



## Geluidsplan

### A2/A27 Everdingen - Lunetten

Datum	Mei 2015
Status	Definitief

Vastgesteld op:

mei 2015

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen



## Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Rijkswaterstaat Midden-Nederland Postbus 24094 3502 MB Utrecht
Informatie	<a href="http://www.platformparticipatie.nl">www.platformparticipatie.nl</a>
Telefoon	0800-8002
Datum	Mei 2015
Status	Geluidsplan



## Inhoud

	<b>I Besluit over te treffen geluidsmaatregelen en vastgestelde productieplafonds—7</b>
	<b>II Toelichting—9</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding—11</b>
<b>2</b>	<b>Spoedwet wegverbreding en de Wet milieubeheer—13</b>
<b>3</b>	<b>Systematiek Wet milieubeheer—14</b>
<b>4</b>	<b>Geluidsonderzoek bij wegaanpassingsbesluit—16</b>
<b>5</b>	<b>Akoestisch onderzoek voor geluidsplan—17</b>
5.1	Uitgangspunten akoestisch onderzoek bij geluidsplan—17
5.2	Toetsing aan geluidproductieplafonds (onderzoek conform bijlage V van hoofdstuk 5 van het Reken- en meetvoorschrift geluid)—18
5.3	Akoestisch onderzoek voor toetsing doelmatigheid (onderzoek conform bijlage III van hoofdstuk 3 van het Reken- en meetvoorschrift geluid)—18
<b>6</b>	<b>Geluidsmaatregelen—19</b>
<b>7</b>	<b>Toetsing aan geluidproductieplafonds inclusief maatregelen—20</b>
<b>8</b>	<b>Toetsing op woningniveau—21</b>
<b>9</b>	<b>Te wijzigen geluidproductieplafonds—22</b>
<b>10</b>	<b>Inpassing—23</b>
<b>11</b>	<b>Uitvoeringstermijn—24</b>
	<b>III Kaart—25</b>
	<b>IV Overzicht vastgestelde geluidproductieplafonds—27</b>
	<b>V Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-geluidsplan—29</b>
	<b>VI Beroepsclausule—31</b>
	<b>VII Bijlagen—33</b>
<b>Bijlage A</b>	<b>Akoestisch onderzoeksrapport en algemeen bijlagenrapport—34</b>
<b>Bijlage B</b>	<b>Wegaanpassingsbesluit—35</b>
<b>Bijlage C</b>	<b>Nota van Antwoord—36</b>



## I Besluit over te treffen geluidsmaatregelen en vastgestelde productieplafonds

Gelet op artikel 6, vijfde lid, van de Spoedwet wegverbreding stel ik het geluidsplan vast ten aanzien van het wegaanpassingsbesluit van de A2/A27 Everdingen-Lunetten, van km 57,2 t/m km 70,2. Dit is project nummer 17 van de bijlage, onder B, bij de Spoedwet wegverbreding.

Het wegaanpassingsbesluit is vastgesteld op 8 december 2010 en op 4 mei 2011 onherroepelijk geworden. De wegaanpassing is reeds in gebruik genomen. Het geluidsplan is gebaseerd op het akoestisch onderzoek van juli 2014. Dit geluidsplan bestaat uit een besluit (I), een kaart (III) en het overzicht van de vastgestelde geluidproductieplafonds (IV). Het geluidsplan gaat vergezeld van een toelichting (II), wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-geluidsplan (V), beroepsclausule (VI) en drie bijlagen (VII), die geen deel uitmaken van het besluit.

### Artikel 1 Vaststelling geluidsmaatregelen

Op de hoofdrijbaan van de A27 worden in beide rijrichtingen de volgende geluidsmaatregelen getroffen:

Tabel 1: Bronmaatregelen

Bronmaatregel	Van km tot km <sup>1</sup>	Lengte (m)
Tweelaags ZOAB	57.200 – 64.010	1810
Tweelaags ZOAB	64.720 – 65.900	1180
Tweelaags ZOAB	67.465 – 69.850 <sup>2</sup>	2385

De geluidsmaatregelen zijn aangegeven op een kaart (III) die deel uitmaakt van dit besluit.

### Artikel 2 Vaststelling geluidproductieplafonds

Op grond van artikel 6, zesde lid, van de Spoedwet wegverbreding stel ik de geluidproductieplafonds vast. Deze vastgestelde (gewijzigde) geluidproductieplafonds zijn vermeld in het 'overzicht vastgestelde geluidproductieplafonds' (IV) dat deel uitmaakt van dit besluit.

### Artikel 3 Uitvoeringstermijn

De in artikel 1 genoemde maatregelen worden, mits het geluidsplan onherroepelijk is geworden, in uitvoering genomen. De uitvoering is voorzien in 2016.

### Artikel 4 Nadeelcompensatie

Indien een belanghebbende ten gevolge van het onherroepelijk worden van het geluidsplan schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende op andere wijze is verzekerd, kent de Minister van Infrastructuur en Milieu op grond van artikel 17, eerste lid van de Spoedwet wegverbreding, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.

Ter invulling van het gestelde in artikel 17 eerste lid van de Spoedwet wegverbreding, is ter zake de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en

<sup>1</sup> De kilometrering gaat bij km 59.0 over naar km 64.0.

<sup>2</sup> Dit sluit aan op het reeds aangelegde tweelaags ZOAB vanuit het Tracébesluit A27 Lunetten - Rijnsweerd

Milieu 2014" van toepassing, met uitzondering van artikel 2 eerste lid van voornoemde regeling.

Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het geluidsplan is vastgesteld en bekend gemaakt. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het geluidsplan onherroepelijk is geworden.

**Artikel 5 Toepasbaarheid Crisis- en herstelwet**

Op dit geluidsplan is de Crisis- en herstelwet van toepassing.



## **II Toelichting**



## 1 Inleiding

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op grond van de Spoedwet wegverbreding op 8 december 2010 het wegaanpassingsbesluit A2/A27 Everdingen-Lunetten vastgesteld. Het plan is op 4 mei 2011 onherroepelijk geworden. Het betrof hier de aanleg van een spitsstrook over een lengte van 8 km en weefstroken op de oostbaan van het wegvak knooppunt Everdingen- knooppunt Lunetten (km 57,2 tot km 70,2). Het doel van deze wet is om de procedures voor de aanpassing van een aantal wegen te versnellen. Daarmee kunnen wegaanpassingen die voor de bestrijding van files nodig zijn, sneller worden gerealiseerd.

In de Spoedwet wordt onderscheid gemaakt tussen drie typen projecten, die met naam en toenaam zijn genoemd in de bijlage van de wet onder A en B (de categorie C is vervallen met de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten).

- A. Projecten van structurele aard. Hierop is titel 11.3 van de Wet milieubeheer onverkort van toepassing.
- B. Projecten van semi-permanente aard. Op langere termijn zullen hier structurele wijzigingen aan de weg worden gerealiseerd. Voor deze projecten is hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer niet van toepassing. Er moet echter binnen 2 jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit een plan opgesteld worden waarin wordt opgenomen welke geluidsmaatregelen gericht op de toekomstige situatie worden getroffen.

Het project waarvoor dit geluidsplan is opgesteld, is een project van semi-permanente aard zoals opgenomen in de bijlage, onder B, van de Spoedwet wegverbreding. Voor dit project moet een plan worden opgesteld, waarin onder meer wordt opgenomen welke geluidsmaatregelen zullen worden getroffen. Het onderhavige besluit is dit geluidsplan, dat is gebaseerd op hiervoor verricht akoestisch onderzoek. Het wegaanpassingsbesluit is reeds op 4 mei 2011 onherroepelijk geworden, waarmee niet is voldaan aan de termijn van 2 jaar na onherroepelijk besluit. Door diverse wijzigingen in wet- en regelgeving sinds 2011 heeft de vaststelling van dit geluidsplan vertraging opgelopen. Aangezien deze termijn een zogenaamde termijn van orde is, heeft dit geen procedurele consequenties.

