



beschikking

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

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

Contactpersoon

bsv@meursgeluid.nl

Projectnummer

547.087.00

Datum	11 juni 2024
Nummer	IenW/BSK-2024/106853
Betreft	Besluit wijziging geluidproductieplafonds op referentiepunten
Project	A2 Randweg Eindhoven
Bijlage(n)	4

Met dit besluit reageer ik op uw brief van 7 december 2021, kenmerk RWS-2021/42945, waarin Rijkswaterstaat Zuid-Nederland mij verzoekt de geluidproductieplafonds te wijzigen op referentiepunten gelegen langs de A2 en A67, Randweg Eindhoven.

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 267 referentiepunten, gelegen langs de A2 tussen km 158,8 en km 169,7 en langs de A67 tussen km 16,6 en km 19,2. 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 (sanering)

Voor het wegvak van de A67 tussen km 16,6 en 17,6 stel ik vast dat door de gewijzigde vaststelling van de geluidproductieplafonds langs dit wegvak de sanering met toepassing van artikel 11.42 van de Wet milieubeheer is afgerond. Langs dit wegvak bevinden zich geen saneringsobjecten.

Artikel 3 (onderzoek geluidwerende maatregelen)

Voor 193 geluidsgevoelige objecten (alle woningen) langs het traject waarvoor geldt dat als gevolg van de wijziging van de geluidproductieplafonds de geluidsbelasting op de gevel toeneemt ten opzichte van de toetswaarde, onderzoekt Rijkswaterstaat ingevolge artikel 11.38, eerste lid, van de Wet milieubeheer na onherroepelijk worden van dit besluit de noodzaak tot het treffen van geluidwerende maatregelen. De woningen zijn opgenomen in bijlage 3 bij dit besluit.

WETTELIJK KADER

Overgangsrecht

Op grond van artikel 3.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet blijft Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer van toepassing op een op grond van artikel 11.31, eerste lid, van die wet voor inwerkingtreding van de Omgevingswet ingediend verzoek tot wijziging van geluidproductieplafonds, totdat het besluit op dit verzoek onherroepelijk is. Op grond van het tweede lid van genoemd artikel blijft op de plicht tot het treffen van de in het besluit opgenomen maatregelen eveneens de Wet milieubeheer van toepassing.

Wijziging geluidproductieplafonds

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 mag worden verhoogd 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.

Ingevolge het derde lid van artikel 11.28 wordt een geluidproductieplafond niet op verzoek verlaagd indien het gewijzigde geluidproductieplafond naar redelijke verwachting binnen een periode van minder dan tien jaar volledig zal worden benut.

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 te worden genomen als deze niet financieel doelmatig zijn of op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard stuiten. De beheerder kan uitdrukkelijk verzoeken om niet-doelmatige maatregelen of een niet als geluidbeperkende maatregel aangewezen maatregel toch in aanmerking te nemen. 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.

Het tweede lid is niet van toepassing indien de geluidsbelasting na de wijziging van het geluidproductieplafond niet hoger is dan de voorkeurswaarde (derde lid). Een geluidsbelasting op of onder de voorkeurswaarde geldt altijd als aanvaardbaar.

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.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

11 juni 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/106853

Van het tweede lid mag tevens worden afgeweken als er sprake is van cumulatie en op grond daarvan een aangepaste maatregelafweging (maatwerk) heeft plaatsgevonden (vijfde lid).

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

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Als de maximale waarde op een geluidsgevoelig object wordt overschreden en het verzoek tot wijziging van het geluidproductieplafond leidt bovendien tot een toename van de geluidsbelasting op dat object ten opzichte van de voorgaande situatie met volledig benut geluidproductieplafond, is een overschrijdingsbesluit noodzakelijk om het geluidproductieplafond te kunnen wijzigen (zevende lid).

Datum
11 juni 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/106853

Voor de geluidsgevoelige objecten waarvoor toepassing is gegeven aan het vierde of het vijfde lid stelt de beheerder ingevolge artikel 11.38 van de Wet milieubeheer een onderzoek in naar de geluidwering van de gevels van het betreffende object en treft hieraan geluidwerende maatregelen wanneer de binnenwaarde wordt overschreden en de eigenaar van het object daarmee instemt.

Samenloop met een of meer andere geluidsbronnen (cumulatie) zoals bedoeld in het vijfde lid moet op grond van artikel 11.33, zesde lid, van de Wet milieubeheer in elk geval worden onderzocht voor de geluidsgevoelige objecten waarop de toetswaarde niet wordt gehaald, althans voor zover een andere geluidsbron een bijdrage levert aan het cumulatieve geluidsniveau die hoger is dan de voorkeurswaarde in artikel 11.2 van de Wet milieubeheer (artikel 16, onder c, van de Regeling geluid milieubeheer).

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 of door burgemeester en wethouders van de gemeente waarin de desbetreffende referentiepunten zijn gelegen, of waartoe gronden behoren die zijn gelegen langs de betreffende weg. Een verzoek tot vaststelling van een geluidproductieplafond kan alleen 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 op het besluit 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 en de zorgplicht voor de naleving 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.

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 toepasselijke saneringsstreefwaarde van artikel 11.59 van de Wet milieubeheer 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

11 juni 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/106853

PROCEDUREEL

Bij brief van 7 december 2021 heeft Rijkswaterstaat mij verzocht de geluid-productieplafonds te wijzigen op 267 referentiepunten, gelegen langs de A2 en de A67, Randweg Eindhoven. Het verzoek voldoet aan de eisen, gesteld in artikel 35, eerste lid, van het Besluit geluid milieubeheer.

Met mijn ontwerpbesluit van 5 april 2022 met kenmerk IenW/BSK-2024/106853 heb ik het voornemen bekendgemaakt in te stemmen met het verzoek van Rijkswaterstaat. Het ontwerpbesluit is op 7 april 2022 bekendgemaakt in de Staatscourant en in de huis-aan-huisbladen "Groot Eindhoven", "Veldhovens Weekblad" en "Weekblad de Schakel". Vanaf 8 april 2021 heeft het ontwerpbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegen.

Op het ontwerpbesluit zijn door 42 particulieren en organisaties 14 verschillende zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn beantwoord in de Nota van Antwoord, die als bijlage 4 bij dit besluit is gevoegd. De zienswijzen leiden niet tot een wijziging van dit besluit ten opzichte van het ontwerpbesluit.

Wel worden met dit besluit een tweetal fouten in het ontwerpbesluit hersteld.

In de aanvraag van Rijkswaterstaat is opgenomen dat het gehele project is opgenomen in bijlage 2 bij het Besluit geluid milieubeheer, op grond waarvan er geen sprake is van te saneren wegvakken. Dit is echter onjuist. De A67 tussen km 16,6 en km 17,6 is niet opgenomen in bijlage 2 Bgm. Het wegvak is eveneens niet in een saneringsplan opgenomen, zodat het wegvak nog niet is gesaneerd. Uit het akoestisch onderzoek bij de aanvraag blijkt dat langs dit wegvak:

- de geluidproductieplafonds gelijk blijven of in beperkte mate worden verlaagd;
- langs dit wegvak zich geen geluidgevoelige objecten bevinden met een geluidsbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond die hoger is dan 60 dB. Daarmee zijn langs het wegvak geen saneringsobjecten aanwezig, en hoeven in dit besluit dus ook geen saneringsmaatregelen te worden opgenomen.

Daarmee wordt met dit besluit de sanering van dit wegvak gekoppeld aan de wijziging van de geluidproductieplafonds afgerond.

In de 'Overwegingen ten aanzien van het project' in het ontwerpbesluit is opgenomen dat de verkeersintensiteiten sinds 2008 zijn toegenomen. Dat is niet geheel correct, omdat de Randweg Eindhoven in zijn huidige vorm pas vanaf 2010 is opengesteld. De geluidproductieplafonds zijn gebaseerd op de verkeersprognose zoals deze is opgenomen in het Tracébesluit "A2/A67 Randweg Eindhoven" uit 2003 en het Tracébesluit "N2 aansluitingen/Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan" uit 2011.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

11 juni 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/106853

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET PROJECT

In het nalevingsverslag over het jaar 2016 is geconstateerd dat de geluidproductieplafonds langs de A2 tussen de aansluitingen Centrum/Strijp en Waalre en de A67 direct ten westen van knooppunt de Hogt (dreigen te) worden overschreden. Rijkswaterstaat heeft daarom laten onderzoeken of er geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om de overschrijdingen van de geluidproductieplafonds in de toekomst te voorkomen.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de toekomstige overschrijdingen van de geluidproductieplafonds niet met doelmatige geluidmaatregelen kunnen worden weggenomen. Daarom stelt Rijkswaterstaat voor om de geluidproductieplafonds langs de A2 van kilometer 158,8 tot kilometer 169,7 en langs de A67 van kilometer 16,6 tot kilometer 19,2 te wijzigen.

De wijziging houdt in dat langs de genoemde wegvakken de geluidproductieplafonds op 100 referentiepunten worden verhoogd en op 101 punten de plafonds worden verlaagd. Op de overige 66 punten blijft de getalswaarde van het geluidproductieplafond ongewijzigd, maar wijzigen wel de brongegevens in het geluidregister. De wijzigingen van de brongegevens betreffen nieuwe verkeersintensiteiten, alsmede correctie van deels onjuiste gegevens over de wegligging in het geluidregister.

Uit het onderzoek komt naar voren dat bij 193 woningen langs de genoemde wegvakken voor de situatie in het zichtjaar 2040 een overschrijding van de wettelijke toetswaarde zal ontstaan van maximaal 1 dB.

Voor deze 193 woningen zal Rijkswaterstaat na het onherroepelijk worden van dit besluit onderzoeken of de wettelijke binnenwaarde wordt overschreden ingeval van volledige benutting van het gewijzigde geluidproductieplafond. Mocht dit het geval zijn, dan zal aan de eigenaren van deze woningen worden aangeboden geluidwerende maatregelen aan de gevels te treffen, zodat de geluidsbelasting in alle geluidsgevoelige ruimten wordt teruggebracht tot een waarde die ten minste 3 dB beneden de binnenwaarde ligt. De betreffende woningen zijn opgenomen in bijlage 3 bij dit besluit.

Voorwaarden om geluidproductieplafonds te kunnen wijzigen

Ingevolge 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 minimale 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.

Rijkswaterstaat heeft aannemelijk gemaakt dat de geldende geluidproductieplafonds naar redelijke verwachting binnen een periode van tien jaar volledig worden benut. 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 rapport "Akoestisch onderzoek bij verzoek tot wijziging geluidproductieplafonds Rijksweg A2" van 20 september 2021. 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 20 december 2019. Er hebben zich in het gebied waarvoor op grond van deze aanvraag de geluidproductieplafonds worden aangepast, geen wijzigingen voorgedaan in het geluidregister sinds die datum, waarmee deze gegevens dus voldoende recent zijn voor gebruik in dit project.

De toekomstige geluidproductie op de referentiepunten is berekend door de brongegevens uit het geluidregister aan te passen aan de projectsituatie. Voor de prognose van de verkeersintensiteiten is daarbij uitgegaan van het zichtjaar 2040. Voorts is een gedeeltelijk onjuiste wegligging in het geluidregister gecorrigeerd.

- *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 20 december 2019.

Ook de berekeningen van de toekomstige geluidsbelastingen op woningniveau zijn gebaseerd op deze brongegevens uit het geluidregister van 20 december 2019, maar dan aangepast naar de projectsituatie (2040) zoals hiervoor omschreven.

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.

- *Gekoppelde sanering*

Het grootste deel van het betrokken wegvak is opgenomen in bijlage 2 bij het Besluit geluid milieubeheer. Daarin is aangegeven dat artikel 11.56 van de Wet milieubeheer voor dit wegvak niet van toepassing is.

Voor het wegvak van de A67 tussen km 16,6 en km 17,6 is dat niet het geval. Langs dit wegvak worden de geluidproductieplafonds deels verlaagd en deels op dezelfde waarde opnieuw vastgesteld. Langs dit wegvak zijn geen saneringsobjecten aanwezig zodat geen saneringsmaatregelen hoeven te worden opgenomen in dit besluit. Met toepassing van artikel 11.42 wordt met dit besluit daarom de sanering voor dit wegvak afgerond.

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

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
11 juni 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/106853

- *Cumulatie*

Rijkswaterstaat heeft tevens onderzocht wat de effecten zijn van de samenloop van de geluidsbelasting ("cumulatie") van de rijksweg en die van eventuele andere geluidsbronnen met een geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde van de Wet milieubeheer op de woningen waarop de toekomstige geluidsbelasting hoger blijft dan de toetswaarde die is gehanteerd in het akoestisch onderzoek. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in bijlage 3 bij dit besluit.

Uit het onderzoek blijkt dat bij 29 van de 193 woningen waarop de geluidsbelasting vanwege de rijksweg toeneemt ten opzichte van de toetswaarde, samenloop van geluidsbelastingen optreedt met die van een weg van het onderliggend wegennet. Op de overige 164 woningen waarop de geluidsbelasting vanwege de rijksweg toeneemt ten opzichte van de toetswaarde is cumulatie niet aan de orde omdat op die woningen geen bijdrage van een andere bron aan de cumulatieve geluidsbelasting optreedt die hoger is dan de voorkeurswaarde van 50 dB die in artikel 11.2 van de Wet milieubeheer is gegeven.

Op 10 van de 29 woningen waarop cumulatie wel aan de orde is, neemt de cumulatieve geluidsbelasting met maximaal 1 dB toe, op de overige 19 neemt de cumulatieve geluidsbelasting niet toe. Daarbij wordt een maximale cumulatieve geluidsbelasting van 65 dB niet overschreden. In 22 van de 29 gevallen is de rijksweg de maatgevende bron bij de bepaling van de cumulatieve geluidsbelasting of zijn de bijdragen van de rijksweg en de relevante weg van het onderliggende wegennet aan de cumulatieve geluidsbelasting vrijwel gelijk. Voor 7 woningen geldt dat de geluidsbelasting vanwege het onderliggend wegennet de maatgevende geluidbron is.

Door maatregelen te treffen aan de rijksweg of aan het onderliggend wegennet zouden de toenames van de cumulatieve geluidsbelasting op de 10 woningen waarop deze optreedt mogelijk kunnen worden voorkomen. Uit dit akoestisch onderzoek is echter gebleken dat maatregelen voor de rijksweg niet doelmatig zijn. Om die reden is het ook niet mogelijk om maatregelen op een andere locatie (bijvoorbeeld aan het onderliggend wegennet) in te zetten om daarmee de cumulatieve geluidssituatie te verbeteren. Gelet op de hoogte van de cumulatieve geluidsbelasting is er evenmin aanleiding voor het treffen van bovendoelmatige maatregelen aan de A2/N2 of het onderliggend wegennet.

Ik kan met deze afweging instemmen.

TEN SLOTTE

Een afschrift van dit besluit wordt gezonden aan burgemeester en wethouders van de gemeenten Eindhoven, Waalre en Veldhoven.

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

11 juni 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/106853

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. Woningen die voor onderzoek naar de binnenwaarde in aanmerking komen.
4. Nota van Antwoord waarmee de op het ontwerpbesluit ingebrachte zienswijzen worden beantwoord.

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.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

11 juni 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/106853



bijlage 1

Deze bijlage behoort bij artikel 1 van het besluit van de minister van
Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 11 juni 2024 met kenmerk
IenW/BSK-2024/106853.

