



beschikking

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

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

Datum	22 maart 2022
Nummer	IenW/BSK-2022/54174
Betreft	Besluit wijziging geluidproductieplafonds op referentiepunten
Project	A73 Roermond-Reuver
Bijlage(n)	4

bsv@meursgeluid.nl

projectnummer
547.038.00

Met dit besluit reageer ik op het verzoek van 17 september 2020, waarin Rijkswaterstaat Zuid-Nederland mij verzoekt de geluidproductieplafonds te wijzigen op referentiepunten gelegen langs de A73, vanaf de aansluiting Roermond-Oost tot iets ten noorden van de aansluiting Belfeld.

1. BESLUIT WIJZIGEN GELUIDPRODUCTIEPLAFONDS

Artikel 1 (Wijziging geluidproductieplafonds)

Gelet op artikel 11.28, eerste lid, van de Wet milieubeheer besluit ik tot wijziging van geluidproductieplafonds op 187 referentiepunten, waarvan er 3 worden verlaagd en 184 verhoogd. De referentiepunten zijn gelegen langs het wegvak van de A73 dat loopt van km 19,0 tot km 22,9 en het wegvak dat loopt van km 23,0 tot km 31,4. Langs deze wegvakken blijven 62 referentiepunten ongewijzigd.

De geluidproductieplafonds worden gewijzigd, zoals opgenomen in bijlage 1 bij dit besluit. Een indicatieve weergave van de ligging van de referentiepunten is opgenomen in bijlage 2 bij dit besluit.

Artikel 2 (Maatregelen)

Op grond van artikel 11.38, eerste en tweede lid, van de Wet milieubeheer is Rijkswaterstaat gehouden om binnen twee jaar na onherroepelijk worden van dit besluit geluidwerende maatregelen te treffen aan geluidsgevoelige objecten waar de binnenwaarde wordt overschreden bij volledige benutting van het geluidproductieplafond. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er 50 woningen zijn met een geluidsbelasting boven de toetswaarde die in aanmerking komen voor een onderzoek naar gevelmaatregelen. Er zijn geen woningen met een geluidsbelasting boven de maximale waarde. De woningen zijn opgenomen in bijlage 3 bij dit besluit.

2. WETTELIJK KADER

Ingevolge artikel 11.28, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan de minister een geluidproductieplafond wijzigen. Het tweede lid van artikel 11.28 bepaalt dat een geluidproductieplafond niet op verzoek van de beheerder verhoogd mag worden als de beheerder bij vervanging na 1 juli 2012 niet heeft voldaan aan de akoestische kwaliteitseis (ingevolge artikel 11.3 van de Wet milieubeheer en artikel 7 van het Besluit geluid milieubeheer) of naar redelijkheid niet kan worden verwacht dat binnen tien jaar het geldende geluidproductieplafond wordt overschreden.

Artikel 11.29 van de Wet milieubeheer stelt regels omtrent de voorbereiding van het besluit tot wijziging van een geluidproductieplafond. Geluidbeperkende maatregelen hoeven niet in aanmerking genomen te worden als deze niet financieel doelmatig zijn of op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard stuiten. Het beoordelingscriterium van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is opgenomen in hoofdstuk 6 van het Besluit geluid milieubeheer.

Artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer stelt dat de geluidsbelastingen op geluidsgevoelige objecten die voortvloeien uit het te wijzigen plafond in principe niet hoger mogen zijn dan de geluidsbelastingen op die objecten die voortvloeien uit het bestaande geluidproductieplafond, waarbij geldt dat een toename van de geluidsbelasting tot en met 50 dB altijd is toegestaan. Dit wordt de toetswaarde voor de geluidsbelasting genoemd. Van het tweede lid mag worden afgeweken als er geen financieel doelmatige geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen waarmee aan de voorwaarden van dat lid kan worden voldaan (vierde lid). In dat geval wordt de afwijking van het tweede lid wel zo veel mogelijk beperkt met geluidbeperkende maatregelen die wel financieel doelmatig zijn. Van het tweede lid mag tevens worden afgeweken als er sprake is van cumulatie (vijfde lid).

De procedure voor wijziging van een geluidproductieplafond is vastgelegd in paragraaf 11.3.3.2 van de Wet milieubeheer. In artikel 11.31 van de Wet milieubeheer worden regels gesteld omtrent de bevoegdheid om een verzoek tot wijziging van geluidproductieplafonds in te dienen. Een verzoek tot wijziging van een geluidproductieplafond kan worden ingediend door de beheerder van de betreffende weg.

Artikel 11.32 van de Wet milieubeheer bepaalt dat de wijziging van een geluidproductieplafond wordt voorbereid met de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht), waarbij een ieder een zienswijze mag indienen. Artikel 11.33 van de Wet milieubeheer stelt voorwaarden aan het akoestisch onderzoek dat aan de aanvraag ten grondslag ligt. In artikel 11.35 van de Wet milieubeheer staat dat in het besluit tot wijziging van de geluidproductieplafonds wordt aangegeven welke maatregelen in aanmerking worden genomen. In artikel 11.36 van de Wet milieubeheer staan regels met betrekking tot de inwerkingtreding van het besluit tot wijziging van de geluidproductieplafonds. In artikel 11.37 van de Wet milieubeheer staat welke colleges van burgemeester en wethouders van welke gemeenten een afschrift van het besluit ontvangen. In artikel 35 van het Besluit geluid milieubeheer staat beschreven waar een verzoek tot wijziging van een geluidproductieplafond aan moet voldoen.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**
Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
22 maart 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/54174

Artikel 11.42 van de Wet milieubeheer is van toepassing, indien een wijziging van geluidproductieplafonds betrekking heeft op een weg waarvoor de beheerder een verzoek tot vaststelling van een saneringsplan moet indienen en er voor deze weg nog niet eerder een saneringsplan is vastgesteld. In die gevallen moet de aanvrager van de wijziging van de geluidproductieplafonds er zorg voor dragen dat voor de saneringsobjecten langs de betrokken weg zoveel mogelijk aan de saneringsstreefwaarde (in dit geval 60 dB) wordt voldaan, tenzij er sprake is van een situatie als bedoeld in de laatste volzin van het eerste lid van artikel 11.42 (zoals uitgewerkt in artikel 36a van het Besluit geluid milieubeheer).

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**
Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
22 maart 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/54174

3. SPECIFIEKE TOELICHTING OP HET BESLUIT

3.1 PROCEDUREEL

Op 17 september 2020 ontving ik het verzoek van Rijkswaterstaat om de geluidproductieplafonds te wijzigen op referentiepunten gelegen langs de A73. Het betreft de weg A73, hoofdrijbaan rechts van km 19,0 tot km 22,9 en van km 23,0 tot km 31,4 en de A73, hoofdrijbaan links van km 19,0 tot km 22,9 en van km 23,0 tot km 31,4. Het verzoek voldoet aan de eisen, gesteld in artikel 35, eerste lid, van het Besluit geluid milieubeheer.

Met mijn ontwerpbesluit van 3 juni 2021 met kenmerk IENW/BSK-2021/76694 heb ik het voornemen bekend gemaakt in te stemmen met het verzoek van Rijkswaterstaat. Een kennisgeving van het ontwerpbesluit is op woensdag 9 juni 2021 in de Staatscourant en in de huis-aan-huisbladen "VIA Roermond", "VIA Beesel" en "VIA Venlo" gepubliceerd.

Het ontwerpbesluit met de bijbehorende stukken heeft vanaf 10 juni 2021 gedurende zes weken ter inzage gelegen bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaï.

Gedurende deze termijn zijn door de gemeente Beesel en door 3 particulieren zienswijzen op het ontwerpbesluit ingediend bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De zienswijzen zijn beantwoord in de Nota van Antwoord die als bijlage 4 bij dit besluit is gevoegd. De zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbesluit.

In het ontwerpbesluit (artikel 1) was een onjuist aantal referentiepunten opgenomen terwijl bijlage 1 ook een aantal foute gegevens bevatte. Deze administratieve fout is in dit definitieve besluit hersteld.

3.2 OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET PROJECT

In het Nalevingsverslag over het kalenderjaar 2014 is op de A73 tussen de Roertunnel en aansluiting Belfeld een (dreigende) overschrijding van de geluidproductieplafonds geconstateerd. Deze dreigende overschrijding wordt veroorzaakt door het gegeven dat de geluidproductieplafonds zijn vastgesteld op basis van relatief lage verkeersgegevens uit 2008, toen de Roertunnel en de Swalmentunnel in de A73 nog niet volledig waren opengesteld. Vanwege de sterke groei van het verkeer is de verwachting dat deze dreigende overschrijding op korte termijn zal uitgroeien tot een structurele overschrijding.

Voor het wegvak tussen de aansluitingen Roermond-Oost en Belfeld is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de groei van het verkeer tot 2040. Daaruit volgt dat bij de toepassing van het experimentele wegdek tweelaags ZOAB- fijn tot 2040 kan worden voldaan aan deze plafonds op een aantal wegvakken: tussen Reuver en de aansluiting Belfeld, tussen km. 30,4 en 37,2, ter hoogte van Asselt, tussen km. 21,9 en 24,0 en ten oosten van Roermond, tussen km. 17,5 en 20,0. Op de overige wegvakken, van km. 20,0 tot km 21,9 en van km. 24,0 tot km 30,4 kan de overschrijding niet worden weggenomen met een bronmaatregel. Om deze reden heeft Rijkswaterstaat akoestisch onderzoek uit laten voeren naar aanvullende maatregelen.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**
Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
22 maart 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/54174

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er langs de genoemde twee wegvakken totaal 17 clusters zijn met in totaal 50 woningen waar een beperkte overschrijding van de toetswaarde met 1 dB plaatsvindt. Voor alle clusters, met uitzondering van cluster 16, zijn de benodigde maatregelpunten voor de bestaande geluidbeperkende maatregelen al hoger dan het beschikbare budget aan reductiepunten. Er zijn daardoor geen reductiepunten meer beschikbaar voor aanvullende geluidbeperkende maatregelen.

In cluster 16 is bij één woning sprake van een overschrijding van de toetswaarde met 1 dB. Gebleken is dat er geen geluidbeperkende maatregelen doelmatig zijn om deze overschrijding weg te nemen. Dit komt doordat er reeds tweelaags ZOAB is aangebracht op het gedeelte van de A73 waarlangs de woning is gelegen. Uit de nadere maatregelafweging voor deze woning volgt dat verdere maatregelen in de vorm van aanvullende afscherming hier niet doelmatig zijn.

De overschrijdingen van de toetswaarden op de geluidgevoelige objecten langs deze wegvakken kunnen op grond van het zogenaamde doelmatigheidscriterium, zoals dat is vastgelegd in de artikelen 31 t/m 34 en bijlage 1 van het Besluit geluid milieubeheer, niet worden weggenomen met doelmatige maatregelen. Daarom heeft Rijkswaterstaat een verzoek tot wijziging van de geluidproductieplafonds ingediend.

Voorwaarden om geluidproductieplafonds te kunnen wijzigen

Ingevolge artikel 11.28, tweede lid, aanhef en onder a., van de Wet milieubeheer wordt een geluidproductieplafond niet verhoogd indien de beheerder niet heeft voldaan aan de verplichting met betrekking tot de akoestische kwaliteit van een wegdek. De minimale akoestische kwaliteit houdt ingevolge artikel 7, eerste lid, van het Besluit geluid milieubeheer in dat de geluidproductie niet hoger is dan die van een weg met een wegdek dat bestaat uit zeer open asfaltbeton, tenzij er sprake is van een overwegend bezwaar van technische aard tegen de aanleg van zo'n wegdek. Rijkswaterstaat voldoet aan deze voorwaarde.