Dit geluidsplan ziet alleen op de te treffen geluidsmaatregelen in het kader van het wegaanpassingsbesluit op grond van artikel 6, vijfde lid, van de Spoedwet wegverbreding. De overige aspecten zijn in het kader van het wegaanpassingsbesluit onderzocht. Als op langere termijn structurele wijzigingen aan de weg worden gerealiseerd, zullen daarvoor de dan geldende wettelijke kaders gelden en zal de Wet milieubeheer onverkort van toepassing zijn.

De projecten waarbinnen de structurele wijzigingen op het traject Everdingen – Lunetten worden gerealiseerd zijn Ring Utrecht A27/A12 en A27 Houten – Hooipolder. Beide projecten bevinden zich op dit moment in de planuitwerkingsfase waarin wordt toegewerkt naar een (ontwerp)tracébesluit en een milieueffectrapport. Het (ontwerp)tracébesluit beschrijft het gekozen tracé (de weg) en de inpassing van het project in de omgeving en daarnaast staan de benodigde maatregelen op het gebied van onder andere geluid, natuur, landschap en water beschreven. In het milieueffectrapport worden de milieugevolgen van het project inzichtelijk gemaakt.

Voor Ring Utrecht A27/A12 wordt het ontwerptractébesluit naar verwachting medio 2016 vastgesteld en is de start van de uitvoering voorzien vanaf 2018. Voor A27 Houten – Hooipolder wordt het ontwerptractébesluit in 2016 verwacht en is de start van de uitvoering voorzien vanaf 2019.

#### Zienswijzen op het ontwerp-geluidsplan

Van 10 oktober 2014 tot en met 20 november 2014 heeft het ontwerp-geluidsplan A2/A27 Everdingen – Lunetten ter inzage gelegen. Het ontwerp-geluidsplan heeft een procedure doorlopen overeenkomstig de Spoedwet wegverbreding en de Algemene wet bestuursrecht. Op grond daarvan kon een belanghebbende in de bovengenoemde periode een zienswijze kenbaar maken.

Binnen de ter inzageperiode kon zowel mondeling als schriftelijk ingesproken worden. Rijkswaterstaat heeft voor het ontwerp-geluidsplan een informatieavond georganiseerd. Deze heeft plaatsgevonden op 27 oktober in Houten. Er zijn in totaal 5 unieke zienswijzen op het ontwerp-geluidsplan ingediend binnen de hiervoor gestelde termijn.

Alle reacties die bij de Directie Participatie zijn binnengekomen, zijn in de Nota van Antwoord voorzien van antwoorden. Voor een weergave van de ingebrachte zienswijzen en reacties hierop wordt daarom verwezen naar de Nota van Antwoord. De Nota van Antwoord is bij deze Toelichting gevoegd (bijlage VII.C).

De zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven tot inhoudelijke wijzigingen in het geluidsplan A2/A27 Everdingen – Lunetten. Wel zijn er enkele ambtshalve wijzigingen aangebracht. Deze wijzigingen zijn beschreven in hoofdstuk V van dit geluidsplan.

## 2 Spoedwet wegverbreding en de Wet milieubeheer

Op grond van artikel 6, vijfde lid, van de Spoedwet wegverbreding zijn in het plan geluidsmaatregelen opgenomen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg op de gevel van de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen. Ingevolge artikel 6, tweede lid, van de Spoedwet wegverbreding is titel 11.3 van de Wet milieubeheer niet van toepassing op de projecten die zijn opgenomen in de bijlage, onder B, van de Spoedwet. Voor het bepalen van de te treffen geluidsmaatregelen op grond van artikel 6, vijfde lid, van de Spoedwet en het vaststellen van de geluidproductieplafonds op grond van artikel 6, zesde lid, van de Spoedwet zijn naar analogie toegepast:

- hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer
- het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012
- Regeling geluid milieubeheer
- Besluit geluid milieubeheer

Dit betekent dat dezelfde aanpak wordt gevolgd als bij de projecten in de bijlage onder A van de Spoedwet wegverbreding en bij een wijziging van een weg die niet valt onder de Spoedwet wegverbreding. In zowel het akoestisch onderzoek als in het onderhavige plan wordt daarom gerefereerd aan de normen, het afwegingskader en de terminologie van de Wet milieubeheer en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012

Concreet betekent dit dat titel 11.3 van de Wet milieubeheer en het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 overeenkomstig zijn toegepast. Het besluit tot de te treffen maatregelen is gebaseerd op dezelfde afwegingen als bij wijzigingen van een weg die niet onder de Spoedwet wegverbreding tot stand komen; het gaat hier om afwegingen van akoestische doeltreffendheid tegenover de kosten alsmede om landschappelijke, verkeerskundige en stedenbouwkundige overwegingen. Voor het financieel-akoestische afwegingskader zijn hiervoor de "Regeling geluid milieubeheer" en het "Besluit geluid milieubeheer" (waarover hierna meer) gehanteerd. Daarmee wordt bepaald of maatregelen doelmatig zijn.

Vanaf het tijdstip waarop het wegaanpassingsbesluit onherroepelijk is geworden tot het tijdstip waarop de maatregelen zijn uitgevoerd, geldt voor de betreffende referentiepunten een vrijstelling voor de naleving van de geluidproductieplafonds.

### 3 Systematiek Wet milieubeheer

In de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het geluid van rijkswegen en spoorwegen met geluidproductieplafonds beheerst wordt. Het geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op ca. 100m afstand van elkaar en op ca. 50m afstand van de buitenste rijstrook van de weg of van de buitenste spoorstaaf van een hoofdspoorweg. Aan beide zijden van de (spoor)weg liggen referentiepunten. De hoogte bedraagt 4m boven lokaal maaiveld. Hun posities liggen vast in het zogeheten geluidregister, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt.

Jaarlijks controleert ("monitort") de beheerder (Rijkswaterstaat voor de rijkswegen, ProRail voor de hoofdspoorwegen) of de geluidproductie binnen het geldende geluidproductieplafond is gebleven. Bij (dreigende) overschrijding moet een maatregelonderzoek worden ingesteld.

Zolang de geluidproductie binnen het geldende plafond blijft, zullen ook de geluidsbelastingen op geluidsgevoelige objecten langs de weg (zoals woningen) beneden de wettelijke toetswaarden daarvoor blijven. De verkeersintensiteit op de weg kan zich blijven ontwikkelen zolang het plafond niet wordt overschreden. Wanneer toch overschrijding dreigt, kan de beheerder er door het treffen van (doelmatige) maatregelen voor zorgen dat hij toch aan het plafond blijft voldoen, of aan de bijbehorende toetswaarden van de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten.

#### *Geluidsgevoelige objecten*

De normen voor geluidsbelastingen in de wet gelden voor geluidsgevoelige objecten. Geluidsgevoelige objecten zijn in het Besluit geluid milieubeheer gedefinieerd. Het zijn woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen (bijvoorbeeld scholen) en -terreinen (bijvoorbeeld woonwagendplaatsen).

#### *Saneringsobjecten*

Saneringsobjecten zijn een bijzondere categorie van geluidsgevoelige objecten. Het zijn hoofdzakelijk woningen en legale woonwagendplaatsen respectievelijk woonschipligplaatsen:

die al onder de (voormalige) Wet geluidhinder voor sanering zijn aangemeld maar waarvoor tot nu toe nog geen saneringsprogramma is vastgesteld, en waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond hoger dan 60 dB is, of waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond boven de maximumwaarde van 65 dB uitkomt, of die liggen langs de in het Besluit geluid milieubeheer genoemde wegvakken waar in het verleden een ongewenst sterke groei van de geluidsbelasting is opgetreden en waarvan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond hoger dan 55 dB zou worden.