Op de hieronder vermelde referentiepunten, gelegen langs de A2 en A67, 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
Verkeerslawaaï

Datum
11 juni 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/106853

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
1657	156861,82	379226,06	69,7	69,6	-0,1
1658	156755,18	379178,34	69,9	69,8	-0,1
1659	156652,95	379130,61	69,9	69,9	0,0
1660	156548,52	379082,89	69,9	69,9	0,0
1661	156457,35	379041,80	69,9	69,9	0,0
1662	156366,18	379000,71	69,9	69,9	0,0
1663	156275,01	378959,61	69,7	69,7	0,0
1997	156305,10	378840,84	69,7	69,7	0,0
1998	156396,30	378881,87	69,8	69,8	0,0
1999	156487,50	378922,90	69,7	69,7	0,0
2000	156594,17	378972,78	69,8	69,8	0,0
2001	156698,64	379013,80	69,3	69,3	0,0
2002	156798,68	379061,47	69,6	69,6	0,0
2003	156889,87	379109,13	70,2	70,2	0,0
26470	156597,19	385355,99	66,7	66,7	0,0
26471	156657,71	385276,39	66,5	66,5	0,0
26472	156721,91	385199,73	65,9	65,9	0,0
26473	156789,72	385126,23	66,1	66,1	0,0
26474	156861,19	385056,28	65,8	65,8	0,0
26475	156935,97	384989,89	65,8	65,8	0,0
26476	157013,77	384927,07	65,8	65,9	0,1
26477	157094,47	384868,04	66,0	66,0	0,0
26478	157177,86	384812,87	66,1	66,2	0,1
26479	157263,45	384761,16	66,1	66,2	0,1
26480	157346,14	384705,91	65,4	65,8	0,4
26481	157426,11	384646,01	64,7	65,8	1,1
26482	157497,59	384576,23	62,7	65,3	2,6
26483	157557,98	384496,69	60,9	63,6	2,7
26484	157611,28	384412,26	61,5	63,1	1,6
26485	157681,29	384346,92	65,2	65,8	0,6
26486	157709,29	384251,03	65,4	65,9	0,5
26487	157724,04	384152,24	64,2	64,1	-0,1
26488	157722,99	384052,33	62,1	60,4	-1,7
26489	157713,96	383952,74	62,7	60,7	-2,0
26490	157702,00	383853,45	61,1	60,0	-1,1

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
26491	157687,63	383754,52	60,8	60,6	-0,2
26492	157676,51	383655,15	59,8	59,9	0,1
26493	157664,79	383555,83	59,8	59,6	-0,2
26494	157648,77	383457,60	61,8	61,6	-0,2
26495	157609,54	383366,82	56,0	55,8	-0,2
26496	157535,19	383300,23	54,9	54,8	-0,1
26497	157501,42	383208,56	54,6	53,9	-0,7
26498	157519,63	383110,83	54,9	54,5	-0,4
26499	157549,61	383003,51	55,4	54,5	-0,9
26500	157619,29	382954,36	56,5	55,4	-1,1
26501	157629,10	382854,84	57,2	57,0	-0,2
26502	157642,25	382755,75	59,6	59,6	0,0
26503	157654,50	382656,53	57,4	57,6	0,2
26504	157657,69	382556,60	56,0	56,2	0,2
26505	157668,56	382457,24	55,6	54,8	-0,8
26506	157692,50	382361,54	55,0	54,2	-0,8
26507	157706,07	382262,67	54,9	54,1	-0,8
26508	157709,11	382162,73	54,5	53,8	-0,7
26509	157715,12	382062,95	54,1	53,5	-0,6
26510	157729,91	381964,07	54,2	53,8	-0,4
26511	157741,87	381864,81	54,4	54,2	-0,2
26512	157751,42	381765,27	54,4	54,2	-0,2
26513	157763,78	381666,05	55,0	54,9	-0,1
26514	157776,52	381566,86	55,7	55,6	-0,1
26515	157784,96	381467,21	56,8	56,7	-0,1
26516	157792,14	381367,46	59,1	59,1	0,0
26517	157797,13	381267,58	61,9	61,9	0,0
26518	157791,12	381168,15	64,0	64,0	0,0
26519	157778,45	381069,15	61,6	61,6	0,0
26520	157771,64	380969,99	59,1	59,1	0,0
26521	157778,81	380870,24	58,5	58,5	0,0
26522	157789,13	380770,80	58,0	58,0	0,0
26523	157826,23	380678,20	60,3	60,2	-0,1
26524	157843,90	380580,00	64,8	64,7	-0,1
26525	157861,13	380481,93	65,7	65,7	0,0
26526	157877,76	380383,32	66,7	66,7	0,0
26527	157893,78	380284,60	66,7	66,7	0,0
26528	157905,71	380185,32	66,8	66,8	0,0
26529	157913,79	380085,64	66,3	66,4	0,1
26530	157920,05	379985,82	66,3	66,2	-0,1
26531	157918,15	379886,07	63,2	63,4	0,2
26532	157921,30	379786,15	65,4	64,2	-1,2
26533	157940,84	379688,31	61,7	61,3	-0,4
26534	157896,17	379606,38	62,6	63,4	0,8
26535	157804,20	379568,49	65,2	66,7	1,5
26536	157707,22	379544,08	65,2	65,9	0,7

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

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
11 juni 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/106853

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
26537	157610,58	379518,44	65,9	65,8	-0,1
26538	157514,63	379490,23	65,3	64,6	-0,7
26539	157419,36	379459,81	61,2	59,4	-1,8
26540	157325,61	379425,01	60,2	58,2	-2,0
26541	157232,37	379388,89	60,4	59,0	-1,4
26542	157140,50	379349,40	62,0	61,6	-0,4
26543	157049,08	379308,84	68,0	67,9	-0,1
26544	156957,85	379267,86	68,9	68,9	0,0
26547	156989,76	379149,60	69,2	69,2	0,0
26548	157081,05	379190,45	68,3	68,3	0,0
26549	157172,11	379231,79	67,2	66,9	-0,3
26550	157263,14	379273,21	65,9	64,6	-1,3
26551	157356,15	379309,94	65,9	64,6	-1,3
26552	157450,73	379342,46	65,9	66,3	0,4
26553	157546,67	379370,50	65,9	66,1	0,2
26554	157644,25	379392,05	65,4	65,1	-0,3
26555	157743,83	379399,60	64,8	65,2	0,4
26556	157843,83	379397,95	64,0	64,8	0,8
26557	157943,80	379395,17	62,5	64,2	1,7
26558	158043,76	379392,12	61,1	63,0	1,9
26559	158142,92	379382,49	63,5	62,8	-0,7
26560	158242,55	379373,78	63,0	60,9	-2,1
26561	158342,38	379376,36	62,5	60,6	-1,9
26562	158439,72	379398,70	63,1	61,8	-1,3
26563	158533,72	379432,85	64,9	64,1	-0,8
26564	158628,36	379463,59	66,9	66,9	0,0
26565	158727,17	379478,91	67,4	67,5	0,1
26566	158826,74	379487,89	67,2	67,4	0,2
26567	158926,68	379491,47	66,7	67,1	0,4
26568	159026,65	379494,42	66,4	66,9	0,5
26569	159120,97	379476,02	64,2	64,7	0,5
26570	159226,57	379457,65	60,0	60,8	0,8
26571	159328,96	379459,49	60,2	60,3	0,1
26572	159428,93	379491,26	64,7	64,7	0,0
26573	159526,49	379508,59	66,2	66,2	0,0
26574	159626,46	379511,47	66,1	66,2	0,1
26575	159726,43	379514,32	66,2	66,3	0,1
26576	159826,40	379517,16	66,4	66,5	0,1
26577	159926,37	379520,00	66,2	66,4	0,2
26578	160026,34	379522,83	60,6	60,0	-0,6
26579	160126,31	379525,65	55,7	55,6	-0,1
26580	160226,28	379528,46	54,3	54,0	-0,3
26581	160326,25	379531,28	53,6	53,5	-0,1
26582	160426,23	379533,91	53,7	53,6	-0,1
26583	160526,21	379536,25	53,5	53,2	-0,3
26584	160626,22	379535,98	53,2	53,0	-0,2

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

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
11 juni 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/106853

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
26585	160726,20	379533,90	53,4	53,3	-0,1
26586	160826,14	379530,26	53,4	53,3	-0,1
26587	160926,03	379525,41	53,4	53,3	-0,1
26588	161025,91	379520,33	53,7	53,6	-0,1
26589	161125,59	379512,26	54,0	53,9	-0,1
26590	161224,69	379500,76	54,9	54,6	-0,3
26591	161324,09	379490,46	54,5	54,5	0,0
26592	161423,66	379481,06	54,8	55,3	0,5
26593	161522,69	379481,22	56,9	57,6	0,7
26594	161622,54	379475,62	60,3	61,3	1,0
26595	161722,49	379472,13	65,4	65,5	0,1
26596	161822,05	379473,54	66,8	66,8	0,0
26597	161921,94	379468,76	66,8	66,9	0,1
26598	162021,94	379468,22	65,1	65,2	0,1
26599	162121,93	379466,88	62,5	62,5	0,0
26600	162221,76	379461,13	62,5	62,5	0,0
26601	162318,95	379438,22	63,7	63,7	0,0
26602	162415,00	379410,42	62,3	62,3	0,0
26603	162514,24	379399,74	61,3	61,3	0,0
26604	162613,55	379409,00	61,2	61,2	0,0
26605	162708,20	379393,47	60,2	60,2	0,0
26808	162731,36	379632,89	66,7	66,7	0,0
26809	162631,35	379633,39	66,3	66,3	0,0
26810	162531,34	379633,87	66,4	66,4	0,0
26811	162431,33	379634,22	66,4	66,5	0,1
26812	162331,33	379633,00	64,4	64,4	0,0
26813	162231,35	379630,82	63,7	63,7	0,0
26814	162131,40	379633,80	62,7	62,7	0,0
26815	162031,71	379641,56	62,0	62,0	0,0
26816	161932,14	379650,93	61,6	61,6	0,0
26817	161832,29	379656,32	61,6	61,5	-0,1
26818	161733,33	379667,59	61,8	61,4	-0,4
26819	161633,68	379676,11	62,6	61,8	-0,8
26820	161534,21	379680,79	64,5	63,5	-1,0
26821	161435,04	379682,44	66,3	66,0	-0,3
26822	161335,08	379685,64	66,6	66,9	0,3
26823	161235,55	379683,79	67,2	67,7	0,5
26824	161135,59	379686,25	67,4	67,9	0,5
26825	161035,59	379687,20	67,7	68,4	0,7
26826	160935,69	379691,96	67,7	68,2	0,5
26827	160835,98	379699,61	67,6	67,8	0,2
26828	160736,17	379705,81	67,2	67,5	0,3
26829	160636,19	379707,89	67,1	67,4	0,3
26830	160536,18	379708,69	67,2	67,5	0,3
26831	160436,22	379706,59	67,2	67,6	0,4
26832	160336,42	379700,06	67,6	68,0	0,4

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

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
11 juni 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/106853

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
26833	160236,53	379695,41	67,4	68,1	0,7
26834	160136,56	379692,52	67,4	68,2	0,8
26835	160036,59	379689,72	67,2	67,9	0,7
26836	159936,62	379686,85	66,9	67,5	0,6
26837	159836,65	379684,00	66,5	67,0	0,5
26838	159736,68	379681,17	66,1	66,5	0,4
26839	159636,71	379678,34	66,0	66,3	0,3
26840	159536,74	379675,51	65,9	66,3	0,4
26841	159449,63	379683,21	65,3	65,6	0,3
26842	159298,20	379712,54	63,1	64,1	1,0
26843	159236,82	379667,10	66,1	66,6	0,5
26844	159136,85	379664,28	66,1	66,8	0,7
26845	159036,87	379661,92	66,2	66,9	0,7
26846	158936,86	379661,37	66,2	66,8	0,6
26847	158836,86	379660,95	66,1	66,8	0,7
26848	158736,88	379658,66	65,4	66,2	0,8
26849	158637,09	379652,08	64,4	65,2	0,8
26850	158537,33	379653,91	61,9	62,7	0,8
26851	158437,69	379661,37	60,9	61,6	0,7
26852	158341,19	379686,86	62,2	63,0	0,8
26853	158253,51	379734,50	63,7	64,0	0,3
26854	158182,98	379804,94	61,6	62,5	0,9
26855	158135,59	379892,55	58,5	58,3	-0,2
26856	158106,33	379988,02	56,8	56,6	-0,2
26857	158090,36	380086,74	56,2	55,7	-0,5
26858	158077,66	380185,93	55,6	55,3	-0,3
26859	158065,60	380285,20	55,4	55,0	-0,4
26860	158051,93	380384,28	55,3	55,1	-0,2
26861	158047,04	380483,60	55,5	55,3	-0,2
26862	158061,76	380581,34	55,2	55,0	-0,2
26863	158097,34	380674,27	54,5	54,4	-0,1
26864	158092,04	380773,86	55,5	55,4	-0,1
26865	158080,90	380873,25	58,1	58,1	0,0
26866	158069,78	380972,64	57,4	57,3	-0,1
26867	158026,30	381061,02	57,8	57,8	0,0
26868	157990,15	381152,25	58,3	58,2	-0,1
26869	157974,75	381250,50	58,5	58,5	0,0
26870	157963,54	381349,88	58,0	57,9	-0,1
26871	157953,74	381449,39	58,2	58,1	-0,1
26872	157945,58	381549,07	58,0	57,9	-0,1
26873	157937,25	381648,73	59,2	59,0	-0,2
26874	157928,89	381748,39	60,5	60,5	0,0
26875	157921,38	381848,11	63,4	63,3	-0,1
26876	157914,94	381947,84	67,0	66,8	-0,2
26877	157912,71	382047,80	67,2	66,8	-0,4
26878	157913,29	382147,81	67,0	66,4	-0,6

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

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
11 juni 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/106853

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
26879	157920,47	382246,52	65,7	65,2	-0,5
26880	157914,00	382342,18	65,6	65,0	-0,6
26881	157886,13	382438,12	66,7	66,2	-0,5
26882	157870,91	382536,95	66,7	66,2	-0,5
26883	157851,85	382635,09	66,9	66,4	-0,5
26884	157828,95	382732,40	67,3	66,9	-0,4
26885	157809,72	382830,54	67,6	67,2	-0,4
26886	157793,91	382929,29	67,8	67,4	-0,4
26887	157785,88	383028,76	68,0	67,5	-0,5
26888	157839,63	383103,45	64,1	63,7	-0,4
26890	157902,44	383249,53	47,9	49,2	1,3
26891	157837,88	383325,91	47,0	46,4	-0,6
26892	157822,20	383420,16	51,3	51,1	-0,2
26893	157827,43	383519,35	52,2	52,1	-0,1
26894	157839,00	383618,69	51,8	51,8	0,0
26895	157850,29	383718,06	51,7	51,8	0,1
26896	157859,21	383817,60	51,8	51,7	-0,1
26897	157871,27	383916,88	54,5	53,3	-1,2
26898	157881,94	384016,31	62,2	63,1	0,9
26899	157886,83	384116,09	65,4	67,5	2,1
26900	157880,14	384215,78	65,5	67,4	1,9
26901	157861,62	384313,99	65,2	66,8	1,6
26902	157842,72	384410,38	64,2	65,7	1,5
26903	157927,02	384421,29	62,4	65,3	2,9
26904	158014,24	384372,35	60,8	64,8	4,0
26905	158101,45	384323,41	59,4	63,4	4,0
26906	158192,53	384309,11	56,0	59,5	3,5
26907	158198,66	384396,60	56,9	61,0	4,1
26908	158112,09	384446,55	59,3	63,8	4,5
26909	158024,91	384495,55	60,2	63,8	3,6
26910	157938,61	384546,10	60,2	63,3	3,1
26911	157854,53	384600,20	58,9	62,5	3,6
26912	157771,40	384655,80	59,0	63,0	4,0
26913	157687,38	384710,03	60,4	63,9	3,5
26914	157601,97	384762,04	63,6	65,1	1,5
26915	157515,48	384812,25	65,3	66,1	0,8
26916	157426,40	384857,05	66,3	66,7	0,4
26917	157339,87	384907,07	66,2	66,2	0,0
26918	157254,15	384958,58	66,1	66,2	0,1
26919	157171,34	385014,63	65,8	65,8	0,0
26920	157091,50	385074,82	65,7	65,7	0,0
26921	157014,79	385138,95	65,6	65,7	0,1
26922	156941,46	385206,92	65,7	65,7	0,0
26923	156871,74	385278,61	65,8	65,8	0,0
26924	156805,91	385353,90	65,7	65,7	0,0
26925	156753,91	385438,03	64,8	64,8	0,0

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

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
11 juni 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/106853

Referentiepunt	Coördinaten		Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Verschil [dB]
	X	Y			
61278	159400,01	379733,95	62,3	62,7	0,4
61279	159341,31	379756,46	61,0	62,3	1,3

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

11 juni 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/106853

Ter waarmerking:

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

ir. W. Soede



bijlage 2

Deze bijlage behoort bij artikel 1 van het besluit van de minister van
Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 11 juni 2024, IenW/BSK-2024/106853.