Uit het onderzoek volgt dat op het wegvak van de A73 tussen de Roertunnel en de aansluiting Belfeld in het prognosejaar 2040 zonder aanvullende geluidbeperkende maatregelen sprake is van een overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds. Rijkswaterstaat heeft tevens aannemelijk gemaakt dat de geldende geluidproductieplafonds naar redelijke verwachting binnen een periode van tien jaar volledig worden benut. Dit volgt immers reeds uit het Nalevingsverslag over het kalenderjaar 2014. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarde, gesteld in artikel 11.28, tweede lid, van de Wet milieubeheer.

Akoestisch onderzoek

Ik kan instemmen met de resultaten van het akoestisch onderzoek, zoals vermeld in het akoestisch rapport van 30 juli 2020, met kenmerk BE3791-101-100 RHDHV, waaraan het verzoek ten grondslag ligt. Ik heb het akoestisch onderzoek getoetst op een aantal uitgangspunten:

- *Uitgangspunten akoestisch onderzoek referentiepunten:*

Voor de toetsing van de toekomstige geluidproductie aan de geldende geluidproductieplafonds zijn de geldende geluidproductieplafonds ontleend aan de geluidregisterdataset van 1 augustus 2018. Er hebben zich op deze locatie geen wijzigingen voorgedaan in het geluidregister sinds die datum, waarmee deze gegevens dus voldoende recent zijn voor gebruik in dit project.

Voor de berekening van de geluidproductie in de toekomstige situatie zijn deze gegevens aangepast met de intensiteiten voor 2040 uit NRM 2018, GE scenario. Bovendien is de snelheid tussen km 23,6 en km 24,8 gewijzigd naar de werkelijke maximumsnelheid van 100 km/uur.

- *Uitgangspunten akoestisch onderzoek woningniveau:*

Voor de berekeningen van de geluidsbelastingen bij volledige benutting van de geldende geluidproductieplafonds (ter bepaling van de toetswaarde op woningniveau) is eveneens gebruik gemaakt van de geluidregisterdataset van 1 augustus 2018.

De berekeningen van de toekomstige geluidsbelastingen op woningniveau zijn eveneens gebaseerd op de brongegevens uit het geldende geluidregister, aangepast naar de toekomstige situatie op dezelfde wijze als omschreven bij het onderzoek op referentiepunten.

De geluidsbelasting op woningniveau 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.

Uit de aanvraag blijkt dat langs het gedeelte van de weg waarvoor een verhoging wordt aangevraagd, woningen zijn gelegen. Met de verhoging van de geluidproductieplafonds treedt bij 50 woningen een toename van de geluidsbelasting met 1 dB op.

Nu er geen geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om de geluidsbelasting te beperken op de betrokken geluidsgevoelige objecten is Rijkswaterstaat gehouden, ingevolge artikel 11.38, eerste lid, van de Wet milieubeheer, na onherroepelijk worden van dit besluit onderzoek uit te voeren naar de binnenwaarde bij volledige benutting van het gewijzigde geluidproductieplafond. Indien blijkt dat deze binnenwaarde wordt overschreden treft Rijkswaterstaat maatregelen, die ertoe strekken de geluidsbelasting binnen de geluidsgevoelige ruimten van de betreffende geluidsgevoelige objecten terug te brengen tot een waarde die ten minste 3 dB is gelegen onder de binnenwaarde.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

22 maart 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/54174

Cumulatie

Rijkswaterstaat heeft tevens onderzocht wat de effecten zijn van de samenloop van de geluidsbelasting van de A73 en eventuele andere geluidsbronnen met een geluidsbelasting op de betreffende woningen, die boven de voorkeurswaarde van de Wet milieubeheer ligt. Bij 50 woningen is er sprake van een overschrijding van de toetswaarde. Negen van deze woningen ondervinden ook een geluidsbelasting van een andere bron, die hoger is dan de wettelijke voorkeurswaarde. Voor deze woningen geldt de verplichting om de cumulatieve situatie in beeld te brengen en te beoordelen of er maatregelen onderzocht moeten worden om de cumulatieve geluidsbelasting te verlagen.

Het gaat in het onderzoeksgebied om de volgende bronnen, die relevant zijn voor de cumulatie:

- de spoorlijn Sittard - Venlo;
- de N271;
- de Sint-Wirosingel.

De cumulatieve geluidsbelasting zal vanwege de wijziging van de geluidproductieplafonds langs de rijksweg niet toenemen. Omdat er verder ook geen doelmatige maatregelen in aanmerking komen op of langs de rijksweg, is niet nader onderzocht of deze wel getroffen kunnen worden langs het spoor, om zo de cumulatieve geluidsbelasting te verminderen. Ik kan hiermee instemmen.

Sanering

De te wijzigen geluidproductieplafonds langs het traject zijn tot stand gekomen op grond van artikel 11.45, eerste lid, van de Wet milieubeheer. Voor deze wegdelen geldt op grond van artikel 11.56, van de Wet milieubeheer, de verplichting tot het opstellen van een saneringsplan voor zover de sanering eerder nog niet is afgehandeld. Voor het onderhavige wegvak is de sanering eerder nog niet afgehandeld, zodat deze verplichting nog geldt.

In de onderhavige situatie is geen sprake van een uitzonderingssituatie als bedoeld in artikel 36a van het Besluit geluid milieubeheer, zodat de verplichting om voor de aanwezige saneringsobjecten de saneringsdoelstelling te betrekken bij het akoestisch onderzoek naar doelmatige geluidbeperkende maatregelen en zodoende de sanering gekoppeld af te handelen in dit geval van toepassing is.

Gebleken is dat in het onderzoeksgebied om de volgende redenen geen geluidgevoelige objecten liggen die als saneringsobject van een van de categorieën a., b. of c. als bedoeld in artikel 11.57, van de Wet milieubeheer, moeten worden aangemerkt.

- Een deel van de A73 is opengesteld in 2007. Er zijn derhalve langs dit traject geen geluidgevoelige objecten die in het kader van de geluidsanering Wet geluidhinder zijn aangemeld bij het toenmalige ministerie van VROM en die nu als saneringsobject van categorie a. moeten worden aangemerkt.
- De maximale geluidsbelasting bij de geluidgevoelige objecten langs dit traject is nergens hoger dan 65 dB, zodat er geen objecten als saneringsobject van categorie b. moeten worden aangemerkt.
- Het betreffende wegvak is niet opgenomen in de lijst van bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer, zodat er geen objecten als saneringsobject van categorie c. moeten worden aangemerkt.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**
Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
22 maart 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/54174

Omdat er geen saneringsobjecten langs het betreffende wegvak zijn gelegen, hoefde in het akoestisch onderzoek op woningniveau ook geen (extra) saneringsmaatregel te worden onderzocht, en zijn er ook geen extra saneringsobjecten die na het onherroepelijk worden van dit besluit in aanmerking komen voor een onderzoek naar het voldoen aan de binnenwaarde.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**
Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
22 maart 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/54174

Met dit besluit tot wijziging van de geluidproductieplafonds is daarom tevens de sanering als bedoeld in artikel 11.56 van de Wet milieubeheer, afgehandeld voor de A73, hoofdrijbaan rechts (HRR) van km 19,0 tot km 22,9 en van km 23,0 tot km 31,4 en voor de A73, hoofdrijbaan links (HRL) van km 19,0 tot km 22,9 en van km 23,0 tot km 31,4. Voor de overige wegdelen van de A73 wordt de sanering afgehandeld in andere besluiten.

TEN SLOTTE

Een afschrift van dit besluit wordt gezonden aan burgemeester en wethouders van de gemeenten Roermond en Beesel.

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

ir. W. Soede

Bijlagen

Bij dit besluit horen vier bijlagen:

1. Overzicht met de te wijzigen geluidproductieplafonds.
2. Kaarten waarop de ligging van de referentiepunten is weergegeven.
3. Overzicht van de woningen met een overschrijding van de toetswaarde.
4. Nota van Antwoord op de ingebrachte zienswijzen.

Inzien stukken

Het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds en het daaraan ten grondslag liggende akoestisch onderzoek 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. 22 maart 2022, met kenmerk IenW/BSK-2022/54174.

Op de hieronder vermelde referentiepunten, gelegen langs de A73, is ingevolge artikel 11.28, eerste lid, van de Wet milieubeheer de daarbij genoemde waarde vastgesteld als gewijzigd geluidproductieplafond.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie Wegen en
Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaai

Datum

22 maart 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/54174

Referentie- punt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Gewijzigd GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	y			
38086	200049	356404	55,8	55,8	0,0
38087	200036	356503	56,9	56,9	0,0
38088	200020	356602	62,6	62,6	0,0
38089	199999	356700	62,4	62,5	0,1
38090	199976	356797	62,0	62,1	0,1
38091	199952	356894	61,4	61,4	0,0
38092	199922	356990	61,3	61,3	0,0
38093	199891	357085	60,8	60,9	0,1
38094	199861	357180	60,6	60,6	0,0
38095	199831	357275	60,2	60,3	0,1
38096	199834	357669	57,6	58,0	0,4
38097	199833	357779	56,9	57,3	0,4
38099	199747	357818	57,0	57,4	0,4
38100	199718	357726	59,3	59,8	0,5
38101	199641	357702	62,0	62,7	0,7
38102	199586	357786	62,8	63,5	0,7
38103	199536	357872	62,6	63,3	0,7
38104	199485	357959	62,4	63,1	0,7
38105	199435	358045	62,0	62,7	0,7
38106	199385	358131	60,3	60,9	0,6
38107	199339	358220	60,7	61,3	0,6
38108	199301	358313	60,4	61,0	0,6
38109	199265	358406	61,2	61,9	0,7
38110	202663	364014	60,7	61,3	0,6
38111	202746	364070	61,4	62,1	0,7
38112	202832	364121	61,6	62,3	0,7
38113	202921	364167	59,2	59,9	0,7
38114	203010	364211	58,5	59,3	0,8
38115	203100	364255	60,3	60,9	0,6
38116	203190	364299	61,5	62,1	0,6
38117	203280	364343	61,6	62,3	0,7
38118	203369	364387	61,9	62,5	0,6
38119	203459	364431	62,1	62,7	0,6
38120	203549	364475	62,4	63,0	0,6
38121	203639	364519	62,8	63,4	0,6
38122	203728	364564	63,0	63,6	0,6
38123	203818	364608	62,8	63,5	0,7
38124	203908	364652	62,6	63,2	0,6