Eerstgenoemde categorie saneringsobjecten kan ook andere geluidsgevoelige objecten dan woningen, stand- of ligplaatsen omvatten, bijvoorbeeld ziekenhuizen of scholen. Dat kan het geval zijn wanneer deze in een melding zijn opgenomen die al enige jaren geleden is gedaan. De wet schrijft voor dat voor deze objecten eenmalig (vandaar de term "sanering") onderzocht moet worden of de toekomstige

geluidsbelasting op deze objecten met doelmatige maatregelen kan worden verminderd.

Deze saneringsdoelstelling moet worden meegenomen in een project voor wijziging van de weg wanneer ter plaatse één of meer geluidproductieplafonds moeten worden gewijzigd.

*Rekening houden met geluid van alle rijkswegen*

Wanneer een woning of ander geluidsgevoelig object in de buurt ligt van meer dan één rijksweg, moet de gecumuleerde (bij elkaar opgetelde) geluidsbelasting van alle rijkswegen aan de normen worden getoetst.

## 4 Geluidsonderzoek bij wegaanpassingsbesluit

In het kader van het wegaanpassingsbesluit is onderzoek gedaan naar de akoestische gegevens als vermeld in artikel 6, derde en vierde lid, van de Spoedwet wegverbreding. De resultaten hiervan zijn neergelegd in het rapport 'A2/A27 Everdingen-Lunetten Akoestisch Onderzoek van maart 2010'. Uit dat akoestisch onderzoek blijkt dat er op basis van de berekening met de verkeersgegevens over het jaar 2000 geen woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen voorkomen die een geluidsbelasting ondervinden van meer dan 70 dB(A). Ook met een geopende spitsstrook zal de geluidsbelasting bij de geluidsgevoelige bestemmingen niet hoger zijn dan 70 dB(A). Er was in het kader van het wegaanpassingsbesluit derhalve geen grond voor het toepassen van een geluidsreducerende wegdeklaag en/of voor een snelheidsverlaging in de zin van artikel 4, eerste lid, onder e, van de Spoedwet wegverbreding.



## 5 Akoestisch onderzoek voor geluidsplan

Om te bepalen of en welke maatregelen moeten worden getroffen en welke geluidproductieplafonds moeten worden vastgesteld, is akoestisch onderzoek gedaan. Daarbij is de toekomstige geluidproductie op de referentiepunten getoetst aan de vigerende geluidproductieplafonds uit het geluidregister. Deze geluidproductieplafonds zijn voor het grootste deel gebaseerd op de verkeerssituatie en wegligging in het jaar 2008. Alleen op het noordelijk deel van de A27 zijn de geluidproductieplafonds gebaseerd op het Tracébesluit A27 Lunetten - Rijnsweerd. Vervolgens is nagegaan met welke maatregelen de geconstateerde overschrijdingen kunnen worden teruggebracht. De doelmatigheid van deze maatregelen is daarbij vastgesteld op basis van de in de Wet milieubeheer en bijbehorende besluiten en regelingen opgenomen methode. De rapportage van het akoestisch onderzoek vormt een bijlage bij dit geluidsplan. In onderstaande paragrafen is samengevat welke uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek zijn gehanteerd en wat de uitkomsten van het onderzoek zijn

### 5.1 Uitgangspunten akoestisch onderzoek bij geluidsplan

#### *Verkeersgegevens*

Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op het jaar 2024.<sup>3</sup> De verwachte verkeersgegevens voor dit jaar zijn ontleend aan het Nederlands Regionaal Model 2011 (NRM 2011). Hierin zijn de relevante uitvoeringsprojecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport, de Spoedwet wegverbreding, alsmede vastgestelde uitbreidingsplannen van het regionale wegennet opgenomen. Er is gebruik gemaakt van het NRM 2011 omdat dit het beste aansluit bij de wegaanpassing zoals deze is gerealiseerd in het kader van het Wegaanpassingsbesluit A2/A27 Everdingen-Lunetten. Bij het gebruik van latere versies van het NRM is deze verbreding niet meer zichtbaar omdat toekomstige uitbreidingen van het netwerk op het wegvak tussen Everdingen – Lunetten hierin zijn opgenomen.

#### *Doelmatigheidscriterium*

In artikel 11.29 van de Wet milieubeheer is aangegeven dat maatregelen om te voldoen aan de geluidproductieplafonds niet getroffen hoeven te worden wanneer de kosten voor die maatregelen niet in redelijke verhouding staan tot (vrij vertaald) de verbetering van de geluidssituatie.

De baten van een geluidsmaatregel wegen eerder op tegen de kosten, wanneer deze voor veel woningen dicht bij elkaar een grotere overschrijding van de geluidsbelasting vermindert dan voor zeer verspreid liggende woningen met een kleine overschrijding. De doelmatigheid van maatregelen is afgewogen conform het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer.

#### *Overige overwegingen*

Bij de beslissing om een maatregel te treffen, kunnen ook andere overwegingen een rol spelen. Zo kan een maatregel die op grond van de kosten-batenanalyse positief wordt beoordeeld, toch niet gerealiseerd worden op grond van stedenbouwkundige,

---

3 Dit is het zogenaamde zichtjaar. Het zichtjaar wordt bepaald door 10 jaar op te tellen bij het jaar van verwachte vaststelling van het geluidsplan, te weten 2014.

verkeerskundige of landschappelijke overwegingen. Een dergelijke afweging wordt gemaakt aan de hand van de specifieke situatie.

## **5.2 Toetsing aan geluidproductieplafonds (onderzoek conform bijlage V van hoofdstuk 5 van het Reken- en meetvoorschrift geluid)**

Ter voorbereiding van dit geluidsplan is geluidsonderzoek verricht conform de systematiek van de Wet milieubeheer en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De rapportage van dit onderzoek is opgenomen in bijlage 1 van het rapport "Akoestisch onderzoek ontwerp-geluidsplan A2/A27 Everdingen-Lunetten" dat als bijlage VII-A1 bij dit besluit is opgenomen. Uit dit onderzoek is gebleken dat zonder geluidbeperkende maatregelen de geluidproductieplafonds binnen de projectgrenzen worden overschreden. Een onderzoek naar het effect en doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen was daarmee noodzakelijk.

## **5.3 Akoestisch onderzoek voor toetsing doelmatigheid (onderzoek conform bijlage III van hoofdstuk 3 van het Reken- en meetvoorschrift geluid)**

Op basis van dit gegeven is door middel van gedetailleerd onderzoek waarin de geluidbelastingen van de geluidgevoelige objecten zijn betrokken, bepaald of de toepassing van tweelaags ZOAB financieel doelmatig is en over welke lengte dit het geval is. Het rapport van dit onderzoek is opgenomen in bijlage VII.A1 (akoestisch onderzoeksrapport). In dit onderzoek is rekening gehouden met het gegeven dat (tweelaags) ZOAB technisch niet toepasbaar is op de volgende locaties:

- A. kunstwerk Hagesteinsebrug (brug over de Lek)
- B. kunstwerk Houtensebrug (brug over het Amsterdam-Rijnkanaal)

Ook worden binnen dit project geen aanpassingen gedaan aan de voegovergangen van de bruggen. De huidige voegovergangen hoeven vanuit het oogpunt van onderhoud nog niet vervangen te worden. Beleid bij Rijkswaterstaat is dat alleen bij grootschalige aanpassingen of benodigd onderhoud aan bruggen en/of de voegovergangen stille voegovergangen overwogen worden.

