vastgelegd. In het gedetailleerde geluidmodel zijn tevens de overige omgevingskenmerken meegenomen, zoals gebouwen en grondwallen van derden.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Het akoestisch onderzoek is niet met metingen maar met modelberekeningen uitgevoerd. Dit is vanwege de volgende redenen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De wettelijke geluidnormen zijn gebaseerd op het gemiddelde over het gehele jaar en bij een volledig benut geluidproductieplafond ('vergunde situatie'). Tijdens een geluidsmeting zullen deze gemiddelde omstandigheden qua verkeersaanbod en weersomstandigheden zich niet voordoen en zijn daarmee niet representatief voor een geheel jaar. 2. Het is in praktische zin vrijwel niet mogelijk om met metingen de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geluidproductieplafond te bepalen. Voor de geluidsanering is wettelijk vastgelegd dat voor het bepalen van deze geluidsbelasting uitgegaan moet worden van de brongegevens uit het geluidregister, zie ook deelreactie 7.1. Er zouden daarom zoveel correctieberekeningen moeten worden toegepast op een geluidsmeting om deze te 'vertalen' naar de brongegevens uit het geluidregister dat het eindresultaat te onnauwkeurig zou worden. In situaties met wegdekverhardingen, snelheden en/of afschermende maatregelen die afwijken van de brongegevens in het geluidregister is het bovendien zo goed als onmogelijk om daarvoor correctieberekeningen uit te voeren. 3. Het onderzoeken van nieuwe mogelijke geluidmaatregelen zonder gedetailleerde modelberekeningen is niet mogelijk (de maatregelen zijn immers nog niet aangebracht). <p>De berekeningen zijn uitgevoerd volgens een uitgebreid wettelijk voorschrift (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, bijlage III, Standaardrekenmethode 2). Hiermee is de geluidsbelasting op de woning van indiener correct berekend. Er is daarom geen reden voor het uitvoeren van metingen.</p>	

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		7.4	Bekendmaking	Indieners geven aan dat zij niet op de hoogte waren van het saneringsplan Limburg waarin het traject van de A2 ter hoogte van hun woning is opgenomen. Door corona hebben zij de bekendmakingen gemist. Zij zijn eveneens niet door Rijkswaterstaat op de hoogte gebracht terwijl medewerkers van Rijkswaterstaat wel de woning van indieners hebben bezocht. Daarom wensen indieners dat hun zienswijze alsnog wordt meegenomen.	Het is spijtig dat indieners niet op de hoogte waren van het saneringsplan Limburg Fase 1. Het saneringsplan is echter op de voorgeschreven wijze bekend gemaakt. De zienswijze van indieners is in het kader van het saneringsplan Zuid-Nederland Fase 2 beantwoord, zie ook de antwoorden op deelreacties 7.1, 7.2, 7.3 en 7.5. Deze inhoudelijke reactie op de zienswijze van indieners zou niet anders zijn geweest dan wanneer indieners een zienswijze hadden ingediend tegen het ontwerpbesluit waarmee saneringsplan Limburg Fase 1 is vastgesteld.	Nee
		7.5	Omgevingskwaliteit	Indieners geven aan dat veel is geïnvesteerd in de kwaliteit van het gebied, maar dat aan de meest storende factor (geluidoverlast) niets wordt gedaan.	Voor het aanpakken van hoge geluidsbelastingen afkomstig van rijkswegen in het kader van een saneringsplan gelden wettelijke normen en afwegingsmethodes voor maatregelen. Bij het opstellen van het saneringsplan zijn deze nauwgezet gevolgd. De afweging van geluidmaatregelen heeft plaatsgevonden volgens het daarvoor geldende wettelijke doelmatigheidscriterium op grond van artikel 11.29 van de Wet milieubeheer. De uitkomst van het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan Limburg Fase 1 is helaas geweest dat voor de locatie waar de woning van indiener is gelegen geen geluidbeperkende maatregel doelmatig was.	Nee
		7.6	Verslag mondelinge zienswijze	Indiener geeft aan dat er geen verslag is gemaakt van de mondelinge zienswijze.	Op 30 juni 2021 is per e-mail een verslag van de mondelinge zienswijze naar indiener verstuurd.	Nee
8	Particulieren	8.1	Geluidscherm	Indieners vinden het niet te begrijpen en onterecht dat ter hoogte van de wijk De Morgen geen geluidbeperkende maatregelen worden getroffen. Zij zouden graag zien dat tussen het bestaande scherm ten oosten van hun wijk en het nieuw op te richten scherm ten westen daarvan een geluidscherm van 6,7 meter wordt opgericht om daarmee de opening die nu overblijft te vullen.	De geluidproblematiek van de wijk De Morgen is bekend. Daarom heeft ook in het kader van dit saneringsplan een zorgvuldige toets aan deze wetgeving plaatsgevonden. Hieronder wordt een samenvatting gegeven van deze afweging. Uit paragraaf 17.4.4 van het akoestisch onderzoek blijkt dat de wijk De Morgen in het cluster T107_23 ligt. Een cluster wordt samengesteld op basis van saneringsobjecten die zo dicht bij elkaar in de buurt liggen, dat ze kunnen profiteren van één aaneengesloten geluidmaatregel (dit volgt uit de wettelijke clusterdefinitie in het Besluit geluid milieubeheer).	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>In cluster T107_23 zijn twee saneringsobjecten gelegen met een geluidsbelasting groter dan 65 dB.</p> <p>Voor dit cluster met deze twee saneringsobjecten is afgewogen of er doelmatige maatregelen te treffen zijn.* De overige woningen in de wijk De Morgen zijn geen saneringsobjecten en maken dus ook geen onderdeel uit van het cluster.</p> <p>In het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan zijn geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken en/of geluidschermen of -wallen) afgewogen om de geluidsbelasting op de saneringsobjecten in cluster T107_23 te verminderen met het streven te voldoen aan de saneringsstreefwaarde van 60 dB.</p> <p>Dit onderzoek is begonnen met het bepalen van de Akoestisch Optimale Maatregellengte (AOM). Dit is de lengte van een maatregel waarover de af te wegen maatregel getroffen moet worden voor een optimaal akoestisch effect. De AOM vormt de basis voor het ontwerpen van de uiteindelijke geluidmaatregel. Dit is vastgelegd in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer.</p> <p>Uit paragraaf 17.4.4 van het akoestisch onderzoek blijkt dat de AOM voor een bronmaatregel 330 meter bedraagt. Uit tabel 17-18 blijkt dat het cluster over voldoende reductiepunten beschikt voor de aanleg van de bronmaatregel. Samen met de naastgelegen clusters is een bronmaatregel over een lengte van 1.000 meter doelmatig.</p> <p>De AOM voor een afscherpende maatregel van het cluster waarachter de woning van indieners is gelegen bedraagt 330 meter. Het cluster beschikt over een resterend budget van 8.975 reductiepunten na aftrek van de maatregelpunten voor de bestaande maatregelen. Voor een geluidscherm van 2 meter hoog over de lengte van de AOM zijn volgens bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer (Rgm) 30.690 maatregelpunten benodigd. Het cluster beschikt over onvoldoende reductiepunten voor een geluidscherm van 330 meter en 2 meter hoog. Het is niet doelmatig om een geluidscherm te plaatsen voor de saneringsobjecten in cluster T107_23. Voor dit cluster is alleen een bronmaatregel doelmatig.</p>	

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>*In het kader van een saneringsplan wordt de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen (stiller asfalt en/of geluidscherm/-wal) afgewogen volgens het daarvoor geldende wettelijke doelmatigheidscriterium op grond van artikel 11.29 van de Wet milieubeheer. Geluidsbelastingen boven de saneringsstreefwaarde zijn niet zonder meer toegestaan, maar geluidmaatregelen hoeven niet tegen elke prijs getroffen te worden. In de wetgeving is hiervoor het doelmatigheidscriterium (DMC) opgenomen. Het doel hiervan is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen te komen.</p> <p>De doelmatigheid van een geluidbeperkende maatregel wordt bepaald per cluster van saneringsobjecten dat van één aaneengesloten bronmaatregel of afscherpende maatregel, of combinatie daarvan profiteert. Aan de saneringsobjecten in een cluster worden reductiepunten (het 'budget' voor maatregelen) toegekend op basis van de geluidsbelasting in de situatie zonder maatregelen. Voor de af te wegen geluidbeperkende maatregelen worden maatregelpunten (de 'kosten' van de maatregel) berekend volgens een vaste formule. Wanneer er meer reductiepunten beschikbaar zijn dan de maatregel aan punten kost en er geen sprake is van overwegende bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, stedenbouwkundige, landschappelijke of technische aard tegen het aanbrengen van de maatregel, is de maatregel in principe doelmatig en wordt deze opgenomen in het saneringsplan. Wanneer er minder reductiepunten beschikbaar zijn dan de maatregel aan maatregelpunten kost of er wel sprake is van een of meer bovengenoemde overwegende bezwaren tegen het aanbrengen van de maatregel, is de maatregel niet doelmatig. Als een maatregel niet doelmatig is, komt deze niet in aanmerking voor vaststelling als saneringsmaatregel.</p>	
		8.2	Gevelmaatregelen	Indieners stellen minder prijs op gevelmaatregelen omdat deze niets doen aan de geluidsoverlast buiten noch aan de fijnstofproblematiek.	Gevelisolatie beperkt het geluid buiten de woning inderdaad niet. Gevelisolatie is echter geen vervanging van een geluidscherm of stil asfalt, aangezien het een ander doel dient. Als de geluidsbelasting ook met doelmatige saneringsmaatregelen hoger blijft dan 60 dB, is het wettelijk verplicht om een onderzoek te doen naar de geluidssituatie in de saneringsobjecten.	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Zo nodig wordt de eigenaar van het object vervolgens een aanbod gedaan om maatregelen aan de gevel te treffen om te zorgen dat het geluid in de woning niet hoger is dan de wettelijke binnenwaarde.</p> <p>In de beantwoording van deelreactie 8.1 is toegelicht dat voor het cluster waarin de woningen van indieners zijn gelegen alleen een bronmaatregel kan worden getroffen. De geluidsbelasting op het saneringsobject blijft daarom hoger dan 60 dB. Daarom zal na het onherroepelijk worden van het besluit tot vaststelling van het saneringsplan ook voor dit saneringsobject een onderzoek naar het voldoen aan de binnenwaarde worden uitgevoerd.</p> <p>Het aspect luchtkwaliteit (CO₂ en fijnstof) wordt binnen de geluidsanering niet meegewogen in de beoordeling of geluidmaatregelen getroffen zullen worden. Voor de verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in het leven geroepen. Meer informatie over het NSL is te vinden op de volgende internetpagina: https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/regelgeving/wet-milieubeheer/nsl/. Daarnaast heeft het Schone Lucht Akkoord (SLA) tot doel de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Meer informatie over het SLA is te vinden op de volgende internetpagina: https://www.schoneluchtakkoord.nl/.</p>	