Referentie- punt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Gewijzigd GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	y			
38125	203998	364696	61,4	62,0	0,6
38126	204087	364740	61,4	62,0	0,6
38127	204177	364785	61,3	62,0	0,7
38128	204263	364836	62,1	62,7	0,6
38129	204348	364888	63,1	63,7	0,6
38130	204428	364949	63,2	63,8	0,6
38131	204502	365016	63,3	63,9	0,6
38132	204572	365087	63,4	64,0	0,6
38133	204636	365164	63,5	64,1	0,6
38134	204694	365245	63,6	63,8	0,2
38135	204746	365330	64,0	64,0	0,0
38136	204791	365419	64,1	64,2	0,1
38137	204829	365512	63,9	63,9	0,0
38138	204858	365607	59,2	59,2	0,0
38139	204884	365704	56,9	56,9	0,0
38140	204900	365803	56,2	56,2	0,0
38141	204908	365902	56,0	56,0	0,0
38142	204907	366002	56,2	56,2	0,0
38143	204901	366102	59,1	59,2	0,1
51691	204772	366168	64,2	64,2	0,0
51692	204779	366069	64,4	64,4	0,0
51693	204785	365969	64,0	64,0	0,0
51694	204781	365869	59,6	59,6	0,0
51695	204768	365770	58,3	58,4	0,1
51696	204747	365672	59,4	59,5	0,1
51697	204720	365576	63,7	63,7	0,0
51698	204682	365483	64,3	64,3	0,0
51699	204638	365394	64,0	64,0	0,0
51700	204587	365308	63,8	64,0	0,2
51701	204528	365228	63,6	64,1	0,5
51702	204461	365153	63,3	63,9	0,6
51703	204389	365083	63,2	63,8	0,6
51704	204313	365019	63,3	63,9	0,6
51705	204231	364962	63,1	63,7	0,6
51706	204145	364912	63,1	63,7	0,6
51707	204057	364864	62,8	63,4	0,6
51708	203968	364819	62,7	63,3	0,6
51709	203878	364773	62,7	63,3	0,6
51710	203789	364728	62,6	63,2	0,6
51711	203700	364683	62,9	63,5	0,6
51712	203610	364639	62,6	63,3	0,7
51713	203520	364596	62,3	62,9	0,6
51714	203430	364553	61,9	62,6	0,7
51715	203339	364510	61,7	62,3	0,6
51716	203249	364466	61,4	62,1	0,7
51717	203160	364422	61,3	61,9	0,6
51718	203069	364381	60,8	61,4	0,6
51719	202977	364342	60,3	61,0	0,7
51720	202879	364324	58,7	59,4	0,7
51721	202781	364340	56,6	57,5	0,9

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**
Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
22 maart 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/54174

Referentie- punt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Gewijzigd GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	y			
51722	202683	364364	55,3	58,1	2,8
51723	202586	364367	53,1	57,3	4,2
51724	202581	364282	54,3	58,0	3,7
51725	202670	364241	57,7	59,5	1,8
51726	202629	364153	60,7	61,4	0,7
51728	201996	363543	55,9	56,6	0,7
51729	201939	363461	56,7	57,4	0,7
51730	201886	363377	57,6	58,3	0,7
51731	201836	363290	60,4	61,1	0,7
51732	201792	363200	60,9	61,6	0,7
51733	201747	363110	60,3	61,0	0,7
51734	201703	363021	60,7	61,4	0,7
51735	201659	362931	60,8	61,5	0,7
51736	201616	362841	60,9	61,6	0,7
51737	201572	362751	61,0	61,7	0,7
51738	201527	362662	60,7	61,4	0,7
51739	201482	362572	60,7	61,4	0,7
51740	201437	362483	60,2	61,0	0,8
51741	201390	362394	60,2	60,9	0,7
51742	201344	362306	60,1	60,8	0,7
51743	201297	362218	60,5	61,2	0,7
51744	201247	362131	60,2	60,9	0,7
51745	201194	362046	60,3	61,0	0,7
51746	201137	361964	60,3	61,0	0,7
51747	201075	361885	62,0	62,8	0,8
51748	201010	361810	63,4	64,1	0,7
51749	200940	361738	62,4	63,1	0,7
51750	200868	361669	62,5	63,2	0,7
51751	200793	361602	60,8	61,5	0,7
51752	200718	361537	59,3	59,8	0,5
51753	200643	361471	59,0	59,2	0,2
51754	200567	361405	58,7	58,7	0,0
51755	200491	361340	58,5	58,5	0,0
51756	200415	361275	60,4	60,3	-0,1
51757	200338	361211	54,8	54,7	-0,1
51758	200261	361148	52,1	52,2	0,1
51759	200185	361082	50,3	50,3	0,0
51760	200100	361013	49,7	49,7	0,0
51761	199833	360737	53,0	52,9	-0,1
51762	199766	360654	53,2	53,2	0,0
51763	199705	360575	56,7	56,7	0,0
51764	199648	360493	52,3	52,3	0,0
51765	199594	360408	53,8	53,8	0,0
51766	199545	360321	63,3	63,3	0,0
51767	199500	360232	62,0	62,0	0,0
51769	199423	360047	60,9	60,9	0,0
51770	199386	359954	59,3	59,3	0,0
51771	199350	359861	58,5	58,5	0,0
51772	199314	359768	58,1	58,1	0,0
51773	199278	359675	58,0	58,0	0,0

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**
Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
22 maart 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/54174

Referentie- punt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Gewijzigd GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	y			
51774	199242	359581	57,9	58,0	0,1
51775	199206	359488	57,5	57,5	0,0
51776	199172	359394	57,7	57,7	0,0
51777	199141	359299	59,5	59,5	0,0
51778	199116	359202	59,6	59,7	0,1
51779	199097	359104	60,0	60,4	0,4
51780	199083	359005	59,9	60,5	0,6
51781	199171	358292	62,1	62,8	0,7
51782	199203	358197	61,9	62,6	0,7
51783	199242	358105	61,7	62,3	0,6
51784	199288	358016	60,8	61,4	0,6
51785	199336	357929	58,4	59,0	0,6
51786	199384	357841	57,0	57,7	0,7
51787	199431	357758	49,3	50,0	0,7
51788	199479	357684	51,3	51,9	0,6
51789	199682	357302	60,0	60,2	0,2
51790	199723	357211	60,8	60,9	0,1
51791	199757	357117	60,5	60,6	0,1
51792	199787	357021	60,7	60,8	0,1
51793	199818	356926	61,2	61,2	0,0
51794	199845	356830	61,6	61,6	0,0
51795	199870	356733	62,2	62,2	0,0
51796	199892	356635	62,5	62,5	0,0
51797	199910	356537	62,8	62,8	0,0
51798	199925	356438	61,9	61,9	0,0
51799	199933	356339	54,5	54,5	0,0
51884	201308	361982	53,6	54,3	0,7
51885	201354	362071	53,8	54,5	0,7
51886	201402	362160	54,0	54,6	0,6
51887	201451	362248	53,9	54,6	0,7
51888	201498	362338	53,9	54,6	0,7
51889	201543	362428	59,7	60,4	0,7
51890	201589	362518	60,0	60,8	0,8
51891	201635	362608	60,6	61,3	0,7
51892	201682	362698	60,5	61,3	0,8
51893	201726	362789	60,4	61,2	0,8
51894	201770	362880	60,5	61,3	0,8
51895	201814	362972	60,2	60,9	0,7
51896	201858	363062	54,3	55,0	0,7
51897	201903	363153	51,6	52,3	0,7
51898	201951	363242	50,2	50,9	0,7
51899	202000	363331	51,4	52,0	0,6
51900	202055	363416	51,9	52,6	0,7
51901	199246	359213	59,7	59,7	0,0
51902	199273	359310	59,8	59,9	0,1
51903	199307	359405	59,8	59,8	0,0
51904	199342	359500	60,2	60,2	0,0
51905	199377	359595	60,8	60,8	0,0
51906	199413	359690	60,8	60,8	0,0
51907	199450	359784	56,3	56,3	0,0

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**
Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
22 maart 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/54174

Referentie- punt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Gewijzigd GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	y			
51908	199486	359879	56,7	56,7	0,0
51909	199523	359973	55,5	55,5	0,0
51911	199600	360160	53,7	53,7	0,0
51912	199645	360251	49,3	49,3	0,0
51913	199694	360340	49,4	49,4	0,0
51914	199748	360425	50,1	50,1	0,0
51915	199807	360508	50,8	50,8	0,0
51916	199869	360587	49,4	49,4	0,0
51917	199935	360664	47,1	47,1	0,0
51919	200219	360952	51,7	51,7	0,0
51920	200296	361018	48,9	49,0	0,1
51921	200374	361083	52,0	52,0	0,0
51922	200451	361148	52,4	52,5	0,1
51923	200528	361213	51,5	51,7	0,2
51924	200606	361279	51,4	51,7	0,3
51925	200682	361346	52,4	52,6	0,2
51926	200758	361412	52,4	52,8	0,4
51927	200834	361479	54,5	55,0	0,5
51928	200910	361546	52,8	53,3	0,5
51929	200985	361613	54,3	54,9	0,6
51930	201057	361685	53,3	53,9	0,6
51931	201126	361759	55,2	55,9	0,7
51932	201191	361836	56,1	56,8	0,7
51933	201262	361906	53,3	53,9	0,6
57829	202547	364090	61,0	61,7	0,7
57830	202468	364029	58,2	58,8	0,6
57831	202389	363967	57,1	57,7	0,6
57832	202313	363901	57,6	58,3	0,7
57833	202240	363832	57,5	58,2	0,7
57834	202171	363760	57,0	57,7	0,7
57835	202105	363685	57,1	57,8	0,7
57836	202042	363606	56,4	57,1	0,7
57837	199075	358871	60,3	61,0	0,7
57838	199077	358771	60,2	60,9	0,7
57839	199082	358666	59,6	60,3	0,7
57840	199100	358570	60,5	61,2	0,7
57841	199120	358476	61,2	61,9	0,7
57842	199241	358488	60,9	61,6	0,7
57843	199546	357572	57,6	58,2	0,6
57844	199593	357484	58,4	59,0	0,6
57845	199637	357394	59,1	59,6	0,5
57878	199798	357377	60,3	60,6	0,3
57879	199792	357477	59,3	59,7	0,4
57880	199818	357573	57,9	58,3	0,4
57881	199223	358566	60,5	61,3	0,8
57882	199210	358645	59,9	60,6	0,7
57883	199199	358744	60,1	60,8	0,7
57884	199196	358845	59,8	60,6	0,8
57885	199201	358939	59,7	60,4	0,7
57886	199209	359032	59,6	60,3	0,7

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**
Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
22 maart 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/54174

Referentie- punt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Gewijzigd GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	y			
57887	202116	363489	53,8	54,5	0,7
57888	202181	363565	59,2	59,9	0,7
57889	202257	363628	58,7	59,4	0,7
57890	202346	363607	55,3	55,6	0,3
57892	202405	363701	55,8	56,2	0,4
57893	202372	363774	60,2	60,8	0,6
57894	202442	363846	60,5	61,2	0,7
57895	202517	363911	60,7	61,3	0,6
57896	202598	363971	60,7	61,4	0,7
59638	199224	359125	59,8	60,1	0,3
59639	199144	358386	61,8	62,5	0,7

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**
Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
22 maart 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/54174

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

22 maart 2022

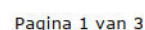
Kenmerk

IenW/BSK-2022/54174

Deze bijlage behoort bij artikel 1 van het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 22 maart 2022, met kenmerk IenW/BSK-2022/54174.