## 6 Geluidsmaatregelen

Uit het gedetailleerde akoestisch onderzoek op woningniveau is gebleken dat de toepassing van tweelaags ZOAB doelmatig is op de volgende wegdelen:

**Tabel 2: Bronmaatregelen**

Bronmaatregel	Van km tot km <sup>4</sup>	Lengte (m)
Tweelaags ZOAB	57.200 – 64.010	1810
Tweelaags ZOAB	64.720 – 65.900	1180
Tweelaags ZOAB	67.465 – 69.850 <sup>5</sup>	2385

---

<sup>4</sup> De kilometrering gaat bij km 59.0 over naar km 64.0.

<sup>5</sup> Dit sluit aan op het reeds aangelegde tweelaags ZOAB vanuit het Tracébesluit A27 Lunetten - Rijnsweerd

## 7 Toetsing aan geluidproductieplafonds inclusief maatregelen

Door het geluidloket van Rijkswaterstaat is vervolgens onderzocht of met de maatregelen uit de voorgaande paragraaf wordt voldaan aan de vigerende geluidproductieplafonds. Het verslag van dit onderzoek is opgenomen in bijlage 1 van bijlage VII. A (akoestisch onderzoeksrapport) van dit plan. Hieruit blijkt dat op de referentiepunten ter hoogte van de in paragraaf 5.3 vermelde kunstwerken en het wegvak tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de aansluiting Nieuwegein zich een overschrijding van de geluidproductieplafonds zal blijven voordoen.

## 8 Toetsing op woningniveau

Ter hoogte van de referentiepunten waar een overschrijding van de geluidproductieplafonds is geconstateerd is onderzocht of bij nabij gelegen geluidgevoelige objecten, de  $L_{den,gpp}$  (de geluidbelasting bij opvulling van het vigerende geluidproductieplafond) wordt overschreden. Uit dit onderzoek is komen vast te staan dat bij geen van de omliggende geluidgevoelige objecten een overschrijding van deze toetswaarde zal plaatsvinden. Ook zijn hier geen saneringsobjecten aanwezig. Op andere locaties langs het tracé zijn wel saneringsobjecten aanwezig. Ter hoogte van deze objecten worden de geluidproductieplafonds niet overschreden. De sanering van deze woningen zal plaatsvinden in het kader van het project MJPG<sup>6</sup> of in een volgend wegproject.

---

<sup>6</sup> MPJG staat voor meerjarenprogramma geluidssanering. Het doel van deze saneringsopgave is het verminderen van de geluidsoverlast voor bewoners langs rijkswegen, waar al vóór juli 2012 de wettelijke norm werd overschreden en waar veel geluidsoverlast wordt ervaren. Rijkswaterstaat voert deze saneringsopgave in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu uit.

## 9 Te wijzigen geluidproductieplafonds

Met de te treffen bronmaatregelen wordt, behoudens bij drie locaties, voldaan aan de geluidproductieplafonds. Er is dan ook geen noodzaak om langs de overige trajectdelen de geluidproductieplafonds en de daarmee samenhangende brongegevens in het register te wijzigen. De brongegevens worden uitsluitend aangepast ter hoogte van de locaties met overschrijdingen. In verband hiermee is een herijking van de geluidproductieplafonds in de directe omgeving noodzakelijk. Deze herijking is door het geluidloket van Rijkswaterstaat uitgevoerd en leidt voor een aantal punten tot een verhoging van het geluidproductieplafond en voor een aantal punten tot een verlaging. Dit onderzoek is gerapporteerd in bijlage 1 van bijlage VII. A (akoestisch onderzoeksrapport). Omdat bij de nabijgelegen geluidgevoelige objecten wordt voldaan aan de toetswaarde, zijn er geen bezwaren om voor deze referentiepunten de geluidproductieplafonds te wijzigen. In hoofdstuk IV zijn deze punten vermeld met de vigerende geluidproductieplafonds en de met dit geluidsplan vastgestelde geluidproductieplafonds. De minister neemt de vastgestelde (gewijzigde) geluidproductieplafonds op in het geluidregister.

## 10 Inpassing

Omdat alleen het wegdek wordt gewijzigd zijn geen extra inpassingsmaatregelen benodigd voor de Rijksweg. De geluidsmaatregelen zullen geen verslechtering in de akoestische situatie hebben voor de langs de weg gelegen natuurgebieden. Effecten op natuur zijn reeds onderzocht in het milieueffectrapport behorend bij de procedure voor het wegaanpassingsbesluit. Hieruit is gebleken dat geen effecten voor nabijgelegen natuur zijn te verwachten.

## 11 Uitvoeringstermijn

De aanleg van het tweelaags ZOAB over beide rijbanen is voorzien in 2016.



### **III Kaart**

De kaart (met tekeningnummer MD-AF20140020 (schaal 1:25.000) maakt deel uit van het besluit. Deze kaart is aangegeven in artikel 1.



## IV Overzicht vastgestelde geluidproductieplafonds

In dit overzicht zijn de referentiepunten opgenomen, waarvoor de geluidproductieplafonds zijn vastgesteld. Het volgende overzicht maakt onderdeel uit van het besluit.

**Tabel 3: Te wijzigen geluidproductieplafonds**

Referentiepunt	Coördinaten		Vastgestelde geluidproductieplafond [dB]	Vervallen geluidproductieplafond [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
6692	136232.58	445509.62	70.6	69.3	1.3
6693	136255.46	445606.97	71.4	69.5	1.9
6694	136278.35	445704.31	71.5	69.6	1.9
6695	136301.24	445801.66	70.3	68.5	1.8
6696	136323.90	445899.06	69.0	67.3	1.7
6697	136347.00	445996.35	69.0	67.4	1.6
6698	136369.90	446093.69	69.3	67.7	1.6
6699	136393.16	446190.95	71.1	70.8	0.3
6700	136416.92	446288.09	70.6	70.7	-0.1
6719	137127.73	447970.37	70.8	70.6	0.2
6720	137172.98	448059.46	70.9	70.6	0.3
6721	137221.87	448146.68	68.9	68.6	0.3
6722	137270.72	448233.94	66.9	66.2	0.7
6723	137319.57	448321.20	68.5	68.0	0.5
6724	137368.42	448408.46	70.4	70.0	0.4
6725	137417.29	448495.71	70.3	68.6	1.7
6726	137473.08	448576.74	70.4	70.1	0.3
20233	137243.97	448865.53	63.6	63.7	-0.1
20235	137351.05	448807.97	67.1	67.2	-0.1
20236	137424.38	448774.18	66.4	66.5	-0.1
20237	137382.26	448684.16	68.8	69.1	-0.3
20238	137333.83	448596.38	66.9	67.3	-0.4
20239	137284.68	448509.02	68.3	68.6	-0.3
20240	137236.05	448421.34	68.9	69.2	-0.3
20241	137186.41	448334.22	68.3	68.6	-0.3
20242	137138.13	448246.37	69.0	69.2	-0.2
20243	137088.90	448159.02	70.9	71.1	-0.2
20244	137040.30	448071.32	71.3	71.5	-0.2
20265	136278.45	446233.05	70.9	71.0	-0.1
20266	136255.01	446135.57	66.2	66.4	-0.2
20267	136231.83	446038.02	66.1	66.3	-0.2
20268	136208.72	445940.45	66.1	66.3	-0.2
20269	136185.48	445842.92	66.9	67.2	-0.3
20270	136162.29	445745.37	68.0	68.3	-0.3
20271	136139.11	445647.82	68.4	68.6	-0.2
20272	136116.35	445550.17	68.3	68.5	-0.2
20273	136094.94	445452.22	72.2	72.3	-0.1
20282	135834.97	444612.62	65.2	65.1	0.1



## V Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-geluidsplan

Ten opzichte van het ontwerp-geluidsplan is in dit geluidsplan een aantal ambtshalve wijzigingen aangebracht. Het gaat om de volgende wijzigingen:

### Wijziging in het Besluit (I)

Wijziging:

- De aanhef van het besluit is aangepast.