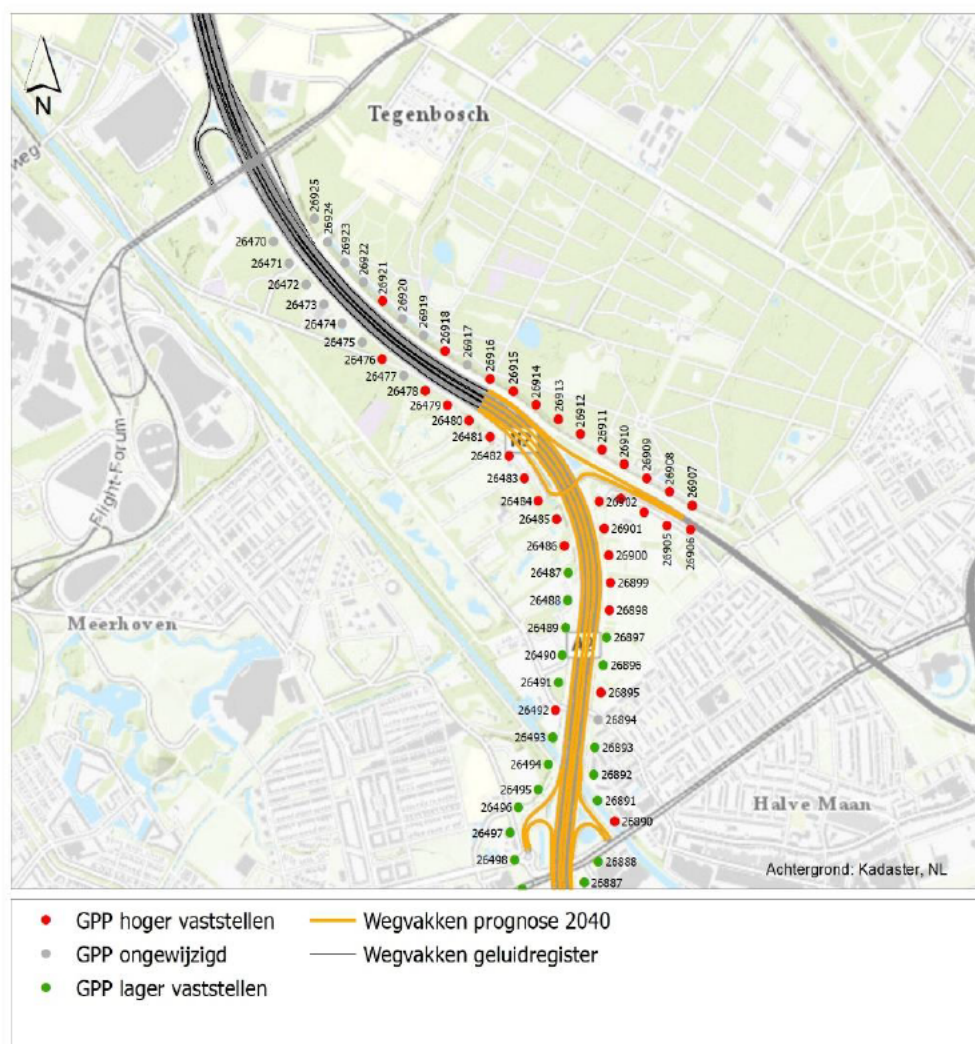
De ligging van de referentiepunten zoals opgenomen in Bijlage 1 is weergegeven
op de volgende 4 kaarten.

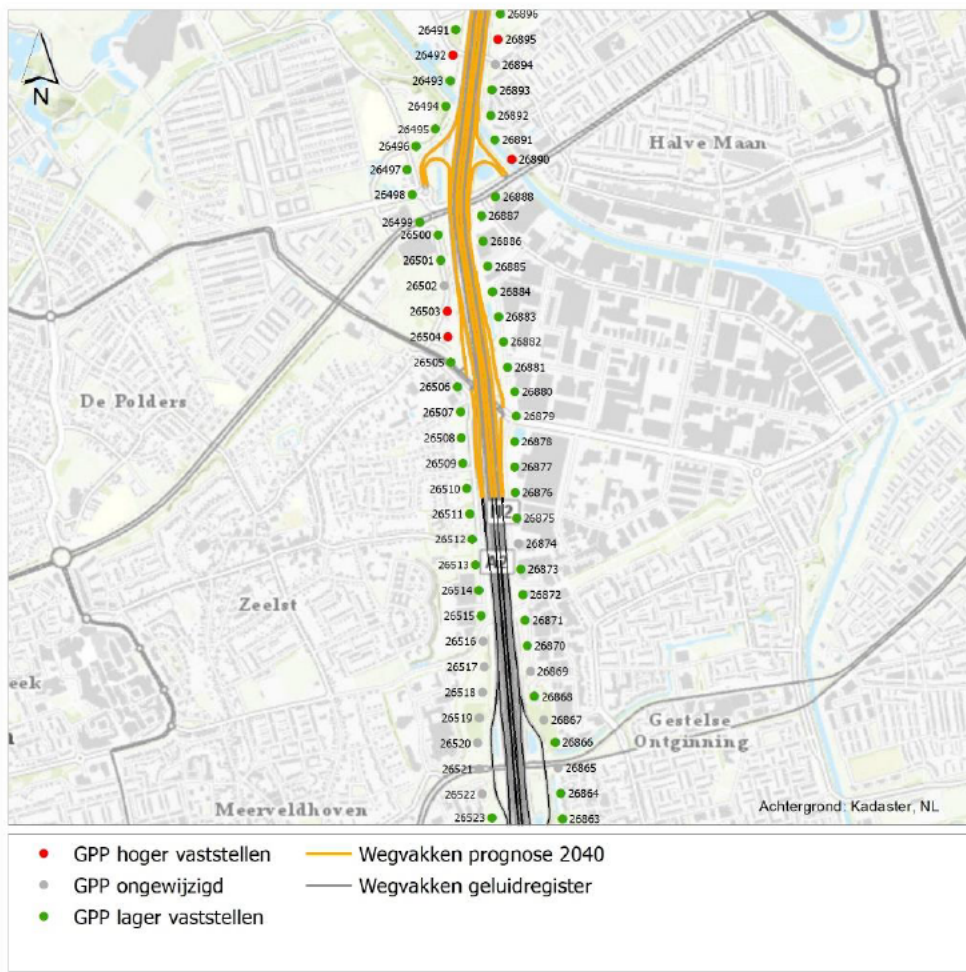
**Directoraat-generaal
Mobiliteit**
Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
11 juni 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/106853



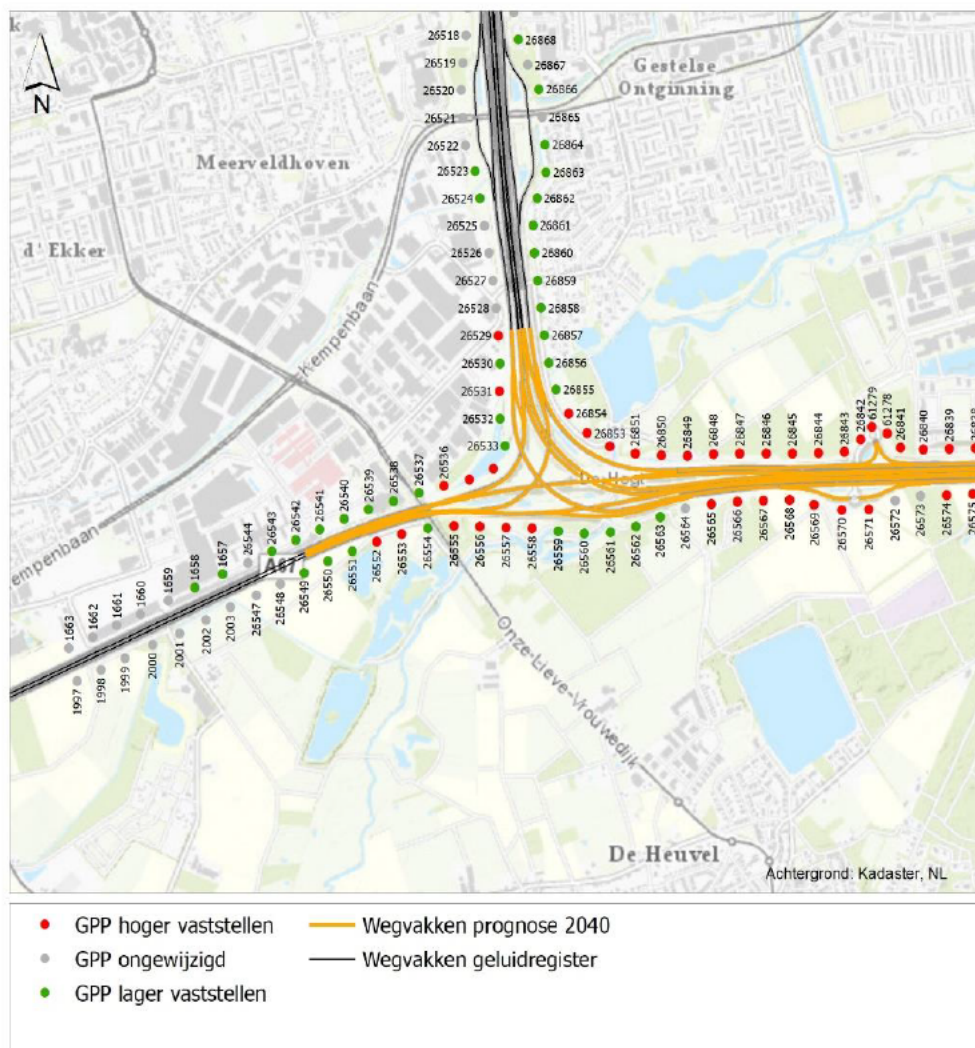


**Directoraat-generaal
Mobiliteit**
Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
11 juni 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/106853

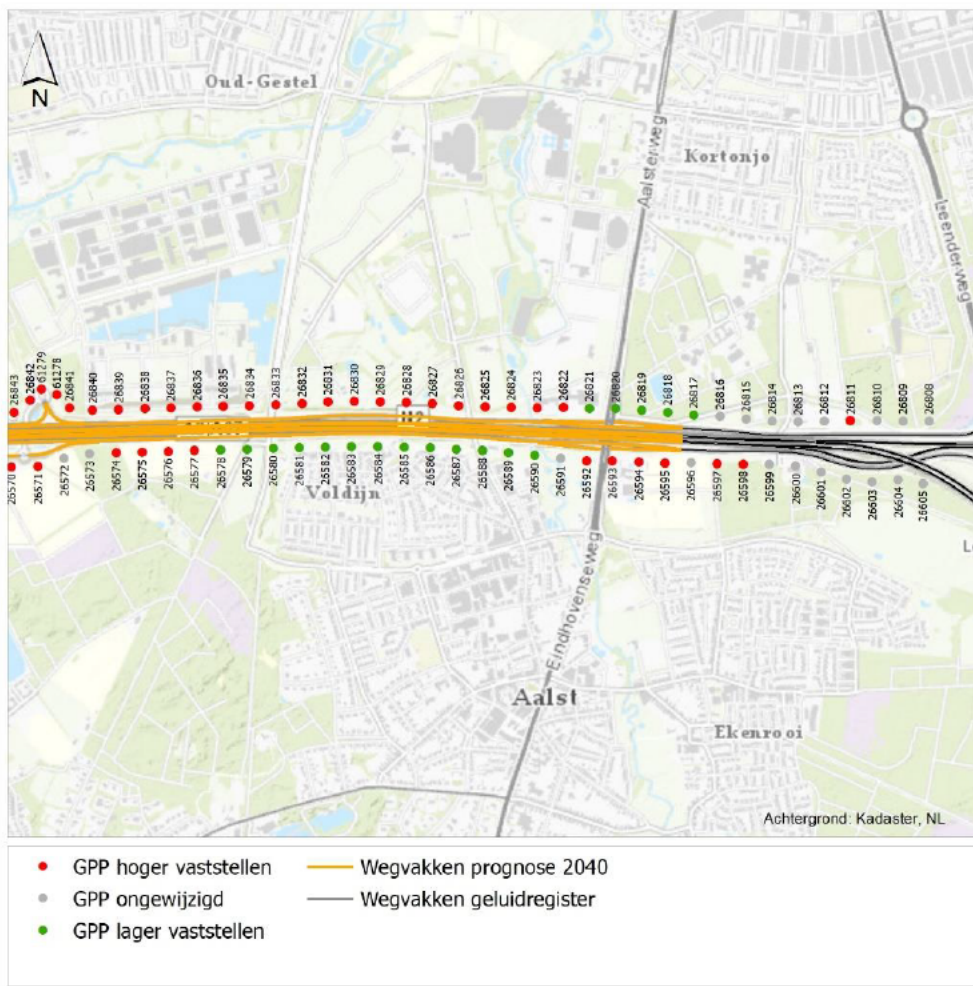


**Directoraat-generaal
Mobiliteit**
Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
11 juni 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/106853



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

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
11 juni 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/106853



bijlage 3

Deze bijlage behoort bij artikel 3 van het besluit van de minister van
Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 11 juni 2024 met kenmerk
IenW/BSK-2024/106853.

De volgende 193 woningen komen in aanmerking voor een onderzoek naar
noodzaak tot het treffen van geluidwerende maatregelen. De woningen liggen in
de gemeenten Eindhoven (189), Veldhoven (3) en Waalre (1).