		8.3	Zorgplicht	Indieners doen een beroep op de morele zorgplicht van de overheid om het ontwerpbesluit te wijzigen en de bewoners van de wijk de bescherming te bieden waar zij recht op hebben.	<p>In de beantwoording van deelreactie 8.1 is toegelicht dat voor het cluster waarin de woningen van indieners zijn gelegen alleen een bronmaatregel kan worden getroffen.</p> <p>Het verzoek van indieners om in afwijking van deze uitkomst van de wettelijke doelmatigheidsbeoordeling extra saneringsmaatregelen voor hun woningen in het saneringsplan op te nemen kan niet worden ingewilligd. Daarmee zou geen sprake meer zijn van gelijke beoordeling van gelijke gevallen, en bovendien is het door het parlement toegekende budget voor de geluidsaneringsoperatie ontoereikend om daaruit bovendoelmatige maatregelen te kunnen bekostigen.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		8.4	Snelheid	Indieners wijzen erop dat de maximumsnelheid na 19:00 uur 120 km/u bedraagt, zodat er niet met de ramen open kan worden geslapen.	<p>Voor het saneringsplan is de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten bepaald op basis van het geluidregister, dit is wettelijk vastgelegd. In het geluidregister is voor de gehele A59 van knooppunt Empel tot knooppunt Hooipolder een maximumsnelheid van 120 km/u als uitgangspunt aangehouden (vigerende maximumsnelheid bij invoering van de geluidwetgeving in 2012). Voor indieners is dit een gunstig uitgangspunt aangezien het tot hogere berekende geluidsbelastingen leidt dan wanneer rekening zou worden gehouden met de inmiddels ingevoerde maximumsnelheid van 100 km/u overdag. Bij een maximumsnelheid van 120 km/u worden woningen eerder als saneringsobject aangemerkt en neemt de kans toe dat er voldoende reductiepunten beschikbaar zijn voor een doelmatige maatregel.</p> <p>Het (impliciete) verzoek van indieners om in het saneringsplan een snelheidsverlaging als saneringsmaatregel op te nemen kan niet worden ingewilligd. Snelheidsverlaging is in de Regeling geluid milieubeheer niet aangewezen als geluidbeperkende maatregel en wordt daarom niet als saneringsmaatregel afgewogen in het kader van het saneringsplan. Daarbij speelt ook een rol dat snelheidsverlaging doorgaans maar een heel beperkt effect heeft op de geluidsbelasting (meestal minder dan 1 dB) maar wel belangrijke nadelen kent voor de doorstroming van het verkeer en de beleving van het wegbeeld.</p>	Nee
		8.5	Formele benadering	Indieners hekelen de formele benadering van de geluidproblematiek in hun wijk en zouden graag zien dat voor een meer empathische benadering wordt gekozen. Indieners betogen dat indien er een wil is om maatregelen te treffen, dat ook mogelijk moet zijn.	Voor het antwoord op deze deelreactie wordt verwezen naar het antwoord op deelreactie 8.1. Het verzoek van indieners om in afwijking van deze uitkomst van de wettelijke doelmatigheidsbeoordeling extra saneringsmaatregelen voor hun woningen in het saneringsplan op te nemen kan niet worden ingewilligd. Daarmee zou geen sprake meer zijn van gelijke beoordeling van gelijke gevallen. Voor de geluidsanering worden dus alleen doelmatige maatregelen opgenomen in het saneringsplan.	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		8.6	Doelmatigheid	<p>Indieners hebben er begrip voor dat overheidsmiddelen doelmatig moet worden besteed maar zijn juist daarom van mening dat het bouwen van een geluidscherm een goede besteding vormt, zeker wanneer bedacht wordt dat de belastingopbrengst van de bewoners een veelvoud is van de verwachte kosten van een geluidscherm.</p>	<p>Zoals toegelicht in de beantwoording van deelreactie 8.1 is het niet doelmatig om een geluidscherm te plaatsen voor het cluster waarin de woningen van indieners gelegen zijn.</p> <p>Wat betreft de vragen van indiener over de toepassing van een doelmatigheidscriterium bij de afweging van maatregelen wordt opgemerkt dat het geluidbeleid ook betaalbaar en uitvoerbaar moet blijven. Het doel van de doelmatigheidsafweging is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen in het saneringsplan te komen.</p>	Nee
		8.7	Voegovergangen en piekbelastingen	<p>Indieners wijzen op de overlast (piekbelastingen) die ontstaat door de slecht onderhouden voegovergangen van de fietstunnel ter hoogte van km 133,65. Indieners zijn van mening dat deze overlast niet tot uiting komt in de berekende gemiddelde geluidsbelastingen en dat daarom de geluidsbelasting gemeten dient te worden.</p>	<p>Voegovergangen kunnen in een aantal gevallen specifieke geluidhinder veroorzaken. Ze zijn echter niet in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 opgenomen. De reden daarvoor is dat het zeer onwaarschijnlijk is dat piekgeluiden leiden tot een hogere jaargemiddelde geluidsbelasting. Desalniettemin kan de akoestische herkenbaarheid van piekgeluiden leiden tot geluidhinder.</p> <p>De Wet milieubeheer kent geen normen voor de maximale geluidsbelasting (piekbelastingen) van verkeersgeluid. In het akoestisch onderzoek worden piekgeluiden dan ook niet betrokken in de maatregelafwegingen.</p> <p>Ten aanzien van de berekende geluidsbelasting het volgende. Het akoestisch onderzoek is niet met metingen maar met modelberekeningen uitgevoerd. Dit is vanwege de volgende redenen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De wettelijke geluidnormen zijn gebaseerd op het gemiddelde over het gehele jaar en bij een volledig benut geluidproductieplafond ('vergunde situatie'). Tijdens een geluidsmeting zullen deze gemiddelde omstandigheden qua verkeersaanbod en weersomstandigheden zich niet voordoen en zijn daarmee niet representatief voor een geheel jaar. 2. Het is in praktische zin vrijwel niet mogelijk om met metingen de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geluidproductieplafond te bepalen. Voor de geluidsanering is wettelijk vastgelegd dat voor het bepalen van deze geluidsbelasting uitgegaan moet worden. 	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Er zouden daarom zoveel correctieberekeningen moeten worden toegepast op een geluidsmeting om deze te 'vertalen' naar de brongegevens uit het geluidregister dat het eindresultaat te onnauwkeurig zou worden. In situaties met wegdekverhardingen, snelheden en/of afschermdende maatregelen die afwijken van de brongegevens in het geluidregister is het bovendien zo goed als onmogelijk om daarvoor correctieberekeningen uit te voeren.</p> <p>3. Het onderzoeken van mogelijke nieuwe geluidmaatregelen zonder gedetailleerde modelberekeningen is niet mogelijk (de maatregelen zijn immers nog niet aangebracht).</p> <p>De berekeningen zijn uitgevoerd volgens een uitgebreid wettelijk voorschrift (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, bijlage III, Standaardrekenmethode 2). Hiermee is de geluidsbelasting op de woningen van indieners correct berekend. Er is daarom geen reden voor het uitvoeren van metingen.</p>	
		8.8	Fijnstof problematiek	Indieners geven aan dat door het gat van circa 200 meter dat tussen de bestaande en geplande afschermdende voorzieningen ontstaat, de geluidsoverlast zal toenemen en de fijnstof problematiek zal verergeren.	<p>De bestaande geluidsbelasting kan niet toenemen doordat een opening tussen geluidschermen niet wordt dichtgezet. De afstand tussen het bestaande scherm en het nieuwe scherm is hier ook niet dusdanig klein dat deze vanuit ruimtelijke inpassingscriteria en algemene akoestische overwegingen of ongewenste geluideffecten dichtgezet moet worden.</p> <p>In het kader van de geluidsanering wordt het aspect luchtkwaliteit (CO₂ en fijnstof) niet meegenomen in de maatregelafweging. Voor de verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in het leven geroepen. Meer informatie over het NSL is te vinden op de volgende internetpagina: https://www.infomil.nl/onderwerpen/lucht-water/luchtkwaliteit/regelgeving/wet-milieubeheer/nsl/. Daarnaast heeft het Schone Lucht Akkoord (SLA) tot doel de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Meer informatie over het SLA is te vinden op de volgende internetpagina: https://www.schoneluchtakkoord.nl/.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		8.9	Verbreding A2	<p>Indieners zijn er door Rijkswaterstaat op gewezen dat mogelijk in het kader van de verbreding van de A2 er maatregelen worden voorzien. Indieners vinden dit een onlogische gang van zaken. Het is volgens hen efficiënter om nu aan te sluiten bij de bouw van het geluidscherm ten westen van hun wijk, in plaats van later een apart scherm te moeten oprichten.</p>	<p>Een integrale benadering van de geluidsanering en het project A2 Deil – Vught is in het kader van het saneringsplan niet mogelijk. De Wet milieubeheer bevat een termijn waarop de saneringsplannen moeten zijn ingediend (uiterlijk: 31-12-2023). Hierdoor is het niet mogelijk gebleken om de procedure voor de geluidsanering te koppelen aan de procedure voor het project A2 Deil-Vught. Daarom wordt er eerst een saneringsplan vastgesteld op basis van het huidige geluidregister (geluidproductieplafonds) voor de A2, waarbij geen rekening wordt gehouden met het project A2 Deil-Vught en wordt later een projectbesluit genomen over de wegaanpassing van de A2 Deil-Vught. In het projectbesluit moet de geluidssituatie (dus ook bij de wijk De Morgen) opnieuw worden getoetst aan de geluidwetgeving en de dan geldende geluidproductieplafonds. Bij het bepalen van de geluidmaatregelen die nodig zijn bij het aanpassen van de A2 en A59 binnen het project A2 Deil-Vught, geldt de uitkomst van het saneringsplan dan als uitgangspunt.</p> <p>Ter toelichting: de geluidbeperkende maatregelen uit het saneringsplan zorgen voor een verlaging van de geluidproductieplafonds en daarmee ook voor een verlaging van de toetswaarde voor het A2-project. De vastgestelde geluidsniveaus (uit het saneringsplan Zuid-Nederland Fase 2) zijn voor het project A2 Deil - Vught dan de nieuwe 'vergunde situatie' waaraan getoetst moet worden.</p>	Nee
		8.10	Waarde vermindering	<p>Indieners wijzen op de waardevermindering van hun woning nu geen geluidscherm wordt geplaatst. Een deskundige schat de vermindering op ca 20% van de marktwaarde.</p>	<p>Wanneer indieners nadelige effecten verwachten als gevolg van dit besluit kunnen zij na het onherroepelijk worden van dit besluit een verzoek om nadeelcompensatie indienen op grond van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019.</p>	Nee
		8.11	Impulsgeluid	<p>Indieners laten aan de hand van de hoogte van de geluidproductieplafonds na maatregelen zien dat de geluidbelasting als gevolg van de opening tussen de bestaande en geplande schermen sterk toeneemt.</p>	<p>Zoals toegelicht in de beantwoording van deelreactie 8.8 kan de geluidbelasting niet toenemen doordat een opening tussen geluidschermen niet wordt dichtgezet. Zoals toegelicht in de beantwoording van deelreactie 8.7 worden (voeg)overgangen niet meegenomen in het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>Zij geven aan dat door de overgang van ZOAB naar tweelaags ZOAB en de aanwezigheid van de voegovergangen bij de fietstunnel dit effect nog versterkt wordt. Indieners beoordelen dit als geluid met een impulsachtig karakter en zijn van mening dat dit effect met geluidwerende maatregelen moet worden gecompenseerd.</p>	<p>Impulsgeluid is evenmin in de wetgeving voor wegverkeerslawaai aangewezen als reden om (extra) geluidmaatregelen te treffen.</p> <p>Dat betekent dat het verzoek van indieners niet kan worden ingewilligd. In de situatie na het treffen van saneringsmaatregelen zullen indieners impulsgeluid kunnen ervaren, dit is niet anders dan in de situatie voor het treffen van saneringsmaatregelen.</p>	
		8.12	Wet milieubeheer	<p>Indieners geven aan dat de A59 niet meer onder de Wet geluidhinder valt, waarvoor specifieke reken- en meetvoorschriften zijn opgesteld. Indieners geven aan dat de A59 onder het regime van de Wet milieubeheer valt op een vergelijkbare wijze als voor geluid makende bedrijfsactiviteiten veroorzaakt door inrichtingen.</p>	<p>Het is juist dat de beoordeling en beheersing van de geluidsbelastingen die door het verkeer op de A59 worden veroorzaakt niet onder de Wet geluidhinder vallen. Zoals in de beantwoording van deelreactie 8.3 is toegelicht, is sanering van hoge geluidsbelastingen als gevolg van rijkswegen geregeld in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Dit hoofdstuk is enkel van toepassing op geluid als gevolg van rijkswegen of spoorwegen. Inrichtingen vallen niet onder dit hoofdstuk van de Wet milieubeheer. Omgekeerd geldt ook dat de bepalingen voor inrichtingen in de Wet milieubeheer niet van toepassing zijn op het geluid van rijkswegen.</p>	Nee.