Toelichting:

- Het geluidsplan is aangepast naar de huidige stand van zaken van de procedure.

Wijziging:

- In artikel 3 is het jaar van uitvoering aangepast van 2015 naar 2016

Toelichting:

- Het artikel is ambtshalve aangepast naar de huidige stand van zaken

### Wijzigingen in de Toelichting (II)

Wijziging:

- In paragraaf 1 "inleiding" is de verwachte datum van het ontwerp-tracébesluit van Ring Utrecht aangepast.

Toelichting:

- De verwachte datum is aangepast naar de actuele stand van zaken van het project Ring Utrecht.

Wijziging:

- In paragraaf 1 "inleiding" is de terinzagelegging van het ontwerp-geluidsplan vermeld.

Toelichting:

- De Toelichting op het geluidsplan is aangepast naar de huidige stand van zaken van de procedure.

Wijziging:

- In paragraaf 5.3 is een passage toegevoegd over voegovergangen bij de bruggen in het projectgebied

Toelichting:

- De Toelichting op het geluidsplan is aangepast naar aanleiding van de zienswijzen

Wijziging:

- In paragraaf 8 is een voetnoot opgenomen waarin het MJPG wordt toegelicht

Toelichting:

- De Toelichting op het geluidsplan is ambtshalve aangepast om de paragraaf te verduidelijken

Wijziging:

- In paragraaf 11 is het jaar van uitvoering aangepast van 2015 naar 2016

Toelichting:

- De Toelichting op het geluidsplan is ambtshalve aangepast naar de huidige stand van zaken

## **Wijzigingen in de hoofdstukken V en VI**

### Wijziging:

- Hoofdstuk V "Indienen zienswijzen" is aangepast naar "Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-geluidsplan.

### Toelichting:

- In dit hoofdstuk zijn de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-geluidsplan beschreven.

### Wijziging:

- Hoofdstuk VI "Vaststelling geluidsplan en beroepsclausule" is aangepast naar "Beroepsclausule".

### Toelichting:

- Hoofdstuk VI is aangepast naar de huidige stand van zaken van de procedure.

## **Wijziging in de Bijlagen (VII)**

### Wijziging:

- De Nota van Antwoord n.a.v. zienswijzen op het ontwerp-geluidsplan is toegevoegd als bijlage VII.C bij dit geluidsplan.

### Toelichting:

- In de Nota van Antwoord zijn de zienswijzen op het ontwerp-geluidsplan beantwoord.

## VI Beroepsclausule

Op grond van de Spoedwet wegverbreding en de Algemene wet bestuursrecht hebben belanghebbenden die tijdig hun zienswijzen tegen het ontwerp-geluidsplan naar voren hebben gebracht, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijze naar voren hebben gebracht, de mogelijkheid om binnen zes weken na de dag waarop het geluidsplan ter inzage is gelegd, beroep in te stellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze bestuursrechter beslist als enige en hoogste instantie over eventuele beroepen. Tevens bestaat dan de mogelijkheid om gelijktijdig, met of na de indiening van het beroepschrift, een verzoek te doen tot het treffen van een voorlopige voorziening.

De locaties van de terinzagelegging en de beroepstermijn worden bekend gemaakt via advertenties in de digitale Staatscourant ([www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl)) en in enkele dagbladen en huis-aan-huisbladen. Het geluidsplan ligt ter inzage op de volgende plaatsen tijdens reguliere openingstijden:

- De gemeentehuizen van Houten, Nieuwegein, Vianen en Utrecht;
- Het provinciehuis in Utrecht;
- Het kantoorgebouw Westraven van Rijkswaterstaat Midden Nederland in Utrecht;
- Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in Den Haag.

Het geluidsplan is tijdens de inzageperiode ook in te zien en te downloaden van de website van de Directie Participatie, <http://www.platformparticipatie.nl>. Een beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Het is ook mogelijk om digitaal beroep in te stellen, via het Digitaal Loket van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. U vindt het digitaal loket via <https://digitaaloket.raadvanstate.nl/>. Digitaal beroep instellen is uitsluitend mogelijk voor burgers. Advocaten, bedrijven en organisaties kunnen hier geen gebruik van maken. Om digitaal beroep in te stellen moet u beschikken over een DigiD.

Het beroepschrift dient ten minste de volgende onderdelen te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- de redenen (gronden) waarom u beroep instelt;
- uw handtekening. U moet het beroepschrift ondertekenen;
- zo mogelijk dient tevens een kopie te worden toegevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het verzoek dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;

- de redenen (gronden) waarom u beroep instelt;
- uw handtekening. U moet het verzoek ondertekenen;
- zo mogelijk dient tevens een kopie te worden toegevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft;
- een afschrift van het beroepschrift.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzitter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist. Voor de behandeling van het beroep, en voor het verzoek om een voorlopige voorziening bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, is griffiegeld verschuldigd.

Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld, en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener van het beroep- of verzoekschrift zorg te dragen voor een vertaling.

Als gevolg van de Crisis- en herstelwet kunnen decentrale overheden geen beroep instellen tegen het geluidsplan en moeten belanghebbenden direct in hun beroepschrift aangeven welke bezwaren zij tegen het besluit hebben. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe bezwaren meer worden aangevoerd<sup>7</sup>. Belanghebbenden dienen in hun beroepschrift te vermelden dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

---

<sup>7</sup> Een zogenaamd "pro forma-beroep" is niet meer mogelijk



## VII Bijlagen

Bij dit geluidsplan horen de volgende bijlagen:

- A1. Akoestisch onderzoek ontwerp-Geluidsplan A2/A27 Everdingen-Lunetten hoofdrapport MD- AF20140020
- A2. Akoestisch onderzoek ontwerp-Geluidsplan A2/A27 Everdingen-Lunetten algemeen bijlagenrapport MD-AF20140020
- B. Wegaanpassingsbesluit A2/A27 Everdingen-Lunetten, 8 december 2010
- C. Nota van Antwoord n.a.v. zienswijzen op het ontwerp-geluidsplan A2/A27 Everdingen –Lunetten

## Bijlage A Akoestisch onderzoeksrapport en algemeen bijlagenrapport

A1. Akoestisch onderzoek ontwerp-Geluidsplan A2/A27 Everdingen-Lunetten hoofdrapport MD- AF20140020

A2. Akoestisch onderzoek ontwerp-Geluidsplan A2/A27 Everdingen-Lunetten algemeen bijlagenrapport MD-AF20140020

Deze rapporten liggen separaat ter inzage op de locaties die in hoofdstuk V genoemd zijn, en zijn ook te raadplegen op [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).

## Bijlage B Wegaanpassingsbesluit

Het wegaanpassingsbesluit ligt separaat ter inzage op de locaties die in hoofdstuk VI genoemd zijn, en is ook te raadplegen op [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).