Indicatieve weergave ligging referentiepunten

Aansluiting Roermond-Swalmen



Swalmen-aansluiting Reuver

Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

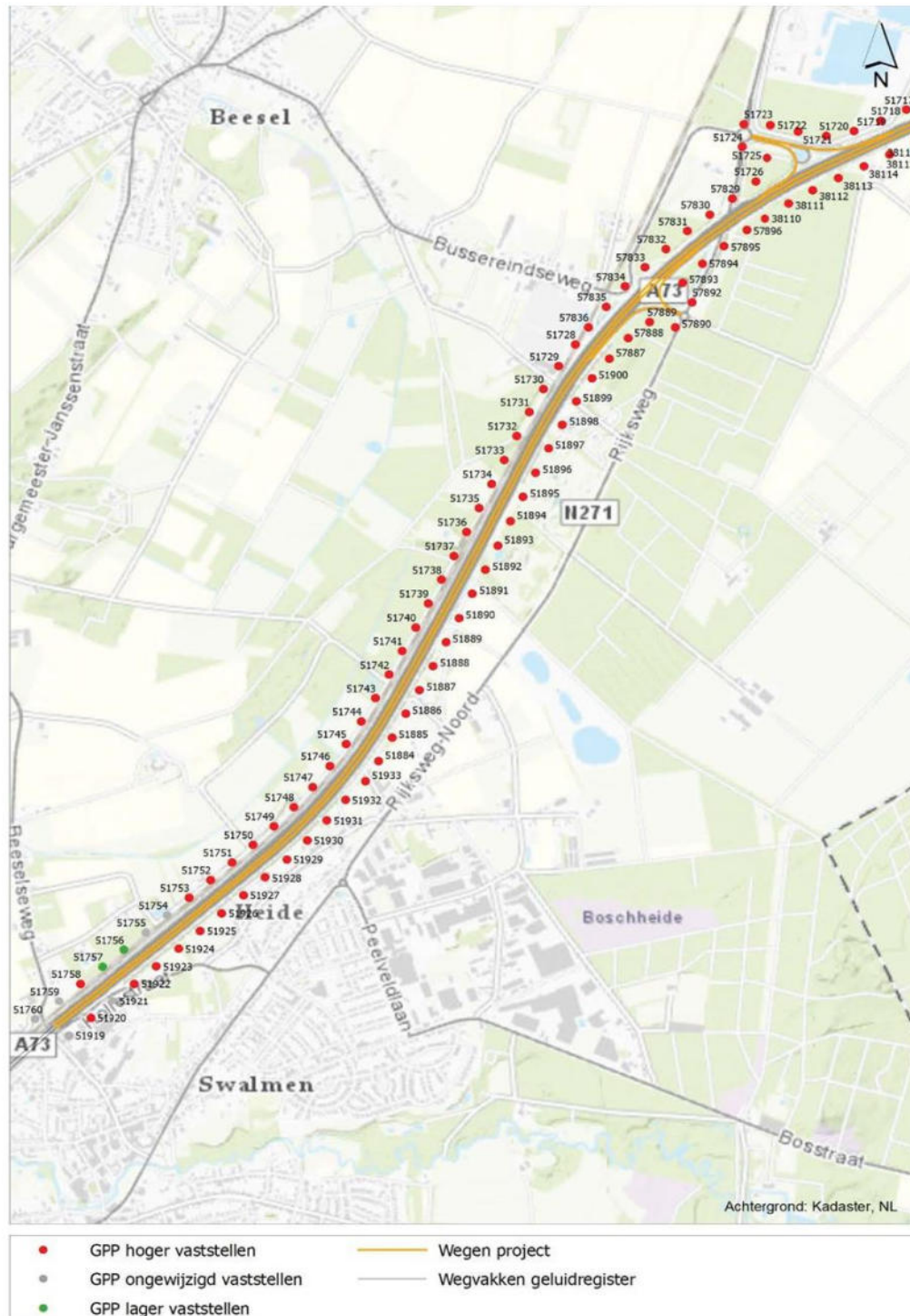
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

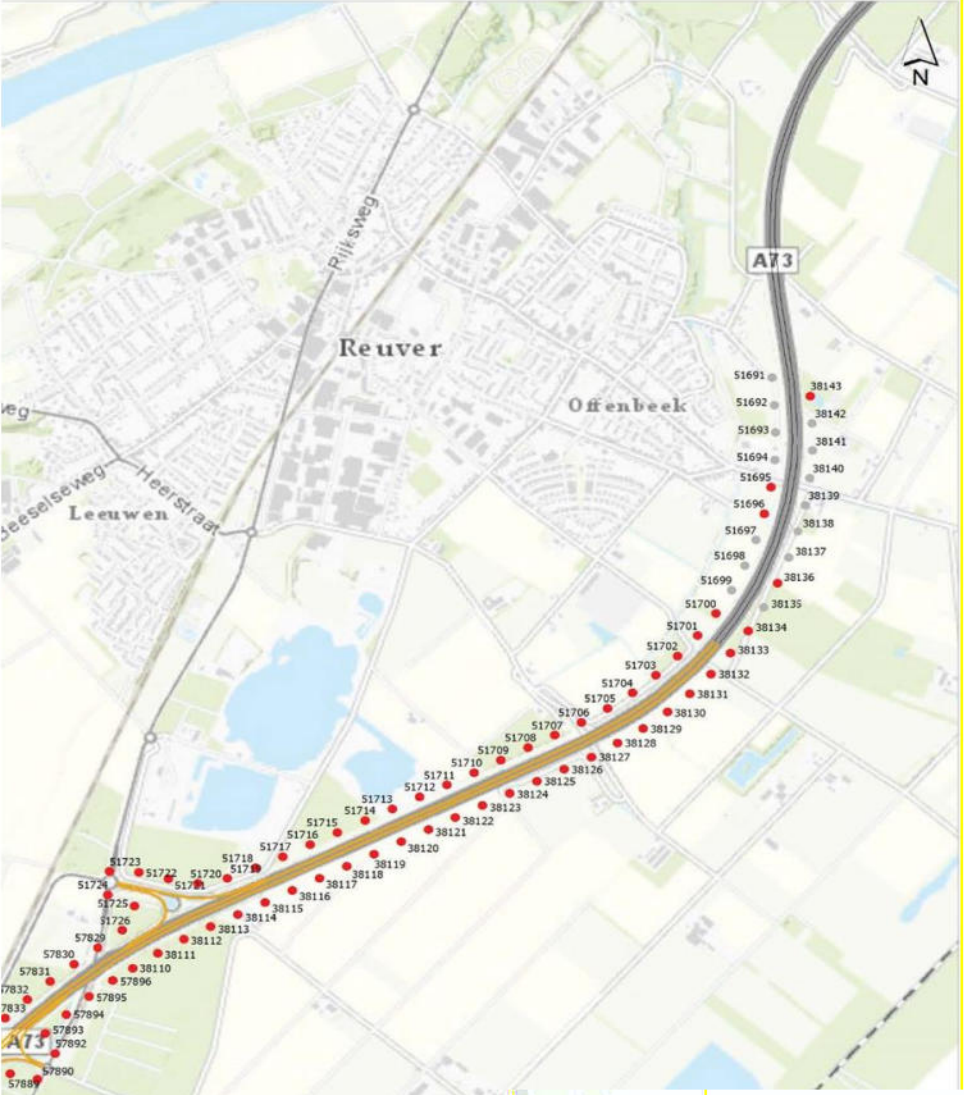
22 maart 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/54174



Aansluiting Reuver-kern Reuver



Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie Wegen en Verkeersveiligheid

Bureau Sanering Verkeerslawaaï

Datum
22 maart 2022

Kenmerk
IenW/BSK-2022/54174



waarmmerking:

MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
r deze:
hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï,

W. Soede

	Adres	Postcode	Plaats	Geluidsbelasting bij geheel benut GPP (dB)	Geluidsbelasting na wijziging (dB)	Onderzoek naar geluidwerende maatregelen
34	Heide 42	6071 LH	Swalmen	51	52	ja
35	Heide 44	6071 LH	Swalmen	51	52	ja
36	Heide 46	6071 LH	Swalmen	51	52	ja
37	Heide 47	6071 LG	Swalmen	51	52	ja
38	Heide 48	6071 LH	Swalmen	50	51	ja
39	Heide 53	6071 LG	Swalmen	51	52	ja
40	Heide 60	6071 LH	Swalmen	50	51	ja
41	Pastoor Pinckerstraat 12C	6071 NW	Swalmen	51	52	ja
42	Pastoor Pinckerstraat 12D	6071 NW	Swalmen	50	51	ja
43	Pastoor Pinckerstraat 12E	6071 NW	Swalmen	50	51	ja
44	Raaystraat 38	6071 NC	Swalmen	56	57	ja
45	Rijksweg Zuid 106	6071 NM	Swalmen	51	52	ja
46	Rijksweg Zuid 107	6071NL	Swalmen	51	52	ja
47	Rijksweg Zuid 108	6071 NM	Swalmen	51	52	ja
48	Schoolbroek 1	6071 LJ	Swalmen	50	51	ja
49	Turfheide 6	6071 LB	Swalmen	51	52	ja
50	Turfheide 10	6071 LB	Swalmen	52	53	ja

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

Kenmerk
IenW/BSK-2011/76694

Ter waarmerking:

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

ir. W. Soede



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

bijlage 4

Deze bijlage behoort bij het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 22 maart 2022 met kenmerk, IenW/BSK-2022/54174.

Op de volgende 23 pagina's is de Nota van Antwoord opgenomen waarin is geantwoord op de op het ontwerpbesluit van 3 juni 2021 ingebrachte zienswijzen.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie Wegen en
Verkeersveiligheid
Bureau Sanering
Verkeerslawaai

Datum

22 maart 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/54174



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Nota van Antwoord
op de zienswijzen op het ontwerpbesluit
wijziging geluidproductieplafonds
A73 Roermond-Reuver

Opsteller: Bureau Sanering Verkeerslawaaï
Datum: 14 maart 2022

1. Inleiding

Wijziging van de geluidproductieplafonds

In het Nalevingsverslag over het kalenderjaar 2014 is op de A73 tussen de Roertunnel en aansluiting Belfeld een dreigende overschrijding van de geluidproductieplafonds geconstateerd. Deze dreigende overschrijding wordt veroorzaakt door het gegeven dat de geluidproductieplafonds zijn vastgesteld op basis van relatief lage verkeersgegevens uit 2008, toen de Roertunnel en de Swalmentunnel in de A73 nog niet volledig waren opengesteld. Vanwege de sterke groei van het verkeer is de verwachting dat deze dreigende overschrijding op korte termijn zal uitgroeien tot een structurele overschrijding.

Voor het wegvak tussen de aansluitingen Roermond-Oost en Belfeld is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de groei van het verkeer tot 2040. Daaruit volgt dat bij de toepassing van het experimentele wegdek tweelaags ZOAB-fijn tot 2040 kan worden voldaan aan deze plafonds op een aantal wegvakken: tussen Reuver en de aansluiting Belfeld, tussen km 30,4 en 37,2, ter hoogte van Asselt, tussen km 21,9 en 24,0 en ten oosten van Roermond, tussen km 17,5 en 20,0.

Op de overige wegvakken, van km 20,0 tot km 21,9 en van km 24,0 tot km 30,4, kan de overschrijding niet worden weggenomen met een bronmaatregel, en is gebleken dat een schermmaatregel niet doelmatig is. Daarom moet hier het geluidproductieplafond worden gewijzigd (verhoogd). Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er langs de genoemde twee wegvakken in totaal 50 woningen zijn waar als gevolg van de wijziging de toetswaarde met 1 dB wordt overschreden. Deze woningen, opgenomen in het besluit, komen voor onderzoek naar geluidwerende maatregelen in aanmerking.