Directoraat-generaal
Mobiliteit
Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
11 juni 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/106853

	Adres	Geluidsbelasting rijkswegen				Overig	Cumulatieve geluidsbelasting		
		Situatie geluidregister	Toetswaarde	Situatie 2040	Overschrijding toetswaarde		Situatie geluidregister	Situatie 2040	Toename

Gemeente Eindhoven

1	Allersma 145	50	50	51	1	-	-	-	-
2	Backenhagen 4	51	51	52	1	-	-	-	-
3	Backenhagen 9	52	52	53	1	-	-	-	-
4	Backenhagen 12	53	53	54	1	-	-	-	-
5	Bosfazant 1	50	50	51	1	-	-	-	-
6	Bosfazant 3	50	50	51	1	-	-	-	-
7	Bosfazant 7	50	50	51	1	-	-	-	-
8	Bosfazant 9	50	50	51	1	-	-	-	-
9	Bosfazant 11	50	50	51	1	-	-	-	-
10	Bosfazant 13	50	50	51	1	-	-	-	-
11	Bosfazant 15	50	50	51	1	-	-	-	-
12	Bosfazant 16	50	50	51	1	-	-	-	-
13	Bosfazant 17	50	50	51	1	-	-	-	-
14	Bosfazant 19	50	50	51	1	-	-	-	-
15	Bosfazant 24	50	50	51	1	-	-	-	-
16	Bosgaai 6	50	50	51	1	-	-	-	-
17	Bosgaai 34	50	50	51	1	-	-	-	-
18	Bosleeuwerik 10	50	50	51	1	-	-	-	-
19	Bosleeuwerik 14	51	51	52	1	-	-	-	-
20	Bosleeuwerik 24	51	51	52	1	-	-	-	-
21	Bosleeuwerik 28	50	50	51	1	-	-	-	-
22	Bosleeuwerik 30	50	50	51	1	-	-	-	-
23	Dekemastate 16	51	51	52	1	-	-	-	-
24	Elburglaan 12	50	50	51	1	54	55	56	1
25	Grasanjelier 24	52	52	53	1	-	-	-	-
26	Grasbloem 25	50	50	51	1	-	-	-	-
27	Grasbloem 81	50	50	51	1	-	-	-	-
28	Grasbloem 97	50	50	51	1	-	-	-	-
29	Grasbloem 111	50	50	51	1	-	-	-	-
30	Grasbloem 113	50	50	51	1	-	-	-	-
31	Grasfonteinkruid 24	52	52	53	1	-	-	-	-

	Adres	Geluidsbelasting rijkswegen				Overig	Cumulatieve geluidsbelasting		
		Situatie geluidregister	Toetswaarde	Situatie 2040	Overschrijding toetswaarde		Situatie geluidregister	Situatie 2040	Toename
32	Grasfonteinkruid 35	52	52	53	1	-	-	-	-
33	Graskers 19	51	51	52	1	-	-	-	-
34	Graskers 27	52	52	53	1	-	-	-	-
35	Graskers 33	53	53	54	1	-	-	-	-
36	Grasklokje 37	52	52	53	1	-	-	-	-
37	Graslelie 24	50	50	51	1	-	-	-	-
38	Graslelie 26	50	50	51	1	-	-	-	-
39	Graslelie 40	51	51	52	1	-	-	-	-
40	Graslelie 42	51	51	52	1	-	-	-	-
41	Graslelie 54	51	51	52	1	-	-	-	-
42	Grasplant 43	51	51	52	1	-	-	-	-
43	Grasplant 45	51	51	52	1	-	-	-	-
44	Grasplant 47	51	51	52	1	-	-	-	-
45	Grasplant 55	51	51	52	1	-	-	-	-
46	Grasplant 57	51	51	52	1	-	-	-	-
47	Grassavanne 100	50	50	51	1	-	-	-	-
48	Grassavanne 118	50	50	51	1	-	-	-	-
49	Hamakerstraat 5	50	50	51	1	51	54	54	0
50	Hamakerstraat 7	50	50	51	1	-	-	-	-
51	Hamakerstraat 9	50	50	51	1	-	-	-	-
52	Hamakerstraat 11	50	50	51	1	-	-	-	-
53	Hamakerstraat 13	50	50	51	1	-	-	-	-
54	Hartelstein 4	50	50	51	1	-	-	-	-
55	Herinkhave 12	54	54	55	1	-	-	-	-
56	Hunenborg 9	53	53	54	1	-	-	-	-
57	Hunenborg 12	54	54	55	1	-	-	-	-
58	Jongemastate 40	50	50	51	1	-	-	-	-
59	Jongemastate 58	50	50	51	1	-	-	-	-
60	Kranenburgstraat 8	51	51	52	1	-	-	-	-
61	Laarstraat 16	64	64	65	1	-	-	-	-
62	Lievendaalseweg 26	50	50	51	1	-	-	-	-
63	Lievendaalseweg 36	50	50	51	1	-	-	-	-
64	Lievendaalseweg 38	50	50	51	1	-	-	-	-
65	Loderstraat 1	50	50	51	1	-	-	-	-
66	Merulastraat 19	51	51	52	1	-	-	-	-
67	Merulastraat 25	51	51	52	1	-	-	-	-
68	Merulastraat 27	51	51	52	1	-	-	-	-
69	Merulastraat 29	51	51	52	1	-	-	-	-
70	Merulastraat 31	51	51	52	1	-	-	-	-
71	Merulastraat 34	50	50	51	1	-	-	-	-
72	Merulastraat 49	51	51	52	1	-	-	-	-
73	Merulastraat 51	51	51	52	1	-	-	-	-
74	Pieter Stockmanslaan 1	53	53	54	1	59	60	60	0
75	Pieter Stockmanslaan 3	55	55	56	1	58	60	60	0

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

11 juni 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/106853

	Adres	Geluidsbelasting rijkswegen				Overig	Cumulatieve geluidsbelasting		
		Situatie geluidregister	Toetswaarde	Situatie 2040	Overschrijding toetswaarde		Situatie geluidregister	Situatie 2040	Toename
76	Pieter Stockmanslaan 5	52	52	53	1	58	59	59	0
77	Pieter Stockmanslaan 7	52	52	53	1	58	59	59	0
78	Pieter Stockmanslaan 9	50	50	51	1	57	58	58	0
79	Pieter Stockmanslaan 11	50	50	51	1	56	57	57	0
80	Pieter Stockmanslaan 13	50	50	51	1	56	57	57	0
81	Pieter Stockmanslaan 15	51	51	52	1	56	57	57	0
82	Pieter Stockmanslaan 19	52	52	53	1	54	56	57	1
83	Pieter Stockmanslaan 21	52	52	53	1	53	56	56	0
84	Pieter Stockmanslaan 23	53	53	54	1	53	56	57	1
85	Pieter Stockmanslaan 27	53	53	54	1	52	56	56	0
86	Pieter Stockmanslaan 29	53	53	54	1	52	56	56	0
87	Pieter Stockmanslaan 33	53	53	54	1	51	55	56	1
88	Pieter Stockmanslaan 35	54	54	55	1	51	56	56	0
89	Pieter Stockmanslaan 41	53	53	54	1	-	-	-	-
90	Pieter Stockmanslaan 43	53	53	54	1	-	-	-	-
91	Pieter Stockmanslaan 69	53	53	54	1	-	-	-	-
92	Professor Meyerslaan 23	51	51	52	1	-	-	-	-
93	Professor Meyerslaan 39	55	55	56	1	-	-	-	-
94	Professor Meyerslaan 41	51	51	52	1	-	-	-	-
95	Simon van Leeuwenstraat 7	50	50	51	1	-	-	-	-
96	Simon van Leeuwenstraat 9	50	50	51	1	-	-	-	-
97	Simon van Leeuwenstraat 11	50	50	51	1	-	-	-	-
98	Simon van Leeuwenstraat 13	50	50	51	1	-	-	-	-
99	Simon van Leeuwenstraat 15	50	50	51	1	-	-	-	-
100	Simon van Leeuwenstraat 17	50	50	51	1	-	-	-	-
101	Simon van Leeuwenstraat 19	50	50	51	1	-	-	-	-
102	Simon van Leeuwenstraat 23	50	50	51	1	-	-	-	-
103	Simon van Leeuwenstraat 25	50	50	51	1	-	-	-	-
104	Simon van Leeuwenstraat 33	50	50	51	1	-	-	-	-
105	Simon van Leeuwenstraat 54	50	50	51	1	-	-	-	-
106	Simon van Leeuwenstraat 56	50	50	51	1	-	-	-	-
107	Simon van Leeuwenstraat 58	50	50	51	1	-	-	-	-
108	Simon van Leeuwenstraat 60	50	50	51	1	-	-	-	-
109	Sliffertsestraat 12	54	54	55	1	-	-	-	-
110	Sliffertsestraat 27	52	52	53	1	-	-	-	-
111	Sliffertsestraat 33	50	50	51	1	-	-	-	-
112	Sliffertsestraat 47	54	54	55	1	-	-	-	-
113	Steenbergenstraat 13	51	51	52	1	51	54	55	1
114	Stillendijk 2	52	52	53	1	-	-	-	-
115	Stillendijk 23	51	51	52	1	-	-	-	-
116	Tilburgseweg-West 4	54	54	55	1	55	58	58	0
117	Tilburgseweg-West 22	52	52	53	1	53	56	56	0
118	Tilburgseweg-West 30	51	51	52	1	-	-	-	-
119	Twickel 40	53	53	54	1	-	-	-	-

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

11 juni 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/106853

	Adres	Geluidsbelasting rijkswegen				Overig	Cumulatieve geluidsbelasting		
		Situatie geluidregister	Toetswaarde	Situatie 2040	Overschrijding toetswaarde		Situatie geluidregister	Situatie 2040	Toename
120	Uniastate 15	50	50	51	1	-	-	-	-
121	Uniastate 31	50	50	51	1	-	-	-	-
122	Uniastate 57	50	50	51	1	-	-	-	-
123	van der Marckstraat 20	51	51	52	1	-	-	-	-
124	van der Marckstraat 24	51	51	52	1	-	-	-	-
125	van der Marckstraat 43	51	51	52	1	-	-	-	-
126	van Maanenstraat 30	51	51	52	1	-	-	-	-
127	van Maanenstraat 33	52	52	53	1	-	-	-	-
128	van Maanenstraat 35	50	50	51	1	-	-	-	-
129	van Maanenstraat 37	50	50	51	1	-	-	-	-
130	van Maanenstraat 38	50	50	51	1	-	-	-	-
131	van Maanenstraat 39	50	50	51	1	-	-	-	-
132	van Maanenstraat 40	50	50	51	1	-	-	-	-
133	van Maanenstraat 41	50	50	51	1	-	-	-	-
134	van Maanenstraat 42	50	50	51	1	-	-	-	-
135	van Maanenstraat 43	50	50	51	1	-	-	-	-
136	van Maanenstraat 44	50	50	51	1	-	-	-	-
137	van Maanenstraat 45	50	50	51	1	-	-	-	-
138	van Maanenstraat 46	50	50	51	1	-	-	-	-
139	van Maanenstraat 47	50	50	51	1	-	-	-	-
140	van Maanenstraat 48	50	50	51	1	-	-	-	-
141	van Maanenstraat 49	50	50	51	1	-	-	-	-
142	van Maanenstraat 50	50	50	51	1	-	-	-	-
143	van Maanenstraat 51	50	50	51	1	-	-	-	-
144	van Maanenstraat 52	50	50	51	1	-	-	-	-
145	van Maanenstraat 54	50	50	51	1	-	-	-	-
146	van Vollenhovenstraat 1	50	50	51	1	-	-	-	-
147	van Vollenhovenstraat 9	53	53	54	1	-	-	-	-
148	van Vollenhovenstraat 11	53	53	54	1	-	-	-	-
149	van Vollenhovenstraat 13	53	53	54	1	-	-	-	-
150	van Vollenhovenstraat 15	53	53	54	1	-	-	-	-
151	van Vollenhovenstraat 17	53	53	54	1	-	-	-	-
152	van Vollenhovenstraat 32	50	50	51	1	-	-	-	-
153	van Vollenhovenstraat 37	51	51	52	1	-	-	-	-
154	van Vollenhovenstraat 39	51	51	52	1	-	-	-	-
155	van Vollenhovenstraat 41	51	51	52	1	-	-	-	-
156	van Vollenhovenstraat 54	50	50	51	1	-	-	-	-
157	Welschapsedijk 164	54	54	55	1	-	-	-	-
158	Willem Schorerstraat 1	52	52	53	1	52	55	56	1
159	Willem Schorerstraat 3	52	52	53	1	51	55	55	0
160	Willem Schorerstraat 5	52	52	53	1	51	55	55	0
161	Willem Schorerstraat 7	51	51	52	1	51	54	55	1
162	Willem Schorerstraat 11	50	50	51	1	52	54	55	1
163	Willem Schorerstraat 23	53	53	54	1	-	-	-	-

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie Wegen en
Verkeersveiligheid

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

11 juni 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/106853

	Adres	Geluidsbelasting rijkswegen				Overig	Cumulatieve geluidsbelasting		
		Situatie geluidregister	Toetswaarde	Situatie 2040	Overschrijding toetswaarde		Situatie geluidregister	Situatie 2040	Toename
164	Willem Schorerstraat 29	51	51	52	1	-	-	-	-
165	Zandbaars 33	50	50	51	1	-	-	-	-
166	Zandgroeve 1	50	50	51	1	-	-	-	-
167	Zandhaai 4	50	50	51	1	-	-	-	-
168	Zandhaai 26	50	50	51	1	-	-	-	-
169	Zandoever 23	52	52	53	1	-	-	-	-
170	Zandoever 29	50	50	51	1	-	-	-	-
171	Zandoever 31	52	52	53	1	-	-	-	-
172	Zandreiger 19	50	50	51	1	-	-	-	-
173	Zandreiger 21	50	50	51	1	-	-	-	-
174	Zandreiger 23	50	50	51	1	-	-	-	-
175	Zandreiger 27	50	50	51	1	-	-	-	-
176	Zandreiger 29	50	50	51	1	-	-	-	-
177	Zandreiger 31	50	50	51	1	-	-	-	-
178	Zandreiger 37	50	50	51	1	-	-	-	-
179	Zandschuit 1	52	52	53	1	-	-	-	-
180	Zandschuit 25	51	51	52	1	-	-	-	-
181	Zandschuit 27	51	51	52	1	-	-	-	-
182	Zandschuit 37	52	52	53	1	-	-	-	-
183	Zandschuit 45	52	52	53	1	-	-	-	-
184	Zandschuit 59	52	52	53	1	-	-	-	-
185	Zandschuit 61	52	52	53	1	-	-	-	-
186	Zandvis 80	51	51	52	1	-	-	-	-
187	Zandvis 82	51	51	52	1	-	-	-	-
188	Zandvis 120	50	50	51	1	-	-	-	-
189	Zandvis 122	50	50	51	1	-	-	-	-

Gemeente Veldhoven

190	De Run 4604	57	57	58	1	57	60	61	1
191	Dommelstraat-Zuid 50	59	59	60	1	60	63	63	0
192	Dommelstraat-Zuid 50A	59	59	60	1	60	63	63	0

Gemeente Waalre

193	Ericalaan 17	51	51	52	1	53	55	56	1
-----	--------------	----	----	----	---	----	----	----	---

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
11 juni 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/106853



bijlage 4

Deze bijlage behoort bij het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 11 juni 2024, met kenmerk IenW/BSK-2024\106853. Deze bijlage betreft de Nota van Antwoord waarmee de op het ontwerpbesluit van 5 april 2022 ingebrachte zienswijzen worden beantwoord.