		8.13	Impulsgeluid en normering	<p>Indieners wijzen erop dat bij de beoordeling van geluid veroorzaakt door een inrichting in het kader van de Wet milieubeheer vanwege impulsgeluid de grenswaarden met 5 dB kunnen worden verlaagd. Zij geven aan dat een dergelijke handelwijze ook in dit geval van toepassing zou kunnen zijn, door de plafondwaarden op de referentiepunten 25904 en 25905 met 5 dB te verlagen.</p>	<p>Uit artikel 1.1 van de Wet milieubeheer blijkt wat onder een inrichting in de zin van de wet moet worden verstaan, namelijk: elke door de mens bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, ondernomen bedrijvigheid die binnen een zekere begrenzing pleegt te worden verricht. Een weg (incl. voegovergangen) valt niet onder het begrip inrichting.</p> <p>De Wet milieubeheer stelt regels voor zowel geluid afkomstig van inrichtingen als geluid afkomstig van verkeer op rijkswegen. De regels uit de Wet milieubeheer die betrekking hebben op inrichtingen zijn niet van toepassing op het geluid dat afkomstig is van verkeer op rijkswegen. Voor de beoordeling van het geluid dat afkomstig is van verkeer op rijkswegen geldt hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Impulsgeluid is in dit hoofdstuk niet aangewezen als een criterium waarmee rekening moet worden gehouden.</p> <p>Het verzoek van indieners om de geluidproductieplafonds op twee referentiepunten te verlagen met 5 dB vanwege impulsgeluid kan daarom niet worden ingewilligd.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		8.14	Stedenbouwkundige motivering	Indieners menen dat het niet plaatsen van een geluidscherm en het aldus creëren van een open gat niet is beoordeeld op landschappelijke en stedenbouwkundige aspecten, hetgeen in strijd is met artikel 11.29 lid 1b van de Wet milieubeheer.	<p>De door indieners genoemde wettelijke bepaling schrijft niet voor dat moet worden beoordeeld of 'gaten' tussen verschillende doelmatige geluidschermen moeten worden dichtgezet. In plaats daarvan schrijft artikel 11.29, lid 1, onder b, van de Wet milieubeheer voor dat een financieel doelmatige maatregel toch niet in aanmerking kan komen voor opname in het saneringsplan als deze stuit op een overwegend bezwaar van verkeerskundige, vervoerskundige, stedenbouwkundige, landschappelijke of technische aard. Het artikel is daarom bedoeld om af te wegen of financieel doelmatige maatregelen moeten worden beperkt, niet uitgebreid.</p> <p>Desondanks is voor het saneringsplan wel een akoestische, stedenbouwkundige en landschappelijke afweging gemaakt of 'gaten' tussen geluidschermen zoals bedoeld door indieners moeten worden dichtgezet. Hiervoor is als criterium aangehouden dat wanneer de afstand tussen twee (doelmatige) afschermdende maatregelen minder dan 150 meter bedraagt, het uitgangspunt is om deze maatregelen naar elkaar door te trekken.</p> <p>De afstand tussen het bestaande en het nieuwe geluidscherm ter hoogte van de woningen van indieners bedraagt meer dan 150 meter. Daarom is hier geen aanleiding om te overwegen deze afstand met een verlenging van het nieuwe geluidscherm te overbruggen.</p>	Nee
		8.15	Omgevingsvergunning	Indieners betogen dat de circa 200 meter die tussen de bestaande en geplande afschermdende voorzieningen ontstaat, voor extra hinder zorgt. Er is volgens indieners geen sprake van een geoptimaliseerd geluidontwerp en daarom is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. Nu een besluit ter vaststelling van een saneringsplan op grond van artikel 11.43 lid 1 Wet milieubeheer tevens geldt als een omgevingsvergunning is niet voldaan aan de daarbij behorende vereisten van een goede ruimtelijke ordening.	<p>Zoals toegelicht in de beantwoording van deelreactie 8.14 is het uitgangspunt dat alleen wanneer de afstand tussen twee doelmatige afschermdende maatregelen voor twee verschillende clusters minder dan 150 meter bedraagt, de maatregelen in beginsel worden doorgetrokken.</p> <p>Een besluit tot vaststelling van een saneringsplan kan in bepaalde gevallen gelden als een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van een bestemmingsplan. Dit is volgens artikel 11.62, eerste lid, van de Wet milieubeheer (artikel 11.43, eerste lid, van de Wet milieubeheer (Wm) is hier niet van toepassing) aan de orde als de in het saneringsplan opgenomen saneringsmaatregelen en het ter plaatse geldende bestemmingsplan niet met elkaar in overeenstemming zijn.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>De redenering achter deze regel is dat de toets op stedenbouwkundige, verkeerskundige en landschappelijke aspecten, zoals opgenomen in artikel 11.29 van de Wm voldoende waarborgen omvat om de planologische impact van een maatregel te beoordelen.</p> <p>Er zijn in het saneringsplan wel bronmaatregelen (stil asfalt) opgenomen. Bij het toepassen van bronmaatregelen kan geen sprake zijn van strijdigheid met het bestemmingsplan. Ter hoogte van de woningen van indieners worden (ook) geen schermen voorzien in het saneringsplan. Het saneringsplan is daarom niet strijdig met het geldende bestemmingsplan. Artikel 11.62, eerste lid, van de Wm is hier dus niet van toepassing en een eventuele toets aan de goede ruimtelijke ordening speelt bij de vaststelling van het saneringsplan in dit geval geen rol. Zoals aangegeven is in het kader van het saneringsplan desondanks wel overwogen of 'gaten' tussen geluidschermen moeten worden dichtgezet maar is geoordeeld dat dat op deze locatie niet nodig is omdat het gat hier groter is dan 150 meter.</p>	
	Particulier	9.1	Gemeelde woningen	<p>Indiener geeft aan dat de gemeente in de jaren '80 verzuimd heeft een twaalfstal woningen bij het Rijk aan te melden. Nu alleen de woning van indiener als saneringsobject is aangemerkt, is indiener van mening dat indiener en zijn burens er de dupe van zijn dat de gemeente de woningen destijds niet heeft gemeld. Door een fout van de gemeente worden geen maatregelen getroffen, dat vindt indiener onjuist.</p>	<p>In de wet is bepaald wanneer sprake is van een saneringsobject (artikel 11.57 Wet milieubeheer). De wet onderscheidt drie categorieën, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - woningen en andere geluidsgevoelige objecten die in het verleden door de gemeente zijn aangemeld voor sanering en zijn opgenomen op de 'lijst gemelde objecten', zijn saneringsobjecten als ze een geluidsbelasting van meer dan 60 dB hebben. Dit zijn categorie A saneringsobjecten; - woningen en in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 65 dB. Dit zijn categorie B saneringsobjecten; - woningen en in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen met een geluidsbelasting van meer dan 55 dB die gelegen zijn langs weg- of baanvakken die in bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer zijn aangewezen. Dit zijn categorie C-saneringsobjecten. 	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Voor het oplossen van geluidknelpunten die al bestonden bij in werking treden van de Wet geluidhinder in 1979, is in 1986 al een saneringsoperatie in het leven geroepen. Saneringssituaties moesten sindsdien door de gemeenten bij de toenmalige minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) worden aangemeld. De uiterste datum daarvoor was 1 januari 2009.</p> <p>Inmiddels zijn deze aanmeldingen definitief vastgelegd op de 'lijst gemelde objecten'. Deze vastgestelde lijst is uitgangspunt voor de geluidsanering. De woningen die op de 'lijst gemelde objecten' zijn opgenomen, zijn categorie A-saneringsobjecten als tevens de geluidsbelasting hoger is dan 60 dB. De woning van indiener en de overige woningen die indiener noemt zijn geen categorie A saneringsobject aangezien deze in het verleden niet door de gemeente Deurne zijn aangemeld bij de toenmalige minister van VROM.</p> <p>Op grond van deze wettelijke bepalingen kunnen de woningen die de gemeente mogelijk had moeten aanmelden niet alsnog als saneringsobject worden meegenomen in het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het saneringsplan indien de geluidsbelasting van die woningen niet hoger is dan 65 dB.</p>	
		9.2	Geluidscherm	<p>Indiener geeft aan dat deze woningen er al sinds de aanleg van de A67 staan en dat er nooit wat aan het geluid is gedaan. Indiener vindt dat er een geluidscherm moet worden geplaatst omdat dat alleen dat de geluidsbelasting buiten de woning kan terugbrengen. Indiener geeft aan dat in de brief die indiener heeft ontvangen staat dat de geluidsbelasting bij zijn woning te hoog is en de geluidsbelasting niet lager wordt met de voorgestelde maatregelen. Ook isolatie van gevels brengt hier geen verandering in.</p>	<p>In de beantwoording van deelreactie 9.1 is een toelichting gegeven op de systematiek van aanmelding van saneringsobjecten. Alleen de woning van indiener heeft een geluidsbelasting van meer dan 65 dB, namelijk 68 dB. Uit paragraaf 9.3 van het akoestisch onderzoek blijkt dat de woning van indiener in het cluster T122_07 ligt.</p> <p>Voor dit cluster is afgewogen of er doelmatige maatregelen te treffen zijn. Dat is het geval gebleken. Er kan over een lengte van 500 meter tweelaags ZOAB worden aangelegd. Een afschermdende voorziening is voor dit cluster niet doelmatig.*</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>In het akoestisch onderzoek zijn geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken en/of geluidschermen of -wallen) afgewogen om de geluidsbelasting op de saneringsobjecten in cluster T122_07 te verminderen met het streven te voldoen aan de saneringsstreefwaarde van 60 dB.</p> <p>Dit onderzoek is begonnen met het bepalen van de Akoestisch Optimale Maatregellengte (AOM). Dit is de lengte van een maatregel waarover de af te wegen maatregel getroffen moet worden voor een optimaal akoestisch effect. De AOM vormt de basis voor het ontwerpen van de uiteindelijke geluidmaatregel. Dit is vastgelegd in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer.</p> <p>Uit paragraaf 9.3 van het akoestisch onderzoek blijkt dat cluster T122_07 samen met cluster T122_08 een combicluster vormt. De AOM voor het combicluster bedraagt 430 meter. De AOM is de lengte van de maatregel waarover de af te wegen maatregel getroffen moet worden voor een optimaal akoestisch effect. De AOM van het combicluster T122_07+08 is korter dan de minimale lengte van 500 meter voor een doelmatige bronmaatregel. Om een bronmaatregel aan te leggen over 500 meter zijn volgens bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer (Rgm) 16.500 maatregelpunten nodig. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het combicluster genoeg budget aan reductiepunten heeft, waardoor een bronmaatregel van 500 meter doelmatig is.</p> <p>In het akoestisch onderzoek is ook onderzocht of het mogelijk is om ter hoogte van cluster T122_07 een geluidscherm aan te leggen, zowel met als zonder bronmaatregel. Voor de aanleg van een geluidscherm van 2 meter hoog over de AOM van 250 meter zijn volgens bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer (Rgm) 23.250 maatregelpunten nodig. Het beschikbare budget aan reductiepunten is zowel met bronmaatregel (1.700 reductiepunten) als zonder bronmaatregel (8.300 reductiepunten) lager dan het benodigde aantal maatregelpunten voor dit scherm. Dit betekent dat het ter hoogte van cluster T122_07 niet doelmatig is om een geluidscherm aan te leggen en de tweelaags ZOAB de doelmatige maatregel is. Na aanbrengen van tweelaags ZOAB wordt de geluidsbelasting met 2 dB gereduceerd (van 68 dB naar 66 dB).</p>	

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Als het besluit tot vaststelling van het saneringsplan Zuid-Nederland Fase 2 onherroepelijk is geworden en daarmee bekend is met welke toekomstige geluidsbelasting rekening gehouden moet worden, zal Rijkswaterstaat zorgdragen voor het uitvoeren van vervolgonderzoeken naar de geluidsbelasting in de woningen die een saneringsobject zijn en waarop de geluidsbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond hoger blijft dan 60 dB. Dat geldt ook voor de woning van indiener. Indien uit dat onderzoek blijkt dat niet aan de wettelijke binnenwaarde wordt voldaan, zal Rijkswaterstaat een aanbod doen voor aanvullende gevelmaatregelen (zoals gevelisolatie). De binnenwaarde die gehanteerd zal worden volgt uit de voorwaarden die zijn opgenomen in artikel 11.2 van de Wet milieubeheer.</p> <p>*In het kader van een saneringsplan wordt de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen (stiller asfalt en/of geluidscherm/-wal) afgewogen volgens het daarvoor geldende wettelijke doelmatigheidscriterium op grond van artikel 11.29 van de Wet milieubeheer. Geluidsbelastingen boven de saneringsstreefwaarde zijn niet zonder meer toegestaan, maar geluidmaatregelen hoeven niet tegen elke prijs getroffen te worden. In de wetgeving is hiervoor het doelmatigheidscriterium (DMC) opgenomen. Het doel hiervan is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen te komen.</p> <p>De doelmatigheid van een geluidbeperkende maatregel wordt bepaald per cluster van saneringsobjecten dat van één aaneengesloten bronmaatregel of afscherpende maatregel, of combinatie daarvan profiteert. Aan de saneringsobjecten in een cluster worden reductiepunten (het 'budget' voor maatregelen) toegekend op basis van de geluidsbelasting in de situatie zonder maatregelen. Voor de af te wegen geluidbeperkende maatregelen worden maatregelpunten (de 'kosten' van de maatregel) berekend volgens een vaste formule. Wanneer er meer reductiepunten beschikbaar zijn dan de maatregel aan punten kost en er geen sprake is van overwegende bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, stedenbouwkundige, landschappelijke of technische aard tegen het aanbrengen van de maatregel, is de maatregel in principe doelmatig en wordt deze opgenomen in het saneringsplan.</p>	

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Wanneer er minder reductiepunten beschikbaar zijn dan de maatregel aan maatregelpunten kost of er wel sprake is van een of meer bovengenoemde overwegende bezwaren tegen het aanbrengen van de maatregel, is de maatregel niet doelmatig. Als een maatregel niet doelmatig is, komt deze niet in aanmerking voor vaststelling als saneringsmaatregel.</p>	
		9.3	Planning	<p>Indiener vindt het niet juist dat het stillere wegdek pas over 9 jaar in 2030 zal worden aangelegd. Er is nu geluidsoverlast die al lange tijd bestaat, dus is het niet goed dat nog eens 9 jaar moet duren voordat er wat aan wordt gedaan. In het Tracébesluit A67 is ook stil wegdek opgenomen voor andere trajecten. Dus waarom wachten terwijl het een eenvoudige en snel te treffen maatregel is.</p>	<p>Bronmaatregelen worden pas uitgevoerd wanneer het betreffende wegdek aan vervanging toe is. Zodoende worden werkzaamheden aan de weg gecombineerd ('werk met werk maken'). Dit leidt tot minder verkeershinder, lagere kosten en een hogere duurzaamheid aangezien een wegdek pas wordt vervangen wanneer dat nodig is. Bovendien is de saneringsoperatie zeer omvangrijk waardoor spreiding van de uitvoering nodig zal zijn. Daardoor kan inderdaad het gevolg zijn dat de uitvoering van een bronmaatregel nog een aantal jaren op zich laat wachten zoals in het geval van indiener.</p> <p>De beoogde uitvoeringstermijn voor de saneringsmaatregelen wordt opgenomen in het besluit tot vaststelling van het saneringsplan. De Wet milieubeheer geeft geen uiterste termijn waarbinnen de saneringsmaatregelen moeten zijn gerealiseerd.</p>	Nee
		9.4	Beplanting	<p>Indiener stelt voor om, als een scherm niet mogelijk is, in ieder geval de berm te beplanten. De berm is 7 á 8 meter breed, zodat er minstens 6 meter breed struikgewas kan worden geplant wat de geluidsbelasting ook zal doen afnemen. Indiener verwijst naar het Tracébesluit A67 waarin ook een dergelijke maatregel is opgenomen.</p>	<p>Het beplanten van de berm is geen maatregel die wordt afgewogen voor een saneringsplan. Vegetatiedemping over een dergelijk klein gebied is niet effectief voor verkeersgeluid, om deze reden zit dit aspect ook niet in het Reken en meetvoorschrift geluid 2012, bijlage III, Standaardrekenmethode 2. Daarnaast is verkeersveiligheid een belangrijk aspect bij de eventuele beplanting van bermen, denk hierbij aan obstakelvrije ruimte en zichtlijnen.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		9.5	Snelheid	<p>Indiener geeft aan dat een andere eenvoudig te realiseren maatregel zou zijn om ook 's-nachts een maximumsnelheid van 100 km/u in te stellen. Als de maximumsnelheid voor vrachtverkeer op 70 km/u wordt gesteld, zou dat veel overlast schelen. Indiener geeft aan dat wanneer er file staat en het verkeer langzaam rijdt de overlast een stuk minder is.</p>	<p>In de Regeling geluid milieubeheer is aangewezen welke maatregelen gelden als geluidbeperkende maatregelen. Alleen geluidbeperkende maatregelen worden afgewogen in het kader van een saneringsplan. Het verlagen van de maximumsnelheid is niet aangewezen als geluidbeperkende maatregel en wordt dus niet afgewogen als saneringsmaatregel. Daarbij speelt ook een rol dat snelheidsverlaging doorgaans maar een heel beperkt effect heeft op de geluidsbelasting (meestal minder dan 1 dB) maar wel belangrijke nadelen kent voor de doorstroming van het verkeer en de beleving van het wegbeeld.</p>	Nee
10	Particulieren	10.1	Geluidscherm	<p>Indieners stellen geen prijs op het voorgestelde geluidscherm omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hun woningen al goed geïsoleerd zijn tegen luchtvaartlawaai en zij geen overlast ervaren vanwege verkeerslawaai; - zij vrezen een deel van hun tuinen te moeten opofferen voor de bouw van het geluidscherm, mede in verband met de aanwezigheid van een riool en pompstation; - zij in hun woongenot worden aangetast als zij uitzicht krijgen op een betonnen muur. 	<p>De situatie van het cluster waarin de woningen van indieners zijn gelegen is nogmaals beschouwd. Vanwege de kruising met de Vliegveldweg is het niet mogelijk om het scherm over de gehele AOM te plaatsen: het scherm moet ingekort worden tot net ten noorden van de woningen. Daardoor is dit scherm onvoldoende effectief. Hierdoor leidt het tot meer overwegende bezwaren bij bewoners dan bij het ontwerpbesluit was ingeschat. Bij nader inzien had dit scherm daarom niet als maatregel moeten worden opgenomen in het ontwerpbesluit.</p> <p>Aangezien daarmee de saneringsmaatregel uit het ontwerpbesluit saneringsplan Zuid-Nederland Fase 2 vervalt, moeten de overige onderzochte maatregelen opnieuw beschouwd worden. Een alternatieve variant is om het bestaande geluidscherm aan de voorzijde van de woningen te verhogen. Er is voldoende budget om het bestaande scherm, dat op ca. 10 meter uit de gevel van de woningen staat, van 4 meter te verhogen naar 8 meter. Deze verhoging van het bestaande geluidscherm stuit echter op een overwegend bezwaar van stedenbouwkundige aard. Een gevolg van deze verhoging is namelijk dat de woningen dan worden ingesloten achter het scherm, wat de leefbaarheid bij deze woningen aanzienlijk verslechtert. Het is ook niet mogelijk om deze verhoging transparant uit te voeren, aangezien dat vanwege reflecties van vliegtuiglawaai zal leiden tot verhoging van de geluidhinder op de bovenste verdiepingen van de woningen.</p>	Ja

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Uit paragraaf 19.2 van het akoestisch onderzoek blijkt dat een derde mogelijkheid een bronmaatregel is. Op de oostelijke rijbaan is nog geen bronmaatregel getroffen en ook geen bronmaatregel voorzien in het kader van de naleving van de geluidproductieplafonds. Het is dus mogelijk om op deze rijbaan een bronmaatregel als saneringsmaatregel in te zetten.</p> <p>Dit cluster heeft voldoende budget voor een bronmaatregel op de oostelijke rijbaan over minimale lengte van 500 meter. Een bronmaatregel is daarmee doelmatig en opgenomen als maatregel in het definitieve besluit in plaats van het geluidscherm in het ontwerpbesluit.</p>	