Resultaten terinzagelegging

Op 9 juni 2021 is de openbare kennisgeving van het voornemen tot wijzigen van de geluidproductieplafonds langs de A73 tussen de Roertunnel en de aansluiting Belfeld gepubliceerd. De kennisgeving van het ontwerpbesluit is op dezelfde datum tevens gepubliceerd in de "VIA Roermond", de "VIA Beesel" en de "VIA Venlo".

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen op het voornemen liep van donderdag 10 juni 2021 tot en met woensdag 21 juli 2021. Gedurende deze termijn heeft het voornemen ter inzage gelegen bij Bureau Sanering Verkeerslawaaï. Op het voornemen zijn door de gemeente Beesel en door 3 particulieren zienswijzen ingediend bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Reactie op zienswijzen en vervolgproces

In deze notitie 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 tot wijziging van de geluidproductieplafonds.

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

2. Beantwoording zienswijzen

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
1	Gemeente Beesel	1.1	Uitbreiding onderzoek	Indiener meent dat alle woningen op het grondgebied van de gemeente Beesel waar overlastklachten bestaan in aanmerking zouden moeten komen voor onderzoek naar overschrijding van de binnenwaarde, te meer daar er voor de A73 op het grondgebied van de gemeente Beesel - op grond van het saneringsplan Limburg, Fase 1 - geen wettelijke saneringsplicht zou bestaan, terwijl er uit het ontwerpbesluit juist wel vervolgonderzoek naar aanvullende maatregelen aan de gevel van een beperkt aantal woningen volgt.	Ervaren hinder of overlast zijn geen wettelijke criteria op basis waarvan een geluidonderzoek en/of wijzigingsprocedure van geluidproductieplafonds kan worden opgestart. De Wet milieubeheer bepaalt wanneer een geluidsgevoelig object in aanmerking komt voor een onderzoek naar een overschrijding van de binnenwaarde en het eventueel treffen van geluidwerende maatregelen aan de gevel. Hiervoor kunnen twee verschillende aanleidingen bestaan die een verschillende uitkomst kunnen hebben. De eerste aanleiding voor een dergelijk onderzoek is in het kader van afdeling 11.3.3 van de Wet milieubeheer. In deze afdeling is geregeld op welke wijze de bronbeheerder (in dit geval Rijkswaterstaat voor de A73) moet handelen wanneer een geluidproductieplafond dreigt te worden overschreden. In zo'n geval wordt ter hoogte van de referentiepunten waar is berekend dat het geluidproductieplafond in de toekomst zal worden overschreden een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin de geluidsbelasting op de maatgevende gevels van geluidsgevoelige objecten in de toekomstige situatie (hier: 2040) wordt vergeleken met de toetswaarde. De toetswaarde is de geluidsbelasting die een geluidsgevoelig object ondervindt bij een volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond ($L_{den,GPP}$). Indien het $L_{den,GPP}$ lager is dan 50 dB, geldt een toetswaarde van 50 dB. Indien uit de vergelijking van de toekomstige geluidsbelasting en de toetswaarde een overschrijding blijkt van de toetswaarde, wordt de doelmatigheid van (aanvullende) geluidmaatregelen aan de bron of in de overdracht onderzocht om de overschrijding zoveel mogelijk ongedaan te maken. Wanneer er na het toepassen van de geadviseerde maatregelen nog steeds sprake is van een overschrijding van de toetswaarde komen de betreffende geluidsgevoelige objecten in aanmerking voor een onderzoek naar de noodzaak van maatregelen aan de gevel.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Dit onderzoek start ná het onherroepelijk worden van het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds. Uit het voorgaande blijkt dat dit onderzoek dus alleen betrekking kan hebben op woningen die liggen ter hoogte van referentiepunten waarop in de toekomst het geluidproductieplafond wordt overschreden en niet zonder meer op alle woningen in de gemeente Beesel. De tweede aanleiding voor een onderzoek naar een overschrijding van de binnenwaarde en het eventueel treffen van geluidwerende maatregelen aan de gevel van een geluidsgevoelig object is in het kader van afdeling 11.3.6 van de Wet milieubeheer. In deze afdeling is bepaald voor welke wegvakken een zogenaamd saneringsplan moet worden opgesteld. Een saneringsplan bevat geluidbeperkende maatregelen die doelmatig zijn voor zogenoemde saneringsobjecten. Dit zijn: (A) objecten met een geluidsbelasting hoger dan 60 dB die in het verleden (onder de Wet geluidhinder) door de gemeente zijn gemeld bij de minister en zijn opgenomen op de 'lijst gemelde objecten', (B) woningen of in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen die bij volledig benut geluidproductieplafond een geluidsbelasting hoger dan 65 dB ondervinden of (C) woningen of in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen die langs een in bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer aangewezen wegvak liggen en die bij volledig benut geluidproductieplafond een geluidsbelasting hoger dan 55 dB ondervinden. Als met doelmatige maatregelen de geluidsbelasting op saneringsobjecten niet teruggebracht kan worden tot de saneringsstreefwaarde (in de meeste gevallen 60 dB), komen de saneringsobjecten in aanmerking voor een onderzoek naar de binnenwaarde. Opgemerkt wordt dat het betreffende wegvak is opengesteld in de jaren 2007 en 2008. Hierdoor kan er geen sprake zijn van saneringsobjecten (A). Ook is het wegvak niet opgenomen in bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer, zodat er ook geen sprake kan zijn van saneringsobjecten (C). Er zou dus alleen sprake kunnen zijn van saneringsobjecten (B).	

Nota van Antwoord - Wijziging geluidproductieplafonds A73 Roermond-Reuver

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					In het akoestisch onderzoek bij het saneringsplan Limburg, Fase 1 is geconstateerd dat er in de gemeente Beesel geen sprake is van saneringsobjecten langs de wegvakken die middels het betreffende saneringsplan worden gesaneerd. Derhalve was er naar aanleiding van dat saneringsplan dus geen reden om een onderzoek naar de binnenwaarde te starten voor woningen op het grondgebied van de gemeente Beesel. Voor de wegvakken die vallen binnen het besluit (A73 van km. 19,0 tot km. 22,9 en van km. 23,0 tot km. 31,4) wordt geen apart saneringsplan opgesteld maar wordt de sanering 'gekoppeld' aan het nalevingsproject onderzocht. Uit het akoestisch onderzoek blijkt ook dat er langs deze wegvakken geen sprake is van saneringsobjecten.	
		1.2	Vergeten woningen	Het is indiener niet duidelijk waarom slechts een deel van de woningen in het hoevecomplex aan de Waterloseweg in aanmerking komt voor onderzoek naar geluidwerende maatregelen. Indiener is van mening dat alle woningen in het complex in aanmerking voor onderzoek moeten komen.	Ten behoeve van het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds is een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin de geluidsbelasting op de maatgevende gevels van geluidsgevoelige objecten in de toekomstige situatie (hier: 2040) is vergeleken met de toetswaarde. De toetswaarde is de geluidsbelasting die een geluidsgevoelig object ondervindt bij een volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond ($L_{den,GPP}$). Indien het $L_{den,GPP}$ lager is dan 50 dB, geldt een toetswaarde van 50 dB. Indien uit de vergelijking van de toekomstige geluidsbelasting en de toetswaarde een overschrijding blijkt van de toetswaarde, wordt de doelmatigheid van (aanvullende) geluidmaatregelen aan de bron of in de overdracht onderzocht. Wanneer er na het toepassen van de geadviseerde maatregelen nog steeds sprake is van een overschrijding van de toetswaarde komen de betreffende geluidsgevoelige objecten in aanmerking voor een onderzoek naar de noodzaak van maatregelen aan de gevel. Dit onderzoek start ná het onherroepelijk worden van het besluit.	Nee

Nota van Antwoord - Wijziging geluidproductieplafonds A73 Roermond-Reuver

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er alleen op de woningen Waterloseweg 6, 6c en 8a sprake is van een overschrijding van de toetswaarde. Op de overige woningen in het hoevecomplex is geen sprake van een overschrijding van de toetswaarde. Deze overige woningen komen daarmee niet in aanmerking voor een onderzoek naar de noodzaak van maatregelen aan de gevel.	
		1.3	Onderzoek woningen Offenbeek	Indiener is van mening dat bij alle woningen in Offenbeek waar geluidsklachten bekend zijn onderzoek moet worden gedaan en niet slechts bij de ene woning die in het besluit wordt genoemd.	Ervaren hinder of overlast zijn geen wettelijke criteria op basis waarvan een geluidonderzoek en/of wijzigingsprocedure van de geluidproductieplafonds kan worden opgestart. Ten behoeve van het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds is een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin ter hoogte van de referentiepunten waar in de toekomst het geluidproductieplafond dreigt te worden overschreden de geluidsbelasting op de maatgevende gevels van geluidsgevoelige objecten in de toekomstige situatie (hier: 2040) is vergeleken met de toetswaarde. De toetswaarde is de geluidsbelasting die een geluidsgevoelig object ondervindt bij een volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond ($L_{den,GPP}$). Indien het $L_{den,GPP}$ lager is dan 50 dB, geldt een toetswaarde van 50 dB. Indien uit de vergelijking van de toekomstige geluidsbelasting en de toetswaarde een overschrijding blijkt van de toetswaarde, wordt de doelmatigheid van (aanvullende) geluidmaatregelen aan de bron of in de overdracht onderzocht om de overschrijding zoveel mogelijk ongedaan te maken. Wanneer er na het toepassen van de geadviseerde maatregelen nog steeds sprake is van een overschrijding van de toetswaarde komen de betreffende geluidsgevoelige objecten in aanmerking voor een onderzoek naar de noodzaak van maatregelen aan de gevel. Dit onderzoek start ná het onherroepelijk worden van het besluit.	Nee