## Bijlage C Nota van Antwoord n.a.v. zienswijzen op het ontwerp-geluidsplan A2/A27 Everdingen - Lunetten

### Inleiding

Van 10 oktober 2014 tot en met 20 november 2014 heeft het ontwerp-geluidsplan A2/A27 Everdingen – Lunetten (hierna: ontwerp-geluidsplan) inclusief bijlagen op diverse locaties (waaronder de gemeentehuizen in het projectgebied) ter inzage gelegen. In het ontwerp-geluidsplan staat beschreven welke geluidsmaatregelen er aan de A27 tussen Everdingen en Lunetten gerealiseerd zullen worden en voor welke referentiepunten er (gewijzigde) geluidproductieplafonds worden vastgesteld. De uitvoering van de geluidsmaatregelen is voorzien in 2016.

Op grond van de Spoedwet wegverbreding en de Algemene wet bestuursrecht hebben belanghebbenden in bovengenoemde periode de mogelijkheid gehad op de inhoud van het ontwerp-geluidsplan een zienswijze kenbaar te maken.

Deze Nota van Antwoord bevat de beantwoording van deze zienswijzen. Er zijn in totaal 5 unieke zienswijzen op het ontwerp-geluidsplan ingediend binnen de hiervoor gestelde termijn. De participanten zijn voornamelijk omwonenden.

De ingediende zienswijzen zijn betrokken bij de besluitvorming en beantwoord in de Nota van Antwoord die als bijlage VII.C onderdeel uitmaakt van de Toelichting van het geluidsplan A2/A27 Everdingen - Lunetten.

Het geluidsplan A2/A27 Everdingen - Lunetten ligt gedurende 6 weken ter inzage op diverse locaties, waaronder in de gemeentehuizen in het projectgebied. Belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend op het ontwerp-geluidsplan, of hen die redelijkerwijs niet verweten kan worden dat zij niet hebben ingesproken, kunnen gedurende de beroepsperiode van zes weken tegen het geluidsplan beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in Den Haag. Tevens bestaat binnen deze termijn de mogelijkheid om gelijktijdig met of na de indiening van het beroepschrift, bij deze bestuursrechter een verzoek te doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. De werkzaamheden vangen naar verwachting in 2016 aan. Een verdere toelichting op de mogelijkheid tot instellen van beroep kunt u vinden in het hoofdstuk VI 'Beroepsclausule' in het geluidsplan.

### Beoordeling ontvankelijkheid

Zienswijzen konden door belanghebbenden worden ingediend. Alle 5 reacties (mondeling, per brief of via de website) zijn tijdig ingediend bij de Directie Participatie. De Directie Participatie maakt onderdeel uit van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Alle reacties zijn door de Directie Participatie geregistreerd. Degenen die een zienswijze hebben ingediend, 'participanten' genoemd, hebben een ontvangstbevestiging toegestuurd gekregen en een registratienummer van de zienswijze. Alle reacties die bij de Directie Participatie zijn binnengekomen, zijn in deze nota voorzien van antwoorden. De originelen van de zienswijzen kunnen, indien gewenst, opgevraagd worden bij de Directie Participatie via telefoonnummer 070-456 8999.

### **Wijzigingen als gevolg van inspraak**

De zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven tot inhoudelijke wijzigingen in het geluidsplan A2/A27 Everdingen – Lunetten. Wel is er een passage over voegovergangen opgenomen in de toelichting van het geluidsplan.

### **Systematiek van beantwoording**

Per ingebrachte zienswijze wordt een antwoord gegeven. De zienswijzen zijn beantwoord in de volgorde waarin deze zijn geregistreerd bij het Directie Participatie.

#### *Registratienummer zienswijze*

De zienswijzen zijn geanonimiseerd. U, als participant, heeft van de Directie Participatie een registratienummer van uw zienswijze ontvangen. Aan de hand van dat nummer kunt u in deze Nota van Antwoord de beantwoording op uw zienswijze terugvinden.

#### *Registratienummer kwijt?*

Het kan voorkomen dat u uw persoonlijke registratienummer niet meer weet. U kunt in dat geval telefonisch contact opnemen met de Directie Participatie via 070-456 8999 (of via <http://www.platformparticipatie.nl/>). De Directie Participatie beschikt over de database met registratienummers van de zienswijzen gekoppeld aan de namen en adressen.

<b>Zienswijze 1</b>	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p>Participant geeft aan bezwaar te maken tegen het Ontwerp-Tracébesluit m.b.t. de voorgenomen wijziging van de geluidproductieplafonds terzake de aanleg van extra rijstroken op de A2/A27 Everdingen - Lunetten. Naar mening van de participant verslechtert natuur en landschap door deze wegaanleg en trekt het extra autogebruik aan, incl. de bijbehorende hoeveelheid extra energie. Participant stelt dat dit bijzonder slecht nieuws is, in deze tijd van mondiale aandacht voor grondstofschaarste, CO<sub>2</sub> uitstoot, energiebesparing, hoge olieprijs en klimaatverandering. Het maakt de beloften van Ministeries, parlement en regering om te streven naar natuurbehoud en duurzaamheid volkomen belachelijk en zal het vertrouwen in politici en de belastingmoraal verder ondermijnen. Rust, natuurschoon en stilte zullen in ons land steeds schaarser worden door dit foute en gevaarlijke ontwerp-besluit. Extra autogebruik – veroorzaakt door de aanleg van spitsstrook en weefstrook – en het hieruit voortvloeiende extra geluid door autoverkeer bedreigt tevens de volksgezondheid in brede zin, o.a. door stijging van geluidsoverlast en verhoogde kans op longziekten. Tevens stelt participant dat een ander probleem is dat de kosten van dit ontwerp-besluit worden afgewenteld op de belastingbetaler. De staatsschuld is nu reeds meer dan 470 miljard euro en zal stijgen bij voornoemde aanleg. Kosten-effectief denken blijkt bij de meerderheid der Ministeries een volkomen onbekend begrip. Participant geeft aan dat belastingcenten nuttiger besteed kunnen en dienen te gaan worden in ons land, b.v. in het onderwijs en in de gezondheidszorg, waar daadwerkelijke behoeften liggen die concreet opgelost kunnen worden.</p>	<p>De woning van de participant ligt in het noorden van de gemeente Utrecht en daarmee ruim buiten het projectgebied. Participant geeft aan bezwaar te maken tegen het Ontwerp-Tracébesluit. Het nu voorliggende besluit komt echter voort uit het Wegaanpassingsbesluit A2/A27 Everdingen – Lunetten, dat inmiddels onherroepelijk is en waarvan de spits- en weefstroken reeds zijn aangelegd en in 2011 in gebruik zijn genomen. Het besluit dat nu voorligt heeft slechts betrekking op de te nemen geluidsmaatregelen in het kader van het eerder genomen Wegaanpassingsbesluit en maakt geen extra rijstroken mogelijk. De zienswijze van de participant richt zich wellicht op de aanleg van extra rijstroken in het kader van het project A27/A1 Utrecht-Noord – Knooppunt Eemnes – Aansluiting Bunschoten- Spakenburg waarvan het projectgebied zich dicht bij de woning van de participant bevindt. Het Tracébesluit voor het project A27/A1 heeft van 12 september tot en met 24 oktober 2014 ter inzage gelegen voor beroep.</p> <p>De zienswijze van participant is niet voorzien van concrete bezwaren tegen het ontwerp-geluidsplan Everdingen - Lunetten.</p>

