



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

667.027.00

Datum	4 juli 2023
Nummer	IenW/BSK-2023/161595
Betreft	Besluit vaststelling saneringsplan en verlaging geluidproductieplafonds
Programma	Meerjarenprogramma Geluidsanering - Wegen
Project	A7, A8, A10
Bijlage(n)	6

Met dit besluit reageer ik op de brief van 20 juni 2023 met kenmerk RWS-2023/22294 waarin Rijkswaterstaat mij verzoekt het saneringsplan 'Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9, A10' van 21 april 2023 vast te stellen.

Dit saneringsplan heeft betrekking op enerzijds een wijziging van de saneringsplannen West-Nederland Noord 1 en West-Nederland Noord 2 en anderzijds op de sanering van wegvakken van de A7, A8 en A10.

Dit besluit strekt tot vaststelling van het saneringsplan voor zover dat betrekking heeft op de A7, A8 en A10. De wegvakken liggen in de gemeenten Medemblik, Koggenland, Hoorn, Purmerend, Zaanstad, Oostzaan en Amsterdam.

Dit gedeelte van het saneringsplan bevat bron- en afschermdende maatregelen die ertoe leiden dat de geluidproductieplafonds op de referentiepunten langs gedeelten van deze wegvakken moeten worden verlaagd.

BESLUIT VASTSTELLING SANERINGSPLAN

Artikel 1

Gelet op artikel 11.60, eerste lid, van de Wet milieubeheer stel ik het saneringsplan 'Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9, A10' van 21 april 2023 vast voor zover het betrekking heeft op de in het plan opgenomen wegvakken van de A7, A8 en A10. De kilometrering en ligging van deze wegvakken is opgenomen bijlage 1 bij dit besluit.

Artikel 2

De bron- en afschermdende maatregelen die ingevolge de vaststelling van het saneringsplan zullen worden getroffen, voor zover dit de A7, A8 en A10 betreft, zijn opgenomen in bijlage 2 (tabel) en bijlage 5 (kaarten) bij dit besluit. De maatregelen dienen getroffen te zijn uiterlijk 10 jaar na het onherroepelijk worden van dit besluit.

Artikel 3

Het saneringsplan voor de wegvakken als bedoeld in artikel 1 heeft betrekking op 94 saneringsobjecten. Dit betreft alle woningen. Deze woningen zijn opgenomen in de tabel in bijlage 3 bij dit besluit. Voor 34 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.

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

Datum
4 juli 2023

Kenmerk
IenW/BSK-2023/161595

BESLUIT VERLAGING GELUIDPRODUCTIEPLAFONDS

Artikel 4

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 A7, A8 en A10. De geluidproductieplafonds worden gewijzigd, zoals opgenomen in bijlage 4 bij dit besluit. De ligging van de referentiepunten is weergegeven op de kaarten in bijlage 5 bij dit besluit.

Artikel 5

Gelet op artikel 11.63, derde lid, van de Wet milieubeheer wordt de werking van artikel 4 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.

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 rijkswegen of 65 dB vanwege hoofdspoorwegen (Categorie A saneringsobjecten).

2. Woningen en in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, waarop de geluidsbelasting vanwege rijkswegen of hoofdspoorwegen 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 die zijn gelegen langs bij algemene maatregel van bestuur genoemde delen van rijkswegen of hoofdspoorwegen en waarop de geluidsbelasting vanwege 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
4 juli 2023
Kenmerk
IenW/BSK-2023/161595

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 rijkswegen. 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 rijkswegen 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. Het besluit tot verlaging van de geluidproductieplafonds wordt gelijktijdig genomen met het besluit tot vaststelling van het saneringsplan. De werking van het besluit tot verlaging van de geluidproductieplafonds wordt opgeschort tot het moment waarop deze maatregelen daadwerkelijk zijn getroffen of tot het moment waarop de termijn die in het besluit is opgenomen waarbinnen de maatregelen moeten zijn getroffen is verstreken.

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 geluidsbelasting binnen de geluidsgevoelige ruimten van het betreffende object. Wanneer uit dit onderzoek blijkt dat de binnenwaarde in een of meer geluidsgevoelige ruimten wordt overschreden, doet de beheerder de eigenaar van het object een aanbod tot het treffen van geluidwerende maatregelen. Omdat een ligplaats voor een woonschip op grond van artikel 3 van het Besluit geluid milieubeheer geen geluidsgevoelige ruimten bezit, geldt die onderzoeksplicht niet voor deze saneringsobjecten.

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 rijkswegen 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

Datum
4 juli 2023

Kenmerk
IenW/BSK-2023/161595

SPECIFIEKE TOELICHTING OP DIT BESLUIT

Procedureel

Bij brief van 20 juni 2023 heeft Rijkswaterstaat mij verzocht het saneringsplan 'Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9, A10' van 21 april 2023 vast te stellen.

Het plan heeft enerzijds betrekking op een wijziging van de eerder vastgestelde saneringsplannen West-Nederland Noord 1 en West-Nederland Noord 2 en anderzijds op de sanering van een aantal wegvakken van de A7, de A8 en de A10. Dit besluit heeft betrekking op laatstgenoemde wegvakken, die liggen in de gemeenten Medemblik, Koggenland, Hoorn, Purmerend, Zaanstad, Oostzaan en Amsterdam.

Met het ontwerpbesluit van 11 oktober 2022 heb ik het (ontwerp-)saneringsplan van 8 maart 2022 vastgesteld. Het ontwerpbesluit is bekendgemaakt met een publicatie in de Staatscourant van 13 oktober 2022 en met publicaties in de lokale bladen in de betrokken gemeenten. Vanaf 14 oktober 2022 heeft het ontwerpbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegen.

Tijdens deze periode hebben 9 belanghebbenden zienswijzen op het ontwerpbesluit ingebracht. De zienswijzen zijn beantwoord in de Nota van Antwoord die als bijlage 6 aan dit besluit is toegevoegd. De zienswijzen hebben niet geleid tot een wijziging in het saneringsplan of in dit besluit ten opzichte van het ontwerpbesluit. Ook voor het overige zijn er geen inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd in het saneringsplan of dit besluit.

Inhoudelijk

De wegvakken van de A7, A8 en A10 die zijn opgenomen in het saneringsplan zijn onderdeel van het Project A7/A8 Amsterdam - Hoorn. Het was de bedoeling dat de geluidsanering van deze wegvakken zou worden meegenomen en afgehandeld in dit project. De planning van het project is op dit moment echter nog te onzeker waardoor is besloten de geluidsanering van de wegvakken af te handelen met een afzonderlijk saneringsplan via het Meerjarenprogramma Geluidsanering. De realisatie van de maatregelen zal wel via het project A7/A8 verlopen

Uit onderzoek is gebleken dat langs de wegvakken in totaal 94 saneringsobjecten aanwezig zijn. Daarvan liggen er 74 in de gemeente Zaanstad, 15 in de gemeente Koggenland, 3 in de gemeente Purmerend en 2 in de gemeente Hoorn. In de gemeenten Medemblik, Oostzaan en Amsterdam zijn langs deze wegvakken geen saneringsobjecten aanwezig. De saneringsobjecten betreffen alle woningen. Voor al deze woningen is onderzocht of er maatregelen in aanmerking komen die de geluidsbelasting vanwege de rijksweg op deze objecten verlagen.

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

De uitkomst van het onderzoek is dat bij 93 woningen bron- en/of afscherpende maatregelen in aanmerking komen om de geluidsbelasting te verlagen. Bij één woning komen geen maatregelen in aanmerking.

Met deze maatregelen wordt bij 60 objecten de streefwaarde behaald. Bij 33 objecten wordt met deze maatregelen de geluidsbelasting wel verlaagd, maar onvoldoende om de streefwaarde te halen.

Dat bij 34 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 saneringsobjecten 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.

Omdat de geluidsbelasting bij geheel benut, eventueel verlaagd geluidproductieplafond op 34 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 binnen de geluidsgevoelige ruimten van deze woningen de wettelijke binnenwaarde wordt overschreden, zal Rijkswaterstaat aan de eigenaar van de woning een aanbod doen om geluidwerende maatregelen te treffen.

Akoestisch onderzoek

Ik kan instemmen met de resultaten van het akoestisch onderzoek, zoals vermeld in het rapport van 21 april 2023. 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 saneringsobjecten is gebruik gemaakt van de brongegevens in het geluidregister zoals dit gold op 8 juni 2022. Daarmee zijn deze gegevens voldoende recent voor gebruik in dit saneringsplan.

- *Berekende geluidsbelasting*

De geluidsbelasting op objectniveau is berekend met gebruikmaking van de gedetailleerde Standaardrekenmethode 2, 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 94 saneringsobjecten. De wijze waarop deze saneringsobjecten zijn bepaald, is beschreven in hoofdstuk 3 van het akoestisch onderzoek. Met de werkwijze en de conclusies hiervan kan ik instemmen.

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

Datum
4 juli 2023

Kenmerk
IenW/BSK-2023/161595

- *Uitgangspunten onderzoek naar maatregelen*

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

Uitvoering maatregelen

Met het oog op efficiëntie en kostenbesparing wil Rijkswaterstaat de uitvoering van de maatregelen zoveel als mogelijk combineren met andere werkzaamheden aan de weg, in casu het in voorbereiding zijnde project A7/A8 Amsterdam-Hoorn. Voor de afscherpende maatregelen is de planning dat deze binnen 10 jaar na het onherroepelijk worden van dit besluit kunnen zijn getroffen. Ik kan met deze planning instemmen.

Opschorting werking besluit verlaging geluidproductieplafonds

In artikel 5 van het besluit wordt ingevolge artikel 11.63, derde lid, van de Wet milieubeheer de werking van het besluit in artikel 4 tot verlaging van geluidproductieplafonds opgeschort totdat de uitvoeringstermijn voor de maatregelen, die in artikel 2 is opgenomen, is verstreken of totdat het bevoegd gezag eerder al heeft bericht dat de maatregelen ten genoegen zijn getroffen. Dit houdt in dat de maatregelen na vaststelling van het besluit tot verlaging van geluidproductieplafonds al wel als nieuwe brongegevens in het geluidregister zullen worden opgenomen, maar dat de verlaagde geluidproductieplafonds op dat moment nog niet direct van kracht worden. Hierdoor moet bij nieuwe besluiten ter hoogte van de betreffende referentiepunten al wel met de nieuwe brongegevens in het geluidregister rekening gehouden worden, maar hoeft in het jaarlijkse nalevingsverslag van de beheerder pas met de nieuwe maatregelen rekening gehouden te worden nadat die daadwerkelijk zijn gerealiseerd.

TEN SLOTTE

Een afschrift van dit besluit wordt gezonden aan burgemeester en wethouders van de gemeenten Medemblik, Koggenland, Hoorn, Purmerend, Zaanstad, Oostzaan en Amsterdam.

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

ir. W. Soede

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

4 juli 2023

Kenmerk

IenW/BSK-2023/161595

Bijlagen bij dit besluit

1. Kaart en tabel met wegvakken waar dit besluit betrekking op heeft.
2. Overzicht van de 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 (6 kaartbladen).
6. Nota van Antwoord waarin de op het ontwerpbesluit ingebrachte zienswijzen worden beantwoord.

Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
4 juli 2023

Kenmerk
IenW/BSK-2023/161595

Inzien stukken

Dit besluit en de daaraan ten grondslag liggende stukken liggen vanaf de dag na bekendmaking in de Staatscourant zes weken ter inzage bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaï, Steinhagenseweg 2d, 3446 GP, te Woerden. Alle stukken kunnen ook worden ingezien en gedownload via:

www.bureausaneringverkeerslawaaï.nl/rijksinfrastructuur/bekendmakingen.

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. 4 juli 2023 met kenmerk IenW/BSK-2023/161595.

De wegvakken van de A7, A8 en A10 waar dit saneringsplan betrekking op heeft, zijn weergegeven op de hiernavolgende kaart).

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
4 juli 2023

Kenmerk
IenW/BSK-2023/161595



De kilometrering van deze wegvakken is als volgt.

Rijksweg	Van (km)	Tot (km)
A7	14,8	17,6
A7	28	34,4
A8	0,6	6,8
A10	29,5	31,1

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 en artikel 5 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 4 juli 2023 met kenmerk IenW/BSK-2023/161595

De in artikel 2 bedoelde bronmaatregelen zijn de volgende.

Rijksweg	Rijbanen	Minimale akoestische kwaliteit wegdek	Van (km)	Tot (km)	Lengte (m)
A7	Links en Rechts	Tweelaags ZOAB	15,5	16,1	600
A7	Links en Rechts	Tweelaags ZOAB	30,2	31,4	1.200
A8	Links en Rechts	Tweelaags ZOAB	6,2	6,8	600

De in artikel 2 bedoelde afscherpende maatregelen zijn de volgende.

Weg	Weg-zijde	Type	Van (km)	Tot (km)	Lengte (m)	Hoogte (m)
A8	Links	Absorberend scherm	5,81	6,2	390	7
A8	Links	Absorberend scherm	6,2	6,8	592	8

Ter waarmerking:

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

ir. W. Soede

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

4 juli 2023

Kenmerk

IenW/BSK-2023/161595



bijlage 3

Deze bijlage behoort bij artikel 3 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 4 juli 2023 met kenmerk IenW/BSK-2023/161595

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawai

Datum

4 juli 2023

Kenmerk

IenW/BSK-2023/161595

	Woonplaats	Adres	Postcode	Gevel-oriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streef-waarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Gevelisolatie-onderzoek?	Inschrijving kadaster?
1	Hoorn	Berkhouterweg 28	1624 MA	W	4,5	66	A&B	60	6	2	64	Ja	Nee
2	Hoorn	Berkhouterweg 30	1624 MA	N	4,5	66	A&B	60	6	2	64	Ja	Nee
3	Berkhout	Bobeldijk 1	1647 CD	NO	4,5	65	A	60	5	0	65	Ja	Nee
4	Berkhout	Oosteinde 10	1647 AA	Z	4,5	63	A	60	3	3	60	Nee	Nee
5	Berkhout	Oosteinde 12	1647 AA	Z	4,5	62	A	60	2	3	59	Nee	Nee
6	Berkhout	Oosteinde 13	1647 AA	Z	4,5	62	A	60	2	2	60	Nee	Nee
7	Berkhout	Oosteinde 14	1647 AA	O	7,5	62	A	60	2	2	60	Nee	Nee
8	Berkhout	Oosteinde 16	1647 AA	Z	7,5	62	A	60	2	2	60	Nee	Nee
9	Berkhout	Oosteinde 17	1647 AA	Z	4,5	61	A	60	1	2	59	Nee	Nee
10	Berkhout	Oosteinde 20	1647 AA	Z	4,5	61	A	60	1	3	58	Nee	Nee
11	Berkhout	Oosteinde 27	1647 AB	Z	7,5	61	A	60	1	3	58	Nee	Nee
12	Berkhout	Oosteinde 4	1647 AA	O	4,5	67	A&B	60	7	2	65	Ja	Nee
13	Berkhout	Oosteinde 5	1647 AA	O	4,5	68	B	60	8	3	65	Ja	Nee
14	Berkhout	Oosteinde 6	1647 AA	O	4,5	65	A	60	5	2	63	Ja	Nee

	Woonplaats	Adres	Postcode	Gevel-oriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streef-waarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Gevelisolatie-onderzoek?	Inschrijving kadaster?
15	Berkhout	Oosteinde 7	1647 AA	Z	4,5	64	A	60	4	3	61	Ja	Nee
16	Berkhout	Oosteinde 8	1647 AA	Z	7,5	67	A&B	60	7	2	65	Ja	Nee
17	Berkhout	Oosteinde 9	1647 AA	Z	7,5	67	A&B	60	7	3	64	Ja	Nee
18	Zuidoostbeemster	Noorderpad 11	1461 BM	O	4,5	67	A&B	60	7	2	65	Ja	Nee
19	Zuidoostbeemster	Noorderpad 12	1461 BM	O	1,5	66	B	60	6	2	64	Ja	Nee
20	Zuidoostbeemster	Volgerweg 79	1461 HT	O	7,5	67	A&B	60	7	2	65	Ja	Nee
21	Zaandam	Fluitekruidweg 101	1508 AC	N	19,5	66	B	60	6	10	56	Nee	Nee
22	Zaandam	Fluitekruidweg 103	1508 AC	O	19,5	67	B	60	7	9	58	Nee	Nee
23	Zaandam	Fluitekruidweg 105	1508 AC	N	22,5	67	B	60	7	11	56	Nee	Nee
24	Zaandam	Fluitekruidweg 107	1508 AC	O	22,5	66	B	60	6	11	55	Nee	Nee
25	Zaandam	Fluitekruidweg 109	1508 AC	O	22,5	66	B	60	6	11	55	Nee	Nee
26	Zaandam	Fluitekruidweg 111	1508 AC	N	22,5	66	B	60	6	10	56	Nee	Nee
27	Zaandam	Fluitekruidweg 113	1508 AC	N	22,5	66	B	60	6	10	56	Nee	Nee
28	Zaandam	Fluitekruidweg 115	1508 AC	N	22,5	68	B	60	8	11	57	Nee	Nee
29	Zaandam	Fluitekruidweg 117	1508 AC	N	22,5	68	B	60	8	11	57	Nee	Nee
30	Zaandam	Fluitekruidweg 119	1508 AC	N	22,5	68	B	60	8	8	60	Nee	Nee
31	Zaandam	Fluitekruidweg 121	1508 AC	N	25,5	68	B	60	8	8	60	Nee	Nee
32	Zaandam	Fluitekruidweg 123	1508 AC	O	25,5	67	B	60	7	8	59	Nee	Nee
33	Zaandam	Fluitekruidweg 125	1508 AC	O	25,5	67	B	60	7	8	59	Nee	Nee
34	Zaandam	Fluitekruidweg 127	1508 AC	N	25,5	67	B	60	7	10	57	Nee	Nee

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
4 juli 2023
Kenmerk
IenW/BSK-2023/161595

	Woonplaats	Adres	Postcode	Gevel-oriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streef-waarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Gevelisolatie-onderzoek?	Inschrijving kadaster?
35	Zaandam	Fluitekruidweg 129	1508 AC	N	25,5	67	B	60	7	10	57	Nee	Nee
36	Zaandam	Fluitekruidweg 131	1508 AC	N	25,5	68	B	60	8	7	61	Ja	Nee
37	Zaandam	Fluitekruidweg 133	1508 AC	N	25,5	68	B	60	8	7	61	Ja	Nee
38	Zaandam	Fluitekruidweg 135	1508 AC	N	25,5	68	B	60	8	6	62	Ja	Nee
39	Zaandam	Fluitekruidweg 233	1508 AG	O	16,5	66	B	60	6	8	58	Nee	Nee
40	Zaandam	Fluitekruidweg 235	1508 AG	O	16,5	66	B	60	6	8	58	Nee	Nee
41	Zaandam	Fluitekruidweg 237	1508 AG	O	16,5	66	B	60	6	8	58	Nee	Nee
42	Zaandam	Fluitekruidweg 255	1508 AG	O	16,5	66	B	60	6	5	61	Ja	Nee
43	Zaandam	Fluitekruidweg 257	1508 AG	O	19,5	68	B	60	8	9	59	Nee	Nee
44	Zaandam	Fluitekruidweg 259	1508 AG	O	19,5	68	B	60	8	9	59	Nee	Nee
45	Zaandam	Fluitekruidweg 261	1508 AG	O	19,5	68	B	60	8	9	59	Nee	Nee
46	Zaandam	Fluitekruidweg 263	1508 AG	O	19,5	66	B	60	6	10	56	Nee	Nee
47	Zaandam	Fluitekruidweg 265	1508 AG	O	19,5	66	B	60	6	10	56	Nee	Nee
48	Zaandam	Fluitekruidweg 267	1508 AG	O	19,5	66	B	60	6	10	56	Nee	Nee
49	Zaandam	Fluitekruidweg 269	1508 AG	O	19,5	66	B	60	6	10	56	Nee	Nee
50	Zaandam	Fluitekruidweg 275	1508 AG	N	19,5	66	B	60	6	5	61	Ja	Nee
51	Zaandam	Fluitekruidweg 277	1508 AG	N	19,5	66	B	60	6	5	61	Ja	Nee
52	Zaandam	Fluitekruidweg 279	1508 AG	O	19,5	67	B	60	7	6	61	Ja	Nee
53	Zaandam	Fluitekruidweg 281	1508 AH	O	22,5	68	B	60	8	8	60	Nee	Nee
54	Zaandam	Fluitekruidweg 283	1508 AH	O	22,5	68	B	60	8	8	60	Nee	Nee