Nota van Antwoord - Wijziging geluidproductieplafonds A73 Roermond-Reuver

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er in Offenbeek alleen op de woning Industriestraat 96 sprake is van een overschrijding van de toetswaarde. Op de overige woningen in Offenbeek is geen sprake van overschrijdingen van de toetswaarde. Deze overige woningen komen daarmee niet in aanmerking voor een onderzoek naar de noodzaak van maatregelen aan de gevel.	
		1.4	Planning maatregelen	Indiener mist in het besluit de datum wanneer het tweelaags ZOAB-fijn wordt aangebracht.	Het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds heeft betrekking op de A73 van km. 19,0 tot km. 22,9 en van km. 23,0 tot km. 31,4. In het besluit is geen geluidmaatregel opgenomen en daarom ook geen planning voor de aanleg daarvan. Indiener doelt naar alle waarschijnlijkheid op de maatregel tweelaags ZOAB-fijn die wordt genoemd in de 2^e alinea onder punt 3.2 van de toelichting op het besluit. Die maatregel wordt voor een ander wegvak getroffen. Als gevolg van die maatregel wordt een toekomstige overschrijding van geluidproductieplafonds langs dat wegvak voorkomen, waardoor voor dat wegvak geen besluit tot wijziging van het geluidproductieplafond meer nodig is. Rijkswaterstaat heeft ondertussen al tweelaags ZOAB-fijn aangelegd tussen km. 17,5 en km. 20,0, tussen km. 21,9 en de Swalmentunnel en tussen km. 35,0 en km. 37,2. Tussen km. 30,34 en km. 35,0 zal het tweelaags ZOAB-fijn uiterlijk in 2025 worden aangelegd.	Nee
		1.5	Monitoring effect maatregel	Indiener vraagt zich af hoe de doeltreffendheid van de maatregel, die een experimenteel karakter heeft, wordt gemonitord en gegarandeerd.	De deklaag tweelaags ZOAB-fijn heeft de status "experimenteel" omdat er nog onvoldoende praktijkervaring is opgegaan om de deklaag vrij te geven voor onbeperkte toepassing op de rijkswegen. De deklaag tweelaags ZOAB-fijn is wel voldoende uitontwikkeld om op beperkte schaal toegepast te worden als geluidmaatregel op de hoofdrijbanen van het autosnelwegennet. Om de kwaliteit van de deklaag te kunnen waarborgen zijn allereerst de standaard beheersmaatregelen voor de kwaliteit van asfalt deklagen van toepassing.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Deze zijn vastgelegd in RWS kaders en aanbestedingsdocumenten voor realisatie van deklagen. Een extra beheersmaatregel is het uitgangspunt dat tweelaags ZOAB-fijn enkel mag worden aangelegd onder goede weersomstandigheden. De wegvakken waar tweelaags ZOAB-fijn is toegepast, worden opgenomen in het project "Monitoren Proefvakken". Doel van de monitoring van proefvakken is het bepalen van de levensduur van de deklaag en het volgen van functionele eigenschappen zoals geluid, rafeling, stroefheid etc. gedurende deze levensduur. In 2022/23 vindt een evaluatie plaats van tweelaags ZOAB-fijn en wordt de deklaag afhankelijk van deze evaluatie vrijgegeven voor brede toepassing.	
2	Burgerinitiatiefgroep A73 - kan het wat zachter	2.1	Juistheid onderzoek	Indiener vraagt zich af of het juist is dat maar één woning in Offenbeek voor onderzoek in aanmerking komt terwijl woningen aan de Klievit/De Beuckelen in de nabijheid liggen van punt 38143 waarvoor een hoger plafond wordt aangevraagd.	Voor het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds is een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin ter hoogte van de referentiepunten waar in de toekomst het geluidproductieplafond dreigt te worden overschreden, waaronder ook referentiepunt 38143, de geluidsbelasting op de maatgevende gevels van geluidsgevoelige objecten in de toekomstige situatie (hier: 2040) is vergeleken met de toetswaarde. De toetswaarde is de geluidsbelasting die een geluidsgevoelig object ondervindt bij een volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond ($L_{den,GPP}$). Indien het $L_{den,GPP}$ lager is dan 50 dB, geldt een toetswaarde van 50 dB. Indien uit de vergelijking van de toekomstige geluidsbelasting en de toetswaarde een overschrijding blijkt van de toetswaarde, wordt de doelmatigheid van (aanvullende) geluidmaatregelen aan de bron of in de overdracht onderzocht om de overschrijding zoveel mogelijk ongedaan te maken. Wanneer er na het toepassen van de geadviseerde maatregelen nog steeds sprake is van een overschrijding van de toetswaarde komen de betreffende geluidsgevoelige objecten in aanmerking voor een onderzoek naar de noodzaak van maatregelen aan de gevel. Dit onderzoek start ná het onherroepelijk worden van het besluit.	Nee

Nota van Antwoord - Wijziging geluidproductieplafonds A73 Roermond-Reuver

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Uit het akoestisch onderzoek volgt dat langs het gedeelte van de A73 ten oosten van Reuver alleen op de woning Industriestraat 96 in Offenbeek sprake is van een overschrijding van de toetswaarde, en niet op de woningen aan de Kievit of De Beuckelen, voor zover die binnen het onderzoeksgebied vallen. Laatstgenoemde woningen komen daarom niet in aanmerking voor een onderzoek naar de noodzaak van maatregelen aan de gevel.	
		2.2	Uitbreiding onderzoek	Indiener wijst op de jarenlang toenemende geluidsoverlast en vraagt zich af of niet meer woningen in aanmerking moeten komen voor nader onderzoek (naar overschrijding van de binnenwaarde).	Juist vanwege de groei van het verkeer is een akoestisch onderzoek ingesteld naar het zoveel mogelijk beperken van de (geluid)gevolgen daarvan. In afdeling 11.3.3 van de Wet milieubeheer is geregeld op welke wijze de bronbeheerder (in dit geval Rijkswaterstaat voor de A73) daarbij te werk moet gaan. In zo'n geval wordt eerst onderzocht op welke referentiepunten langs de rijksweg in de toekomst (hier: 2040) een overschrijding van het geldende geluidproductieplafond wordt berekend als er geen doelmatige (bron)maatregel kan worden getroffen om dat te voorkomen. Ter hoogte van de referentiepunten waar dat is berekend, wordt vervolgens een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin de geluidsbelasting op de maatgevende gevels van geluidsgevoelige objecten in de toekomstige situatie wordt vergeleken met de toetswaarde. De toetswaarde is de geluidsbelasting die een geluidsgevoelig object ondervindt bij een volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond ($L_{den,GPP}$). Indien het $L_{den,GPP}$ lager is dan 50 dB, geldt een toetswaarde van 50 dB. Indien uit de vergelijking van de toekomstige geluidsbelasting en de toetswaarde een overschrijding blijkt van de toetswaarde, wordt de doelmatigheid van (aanvullende) geluidmaatregelen aan de bron of in de overdracht onderzocht om de overschrijding zoveel mogelijk ongedaan te maken. Wanneer er na het toepassen van de geadviseerde maatregelen nog steeds sprake is van een overschrijding van de toetswaarde komen de betreffende geluidsgevoelige objecten in aanmerking voor een onderzoek naar de noodzaak van maatregelen aan de gevel.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Dit onderzoek start ná het onherroepelijk worden van het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds. Het uitgevoerde onderzoek heeft alle woningen in beeld gebracht die ter hoogte van de referentiepunten liggen waarvoor in het besluit een hogere waarde van het geluidproductieplafond moet worden vastgesteld, en waarop in de toekomstige situatie een toename van de geluidsbelasting boven de toetswaarde is berekend. Daarmee zijn er dus geen woningen over het hoofd gezien.	
		2.3	Rekenen vs. meten	Indieners voelen zich niet serieus genomen nu Rijkswaterstaat uitgaat van berekeningen van het geluid in plaats van meten of zelfs maar met metingen geverifieerde berekeningen.	Het akoestisch onderzoek is niet met metingen maar met modelberekeningen uitgevoerd. Dit is vanwege de volgende redenen: 1. De wettelijke geluidnormen zijn gebaseerd op het gemiddelde over het gehele jaar en bij een volledig benut geluidproductieplafond ($L_{den,GPP}$). Tijdens een geluidmeting zullen deze gemiddelde omstandigheden qua verkeersaanbod en weersomstandigheden zich niet voordoen en een geluidmeting is daarmee niet representatief voor een geheel jaar en voor de situatie van volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond. 2. Het bepalen van de verwachte geluidsbelastingen in de toekomstige situatie (hier: 2040) is zonder gedetailleerde modelberekeningen niet mogelijk. De berekeningen zijn uitgevoerd volgens een uitgebreid wettelijk voorschrift (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, bijlage III, Standaardrekenmethode 2). Dit voorschrift is op zijn beurt weer gebaseerd op vele metingen, die ook regelmatig worden geactualiseerd. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu houdt aan de hand van dergelijke actualisaties bij of het wettelijke voorschrift nog voldoet, en adviseert de minister zo nodig over bijstelling ervan. De geluidsbelastingen (zowel in de toekomst als in de situatie van volledig benut geluidproductieplafond) zijn daarom zorgvuldig en correct berekend, en een controlemeting daarvan is niet nodig.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		2.4	Onzorgvuldige besluit- vorming	Indiener kan niet rijmen dat het wegvak van de A73 in de gemeente Beesel niet is opgenomen in het saneringsplan Limburg Fase 1, maar dat in onderhavig besluit wel de conclusie wordt getrokken dat toch enkele woningen nader onderzocht moeten worden op het treffen van aanvullende maatregelen. Indieners vinden de besluitvorming daarom niet zorgvuldig.	De Wet milieubeheer bepaalt wanneer een geluidsgevoelig object in aanmerking komt voor een onderzoek naar een overschrijding van de binnenwaarde en het eventueel treffen van geluidwerende maatregelen aan de gevel. Hiervoor kunnen twee verschillende aanleidingen bestaan die een verschillende uitkomst kunnen hebben. De eerste aanleiding voor een dergelijk onderzoek is in het kader van afdeling 11.3.3 van de Wet milieubeheer. In deze afdeling is geregeld op welke wijze de bronbeheerder (in dit geval Rijkswaterstaat voor de A73) moet handelen wanneer een geluidproductieplafond dreigt te worden overschreden. Voor het onderhavige besluit is in dit kader een onderzoek uitgevoerd, en dat heeft ertoe geleid dat voor een aantal woningen nader onderzoek moet plaatsvinden naar het voldoen aan de wettelijke binnenwaarde in de geluidsgevoelige ruimten van die woningen. Zie ook de beantwoording van deelzienswijze 2.2. De tweede aanleiding voor een onderzoek naar een overschrijding van de binnenwaarde en het eventueel treffen van geluidwerende maatregelen aan de gevel van een geluidsgevoelig object is in het kader van afdeling 11.3.6 van de Wet milieubeheer. In deze afdeling is bepaald voor welke wegvakken een zogenaamd saneringsplan moet worden opgesteld. Een saneringsplan bevat geluidbeperkende maatregelen die doelmatig zijn voor zogenoemde saneringsobjecten. Dit zijn: (A) objecten met een geluidsbelasting hoger dan 60 dB die in het verleden (onder de Wet geluidhinder) door de gemeente zijn gemeld bij de minister en zijn opgenomen op de 'lijst gemelde objecten', (B) woningen of in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen die bij volledig benut geluidproductieplafond een geluidsbelasting hoger dan 65 dB ondervinden of (C) woningen of in een bestemmingsplan opgenomen standplaatsen voor woonwagens of ligplaatsen voor woonschepen die langs een in bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer aangewezen wegvak liggen en die bij volledig benut geluidproductieplafond een geluidsbelasting hoger dan 55 dB ondervinden.	Nee

Nota van Antwoord - Wijziging geluidproductieplafonds A73 Roermond-Reuver

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Als met doelmatige maatregelen de geluidsbelasting op saneringsobjecten niet teruggebracht kan worden tot de saneringsstreefwaarde (in de meeste gevallen 60 dB), komen de saneringsobjecten in aanmerking voor een onderzoek naar de binnenwaarde. In het akoestisch onderzoek bij het saneringsplan Limburg, Fase 1 is geconstateerd dat er in de gemeente Beesel geen sprake is van saneringsobjecten langs de wegvakken die middels het betreffende saneringsplan worden gesaneerd. Derhalve was er naar aanleiding van dat saneringsplan dus geen reden om een onderzoek naar de binnenwaarde te starten voor woningen op het grondgebied van de gemeente Beesel.	
		2.5	Bronmaatregelen	Indieners vinden het vreemd dat in eerste instantie een bronmaatregel voldoende zou zijn om de geluidproductieplafonds te respecteren. Er is immers een ontheffing verleend voor een tijdelijke overschrijding en nu wordt voor de makkelijke weg gekozen en ingestemd met een verhoging van de geluidproductieplafonds.	Het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds heeft betrekking op de A73 van km. 19,0 tot km. 22,9 en van km. 23,0 tot km. 31,4. De tijdelijke ontheffing waar indiener aan refereert betreft het besluit van 26 november 2020 (kenmerk: IenW/BSK-2020/222678) dat betrekking heeft op het aansluitende wegvak van de A73 van km. 30,34 tot km. 35,0. Op dat wegvak is een bronmaatregel wel doelmatig, en zal deze ook worden getroffen. Er is sprake van gedeeltelijke overlap van beide besluiten, tussen km. 30,34 en km. 31,4. Deze overlap ontstaat doordat met het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds de brongegevens in het geluidregister van km. 24,0 tot km. 30,4 worden gewijzigd. Op dat wegvak is het toepassen van een bronmaatregel niet doelmatig, dus zal deze wijziging van de brongegevens (verkeersintensiteiten) tot hogere geluidproductieplafonds leiden. Deze gewijzigde brongegevens kunnen tot op maximaal 1 km afstand nog leiden tot hogere waarden van de geluidproductieplafonds, die dan ook in het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds moeten worden vastgesteld. Dat leidt tot het gebied van km. 30,34 tot km. 31,4 waar de twee besluiten overlappen.	Nee