Nota van Antwoord

Inleiding

Met het ontwerpbesluit van 5 april 2022 (kenmerk IenW/BSK-2022/71851) heb ik het voornemen bekend gemaakt om met toepassing van artikel 11.28, eerste lid, van de Wet milieubeheer, het verzoek van Rijkswaterstaat toe te wijzen om de geluidproductieplafonds te wijzigen op 267 referentiepunten gelegen langs de A2, Randweg Eindhoven. Nadat dit besluit onherroepelijk is geworden, komen 193 geluidsgevoelige objecten (woningen) op grond van artikel 11.38 eerste lid, van de Wet milieubeheer in aanmerking voor een onderzoek naar de noodzaak voor het treffen van geluidwerende maatregelen.

Een kennisgeving van het ontwerpbesluit is op woensdag 7 april 2022 in de Staatscourant gepubliceerd en in de huis-aan-huisbladen "Groot Eindhoven", "Veldhovens Weekblad" en "Weekblad de Schakel".

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen op het voornemen liep van donderdag 7 april 2022 tot en met woensdag 18 mei 2022. Gedurende deze termijn heeft het voornemen ter inzage gelegen bij Bureau Sanering Verkeerslawaaï. Op het voornemen zijn door in totaal 42 particulieren en organisaties zienswijzen ingebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Voor een belangrijk deel zijn de ingebrachte zienswijzen gelijkloënd, zodat in de Nota van Antwoord sprake is van een veertiental afzonderlijke zienswijzen.

Er is een ontvangstbevestiging verstuurd naar eenieder die een zienswijze heeft ingediend.

Reactie op zienswijze en vervolgproces

In deze nota is de reactie van het bevoegd gezag op de ingebrachte zienswijzen aangegeven. Per onderdeel van de zienswijze wordt vermeld of en op welke manier de zienswijze doorwerkt in het definitieve besluit tot wijziging van de geluidproductieplafonds.

In de in de Nota opgenomen antwoorden is veelvuldig sprake van 'geluidsbelasting'. Daarmee wordt bedoeld de geluidsbelasting (op een geluidsgevoelig object zoals een woning) behorend bij een volledig benut geluidproductieplafond.

Omgevingswet

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden, waardoor hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is vervallen. Het aanvullingsspoor geluid Omgevingswet heeft regels over geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen toegevoegd aan de Omgevingswet en onderliggende regelgeving. Hoofdstuk 3 van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet bevat overgangsbepalingen.

In artikel 3.1, eerste lid, onder a van deze aanvullingswet is bepaald dat de vaststelling of wijziging van geluidproductieplafonds waarvoor voor 1 januari 2024 een verzoek als bedoeld in artikel 11.31, eerste lid, van de Wet milieubeheer is ingediend, het recht zoals dat gold voor het tijdstip van inwerkingtreding van de Omgevingswet van toepassing blijft op het besluit totdat dit onherroepelijk is.

Daarom blijft het definitieve besluit gebaseerd op de Wet milieubeheer en is in de beantwoording van de zienswijzen ook uitgegaan van dat wettelijk kader.

1. Beantwoording zienswijze

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
1	Particulier	1.1	Motivering doelmatigheid	Indieners missen een onderbouwing van de stelling dat de overschrijding van de geluidproductieplafonds niet met doelmatige maatregelen kan worden weggenomen.	In Afdeling 11.3.3. van de Wet milieubeheer is voorgeschreven waar een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds aan moet voldoen. De onderbouwing dat geluidbeperkende maatregelen hier niet doelmatig zijn is op dat wettelijk beoordelingskader gebaseerd. De hoofdlijnen hiervan zijn de volgende. In artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat de geluidsbelastingen op geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) 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 (met een ondergrens van 50 dB). Van dat voorschrift kan worden afgeweken als het niet mogelijk is om doelmatige maatregelen te treffen om de overschrijding weg te nemen. In artikel 11.29 van de Wet milieubeheer is aangegeven dat maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen niet getroffen hoeven te worden wanneer (vrij vertaald) de kosten voor die maatregelen niet in redelijke verhouding staan tot de verbetering van de geluidssituatie. In het Besluit geluid milieubeheer (hoofdstuk 6) en de Regeling geluid milieubeheer (paragraaf 4) is nader uitgewerkt hoe deze kosten-batenanalyse moet worden gemaakt. Het akoestisch onderzoek dat ten behoeve van het onderhavige besluit is uitgevoerd, is conform Afdeling 11.3.3 van de Wet milieubeheer uitgevoerd. In paragraaf 2.8 van het akoestisch onderzoek is een algemene beschrijving opgenomen van hoe de doelmatigheidsafweging plaatsvindt. In paragraaf 4.6 van het akoestisch onderzoek is vervolgens beschreven hoe ten behoeve van het onderhavige besluit de doelmatigheidsafweging heeft plaatsgevonden en is de conclusie onderbouwd dat maatregelen hier niet doelmatig zijn.	Nee

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					In de online viewer die te benaderen is via https://tinyurl.com/a2striip zijn per woning de berekende geluidsbelastingen en de uitkomst van de vergelijking met de toetswaarde te raadplegen.	
		1.2	Overtreding rijsnelheid N2 en A2	Indieners stellen dat de maximumsnelheid op zowel de A2 als N2 wordt overschreden en vragen zich af waarom er niet wordt gehandhaafd.	Handhaving van de maximumsnelheid is een verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie, de minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft daar geen zeggenschap over. Handhaving van de maximumsnelheid is daarom geen onderdeel van het afwegingskader bij een procedure tot het wijzigen van geluidproductieplafonds en maakt derhalve geen onderdeel uit van dit besluit.	N.v.t. / Nee
		1.3	Beperken snelheid A2 en N2	Indieners stellen dat de eenvoudigste maatregel om de geluidsoverlast te beperken het verlagen van de maximale rijsnelheid is. Zij vragen zich af waarom dat niet is overwogen.	In het geval er sprake is van een overschrijding van de toetswaarde (de geluidsbelasting die een geluidsgevoelig object ondervindt in de situatie dat de geldende geluidproductieplafonds volledig worden benut, met een minimum van 50 dB) moeten aangewezen geluidbeperkende maatregelen worden afgewogen op hun financieel-akoestische doelmatigheid. Geluidbeperkende maatregelen die daarvoor zijn aangewezen zijn opgenomen in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer. Het gaat daarbij om een stiller wegdek of geluidwallen, geluidschermen of schermtoppen. Deze afwegingen zijn in het akoestisch onderzoek gemaakt. Snelheidsverlaging is niet opgenomen in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer en hoeft daarom niet te worden afgewogen als maatregel om de geluidsbelasting te verlagen bij een overschrijding van de toetswaarde. Snelheidsverlaging heeft daarnaast maar een beperkt geluidreducerend effect terwijl het wel belangrijke negatieve gevolgen heeft voor de doorstroming en de beleving van het wegbeeld door de weggebruiker, wat weer voor verkeersonveilige situaties kan zorgen. Om die redenen is snelheidsverlaging in het akoestisch onderzoek niet afgewogen als maatregel om een overschrijding van de toetswaarde van de geluidsbelasting tegen te gaan.	N.v.t. / Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		1.4	Motivering overschrijding op woningen	Indieners missen een onderbouwing voor de aanwijzing van 193 woningen waar een overschrijding van 1 dB plaatsvindt.	De beschrijving van het onderzoek naar mogelijke overschrijdingen van de toetswaarde op woningen is opgenomen in paragrafen 4.4 en 4.5 van het akoestisch onderzoek. De toetswaarde is de geluidsbelasting bij een volledig benut geldend geluidproductieplafond, voor zover deze geluidsbelasting hoger is dan 50 dB. In andere gevallen is de toetswaarde 50 dB. De toetswaarde wordt bepaald als afgeronde waarde op een geheel getal. De geluidsbelasting op een woning in de toekomstige situatie wordt eveneens bepaald als afgeronde waarde op een geheel getal. Het verschil tussen deze afgeronde waarden van de geluidsbelastingen bepaalt of er in de toekomstige situatie sprake is van een overschrijding van de toetswaarde. In het geval dit verschil maar klein is (zoals hier het geval is) zal de uitkomst van het verschil 0 of 1 dB bedragen. Omdat de afstand tot de A2/N2 of de invloed van afscherming of reflecties vanwege andere gebouwen per situatie kan verschillen, kan het voorkomen dat er op basis van een vergelijking tussen deze twee afgeronde geluidsbelastingen op één woning wel sprake is van een toename van de geluidsbelasting met 1 dB en op een naastgelegen woning niet. In het gebied waar de geluidproductieplafonds worden overschreden in de toekomstige situatie is de geluidsbelasting berekend bij alle woningen en andere geluidsgevoelige objecten voor de situatie voor en na de wijziging. Hieruit is gebleken dat op 193 woningen een (afgeronde) toename met 1 dB plaatsvindt ten opzichte van de toetswaarde. Vervolgens is beoordeeld of voor deze 193 woningen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om de overschrijding ongedaan te maken. Dat is niet het geval gebleken.	Nee

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Daarom blijft op deze woningen een overschrijding van de toetswaarde bestaan. Dit betreft de 193 woningen die zijn opgenomen in bijlage 3 bij het (ontwerp-)besluit.	
		1.5	Ontbrekend geluidscherm	Indieners zijn van mening dat er sprake is van een ontwerpfout nu het bestaande geluidscherm ten oosten van de N2 niet is aangebracht langs de N2 tussen de af- en toerit van de aansluiting Veldhoven-Zuid.	Er is geen sprake van een ontwerpfout. De huidige geluidschermen langs de A2 en N2 ter hoogte van de wijk Ooievaarsnest zijn bepaald ten behoeve van het Tracébesluit "A2/A67 Randweg Eindhoven" uit 2003 dat voorzorg in de ombouw van de Randweg Eindhoven naar de huidige A2 en N2. In het kader van dit Tracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarbij geluidbeperkende maatregelen op hun (financieel-akoestische) doelmatigheid zijn beoordeeld. Met de doelmatige geluidmaatregelen in het bovengenoemde Tracébesluit bleek er in de maatgevende situatie voor het jaar 2020 in de wijk Ooievaarsnest geen sprake te zijn van toenames van geluid ten opzichte van de situatie 2004 (één jaar voor start van de werkzaamheden). De destijds getroffen maatregelen zijn dus de juiste maatregelen.	Nee
		1.6	Invloed westenwind	Uit het akoestisch onderzoek blijkt niet of er rekening is gehouden met wind die voornamelijk waait uit westelijke richting.	Het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van deze wijziging, is uitgevoerd conform bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. In deze bijlage is onder andere opgenomen dat er bij geluidberekeningen wordt uitgegaan van zogenaamde meewindcondities, waarbij de wind waait van de weg in de richting van geluidsgevoelige objecten (woningen). Hiermee worden geluidsbelastingen berekend in een zogenaamde worst-case situatie. Hierop wordt vervolgens een zogenaamde "meteocorrectie" toegepast die is gebaseerd op de gemiddeld over een jaar heersende windrichtingen in Nederland. Voor alle woningen die in het akoestisch onderzoek zijn betrokken is dus rekening gehouden met de overwegende meteorologische omstandigheden.	Nee

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
2	Particulier	2.1	Gevelmaat- regelen	Indieners komen in aanmerking voor een onderzoek naar het treffen van maatregelen aan de gevel, maar stellen daar geen prijs op. De woningen dateren van 2009 en zijn al goed geïsoleerd.	Het onderzoek bij woningen waar de geluidsbelasting ten opzichte van de toetswaarde toeneemt heeft tot doel vast te stellen of de wettelijke binnenwaarde bij die woning wordt overschreden. Als maatregelen aan de woning nodig zijn om te voldoen aan de binnenwaarde wordt altijd rekening gehouden met ventilatiemogelijkheden, door zo nodig geluidgedempte ventilatie aan te brengen. Het onderzoek naar de noodzaak van aanvullende maatregelen aan de gevel zal worden gestart nadat het besluit tot wijziging van de geluidproductieplafonds onherroepelijk is geworden. Dit onderzoek start met het toezenden van een formulier waarop de eigenaar van een woning kan aangeven wel of niet te willen deelnemen aan het onderzoek. Indien de eigenaar deelneemt aan het bovengenoemde onderzoek bestaat de mogelijkheid om, in het geval maatregelen nodig zijn, deze te accepteren of te weigeren. Indien niet wordt deelgenomen aan het onderzoek of maatregelen worden geweigerd dan wordt hierover een aantekening opgenomen in het Kadaster.	Nee
		2.2	Overschrijding	Het bevreemdt indieners dat er bij dicht bij elkaar gelegen woningen bij de ene wel en bij de andere geen overschrijding is. Indieners vermoeden dat er daarom bij meer dan de 193 in het besluit genoemde woningen een overschrijding plaatsvindt.	De beschrijving van het onderzoek naar mogelijke overschrijdingen van de toetswaarde op woningen is opgenomen in paragrafen 4.4 en 4.5 van het akoestisch onderzoek. De toetswaarde is de geluidsbelasting bij een volledig benut geldend geluidproductieplafond, voor zover deze geluidsbelasting hoger is dan 50 dB. In andere gevallen is de toetswaarde 50 dB. De toetswaarde wordt bepaald als afgeronde waarde op een geheel getal. De geluidsbelasting op een woning in de toekomstige situatie wordt eveneens bepaald als afgeronde waarde op een geheel getal.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Het verschil tussen deze afgeronde waarden van de geluidsbelastingen bepaalt of er in de toekomstige situatie sprake is van een overschrijding van de toetswaarde. In het geval dit verschil maar klein is (zoals hier het geval is) zal de uitkomst van het verschil 0 of 1 dB bedragen. Omdat de afstand tot de A2/N2 of de invloed van afscherming of reflecties vanwege andere gebouwen per situatie kan verschillen, kan het voorkomen dat er op basis van een vergelijking tussen deze twee afgeronde geluidsbelastingen op één woning wel sprake is van een toename van de geluidsbelasting met 1 dB en op een naastgelegen woning niet. In het gebied waar de geluidproductieplafonds worden overschreden in de toekomstige situatie is de geluidsbelasting berekend bij alle woningen en andere geluidsgevoelige objecten voor de situatie voor en na de wijziging. Hieruit is gebleken dat op 193 woningen een (afgeronde) toename met 1 dB plaatsvindt ten opzichte van de toetswaarde. Vervolgens is beoordeeld of voor deze 193 woningen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om de overschrijding ongedaan te maken. Dat is niet het geval gebleken. Daarom blijft op deze woningen een overschrijding van de toetswaarde bestaan. Dit betreft de 193 woningen die zijn opgenomen in bijlage 3 bij het (ontwerp-)besluit.	
		2.3	Geluidscherm	Indieners zien graag dat het geluidscherm ter hoogte van de wijk Lievendaal/Strijp wordt doorgetrokken tot afslag 30. Dat zou de leefbaarheid in de wijk sterk ten goede komen	Het aanbrengen van aanvullende afschermende maatregelen is niet doelmatig. Daarom komen deze niet in aanmerking voor opname in het onderhavige besluit. De onderbouwing dat geluidbeperkende maatregelen hier niet doelmatig zijn is gebaseerd op het wettelijk kader van Afdeling 11.3.3 van de Wet milieubeheer. De hoofdlijnen hiervan zijn de volgende.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					In artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat de geluidsbelastingen op geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) 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 (met een ondergrens van 50 dB). Van dat voorschrift kan worden afgeweken als het niet mogelijk is om doelmatige maatregelen te treffen om de overschrijding weg te nemen. In artikel 11.29 van de Wet milieubeheer is aangegeven dat maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen niet getroffen hoeven te worden wanneer (vrij vertaald) de kosten voor die maatregelen niet in redelijke verhouding staan tot de verbetering van de geluidssituatie. In het Besluit geluid milieubeheer (hoofdstuk 6) en de Regeling geluid milieubeheer (paragraaf 4) is nader uitgewerkt hoe deze kosten-batenanalyse moet worden gemaakt. In paragraaf 2.8 van het akoestisch onderzoek is een algemene beschrijving opgenomen van hoe de doelmatigheidsafweging plaatsvindt. In paragraaf 4.6.2 van het akoestisch onderzoek is vervolgens uitgewerkt dat voor het cluster Eindhoven Lievendaal, waarin de woningen van indieners zijn gelegen, een verlenging van het bestaande geluidscherm met 550 meter niet doelmatig is.	
3	Particulier	3.1	Motivering doelmatigheid	Indiener mist een onderbouwing van de stelling dat de overschrijding van de geluidproductieplafonds niet met doelmatige maatregelen kunnen worden weggenomen.	In Afdeling 11.3.3. van de Wet milieubeheer is voorgeschreven waar een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds aan moet voldoen. De onderbouwing dat geluidbeperkende maatregelen hier niet doelmatig zijn is op dat wettelijk beoordelingskader gebaseerd. De hoofdlijnen hiervan zijn de volgende. In artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat de geluidsbelastingen op geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) 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 (met een ondergrens van 50 dB).	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Van dat voorschrift kan worden afgeweken als het niet mogelijk is om doelmatige maatregelen te treffen om de overschrijding weg te nemen. In artikel 11.29 van de Wet milieubeheer is aangegeven dat maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen niet getroffen hoeven te worden wanneer (vrij vertaald) de kosten voor die maatregelen niet in redelijke verhouding staan tot de verbetering van de geluidssituatie. In het Besluit geluid milieubeheer (hoofdstuk 6) en de Regeling geluid milieubeheer (paragraaf 4) is nader uitgewerkt hoe deze kosten-batenanalyse moet worden gemaakt. Het akoestisch onderzoek dat voor het onderhavige besluit is uitgevoerd, is conform Afdeling 11.3.3 van de Wet milieubeheer uitgevoerd. In paragraaf 2.8 van het akoestisch onderzoek is een algemene beschrijving opgenomen van hoe de doelmatigheidsafweging plaatsvindt. In paragraaf 4.6.3 van het akoestisch onderzoek is vervolgens beschreven hoe voor het onderhavige besluit de doelmatigheidsafweging heeft plaatsgevonden voor het cluster Eindhoven Genderbeemd, waarin de woning van indiener is gelegen. Hierin is onderbouwd dat voor dit cluster maatregelen niet doelmatig zijn. Overigens is tevens gebleken dat op de woning van indiener geen sprake is van een overschrijding van de toetswaarde in de toekomstige situatie. Voor de woning van indiener hoefde dus geen aanvullende geluidbeperkende maatregel te worden onderzocht. In de online viewer die te benaderen is via https://tinyurl.com/a2strijp zijn per woning de berekende geluidsbelastingen en de uitkomst van de vergelijking met de toetswaarde te raadplegen.	