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
4 juli 2023
Kenmerk
IenW/BSK-2023/161595

	Woonplaats	Adres	Postcode	Gevel-oriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streef-waarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Gevelisolatie-onderzoek?	Inschrijving kadaster?
55	Zaandam	Fluitekruidweg 285	1508 AH	O	22,5	68	B	60	8	8	60	Nee	Nee
56	Zaandam	Fluitekruidweg 287	1508 AH	O	22,5	67	B	60	7	10	57	Nee	Nee
57	Zaandam	Fluitekruidweg 289	1508 AH	O	22,5	67	B	60	7	10	57	Nee	Nee
58	Zaandam	Fluitekruidweg 291	1508 AH	O	22,5	67	B	60	7	10	57	Nee	Nee
59	Zaandam	Fluitekruidweg 293	1508 AH	O	22,5	67	B	60	7	10	57	Nee	Nee
60	Zaandam	Fluitekruidweg 295	1508 AH	N	22,5	66	B	60	6	5	61	Ja	Nee
61	Zaandam	Fluitekruidweg 297	1508 AH	N	22,5	66	B	60	6	5	61	Ja	Nee
62	Zaandam	Fluitekruidweg 299	1508 AH	N	22,5	67	B	60	7	6	61	Ja	Nee
63	Zaandam	Fluitekruidweg 301	1508 AH	N	22,5	67	B	60	7	6	61	Ja	Nee
64	Zaandam	Fluitekruidweg 303	1508 AH	O	22,5	68	B	60	8	6	62	Ja	Nee
65	Zaandam	Fluitekruidweg 305	1508 AH	O	25,5	69	B	60	9	7	62	Ja	Nee
66	Zaandam	Fluitekruidweg 307	1508 AH	O	25,5	69	B	60	9	7	62	Ja	Nee
67	Zaandam	Fluitekruidweg 309	1508 AH	O	25,5	69	B	60	9	7	62	Ja	Nee
68	Zaandam	Fluitekruidweg 311	1508 AH	O	25,5	67	B	60	7	9	58	Nee	Nee
69	Zaandam	Fluitekruidweg 313	1508 AH	O	25,5	67	B	60	7	9	58	Nee	Nee
70	Zaandam	Fluitekruidweg 315	1508 AH	O	25,5	67	B	60	7	9	58	Nee	Nee
71	Zaandam	Fluitekruidweg 317	1508 AH	O	25,5	67	B	60	7	9	58	Nee	Nee
72	Zaandam	Fluitekruidweg 319	1508 AH	N	25,5	67	B	60	7	6	61	Ja	Nee
73	Zaandam	Fluitekruidweg 321	1508 AH	N	25,5	67	B	60	7	6	61	Ja	Nee
74	Zaandam	Fluitekruidweg 323	1508 AH	N	25,5	67	B	60	7	6	61	Ja	Nee

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
4 juli 2023
Kenmerk
IenW/BSK-2023/161595

	Woonplaats	Adres	Postcode	Gevel-oriëntatie	Waarneemhoogte (m)	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Categorie saneringsobject	Streef-waarde (dB)	Overschrijding streefwaarde (dB)	Geluidafname maatregel (dB)	Geluidsbelasting na maatregel (dB)	Gevelisolatie-onderzoek?	Inschrijving kadaster?
75	Zaandam	Fluitekruidweg 325	1508 AH	N	25,5	67	B	60	7	6	61	Ja	Nee
76	Zaandam	Fluitekruidweg 327	1508 AH	O	25,5	68	B	60	8	6	62	Ja	Nee
77	Zaandam	Fluitekruidweg 89	1508 AC	N	19,5	66	B	60	6	12	54	Nee	Nee
78	Zaandam	Fluitekruidweg 99	1508 AC	N	19,5	66	B	60	6	10	56	Nee	Nee
79	Zaandam	Pinksterbloemweg 221	1508 BS	N	19,5	66	B	60	6	9	57	Nee	Nee
80	Zaandam	Pinksterbloemweg 223	1508 BS	N	19,5	66	B	60	6	9	57	Nee	Nee
81	Zaandam	Pinksterbloemweg 233	1508 BS	N	22,5	66	B	60	6	8	58	Nee	Nee
82	Zaandam	Pinksterbloemweg 235	1508 BS	N	22,5	66	B	60	6	8	58	Nee	Nee
83	Zaandam	Pinksterbloemweg 237	1508 BT	N	22,5	66	B	60	6	8	58	Nee	Nee
84	Zaandam	Pinksterbloemweg 239	1508 BT	N	22,5	66	B	60	6	8	58	Nee	Nee
85	Zaandam	Pinksterbloemweg 241	1508 BT	N	22,5	66	B	60	6	8	58	Nee	Nee
86	Zaandam	Pinksterbloemweg 243	1508 BT	N	22,5	67	B	60	7	8	59	Nee	Nee
87	Zaandam	Pinksterbloemweg 245	1508 BT	N	22,5	67	B	60	7	8	59	Nee	Nee
88	Zaandam	Pinksterbloemweg 255	1508 BT	N	25,5	66	B	60	6	7	59	Nee	Nee
89	Zaandam	Pinksterbloemweg 257	1508 BT	N	25,5	66	B	60	6	7	59	Nee	Nee
90	Zaandam	Pinksterbloemweg 259	1508 BT	N	25,5	66	B	60	6	7	59	Nee	Nee
91	Zaandam	Pinksterbloemweg 261	1508 BT	N	25,5	66	B	60	6	7	59	Nee	Nee
92	Zaandam	Pinksterbloemweg 263	1508 BT	N	25,5	66	B	60	6	7	59	Nee	Nee
93	Zaandam	Pinksterbloemweg 265	1508 BT	N	25,5	68	B	60	8	7	61	Ja	Nee
94	Zaandam	Pinksterbloemweg 267	1508 BT	N	25,5	68	B	60	8	7	61	Ja	Nee

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
4 juli 2023
Kenmerk
IenW/BSK-2023/161595

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

ir. W. Soede

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

4 juli 2023

Kenmerk

IenW/BSK-2023/161595



bijlage 4

Deze bijlage behoort bij artikel 4 en artikel 5 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 4 juli 2023 met kenmerk IenW/BSK-2023/161595.

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

Datum
4 juli 2023

Kenmerk
IenW/BSK-2023/161595

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
16435	130936,09	517641,76	69,7	67,5	-2,2
16436	130871,52	517565,41	70,0	67,6	-2,4
16437	130803,12	517492,52	70,7	68,2	-2,5
16438	130730,01	517424,36	69,7	67,1	-2,6
16439	130652,49	517361,20	64,6	62,1	-2,5
16440	130571,68	517302,34	64,1	61,6	-2,5
16441	130487,67	517248,20	64,8	62,3	-2,5
16442	130399,69	517200,78	65,3	62,9	-2,4
16443	130309,80	517156,98	66,1	63,8	-2,3
16444	130218,76	517115,60	65,6	63,6	-2,0
16445	130127,36	517075,04	66,8	65,3	-1,5
16446	130037,18	517031,85	67,3	66,7	-0,6
16447	129947,91	516986,79	67,0	66,8	-0,2
16448	129859,78	516939,54	67,6	67,5	-0,1
16449	129772,06	516891,53	68,0	67,9	-0,1
16450	129686,29	516840,13	68,7	68,6	-0,1
16579	124957,88	505103,95	63,1	63,0	-0,1
16587	124892,48	504461,31	68,7	68,6	-0,1
16588	124844,92	504373,34	68,9	68,8	-0,1
16589	124794,60	504286,93	69,0	68,8	-0,2
16590	124741,05	504202,52	68,9	67,5	-1,4
16591	124683,25	504120,93	68,9	66,8	-2,1
16592	124622,94	504041,19	68,5	66,3	-2,2
16593	124558,85	503964,43	68,7	66,5	-2,2
16594	124492,35	503889,77	68,9	66,8	-2,1
16595	124425,16	503815,71	68,8	66,9	-1,9
16596	124363,87	503736,75	69,1	68,3	-0,8
16597	124310,48	503652,23	66,1	65,8	-0,3
16598	124266,63	503562,41	61,3	60,7	-0,6
16599	124231,21	503468,97	60,3	59,9	-0,4
16600	124204,83	503372,56	58,1	57,9	-0,2
16601	124187,44	503274,17	56,1	56,0	-0,1
16603	124119,32	503089,27	52,7	52,6	-0,1
16604	124068,66	503003,31	53,7	53,6	-0,1
16618	117593,88	496967,99	67,8	67,4	-0,4
16619	117511,27	497024,33	68,6	67,8	-0,8
16620	117425,77	497076,16	70,3	68,8	-1,5
16621	117338,25	497124,45	70,7	68,7	-2,0
16622	117248,25	497168,03	70,6	67,1	-3,5
16623	117155,11	497204,42	71,0	66,9	-4,1
16624	117060,34	497236,20	71,1	66,9	-4,2
16625	116964,00	497262,89	70,7	66,6	-4,1
16626	116865,85	497281,93	70,8	66,8	-4,0

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
16627	116767,10	497297,64	70,9	67,6	-3,3
16628	116668,03	497311,23	71,1	70,3	-0,8
16629	116569,06	497325,54	71,1	70,9	-0,2
16631	116371,14	497354,31	66,4	66,3	-0,1
16632	116272,18	497368,70	62,3	62,1	-0,2
16633	116173,54	497384,96	61,7	61,6	-0,1
16634	116077,19	497411,51	61,4	61,3	-0,1
16636	115890,34	497482,84	59,1	59,0	-0,1
16637	115798,16	497521,30	59,4	59,3	-0,1
16715	115768,45	497393,42	57,4	57,3	-0,1
16716	115863,79	497363,92	57,5	57,3	-0,2
16717	115957,35	497328,61	59,6	59,5	-0,1
16718	116051,16	497294,09	58,4	58,2	-0,2
16719	116147,97	497269,14	58,5	58,4	-0,1
16720	116246,59	497252,81	59,3	59,1	-0,2
16721	116345,55	497238,45	59,3	59,1	-0,2
16722	116444,50	497223,98	58,6	58,3	-0,3
16723	116543,48	497209,75	58,4	58,1	-0,3
16724	116642,47	497195,55	58,0	57,0	-1,0
16725	116741,24	497179,93	57,6	55,1	-2,5
16726	116839,98	497164,10	57,3	54,1	-3,2
16727	116937,97	497144,28	57,1	53,5	-3,6
16728	117032,81	497120,85	57,6	53,5	-4,1
16729	117122,86	497089,99	57,8	53,6	-4,2
16730	117209,69	497053,32	57,8	54,2	-3,6
16731	117295,30	497012,74	58,5	55,5	-3,0
16732	117376,30	496968,26	59,6	56,9	-2,7
16733	117457,72	496918,94	60,8	58,9	-1,9
16734	117534,58	496862,57	64,9	63,6	-1,3
16738	117277,78	496583,19	66,0	65,9	-0,1
16747	117376,52	496448,96	65,9	65,8	-0,1
16963	124473,36	503035,33	52,3	52,2	-0,1
16964	124399,20	503101,12	51,9	51,8	-0,1
16965	124322,20	503164,05	50,2	50,1	-0,1
16966	124313,44	503262,24	55,4	55,3	-0,1
16967	124329,13	503360,81	57,2	57,0	-0,2
16968	124357,34	503456,75	57,1	56,9	-0,2
16969	124398,62	503547,82	57,9	57,5	-0,4
16970	124450,29	503633,42	59,2	58,5	-0,7
16971	124511,27	503712,55	59,0	57,9	-1,1
16972	124576,92	503788,01	59,0	57,7	-1,3
16973	124643,33	503862,82	58,1	56,9	-1,2
16974	124707,82	503939,28	60,4	59,0	-1,4
16975	124769,23	504018,20	58,6	57,5	-1,1
16976	124826,24	504100,34	59,8	58,7	-1,1
16977	124888,81	504177,88	59,8	59,3	-0,5
16978	124947,33	504259,00	65,3	65,2	-0,1
16979	125010,03	504336,71	65,9	65,8	-0,1
16983	125295,95	504608,87	62,7	62,6	-0,1
16987	125222,66	504872,98	65,9	65,8	-0,1
17116	129754,01	516722,05	69,3	69,2	-0,1

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
4 juli 2023

Kenmerk
IenW/BSK-2023/161595

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
17117	129836,41	516779,13	69,4	69,3	-0,1
17118	129922,30	516825,51	65,8	65,7	-0,1
17119	130006,44	516869,94	65,3	65,0	-0,3
17120	130095,85	516917,82	65,5	64,7	-0,8
17121	130185,54	516958,53	65,1	63,5	-1,6
17122	130278,33	517000,44	63,6	61,7	-1,9
17123	130369,44	517042,39	62,9	60,8	-2,1
17124	130458,43	517087,98	62,9	60,6	-2,3
17125	130544,65	517138,66	64,0	61,5	-2,5
17126	130629,27	517191,99	70,1	67,4	-2,7
17127	130710,19	517250,76	69,8	67,2	-2,6
17128	130788,79	517312,62	70,1	67,6	-2,5
17129	130863,11	517379,44	70,5	67,9	-2,6
17130	130933,49	517450,51	69,7	67,2	-2,5
17131	131001,89	517523,40	68,0	66,0	-2,0
29229	118249,16	497042,59	67,9	67,8	-0,1
29230	118203,82	496953,53	68,4	68,3	-0,1
29235	117742,75	496860,71	66,6	66,5	-0,1
29236	117659,08	496913,94	67,8	67,7	-0,1
29237	117609,48	496803,78	68,5	68,3	-0,2
29238	117665,24	496729,04	67,8	67,7	-0,1
29239	117662,47	496632,56	67,5	67,4	-0,1
34967	118244,55	496779,25	66,8	66,7	-0,1
36361	131206,00	518287,77	67,1	67,0	-0,1
36362	131123,38	518230,88	65,6	65,5	-0,1
36363	131065,49	518149,22	65,1	65,0	-0,1
36364	131016,67	518061,65	63,5	63,2	-0,3
36366	131105,76	517897,27	70,3	70,2	-0,1
36367	131055,31	517809,43	69,7	69,3	-0,4
36368	130998,73	517724,54	69,9	68,3	-1,6
36369	131078,16	517607,55	67,4	66,2	-1,2
36370	131141,92	517685,21	68,4	67,8	-0,6
36371	131224,22	517741,17	66,5	66,2	-0,3
36372	131297,46	517807,92	65,1	64,9	-0,2
36373	131351,10	517892,44	63,9	63,7	-0,2
36374	131394,50	517981,97	63,8	63,7	-0,1

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

4 juli 2023

Kenmerk

IenW/BSK-2023/161595

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 4 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 4 juli 2023 met kenmerk IenW/BSK-2023/161595.

Op de hiernavolgende kaarten (6 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

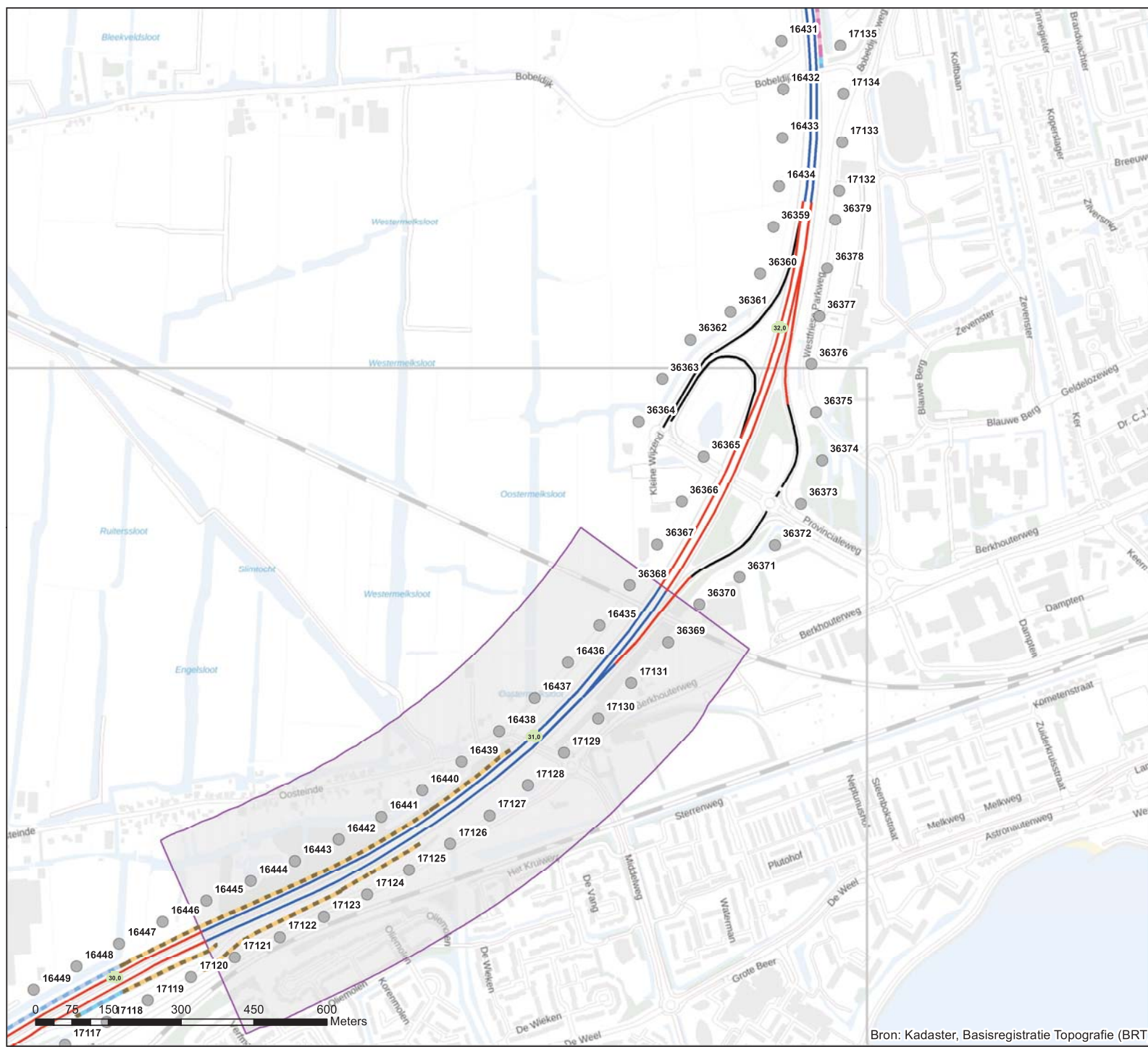
4 juli 2023

Kenmerk

IenW/BSK-2023/161595

Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

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



**Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG WNN A7 / A8 OSP**

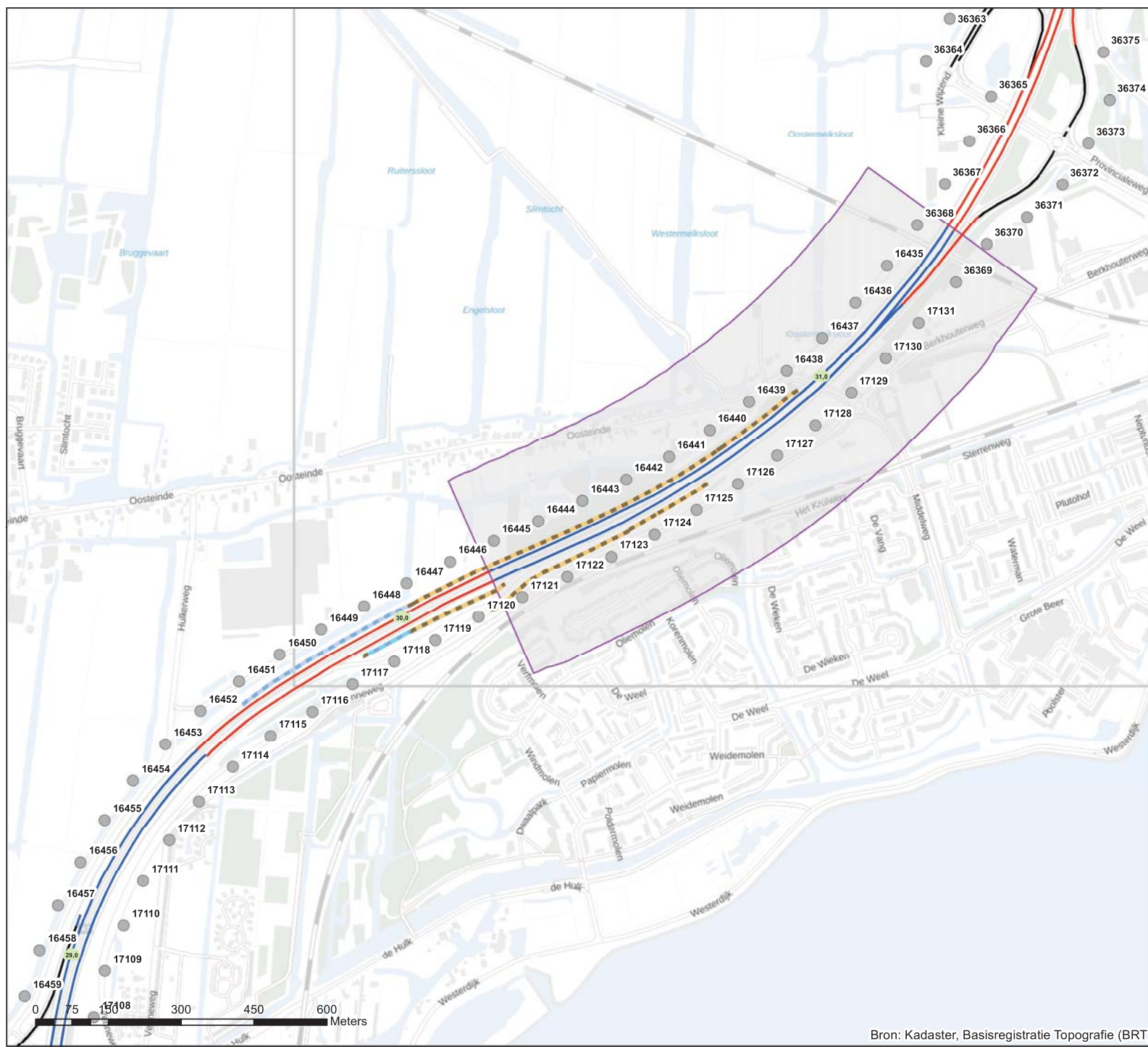
Schaal: 1:7.500
Datum: 28-6-2022
Pagina 1 van 6