Nota van Antwoord - Wijziging geluidproductieplafonds A73 Roermond-Reuver

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Ter hoogte van deze overlap wordt in 2025 echter wel degelijk (evenals tussen km. 31,4 en km. 35,0) de bronmaatregel aangelegd. Het is dus niet zo dat de bronmaatregel in het overlapgebied wordt ingeruild tegen een verhoging van de geluidproductieplafonds.	
		2.6	Maatregel- afweging	Indieners vinden dat er teveel nadruk ligt op het kosten-aspect en te weinig op de leefkwaliteit. Bovendien zijn zij van mening dat er te berekenend met de situatie wordt omgegaan omdat Rijkswaterstaat toch wel weet dat gevelmaatregelen bij veel woningen niet nodig zullen zijn.	In het kader van het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds is de doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen afgewogen conform het daarvoor geldende wettelijke doelmatigheidscriterium. Geluidsbelastingen boven de toetswaarde zijn niet zonder meer toegestaan, maar geluidmaatregelen hoeven niet tegen elke prijs getroffen te worden. In de wetgeving (artikel 11.29 van de Wet milieubeheer, het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer) is hiervoor het doelmatigheidscriterium (DMC) opgenomen. Het doel hiervan is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de geluidbeperkende maatregelen te komen. Toepassing van het doelmatigheidscriterium is wettelijk voorgeschreven, en geen kwestie van veronachtzamen van de leefkwaliteit. In deze situatie is het niet doelmatig gebleken om maatregelen te treffen. Op een aantal woningen zal daarom sprake zijn van een overschrijding van de toetswaarde van de geluidsbelasting in de toekomstige situatie. Deze woningen komen in aanmerking voor een onderzoek naar de noodzaak van maatregelen aan de gevel. Dat is geen gevolg van een berekenende keuze om geen maatregelen te willen treffen, maar de uitkomst van de (verplichte) toepassing van het doelmatigheidscriterium. Het onderzoek naar de noodzaak van maatregelen aan de gevel start ná het onherroepelijk worden van het besluit tot wijziging van de geluidproductieplafonds, en maakt dus geen deel uit van het onderzoek voor dit besluit.	Nee

Nota van Antwoord - Wijziging geluidproductieplafonds A73 Roermond-Reuver

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		2.7	Uitstralings- effecten	Indieners zijn bang dat doordat niet op het hele traject bronmaatregelen worden aangebracht er elders geluidproductieplafonds zullen worden overschreden. Er is op de A73 immers veel vrachtverkeer aanwezig.	Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd met een verkeersprognose voor het betreffende deel van de A73 voor het jaar 2040. Het relatief hoge percentage vrachtverkeer is daarmee opgenomen in de gehanteerde verkeersprognose. Er mag daardoor van worden uitgegaan dat er met het huidige maatregelpakket tot en met 2040 geen sprake zal zijn van een overschrijding van de geluidproductieplafonds.	Nee
		2.8	Effect van elektrische voertuigen	Indieners vragen zich af of er rekening is gehouden met de toename van het aantal elektrische voertuigen, het grotere gewicht daarvan en de daarmee gepaard gaande extra geluidbijdrage.	Zoals in de reactie op deelzienswijze 2.3 al is aangegeven zijn de geluidberekeningen uitgevoerd het wettelijke rekenvoorschrift Standaardrekenmethode 2 (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, bijlage III). Daarin wordt per voertuigcategorie (lichte motorvoertuigen, middelzwaar vrachtverkeer en zwaar vrachtverkeer) gerekend met de geluidemissie van het zogenaamde gemiddelde motorvoertuig. Deze geluidemissies zijn representatief voor de motorvoertuigen die momenteel gebruik maken van het Nederlandse wegennet. In het geval in de toekomst de geluidemissie niet meer representatief zal blijken te zijn, zal deze worden aangepast. In het kader van de jaarlijkse naleving van de geluidproductieplafonds op grond van artikel 11.22 van de Wet milieubeheer zal de wegbeheerder dan uit moeten gaan van die aangepaste geluidemissies. Eventuele grotere geluidemissies van elektrische voertuigen kunnen dan leiden tot het eerder benaderen van het geluidproductieplafond. Als zich dat fenomeen voordoet, zal de beheerder (Rijkswaterstaat) ook eerder een nieuwe afweging van geluidmaatregelen moeten maken. Op dit moment is het nog niet duidelijk óf en zo ja wanneer en in welke mate de geluidemissies zullen worden aangepast vanwege (bijvoorbeeld) de toename van een aantal elektrische voertuigen en of deze voertuigen een negatieve invloed hebben op de geluidemissie.	Nee

Nota van Antwoord - Wijziging geluidproductieplafonds A73 Roermond-Reuver

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		2.9	Effect op bouwplannen	Indieners vragen zich af wat het effect is van de verhoging van de geluidproductieplafonds op de mogelijke bouwplannen van de gemeente.	Eenieder die voornemens is een nieuwe geluidsgevoelige bestemming te ontwikkelen binnen de geluidszone op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder langs een rijksweg dient een akoestisch onderzoek uit te voeren. Daarbij moet gebruik worden gemaakt van de brongegevens in het geluidregister zoals bedoeld in artikel 11.25 van de Wet milieubeheer. Nu het besluit de geluidproductieplafonds beperkt verhoogt zal een initiatiefnemer rekening moeten houden met deze aangepaste brongegevens. Dit zal er toe kunnen leiden dat een initiatiefnemer hogere geluidsbelastingen op eventuele nieuwe geluidsgevoelige bestemming zal berekenen. Dit kan mogelijk gevolgen hebben voor bijvoorbeeld het aantal of type woningen dat gebouwd kan worden of de geluidmaatregelen die nodig zijn om het bouwplan mogelijk te maken.	Nee
		2.10	Planning maatregelen	Indiener mist in het besluit de datum wanneer het tweelaags ZOAB-fijn wordt aangebracht.	Het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds heeft betrekking op de A73 van km. 19,0 tot km. 22,9 en van km. 23,0 tot km. 31,4. In het besluit is geen geluidmaatregel opgenomen en daarom ook geen planning voor de aanleg daarvan. Indiener doelt naar alle waarschijnlijkheid op de maatregel tweelaags ZOAB-fijn die wordt genoemd in de 2^e alinea onder punt 3.2 van de toelichting op het besluit. Die maatregel wordt voor een ander wegvak getroffen. Als gevolg van die maatregel wordt een toekomstige overschrijding van geluidproductieplafonds langs dat wegvak voorkomen, waardoor voor dat wegvak geen besluit tot wijziging van het geluidproductieplafond meer nodig is. Rijkswaterstaat heeft ondertussen al tweelaags ZOAB-fijn aangelegd tussen km. 17,5 en km. 20,0, tussen km. 21,9 en de Swalmentunnel en tussen km. 35,0 en km. 37,2. Tussen km. 30,34 en km. 35,0 zal het tweelaags ZOAB-fijn uiterlijk in 2025 worden aangelegd.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		2.11	Monitoring effect maatregel	Indiener vraagt zich af hoe de doeltreffendheid van de maatregel, die een experimenteel karakter heeft, wordt gemonitord en gegarandeerd.	De deklaag tweelaags ZOAB-fijn heeft de status "experimenteel" omdat er nog onvoldoende praktijkervaring is opgegaan om de deklaag vrij te geven voor onbeperkte toepassing op de rijkswegen. De deklaag tweelaags ZOAB-fijn is wel voldoende uitontwikkeld om op beperkte schaal toegepast te worden als geluidmaatregel op de hoofdrijbanen van het autosnelwegennet. Om de kwaliteit van de deklaag te kunnen waarborgen zijn allereerst de standaard beheersmaatregelen voor de kwaliteit van asfalt deklagen van toepassing. Deze zijn vastgelegd in RWS kaders en aanbestedingsdocumenten voor realisatie van deklagen. Een extra beheersmaatregel is het uitgangspunt dat tweelaags ZOAB-fijn enkel mag worden aangelegd onder goede weersomstandigheden. De wegvakken waar tweelaags ZOAB-fijn is toegepast, worden opgenomen in het project "Monitoren Proefvakken". Doel van de monitoring van proefvakken is het bepalen van de levensduur van de deklaag en het volgen van functionele eigenschappen zoals geluid, rafeling, stroefheid etc. gedurende deze levensduur. In 2022/23 vindt een evaluatie plaats van tweelaags ZOAB-fijn en wordt de deklaag afhankelijk van deze evaluatie vrijgegeven voor brede toepassing.	Nee
		2.12	Ontoereiken- de maatregelen	Indieners zouden graag zien dat Rijkswaterstaat extra bron- en/of afschermende maatregelen treft om de geluidsbelasting terug te brengen. Als dit niet gebeurt, dringen indieners aan om de bestaande overlastklachten serieus te nemen, door - de geluidproductieplafonds na te meten,	In het akoestisch onderzoek en in de voorgaande deelreacties is reeds uiteengezet hoe de maatregelafweging tot stand is gekomen en dat dit volgens de wettelijke vereisten is gebeurd. Ook is toegelicht dat voor het uitvoeren van geluidmetingen geen aanleiding is (deelreactie 2.3) en dat er evenmin aanleiding is om bij meer woningen een onderzoek naar de binnenwaarde te starten dan de woningen die in het onderhavige besluit zijn aangegeven (deelreacties 2.1 en 2.2). Er is daarom ook geen aanleiding om alsnog bron- of afschermende maatregelen te treffen.	Nee