11	Particulier	11.1	Maatregelen en normering	<p>Indieners ervaren veel overlast van de A2, aan de achterzijde van de woning en willen dat ook voor hun woning maatregelen worden getroffen. Zij geven aan dat daartoe de 'plafondregel verlaagd zou moeten worden van 65 naar 60 dB'.</p>	<p>Het wegvak van de A2 waarvan indiener geluidsoverlast ervaart is opgenomen in het saneringsplan Limburg Fase 1 dat bij besluit van 25 februari 2021 is vastgesteld. Tegen het besluit kan geen beroep meer worden aangetekend. Desalniettemin worden de inhoudelijke punten uit de ingediende zienswijze hieronder inhoudelijk beantwoord.</p> <p>In de wet is bepaald wanneer sprake is van een saneringsobject (artikel 11.57 Wet milieubeheer). De wet onderscheidt drie categorieën, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - woningen en andere geluidsgevoelige objecten die in het verleden door de gemeente zijn aangemeld voor sanering en zijn opgenomen op de 'lijst gemelde objecten', zijn saneringsobjecten als ze een geluidsbelasting van meer dan 60 dB hebben. Dit zijn categorie A saneringsobjecten; - woningen en in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 65 dB. Dit zijn categorie B saneringsobjecten; - woningen en in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen met een geluidsbelasting van meer dan 55 dB die gelegen zijn langs weg- of baanvakken die in bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer zijn aangewezen. Dit zijn categorie C-saneringsobjecten. <p>De woning van indiener is niet gelegen langs een weg- of baanvak aangewezen in bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer en is daarmee geen categorie C-saneringsobject.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Daarnaast is de woning van indiener in het verleden niet door de gemeente aangemeld voor sanering en is daarmee ook geen categorie A-saneringsobject. Om als categorie B-saneringsobject aangewezen te kunnen worden, zou de woning van indiener een geluidsbelasting van meer dan 65 dB moeten hebben. De woning van indiener heeft echter een geluidsbelasting van 65 dB en is daarmee ook geen categorie B-saneringsobject.</p> <p>Voor de geluids sanering is wettelijk bepaald dat voor de akoestische berekening uitgegaan moet worden van de brongegevens uit het geluidregister. Hierin zijn onder andere de verkeersgegevens, snelheid en weghoogtes opgenomen. Daarnaast zijn ook de kenmerken van de overdrachtsmaatregelen zoals hoogte, lengte, reflectiefactor en type (scherm/wal) in het geluidregister vastgelegd.</p> <p>Bij het bepalen van de geluidsbelasting van rijkswegen moet altijd het geluid van al deze rijkswegen samen worden genomen. Als een woning bijvoorbeeld in de omgeving van een knooppunt van rijkswegen ligt, wordt de geluidsbelasting niet per afzonderlijke rijksweg berekend maar van alle rijkswegen samen, in het geval van de woning van indiener dus van de A2 en A79. Desondanks is de geluidsbelasting op de woning van indiener niet hoger dan de saneringsdrempel van 65 dB voor deze woning.</p> <p>Omdat de woning geen saneringsobject is in het kader van het saneringsplan wordt er geen nader akoestisch onderzoek naar de geluideffecten op de woning gedaan en heeft geen afweging over maatregelen als stiller asfalt of een geluidsscherm plaatsgevonden.</p>	
		11.2	Reflectie	<p>Indieners geven aan dat aan de overzijde van A2 wel geluidschermen zijn geplaatst terwijl zich daar geen woningen bevinden. Deze schermen zorgen, doordat het geluid beweegt in golven, wel voor extra geluidsoverlast door weerkaatsing van het geluid.</p>	<p>Aan de overzijde (oostkant) van de A2 zijn bestaande geluidschermen aanwezig. Deze geluidschermen zijn aan de wegzijde uitgevoerd in reflecterend materiaal. De reflectie door deze geluidschermen levert echter geen merkbare bijdrage aan de geluidsbelasting ter plaatse van de woning van indiener. Om ongewenste reflecties van de geluidschermen naar de overkant van de weg tegen te gaan, zijn de geluidschermen namelijk achterover hellend, onder een hoek, geplaatst waardoor het reflectiegeluid over de woning van indiener wordt gekaatst.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Het klopt dat geluid beweegt in golven. Hier wordt in de geluidberekeningen rekening mee gehouden. In de geluidberekening wordt daarom gerekend met een worst case situatie waarbij ervan uit wordt gegaan dat de wind vanaf de weg in de richting van de woning waait.</p>	
		11.3	Omgevingskwaliteit	<p>Indiener geeft aan dat veel is geïnvesteerd in de kwaliteit van het gebied, maar dat aan de meest storende factor (geluidsoverlast) niets wordt gedaan.</p>	<p>Voor het aanpakken van hoge geluidsbelastingen afkomstig van rijkswegen in het kader van een saneringsplan gelden wettelijke normen en afwegingsmethodes voor maatregelen. Bij het opstellen van het saneringsplan zijn deze nauwgezet gevolgd. De afweging van geluidmaatregelen heeft plaatsgevonden volgens het daarvoor geldende wettelijke doelmatigheidscriterium op grond van artikel 11.29 van de Wet milieubeheer.</p> <p>De uitkomst van het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan Limburg Fase 1 is helaas geweest dat voor de locatie waar de woning van indiener is gelegen geen geluidbeperkende maatregel doelmatig was.</p>	Nee
12	Particulier	12.1	Maatregelen en normering	<p>Indiener ervaart veel overlast van de A2, aan de achterzijde van de woning en wil dat ook voor de woning van indiener maatregelen worden getroffen. Indiener geeft aan dat daartoe de 'plafondregel verlaagd zou moeten worden van 65 naar 60 dB'.</p>	<p>Het wegvak van de A2 waarvan indiener geluidsoverlast ervaart is opgenomen in het saneringsplan Limburg Fase 1 dat bij besluit van 25 februari 2021 is vastgesteld. Tegen het besluit kan geen beroep meer worden aangetekend. Desalniettemin worden de inhoudelijke punten uit de ingediende zienswijze hieronder inhoudelijk beantwoord.</p> <p>In de wet is bepaald wanneer sprake is van een saneringsobject (artikel 11.57 Wet milieubeheer). De wet onderscheidt drie categorieën, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - woningen die in het verleden door de gemeente zijn aangemeld voor sanering en zijn opgenomen op de 'lijst gemelde objecten', zijn saneringsobjecten als ze een geluidsbelasting van meer dan 60 dB hebben. Dit zijn categorie A saneringsobjecten; - woningen en in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 65 dB. Dit zijn categorie B saneringsobjecten; - woningen en in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen met een geluidsbelasting van meer dan 55 dB die gelegen zijn langs weg- of baanvakken die in bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer zijn aangewezen. Dit zijn categorie C-saneringsobjecten. 	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Door- werking in def. besluit
					<p>De woning van indiener is niet gelegen langs een weg- of baanvak aangewezen in bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer en is daarmee geen categorie C-saneringsobject. Daarnaast is de woning van indiener in het verleden niet door de gemeente aangemeld voor sanering en is daarmee ook geen categorie A-saneringsobject. Om als categorie B-saneringsobject aangewezen te kunnen worden, zou de woning van indiener een geluidsbelasting van meer dan 65 dB moeten hebben. De woning van indiener heeft echter een geluidsbelasting van 65 dB en is daarmee ook geen categorie B-saneringsobject.</p> <p>Voor de geluids sanering is wettelijk bepaald dat voor de akoestische berekening uitgegaan moet worden van de brongegevens uit het geluidregister. Hierin zijn onder andere de verkeersgegevens, snelheid en weghoogtes opgenomen. Daarnaast zijn ook de kenmerken van de overdrachtsmaatregelen zoals hoogte, lengte, reflectiefactor en type (scherm/wal) in het geluidregister vastgelegd.</p> <p>Bij het bepalen van de geluidsbelasting van rijkswegen moet altijd het geluid van al deze rijkswegen samen worden genomen. Als een woning bijvoorbeeld in de omgeving van een knooppunt van rijkswegen ligt, wordt de geluidsbelasting niet per afzonderlijke rijksweg berekend maar van alle rijkswegen samen, in het geval van de woning van indiener dus van de A2 en A79. Desondanks is de geluidsbelasting op de woning van indiener niet hoger dan de saneringsdrempel van 65 dB voor deze woning.</p> <p>Omdat de woning geen saneringsobject is in het kader van het saneringsplan wordt er geen nader akoestisch onderzoek naar de geluideffecten op de woning gedaan en heeft geen afweging over maatregelen als stiller asfalt of een geluidscherm plaatsgevonden.</p>	
		12.2	Reflectie	Indiener geeft aan dat aan de overzijde van A2 wel geluidschermen zijn geplaatst terwijl zich daar geen woningen bevinden. Deze schermen zorgen, doordat het geluid beweegt in golven wel voor extra geluidsoverlast door weerkaatsing van het geluid.	Aan de overzijde (oostkant) van de A2 zijn bestaande geluidschermen aanwezig. Deze geluidschermen zijn aan de wegzijde uitgevoerd in reflecterend materiaal. De reflectie door deze geluidschermen levert echter geen merkbare bijdrage aan de geluidsbelasting ter plaatse van de woning van indiener. Om ongewenste reflecties van de geluidschermen naar de overkant van de weg tegen te gaan, zijn de geluidschermen namelijk achterover hellend, onder een hoek, geplaatst waardoor het reflectiegeluid over de woning van indiener wordt gekaatst.	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					Het klopt dat geluid beweegt in golven. Hier wordt in de geluidberekeningen rekening mee gehouden. In de geluidberekening wordt daarom gerekend met een worst case situatie waarbij ervan uit wordt gegaan dat de wind vanaf de weg in de richting van de woning waait.	