<b>Zienswijze 2</b>	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p>Participant woont langs de A27 ter hoogte van de rondweg te Houten. Participant geeft aan dat op de begane grond van zijn woning er een goede geluidsisolatie aanwezig is middels de geluidswal om de rondweg. Op de slaapkamers (1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> verdieping) heeft participant echter veel geluidsoverlast afkomstig van de A27. Participant geeft aan dat de geluidswal hier niet meer effectief is.</p> <p>Participant maakt zich zorgen over de effectiviteit van het geluidsplan als het bij louter toepassing van tweelaags ZOAB blijft. Door participant wordt gepleit voor het plaatsen van geluidsschermen (in ieder geval) ter plaatse van Houten aanvullend op het reeds opgenomen tweelaags ZOAB.</p>	<p>Het uitgangspunt van de Wet milieubeheer is dat bij een wegverbredingsproject de geluidbelasting niet zodanig mag toenemen dat de geluidproductieplafonds die opgenomen zijn in het zogenaamde geluidregister worden overschreden. In dit geluidregister is voor alle snelwegen in Nederland de geluidssituatie vastgelegd. Jaarlijks controleert Rijkswaterstaat of de geluidproductie binnen het geldende geluidproductieplafond is gebleven. Bij (dreigende) overschrijding moet een maatregelonderzoek worden ingesteld. Zolang de geluidproductie binnen het geldende plafond blijft, zullen ook de geluidsbelastingen van de woningen beneden de wettelijke toetswaarden daarvoor blijven. De verkeersintensiteit op de weg kan zich blijven ontwikkelen zolang het plafond niet wordt overschreden. Wanneer toch overschrijding dreigt, kan Rijkswaterstaat door het treffen van (doelmatige) maatregelen voor zorgen dat hij toch aan het plafond blijft voldoen, of aan de bijbehorende toetswaarden van de woningen.</p> <p>In het uitgevoerde akoestisch onderzoek ten behoeve van dit besluit is onderzoek verricht naar de geluidsbelasting van de A27. De geluidbelasting van de Rondweg te Houten is daar geen onderdeel van.</p> <p>In het uitgevoerde akoestisch onderzoek ten behoeve van dit geluidsplan (opgenomen als bijlage VII.A1) is voor de situatie met wegverbreding in 2024 nagegaan of er sprake is van een overschrijding van de geluidproductieplafonds. Dat is het geval. Door de aanleg van het extra stille tweelaags zeer-open-asfaltbeton (tweelaags ZOAB) wordt overschrijding op deze locatie voorkomen. De geluidbelasting in 2024 ter hoogte van de woning van de participant blijft daarmee ruimschoots onder de geluidbelasting die</p>

	is toegestaan op grond van het geluidproductieplafond. Dit betekent dat er geen aanleiding is om in dit besluit ook andere geluidmaatregelen zoals een geluidsscherm te overwegen.
--	--



<b>Zienswijze 3</b>	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p>Participant stelt dat het belang van de inwoners van Tull en't Waal over het hoofd is gezien. Participant geeft aan dat inwoners van Tull en 't Waal veel last ondervinden van het verkeer op de Hagesteinsebrug en met name de onderbrekingen in het wegdek van de brug veroorzaken veel overlast. Auto's die over de 'aansluitpunten' in het wegdek rijden veroorzaken een dreunend geluid. Nieuw ontwikkelde technieken zouden deze overlast sterk kunnen verminderen.</p> <p>Participant geeft aan dat in het ontwerp-geluidsplan is aangegeven dat ter plekke het geluidplafond wordt overschreven, maar dat volstaan wordt met de mededeling dat ZOAB niet ter plekke kan worden toegepast. Niet wordt aangegeven of er alternatieven zijn om de geluidsoverlast te beperken.</p> <p>Participant verzoekt om geluidwerende voorzieningen te treffen aan de Hagesteinsebrug en doet daarnaast de suggestie om op de brug en de aansluitingen de toegestane snelheid te beperken tot 80 km/uur.</p>	<p>De brug over de Lek (Hagesteinsebrug) is een stalen brug die niet ontworpen is op het extra gewicht van een stiller wegdek zoals ZOAB of tweelaags ZOAB. Ook een geluidsscherm is om die reden niet mogelijk.</p> <p>De 'aansluitpunten' in het wegdek waar participant naar verwijst worden ook wel voegovergangen genoemd. Er zijn inderdaad stillere typen voegovergangen mogelijk. Ten aanzien van voegovergangen zijn er geen wettelijke normen.</p> <p>De huidige voegovergangen hoeven vanuit het oogpunt van onderhoud nog niet vervangen te worden. Beleid bij Rijkswaterstaat is dat alleen bij grootschalige aanpassingen of benodigd onderhoud aan bruggen en/of de voegovergangen stille voegovergangen overwogen worden, vanwege de kosten en hinder die komen kijken bij het aanpassen van voegovergangen.</p> <p>Bij de realisatie van de wegverbreding conform het Wegaanpassingsbesluit A2/A27 Everdingen – Lunetten (2010) was geen sprake van zodanige werkzaamheden aan de brug dat stille voegovergangen overwogen zijn.</p> <p>Wel heeft er in 2014 onderhoud plaatsgevonden aan de voegen van de Hagesteinsebrug, waardoor deze nu minder klapperen dan voorheen.</p> <p>Voor het toekomstige project A27 Houten – Hooipolder (opgenomen in het MIRT 2014) zal overwogen worden of een stil type voegovergang wordt aangebracht.</p> <p>Participant gaat daarnaast in op het beperken van de snelheid op de A27. Voor het mitigeren van de geluidbelasting als gevolg van de wegverbreding, is de aanleg van tweelaags ZOAB op een deel van het traject doelmatig gebleken. Hierdoor wordt in de eindsituatie (2024) op geen enkele woning in Tull en't Waal en omgeving de toetswaarde overschreden. Het uitgevoerde akoestische onderzoek geeft</p>

	geen aanleiding voor het verlagen van de maximumsnelheid.
--	---

<b>Zienswijze 4</b>	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
Participant geeft aan met teleurstelling kennis genomen te hebben van het ontwerp-geluidsplan. De teleurstelling is het gevolg van de volgende punten:	
De laatste reconstructie van de A27 Everdingen-Lunetten is al van lang geleden. Nu pas is er een Ontwerp-geluidsplan. Uitvoering van de plannen is eerst voorzien in 2015 (dit werd participant meegedeeld op de informatieavond dd 27.10.2014). Een vermindering in de overmatige geluidsbelasting laat dus nog anderhalf jaar op zich wachten.	Zoals aangegeven in de inleiding van de Toelichting (II) van het geluidsplan heeft de vaststelling van dit geluidsplan vertraging opgelopen door diverse wijzigingen in wet- en regelgeving. De aanleg van de geluidsmaatregelen (tweelaags ZOAB) is gepland in 2016. De geluidsmaatregelen worden in uitvoering genomen nadat het geluidsplan onherroepelijk is geworden.
Voor zover participant kan overzien, is het akoestisch onderzoek uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Naar mening van participant bevat dit voorschrift aannames die kunnen leiden tot een structurele onderschatting van de geluidsbelasting. Een voorbeeld is de wijze waarop met de meteorologie (eigenlijk) niet worden rekening gehouden. Ook de aannames voor de verkeerssnelheden zijn onjuist, omdat er geen rekening mee wordt gehouden dat op dit traject de maximumsnelheid op grote schaal wordt overschreden. Participant kan zich niet voorstellen dat een dergelijke, zwakke methode in een juridische procedure stand zal houden.	<p>Het akoestisch onderzoek is inderdaad uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (standaardrekenmethode 2).</p> <p>Over meteorologie wordt opgemerkt dat dit een veelomvattend thema is waarbinnen vele paramaters vallen. Binnen het Reken- en meetvoorschrift wordt voor deze parameters uitgegaan van gemiddelden welke binnen de wetgeving als representatief worden beschouwd voor het bepalen van de gemiddelde geluidsbelasting.</p> <p>Ten aanzien van verkeerssnelheden wordt opgemerkt dat in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 aangegeven is dat bij de geluidberekening de representatieve snelheid voor een wegvak aangehouden moet worden. Er zijn landelijk afspraken gemaakt over de aan te houden representatieve snelheid per voertuigcategorie bij de verschillende maximum snelheden. Deze snelheden zijn in het onderzoek aangehouden. Er is geen reden om te veronderstellen dat op dit wegvak de representatieve snelheid afwijkt van de aangehouden snelheid.</p> <p>De gehanteerde rekenmethodiek is aan de hand van metingen gekalibreerd zodat de berekende waarden over het algemeen goed overeenkomen met de werkelijk</p>