Nota van Antwoord - Wijziging geluidproductieplafonds A73 Roermond-Reuver

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
				- meer woningen mee te nemen in het nader onderzoek naar geluidwerende maatregelen en deze maatregelen zo snel mogelijk te treffen.	Voor de woningen waarvoor dit in het besluit is bepaald, wordt ná onherroepelijk worden van het besluit het onderzoek naar de binnenwaarde uitgevoerd. Dit onderzoek en de eventuele geluidwerende maatregelen moeten dan binnen twee jaar zijn uitgevoerd (artikel 11.38, tweede lid, van de Wet milieubeheer).	
3	Particulier	3.1	Referentie- punt	Indiener geeft aan dat referentiepunt 6420 niet representatief is voor zijn woning omdat dit punt zich achter de gevels van de woning bevindt.	Indiener bedoelt met "referentiepunt 6420" geen referentiepunt zoals opgenomen in het geluidregister van Rijkswaterstaat, maar een waarneempunt met het betreffende nummer op de gevel van zijn woning in het akoestisch onderzoek. De maximale geluidsbelasting zoals berekend op het betreffende waarneempunt bedraagt 50 dB. Op andere waarneempunten op de woning wordt geen hogere geluidsbelasting berekend. Hiermee is het betreffende waarneempunt representatief voor de woning.	Nee
		3.2	Gevelisolatie	Woning van indiener is een Rijksmonument waar zich onder de pannen nagenoeg geen isolatie bevindt, zodat niet alle slaapkamers goed worden beschermd. Waar wel een betere isolatie aanwezig is, is de geluidshinder ook minder. Dat geldt ook voor de vertrekken waar indiener de spouw heeft laten isoleren. Indiener zou daarom graag zien dat de isolatie van zijn woning wordt verbeterd.	Bij het onderzoek of de woning in aanmerking komt voor het aanbrengen van geluidwerende maatregelen wordt rekening gehouden met de werkelijk aanwezige geluidwering van de gevels en daken van de woning. Voor de geluidsgevoelige vertrekken, zoals slaapkamers, waar de geluidwering onvoldoende is, wordt geluidsisolatie aangebracht die er voor zorgt dat het geluidsniveau afneemt tot minimaal 3 dB beneden de vereiste binnenwaarde op grond van artikel 11.2 van de Wet milieubeheer.	Nee

Nota van Antwoord - Wijziging geluidproductieplafonds A73 Roermond-Reuver

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		3.3	Cumulatie	Indiener ervaart ook overlast van de N271.	Indien het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds leidt tot een toename van de geluidsbelasting die door de rijksweg wordt veroorzaakt tot boven de toetswaarde, is ook de cumulatie van geluid vanwege andere relevante geluidbronnen onderzocht. Een relevante geluidbron is een geluidbron die op het betreffende geluidsgevoelige object een geluidsbelasting veroorzaakt die hoger is dan de voorkeurswaarde van 50 dB op grond van artikel 11.2 van de Wet milieubeheer. Op de woning van indiener neemt de geluidsbelasting die door de rijksweg wordt veroorzaakt toe tot 1 dB boven de toetswaarde tot een waarde van 51 dB. Voor deze woning is daarom ook onderzocht of er sprake is van een relevante bijdrage aan het gecumuleerde geluidsniveau door een andere geluidsbron. Uit het akoestisch onderzoek blijkt echter dat de N271 niet als een relevante geluidbron kan worden aangemerkt omdat de geluidsbelasting vanwege de N271 niet hoger is dan 50 dB. Voor de woning van indiener is daarom geen aanvullende maatregelafweging gemaakt op grond van het gecumuleerde geluidsniveau.	Nee
		3.4	Overlast	Indiener geeft aan dat de ribbels op de in de A73 aangebrachte wildwissel extra geluidsoverlast veroorzaken wat met name voor slaapverstoring zorgt.	De door indiener genoemde wildwissel bestaat uit een oversteekplaats voor wild op de N271 en het wildviaduct Waterloo over de A73. Op de N271 is aan weerszijden van de oversteekplaats over een korte lengte een betonnen wegdek toegepast met als doel om het verkeer op de N271 vanwege het overstekende wild af te remmen. Het is mogelijk dat dit wegdek leidt tot extra geluidsoverlast. De N271 is niet in beheer van Rijkswaterstaat en het onderhavige besluit heeft dan ook geen betrekking op de N271. Op de A73 ten noorden van het wildviaduct was sprake van een asfaltschade welke ondertussen is hersteld door Rijkswaterstaat. Het betrof hier dus geen bewust aangebrachte ribbels in de verharding.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		3.5	Effect geluidscherm	Indiener meent dat in de praktijk de geluidsmuur minder effect heeft dan waar in het model van wordt uitgegaan.	Op deze locatie is bij de aanleg van de A73 gekozen voor een geluidscherm om de monumentale bomen op het landgoed te kunnen behouden. De bewoners hebben het adviesbureau HMB in 2010 een meetonderzoek uit laten voeren om aan te tonen dat het geluidscherm niet goed functioneert. Het adviesbureau DGMR heeft in opdracht van Rijkswaterstaat het meetonderzoek van HMB beoordeeld en in het kader van deze beoordeling zijn geluidmetingen en geluidberekeningen uitgevoerd. De metingen zijn uitgevoerd op een locatie met en zonder monumentale bomen. De conclusie van het onderzoek was dat op de meetlocatie met bomen het verschil tussen de meting en berekening veroorzaakt werd door verstrooiing van het geluid dat over het geluidscherm heengaat als gevolg van de aanwezigheid van de bomen, waar in het wettelijke reken- en meetvoorschrift geen rekening mee wordt gehouden. Op de locatie waar geen bomen achter het geluidscherm stonden, lag het verschil tussen de berekende en gemeten waarde binnen de systematische meeton nauwkeurigheid. Op basis van het DGMR-onderzoek is geconcludeerd dat de schermwerking correct is berekend en dat het geluidscherm voldoet aan de akoestische eisen. Daarom is in het akoestisch onderzoek voor het onderhavige besluit op de gebruikelijke wijze rekening gehouden met het aanwezige geluidscherm.	Nee
4	Particulier	4.1	Model vs realiteit	Indieners menen dat de uitgevoerde modelmatige metingen niet stroken met de realiteit. Omdat de weg in 2008 maar gedeeltelijk was opengesteld kan van realistische berekeningen geen sprake zijn, nu de situatie in 2008 wel als basis dient.	Het akoestisch onderzoek is niet met metingen maar met modelberekeningen uitgevoerd. Dit is vanwege de volgende redenen: 1. De wettelijke geluidnormen zijn gebaseerd op het gemiddelde over het gehele jaar en bij een volledig benut geluidproductieplafond ($L_{den, GPP}$). Tijdens een geluidmeting zullen deze gemiddelde omstandigheden qua verkeersaanbod en weersomstandigheden zich niet voordoen en een geluidmeting is daarmee niet representatief voor een geheel jaar en voor de situatie van volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond. 2. Het bepalen van de verwachte geluidsbelastingen in de toekomstige situatie (hier: 2040) is zonder gedetailleerde modelberekeningen niet mogelijk	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds wordt genomen omdat de geldende geluidproductieplafonds dreigden te worden overschreden. De geldende geluidproductieplafonds zijn inderdaad (mede) gebaseerd op de verkeersintensiteiten anno 2008. De A73 was in 2008 inderdaad nog niet volledig in gebruik, zodat er ook sprake was van relatief weinig verkeersbewegingen op de A73 in 2008. De geldende geluidproductieplafonds zijn daarom relatief laag en moeten om die reden nu worden verhoogd. De geldende geluidproductieplafonds zijn mede bepalend voor de toetswaarde van de geluidsbelasting op woningen. Deze is op grond van artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer gelijk aan de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond (aangeduid met $L_{den,GPP}$) of 50 dB als het $L_{den,GPP}$ lager is dan 50 dB. Voor de woningen waarvoor geldt dat het $L_{den,GPP}$ bepalend is voor de toetswaarde, geldt dus dat ook die toetswaarde relatief laag is. In het akoestisch onderzoek wordt voor die woningen dus getoetst aan een relatief lage geluidnorm zodat er bij meer woningen een overschrijding van die toetswaarde optreedt dan wanneer van een hogere toetswaarde zou zijn uitgegaan, hetgeen in het voordeel is van de omgeving.	
		4.2	Gebrekkige afscherming	Namens indieners zelf uitgevoerde onderzoeken laten zien dat de geluidsbelasting veel hoger is en dat het geluidscherm daarom constructief niet goed is uitgevoerd.	Op deze locatie is bij de aanleg van de A73 gekozen voor een geluidscherm om de monumentale bomen op het landgoed te kunnen behouden. De bewoners hebben het adviesbureau HMB in 2010 een meetonderzoek uit laten voeren om aan te tonen dat het geluidscherm niet goed functioneert. Het adviesbureau DGMR heeft in opdracht van Rijkswaterstaat het meetonderzoek van HMB beoordeeld en in het kader van deze beoordeling zijn geluidmetingen en geluidberekeningen uitgevoerd. De metingen zijn uitgevoerd op een locatie met en zonder monumentale bomen. De conclusie van het onderzoek was dat op de meetlocatie met bomen het verschil tussen de meting en berekening veroorzaakt werd door verstrooiing van het geluid dat over het geluidscherm heengaat als gevolg van de aanwezigheid van de bomen, waar in het wettelijke reken- en meetvoorschrift geen rekening mee wordt gehouden.	Nee

Nota van Antwoord - Wijziging geluidproductieplafonds A73 Roermond-Reuver

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Op de locatie waar geen bomen achter het geluidsschermbanden stonden, lag het verschil tussen de berekende en gemeten waarde binnen de systematische meetonnauwkeurigheid. Op basis van het DGMR-onderzoek is geconcludeerd dat de schermwerking correct is berekend en dat het geluidsschermbanden voldoet aan de akoestische eisen. Daarom is in het akoestisch onderzoek voor het onderhavige besluit op de gebruikelijke wijze rekening gehouden met het aanwezige geluidsschermbanden.	
		4.3	Plaatsing rekenpunten	Indieners vinden dat de rekenpunten niet juist zijn geplaatst. De punten zouden gericht moeten zijn op de A73 en niet achter een muur of toren van het complex moeten liggen. Ook de hoogte van de rekenpunten is niet altijd juist nu niet op alle slaapkamers in het complex een rekenpunt is gelegd.	In het akoestisch onderzoek is de geluidsbelasting op alle gevels van geluidsgevoelige objecten onderzocht. De gevel met de hoogste geluidsbelasting wordt vervolgens als de 'maatgevende gevel' aangemerkt. De geluidsbelasting op die gevel geldt vervolgens als uitgangspunt voor de rest van het onderzoek. De indeling en het gebruik van de ruimtes achter de gevels is niet bepalend bij de keuze voor de plaats van het waarneempunt. Op alle bouwlagen van alle adressen zijn waarneempunten gelegd die representatief zijn voor de (hoogste) geluidsbelasting van de betreffende bouwlaag.	Nee
		4.4	Uitbreiden nader onderzoek	Indieners pleiten ervoor om alle woningen in het complex mee te nemen voor nader onderzoek naar de noodzaak van geluidwerende maatregelen.	Voor het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds is een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin de geluidsbelasting op de maatgevende gevels van geluidsgevoelige objecten in de toekomstige situatie (hier: 2040) is vergeleken met de toetswaarde (zie ook de reactie op deelzienswijze 4.1). Indien uit de vergelijking van de toekomstige geluidsbelasting en de toetswaarde een overschrijding blijkt van de toetswaarde, wordt de doelmatigheid van (aanvullende) geluidmaatregelen aan de bron of in de overdracht onderzocht. Wanneer er na het toepassen van de geadviseerde maatregelen nog steeds sprake is van een overschrijding van de toetswaarde komen de betreffende geluidsgevoelige objecten in aanmerking voor een onderzoek naar de noodzaak van maatregelen aan de gevel. Dit onderzoek start ná het onherroepelijk worden van het besluit.	Nee

Nota van Antwoord - Wijziging geluidproductieplafonds A73 Roermond-Reuver

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er alleen op de woningen Waterloseweg 6, 6c en 8a sprake is van een overschrijding van de toetswaarde. Op de overige woningen in het hoevecomplex is geen sprake van een overschrijding van de toetswaarde. Deze overige woningen komen daarmee niet in aanmerking voor een onderzoek naar de noodzaak van maatregelen aan de gevel.	

3. Lijst met gebruikte afkortingen

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.