		12.3	Omgevingskwaliteit	Indiener geeft aan dat veel is geïnvesteerd in de kwaliteit van het gebied, maar dat aan de meest storende factor (geluidoverlast) niets wordt gedaan.	Voor het aanpakken van hoge geluidsbelastingen afkomstig van rijkswegen in het kader van een saneringsplan gelden wettelijke normen en afwegingsmethodes voor maatregelen. Bij het opstellen van het saneringsplan zijn deze nauwgezet gevolgd. De afweging van geluidmaatregelen heeft plaatsgevonden volgens het daarvoor geldende wettelijke doelmatigheidscriterium op grond van artikel 11.29 van de Wet milieubeheer. De uitkomst van het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan Limburg Fase 1 is helaas geweest dat voor de locatie waar de woning van indiener is gelegen geen geluidbeperkende maatregel doelmatig was.	Nee
13	Particulier	13.1	Zichtbaarheid	Indiener is eigenaar van een drietal bedrijfspanden langs de A2. Indiener wijst erop dat de bewoners van de overige woningen in zijn straat graag zouden zien dat er een geluidscherm wordt opgericht. Indiener is het daar niet mee eens, omdat dat de zichtbaarheid van zijn panden vanaf de A2 zou aantasten.	De panden van indiener liggen aan de St Anthoniestraat te Bruchem. Voor één woning in deze straat, die een saneringsobject is, zijn maatregelen afgewogen in het kader van het saneringsplan. Dit saneringsobject is gelegen in cluster T015_03. Uit paragraaf 31.3 van het akoestisch onderzoek blijkt dat er onvoldoende budget aan reductiepunten is voor het treffen van een bronmaatregel (zoals tweelaags ZOAB) of een geluidscherm. Dit betekent dat er in het kader van het saneringsplan geen geluidscherm wordt gerealiseerd dat de zichtbaarheid van de panden van indiener vanaf de A2 zou kunnen aantasten.	Nee
		13.2	Maatregelen	Indiener wijst erop dat zijn panden nu een afschermdende functie vervullen en suggereert dat plaatsing van een daarop aanvullende afscherming ten westen van zijn panden de geluidsbelasting op de woningen, indien noodzakelijk, kan verminderen.	Zoals in de beantwoording van deelreactie 13.1 is aangegeven is het niet doelmatig om een geluidscherm te realiseren. Een eventuele plaatsing van een aanvullende afscherming ten westen van de panden van indiener is daarmee niet aan de orde.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Door- werking in def. besluit
		13.3	Verbreiding	Momenteel wordt in een MIRT-verkenning onderzoek gedaan naar verbreding van de A2 tussen Vught en Deil. Indiener zou graag zien dat in dat kader de weg naar het oosten wordt verbreed, zodat de afstand tussen de panden van indiener en de A2 niet wordt verminderd. Indiener suggereert dat een verplaatsing van de A2 naar het oosten ook de geluidsdruk op de woningen in zijn straat kan verminderen.	Met het saneringsplan Zuid-Nederland fase 2 wordt beoogd om hoge geluidsbelastingen vanwege de rijksweg te verminderen zonder de rijksweg te hoeven wijzigen, volgens de daarvoor geldende wettelijke kaders. Het saneringsplan gaat alleen over deze hoge geluidsbelastingen en heeft geen betrekking op andere projecten. Dit betekent dat de eventuele verbreding en/of verplaatsing van de A2 los staat van de afweging van geluidmaatregelen voor het saneringsplan. Ook betekent dit dat in het kader van het saneringsplan geen besluit zal worden genomen over een dergelijke verbreding of waar die zou moeten plaatsvinden.	Nee
14	Particulier	14.1	Waarom geen scherm	Indiener vraagt waarom ter hoogte van zijn adres aan de Putweg te Klimmen ten noorden van de A79 wel, en ten zuiden van de A79 geen geluidscherm wordt voorgesteld. Indiener stelt dat van de 5 woningen ten noorden van de A79 er maar 3 woningen geluidoverlast zouden kunnen hebben vanwege de specifieke situatie van deze woningen of hun bewoners.	<p>De objecten ten noorden van de A79 hebben alle een woonfunctie en zijn daarmee een 'geluidsgevoelig object'. Of een object leeg staat of de bewoners pre-linguaal doof zijn maakt voor de wet niet uit. De functie van de objecten is bepalend of de objecten meegenomen worden in het in het akoestisch onderzoek.</p> <p>De woning van indiener ligt achter cluster T139_03. De woningen in dit cluster bevinden zich ten zuiden van de A79. Voor dit cluster is afgewogen of een geluidscherm doelmatig is.* Dat is niet het geval gebleken. Om die reden is ter hoogte van de woning van indiener geen geluidscherm in het saneringsplan opgenomen. De woning van indiener is zelf overigens geen saneringsobject. De reden hiervan is toegelicht in de beantwoording van deelreactie 14.6.</p> <p>In het akoestisch onderzoek zijn geluidbeperkende maatregelen (stillere wegdekken en/of geluidschermen of -wallen) afgewogen om de geluidsbelasting op de saneringsobjecten in cluster T139_03 te verminderen met het streven te voldoen aan de saneringsstreefwaarde van 60 dB.</p> <p>Dit onderzoek is begonnen met het bepalen van de Akoestisch Optimale Maatregellengte (AOM). Dit is de lengte van een maatregel waarover de af te wegen maatregel getroffen moet worden voor een optimaal akoestisch effect. De AOM vormt de basis voor het ontwerpen van de uiteindelijke geluidmaatregel. Dit is vastgelegd in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Uit paragraaf 28.4.7 van het akoestisch onderzoek blijkt dat de AOM voor dit cluster 475 meter bedraagt. Het cluster beschikt over een budget van 21.400 aan reductiepunten.</p> <p>De minimale lengte van een bronmaatregel is 500 meter. Dit is langer dan de AOM van 475 meter. Om die reden is er onderzocht of het cluster T139_03 samen met een ander cluster zo dicht bij elkaar liggen dat ze een doelmatige bronmaatregel van minimaal 500 meter kunnen bekostigen.</p> <p>Uit paragraaf 28.4.7 blijkt dat cluster T139_03 samen met het tegenovergelegen cluster (T139_04) een combicluster vormt. De AOM voor het combicluster bedraagt 555 meter. De AOM is de lengte van de maatregel waarover de af te wegen maatregel getroffen moet worden voor een optimaal akoestisch effect. Om een bronmaatregel aan te leggen over de AOM van 555 meter zijn volgens bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer (Rgm) 18.315 maatregelpunten nodig. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat zowel cluster T139_03 als het combicluster genoeg budget aan reductiepunten hebben waardoor een bronmaatregel (tweelaags ZOAB) van 555 meter doelmatig is.</p> <p>In het akoestisch onderzoek is ook onderzocht of het mogelijk is om ter hoogte van cluster T139_03 een geluidscherm aan te leggen, zowel met als zonder bronmaatregel. Het budget aan reductiepunten van het cluster T139_03 bedraagt 21.400. Voor de aanleg van een geluidscherm van 2 meter hoog over de AOM van 475 meter zijn volgens bijlage 3 van de Rgm 44.175 maatregelpunten nodig. Het beschikbare budget aan reductiepunten voor een geluidscherm is zowel met bronmaatregel (5.200 reductiepunten) als zonder bronmaatregel (21.400 reductiepunten) lager dan het benodigde aantal maatregelpunten voor dit scherm. Dit betekent dat het ter hoogte van cluster T139_03 niet doelmatig is om een geluidscherm aan te leggen.</p> <p>In het akoestisch onderzoek is ook voor de woningen ten noorden van de A79 (cluster T139_04) onderzocht of het mogelijk is om een geluidscherm aan te leggen, zowel met als zonder bronmaatregel.</p>	

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Aangezien cluster T139_03 voldoende budget heeft voor de gezamenlijke bronmaatregel van 555 meter lang voor het combicluster bestaande uit de clusters T139_03 en T139_04, hoeft cluster T139_04 geen bijdrage te leveren aan de kosten voor de bronmaatregel voor het combicluster. Het totale budget aan reductiepunten blijft beschikbaar voor het treffen van een afschermdende maatregel voor cluster T139_04.</p> <p>Uit paragraaf 28.4.8 van het akoestisch onderzoek blijkt dat cluster T139_04 beschikt over een budget van 28.800 reductiepunten. De AOM van dit cluster is 304 meter. Om een geluidscherm aan te leggen over de AOM van 304 meter van 2 meter hoog zijn volgens bijlage 3 van de Rgm 28.365 maatregelpunten nodig. Het beschikbare budget aan reductiepunten is hoger dan het benodigde aantal maatregelpunten voor dit scherm. Een geluidscherm voor de woningen ten noorden van de A79 is hierdoor wel doelmatig.</p> <p>* In het kader van een saneringsplan wordt de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen (stiller asfalt en/of geluidscherm/-wal) afgewogen volgens het daarvoor geldende wettelijke doelmatigheids criterium op grond van artikel 11.29 van de Wet milieubeheer. Geluidsbelastingen boven de saneringsstreefwaarde zijn niet zonder meer toegestaan, maar geluidmaatregelen hoeven niet tegen elke prijs getroffen te worden. In de wetgeving is hiervoor het doelmatigheids criterium (DMC) opgenomen. Het doel hiervan is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen te komen.</p> <p>De doelmatigheid van een geluidbeperkende maatregel wordt bepaald per cluster van saneringsobjecten dat van één aaneengesloten bronmaatregel of afschermdende maatregel, of combinatie daarvan profiteert. Alleen aan de saneringsobjecten in een cluster worden reductiepunten (het 'budget' voor maatregelen) toegekend op basis van de geluidsbelasting in de situatie zonder maatregelen. Voor de af te wegen geluidbeperkende maatregelen worden maatregelpunten (de 'kosten' van de maatregel) berekend volgens een vaste formule.</p>	