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		3.2	Overtreding rijsnelheid N2 en A2	Indiener stelt dat de maximumsnelheid op zowel de A2 als N2 wordt overschreden en vraagt zich af waarom er niet wordt gehandhaafd.	Handhaving van de maximumsnelheid is een verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie, de minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft daar geen zeggenschap over. Handhaving van de maximumsnelheid is daarom geen onderdeel van het afwegingskader bij een procedure tot het wijzigen van geluidproductieplafonds en maakt derhalve geen onderdeel uit van dit besluit.	N.v.t. / Nee
		3.3	Beperken snelheid A2 en N2	Indiener stelt dat de eenvoudigste maatregel om de geluidsoverlast te beperken het verlagen van de maximale rijsnelheid is. Zij vraagt zich af waarom dat niet is overwogen.	In het geval er sprake is van een overschrijding van de toetswaarde (de geluidsbelasting die een geluidsgevoelig object ondervindt in de situatie dat de geldende geluidproductieplafonds volledig worden benut, met een minimum van 50 dB) moeten aangewezen geluidbeperkende maatregelen worden afgewogen op hun financieel-akoestische doelmatigheid. Geluidbeperkende maatregelen die daarvoor zijn aangewezen zijn opgenomen in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer. Het gaat daarbij om een stiller wegdek of geluidwallen, geluidschermen of schermtoppen. Deze afwegingen zijn in het akoestisch onderzoek gemaakt. Snelheidsverlaging is niet opgenomen in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer en hoeft daarom niet te worden afgewogen als maatregel om de geluidsbelasting te verlagen bij een overschrijding van de toetswaarde. Snelheidsverlaging heeft daarnaast maar een beperkt geluidreducerend effect terwijl het wel belangrijke negatieve gevolgen heeft voor de doorstroming en de beleving van het wegbeeld door de weggebruiker, wat weer voor verkeersonveilige situaties kan zorgen. Om die redenen is snelheidsverlaging in het akoestisch onderzoek niet afgewogen als maatregel om een overschrijding van de toetswaarde van de geluidsbelasting tegen te gaan.	N.v.t. / Nee
		3.4	Enquête	Indiener vraagt zich af waarom er geen enquête is gehouden.	In de reactie onder 3.1 is aangegeven dat op grond van het wettelijke beoordelingskader voor het onderhavige besluit geluidbeperkende maatregelen niet in aanmerking komen voor opname in het besluit omdat deze niet doelmatig zijn.	Nee

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Het onderzoeken van de beleving van de geluidssituatie, bijvoorbeeld door het uitvoeren van een enquête, is geen voorgeschreven onderdeel van dit beoordelingskader, en heeft om die reden niet plaatsgevonden.	
		3.5	Groen	Indiener geeft aan dat rondom de A2 en N2 veel groen is verdwenen, wat ook tot meer geluidhinder heeft geleid.	Het is inderdaad zo dat de aanwezigheid van groen veelal zorgt voor een hoger gewaardeerde woonomgeving. De aan- of afwezigheid van groen heeft echter geen daadwerkelijk effect op de geluidsbelasting op woningen. De aanwezigheid van bomen maskeert in sommige gevallen wel verkeersgeluid, maar speelt geen rol in de berekening van geluidsbelasting op woningen.	N.v.t. / Nee
		3.6	Motivering overschrijding op woningen	Indiener mist een onderbouwing voor de aanwijzing van 193 woningen waar een overschrijding van 1dB plaatsvindt.	De beschrijving van het onderzoek naar mogelijke overschrijdingen van de toetswaarde op woningen is opgenomen in paragrafen 4.4 en 4.5 van het akoestisch onderzoek. De toetswaarde is de geluidsbelasting bij een volledig benut geldend geluidproductieplafond, voor zover deze geluidsbelasting hoger is dan 50 dB. In andere gevallen is de toetswaarde 50 dB. De toetswaarde wordt bepaald als afgeronde waarde op een geheel getal. De geluidsbelasting op een woning in de toekomstige situatie wordt eveneens bepaald als afgeronde waarde op een geheel getal. Het verschil tussen deze afgeronde waarden van de geluidsbelastingen bepaalt of er in de toekomstige situatie sprake is van een overschrijding van de toetswaarde. In het geval dit verschil maar klein is (zoals hier het geval is) zal de uitkomst van het verschil 0 of 1 dB bedragen. Omdat de afstand tot de A2/N2 of de invloed van afscherming of reflecties vanwege andere gebouwen per situatie kan verschillen, kan het voorkomen dat er op basis van een vergelijking tussen deze twee afgeronde geluidsbelastingen op één woning wel sprake is van een toename van de geluidsbelasting met 1 dB en op een naastgelegen woning niet.	Nee

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					In het gebied waar de geluidproductieplafonds worden overschreden in de toekomstige situatie is de geluidsbelasting berekend bij alle woningen en andere geluidsgevoelige objecten voor de situatie voor en na de wijziging. Hieruit is gebleken dat op 193 woningen een (afgeronde) toename met 1 dB plaatsvindt ten opzichte van de toetswaarde. Vervolgens is beoordeeld of voor deze 193 woningen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om de overschrijding ongedaan te maken. Dat is niet het geval gebleken. Daarom blijft op deze woningen een overschrijding van de toetswaarde bestaan. Dit betreft de 193 woningen die zijn opgenomen in bijlage 3 bij het (ontwerp-)besluit. Overigens is tevens gebleken dat op de woning van indiener geen sprake is van een overschrijding van de toetswaarde in de toekomstige situatie.	
		3.7	Verhogen geluidnorm	Indiener is van mening dat het verhogen van de geluidnorm onzinnig is en er betere manieren zijn om de gezondheid van bewoners te beschermen.	Zoals bij de reacties onder 3.1 en 3.3 is verwoord, zijn er geen mogelijkheden tot het treffen van aanvullende (financieel-akoestisch) doelmatige geluidbeperkende maatregelen of andersoortige maatregelen zoals snelheidsverlaging. Wat betreft het aspect gezondheid in relatie tot de geluidssituatie bij de woning van indiener wordt het volgende opgemerkt. Het onderhavige besluit voorziet in een wijziging van geluidproductieplafonds op grond van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Een beoordeling van de luchtkwaliteit alsook handhaven van voertuigsnelheden is geen onderdeel van het toetsingskader voor een dergelijk besluit. Bij het totstandkomen van het beoordelingskader in Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer zijn aanvaardbare niveaus van hinder en slaapverstoring afgewogen tegen de belangen van de mobiliteit en de uitvoerbaarheid van het geluidbeleid.	Nee

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Dit heeft geleid tot het wettelijk kader waarin een verhoging van de geluidsbelasting kan worden toegestaan tussen de voorkeurswaarde (50 dB) en de maximale waarde (65 dB) als deze verhoging niet kan worden voorkomen met maatregelen die financieel doelmatig zijn. Uit het akoestisch onderzoek dat voor het onderhavige besluit is verricht, blijkt dat er op de woning van indiener geen sprake is van een overschrijding van de toetswaarde in de toekomstige situatie. Voor de woning van indiener hoefde dus geen aanvullende geluidbeperkende maatregel te worden onderzocht. Op grond van de situatie van de woning van indiener is er daarom geen aanleiding om verdergaande maatregelen in het besluit op te nemen of af te zien van de wijziging van de geluidproductieplafonds. Voor geluid is de aanvaardbaarheid van dit wettelijk kader na het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2018 opnieuw tegen het licht gehouden - zie www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/03/21/doorwerking-who-richtlijnen-geluid -, wat vooralsnog niet geleid heeft tot een aanscherping.	
4	Particulier	4.1	Gezondheids- effecten en verhogen geluidnorm	Indiener voert aan dat zij gezondheidsklachten ervaart door luchtverontreiniging en geluid afkomstig van de wegen N2, A2 en A67 en verzoekt luchtkwaliteit en het verkeersgeluid binnen gezonde normen te houden en maatregelen te nemen die verlichting geven. Indiener verzoekt daarom de geluidproductieplafonds niet te verhogen en te handhaven op snelheid.	Het onderhavige besluit voorziet in een wijziging van geluidproductieplafonds op grond van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Het toetsingskader daarvoor is opgenomen in Afdeling 11.3.3 van dat hoofdstuk. Een beoordeling van de luchtkwaliteit alsook handhaven van voertuigsnelheden is geen onderdeel van dit toetsingskader. Wat betreft handhaving van de maximumsnelheid wordt aanvullend nog opgemerkt dat daarvoor het Openbaar Ministerie verantwoordelijk is, de minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft daar geen zeggenschap over. Handhaving van de maximumsnelheid is daarom geen onderdeel van het afwegingskader bij een procedure tot het wijzigen van geluidproductieplafonds en maakt derhalve geen onderdeel uit van dit besluit.	Nee

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Wat betreft het aspect gezondheid in relatie tot de geluidssituatie bij de woning van indiener wordt het volgende opgemerkt. Bij het totstandkomen van het beoordelingskader in Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer zijn aanvaardbare niveaus van hinder en slaapverstoring afgewogen tegen de belangen van de mobiliteit en de uitvoerbaarheid van het geluidbeleid. Dit heeft geleid tot het wettelijk kader waarin een verhoging van de geluidsbelasting kan worden toegestaan tussen de voorkeurswaarde (50 dB) en de maximale waarde (65 dB) als deze verhoging niet kan worden voorkomen met maatregelen die financieel doelmatig zijn. Uit het akoestisch onderzoek dat voor het onderhavige besluit is verricht blijkt dat er op de woning van indiener geen sprake is van een overschrijding van de toetswaarde in de toekomstige situatie. Voor de woning van indiener hoefde dus geen aanvullende geluidbeperkende maatregel te worden onderzocht. Op grond van de situatie van de woning van indiener is er daarom geen aanleiding om verdergaande maatregelen in het besluit op te nemen of af te zien van de wijziging van de geluidproductieplafonds. Uit het onderzoek naar maatregelen voor de 193 woningen waarop de toetswaarde in de toekomstige situatie wel wordt overschreden is gebleken dat deze niet doelmatig zijn. Voor geluid is de aanvaardbaarheid van dit wettelijk kader na het advies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2018 opnieuw tegen het licht gehouden - zie www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/03/21/doorwerking-who-richtlijnen-geluid -, wat vooralsnog niet geleid heeft tot een aanscherping.	
		4.2	Overtreding rijsnelheid N2 en A2	Indiener stelt dat de maximumsnelheid op zowel de A2 als N2 wordt overschreden en vraagt zich af waarom er niet wordt gehandhaafd.	Zie reactie onder 4.1.	N.v.t. / Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
5	Belangengroep Ooievaarsnest	5.1	Geluidsoverlast	Indiener heeft een enquête uitgevoerd waaruit blijkt dat het merendeel van de bewoners geluidsoverlast ervaart. Daarom vindt indiener een toename van de geluidplafonds ongewenst.	Het onderhavige besluit voorziet in een wijziging van geluidproductieplafonds op grond van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Het toetsingskader daarvoor is opgenomen in Afdeling 11.3.3 van dit hoofdstuk. Hierin is voorgeschreven dat met doelmatige geluidbeperkende maatregelen zoveel als mogelijk moet worden voorkomen dat de geluidsbelasting op woningen toeneemt tot boven de waarde die geldt bij een geheel benut bestaand geluidproductieplafond, waarbij een ondergrens geldt van 50 dB. In dit geval is uit het akoestisch onderzoek, dat voor het onderhavige besluit is verricht, gebleken dat er geen geluidbeperkende maatregelen doelmatig zijn (zie paragraaf 4.6 van het akoestisch onderzoek). Om die reden zijn in het besluit geen geluidbeperkende maatregelen opgenomen, en zal op 193 woningen in de toekomst sprake kunnen zijn van een toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de toetswaarde voor die woningen met 1 dB. Deze woningen zijn benoemd in bijlage 3 bij het (ontwerp)besluit. Het beoordelingskader schrijft niet voor dat rekening gehouden moet worden met de resultaten van een belevingsonderzoek naar de geluidssituatie. Deze vormen daarom geen aanleiding om het besluit te wijzigen. Voor de genoemde 193 woningen geldt overigens de verplichting dat er na het onherroepelijk worden van het besluit een toets moet plaatsvinden op de geluidsbelasting in geluidsgevoelige ruimten (de zogenaamde "binnenwaarde") in de betreffende woningen en dat er maatregelen aan de woningen worden aangeboden wanneer er sprake is van een overschrijding van de binnenwaarde.	N.v.t. / Nee