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

- Legenda**
- Hoogte geluidsscherp- of wal**
- 1 tot 2 meter
 - 2 tot 3 meter
 - 3 tot 4 meter
- Wegdektypes register**
- DAB
 - ZOAB
 - 2LZOAB
- Referentiepunten - nummer
- ▭ Inpassingsgebied stap 3
- ▭ Projectgebied
- Hectometerpunten per km



**Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG WNN A7 / A8 OSP**

Schaal: 1:7.500
Datum: 28-6-2022
Pagina 2 van 6

Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)

Bijlage stap 3-1: Afschermende objecten

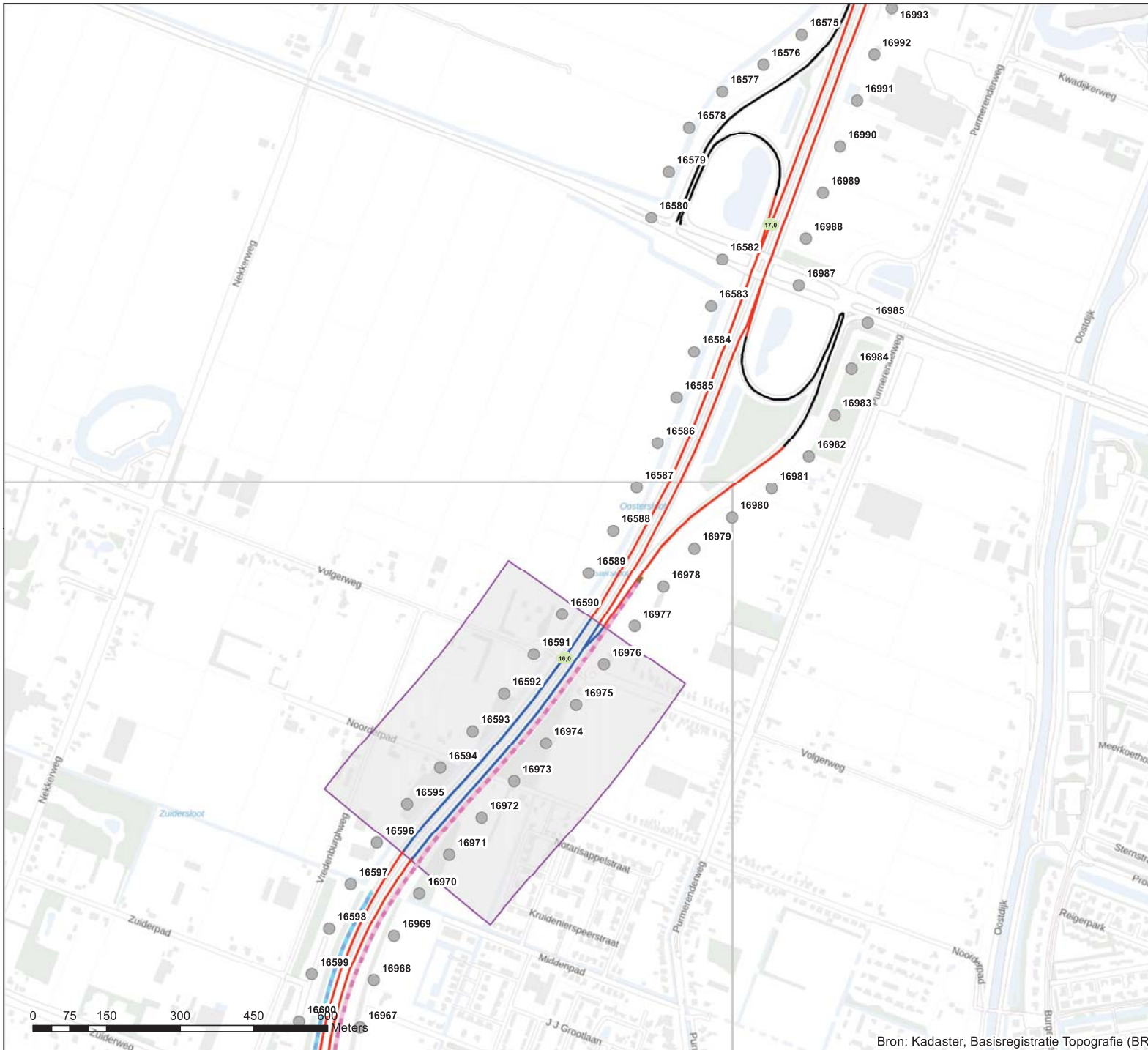
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

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

Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG WNN A7 / A8 OSP

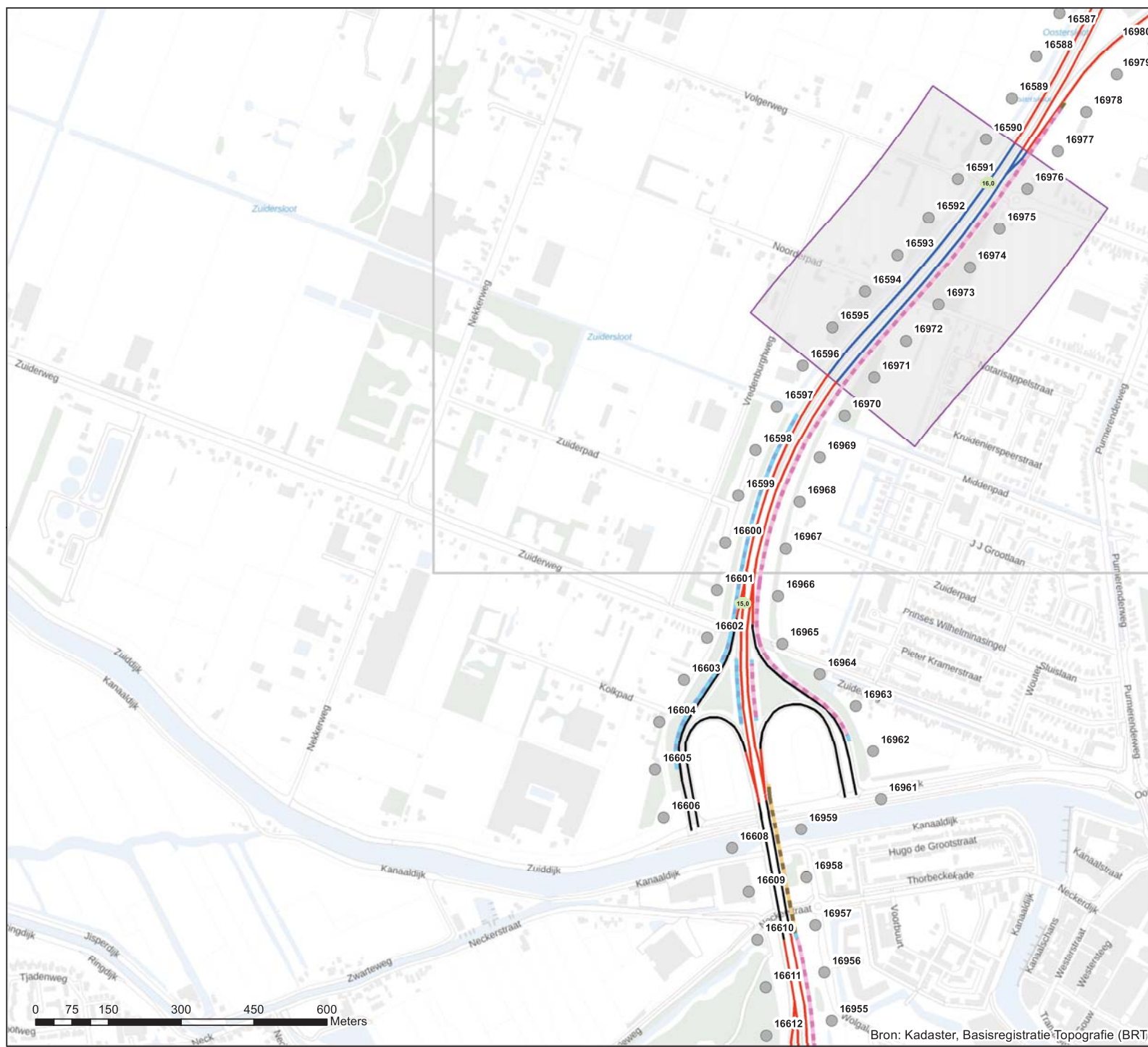
Schaal: 1:7.500
Datum: 28-6-2022
Pagina 3 van 6



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
- Wegdektypes register**
- DAB
 - ZOAB
 - 2LZOAB
 - DGD-A
- Referentiepunten - nummer
 - ▭ Inpassingsgebied stap 3
 - ▭ Projectgebied
 - Hectometerpunten per km



**Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG WNN A7 / A8 OSP**

Schaal: 1:7.500
Datum: 28-6-2022
Pagina 4 van 6



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
- 6 tot 7 meter
- 7 tot 8 meter
- 8 tot 9 meter

Wegdektypes register

- DAB
- ZOAB
- 2LZOAB

- Referentiepunten - nummer
- ▭ Inpassingsgebied stap 3
- ▭ Projectgebied
- Hectometerpunten per km



**Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG WNN A7 / A8 OSP**

Schaal: 1:7.500
Datum: 28-6-2022
Pagina 5 van 6



Bijlage stap 3-1: Afscherpende objecten

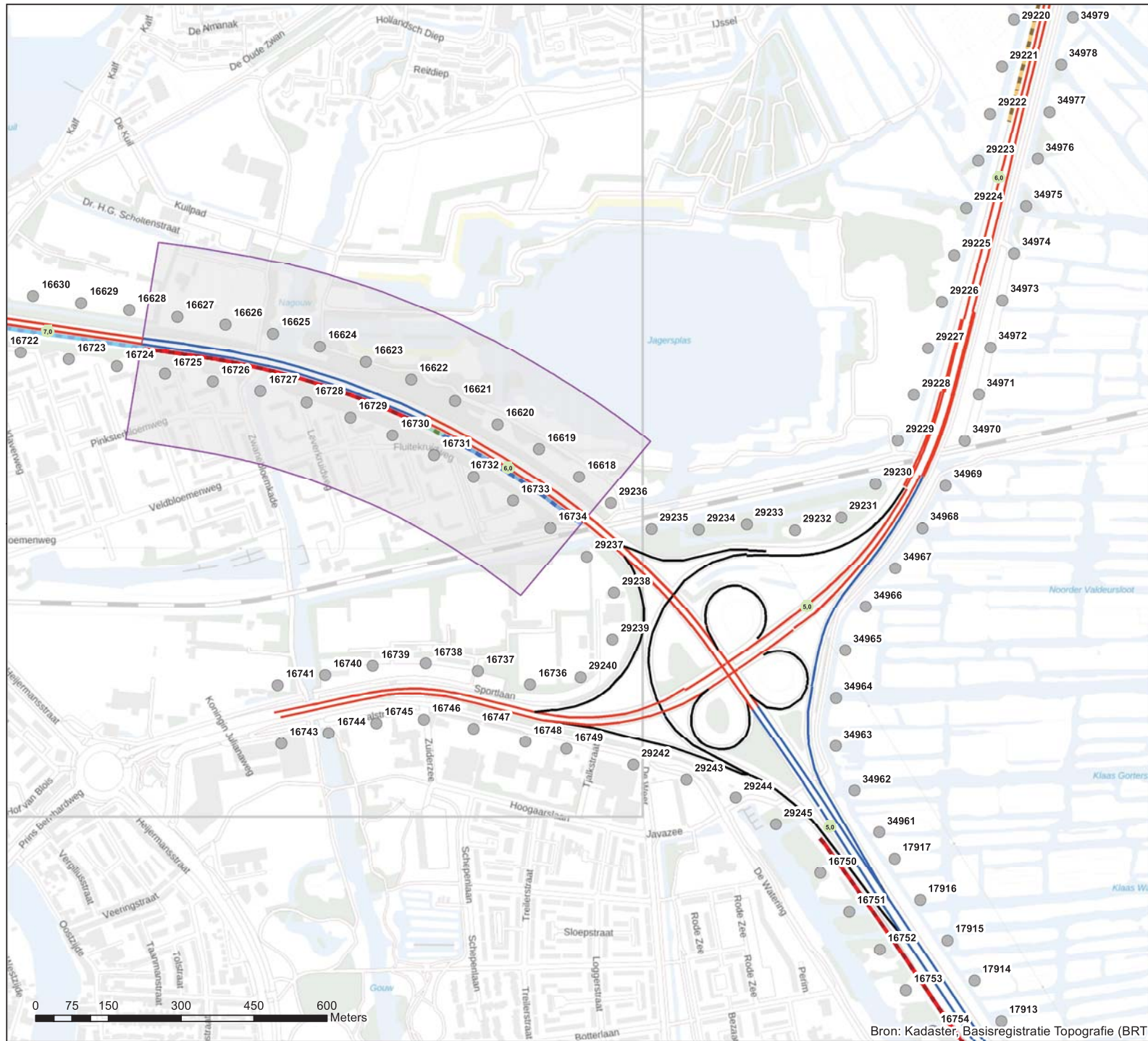
Legenda

Hoogte geluidscherm- of wal

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

Wegdektypes register

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



Akoestisch onderzoek op referentiepunten
MJPG WNN A7 / A8 OSP

Schaal: 1:7.500
Datum: 28-6-2022
Pagina 6 van 6



Bron: Kadaster, Basisregistratie Topografie (BRT)



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

bijlage 6

Deze bijlage behoort bij het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 4 juli 2023 met kenmerk IenW/BSK-2023/161595.

In de hiernavolgende Nota van Antwoord zijn de op het ontwerpbesluit ingebrachte zienswijzen beantwoord.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Wegen en Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

4 juli 2023

Kenmerk

IenW/BSK-2023/161595



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nota van Antwoord

op de zienswijzen op het voornemen tot het
vaststellen van het **Saneringsplan**
Rijkswegen West-Nederland Noord
A7, A8, N9 en A10
en het wijzigen van de geluidproductieplafonds

Zienswijzen A7, A8 en A10

Project: Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord
A7, A8, N9 en A10

Datum: Definitief 21 april 2023

Opsteller: Bureau Sanering Verkeerslawaaï

1. Inleiding

Saneringsplan

Sinds 1 juli 2012 zijn er nieuwe geluidsregels voor rijkswegen opgenomen in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Op een aantal locaties in Nederland is vastgesteld dat er onwenselijk hoge geluidsbelastingen heersen voor omwonenden. Om dit terug te brengen, stelt Rijkswaterstaat een aantal saneringsplannen op. Het opstellen van deze plannen wordt verzorgd door het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) van Rijkswaterstaat. Vervolgens worden, na inspraak en vaststelling van deze plannen, de hierin vastgestelde maatregelen uitgevoerd (eveneens door het MJPG).

Het saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10 heeft betrekking op diverse wegvakken van de A7, A8, N9 en A10 in de provincie Noord-Holland. Met dit plan wordt voor deze wegvakken invulling gegeven aan de voor Rijkswaterstaat verplichte geluidsanering langs rijkswegen.

Uit het akoestisch onderzoek bij het saneringsplan (zie bijlage 4 bij het saneringsplan) is gebleken dat in het plangebied saneringsobjecten zoals woningen aanwezig zijn. Door het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen voldoet de geluidsbelasting op een aantal saneringsobjecten aan de streefwaarde. De objecten waar de geluidsbelasting bij volledige benutting van het eventueel verlaagde geluidproductieplafond hoger blijft dan 60 dB, worden na het onherroepelijk worden van het besluit tot vaststelling van dit plan onderzocht op benodigde gevelisolatie om het wettelijk vastgelegde maximale geluidsniveau in de woning te halen.

Omdat in het saneringsplan geluidbeperkende maatregelen zijn opgenomen, worden tegelijkertijd met de vaststelling van het saneringsplan tevens de geluidproductieplafonds verlaagd op de in het akoestisch onderzoek opgenomen referentiepunten (zie bijlage 5 bij het saneringsplan).

Resultaten terinzagelegging

Op 13 oktober 2022 is de openbare kennisgeving van het voornemen tot vaststellen van het saneringsplan (ontwerpbesluiten van 11 oktober 2022) gepubliceerd in de Staatscourant. Er is sprake van twee ontwerpbesluiten; namelijk één voor de vaststelling van het saneringsplan voor zover dat betrekking heeft op de A7, A8 en A10, en één voor de vaststelling van het saneringsplan voor zover dat betrekking heeft op de wijziging van de saneringsplannen West-Nederland Noord 1 en West-Nederland Noord 2 voor een drietal wegvakken van de N9.

De kennisgeving van de ontwerpbesluiten is omstreeks die datum tevens gepubliceerd in diverse lokale bladen.

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen op het voornemen ging in op vrijdag 14 oktober 2022 en bedroeg zes weken. Gedurende deze termijn heeft het voornemen ter inzage gelegen bij Bureau Sanering Verkeerslawaaï.

Op het voornemen tot vaststelling van het saneringsplan voor zover dat betrekking heeft op de wegvakken van A7, A8 en A10, zijn negen zienswijzen ingediend bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Er is een ontvangstbevestiging verstuurd naar de indieners van de zienswijzen.

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. De zienswijzen leiden niet tot wijziging van het saneringsplan. Hierna is per onderdeel een reactie opgenomen op de individuele zienswijzen.

Algemene opmerking vooraf

In de hiernavolgende 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 ' $L_{den,GPP}$ ').

**Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10**

2. Beantwoording zienswijzen

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
1	1.1	Geluid-berekening	<p>Indiener vraagt zich af hoe de geluidsberekening plaatsvindt en hoe tot een jaargemiddelde wordt gekomen. Indiener vraagt zich af of de nachtelijke uren of de windrichting meetellen.</p>	<p>Voor het berekenen van de waarde van de jaargemiddelde geluidsbelasting (weergegeven als 'L_{den}') is de rekenmethode voorgeschreven die in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is opgenomen (Bijlage III, Standaardrekenmethode 2). De uitgangspunten voor deze berekening zijn samengevat in bijlage A bij het akoestisch onderzoek. De berekening vindt plaats met behulp van computermodellen van de betreffende rijksweg en zijn omgeving.</p> <p>De modellen houden rekening met diverse omgevingsfactoren zoals gebouwen en hoogteverschillen in het terrein, en met de gemiddelde weersomstandigheden (inclusief windrichting) door middel van een meteocorrectie. Tevens zijn twee correctiefactoren van toepassing voor het geluid in de avond- en in de nachtperiode. Voor de berekening van het L_{den} wordt het etmaal daarom opgedeeld in drie periodes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dagperiode: 07:00-19:00 uur; • Avondperiode 19:00-23:00 uur; • Nachtperiode 23:00-07:00 uur. <p>Vervolgens wordt per periode het 'equivalente geluidsniveau' (L_{eq}) over een heel jaar bepaald, uitgedrukt in dB. Bij de waarden van het L_{eq} in de avond- en de nachtperiodes wordt vervolgens een correctiefactor van respectievelijk 5 en 10 dB opgeteld. De reden hiervan is dat een bepaald geluidsniveau in de avond en de nacht door het verminderen van geluiden uit de omgeving als hinderlijker wordt ervaren dan het geluid overdag. Een andere reden is dat het voor het tegengaan van eventuele slaapverstoring gedurende de nacht van belang is het nachtelijke aandeel in de totale geluidsbelasting het zwaarst te laten meewegen.</p> <p>Ten slotte worden de berekende jaargemiddelde L_{eq}-niveaus voor de dag-, avond- en nachtperiode, inclusief de bijbehorende correctiefactoren, bij elkaar opgeteld tot de waarde van de jaargemiddelde geluidsbelasting L_{den}.</p> <p>Eventuele variaties in geluidsniveaus gedurende het etmaal werken zodoende wel door in de waarde van de jaargemiddelde geluidsbelasting, maar vormen geen afzonderlijk toetscriterium.</p>	Nee
	1.2	Overlast in de wijk	<p>Indiener constateert dat in de wijk al jaren overlast wordt ervaren van de A7, waarbij gemeente en Rijkswaterstaat naar elkaar verwijzen. Indiener spreekt de hoop uit dat de ingediende zienswijze ertoe leidt dat er eindelijk eens iets gaat gebeuren.</p>	<p>In grote lijnen is de bescherming tegen geluidshinder door rijkswegen als volgt wettelijk geregeld (via hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder). Sinds 1 juli 2012 gelden er geluidproductieplafonds (GPP's) langs rijkswegen en is Rijkswaterstaat verplicht om jaarlijks te monitoren of het geluid van het wegverkeer onder de geldende geluidproductieplafonds blijft. Hiermee wordt voorkomen dat de geluidproductie ongebreideld groeit met het elk jaar toenemende wegverkeer.</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>Wanneer een dreigende overschrijding van de geluidproductieplafonds wordt vastgesteld, onderzoekt Rijkswaterstaat verplicht of het mogelijk is om die met een geluidmaatregel te voorkomen. Als dat niet mogelijk is, wordt onderzocht of de woningen waarop de geluidsbelasting toeneemt in aanmerking komen voor geluidsisolatie.</p> <p>Rijkswaterstaat voert daarnaast geluidonderzoek uit als er in het kader van een project wijzigingen aan de rijksweg worden doorgevoerd. In dat verband is het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn van belang. Momenteel ligt de planuitwerking hiervan stil als gevolg van de stikstofproblematiek. Zodra Rijkswaterstaat deze planstudie weer oppakt, zal worden onderzocht of de wijzigingen in het project leiden tot meer geluid bij woningen.</p> <p>In dergelijke geluidonderzoeken aan de rijksweg is het de (wettelijk voorgeschreven) doelstelling om te onderzoeken of er maatregelen doelmatig zijn om het geluid weer terug te brengen tot de situatie voorafgaand aan het project waarin wordt voldaan aan de geluidproductieplafonds. Het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn heeft dus niet tot doel woonwijken stiller te maken.</p> <p>De gemeente is in het algemeen aan zet bij de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk en heeft in het kader van een bestemmingsplan de plicht geluidonderzoek te doen.</p> <p>Naast bovenstaande onderzoeksverplichtingen is in de Wet milieubeheer een eenmalige saneringsoperatie opgenomen om te onderzoeken of de situatie van hoogbelaste woningen langs rijkswegen kan worden verbeterd. Dit gebeurt voor alle rijkswegen in Nederland en wordt uitgevoerd door het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). Binnen dit programma worden saneringsplannen opgesteld en (na vaststelling) uitgevoerd voor alle rijkswegen waar dit nog voor nodig is.</p> <p>Voor het deel van de A7 waarlangs de woning van indiener ligt, is in het saneringsplan vastgesteld dat een stiller wegdek een doelmatige saneringsmaatregel is. Hierdoor zal ook de geluidsbelasting op de woning van indiener afnemen. Omdat deze woning echter geen saneringsobject is, is in het akoestisch onderzoek niet precies uitgerekend met hoeveel decibel (dB) de geluidsbelasting op deze woning zal afnemen (zie ook deelreactie 1.3 voor nadere informatie over saneringsobjecten). Ingeschat wordt dat de afname op de woning van indiener ongeveer 2 dB zal bedragen.</p> <p>Ten slotte kan een gemeente er vrijwillig voor kiezen om bij een bestaande woonwijk bovenwettelijke geluidmaatregelen te treffen om de geluidssituatie te verbeteren. Als een gemeente hiervoor kiest en hiervoor geld ter beschikking stelt, kan in sommige gevallen worden bekeken of de extra maatregelen gecombineerd kunnen worden met de uitvoering van het saneringsplan of bij een verbeteringsproject aan een rijksweg.</p>	

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
	1.3	Overlast op dakterras	<p>Indiener constateert bij noordwestenwind en tijdens de ochtend- of avondspits veel overlast bij het zitten op het dakterras. Dergelijke piekbelastingen zouden doorslaggevend moeten zijn voor de beoordeling van de geluidshinder dan een jaargemiddelde waarde van de geluidsbelasting.</p>	<p>De rijksweg is in de omgeving als geluidbron aanwezig. Bepaalde weersomstandigheden (windrichting en in dit geval westelijke wind) en het tijdstip (spitsperiodes) kunnen tijdelijk voor meer hinderbeleving zorgen. De variatie in windrichting is in de berekening verwerkt doordat een standaard meteo-correctie wordt gehanteerd; de variatie in verkeersdruk is in de berekening verwerkt doordat er een jaargemiddelde is gehanteerd.</p> <p>De werkelijke geluidsbelasting van een rijksweg zal gedurende het etmaal fluctueren, maar dat is niet maatgevend voor een toetsing aan de normen. Dergelijke variaties werken wel door in de jaargemiddelde geluidsbelasting. Omdat ook de geluidnormen gebaseerd zijn op jaargemiddelde hinderscores, werken de piekbelastingen waar indiener de meeste hinder van ondervindt indirect wel door in de beoordeling.</p> <p>In een saneringsplan zoals het voorliggende kunnen uitsluitend maatregelafwegingen worden gemaakt voor saneringsobjecten langs rijkswegen. Saneringsobjecten zijn woningen en sommige andere geluidsgevoelige objecten waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond hoger is dan een bepaalde drempelwaarde (in de meeste gevallen 65 dB) (zie voor een nadere toelichting § 2.4 van bijlage A bij het akoestisch onderzoek). Toetsing van de drempelwaarden vindt plaats ter plaatse van de gevel van de woningen (zoals voorgeschreven in de wettelijke rekenmethode).</p> <p>De buitenruimte (in dit geval het dakterras) rondom de woning maakt voor de wet geen onderdeel uit van de woning. Het is daarom helaas niet mogelijk om de op het dakterras ervaren hinder te betrekken in de maatregelafwegingen voor het saneringsplan.</p>	Nee
	1.4	Geluidswal	<p>Indiener constateert dat er een geluidswal langs de A7 ligt ter hoogte van de wijk. Deze levert weinig op. Is deze misschien verzakt?</p>	<p>Langs de toerit ligt een geluidwal, aan het einde van de toerit ter hoogte van de woning van indiener gaat de wal over in een geluidscherm. De hoogte van de wal en het scherm zijn ingemeten in 2012, die hoogtes zitten opgenomen in het geluidregister rijkswegen en zijn ook zo verwerkt in de berekening.</p> <p>Uit de berekeningen blijkt dat de eerstelijns bebouwing (de woningen die ten opzichte van de rijksweg vooraan staan) hier circa 5 dB geluidreductie heeft van de grondwal/geluidscherm. De woning van indiener ligt verder naar achteren en daar heeft de geluidwal wat minder effect: maximaal 1 dB.</p> <p>Uit een onderzoek door ingenieursbureau DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. uit 2019, in opdracht van de gemeente Hoorn, is gebleken dat de hoogte van de wal voldoet aan de hoogte die deze op grond van het geluidregister rijkswegen dient te hebben.</p>	Nee

**Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10**

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
2	2.1	Cumulatie van geluid	Indiener ervaart steeds meer overlast van het geluid van de A7, verzorgingsplaats "De Koggen", de provinciale weg (Vennweg) en het spoor Amsterdam - Hoorn en constateert dat de cumulatie van dit geluid de gezondheid niet ten goede komt.	De cumulatie van geluid vanuit meerdere bronnen kan inderdaad leiden tot meer ervaren overlast dan van alleen het geluid dat afkomstig is van de rijksweg. In een saneringsplan zoals het voorliggende, kunnen echter uitsluitend maatregelafwegingen worden gemaakt voor het geluid van de rijksweg op saneringsobjecten langs rijkswegen. Saneringsobjecten zijn woningen en sommige andere geluidsgevoelige objecten waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond hoger is dan een bepaalde drempelwaarde (in dit geval: 65 dB) (zie voor een nadere toelichting § 2.4 van bijlage A bij het akoestisch onderzoek). Andere geluidbronnen zoals de verzorgingsplaats en de provinciale weg worden binnen dit programma niet meegenomen. Het Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10 gaat enkel in op de rijkswegen. Parallel hieraan wordt een saneringsplan opgesteld voor de rijksspoorwegen. Als daar aanleiding toe is wordt daarbij tevens de samenloop tussen rijkswegen en rijksspoorwegen onderzocht. Voor de woning van indiener en omliggende woningen is geen sprake van geluidsanering ten gevolge van het spoor; er is daarom geen aanleiding om samenloop te onderzoeken.	Nee
	2.2	Gebrek aan overzicht	Indiener vindt het steeds lastiger om overzicht te houden in de informatie over werkzaamheden van RWS. Indiener constateert dat er verschillende projecten lopen zoals de Corridor Studie, de geluidsanering en het project A7/A8. De geluidsanering was oorspronkelijk onderdeel van dit project maar nu niet meer.	Zoals in het saneringsplan is aangegeven (zie § 1.2 van de Toelichting) zijn de wegvakken van de A7, A8 en A10 die worden meegenomen in voorliggend saneringsplan tevens onderdeel van het Project A7/A8 Amsterdam - Hoorn. Het was de bedoeling dat de geluidsanering van deze wegvakken zou worden meegenomen en afgehandeld in dit project. De Corridor Studie Amsterdam - Hoorn was de voorloper van het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn. Zoals indiener in de zienswijze terecht aangeeft is de planning van het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn op dit moment echter te onzeker. De wettelijke termijn voor het indienen van een saneringsplan eindigt echter op 31 december 2023. Om die redenen is besloten de geluidsanering van de wegvakken af te handelen met een afzonderlijk saneringsplan via het Meerjarenprogramma Geluidsanering. De betreffende wegvakken zijn daarom onderdeel van dit saneringsplan. Het eindresultaat van het saneringsplan zal te zijner tijd weer als uitgangspunt gelden voor het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn, wanneer dit weer zal worden hervat.	Nee
	2.3	Doortrekken bronmaatregel	Indiener is het niet eens met de uitkomst van de geluidsberekening, waaruit blijkt dat de woning voldoet aan de geluideisen. Indiener verzoekt de geplande bronmaatregel tussen km 30,2 en km 31,4 door te trekken langs de verzorgingsplaats "De Koggen" tot km 29,0.	De bronmaatregel zoals is voorgesteld, wordt getroffen voor de woningen aan de overzijde van de A7 langs de Oosteinde. Dit zijn saneringsobjecten (zie ook deelreactie 2.1). De woningen in de wijk van indiener hebben geen geluidsbelastingen die hoger zijn dan de drempelwaarde voor sanering. Ze zijn dus geen saneringsobjecten en komen niet in aanmerking voor saneringsmaatregelen. Voor het bepalen van de maatregelen voor de saneringsobjecten wordt een wettelijk verplichte doelmatigheidstoets toegepast zodat de kosten van de maatregelen in verhouding staan tot de te verwachten geluidsreductie. Deze doelmatigheidsafweging is uitgevoerd volgens de daarvoor geldende regelingen. Het doel hiervan is om tot	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de geluidreducerende maatregelen te komen.</p> <p>Beknopt is de werkwijze van de doelmatigheidsafweging als volgt. Om zoveel mogelijk verspreiding van het geluid tegen te gaan, wordt eerst gekeken of er bronmaatregelen (stiller wegdek) en vervolgens overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wallen) mogelijk zijn. Hiervan wordt een doelmatigheidstoets (kosten-batenanalyse) gemaakt.</p> <p>De doelmatigheid van een geluidbeperkende maatregel wordt bepaald per cluster van saneringsobjecten dat van één aaneengesloten bronmaatregel en/of overdrachtsmaatregel profiteert. De bronmaatregel tussen km 30,2 en km 31,4 is de uitkomst van de maatregelafweging voor de saneringsobjecten aan het Oosteinde, ten noorden van de A7 (zie § 4.6 van het akoestisch onderzoek). De lengte van de maatregel is afgestemd op de benodigde akoestische effectiviteit van de maatregel voor deze saneringsobjecten.</p> <p>Aan de zuidzijde van de A7, waar de woning van indiener ligt, liggen als gezegd geen saneringsobjecten. Het uitbreiden van het cluster met onder meer de woning van indiener om zodoende tot een langere doelmatige bronmaatregel te kunnen komen, is daarom niet mogelijk.</p> <p>Zie voor een nadere toelichting op deze werkwijze § 4.1 t/m § 4.3 van het akoestisch onderzoek en bijlage A bij het akoestisch onderzoek, waarin een samenvatting is gegeven van de werkwijze voor het uitvoeren van doelmatigheidsafwegingen voor geluidmaatregelen.</p>	
	2.4	Verzorgingsplaats	Indiener heeft begrepen dat de verzorgingsplaats "De Koggen" wordt afgesloten en vraagt of de slecht onderhouden gedeeltelijke geluidswal bij het afsluiten zal worden verhoogd en naar het noorden en zuiden aanéén wordt gesloten.	<p>Het klopt inderdaad dat de verzorgingsplaats wordt gesloten. De sluiting is voorzien in het jaar 2025.</p> <p>De grondwal bij de verzorgingsplaats wordt meegenomen in het reguliere onderhoud door Rijkswaterstaat. Er is op dit moment geen reden deze wal op te hogen of aan te passen. Uit een onderzoek door ingenieursbureau DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. uit 2019, in opdracht van de gemeente Hoorn, is gebleken dat de hoogte van de wal voldoet aan de hoogte die deze op grond van het geluidregister rijkswegen dient te hebben.</p> <p>Zodra het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn de planstudie weer oppakt, zal worden onderzocht of de wijzigingen in dat project leiden tot meer geluid bij woningen. Als dat het geval is, zal worden onderzocht of er maatregelen doelmatig zijn om de toename van het geluid te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Wanneer dat nodig is, zal dan ook worden beoordeeld of de bestaande grondwallen moeten worden aangepast.</p>	Nee

**Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10**

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
3	3.1	Bestaande geluidsschermen	<p>Indiener constateert dat het traject km 15,5-16,1 wordt voorzien van stil asfalt. Indiener meent dat onvoldoende rekening is gehouden met de reflectie-effecten van het bestaande in glas uitgevoerde geluidsscherm en met de weersomstandigheden op zowel de woningen ter hoogte van het geplande stil asfalt, als op de overige woningen aan de westzijde van de weg tot aan Vredenburgweg en Nekkerweg (gebied Nekkerzoom).</p>	<p>Op de genoemde locatie is aan weerszijden van de A7 een hellend, transparant geluidsscherm aanwezig van ongeveer 4 à 4,5 meter hoog. Aan de westzijde loopt dit van ongeveer km 14,7 tot ongeveer km 15,4, aan de oostzijde van ongeveer km 14,7 tot ongeveer km 16,2. Deze schermen zijn ook opgenomen in het geluidregister rijkswegen. Vanwege het feit dat beide schermen onder een hellingshoek zijn geplaatst, zijn ze in het geluidregister rijkswegen opgenomen met een reflectiecoëfficiënt van 20%. Daarmee is tot uitdrukking gebracht dat de helling van het scherm zorgt voor een absorberende werking van het scherm voor woningen aan de andere zijde van de rijksweg. Doordat de schermen achterover hellend zijn geplaatst, wordt het geluid van de rijksweg dat op de schermen invalt omhoog gereflecteerd, het effect van deze reflectie aan de overzijde van de weg ter plaatse van de woningen is dan ook verwaarloosbaar.</p> <p>In het geluidmodel voor het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan zijn deze schermen op basis van deze karakteristieken overgenomen uit het geluidregister rijkswegen. Daarmee is dus op de juiste wijze rekening gehouden met het reflecterende effect van de hellend geplaatste schermen.</p> <p>Conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is in het geluidmodel ook voor het overige rekening houden met relevante omgevingsfactoren en tevens met de gemiddelde weersomstandigheden door middel van een meteocorrectie.</p> <p>Daarmee is in het akoestisch onderzoek voldoende rekening gehouden met de specifieke omstandigheden van zowel de woningen ter hoogte van het geplande stil asfalt, als de overige woningen aan de westzijde van de A7 in het gebied Nekkerzoom.</p>	Nee
	3.2	Dilatatievoegen	<p>Indiener constateert dat het dorp Zuidoostbeemster en de wijken Hazepolder en Weidevenne (Purmerend) overlast ervaren van het 'geroffel' van de dilatatievoegen op het kunstwerk over het Noord-Hollands Kanaal. Dit effect wordt versterkt door de hogere ligging van het viaduct. Indiener vraagt om maatregelen of passend onderhoud om de dilatatievoegen geluidsarm te maken.</p>	<p>Voegovergangen kunnen in een aantal gevallen specifieke geluidhinder veroorzaken. Ze zijn echter niet in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 opgenomen, omdat de geluidspieken die de voegovergangen veroorzaken dermate kortstondig zijn dat die niet van invloed zijn op het jaargemiddelde geluidsniveau (L_{den}). Dat betekent dat er in de geluidberekeningen die voor het saneringsplan zijn uitgevoerd, geen rekening mee is gehouden.</p> <p>In 2012 is groot onderhoud uitgevoerd aan de brug en zijn stille voegen aangebracht. Daarmee worden klachten over gedreun of geroffel in het algemeen opgelost. Op het moment dat groot onderhoud wordt gepland, worden de voegovergangen opnieuw geïnspecteerd.</p>	Nee

**Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10**

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
	3.3	Aanleggen stil asfalt	<p>Indiener meent dat in het kader van de leefbaarheid qua geluidsdruk van de A7 in de genoemde woonwijken stil asfalt van Purmerend Zuid tot Noord dient te worden aangelegd. Het gaat om het hele gebouwde gebied waar de snelheid 100 km/uur of hoger is, een lengte van ongeveer 4 km.</p>	<p>In grote lijnen is de bescherming tegen geluidshinder door rijkswegen als volgt wettelijk geregeld (via hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder).</p> <p>Sinds 1 juli 2012 gelden er geluidproductieplafonds (GPP's) langs rijkswegen en is Rijkswaterstaat verplicht om jaarlijks te monitoren of het geluid van het wegverkeer onder de geldende geluidproductieplafonds blijft. Hiermee wordt voorkomen dat de geluidproductie ongebreideld groeit met het elk jaar toenemende wegverkeer. Wanneer een dreigende overschrijding van de geluidproductieplafonds wordt vastgesteld, onderzoekt Rijkswaterstaat verplicht of het mogelijk is om die met een geluidmaatregel te voorkomen. Als dat niet mogelijk is, wordt onderzocht of de woningen waarop de geluidsbelasting toeneemt in aanmerking komen voor geluidsisolatie.</p> <p>Het meest recente gepubliceerde nalevingsverslag is dat over het jaar 2021. Hieruit is gebleken dat er op de locatie van de indieners geen sprake is van een (dreigende) plafondoverschrijding. Het nalevingsverslag is via internet te raadplegen op https://open.overheid.nl/documenten/ronl-83503d3f9de5bb38080560b2e48215eb9353359c/pdf.</p> <p>Naast bovenstaande onderzoeksverplichting is in de Wet milieubeheer een eenmalige saneringsoperatie opgenomen om te onderzoeken of de situatie van hoogbelaste woningen langs rijkswegen kan worden verbeterd. Dit gebeurt voor alle rijkswegen in Nederland en wordt uitgevoerd door het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). Binnen dit programma worden saneringsplannen opgesteld en (na vaststelling) uitgevoerd voor alle rijkswegen waar dit nog voor nodig is.</p> <p>Een saneringsplan is dus niet bedoeld als integraal verbeterplan voor de geluidssituatie bij alle woningen langs de rijksweg. Maatregelen in een saneringsplan zijn bedoeld om de geluidsbelastingen op zogeheten saneringsobjecten terug te dringen. Saneringsobjecten zijn woningen en sommige andere geluidsgevoelige objecten met een geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond die hoger is dan de wettelijke drempelwaarde daarvoor. Voor de meeste woningen bedraagt de drempelwaarde 65 dB. Een saneringsplan is daarom gericht op het zoveel mogelijk terugdringen van geluidsbelastingen op de woningen met de hoogste geluidsbelastingen langs de rijksweg.</p> <p>Langs het deel van de A7 dat in het voorliggende saneringsplan is opgenomen, liggen drie saneringsobjecten (alle woningen), alle aan de westzijde van de A7. Voor deze drie saneringsobjecten is in het saneringsplan geconcludeerd dat een stiller wegdek een doelmatige saneringsmaatregel is. De reikwijdte van het saneringsplan beperkt zich daarom tot deze saneringsobjecten en de genoemde maatregel.</p>	Nee

**Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10**

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
4	4.1	Eerdere zienswijze	Indieners verwijzen in algemene zin naar een eerder ingediende zienswijze/inpassingseis met betrekking tot de Verbreding A7 Amsterdam-Hoorn (9-12-2020).	<p>De eerder ingediende zienswijze is binnengekomen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER voor het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn uit 2020. De Reactienota zienswijzen Voornemen ProjectMER A7/A8 Amsterdam - Hoorn is in juni 2021 gepubliceerd. Daarin is de genoemde zienswijze beantwoord. Deze beantwoording wordt om die reden, en ook omdat genoemde notitie in deze procedure niet aan de orde is, hier niet herhaald. Over het verband tussen het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn en het voorliggende saneringsplan kan wel het volgende worden opgemerkt:</p> <p>Zoals ook in het saneringsplan is aangegeven (zie § 1.2 van de Toelichting) zijn de wegvakken van de A7, A8 en A10 die worden meegenomen in voorliggend saneringsplan, onderdeel van het Project A/7A8 Amsterdam - Hoorn. Het was de bedoeling dat de geluidsanering van deze wegvakken zou worden meegenomen en afgehandeld in dit project. De planning van dit project is op dit moment echter te onzeker. De wettelijke termijn voor het indienen van een saneringsplan eindigt echter op 31 december 2023. Om die redenen is besloten de geluidsanering van de wegvakken af te handelen met een afzonderlijk saneringsplan via het Meerjarenprogramma Geluidsanering. De betreffende wegvakken zijn daarom onderdeel van dit saneringsplan. Het eindresultaat van het saneringsplan, waaronder de verlaagde geluidproductieplafonds als gevolg van de te treffen saneringsmaatregel (een stiller wegdek), zal te zijner tijd weer als uitgangspunt gelden voor het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn, wanneer dit weer zal worden hervat.</p>	Nee
	4.2	Uitbreiding van scope	Indieners constateren dat MJPG zich richt op enkele adressen. Indieners menen dat door uitstel van de verbreding van de A7 de geluidsoverlast slechts fragmentarisch wordt aangepakt en vragen daarom om uitbreiding van de scope van MJPG naar alle adressen.	<p>Een saneringsplan is niet bedoeld als integraal verbeterplan voor de geluidssituatie bij alle woningen langs de rijksweg. Maatregelen in een saneringsplan zijn bedoeld om de geluidsbelastingen op zogeheten saneringsobjecten terug te dringen. Saneringsobjecten zijn woningen en sommige andere geluidsgevoelige objecten met een geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond die hoger is dan de wettelijke drempelwaarde daarvoor (zie ook het vervolg van deze beantwoording). Een saneringsplan gaat daarom uitsluitend om het terugdringen van geluidsbelastingen op woningen met de hoogste geluidsbelastingen langs de rijksweg door het toepassen van doelmatige maatregelen. Het voorliggende saneringsplan kan daarom ook niet worden uitgebreid met (afwegingen voor) maatregelen voor alle overige woningen langs de rijksweg. Zoals in deelreactie 4.1 is aangegeven, zal in het kader van het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn wel akoestisch onderzoek plaatsvinden voor alle geluidsgevoelige objecten binnen de invloedssfeer van de rijksweg die als gevolg van het project met een toename van de geluidsbelasting te maken zouden kunnen krijgen.</p> <p>Indieners gaan verder uitgebreid in op de voorgeschiedenis van de geluidsaneringsoperatie aan de westzijde van de A7. Hierover, en over het verband daarvan met het huidige saneringsplan, wordt ter informatie nog het volgende opgemerkt.</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>De gemeenten waren tot 1 juli 2012 verantwoordelijk voor de sanering van wegverkeerslawaaï; ook van dat van rijkswegen. De prioriteit lag toen bij de zogenoemde A-lijstwoningen. Dit zijn woningen waarvan de gemeente had bepaald dat de geluidsbelasting vanwege de te saneren weg op 1 maart 1986 65 dB(A) (als 'etmaalwaarde') of hoger was, en dat de enige saneringsmaatregel die voor die woningen in aanmerking kwam gevelisolatie was. De destijds zo genoemde B-lijstwoningen hadden een lagere prioriteit en kwamen in de meeste gevallen later aan de beurt. B-lijstwoningen zijn woningen waarvan de gemeente had bepaald dat de geluidsbelasting vanwege de te saneren weg op 1 maart 1986 hoger was dan 60 dB(A) (eveneens als 'etmaalwaarde'), maar lager dan 65 dB(A) en dat de enige saneringsmaatregel die voor die woningen in aanmerking kwam gevelisolatie was. Uiteindelijk hadden gemeenten voor alle woningen op de A- en B-lijsten gevelisolatiemaatregelen moeten treffen, maar dat is voor sommige woningen op de A-lijst en veel woningen op de B-lijst nog niet gebeurd.</p> <p>Een deel van de woningen van indieners is destijds opgenomen op de B-lijst, omdat de geluidsbelasting op deze woningen vanwege de A7 in 1986 volgens de gemeente 61 dB(A) bedroeg. De destijds eveneens door de gemeente bepaalde 'toekomstige geluidsbelasting in 2010' vanwege de A7 op deze woningen bedroeg 65 dB(A); die waarde was indicatief voor het niveau waarop de gevelisolatiemaatregelen mogelijk zouden worden gedimensioneerd als de gemeente voor deze woningen een saneringsprogramma zou vaststellen. Wanneer de gemeente daadwerkelijk een saneringsprogramma voor de woningen zou hebben vastgesteld, zou daar de definitieve waarde van de geluidsbelasting in zijn bepaald waarop vervolgens de gevelisolatie moest worden gebaseerd; deze waarde zou dan zijn bepaald op basis van een prognose van 10 jaar na datum saneringsprogramma. Zo'n saneringsprogramma is echter nooit opgesteld.</p> <p>Sinds 1 juli 2012 valt zowel de beheersing als de sanering van het geluid van wegverkeer op rijkswegen en hoofdspoorwegen onder hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en is de sanering van rijkswegen ondergebracht bij Rijkswaterstaat (en van hoofdspoorwegen bij ProRail). Rijkswaterstaat moet voor alle wegvakken van rijkswegen waarvoor dat nog niet was gebeurd (alsnog) een saneringsplan opstellen en indienen bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat (artikel 11.56, Wet milieubeheer). Dat moet uiterlijk op 31 december 2023 zijn gebeurd. De minister stelt vervolgens de plannen en de maatregelen daarin vast.</p> <p>Bij het inwerkingtreden van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer zijn eveneens van rechtswege geluidproductieplafonds (GPP's) ingevoerd langs alle rijkswegen in Nederland, waarbij de verkeersomvang in 2008 als uitgangspunt is genomen, met een geluidruimte van 1,5 dB om kleine fysieke wijzigingen of autonome groei van het verkeer mee te kunnen opvangen (artikel 11.45, Wet milieubeheer). De geluidproductieplafonds zijn opgenomen in het geluidregister rijkswegen.</p>	

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>Deze geluidproductieplafonds zijn ook van belang voor het vaststellen of woningen of sommige andere geluidsgevoelige objecten langs een nog te saneren wegvak van een rijksweg een saneringsobject zijn waarvoor maatregelen moeten worden afgewogen in het saneringsplan.</p> <p>In hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer worden drie categorieën saneringsobjecten langs een rijksweg onderscheiden (artikel 11.57, Wet milieubeheer; zie voor een nadere toelichting § 2.4 van bijlage A bij het akoestisch onderzoek):</p> <ul style="list-style-type: none"> A. woningen en andere geluidsgevoelige objecten die op grond van artikel 88 van de Wet geluidhinder, zoals dat luidde voor 1 januari 2007, tijdig zijn gemeld, voor zover deze nog niet zijn gesaneerd, en de geluidsbelasting vanwege de rijksweg bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds hoger is dan 60 dB; B. woningen en in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, waarvan de geluidsbelasting vanwege de rijksweg bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds hoger is dan 65 dB; C. woningen en in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens die liggen langs een wegvak dat in bijlage 4 bij het Besluit geluid milieubeheer is aangewezen en die een geluidsbelasting vanwege de rijksweg bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds ondervinden die hoger is dan 55 dB. <p>In het saneringsplan zijn aan de westzijde van het te saneren wegvak ter hoogte van Zuidoostbeemster drie saneringsobjecten gelegen, zie § 4.7 en § 4.8 van het akoestisch onderzoek bij het saneringsplan. Alle drie vallen ze in categorie B. Twee daarvan zijn in het verleden door de gemeente aangemeld als saneringsobject maar nog niet gesaneerd. Deze vallen daarom tevens in categorie A.</p> <p>Het te saneren wegvak van de A7 ter hoogte van Zuidoostbeemster is niet aangewezen in bijlage 4 bij het Besluit geluid milieubeheer, zodat saneringsobjecten van de categorie C langs dit wegvak niet voorkomen.</p> <p>Het onderscheid tussen A- en B-lijstwoningen wordt onder de Wet milieubeheer daarom niet meer gemaakt; beide lijsten zijn samengevoegd tot één 'lijst gemelde objecten' die als uitgangspunt dient voor het bepalen welke saneringsobjecten vallen in de categorie 'Sanering A'.</p> <p>In het saneringsplan is een bronmaatregel voorzien die invloed heeft op de geluidproductieplafonds ter plaatse van de woningen van indieners. Deze geluidproductieplafonds zullen met het effect van de bronmaatregel worden verlaagd. Daardoor zal ook de geluidsbelasting vanwege de A7 op de meeste woningen van indieners worden verminderd. De gewijzigde geluidproductieplafonds en bijbehorende brongegevens worden opgenomen in het geluidregister rijkswegen.</p>	

**Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10**

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>Het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn zal te zijner tijd onderzoeken wat de effecten zijn op het geluid vanwege de verwachte toename van het wegverkeer ten gevolge van het project, en of er maatregelen doelmatig zijn om te kunnen blijven voldoen aan de lager vastgestelde geluidproductieplafonds.</p>	
	4.3	WOB-verzoek en aansprakelijkstelling	<p>Indieners verwijzen naar een WOB-verzoek, waaruit blijkt dat de geluidsbelasting op deze en vele andere adressen ter plaatse jarenlang onnauwkeurig en/of onjuist is geadmistreerd waardoor de geluidsbelasting ter plaatse minder urgent is gekwalificeerd. Indieners constateren dat daardoor eerdere actie is uitgebleven.</p> <p>Indieners stellen de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aansprakelijk voor alle directe en indirecte schade en kosten, waaronder, maar niet beperkt tot, maatregelen op adressen van ondergetekenden voor het matigen van de geluidsoverlast. Indieners menen dat de stelling in de brochure "dat deze kosten niet worden vergoed" alleen kan gelden als de wet was gevolgd, waar in dat geval maatregelen van bewoners onnodig waren geweest.</p> <p>Indieners vragen om bevestiging van de aansprakelijkheid en om de schade gezamenlijk vast te stellen en dit te investeren in een extra effectieve oplossing.</p>	<p>Aangezien de wettelijke procedures zijn gevolgd en er geen wettelijke verplichtingen zijn overtreden, is er geen aanleiding om in te gaan op de aansprakelijkheidsstelling.</p> <p>Op de voorgeschiedenis van de saneringsoperatie langs het betreffende wegvak is in deelreactie 4.2 al ingegaan.</p>	Nee
	4.4	Doelmatigheids-criterium	<p>Indieners constateren dat enkel aangepast asfalt is gepland en menen dat hiervoor het doelmatigheids criterium is toegepast. Door hierbij alleen de 'oude MJPG-adressen' mee te nemen is dit naar hun mening niet efficiënt en niet doelmatig.</p>	<p>Zoals in deelreactie 4.2 al is aangegeven, kunnen in een saneringsplan zoals het voorliggende, uitsluitend maatregelafwegingen worden gemaakt voor saneringsobjecten langs rijkswegen. In deelreactie 4.2 is toegelicht welke woningen dat betreft. Dat zijn in dit geval in totaal drie saneringsobjecten, alle woningen. Voor deze woningen is in het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan een saneringsmaatregel afgewogen. De wettelijke bepalingen voor een saneringsplan laten niet toe dat ook niet-saneringsobjecten in de maatregelafwegingen worden betrokken.</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>Het saneringsplan is erop gericht te zorgen dat geluid bij of in de woningen die een saneringsobject zijn wordt verminderd tot een aanvaardbaar niveau. Voor het bepalen van de maatregelen wordt inderdaad een doelmatigheidstoets toegepast zodat de kosten van de maatregelen in verhouding staan tot de te verwachten geluidsreductie op de saneringsobjecten. Deze doelmatigheidsafweging is uitgevoerd volgens de daarvoor geldende wettelijke regelingen. Het doel hiervan is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de geluidreducerende maatregelen te komen.</p> <p>Beknopt is de werkwijze van de doelmatigheidsafweging als volgt. Om zoveel mogelijk verspreiding van het geluid tegen te gaan wordt eerst gekeken of er bronmaatregelen (stiller wegdek) en vervolgens overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of – wallen) mogelijk zijn. Hiervan wordt een doelmatigheidstoets (kosten-batenanalyse) gemaakt.</p> <p>Uit het onderzoek is gebleken dat een bronmaatregel een doelmatige maatregel is voor de drie saneringsobjecten. Twee van deze objecten zijn woningen van indieners van deze zienswijze. De woningen van de andere indieners zijn geen saneringsobject omdat de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds niet hoger zijn dan de wettelijke drempelwaarde daarvoor. Voor deze woningen kan daarom geen maatregelafweging worden opgenomen in het saneringsplan.</p>	
	4.5	Geluidswal	<p>Indieners wensen een geluidswal van 6 meter hoog aan de westkant van de A7 op een strook grond van circa 6 meter breed aan de meest westelijke zijde ter hoogte van Zuidoostbeemster. Realisatie van de wal dient in samenspraak en samenwerking met omwonenden plaats te vinden. Zo is na latere verbreding van de A7 geen nieuwe actie nodig en kan de aansprakelijkheidsstelling vervallen.</p>	<p>Zoals in deelreacties 4.1 en 4.4 is aangegeven kan een saneringsplan slechts maatregelafwegingen bevatten voor de saneringsobjecten langs het te saneren wegvak. Een doelmatige maatregel voor deze saneringsobjecten (zoals hier het geval is) leidt tot verlaging van de geluidproductieplafonds. Deze verlaagde geluidproductieplafonds zijn dan weer uitgangspunt voor het toekomstige project A7/A8 Amsterdam - Hoorn, wanneer dit weer wordt hervat.</p> <p>Maatregelafwegingen voor niet-saneringsobjecten, zoals de meeste woningen van indieners van deze zienswijze, kunnen niet in een saneringsplan worden opgenomen. Ook leent een saneringsplan zich er niet voor te anticiperen op eventueel benodigde maatregelen voor een toekomstig project. Het treffen van aanvullende (bovendoelmatige) maatregelen is binnen een saneringsplan geen reële mogelijkheid, omdat dit niet past in een eenduidige en objectieve onderbouwing van saneringsmaatregelen.</p> <p>De aanleg van een geluidswal van 6 meter hoog aan de westkant van de A7 zoals door indieners gevraagd is daarom in het kader van dit saneringsplan niet mogelijk.</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
	4.6	Opmerking	Geluidscherm en hoge bomen weg in verband met zon	Deze opmerking (letterlijk weergegeven) is geplaatst op een van de machtigingen die zijn gevoegd bij de zienswijze. Het is niet duidelijk wat indiener hiermee bedoelt, ook in relatie tot de andere onderdelen van de zienswijze. Als is bedoeld dat een bestaand geluidscherm zou moeten worden verwijderd, kan daar geen gevolg aan worden gegeven. Een saneringsplan is bedoeld geluidsbelastingen te verlagen door middel van bronmaatregelen (stiller wegdek) en/of afscherpende maatregelen (geluidschermen) als die doelmatig zijn. Het weghalen van een geluidscherm waardoor de geluidsbelasting juist zou toenemen kan daarom nooit een maatregel in een saneringsplan zijn.	Nee
5	5.1	Bepalen saneringsobjecten	<p>Indieners constateren na overleg met medewerkers van Rijkswaterstaat dat de clusters waarmee voor MJPG wordt gewerkt, zijn gebaseerd zijn op regelgeving uit de jaren tachtig. Indieners geven aan dat onder andere wordt gewerkt met de resultaten van bestemmingsplannen en aanmeldingen uit de tijd dat de bestrijding van geluidsoverlast nog een taak van de gemeenten was. Indieners constateren dat hierdoor met name in de Grote Waal een groot aantal woningen buiten de aanpak in het saneringsplan vallen omdat ze indertijd niet door de gemeenten zijn aangemeld als saneringsobject. De vigerende "wetgeving milieuwet 2012" voorziet hier volgens indieners niet in. Indieners verzoeken om de woningclusters te heroverwegen en aan te passen aan de huidige verkeersintensiteit en de bijbehorende geluidsoverlast. En zo het akoestisch onderzoek uit te voeren volgens de vigerende wetgeving.</p>	<p>Indieners zijn van mening dat er niet genoeg en ook niet de juiste woningen (door hen aangeduid met "clusters") zijn betrokken in de maatregelafwegingen voor het saneringsplan, omdat de bepaling van deze woningen op verouderde regelgeving zou zijn gebaseerd. Dat is echter niet het geval.</p> <p>Al sinds halverwege jaren 80 is er een wettelijke opgave voor geluidsanering. Grondslag voor het voorliggende saneringsplan is echter niet de regelgeving uit de jaren tachtig maar de Wet milieubeheer die in 2012 is aangepast voor het thema geluid langs rijkswegen. Bij de wijziging van de Wet milieubeheer in 2012 is de geluidsaneringsoperatie voor rijkswegen (en hoofdspoorwegen) overgeheveld vanuit de Wet geluidhinder en opnieuw vormgegeven. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering ervan is toen ook overgeheveld van de gemeenten naar Rijkswaterstaat. Gemeenten zijn wel nog steeds verantwoordelijk voor de geluidsanering van overige wegen (onder de Wet geluidhinder).</p> <p>Wat hetzelfde is gebleven in de geluidsaneringsoperatie voor rijkswegen onder de Wet milieubeheer, is dat saneringsmaatregelen alleen kunnen worden afgewogen voor saneringsobjecten. Dat zijn woningen en sommige andere geluidsgevoelige objecten met een geluidsbelasting vanwege de rijksweg bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds die hoger is dan een bepaalde drempelwaarde. Hierin worden drie categorieën onderscheiden (artikel 11.57, Wet milieubeheer; zie voor een nadere toelichting § 2.4 van bijlage A bij het akoestisch onderzoek) en bij de eerste categorie speelt de voormalige saneringsoperatie op grond van de Wet geluidhinder nog wel een rol:</p> <p>A. woningen en andere geluidsgevoelige objecten die op grond van artikel 88 van de Wet geluidhinder, zoals dat luidde voor 1 januari 2007, tijdig zijn gemeld, voor zover deze nog niet zijn gesaneerd, en de geluidsbelasting vanwege de rijksweg bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds hoger is dan 60 dB;</p> <p>B. woningen en in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, waarvan de geluidsbelasting vanwege de rijksweg bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds hoger is dan 65 dB;</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>C. woningen en in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens die liggen langs een wegvak dat in bijlage 4 bij het Besluit geluid milieubeheer is aangewezen en die een geluidsbelasting vanwege de rijksweg bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds ondervinden die hoger is dan 55 dB.</p> <p>Het te saneren wegvak van de A7 ter hoogte van Hoorn is niet aangewezen in bijlage 4 bij het Besluit geluid milieubeheer, zodat saneringsobjecten van de categorie C langs dit wegvak niet voorkomen.</p> <p>Uit het voorgaande blijkt dat woningen en andere geluidsgevoelige objecten die in het verleden door de gemeente als saneringsobject zijn aangemeld, ook onder de Wet milieubeheer een saneringsobject kunnen zijn (categorie A-saneringsobjecten). Daarnaast is een categorie B-saneringsobjecten toegevoegd die alle woningen en in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens omvat met een geluidsbelasting vanwege de rijksweg bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds van meer dan 65 dB. In het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan is op grond van deze criteria bepaald welke saneringsobjecten er langs het te saneren wegvak van de A7 ter hoogte van Hoorn aanwezig zijn (zie § 4.5 en § 4.6 van het akoestisch onderzoek). De bepaling van de saneringsobjecten in het saneringsplan heeft dus plaatsgevonden op basis van vigerende wetgeving en hoeft niet te worden herzien.</p>	
	5.2	Windrichting	Indieners constateren dat de te treffen maatregelen niet voldoende adequaat zijn bij alle windrichtingen.	<p>Het klopt dat de hinderbeleving van wegverkeersgeluid bij een specifieke windrichting of andere meteorologische omstandigheid (neerslag bijvoorbeeld) groter kan zijn dan bij andere weersomstandigheden. In de regelgeving wordt echter uitgegaan van de jaargemiddelde waarde van de geluidsbelasting (weergegeven met 'L_{den}'). Om voor de variatie in weersomstandigheden te corrigeren, wordt in de berekening daarvan onder meer een zogenoemde meteorocorrectie toegepast. De aanvaardbaarheid van een bepaalde geluidssituatie hangt daarom niet af van de maximale piekgeluiden die van tijd tot tijd kortstondig kunnen optreden.</p> <p>De berekeningen van de jaargemiddelde waarde van de geluidsbelasting zijn uitgevoerd volgens de rekenmethode die daarvoor is voorgeschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Bijlage III, Standaardrekenmethode 2). De uitgangspunten voor de berekeningen in dit akoestisch onderzoek zijn terug te vinden in bijlage A bij het akoestisch onderzoek. In de geluidberekening worden alle relevante omgevingskenmerken (zoals hoogte, harde of zachte bodem, gebouwen) meegenomen.</p> <p>Geluidmodellen zijn 3D-modellen waarin de ligging van de weg en de ligging van objecten zoals woningen ten opzichte van de weg wordt meegenomen. De modellen houden daarbij ook rekening met de gemiddelde weersomstandigheden door middel van een standaard meteorocorrectie.</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
	5.3	Maatregelen	Indieners wensen minimaal een verlenging van het stille wegdek in de richting van Amsterdam. Tevens wensen zij een adequate geluidswering in de plaats van de aarden wal uit 1980.	<p>In deelreactie 5.1 is uiteengezet dat in een saneringsplan alleen maatregelen kunnen worden afgewogen voor saneringsobjecten. In § 4.5 en § 4.6 van het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan is uiteengezet welke saneringsobjecten langs het te saneren wegdeel van de A7 ter hoogte van Hoorn aanwezig zijn. Dat zijn 14 woningen aan het Oosteinde aan de noordzijde van de A7 en twee woningen aan de Berkhouterweg aan de zuidzijde van de A7. De ligging van deze woningen is bepalend voor de lengte van de saneringsmaatregelen die in het saneringsplan kunnen worden afgewogen.</p> <p>Voor het bepalen van de saneringsmaatregelen wordt een wettelijk verplichte doelmatigheidstoets toegepast zodat de kosten van de maatregelen in verhouding staan tot de te verwachten geluidsreductie. Deze doelmatigheidsafweging is uitgevoerd volgens de daarvoor geldende regelingen.</p> <p>Beknopt is de werkwijze van de doelmatigheidsafweging als volgt.</p> <p>Om zoveel mogelijk verspreiding van het geluid tegen te gaan wordt eerst gekeken of er bronmaatregelen (stiller wegdek) en vervolgens overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of – wallen) mogelijk zijn. Hiervan wordt een doelmatigheidstoets (kosten-batenanalyse) gemaakt.</p> <p>De woningen van indieners liggen aan de zuidzijde van de A7, ter hoogte van de saneringsobjecten aan het Oosteinde (in § 4.6 van het rapport van het akoestisch onderzoek aangeduid met cluster A7_CL11). Op basis van de geluidsbelastingen op deze saneringsobjecten en op de iets noordelijker gelegen saneringsobjecten aan de Berkhouterweg aan de zuidzijde van de A7 (in § 4.5 van het rapport van het akoestisch onderzoek aangeduid met cluster A7_CL10) is voldoende budget beschikbaar voor een bronmaatregel van km 30,2 tot km 31,4. Die maatregel verlaagt ook de geluidsbelasting op de woningen van indieners. Een aanvullende overdrachtsmaatregel is voor beide clusters niet doelmatig. De bronmaatregel is hiermee de doelmatige saneringsmaatregel voor beide clusters.</p> <p>Maatregelafwegingen voor niet-saneringsobjecten, zoals de woningen in de wijk van indieners, kunnen niet in een saneringsplan worden opgenomen. Het treffen van aanvullende (bovendoelmatige) maatregelen is binnen het saneringsplan ook geen reële mogelijkheid, omdat dit niet past in een eenduidige en objectieve onderbouwing van saneringsmaatregelen.</p> <p>Het uitbreiden van de voorgestelde bronmaatregel richting Amsterdam en het doortrekken/opheven van de aarden wal aan de zuidzijde van de A7 kunnen daardoor niet als saneringsmaatregel aan het saneringsplan worden toegevoegd.</p>	Nee
	5.4	Verzorgingsplaats	Indieners vragen dat rustplaats "De Koggen" zo snel mogelijk wordt opgeheven en dat de geluidswering daar volledig en adequaat wordt gemaakt.	De verzorgingsplaats De Koggen wordt zoals ook door indieners gevraagd gesloten. De sluiting is voorzien in het jaar 2025.	Nee

**Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10**

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>De grondwal bij de verzorgingsplaats wordt meegenomen in het reguliere onderhoud door Rijkswaterstaat. Er is op dit moment geen reden om deze wal op te hogen of aan te passen. Uit het door indieners overgelegde onderzoek door ingenieursbureau DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. uit 2019, in opdracht van de gemeente Hoorn, is gebleken dat de hoogte van de wal voldoet aan de hoogte die deze op grond van het geluidregister rijkswegen dient te hebben (p. 24 van het rapport).</p>	
	5.5	Onderzoek DGMR	<p>Indieners vragen om het door DGMR uitgevoerde onderzoek ("Meetresultaten geluidsmetingen Grote Waal", 2019) in de Grote Waal in de overweging te betrekken. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Hoorn.</p>	<p>Zoals al eerder is gecommuniceerd met de gemeente Hoorn en vertegenwoordigers van de Belangengroep Stop Geluidoverlast Grote Waal, kan Rijkswaterstaat de resultaten van het onderzoek van DGMR niet betrekken bij het vaststellen van de geluidmaatregelen. In dit onderzoek zijn metingen uitgevoerd aan al het geluid dat van verschillende geluidsbronnen wordt ervaren. Het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan kan echter alleen betrekking hebben op het geluid van de rijksweg, en is uitgevoerd op basis van modelberekeningen. Deze berekeningen zijn uitgevoerd volgens de rekenmethode die daarvoor is voorgeschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Bijlage III, Standaardrekenmethode 2).</p> <p>De modelberekeningen voor het saneringsplan en de metingen die door DGMR zijn uitgevoerd zijn daarom niet een op een met elkaar vergelijkbaar. Daarbij spelen ook de volgende redenen nog een rol.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Om te kunnen bepalen of een woning een saneringsobject is, moet worden berekend of de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond hoger is dan de wettelijke drempelwaarde van (meestal) 65 dB. De geluidsbelasting bij volledige benutting van het geluidproductieplafond (zie voor een nadere toelichting op dit begrip § 2.6 van bijlage A bij het akoestisch onderzoek) kan niet worden gemeten omdat de werkelijke verkeersgegevens en andere gegevens van de weg doorgaans niet exact gelijk zijn aan de zogenoemde brongegevens die daarover in het geluidregister rijkswegen zijn opgenomen. 2. Het onderzoeken van (de effecten van) mogelijke geluidmaatregelen zonder gedetailleerde modelberekeningen is niet mogelijk (de maatregelen zijn immers nog niet aangebracht). <p>Overigens kan wel aan het meetrapport van DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. worden ontleend dat het onwaarschijnlijk is dat op basis van deze metingen alsnog geconcludeerd zou moeten worden dat er saneringsobjecten aanwezig zijn in de wijk Grote Waal, waarin de woningen van indieners liggen.</p> <p>In de grafiek waarin de gemeten geluidsniveaus van alle wegverkeersbronnen samen zijn weergegeven (figuur 7 op pagina 14 van het meetrapport), is te zien dat deze voor alle drie de meetposities ruimschoots beneden de drempelwaarde voor sanering van 65 dB liggen. Aangezien het in deze grafiek om het geluid van alle wegverkeersbronnen samen gaat, zou het aandeel daarin van de A7 tot lagere gemeten waarden hebben geleid (als dat aandeel apart zou zijn gemeten).</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>In tabel 2 op pagina 18 van het meetrapport wordt ook een berekende waarde van de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds vanwege de A7 ter hoogte van de Oliemolen gepresenteerd. Deze waarde ligt circa 2 dB hoger dan de berekende waarde op het betreffende adres in het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan (zoals weergegeven in bijlage D3 bij het akoestisch onderzoek).</p> <p>De twee uitgevoerde berekeningen zijn echter niet vergelijkbaar. Het waarneempunt dat DGMR voor de berekening heeft gehanteerd ligt op de grens van de tuin aan de rijkswegzijde (zie de figuur aan het begin van bijlage 1 bij het meetrapport) terwijl het waarneempunt in het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan op de gevel van de woningen ligt (zoals voorgeschreven in de wettelijke rekenmethode).</p> <p>Daardoor heeft DGMR verhoudingsgewijs op een veel kleinere afstand van de rijksweg de geluidsbelasting berekend zodat het logisch is dat de uitkomst hoger is. Dat is overigens geen tekortkoming in het rapport van DGMR. Het gekozen waarneempunt in dit rapport is logisch vanuit de doelstelling van het uitgevoerde onderzoek: vergelijken van de gemeten waarde (op dezelfde locatie) met een berekende waarde. Daarmee had het rapport wel een heel ander doel dan het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan, en dat heeft ertoe geleid dat de resultaten van beide onderzoeken niet vergelijkbaar zijn.</p> <p>Ook op basis van de uitgevoerde metingen en berekeningen door DGMR kan daarom niet worden geconcludeerd dat er in de wijk Grote Waal saneringsobjecten aanwezig zouden zijn.</p> <p>Het is bij Rijkswaterstaat bekend dat in de wijk de Grote Waal overlast wordt ondervonden van geluid. Mede daarom wordt de verzorgingsplaats De Koggen opgeheven, zoals hiervoor aangegeven.</p>	
6	6.1.	Categorie A	De geluidsbelasting op de woning van indiener is niet hoger dan de saneringsdrempel van 65 dB. Het is een stolp uit 1911 die waarschijnlijk niet is aangemeld door de gemeente. Indiener vraagt dit te herstellen en de woning op te nemen als saneringsobject van categorie A (waarvoor een drempelwaarde van 60 dB geldt), zodat de nodige aanpassingen aan de woning kunnen worden getroffen.	<p>De Wet milieubeheer onderscheidt drie mogelijke categorieën van saneringsobjecten waarvan er twee (categorieën A en B) van belang zijn voor deze locatie (zie voor meer uitleg over de verschillende categorieën saneringsobjecten § 2.4 van bijlage A bij het akoestisch onderzoek.)</p> <p>Om als saneringsobject van categorie A te kunnen worden aangemerkt moet een woning in het verleden door de gemeente voor sanering zijn aangemeld bij het toenmalige ministerie van VROM. Inderdaad geldt er dan een drempelwaarde van 60 dB voor de geluidsbelasting vanwege de rijksweg bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds. De woning van indiener is destijds echter niet aangemeld als saneringsobject. Sinds 1 januari 2009 is de lijst met gemelde objecten definitief en niet meer aan te passen. Het is daarom ook niet mogelijk om de woning van indiener alsnog als gemelde woning te beschouwen.</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>De geluidsbelasting vanwege de A7 bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds bedraagt 63 dB op de woning van indiener. Daarmee wordt inderdaad evenmin de drempelwaarde van 65 dB overschreden voor aanmerking als saneringsobject van categorie B. De woning van indiener is daarom terecht niet als saneringsobject aangemerkt in het saneringsplan.</p>	
6.2		Weerkaatsing	<p>Indiener constateert dat de aanwezige wal (gemaakt van hard en glad materiaal) aan de oostzijde van de A7 het geluid weerkaatst naar de zijde van de A7 waar de woning staat. Al sinds de plaatsing van de wal in 2004 wordt veel overlast ervaren van verkeerslawaai door bewoners van Noorderpad en Volgerweg, maar ook Zuiderpad en Nekkerweg. Indiener wenst hier een oplossing voor.</p>	<p>Op de genoemde locatie is langs de oostzijde van de A7 een hellend transparant geluidscherm aanwezig van ongeveer 4 à 4,5 meter hoog. Dit scherm is ook opgenomen in het geluidregister rijkswegen. Vanwege het feit dat het scherm onder een hellingshoek is geplaatst, is het in het geluidregister rijkswegen opgenomen met een reflectiecoëfficiënt van 20%. Daarmee is tot uitdrukking gebracht dat de helling van het scherm zorgt voor een absorberende werking van het scherm voor woningen aan de andere zijde van de rijksweg. Doordat het scherm achterover hellend is geplaatst, wordt het geluid van de rijksweg dat op het scherm invalt omhoog gereflecteerd, het effect van deze reflectie aan de overzijde van de weg ter plaatse van de woning van indiener is dan ook verwaarloosbaar.</p> <p>In het geluidmodel voor het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan is dit scherm op basis van deze karakteristieken rechtstreeks overgenomen uit het geluidregister rijkswegen. Daarmee is dus op de juiste wijze rekening gehouden met het reflecterende effect van het hellend geplaatste scherm aan de oostzijde van de A7. Het is daarom niet nodig daar een bijzondere voorziening voor te treffen in het saneringsplan.</p>	Nee
6.3		Maatregelen	<p>Indiener vindt verkeerslawaai verminderende maatregelen zeer wenselijk; zowel aanpassingen aan het wegdek als maatregelen naast de geluidsbron aan de westzijde van de A7. Indiener geeft aan dat er een groot verschil is in geluid achter de wal aan de oostzijde van de A7, of ter plaatse van de woning aan de westzijde van de A7. Het aan te brengen stille wegdek zou zowel naar het noorden als naar het zuiden moeten worden uitgebreid. Zodat de invloed van weersgesteldheid niet alsnog zorgt voor overlast door het lawaai.</p>	<p>In een saneringsplan zoals het voorliggende kunnen uitsluitend maatregelafwegingen worden gemaakt voor saneringsobjecten langs rijkswegen. Saneringsobjecten zijn woningen en sommige andere geluidsgevoelige objecten waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond hoger is dan een bepaalde drempelwaarde (ingeval van de woning van indiener 65 dB, zie ook deelreactie 6.1). Zoals in deelreactie 6.1 is aangegeven, is de woning van indiener geen saneringsobject. In het saneringsplan kan daarom geen maatregel worden afgewogen die specifiek voor de woning van indiener is bedoeld.</p> <p>De woning van indiener ligt ter hoogte van het cluster A7_CL19 Noorderpad 11 en 12. Binnen dit cluster zijn twee saneringsobjecten (beide woningen) aanwezig (zie § 4.8 van het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan). Het saneringsplan is erop gericht te zorgen dat geluid bij of in deze twee woningen wordt verminderd tot een aanvaardbaar niveau. Voor het bepalen van de maatregelen wordt een doelmatigheidstoets toegepast zodat de kosten van de maatregelen in verhouding staan tot de te verwachten geluidsreductie op de saneringsobjecten. Deze doelmatigheidsafweging is uitgevoerd volgens de daarvoor geldende wettelijke regelingen. Het doel hiervan is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de geluidreducerende maatregelen te komen.</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>Beknopt is de werkwijze van de doelmatigheidsafweging als volgt. Om zoveel mogelijk verspreiding van het geluid tegen te gaan wordt eerst gekeken of er bronmaatregelen (stiller wegdek) en vervolgens overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wallen) mogelijk zijn. Hiervan wordt een doelmatigheidstoets (kosten-batenanalyse) gemaakt.</p> <p>Op basis van de geluidsbelastingen op deze twee saneringsobjecten binnen cluster A7_CL19 en op het saneringsobject in het nabijgelegen cluster A7_CL18 Volgerweg 79 is voldoende budget beschikbaar voor een bronmaatregel over een lengte van 500 meter. Het cluster heeft na toepassen van deze bronmaatregel onvoldoende budget over voor een effectieve aanvullende schermmaatregel. Ook als geen bronmaatregel zou worden getroffen, zodat het hele beschikbare budget voor een schermmaatregel zou kunnen worden ingezet, is er onvoldoende budget voor een effectief geluidsscherm beschikbaar. Om die reden is voor cluster A7_CL19 een stiller wegdek over een lengte van 600 meter als saneringsmaatregel in het saneringsplan opgenomen (de uiteindelijke lengte is iets groter dan de doelmatige lengte, omdat deze dan kan worden afgestemd op een afbakening in hele hectometers). De geluidsbelasting op de woning van indiener zal als gevolg van deze maatregel ook afnemen.</p>	
	6.4	Goot	<p>Ten zuiden van het adres van indiener staan geluidschermen aan beide zijden van de A7. Deze werken als een goot die het lawaai richting de woning van indiener transporteert. De aanleg van een stil wegdek ter hoogte van deze 'goot' zal de overlast verminderen.</p>	<p>Van een trechterwerking door de bestaande geluidschermen aan weerszijden van de A7 ten zuiden van het adres van indiener is geen sprake. Doordat de rijksweg tussen de schermen niet is overdekt kan het geluid eenvoudigweg naar boven toe ontsnappen, en wordt niet in horizontale richting naar de uiteinden van de schermen of naar de woning van indiener gestuwd. Bovendien hebben deze schermen aan beide zijden van de rijksweg een akoestisch absorberende werking dankzij de hellende vorm, zie ook de toelichting in deelreactie 6.2. Deze absorberende werking draagt er eveneens aan bij dat geluid dat op de schermen invalt omhoog wordt gereflecteerd.</p> <p>De geluidsbelasting op de woning van indiener wordt voornamelijk bepaald door het dichtstbijzijnde wegvak. De afstand van de woning van indiener tot de weg bedraagt ongeveer 120 meter. Dat betekent dat het maatgevende wegvak voor de geluidsbelasting op deze woning zich aan weerszijden van de loodlijn vanuit de woning naar de weg over een lengte van ongeveer 240 meter uitstrekt. Het noordelijke begin van het scherm aan de westelijke zijde van de rijksweg is op een afstand van meer dan 300 meter ten zuiden van de woning van indiener gelegen; de bijdrage van het geluid afkomstig van het wegvak ter hoogte van dit scherm is daarom verwaarloosbaar in vergelijking met die van het maatgevende wegvak.</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>Op het overgrote deel van dit maatgevende wegvak wordt een bronmaatregel getroffen. Het verlengen van deze bronmaatregel in zuidelijke richting levert te weinig extra geluidreductie op voor de saneringsobjecten in cluster A7_CL19 en is daarmee niet mogelijk binnen de randvoorwaarden van het saneringsplan (zie ook de uitleg bij deelreactie 6.3). Voor de geluidsbelasting op de woning van indiener zou verlenging eveneens geen tot nauwelijks effect hebben.</p>	
6.5	Brug	Indiener wijst daarbij op de ongelijke delen van de weg ter hoogte van de brug over het Noord-Hollands Kanaal.		<p>Indiener doelt met de genoemde ongelijke delen van de weg bij de brug over het Noord-Hollands Kanaal mogelijk op de zogenoemde dilatatievoegen tussen de brugdelen in het wegdek.</p> <p>Voegovergangen kunnen in een aantal gevallen specifieke geluidhinder veroorzaken. Ze zijn echter niet in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 opgenomen omdat de geluidspieken die de voegovergangen veroorzaken dermate kortstondig zijn dat die niet van invloed zijn op het jaargemiddelde geluidsniveau (L_{den}). Dat betekent dat er in de geluidberekeningen die voor het saneringsplan zijn uitgevoerd, geen rekening mee is gehouden.</p> <p>In 2012 is groot onderhoud uitgevoerd aan de brug en zijn stille voegen aangebracht. Daarmee worden klachten over gedreun of geroffel in het algemeen opgelost. Op het moment dat groot onderhoud wordt gepland, worden de voegovergangen opnieuw geïnspecteerd.</p>	Nee