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Wanneer er meer reductiepunten beschikbaar zijn dan de maatregel aan punten kost en er geen sprake is van overwegende bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, stedenbouwkundige, landschappelijke of technische aard tegen het aanbrengen van de maatregel, is de maatregel in principe doelmatig en wordt deze opgenomen in het saneringsplan. Wanneer er minder reductiepunten beschikbaar zijn dan de maatregel aan maatregelpunten kost of er wel sprake is van een of meer bovengenoemde overwegende bezwaren tegen het aanbrengen van de maatregel, is de maatregel niet doelmatig. Als een maatregel niet doelmatig is, komt deze niet in aanmerking voor vaststelling als saneringsmaatregel.</p>	
		14.2	Toezegging aan gemeente	Indiener geeft aan dat aan de gemeente Voerendaal is toegezegd dat aan beide zijden van de A79 een geluidscherm zou worden opgericht.	<p>Zoals in het antwoord op deelreactie 14.1 is toegelicht is het niet doelmatig om een geluidscherm aan beide zijden van de A79 te realiseren.</p> <p>Verder is de gemeente Voerendaal periodiek geïnformeerd door Rijkswaterstaat. Daarbij zijn echter geen toezeggingen gedaan dat aan beide zijden van de A79 een geluidscherm in het kader van het saneringsplan wordt opgericht.</p>	Nee
		14.3	Verplicht geluidscherm	Indiener wijst erop dat de bewoners van het park Hellebeuk destijds zijn verplicht om mee te betalen aan een geluidscherm toen in deze woningen permanente bewoning werd toegestaan. Waarom was het daar verplicht een scherm op te richten en wordt aan de Putweg niets gedaan?	<p>Met het saneringsplan wordt beoogd om hoge geluidsbelastingen vanwege de rijksweg te verminderen, volgens de daarvoor geldende wettelijke normen (Wet milieubeheer, het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer). Zoals is toegelicht in de beantwoording van deelreactie 14.1 is een bronmaatregel (tweelaags ZOAB) doelmatig voor het cluster waarachter de woning van indiener gelegen is.</p> <p>Het toestaan van permanente bewoning van woningen in het park Hellebeuk is planologisch-juridisch geregeld via een bestemmingsplanwijziging. De geluidwetgeving en normering voor het toestaan van permanente bewoning is gelijk aan die voor nieuwbouw. Bij permanente bewoning is er namelijk sprake van een nieuwe situatie binnen de zone van artikel 74 van de Wet geluidhinder. De wetgeving en normering voor nieuwbouw van woningen langs rijkswegen en wegen in buitenstedelijk gebied is strenger dan de normering voor sanering. Om aan deze normering te voldoen was destijds een maatregel nodig.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Voor de sanering van hoge geluidsbelastingen vanwege de rijksweg is hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer van toepassing. Dit verklaart het verschil tussen de situatie van de bewoners van park Hellebeuk en de situatie van indiener.</p>	
		14.4	Geluidsmeting	<p>Indiener geeft aan dat volgens het rapport de geluidsbelasting op zijn woning 62 dB is, maar dat die geluidsbelasting nooit in de tuin is gemeten. Als in de straat is gemeten, geeft dat een vertekend beeld, volgens indiener. Indiener vraagt zich ook af wanneer is gemeten, bij welk weertype en bij welke verkeerssnelheid? Nu de voorbereidingen (bomenkap) is gedaan blijkt volgens indiener dat de geluidsoverlast alweer is toegenomen. De gehanteerde maximumsnelheid van 100 km/u, wordt genegeerd en slapen met open raam is niet mogelijk vanwege geluidsoverlast.</p>	<p>Het akoestisch onderzoek is niet met metingen maar met modelberekeningen uitgevoerd. Dit is vanwege de volgende redenen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De wettelijke geluidnormen zijn gebaseerd op het gemiddelde over het gehele jaar en bij een volledig benut geluidproductieplafond ('vergunde situatie'). Tijdens een geluidsmeting zullen deze gemiddelde omstandigheden qua verkeersaanbod en weersomstandigheden zich niet voordoen en zijn daarmee niet representatief voor een geheel jaar. 2. Het is in praktische zin vrijwel niet mogelijk om met metingen de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geluidproductieplafond te bepalen. Voor de geluidsanering is wettelijk vastgelegd dat voor het bepalen van deze geluidsbelasting uitgegaan moet worden. Er zouden daarom zoveel correctieberekeningen moeten worden toegepast op een geluidsmeting om deze te 'vertalen' naar de brongegevens uit het geluidregister dat het eindresultaat te onnauwkeurig zou worden. In situaties met wegdekverhardingen, snelheden en/of afschermende maatregelen die afwijken van de brongegevens in het geluidregister is het bovendien zo goed als onmogelijk om daarvoor correctieberekeningen uit te voeren. 3. Het onderzoeken van mogelijke nieuwe geluidmaatregelen zonder gedetailleerde modelberekeningen is niet mogelijk (de maatregelen zijn immers nog niet aangebracht). <p>De berekeningen zijn verricht volgens het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012), bijlage III, Standaardrekenmethode 2. Hiermee is de geluidsbelasting op de woning van indiener correct berekend. Er is daarom geen reden voor het uitvoeren van metingen.</p> <p>Omdat de geluidsbelasting is berekend op basis van de brongegevens in het geluidregister, en niet is gemeten op een bepaalde datum en tijdstip, zijn de vragen van indiener naar de 'meetomstandigheden' wat betreft weertype en verkeerssnelheden ook niet relevant.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Over de wijze waarop dergelijke omstandigheden in de rekenmodellen worden meegenomen kan nog wel het volgende worden toegelicht.</p> <p>De rekenmodellen zijn gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek en op een grote hoeveelheid metingen aan voertuigen en wegdekken. De berekeningen worden uitgevoerd voor gemiddelde weersomstandigheden in Nederland, ongeacht de oriëntatie van de woning ten opzichte van de weg. Dit gebeurt door in eerste aanleg de geluidoverdracht –vanuit alle richtingen– te berekenen onder meewindcondities. Dit betekent dat de wind vanaf de bron richting de ontvanger waait. Als de weercondities afwijken ten opzichte van het gemiddelde weer in Nederland kan, afhankelijk van de ligging van de woning ten opzichte van de weg, een hogere of lagere gemiddelde geluidsbelasting optreden ten opzichte van de berekende etmaalwaarde. Om te komen tot een jaargemiddelde meteorologische situatie in Nederland wordt op het berekende geluidsniveau een aftrek toegepast: de meteorocorrectieterm (C_m). Op deze manier worden de effecten van meteorologische omstandigheden op de berekende geluidsbelasting gecorrigeerd.</p> <p>Vegetatiedemping is niet effectief voor verkeersgeluid, om deze reden zit dit aspect niet in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, bijlage III, Standaardrekenmethode 2. Dat er bomen zijn gekapt heeft dus geen invloed op de berekende geluidsbelasting.</p> <p>De dosismaat van de geluidsbelasting is de 'L_{den}', uitgedrukt in de 'eenheid' decibel (dB). De letter 'L' staat hierin voor 'level' (niveau). De afkorting 'den' betekent 'day, evening, night' (dag, avond, nacht). Hiermee wordt aangegeven dat een L_{den} waarde een (gewogen) gemiddelde is van de optredende geluidsniveaus in de dag-, avond- en nachtperiode, respectievelijk de perioden van 07.00 tot 19.00 uur, van 19.00 tot 23.00 uur en van 23.00 tot 07.00 uur. De weging die in de berekening wordt toegepast bestaat uit twee onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • er wordt rekening mee gehouden dat de drie beoordelingsperioden (dag-, avond- en nachtperiode) niet even lang duren; • voor de avond- en nachtperiode wordt een toeslag gehanteerd omdat geluid in de avond en nachtperioden extra hinderlijk is; voor de avondperiode bedraagt deze toeslag 5 dB, voor de nachtperiode 10 dB. 	