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		5.2	Beoordelings- kader	Indiener wenst als gelijkwaardig gesprekspartner van Rijkswaterstaat en gemeente aanvaard te worden, zodat ook oog is voor praktische oplossingen en niet uitsluitend voor de wettelijke kaders.	Voor de beheersing van geluid van Rijkswegen is hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer het geldende wettelijk kader. De praktische oplossingen waar indiener om vraagt zijn alleen toepasbaar zolang deze passen binnen het wettelijk kader. In de reactie onder 5.1 is aangegeven dat er binnen de wettelijke kaders geen mogelijkheden zijn voor het treffen van maatregelen om de geluidsbelasting in de wijk Ooievaarsnest te verlagen.	N.v.t. / Nee
		5.3	Maatregelen	Indiener doet verschillende suggesties voor het verbeteren van geluidafscherming	Voor de suggesties die betrekking hebben op het plaatsen van nieuwe of aanvullende geluidbeperkende maatregelen wordt verwezen naar de reactie onder 5.1. Specifiek voor de situatie ter hoogte van afrit 32 (Meerveldhovenseweg / Karel de Grotelaan), waarover indiener opmerkt dat het bestaande geluidscherm ten oosten van de N2 ook langs de N2 tussen de af- en toerit van de aansluiting Veldhoven-Zuid had moeten worden aangebracht, wordt het volgende opgemerkt. De huidige geluidschermen langs de A2 en N2 ter hoogte van de wijk Ooievaarsnest zijn bepaald voor het Tracébesluit "A2/A67 Randweg Eindhoven" uit 2003 dat voorzag in de ombouw van de Randweg Eindhoven naar de huidige A2 en N2. In het kader van dit Tracébesluit is akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarbij geluidbeperkende maatregelen op hun (financieel-akoestische) doelmatigheid zijn beoordeeld. Met de doelmatige geluidmaatregelen in het bovengenoemde Tracébesluit bleek er in de maatgevende situatie voor het jaar 2020 in de wijk Ooievaarsnest geen sprake te zijn van toenames van geluid ten opzichte van de situatie 2004 (één jaar voor start van de werkzaamheden). De destijds getroffen maatregelen zijn dus de juiste maatregelen.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		5.4	Motivering doelmatigheid	Indiener mist een onderbouwing van de stelling dat de overschrijding van de geluidproductieplafonds niet met doelmatige maatregelen kunnen worden weggenomen.	In Afdeling 11.3.3. van de Wet milieubeheer is voorgeschreven waar een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds aan moet voldoen. De onderbouwing dat geluidbeperkende maatregelen hier niet doelmatig zijn is op dat wettelijk kader gebaseerd. De hoofdlijnen hiervan zijn de volgende. In artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat de geluidsbelastingen op geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) 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 (met een ondergrens van 50 dB). Van dat voorschrift kan worden afgeweken als het niet mogelijk is om doelmatige maatregelen te treffen om de overschrijding weg te nemen. In artikel 11.29 van de Wet milieubeheer is aangegeven dat maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen niet getroffen hoeven te worden wanneer (vrij vertaald) de kosten voor die maatregelen niet in redelijke verhouding staan tot de verbetering van de geluidssituatie. In het Besluit geluid milieubeheer (hoofdstuk 6) en de Regeling geluid milieubeheer (paragraaf 4) is nader uitgewerkt hoe deze kosten-batenanalyse moet worden gemaakt. Het akoestisch onderzoek dat voor het onderhavige besluit is uitgevoerd, is conform Afdeling 11.3.3 van de Wet milieubeheer uitgevoerd. In paragraaf 2.8 van het akoestisch onderzoek is een algemene beschrijving opgenomen van hoe de doelmatigheidsafweging plaatsvindt. In paragraaf 4.6 van het akoestisch onderzoek is vervolgens beschreven hoe voor het onderhavige besluit de doelmatigheidsafweging heeft plaatsgevonden en is de conclusie onderbouwd dat maatregelen hier niet doelmatig zijn. In de online viewer die te benaderen is via https://tinyurl.com/a2striip zijn per woning de berekende geluidsbelastingen en de uitkomst van de vergelijking met de toetswaarde te raadplegen.	Nee

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		5.5	Geluidregister als uitgangspunt	Indiener meent dat het niet juist is dat het besluit is gebaseerd op het geluidregister van december 2019 nu er sinds die tijd veel ontwikkelingen zijn geweest. Indiener noemt de lagere verkeersintensiteiten tijdens de Coronaperiode en de bomenkap ten noorden van de A2/N2/A67.	In het geval er sprake is van een (dreigende) overschrijding van de geluidproductieplafonds moet de toekomstige situatie (in dit geval het jaar 2040) getoetst worden aan de geluidproductieplafonds zoals die golden voorafgaand aan de vaststelling van het onderhavige besluit. Hierbij geldt dat de toekomstige situatie is gebaseerd op een nieuwe verkeersprognose (in dit geval voor het jaar 2040), waarin alle recente en toekomstige verwachte ontwikkelingen in zijn verdisconteerd. Daarnaast is de referentiesituatie van belang, die wordt op grond van het wettelijke beoordelingskader (zie ook reactie onder 5.1) bepaald door de geldende geluidproductieplafonds zoals vastgelegd in het geluidregister. Er is dus sprake van twee afzonderlijke uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek, waarvan de geldende geluidproductieplafonds er één vormen. Over de geldende geluidproductieplafonds en het verband tussen deze plafonds en het geluidregister geldt nog het volgende. Deze geluidproductieplafonds zijn vastgesteld op basis van de brongegevens die zijn opgenomen in het geluidregister. Dit geluidregister is van kracht sinds de invoering van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer op 1 juli 2012. Voor de Randweg Eindhoven tussen de aansluitingen Eindhoven-Centrum en Waalre zijn de brongegevens in het geluidregister gebaseerd op de verkeersprognoses, snelheden en geluidmaatregelen zoals die zijn gehanteerd bij de akoestische onderzoeken ten behoeve van de Tracébesluiten "A2/A67 Randweg Eindhoven" uit 2003 en "N2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan" uit 2011.	Nee

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Het geluidregister kan enkel middels een openbare procedure worden gewijzigd en met het opnemen van de versiedatum in het rapport van het akoestisch onderzoek is vastgelegd dat het onderzoek is gebaseerd op de meest recente versie van het geluidregister ten tijde van het vaststellen van het onderhavige besluit. Het geluidregister tussen de aansluitingen Eindhoven-centrum en Waalre is sinds 1 juli 2012 niet gewijzigd. In casu zijn de geluidproductieplafonds waaraan wordt getoetst dus gebaseerd op de verkeersprognoses, snelheden en geluidmaatregelen die zijn gehanteerd bij bovengenoemde Tracébesluiten. Door deze situatie als referentie te hanteren, komt de wettelijke toets voor het onderhavige besluit er in feite op neer dat alle ontwikkelingen die na het vaststellen van genoemde tracébesluiten hebben plaatsgevonden, plus de nog te verwachten toekomstige ontwikkelingen tot het jaar 2040, er in beginsel niet toe mogen leiden dat er meer geluid op de woningen kan ontstaan dan op grond van genoemde tracébesluiten al toegestaan was. Wat betreft de genoemde bomenkap wordt opgemerkt dat de aan- of afwezigheid van groen geen daadwerkelijk effect heeft op de geluidsbelastingen op woningen. De aanwezigheid van bomen maskeert in sommige gevallen wel verkeersgeluid, maar speelt geen rol in de berekening van geluidsbelasting op woningen.	
		5.6	Overtreding rijsnelheid N2 en A2	Indiener stelt dat de maximumsnelheid op zowel de A2 als N2 wordt overschreden en vraagt zich af waarom er niet wordt gehandhaafd.	Handhaving van de maximumsnelheid is een verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie, de minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft daar geen zeggenschap over. Handhaving van de maximumsnelheid is daarom geen onderdeel van het afwegingskader bij een procedure tot het wijzigen van geluidproductieplafonds en maakt derhalve geen onderdeel uit van dit besluit.	N.v.t. / Nee
		5.7	Beperken snelheid A2 en N2	Indiener stelt dat de eenvoudigste maatregel om de geluidsoverlast te beperken het verlagen van de maximale rijsnelheid is. Hij vraagt zich af waarom dat niet is overwogen.	In het geval er sprake is van een overschrijding van de toetswaarde (de geluidsbelasting die een geluidsgevoelig object ondervindt in de situatie dat de geldende geluidproductieplafonds volledig worden benut, met een minimum van 50 dB) moeten aangewezen geluidbeperkende maatregelen worden afgewogen op hun financieel-akoestische doelmatigheid.	N.v.t. / Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Geluidbeperkende maatregelen die daarvoor zijn aangewezen zijn opgenomen in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer. Het gaat daarbij om een stiller wegdek of geluidwallen, geluidschermen of schermtoppen. Deze afwegingen zijn in het akoestisch onderzoek gemaakt. Snelheidsverlaging is niet opgenomen in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer en hoeft daarom niet te worden afgewogen als maatregel om de geluidsbelasting te verlagen bij een overschrijding van de toetswaarde. Snelheidsverlaging heeft daarnaast maar een beperkt geluidreducerend effect terwijl het wel belangrijke negatieve gevolgen heeft voor de doorstroming en de beleving van het wegbeeld door de weggebruiker, wat weer voor verkeersonveilige situaties kan zorgen. Om die redenen is snelheidsverlaging in het akoestisch onderzoek niet afgewogen als maatregel om een overschrijding van de toetswaarde van de geluidsbelasting tegen te gaan.	
		5.8	Motivering overschrijding op woningen en geluidreflectie	Indiener mist een onderbouwing voor de aanwijzing van 193 woningen waar een overschrijding van 1 dB plaatsvindt. Daarnaast vraagt indiener of rekening is gehouden met geluidreflecties.	De beschrijving van het onderzoek naar mogelijke overschrijdingen van de toetswaarde op woningen is opgenomen in paragrafen 4.4 en 4.5 van het akoestisch onderzoek. De toetswaarde is de geluidsbelasting bij een volledig benut geldend geluidproductieplafond, voor zover deze geluidsbelasting hoger is dan 50 dB. In andere gevallen is de toetswaarde 50 dB. De toetswaarde wordt bepaald als afgeronde waarde op een geheel getal. De geluidsbelasting op een woning in de toekomstige situatie wordt eveneens bepaald als afgeronde waarde op een geheel getal. Het verschil tussen deze afgeronde waarden van de geluidsbelastingen bepaalt of er in de toekomstige situatie sprake is van een overschrijding van de toetswaarde. In het geval dit verschil maar klein is (zoals hier het geval is) zal de uitkomst van het verschil 0 of 1 dB bedragen.	Nee

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Omdat de afstand tot de A2/N2 of de invloed van afscherming of reflecties vanwege andere gebouwen per situatie kan verschillen, kan het voorkomen dat er op basis van een vergelijking tussen deze twee afgeronde geluidsbelastingen op één woning wel sprake is van een toename van de geluidsbelasting met 1 dB en op een naastgelegen woning niet. In het gebied waar de geluidproductieplafonds worden overschreden in de toekomstige situatie is de geluidsbelasting berekend bij alle woningen en andere geluidsgevoelige objecten voor de situatie voor en na de wijziging. Hieruit is gebleken dat op 193 woningen een (afgeronde) toename met 1 dB plaatsvindt ten opzichte van de toetswaarde. Vervolgens is beoordeeld of voor deze 193 woningen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om de overschrijding ongedaan te maken. Dat is niet het geval gebleken. Daarom blijft op deze woningen een overschrijding van de toetswaarde bestaan. Dit betreft de 193 woningen die zijn opgenomen in bijlage 3 bij het (ontwerp-)besluit.	
		5.9	Geluid voegovergangen	Indiener zou het op prijs stellen als er wat wordt gedaan aan de hinder die wordt veroorzaakt door voegovergangen.	Voegovergangen worden vervangen wanneer deze aan vervanging toe zijn. Bij een vervanging wordt gekeken welke stille voegovergangen technisch mogelijk zijn.	N.v.t. / Nee
		5.10	Elektrisch rijden	Indiener vraagt of de verschuiving naar elektrisch rijden verlaging van de geluidsniveaus met zich brengt.	Bij rijsnelheden boven de 70 km/h wordt het geluid dat een auto produceert, voornamelijk bepaald door het rolgeluid van banden. Motor geluiden spelen vanaf die snelheid een ondergeschikte rol. Daarom zal de verschuiving naar elektrisch rijden voor snelwegen niet resulteren in lagere geluidsniveaus. Daar komt bij dat een elektrische auto gemiddeld zwaarder is dan een door een brandstofmotor aangedreven auto en daarom bij snelheden hoger dan 70 km/h juist meer (rol)geluid zal veroorzaken.	N.v.t. / Nee