<p>De brug over het Amsterdam-Rijnkanaal krijgt geen ZOAB. Participant geeft aan dat hem verteld is dat dit een technische reden heeft, namelijk dat de fundering de extra belasting niet aan zou kunnen. Juist deze brug is door zo'n hoge ligging een belangrijke, verdragende bron van lawaai. Daar komen dan nog de zeer veel geluid producerende voegovergangen bij; participant geeft aan dat hem verteld is dat ook daar niks aan gedaan kan worden.</p>	<p>optredende geluidbelastingen.</p> <p>Participant heeft op de informatieavond gesproken over de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Stiller asfalt op de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal (Houtensebrug) kan, zoals ook op de informatieavond is aangegeven, niet worden toegepast omdat de Houtensebrug in 1971 gebouwd is en niet ontworpen is op het extra gewicht van ZOAB of tweelaags ZOAB. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ook zonder het toepassen van stiller asfalt op de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal (Houtensebrug) op geen enkele woning in Houten en omgeving de toetswaarde in de eindsituatie (2024) wordt overschreden. Om die reden is er geen noodzaak om aanvullende geluidbeperkende voorzieningen in beschouwing te nemen.</p> <p>Ten aanzien van voegovergangen zijn er geen wettelijke normen. De huidige voegovergangen hoeven vanuit het oogpunt van onderhoud nog niet vervangen te worden. Beleid bij Rijkswaterstaat is dat alleen bij grootschalige aanpassingen of benodigd onderhoud aan bruggen en/of de voegovergangen stille voegovergangen overwogen worden, vanwege de kosten en hinder die komen kijken bij het aanpassen van voegovergangen. Bij de realisatie van de wegverbreding conform het Wegaanpassingsbesluit A2/A27 Everdingen – Lunetten was geen sprake van zodanige werkzaamheden aan de brug dat stille voegovergangen overwogen zijn. Wel is in 2013 één van de voegovergangen vervangen door een stille voegovergang, omdat de betreffende voegovergang vanuit onderhoudsoogpunt vervangen moest worden. De overige voegovergangen voldoen nog. Voor het toekomstige project A27 Houten – Hooipolder (opgenomen in het MIRT 2014) zal overwogen worden of ook bij de andere voegen een stil type voegovergang wordt aangebracht.</p>
<p>Participant stelt dat de overheid doet aan normfetisjisme. Als de norm wordt bereikt, is alles in orde. Een dergelijke aanpak wordt</p>	<p>De wettelijke normen zijn inderdaad het uitgangspunt bij het bepalen van de geluidmaatregelen. Duidelijke normen</p>

<p>ook bij de luchtkwaliteit gevolgd. Hoewel formeel juist, getuigt het helaas van weinig consideratie met de burgers. Het is Nederland bovendien gebruikelijk om de norm te vullen.</p>	<p>borgen dat geluid zorgvuldig en op een eenduidige manier wordt meegewogen in de besluitvorming.</p>
<p>Participant stelt dat zijn bezwaren zoals hiervoor uiteengezet, een juridische basis missen (mogelijk met uitzondering van het onder 2. genoemde). Het zal naar mening van de participant dan ook op generlei wijze belemmerend werken op de voortgang. En ondanks de tijdelijke vermindering van de geluidsbelasting is hier sprake van slecht naar minder slecht, althans tijdelijk. Met de voorgenomen verbreding van de A27 begint alles weer opnieuw.</p>	<p>Vanaf medio 2012 is nieuwe geluidwetgeving van toepassing bij rijkswegen. De nieuwe geluidwetgeving is vastgelegd in de Wet milieubeheer. Met de nieuwe wetgeving wordt geborgd dat de geluidbelasting op woningen niet onbeheerst kan groeien.</p> <p>Voor de toekomstige projecten Ring Utrecht en A27 Houten-Hoopolder zal opnieuw akoestisch onderzoek plaatsvinden en zo nodig besluitvorming over geluidmaatregelen en de hoogte van de geluidproductieplafonds.</p>

<b>Zienswijze 5</b>	
<b>Kernpunt(en) van de zienswijze:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p>Participant geeft aan dat hij op de locatie in Nieuwegein waar hij woont de A27 hinderlijke geluidsoverlast geeft door de brug over de Lek. Participant stelt het geluid makkelijk draagt over het Amsterdam Rijnkanaal naar zijn woongebied. Vooral als de wind in zijn richting staat en daarbij lijkt het 's winters meer te zijn. Participant vraagt aandacht voor dit punt en ziet hier graag een oplossing voor.</p>	<p>Om te bepalen of en welke maatregelen moeten worden getroffen en welke geluidproductieplafonds moeten worden vastgesteld, is akoestisch onderzoek gedaan. Daarbij is de toekomstige geluidproductie op de referentiepunten getoetst aan de vigerende geluidproductieplafonds uit het geluidregister. Deze geluidproductieplafonds zijn ter plaatse van de woning van de participant gebaseerd op de verkeerssituatie en wegligging in het jaar 2008. Vervolgens is nagegaan met welke maatregelen de geconstateerde overschrijdingen kunnen worden teruggebracht. De doelmatigheid van deze maatregelen is daarbij vastgesteld op basis van de in de Wet milieubeheer en bijbehorende besluiten en regelingen opgenomen methode.</p> <p>De Wet milieubeheer gaat uit van het toetsen van de gemiddelde geluidbelasting aan de toetswaarde. Op basis van de gemiddelde geluidbelasting is er na het aanleggen van tweelaags ZOAB op geen enkele woning langs de A27 sprake van een overschrijding van de toetswaarde in de eindsituatie (2024). Om die reden is er geen noodzaak om aanvullende geluidbeperkende voorzieningen in beschouwing te nemen.</p> <p>De rapportage van het akoestisch onderzoek vormt een bijlage (Bijlage VII.A) bij het geluidsplan.</p> <p>Bij de berekening van de geluidbelasting wordt conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 rekening gehouden met onder andere de hoogteligging van de weg, de geprognostiseerde aantallen voertuigen, de representatieve snelheid en gemiddelde weersomstandigheden.</p> <p>De participant geeft aan dat de bijdrage van het geluid van de brug over de Lek (Hagesteinse brug) bij meer wind en in de nacht meer is dan gemiddeld. Deze waarneming van participant is</p>

	<p>verklaarbaar. Immers bij de geluidberekening wordt uitgegaan van gemiddelde weersomstandigheden. Bij ongunstiger weersomstandigheden zal de geluidbijdrage wat meer zijn dan gemiddeld en in andere omstandigheden wat minder dan gemiddeld.</p> <p>Dat de geluidbijdrage van de Hagesteinse brug wat meer opvalt dan de aanliggende weggedelen is het gevolg van de hogere wegligging ter plaatse en een akoestisch minder optimaal wegdek op de brug (hoge sterktebeton).</p> <p>Stiller asfalt op de brug over de Lek (Hagesteinsebrug) kan echter niet worden toegepast omdat de Hagesteinsebrug een stalen brug is die niet ontworpen is op het extra gewicht van een stiller wegdek zoals ZOAB of tweelaags ZOAB.</p> <p>De hogere wegligging en het akoestisch minder optimale wegdek leiden niet tot overschrijding van de toetswaarde van het geluid.</p>
--	---