6.6	Verbreding A7	Indiener vraagt zich af hoe de geluidsanering zich verhoudt tot de verbreding van de A7. Gaat het saneringsplan alleen uit van de situatie zoals het nu is? Zijn metingen en berekeningen gebruikt uitgaande van de nu bestaande gemiddelde verkeersintensiteit met 4 rijbanen? Of wordt al rekening gehouden met de verbreding van de A7?		<p>Maatregelen in een saneringsplan worden afgestemd op de brongegevens die ten grondslag liggen aan de geldende geluidproductieplafonds. Dat is in de Wet milieubeheer voorgeschreven. De brongegevens en de geldende geluidproductieplafonds zijn in het geluidregister rijkswegen vastgelegd (https://geluidregister.rijkswaterstaat.nl/geluidregister/#!/kaart/). In de berekening voor het saneringsplan is de A7 ter hoogte van woning van indiener daarom met twee maal twee rijstroken gemodelleerd. Als verkeersintensiteiten zijn de brongegevens in het geluidregister rijkswegen gehanteerd. Samen met de zogenoemde plafondcorrectiewaarde geven deze brongegevens de maximale geluidproductie weer die de rijksweg mag veroorzaken zonder dat Rijkswaterstaat een nieuw onderzoek naar geluidmaatregelen hoeft uit te voeren.</p> <p>In de berekeningen is dus nog geen rekening gehouden met eventuele toekomstige ontwikkelingen zoals het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn. Zoals ook in het saneringsplan is aangegeven (zie § 1.2 van de Toelichting) zijn de wegvakken van de A7, A8 en A10 die worden meegenomen in voorliggend saneringsplan tevens onderdeel van dit project. Het was de bedoeling dat de geluidsanering van deze wegvakken zou worden meegenomen en afgehandeld in dit project. De planning van het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn is op dit moment echter te onzeker.</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>De wettelijke termijn voor het indienen van een saneringsplan eindigt echter op 31 december 2023. Om die redenen is besloten de geluidsanering van de wegvakken af te handelen met een afzonderlijk saneringsplan via het Meerjarenprogramma Geluidsanering. De betreffende wegvakken zijn daarom onderdeel van dit saneringsplan. Het eindresultaat van het saneringsplan, waaronder de verlaagde geluidproductieplafonds als gevolg van de te treffen saneringsmaatregel (een stiller wegdek), zal te zijner tijd weer als uitgangspunt gelden voor het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn, wanneer dit weer zal worden hervat.</p> <p>Los van sanering en wegprojecten is het de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat de geldende (verlaagde) geluidproductieplafonds niet worden overschreden. Hiertoe wordt door Rijkswaterstaat jaarlijks aan de hand van actuele verkeersgegevens een nalevingsonderzoek uitgevoerd, waarvan de resultaten worden vastgelegd in het zogenaamde nalevingsverslag. Wanneer uit het nalevingsverslag blijkt dat er geluidproductieplafonds worden overschreden of dreigen te worden overschreden zullen er opnieuw geluidmaatregelen moeten worden afgewogen. Op deze manier is gewaarborgd dat de geluidssituatie na het treffen van de saneringsmaatregelen en tot het moment waarop het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn wordt hervat niet ongecontroleerd weer kan verslechteren.</p> <p>Het meest recente gepubliceerde nalevingsverslag is dat over het jaar 2021. Hieruit is gebleken dat er op de locatie van de indieners geen sprake is van een (dreigende) plafondoverschrijding. Het nalevingsverslag is via internet te raadplegen op https://open.overheid.nl/documenten/ronl-83503d3f9de5bb38080560b2e48215eb9353359c/pdf.</p>	
	6.7	Gezondheid	<p>Indiener merkt op dat volgens de GES-methodiek uit het MER bij 63 dB naast hinder ook sprake is van verhoogde kans op hart- en vaatziekten en gehoorverlies. Dat baart indiener zorgen. Zeker in relatie tot de toekomstige verbreding van de A7.</p>	<p>In de vorige deelreacties is al uiteengezet dat als gevolg van de vaststelling van het saneringsplan de geluidsbelastingen zullen afnemen, omdat er een stiller wegdek wordt aangebracht ter hoogte van de woning van indiener. Toename van de geluidsbelasting op de woning van indiener als gevolg van het saneringsplan is dus niet aan de orde.</p> <p>Een eventuele toekomstige toename van de geluidsbelasting als gevolg van het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn is in deze procedure ook niet aan de orde, omdat dit project geen onderdeel is van het voorliggende saneringsplan. Wanneer het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn wordt hervat, gelden de lagere geluidproductieplafonds die het gevolg zijn van de vaststelling van het saneringsplan als uitgangspunt voor de toetsing van de geluidgevolgen van dat project. In principe zal het project niet voor hogere geluidsbelastingen mogen zorgen, zolang dat met doelmatige maatregelen kan worden voorkomen.</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				Bij een vervolg van het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn zal tevens opnieuw aandacht worden besteed aan het thema gezondheid. Ook dit aandachtspunt van indiener zal daarbij dus worden meegenomen.	
7	7.1	Weerkaatsing	Indiener ondervindt aanzienlijk meer overlast van geluid sinds in 2004 geluidschermen aan de overzijde van de weg zijn geplaatst. Het harde en gladde materiaal weerkaatst het geluid.	<p>Op de genoemde locatie is langs de oostzijde van de A7 een hellend transparant geluidscherm aanwezig van ongeveer 4 à 4,5 meter hoog. Dit scherm is ook opgenomen in het geluidregister rijkswegen. Vanwege het feit dat het scherm onder een hellingshoek is geplaatst, is het in het geluidregister rijkswegen opgenomen met een reflectiecoëfficiënt van 20%. Daarmee is tot uitdrukking gebracht dat de helling van het scherm zorgt voor een absorberende werking van het scherm voor woningen aan de andere zijde van de rijksweg. Doordat het scherm achterover hellend is geplaatst, wordt het geluid van de rijksweg dat op het scherm invalt omhoog gereflecteerd, het effect van deze reflectie aan de overzijde van de weg ter plaatse van de woning van indiener is dan ook verwaarloosbaar. Dat indiener desondanks een hoge geluidsbelasting ervaart is vooral toe te schrijven aan de kleine afstand tussen de woning van indiener en de rijksweg.</p> <p>In het geluidmodel voor het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan is dit scherm op basis van deze karakteristieken rechtstreeks overgenomen uit het geluidregister rijkswegen. Daarmee is dus op de juiste wijze rekening gehouden met het reflecterende effect van het hellend geplaatste scherm aan de oostzijde van de A7.</p>	Nee
	7.2	Sjoelbak	Bij bepaalde windrichtingen en windsnelheden komt het geluid vanuit zuidelijke richting van de A7 naar de woning toe. De snelweg heeft daar aan beide zijden afscherming en die leidt het lawaai als een soort sjoelbak naar het niet afgeschermd deel van de snelweg en de bewoners daarnaast.	<p>Van een trechterwerking (of "sjoelbak" zoals indiener het omschrijft) door de bestaande geluidschermen aan weerszijden van de A7 ten zuiden van het adres van indiener is geen sprake. Doordat de rijksweg tussen de schermen niet is overdekt kan het geluid eenvoudigweg naar boven toe ontsnappen, en wordt niet in horizontale richting naar de uiteinden van de schermen of naar de woning van indiener gestuwd. Bovendien hebben deze schermen aan beide zijden van de rijksweg een akoestisch absorberende werking dankzij de hellende vorm, zie ook de uitleg in deelreactie 7.1. Deze absorberende werking draagt er eveneens aan bij dat geluid dat op de schermen invalt omhoog wordt gereflecteerd.</p> <p>De geluidsbelasting op de woning van indiener wordt voornamelijk bepaald door het dichtstbijzijnde wegvak. De afstand van de woning van indiener tot de weg bedraagt ongeveer 85 meter. Dat betekent dat het maatgevende wegvak voor de geluidsbelasting op deze woning zich aan weerszijden van de loodlijn vanuit de woning naar de weg over een lengte van ongeveer 170 meter uitstrekt. Het noordelijke begin van het scherm aan de westelijke zijde van de rijksweg is op een afstand van meer dan 300 meter ten zuiden van de woning van indiener gelegen; de bijdrage van het geluid afkomstig van het wegvak ter hoogte van dit scherm is daarom verwaarloosbaar in vergelijking met die van het maatgevende wegvak.</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
	7.3	Maatregelen	<p>Indiener vindt dat het geplande stille wegdek naar de noordkant en de zuidkant moet worden doorgetrokken omdat de wind het geluid ver kan dragen.</p>	<p>Het klopt dat de hinderbeleving van wegverkeersgeluid bij een specifieke windrichting of andere meteorologische omstandigheid (neerslag bijvoorbeeld) groter kan zijn dan bij andere weersomstandigheden. In de regelgeving wordt echter uitgegaan van de jaargemiddelde waarde van de geluidsbelasting (weergegeven met 'L_{den}'; zie ook deelreactie 7.9). Om voor de variatie in weersomstandigheden te corrigeren, wordt in de berekening daarvan onder meer een zogenoemde meteocorrectie toegepast. De aanvaardbaarheid van een bepaalde geluidssituatie hangt daarom niet af van de maximale piekgeluiden die van tijd tot tijd kortstondig kunnen optreden.</p> <p>Ook voor het overige is er geen reden de maatregel in het saneringsplan aan te passen. In een saneringsplan zoals het voorliggende kunnen uitsluitend maatregelafwegingen worden gemaakt voor saneringsobjecten langs rijkswegen. Saneringsobjecten zijn woningen en sommige andere geluidsgevoelige objecten waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond hoger is dan een bepaalde drempelwaarde (in de meeste gevallen 65 dB) (zie voor een nadere toelichting § 2.4 van bijlage A bij het akoestisch onderzoek).</p> <p>De woning van indiener is een van de twee saneringsobjecten in cluster A7_CL19 langs de rijksweg (zie § 4.8 van het akoestisch onderzoek). Voor dit cluster en het ten noorden daaraan grenzende cluster A7_CL18 wordt in het saneringsplan een bronmaatregel (stiller wegdek) getroffen over een lengte van 600 meter (zie ook deelreactie 7.4) . Deze lengte omvat al het gehele maatgevende wegvak (zie deelreactie 7.2) van ongeveer 340 meter lang voor de woning van indiener.</p> <p>Het verder doortrekken van de bronmaatregel naar het noorden en zuiden zal voor de jaargemiddelde geluidsbelasting op de saneringsobjecten in cluster A7_CL19 dan ook geen effect hebben en kan daarom niet worden opgenomen in het saneringsplan.</p>	Nee
	7.4	Geluidwal	<p>Een stil wegdek is niet voldoende, omdat het asfalt op den duur dichtslibt met vuil en water. Daarom vraagt indiener ook een wal aan te brengen.</p>	<p>Zoals in deelreactie 7.3 is aangegeven, is in het saneringsplan een bronmaatregel over een lengte van 600 meter opgenomen voor het cluster waar de woning van indiener in ligt.</p> <p>Het klopt dat het effect van een stiller wegdek afneemt met de levensduur. Deze achteruitgang tijdens de levensduur van het wegdek is meegewogen in de berekeningen. Er wordt gerekend met een gemiddelde geluidreductie over de levensduur van het wegdek. Als het wegdek net is aangelegd zal de geluidreductie dus iets groter zijn dan waarmee is gerekend en tegen de tijd dat het wegdek aan groot onderhoud toe is zal de geluidreductie iets kleiner zijn.</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>Een aanvullende overdrachtsmaatregel in de vorm van een geluidwal of geluidscherm, of een overdrachtsmaatregel in plaats van een bronmaatregel, is niet mogelijk binnen de randvoorwaarden van het saneringsplan. Dat is voor het cluster waar de woning van indiener in ligt de uitkomst van de uitgevoerde doelmatigheidstoets (zie §4.8 van het akoestisch onderzoek). De achtergrond daarvan is de volgende.</p> <p>Het saneringsplan is erop gericht te zorgen dat de geluidsbelasting op of in de aanwezige saneringsobjecten wordt verminderd tot een aanvaardbaar niveau. Voor het bepalen van de maatregelen wordt een doelmatigheidstoets toegepast zodat de kosten van de maatregelen in verhouding staan tot de te verwachten geluidsreductie op de aanwezige saneringsobjecten. Voor deze doelmatigheidsafweging gelden wettelijke regels. Het doel hiervan is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de geluidreducerende maatregelen te komen.</p> <p>Beknopt is de werkwijze van de doelmatigheidsafweging als volgt. Om zoveel mogelijk verspreiding van het geluid tegen te gaan wordt eerst gekeken of er bronmaatregelen (stiller wegdek) en vervolgens overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wallen) mogelijk zijn. Hiervan wordt een doelmatigheidstoets (kosten-batenanalyse) gemaakt. Als er geen doelmatige bron- en overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting op een saneringsobject terug te brengen tot een waarde van maximaal 60 dB, dan zal na het onherroepelijk worden van het saneringsbesluit worden onderzocht of gevelisolatiemaatregelen nodig zijn om de geluidsbelasting binnen de geluidsgevoelige ruimten van een saneringsobject terug te brengen tot de wettelijke norm ('binnenwaarde' genoemd).</p> <p>Op basis van de geluidsbelastingen op deze twee saneringsobjecten binnen cluster A7_CL19 en op het saneringsobject in het aangrenzende cluster A7_CL18 is voldoende budget beschikbaar voor een bronmaatregel over een lengte van 500 meter. Het cluster heeft na toepassen van deze bronmaatregel onvoldoende budget over voor een effectieve aanvullende schermmaatregel. Ook als geen bronmaatregel zou worden getroffen, zodat het hele beschikbare budget voor een schermmaatregel zou kunnen worden ingezet, is er onvoldoende budget voor een effectief geluidscherm beschikbaar. Om die reden is voor cluster A7_CL19 een stiller wegdek over een lengte van 600 meter als saneringsmaatregel in het saneringsplan opgenomen (de uiteindelijke lengte is iets groter dan de doelmatige lengte, omdat deze dan kan worden afgestemd op een afbakening in hele hectometers).</p>	

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
	7.5	Brug	Indiener heeft ook veel last van lawaai door de ongelijkheid van delen van de weg, ter hoogte van de brug over het Noord-Hollands Kanaal, bij sommige weersomstandigheden is het alsof indiener dichtbij een spoorweg woont.	<p>Indiener doelt met de genoemde ongelijke delen van de weg bij de brug over het Noord-Hollands Kanaal waarschijnlijk op de zogenoemde dilatatievoegen tussen de brugdelen in het wegdek.</p> <p>Voegovergangen kunnen in een aantal gevallen specifieke geluidhinder veroorzaken. Ze zijn echter niet in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 opgenomen, omdat de geluidspieken die de voegovergangen veroorzaken dermate kortstondig zijn dat die niet van invloed zijn op het jaargemiddelde geluidsniveau (L_{den}). Dat betekent dat er in de geluidberekeningen die voor het saneringsplan zijn uitgevoerd, geen rekening mee wordt gehouden.</p> <p>In 2012 is groot onderhoud uitgevoerd aan de brug en zijn stille voegen aangebracht. Daarmee worden klachten over gedreun of geroffel in het algemeen opgelost. Op het moment dat groot onderhoud wordt gepland, worden de voegovergangen opnieuw geïnspecteerd.</p>	Nee
	7.6	Buiten	Indiener is blij met het aanbod voor gevelisolatie. Indiener woont echter in de polder vanwege het buitenleven. Indiener is gestopt met het trainen en houden van paarden vanwege de geluidoverlast.	Helaas maakt het geluidsniveau buiten, rondom een saneringsobject, geen onderdeel uit van het wettelijke toetsingskader voor het afwegen van maatregelen in een saneringsplan. Wel is het zo dat, als een saneringsmaatregel de geluidsbelasting op een saneringsobject verlaagt, ook de geluidsniveaus rondom dat object zullen dalen. Om de geluidsbelasting op de woning van indiener, die een saneringsobject is, te verlagen, wordt in het saneringsplan een stiller wegdek aangelegd. Daardoor zal ook het geluidsniveau rondom de woning verminderen. De verlaging is weliswaar niet erg groot, omdat een geluidscherm aan de westzijde van de A7 niet doelmatig is (zie ook deelreactie 7.4), maar zal mogelijk wel merkbaar zijn.	Nee
	7.7	Categorie A	Indiener constateert dat de woning als categorie B in de tabel staat, voor woningen die na 1986 zijn gebouwd. De bouw van de woning van indiener is echter al eerder gestart en in de zomer van 1986 was de woning bewoond. Indiener wil daarom aangemerkt worden als categorie A met een streefwaarde voor het geluid van 60 dB.	<p>Er is hier sprake van een misverstand. De streefwaarde waar de geluidsbelasting op saneringsobjecten bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds bij voorkeur naar moet worden teruggebracht, bedraagt niet alleen voor saneringsobjecten van categorie A 60 dB, maar ook voor saneringsobjecten van categorie B, zoals de woning van indiener.</p> <p>De uitgevoerde doelmatigheidsafweging (zie ook deelreactie 7.4) bepaalt vervolgens of het ook mogelijk is die streefwaarde te halen. In het geval van de woning van indiener is dat helaas niet het geval, omdat een (aanvullend) geluidscherm niet doelmatig is. Wel is een stiller wegdek doelmatig, en die maatregel is ook opgenomen in het saneringsplan. Deze zal de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds op de woning van indiener verminderen met ongeveer 2 dB tot een waarde van 64 dB. Verdere vermindering is niet doelmatig. Het maakt daarvoor ook geen verschil of de woning van indiener een saneringsobject van categorie A zou zijn geweest of van categorie B.</p>	Nee

**Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10**

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
	7.8	Verbreiding A7	<p>Indiener vindt dat belangrijk, mede omdat de huidige sanering niet voldoende is omdat wordt uitgegaan van de aanwezige 4 rijbanen, terwijl er in de toekomst 6 rijbanen aanwezig zullen zijn. Daardoor zal er veel meer geluidslawaai zijn en komt de weg dicht bij de woning. Daarom moeten in het saneringsplan meer maatregelen worden getroffen.</p>	<p>Maatregelen in een saneringsplan worden afgestemd op de zogenoemde brongegevens die ten grondslag liggen aan de geldende geluidproductieplafonds. Dat is in de Wet milieubeheer voorgeschreven. De brongegevens en de geldende geluidproductieplafonds zijn in het geluidregister rijkswegen vastgelegd (https://geluidregister.rijkswaterstaat.nl/geluidregister/#!/kaart/). In de berekening voor het saneringsplan is de A7 ter hoogte van woning van indiener daarom het met twee maal twee rijstroken gemodelleerd. Als verkeersintensiteiten zijn de brongegevens in het geluidregister rijkswegen gehanteerd. Samen met de zogenoemde plafondcorrectiewaarde geven deze brongegevens de maximale geluidproductie weer die de rijksweg mag veroorzaken zonder dat Rijkswaterstaat een nieuw onderzoek naar geluidmaatregelen hoeft uit te voeren.</p> <p>In de berekeningen is dus nog geen rekening gehouden met eventuele toekomstige ontwikkelingen zoals het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn. Zoals ook in het saneringsplan is aangegeven (zie § 1.2 van de Toelichting) zijn de wegvakken van de A7, A8 en A10 die worden meegenomen in voorliggend saneringsplan onderdeel van het Project A7/A8 Amsterdam - Hoorn. Het was de bedoeling dat de geluidsanering van deze wegvakken zou worden meegenomen en afgehandeld in dit project. De planning van het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn is op dit moment echter te onzeker. De wettelijke termijn voor het indienen van een saneringsplan eindigt echter op 31 december 2023. Om die redenen is besloten de geluidsanering van de wegvakken af te handelen met een afzonderlijk saneringsplan via het Meerjarenprogramma Geluidsanering.</p> <p>In het saneringsplan is een bronmaatregel voorzien die de geluidproductieplafonds ter plaatse van de woning van indiener verlaagt. De verlaagde geluidproductieplafonds en bijbehorende brongegevens worden opgenomen in het geluidregister rijkswegen. Het eindresultaat van het saneringsplan, waaronder de verlaagde geluidproductieplafonds als gevolg van de te treffen saneringsmaatregel, zal te zijner tijd weer als uitgangspunt gelden voor het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn, wanneer dit weer zal worden hervat. Dit project A7/A8 zal dan onderzoeken wat de effecten zijn op het geluid vanwege de verwachte toename van het wegverkeer ten gevolge van de wegverbreding. Eventuele toenames van het geluid ten opzichte van de verlaagde geluidproductieplafonds moeten dan in principe worden voorkomen, als dat tenminste met doelmatige maatregelen mogelijk is.</p> <p>Tot die tijd is het de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat de geldende (verlaagde) geluidproductieplafonds niet worden overschreden. Hiertoe wordt door Rijkswaterstaat jaarlijks aan de hand van actuele verkeersgegevens een nalevingsonderzoek uitgevoerd, waarvan de resultaten worden vastgelegd in het zogenaamde nalevingsverslag. Wanneer uit het nalevingsverslag blijkt dat er geluidproductieplafonds worden overschreden of dreigen te worden overschreden zullen er opnieuw geluidmaatregelen moeten worden afgewogen.</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>Op deze manier is gewaarborgd dat de geluidssituatie na het treffen van de saneringsmaatregelen en tot het moment waarop het project A7/A8 Amsterdam - Hoorn wordt hervat niet ongecontroleerd weer kan verslechteren.</p> <p>Het meest recente gepubliceerde nalevingsverslag is dat over het jaar 2021. Hieruit is gebleken dat er op de locatie van de indieners geen sprake is van een (dreigende) plafondoverschrijding. Het nalevingsverslag is via internet te raadplegen op https://open.overheid.nl/documenten/ronl-83503d3f9de5bb38080560b2e48215eb9353359c/pdf.</p>	
	7.9	Piekbelasting	<p>In het akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van gemiddelde verkeersintensiteit terwijl in werkelijkheid sprake is van veelvuldige dagelijkse pieken in geluidsbelasting. Ook daarom is er zorg of de maatregelen afdoende zijn.</p>	<p>Bepaalde weersomstandigheden (zoals windrichting en neerslag) en het tijdstip van de dag (spitsperiodes, nachtelijke uren) kunnen gedurende het etmaal voor een wisselende hinderbeleving zorgen. De werkelijke geluidsbelasting vanwege een rijksweg zal hierdoor gedurende het etmaal fluctueren. De normen in de regelgeving zijn echter gerelateerd aan de jaargemiddelde waarde van de geluidsbelasting, inclusief correcties voor de avondperiode en de nachtperiode. Deze jaargemiddelde waarde van de geluidsbelasting wordt aangeduid met 'L_{den}'. De genoemde dagelijkse variaties werken wel door in de waarde van de jaargemiddelde geluidsbelasting, maar vormen geen afzonderlijk toetscriterium.</p> <p>Voor het berekenen van de waarde van de jaargemiddelde geluidsbelasting is de rekenmethode voorgeschreven die in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is opgenomen (Bijlage III, Standaardrekenmethode 2). De uitgangspunten voor deze berekening zijn samengevat in bijlage A bij het akoestisch onderzoek. De berekening vindt plaats met behulp van computermodellen van de betreffende rijksweg en zijn omgeving.</p> <p>De modellen houden rekening met diverse omgevingsfactoren zoals gebouwen en hoogteverschillen in het terrein, en met de gemiddelde weersomstandigheden (inclusief windrichting) door middel van een meteocorrectie. Tevens zijn twee correctiefactoren van toepassing voor het geluid in de avond- en in de nachtperiode. Voor de berekening van het L_{den} wordt het etmaal daarom opgedeeld in drie periodes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dagperiode: 07:00-19:00 uur; • Avondperiode 19:00-23:00 uur; • Nachtperiode 23:00-07:00 uur. <p>Vervolgens wordt per periode het 'equivalente geluidsniveau' (L_{eq}) over een heel jaar bepaald, uitgedrukt in dB. Bij de waarden van het L_{eq} in de avond- en de nachtperiodes wordt vervolgens een correctiefactor van respectievelijk 5 en 10 dB opgeteld. De reden hiervan is dat een bepaald geluidsniveau in de avond en de nacht door het verminderen van geluiden uit de omgeving als hinderlijker wordt ervaren dan het geluid overdag.</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>Een andere reden is dat het voor het tegengaan van eventuele slaapverstoring gedurende de nacht van belang is het nachtelijke aandeel in de totale geluidsbelasting het zwaarst te laten meewegen. Ten slotte worden de berekende jaargemiddelde L_{eq}-niveaus voor de dag-, avond- en nachtperiode, inclusief de bijbehorende correctiefactoren, bij elkaar opgeteld tot de waarde van de jaargemiddelde geluidsbelasting L_{den}.</p>	
	7.10	Realisatie-termijn	<p>Indiener verzoekt om de doelmatige sanering niet pas na ongeveer 10 jaar te laten plaatsvinden.</p>	<p>Voor de aanleg van bronmaatregelen in het kader van het saneringsplan wordt aangesloten bij het reguliere programma van groot onderhoud aan de rijkswegen zoals dat door Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd. Op die manier wordt (kosten)efficiënt gewerkt. Gevolg daarvan is dat wegvakken waaraan recent groot onderhoud is uitgevoerd, relatief lang moeten wachten op het volgende onderhoud, waarbij de bronmaatregel uit het saneringsplan wordt aangelegd. Rijkswaterstaat streeft ernaar de maatregelen zo snel mogelijk te realiseren. De realisatietermijn in het vaststellingsbesluit van het saneringsplan betreft daarom ook een uiterste realisatiejaar: indien de staat van de weg het noodzakelijk maakt, of de realisatie (kosten)efficiënt gecombineerd kan worden met andere werkzaamheden, dan worden de bronmaatregelen eerder dan het uiterste realisatiejaar gerealiseerd. In het saneringsplan is opgenomen dat de geplande realisatie plaatsvindt tussen 2026 en 2031, dus ook het uiterste realisatiejaar van de bronmaatregel ligt al dichterbij dan 10 jaar.</p> <p>Tevens komt de woning van indiener in aanmerking voor nader onderzoek of er maatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn. Als uit dat onderzoek blijkt dat er geluidwerende maatregelen aan de gevel(s) van de woning van indiener getroffen dienen te worden om aan de binnenwaarde te voldoen, dan worden die maatregelen zo snel mogelijk na het onherroepelijk worden van het vaststellingsbesluit van het saneringsplan getroffen.</p>	Nee
8	8.1	Geluidhinder	<p>Indieners wonen aan de oostzijde van de A7 en hebben vanuit de woning zicht op de oprit richting Hoorn. Deze is net als de A7 hoger gelegen, wat een nadelig effect heeft op de geluidhinder. Misschien is deze minder dan de drempelwaarden voor sanering maar het heeft in beleving een groot effect in het dorp, in de tuin en binnen in de woning. Zowel bij slapen met open raam als in de tuin wordt de weg als zeer storend ervaren. De geluidscontourenkaart 2021 geeft aan dat de geluidplaatsing ter plaatse 55-59 dB is, terwijl 42 dB als hinderlijk wordt ervaren.</p>	<p>Geluidmodellen zijn 3D-modellen waarin de ligging van de weg en de ligging van woningen ten opzichte van de weg wordt meegenomen. De modellen houden daarbij rekening met omgevingsfactoren en de gemiddelde weersomstandigheden (inclusief windrichting) door middel van meteorocorrectie. Ook de door indiener genoemde oprit is in het geluidmodel op deze manier meegenomen.</p> <p>In een saneringsplan zoals het voorliggende kunnen uitsluitend maatregelafwegingen worden gemaakt voor saneringsobjecten langs rijkswegen. Dat is wettelijk voorgeschreven in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Saneringsobjecten zijn woningen en sommige andere geluidsgevoelige objecten waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond hoger is dan een bepaalde drempelwaarde (in de meeste gevallen 65 dB) (zie voor een nadere toelichting § 2.4 van bijlage A bij het akoestisch onderzoek).</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>Uit het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor het saneringsplan is gebleken dat er langs het te saneren deel van de A7 ter hoogte van Zuidoostbeemster slechts drie saneringsobjecten aanwezig zijn, alle aan de westzijde van de weg. Aan de oostzijde van de weg zijn geen saneringsobjecten aanwezig. Dat is een gevolg van de aanwezigheid van geluidschermen aan de oostzijde van het gehele deel van de A7 ter hoogte van Zuidoostbeemster. Daardoor komen de geluidsbelastingen bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds op de woningen aan de oostzijde van de rijksweg niet boven de drempelwaarden uit om als saneringsobject te kunnen worden aangemerkt. De maatregelafweging in het saneringsplan kan daarom niet worden uitgebreid voor de woningen aan de oostzijde van de A7.</p> <p>Dat laat onverlet dat er zeker geluidshinder kan bestaan bij bewoners van woningen ten oosten van de A7. Welke geluidsbelasting als hinderlijk wordt ervaren is voor iedere persoon anders en kan ook nog per moment of per situatie verschillen. Daarom heeft, zelfs wanneer aan alle voorkeurs- en streefwaarden voor de geluidsbelasting wordt voldaan, een zeker percentage van de bewoners nog altijd last van het verkeersgeluid; dat is in een druk en dichtbevolkt land als Nederland niet te voorkomen. Dat wil echter niet zeggen dat de maatregelafweging in het saneringsplan tekortschiet.</p>	
8.2	Brug	<p>Voor het oostelijk deel van het dorp, met name op grotere afstand van geluidscherm en weg, is er naast de overlast van het geluid van de weg ook overlast door het geroffel door de dilatatievoegen van het kunstwerk over het Noord-Hollands Kanaal. Indieners menen dat hier onvoldoende rekening mee is gehouden in de maatregelafweging. Indieners vragen om maatregelen te treffen dan wel regelmatig en proactief onderhoud te plegen, zodat de dilatatievoegen blijvend geluidsarm zijn.</p>	<p>Voegovergangen kunnen in een aantal gevallen specifieke geluidhinder veroorzaken. Ze zijn echter niet opgenomen in het wettelijk voorgeschreven berekeningsvoorschrift van de geluidsbelasting (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012) omdat de geluidspieken die de voegovergangen veroorzaken dermate kortstondig zijn dat die niet van invloed zijn op het jaargemiddelde geluidsniveau (L_{den}). Dat betekent dat er in de geluidberekeningen die voor het saneringsplan zijn uitgevoerd, geen rekening mee wordt gehouden.</p> <p>In 2012 is groot onderhoud uitgevoerd aan de brug en zijn stille voegen aangebracht. Daarmee worden klachten over gedreun of geroffel in het algemeen opgelost. Op het moment dat groot onderhoud wordt gepland, worden de voegovergangen opnieuw geïnspecteerd.</p>		Nee
8.3	Maatregelen	<p>Indieners vragen om toepassing van stil asfalt over het gehele gebouwde gebied waar de snelheid meer dan 100 km/uur is ten behoeve van de leefbaarheid. Dat betreft een lengte van ongeveer 4 km.</p>	<p>In grote lijnen is de bescherming tegen geluidshinder door rijkswegen als volgt wettelijk geregeld (via hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder).</p>		Nee

**Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10**

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>Sinds 1 juli 2012 gelden er geluidproductieplafonds (GPP's) langs rijkswegen en is Rijkswaterstaat verplicht om jaarlijks te monitoren of het geluid van het wegverkeer onder de geldende geluidproductieplafonds blijft. Hiermee wordt voorkomen dat de geluidproductie ongebreideld groeit met het elk jaar toenemende wegverkeer. Wanneer een dreigende overschrijding van de geluidproductieplafonds wordt vastgesteld, onderzoekt Rijkswaterstaat verplicht of het mogelijk is om die met een geluidmaatregel te voorkomen. Als dat niet mogelijk is, wordt onderzocht of de woningen waarop de geluidsbelasting toeneemt in aanmerking komen voor geluidsisolatie.</p> <p>Het meest recente gepubliceerde nalevingsverslag is dat over het jaar 2021. Hieruit is gebleken dat er op de locatie van de indieners geen sprake is van een (dreigende) plafondoverschrijding. Het nalevingsverslag is via internet te raadplegen op https://open.overheid.nl/documenten/ronl-83503d3f9de5bb38080560b2e48215eb9353359c/pdf.</p> <p>Naast bovenstaande onderzoeksverplichting is in de Wet milieubeheer een eenmalige saneringsoperatie opgenomen om te onderzoeken of de situatie van hoogbelaste woningen langs rijkswegen kan worden verbeterd. Dit gebeurt voor alle rijkswegen in Nederland en wordt uitgevoerd door het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). Binnen dit programma worden saneringsplannen opgesteld en (na vaststelling) uitgevoerd voor alle rijkswegen waar dit nog voor nodig is.</p> <p>Een saneringsplan is niet bedoeld als integraal verbeterplan voor de geluidssituatie bij alle woningen langs de rijksweg. Zoals in deelreactie 8.1 uiteengezet is, kunnen in een saneringsplan uitsluitend maatregelafwegingen worden gemaakt voor saneringsobjecten en liggen ter hoogte van dit deel van de A7 alleen aan de westzijde van de weg drie saneringsobjecten.</p> <p>In het saneringsplan is voor deze saneringsobjecten een stiller wegdek over een lengte van 600 meter opgenomen. Een grotere lengte kan niet in het saneringsplan worden opgenomen, omdat dat geen doelmatige maatregel is voor de saneringsobjecten.</p>	
	8.4	Onderdoorgangen	<p>Indieners wijzen erop dat voor de A7 in Friesland onderdoorgangen onder vaarten zijn aangelegd en ook andere aanpassingen voor landschap en leefbaarheid zijn gedaan, en vragen dat ook hier te doen, mede gelet op de verwachte toename van het verkeer in de toekomst.</p> <p>Indieners verwijzen hierbij naar een eerder ingediende zienswijze waarin is gevraagd de A7 met een tunnel onder het Noord-Hollands Kanaal te leggen.</p>	<p>De eerder ingediende zienswijze is binnengekomen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER voor het project A7A8 Amsterdam - Hoorn uit 2020. De Reactienota zienswijzen Voornemen ProjectMER A7A8 Amsterdam - Hoorn is in juni 2021 gepubliceerd. Daarin is de genoemde zienswijze beantwoord.</p> <p>Het verdiept aanleggen van de A7 onder het Noord-Hollands Kanaal is niet aan de orde als maatregel in het saneringsplan. Voor een saneringsplan moeten bronmaatregelen (stiller wegdek) en overdrachtsmaatregelen (afschermdende voorzieningen) worden onderzocht voor zover deze een effect hebben op de aanwezige saneringsobjecten en voor zover ze doelmatig zijn. Ingrijpendere maatregelen zoals een gewijzigde wegligging met ondertunneling hoeven voor een saneringsplan niet afgewogen te worden.</p>	Nee

**Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10**

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>In dit geval kan daar bovendien geen sprake van zijn omdat de drie saneringsobjecten waarvoor in het saneringsplan maatregelen kunnen worden afgewogen dermate ver van het Noord-Hollands Kanaal af liggen dat een maatregel aan dat deel van de rijksweg geen noemenswaardig effect op deze woningen zou hebben en vanwege de kosten ervan zeker niet doelmatig zou zijn.</p>	
9	9.1	Meting	<p>Indiener constateert dat de uitkomst van de geluidberekeningen misschien juist is. Echter er is niet in realiteit bij de woning gemeten. Met name bij (veel voorkomende) noord/westenwind is de overlast heel groot. Indiener slaapt hierdoor onrustig en kan overdag buiten niet van de rust genieten. Indiener verzoekt om een werkelijke meting te doen bij deze windrichting en tot die tijd het besluit op te schorten.</p>	<p>Het akoestisch onderzoek is inderdaad niet met metingen maar met modelberekeningen uitgevoerd. Dit is vanwege de volgende redenen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In een saneringsplan kunnen alleen maatregelen worden afgewogen voor saneringsobjecten. Dat zijn woningen en sommige andere geluidsgevoelige objecten met een geluidsbelasting bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds (zie voor een nadere toelichting op dit begrip § 2.6 van bijlage A bij het akoestisch onderzoek) boven een bepaalde drempelwaarde (meestal 65 dB). Om te kunnen bepalen of een woning een saneringsobject is, moet daarom de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geluidproductieplafond worden bepaald. Daarvoor zijn de brongegevens in het geluidregister rijkswegen leidend. Dat is een verzameling gegevens over verkeersintensiteiten, snelheden en wegdekverhardingen die de waarde van de geldende geluidproductieplafonds bepalen. De werkelijke verkeersintensiteiten, snelheden en soms ook wegdekverhardingen wijken altijd af van deze brongegevens. Daarom kan de geluidsbelasting bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds alleen worden berekend en niet gemeten. 2. Het onderzoeken van (de effecten van) mogelijke geluidmaatregelen voor de saneringsobjecten is zonder gedetailleerde modelberekeningen niet mogelijk (de maatregelen zijn immers nog niet aangebracht). <p>Voor de uitvoering van de berekeningen gelden wettelijke voorschriften, deze staan in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Bijlage III, Standaardrekenmethode 2). De gemaakte berekeningen zijn volgens deze voorschriften uitgevoerd.</p> <p>Voor de woning van indiener was het resultaat van de berekening dat de hoogste geluidsbelasting die afkomstig is van de A7 60 dB bedraagt (op de bovenste bouwlaag). Daarmee wordt de drempelwaarde om als saneringsobject te kunnen worden aangemerkt niet overschreden. Zelfs de streefwaarde van 60 dB om de geluidsbelasting toe te beperken als een woning een saneringsobject is, wordt niet overschreden. Als de woning van indiener een saneringsobject zou zijn geweest, zouden er dus geen maatregel voor nodig zijn geweest in het saneringsplan. Het is daarom niet mogelijk om de gemaakte maatregelafweging in het saneringsplan uit te breiden met de woning van indiener.</p>	Nee

Nota van Antwoord Saneringsplan Rijkswegen West-Nederland Noord A7, A8, N9 en A10
Zienswijzen A7, A8 en A10

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)zienswijze	Reactie	Doorwerking in def. besluit
				<p>Indiener heeft overigens gelijk dat bepaalde weersomstandigheden (zoals windrichting) voor meer hinderbeleving kunnen zorgen. De werkelijke geluidsbelasting van een rijksweg zal gedurende het etmaal fluctueren, maar dat is niet maatgevend voor een toetsing aan de normen. De toets aan de normen vindt plaats op basis van de jaargemiddelde waarde van de geluidsbelasting, zoals deze wordt berekend volgens Standaardmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Dergelijke variaties gedurende het etmaal werken wel door in de waarde van de jaargemiddelde geluidsbelasting maar zijn geen afzonderlijk toetscriterium.</p> <p>Er is daarom geen aanleiding over te gaan tot metingen en het besluit op te schorten.</p>	

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
ZOAB		Zeer Open Asfalt Beton