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>In de beantwoording van deelreactie 14.5 wordt toegelicht dat bij de berekening van de geluidsbelasting is uitgegaan van een maximumsnelheid van 120 km/u gedurende het hele etmaal. Dat sommige weggebruikers de maximumsnelheid negeren is een zaak voor de politie, hier kan in het kader van een akoestisch onderzoek voor een saneringsplan geen rekening mee worden gehouden.</p>	
		14.5	Snelheid	<p>Indiener meent dat als de maximumsnelheid op de A79 wordt verhoogd, de saneringsdrempel wordt overschreden.</p>	<p>In 2018 is middels een verkeersbesluit de maximale snelheid op het traject A79 tussen Knooppunt Kruisdonk en Knooppunt Kunderberg verlaagd van 120 km/u naar 100 km/u. Er is momenteel geen aanleiding om de maximale toegestane snelheid op de A79 te verhogen. Wanneer een verhoging van de maximumsnelheid wordt overwogen, zal er allereerst een toets aan de geluidproductieplafonds moeten worden gedaan.</p> <p>Daarnaast is het zo dat de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten niet wordt berekend op basis van de actuele situatie maar op basis van de brongegevens uit het geluidregister ('vergunde' geluidruimte). Voor de geluidsanering is deze werkwijze wettelijk vastgelegd.</p> <p>De 'vergunde situatie' in het geluidregister gaat uit van een maximumsnelheid van 120 km/u gedurende het hele etmaal (vigerend bij invoering van de geluidwetgeving in 2012). Bij het bepalen van de geluidsbelasting is daarom ook uitgegaan van een maximumsnelheid van 120 km/u gedurende het hele etmaal.</p>	Nee
		14.6	Saneringsdrempel	<p>Indiener vraagt waarom er twee verschillende saneringsdrempels worden gehanteerd. De woning van indiener heeft een geluidsbelasting van 62 dB en wordt toch niet als saneringsobject aangemerkt.</p>	<p>In de wet is bepaald wanneer sprake is van een saneringsobject (artikel 11.57 Wet milieubeheer). De wet onderscheidt drie categorieën, met drie verschillende saneringsdrempels, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - woningen en andere geluidsgevoelige objecten die in het verleden door de gemeente zijn aangemeld voor sanering en zijn opgenomen op de 'lijst gemelde objecten', zijn saneringsobjecten als ze een geluidsbelasting van meer dan 60 dB hebben. Dit zijn categorie A saneringsobjecten; - woningen en in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 65 dB. Dit zijn categorie B saneringsobjecten; 	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>- woningen en in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen met een geluidsbelasting van meer dan 55 dB die gelegen zijn langs weg- of baanvakken die in bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer zijn aangewezen. Dit zijn categorie C-saneringsobjecten.</p> <p>Voor het oplossen van geluidknelpunten die al bestonden bij in werking treden van de Wet geluidhinder in 1979, is in 1986 al een saneringsoperatie in het leven geroepen. Saneringssituaties moesten sindsdien door de gemeenten bij de toenmalige minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) worden aangemeld. De uiterste datum daarvoor was 1 januari 2009. Inmiddels zijn deze aanmeldingen definitief vastgelegd op de 'lijst gemelde objecten'. Deze vastgestelde lijst is uitgangspunt voor de geluidsanering van categorie A saneringsobjecten.</p> <p>De woning van indiener is niet gelegen langs een weg- of baanvak aangewezen in bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer en is daarmee geen categorie C-saneringsobject. Daarnaast is de woning van indiener in het verleden niet door de gemeente aangemeld voor sanering en is daarmee geen categorie A-saneringsobject. Om als categorie B-saneringsobject aangewezen te kunnen worden, zou de woning van indiener een geluidsbelasting van meer dan 65 dB moeten hebben. De woning van indiener heeft een geluidsbelasting van 62 dB en is daarmee ook geen categorie B-saneringsobject.</p> <p>Omdat de woning geen saneringsobject is in het kader van het saneringsplan wordt er geen nader akoestisch onderzoek naar de geluideffecten op en in de woning gedaan. Voor de woning is daarom geen afweging van maatregelen als stiller asfalt of een geluidscherm gemaakt.</p>	
		14.7	Reflectie	Indiener geeft aan dat door de bouw van het scherm aan de noordzijde van de A79, de geluidsbelasting aan de zuidzijde door weerkaatsing zal toenemen.	Het geluidscherm aan de noordzijde van de A79 wordt uitgevoerd met geluidsabsorberende bekleding, waardoor de reflectie van geluid verwaarloosbaar is. De eventuele toename van de geluidsbelasting die nog zou kunnen optreden wordt ruimschoots gecompenseerd door de aanleg van een stiller wegdek, waardoor er geen sprake is van een verhoging van de geluidsbelasting maar van een verlaging.	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		14.8	Zonnepanelen	<p>Indiener zou graag zien dat aan de zuidzijde een geluidscherm wordt geplaatst en dat dit voorzien wordt van zonnepanelen. Daarmee kan ook worden voorkomen dat de gemeente een zonneweide moet aanleggen waartegen veel weerstand bestaat</p>	<p>Geluidschermen inzetten voor het opwekken van duurzame energie bevindt zich bij Rijkswaterstaat nog in de pilotfase. Het is daarom nog te vroeg om dit toe te passen in een saneringsplan.</p> <p>Uiteraard heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wel de ambitie om een prominente bijdrage te leveren aan de energietransitie en wil hiervoor mede het areaal inzetten dat door Rijkswaterstaat wordt beheerd. Daarom wordt momenteel onderzocht op welke manier daken van gebouwen, infrastructurele kunstwerken, het hoofdwegennet en het hoofdwatersysteem kunnen worden ingezet om bij te dragen aan de energietransitie. Hierbij wordt ook gekeken naar het inzetten van geluidschermen voor het opwekken van duurzame energie.</p> <p>Wanneer er initiatiefnemers zijn (buiten Rijkswaterstaat) die gebruik willen maken van bijvoorbeeld geluidschermen van Rijkswaterstaat om zonne-energie op te wekken, verkent Rijkswaterstaat graag samen wat de mogelijkheden zijn. Dit zal dan echter een ontwikkeling zijn die buiten het kader van het saneringsplan plaatsvindt.</p>	Nee
		14.9	Handhaving snelheid	<p>Indiener zou graag zien dat er een trajectcontrole wordt ingesteld zodat niet te hard wordt gereden en de geluidsoverlast afneemt.</p>	<p>Het invoeren van een trajectcontrole is geen maatregel die in aanmerking komt voor opname in een saneringsplan. Zoals in de beantwoording van deelreactie 14.4 is toegelicht is handhaving van de maximumsnelheid een zaak van de politie.</p>	Nee
15	Particulier	15.1	Integrale oplossing	<p>Indiener wijst erop dat in zijn directe omgeving niet alleen overlast is van de A59, maar ook vanwege de A2 en het spoor 's-Hertogenbosch-Oss. Indiener verzoekt daarom om deze bronnen integraal te bekijken om zo te komen tot een beter leefklimaat.</p>	<p>Met het saneringsplan wordt beoogd om de geluidhinder vanwege rijkswegen te verminderen, volgens de daarvoor geldende wettelijke kaders.</p> <p>Daarnaast worden er ook saneringsplannen opgesteld voor het verminderen van de geluidhinder vanwege spoorwegen. In dit saneringsplan Zuid-Nederland Fase 2 is onderzocht of er voor de wegdelen waar dit saneringsplan betrekking heeft, saneringsobjecten aanwezig zijn die ook voor sanering vanwege spoorlawaai in aanmerking komen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat dit niet het geval is. Er is daardoor geen aanleiding om maatregelen die getroffen worden vanwege spoorweglawaai af te stemmen met de maatregelen voor wegverkeer.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
					<p>Volgens de Wet milieubeheer wordt cumulatie van geluid alleen beoordeeld wanneer er sprake is van een toename van de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten als gevolg van het project aan de rijksweg. Een saneringsplan kan leiden tot een verlaging van geluidsbelastingen maar kan nooit leiden tot hogere geluidsbelastingen op de saneringsobjecten langs het te saneren wegdeel. Daarom wordt cumulatie niet onderzocht in het kader van een saneringsplan. Saneringsmaatregelen leiden tot verbeteringen ten opzichte van de bestaande situatie zodat er cumulatief ook altijd sprake zal zijn van een verbetering.</p> <p>Voor de geluidsanering is wettelijk bepaald dat voor de akoestische berekening uitgegaan moet worden van de brongegevens uit het geluidregister. Hierin zijn onder andere de verkeersgegevens en weghoogtes opgenomen. Daarnaast zijn ook de kenmerken van de overdrachtsmaatregelen zoals hoogte, lengte, reflectiefactor en type (scherm/wal) in het geluidregister vastgelegd. In het gedetailleerde geluidmodel zijn tevens de overige omgevingskenmerken meegenomen, zoals gebouwen en grondwallen van derden.</p> <p>Het traject van de A2 nabij de woning van indiener is opgenomen in bijlage 2 bij het Besluit geluid milieubeheer. Voor dit traject geldt dat de sanering in het tracébesluit Rondweg 's Hertogenbosch d.d. 28-12-2001 al is afgehandeld.</p> <p>De A2 is wel opgenomen in het geluidmodel, waardoor een eventuele bijdrage van de A2 wel is meegenomen in de geluidberekening voor het saneringsplan. De maatgevende bron voor de geluidsbelasting van de woning van indiener is echter de A59, aangezien deze rijksweg dicht bij de woning van indiener ligt.</p>	
		15.2	Tweelaags ZOAB op beide rijbanen	Indiener vraagt zich af of het aan te leggen tweelaags ZOAB tussen km 141,70 en 142,26 op de A59 in beide richtingen wordt aangelegd. Zo niet dan verzoekt indiener om dat wel te doen.	Het tweelaags ZOAB wordt tussen km 141,70 en km 142,26 in beide rijrichtingen, dat wil zeggen op beide hoofdrijbanen, aangebracht. Zie ook paragraaf 3.1 van deel I van het saneringsplan Zuid-Nederland Fase 2.	Nee

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deelreactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
		15.3	Uitbreiden traject tweelaags ZOAB	Indiener verzoekt om het traject van 560 meter waar tweelaags ZOAB wordt aangebracht uit te breiden naar een traject van 1800 meter (in beide richtingen) zodat alle circa 7.000 inwoners van Rosmalen en Maliskamp minder geluidsoverlast zullen ervaren.	<p>In het kader van een saneringsplan wordt de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen (stiller asfalt en/of geluidscherm/-wal) afgewogen voor samenhangende clusters van saneringsobjecten langs het te saneren weggedeelte. Voor het cluster waarbinnen de woning van indiener is gelegen (cluster 108_04) heeft de gemaakte afweging geleid tot een doelmatige bronmaatregel van 560 meter op beide rijbanen.</p> <p>Ten oosten van het traject van 560 meter waar tweelaags ZOAB wordt aangebracht kan het tweelaags ZOAB zowel in oostelijke richting als westelijke richting niet worden uitgebreid. Aan de oostzijde van cluster 108_04 liggen geen saneringsobjecten, waardoor er geen budget beschikbaar is en geen maatregelafweging heeft plaatsgevonden, zoals een bronmaatregel in de vorm van tweelaags ZOAB.</p> <p>Aan de westzijde van cluster 108_04 ligt cluster 108_05. Als onderdeel van het besluit saneringsplan Noord-Brabant Oost Fase 1 heeft een maatregelafweging plaatsgevonden voor cluster 108_05. Deze maatregelafweging is terug te vinden in paragraaf 12.4.4 van het akoestisch onderzoek dat hoort bij het saneringsplan Noord-Brabant Oost Fase 1. Dit akoestisch onderzoek is te raadplegen via https://www.bureausaneringverkeerslawai.nl/rijksinfrastructuur/bekendmakingen/vaststelling-saneringsplannen-rijkswegen/archief-vaststelling-saneringsplannen-rijkswegen/. Uit dat akoestisch onderzoek blijkt dat het cluster 108_05 na aftrek van de maatregelpunten van de reeds bestaande maatregelen onvoldoende budget aan reductiepunten (8.100) beschikbaar heeft voor een bronmaatregel over de AOM van 115 meter (17.595 maatregelpunten). Het is hierdoor niet doelmatig om geluidbeperkende maatregelen te treffen voor dit cluster.</p> <p>Samenvattend is het in beide richtingen niet doelmatig om het traject van 560 meter uit te breiden naar een traject van 1800 meter.</p>	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting Zienswijze	Reactie	Door- werking in def. besluit
		15.4	Geluidsarm wegdek	Indiener wijst op een naar zijn informatie positief verlopen test met Ultrastil Wegdek en verzoekt om dit wegdek toe te passen op het onder 15.3 bedoelde traject omdat dit wegdek stiller is dan tweelaags ZOAB en omdat de A59 al heeft gediend als proefproject voor dit Ultrastille Wegdek.	In de Regeling geluid milieubeheer is vastgelegd welke maatregelen worden aangewezen als geluidbeperkende maatregelen. Alleen deze maatregelen worden afgewogen in het kader van een saneringsplan. Het type Ultrastil Wegdek is niet aangewezen als geluidbeperkende maatregel en wordt dus niet in overweging genomen worden in het kader van het saneringsplan. Daarbij speelt ook mee dat dit type wegdek nog in een zeer experimenteel stadium verkeert. Daardoor is het nog niet geschikt om in welk kader dan ook als 'regulier' wegdek toe te passen.	Nee

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