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		5.11	Verschuiving autoverkeer naar fietsverkeer	Indiener vraagt of de aanleg van betere snelfietsroutes zou kunnen leiden tot een vermindering van het autogebruik op de A2.	Snelfietsroutes hebben over het algemeen een marginale invloed op het gebruik van autosnelwegen. Deze invloed blijft verder ook beperkt tot lichte motorvoertuigen. Op middelzwaar en zwaar vrachtverkeer hebben snelfietsroutes geen invloed.	Nee
		5.12	Overleg	Indieners zouden de bredere problematiek besproken willen zien worden in de gemeenteraad.	U kunt zich hiertoe wenden tot de gemeenteraad van de gemeente Eindhoven.	Nee
6	Wijkvereniging Ooievaarsnest	6.1	Motivering doelmatigheid	Indiener meent dat de geluidsoverlast bij de bron moet worden aangepakt. Zij meent dat onvoldoende duidelijk is gemaakt waarom het treffen van geluidbeperkende maatregelen niet doelmatig zou zijn.	In Afdeling 11.3.3. van de Wet milieubeheer is voorgeschreven waar een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds aan moet voldoen. De onderbouwing dat geluidbeperkende maatregelen hier niet doelmatig zijn is op dat wettelijk kader gebaseerd. De hoofdlijnen hiervan zijn de volgende. In artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat de geluidsbelastingen op geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) 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 (met een ondergrens van 50 dB). Van dat voorschrift kan worden afgeweken als het niet mogelijk is om doelmatige maatregelen te treffen om de overschrijding weg te nemen. In artikel 11.29 van de Wet milieubeheer is aangegeven dat maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen niet getroffen hoeven te worden wanneer (vrij vertaald) de kosten voor die maatregelen niet in redelijke verhouding staan tot de verbetering van de geluidssituatie. In het Besluit geluid milieubeheer (hoofdstuk 6) en de Regeling geluid milieubeheer (paragraaf 4) is nader uitgewerkt hoe deze kosten-batenanalyse moet worden gemaakt. Het akoestisch onderzoek dat voor het onderhavige besluit is uitgevoerd, is conform Afdeling 11.3.3 van de Wet milieubeheer uitgevoerd. In paragraaf 2.8 van het akoestisch onderzoek is een algemene beschrijving opgenomen van hoe de doelmatigheidsafweging plaatsvindt.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					In paragraaf 4.6 van het akoestisch onderzoek is vervolgens beschreven hoe voor het onderhavige besluit de doelmatigheidsafweging heeft plaatsgevonden en is de conclusie onderbouwd dat maatregelen hier niet doelmatig zijn. Het gaat dan om geluidbeperkende maatregelen in de vorm van een stiller wegdek of/en geluidschermen. In de online viewer die te benaderen is via https://tinyurl.com/a2strijp zijn per woning de berekende geluidsbelastingen en de uitkomst van de vergelijking met de toetswaarde te raadplegen. Wat betreft 'aanpak bij de bron' zoals indieners die voorstaan, is deze zienswijze begrepen als een suggestie om snelheidsverlaging als maatregel toe te passen. Snelheidsverlaging heeft echter maar een beperkt geluidreducerend effect terwijl het wel belangrijke negatieve gevolgen heeft voor de doorstroming en de beleving van het wegbeeld door de weggebruiker, wat weer voor verkeersonveilige situaties kan zorgen. Om die redenen is snelheidsverlaging in het akoestisch onderzoek niet afgewogen als maatregel om een overschrijding van de toetswaarde van de geluidsbelasting tegen te gaan.	
		6.2	Woningen vs Bewoners	Indiener geeft aan dat het besluit niet om woningen zou moeten gaan, maar om bewoners. Die ervaren immers de geluidsoverlast, binnen en buiten de woningen.	De geluidwetgeving in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer gaat uit van normstellingen voor geluid op gevels van geluidsgevoelige objecten zoals woningen. Het doel van deze regelgeving is uiteraard het beschermen van de bewoners van die woningen. In het geval een besluit leidt tot een blijvende verhoging van de geluidsbelasting op een gevel, dan vindt er na het onherroepelijk worden van het besluit een onderzoek plaats naar de geluidsbelasting in geluidsgevoelige ruimten van geluidsgevoelige objecten. Als daaruit blijkt dat de geluidsisolatie van een woning moet worden verbeterd, zal de eigenaar daar een aanbod voor krijgen.	Nee

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		6.3	Cumulatie	Indiener wenst gevrijwaard te blijven van extra geluidsbelasting en kan daarom de passage in het besluit over cumulatie niet plaatsen.	De betreffende passage op de pagina's 5 en 6 van het (ontwerp)besluit gaat over de cumulatie van geluid van de Rijksweg met andere, bestaande bronnen. Het beoordelen van deze cumulatie is een verplicht onderdeel van het beoordelingskader voor een besluit om geluidproductieplafonds te wijzigen. Er is in dit kader geen sprake van toekomstige nieuwe geluidbronnen die de geluidsbelasting op de woning van indiener zouden doen toenemen.	Nee
		6.4	Rekenmodel	Indiener geeft aan het door RWS gebruikte rekenmodel om de geluidsbelastingen te berekenen niet te kunnen toetsen en zou daarom graag zien dat een onafhankelijke instantie dat doet.	Bij het berekenen van geluidsbelastingen zijn twee zaken van belang: de juistheid van het gemaakte rekenmodel (computermodel) en de juistheid van de gehanteerde rekenmethode. Het rekenmodel dat voor de bepaling van de geluidsbelasting op woningen is gemaakt, is gebaseerd op de wettelijk voorgeschreven Standaardrekenmethode 2 zoals vastgelegd in bijlage III van het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het rekenmodel is opgesteld door een onafhankelijk adviesbureau dat interne kwaliteitsstandaarden hanteert om de juistheid van het rekenmodel te waarborgen. Er is daarom geen reden om aan de kwaliteit van het gemaakte rekenmodel te twifelen. Om de juistheid van de toegepaste (voorgeschreven) rekenmethode te toetsen worden op een aantal locaties in Nederland door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) geluidmetingen verricht. Zodoende is ook de onafhankelijke toetsing van de rekenregels gewaarborgd. Er is daarom geen aanleiding om het gehanteerde rekenmodel nogmaals aan een (externe) toets te onderwerpen.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
7	Particulier	7.1	Woningen	Indiener vraagt waarom woningen die dichterbij de Rijksweg liggen dan de in het besluit opgenomen Bosgaai 6 en Bosgaai 34 niet in het besluit zijn opgenomen.	De beschrijving van het onderzoek naar mogelijke overschrijdingen van de toetswaarde op woningen is opgenomen in paragrafen 4.4 en 4.5 van het akoestisch onderzoek. De toetswaarde is de geluidsbelasting bij een volledig benut geldend geluidproductieplafond, voor zover deze geluidsbelasting hoger is dan 50 dB. In andere gevallen is de toetswaarde 50 dB. De toetswaarde wordt bepaald als afgeronde waarde op een geheel getal. De geluidsbelasting op een woning in de toekomstige situatie wordt eveneens bepaald als afgeronde waarde op een geheel getal. Het verschil tussen deze afgeronde waarden van de geluidsbelastingen bepaalt of er in de toekomstige situatie sprake is van een overschrijding van de toetswaarde. In het geval dit verschil maar klein is (zoals hier het geval is) zal de uitkomst van het verschil 0 of 1 dB bedragen. Omdat de afstand tot de A2/N2 of de invloed van afscherming of reflecties vanwege andere gebouwen per situatie kan verschillen, kan het voorkomen dat er op basis van een vergelijking tussen deze twee afgeronde geluidsbelastingen op één woning wel sprake is van een toename van de geluidsbelasting met 1 dB en op een naastgelegen woning niet. In het gebied waar de geluidproductieplafonds worden overschreden in de toekomstige situatie is de geluidsbelasting berekend bij alle woningen en andere geluidsgevoelige objecten voor de situatie voor en na de wijziging. Hieruit is gebleken dat op 193 woningen een (afgeronde) toename met 1 dB plaatsvindt ten opzichte van de toetswaarde. Deze 193 woningen zijn opgenomen in bijlage 3 bij het (ontwerp-)besluit. Op alle overige woningen wordt de toetswaarde niet overschreden. Voor deze woningen hoefden daarom geen geluidbeperkende maatregelen onderzocht te worden, en daarom zijn deze woningen ook niet opgenomen in het besluit.	Nee

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					In de online viewer die te benaderen is via https://tinyurl.com/a2striip zijn per woning de berekende geluidsbelastingen en de uitkomst van de vergelijking met de toetswaarde te raadplegen, ook van de woningen die niet zijn opgenomen in het besluit.	
8	Bewoners- vereniging Meerhoven, Vereniging van Eigenaren 'Het Bosbad' alsmede 23 particulieren	8.1	Verkeers- prognose	Indieners geven aan dat onvoldoende duidelijk is of diverse ontwikkelingen, zoals de snelheidsverlaging naar 100 km/h, thuiswerken en de door het kabinet Rutte IV voorgenomen kilometerheffing, zijn meegenomen in de verkeersprognose voor 2040.	De verkeersprognoses voor het akoestisch onderzoek zijn afkomstig uit het Nieuw Regionaal Model (NRM) 2018. Dit NRM is in 2018 opgeleverd. Op dat moment was er nog geen sprake van de door indiener aangehaalde ontwikkelingen of waren deze ontwikkelingen nog niet opgenomen in wetgeving, dus deze zijn niet meegenomen in de gehanteerde verkeersprognoses. De voor het akoestisch onderzoek gehanteerde verkeersprognoses zijn opgenomen in bijlage B1b van het akoestisch onderzoek. Het betreft hier verkeersprognoses voor het jaar 2040, welke zijn verkregen uit het NRM2018, GE-scenario. Vanwege de door indiener aangehaalde ontwikkelingen bestaat de mogelijkheid dat de berekende toekomstige geluidsbelastingen een (lichte) overschatting vormen van de werkelijke toekomstige geluidsbelastingen. Deze onzekerheid is inherent aan het hanteren van een prognose. Dat leidt in dit geval echter niet tot een ontoereikende bescherming van de omgeving, want het betekent dat de toekomstige geluidsbelastingen in ieder geval niet snel hoger zullen uitvallen dan waar in de afwegingen voor het onderhavige besluit rekening mee is gehouden.	Nee
		8.2	Openbaar maken volledig akoestisch onderzoek	Indieners menen dat het akoestisch onderzoek zoals dat openbaar is gemaakt middels de aanvraag niet het volledige onderzoek is en verzoeken het volledige onderzoek openbaar te maken.	Het "Akoestisch onderzoek bij verzoek tot wijziging geluidproductieplafonds Rijksweg A2, Aansluiting Centrum/Strijp tot aansluiting Waalre" van 20 september 2021 betreft - samen met de online viewer die te benaderen is via https://tinyurl.com/a2striip - het volledige onderzoek inclusief de betreffende bijlagen. Dit onderzoek is derhalve reeds openbaar.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		8.3	Bronmaat- regelen	Indieners menen dat ten onrechte maatregelen aan de bron, te weten snelheidsverlaging en beperking van de verkeersintensiteit niet zijn overwogen.	In het geval er sprake is van een overschrijding van de toetswaarde (de geluidsbelasting die een geluidsgevoelig object ondervindt in de situatie dat de geldende geluidproductieplafonds volledig worden benut, met een minimum van 50 dB) moeten aangewezen geluidbeperkende maatregelen worden afgewogen op hun financieel-akoestische doelmatigheid. Geluidbeperkende maatregelen die daarvoor zijn aangewezen zijn opgenomen in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer. Het gaat daarbij om een stiller wegdek of geluidwallen, geluidschermen of schermtoppen. Deze afwegingen zijn in het akoestisch onderzoek gemaakt. Snelheidsverlaging en beperking van de verkeersintensiteit zijn niet opgenomen in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer en hoeven daarom niet te worden afgewogen als maatregel om de geluidsbelasting te verlagen bij een overschrijding van de toetswaarde. Daar komt nog bij dat snelheidsverlaging maar een beperkt geluidreducerend effect heeft terwijl het wel belangrijke negatieve gevolgen heeft voor de doorstroming en de beleving van het wegbeeld door de weggebruiker, wat weer voor verkeersonveilige situaties kan zorgen. Beperking van de verkeersintensiteit is in de praktijk een onuitvoerbare maatregel. Om die redenen zijn snelheidsverlaging en beperking van de verkeersintensiteit in het akoestisch onderzoek niet afgewogen als maatregel om een overschrijding van de toetswaarde van de geluidsbelasting tegen te gaan.	Nee
		8.4	Afschermende maatregelen	Indieners vragen om een motivering waarom aanvullende schermen niet doelmatig zijn.	De gevraagde motivering is gegeven in het rapport van het akoestisch onderzoek (zie ook reactie onder 8.2) dat voor het onderhavige besluit is uitgevoerd. De motivering is gebaseerd op Afdeling 11.3.3. van de Wet milieubeheer. Hierin is voorgeschreven waar een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds aan moet voldoen. De hoofdlijnen van dit wettelijke beoordelingskader zijn de volgende.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					In artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat de geluidsbelastingen op geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) 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 (met een ondergrens van 50 dB). Van dat voorschrift kan worden afgeweken als het niet mogelijk is om doelmatige maatregelen te treffen om de overschrijding weg te nemen. In artikel 11.29 van de Wet milieubeheer is aangegeven dat maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen niet getroffen hoeven te worden wanneer (vrij vertaald) de kosten voor die maatregelen niet in redelijke verhouding staan tot de verbetering van de geluidssituatie. In het Besluit geluid milieubeheer (hoofdstuk 6) en de Regeling geluid milieubeheer (paragraaf 4) is nader uitgewerkt hoe deze kosten-batenanalyse moet worden gemaakt. Het akoestisch onderzoek dat voor het onderhavige besluit is uitgevoerd, is conform Afdeling 11.3.3 van de Wet milieubeheer uitgevoerd. In paragraaf 2.8 van het akoestisch onderzoek is een algemene beschrijving opgenomen van hoe de doelmatigheidsafweging plaatsvindt. In paragraaf 4.6 van het akoestisch onderzoek is vervolgens beschreven hoe voor het onderhavige besluit de doelmatigheidsafweging heeft plaatsgevonden en is de conclusie onderbouwd dat maatregelen hier niet doelmatig zijn. In de online viewer die te benaderen is via https://tinyurl.com/a2strijp zijn per woning de berekende geluidsbelastingen en de uitkomst van de vergelijking met de toetswaarde te raadplegen.	
9	Particulier	9.1	Afschermende maatregelen	Indiener meent dat de overschrijding van de geluidproductieplafonds kan worden weggenomen met geluidwerende en absorberende maatregelen langs het gehele traject.	Op basis van het wettelijke beoordelingskader voor het onderhavige besluit is het niet doelmatig om (extra) afschermende maatregelen in het onderhavige besluit op te nemen. Dit kader is gegeven in Afdeling 11.3.3. van de Wet milieubeheer. Hierin is voorgeschreven waar een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds aan moet voldoen. De hoofdlijnen hiervan zijn de volgende.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					In artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat de geluidsbelastingen op geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) 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 (met een ondergrens van 50 dB). Van dat voorschrift kan worden afgeweken als het niet mogelijk is om doelmatige maatregelen te treffen om de overschrijding weg te nemen. In artikel 11.29 van de Wet milieubeheer is aangegeven dat maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen niet getroffen hoeven te worden wanneer (vrij vertaald) de kosten voor die maatregelen niet in redelijke verhouding staan tot de verbetering van de geluidssituatie. In het Besluit geluid milieubeheer (hoofdstuk 6) en de Regeling geluid milieubeheer (paragraaf 4) is nader uitgewerkt hoe deze kosten-batenanalyse moet worden gemaakt. Het akoestisch onderzoek dat voor het onderhavige besluit is uitgevoerd, is conform Afdeling 11.3.3 van de Wet milieubeheer uitgevoerd. In paragraaf 2.8 van het akoestisch onderzoek is een algemene beschrijving opgenomen van hoe de doelmatigheidsafweging plaatsvindt. In paragraaf 4.6.1 van het akoestisch onderzoek is vervolgens voor het cluster Eindhoven Meerhoven, waarbinnen de woning van indiener ligt, beschreven hoe de doelmatigheidsafweging heeft plaatsgevonden. Hierin is de conclusie onderbouwd dat maatregelen voor dit cluster niet doelmatig zijn. In de online viewer die te benaderen is via https://tinyurl.com/a2strijp zijn per woning de berekende geluidsbelastingen en de uitkomst van de vergelijking met de toetswaarde te raadplegen.	

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		9.2	Stillere wegverharding	Indiener meent dat op de N2 een stillere asfaltlaag mogelijk is, namelijk een tweelaags ZOAB met een fijnere korrel.	In het geval er sprake is van een overschrijding van de toetswaarde (de geluidsbelasting die een geluidsgevoelig object ondervindt in de situatie dat de geluidproductieplafonds volledig worden benut, met een minimum van 50 dB) moeten aangewezen geluidbeperkende maatregelen worden afgewogen op hun financieel-akoestische doelmatigheid (zie ook reactie onder 9.1). Geluidbeperkende maatregelen die daarvoor zijn aangewezen zijn opgenomen in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer. Een verharding van tweelaags Zeer Open Asfaltbeton met een fijnere korrel (tweelaags ZOAB-fijn) is niet opgenomen in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer en wordt om die reden niet ingezet als maatregel om de geluidsbelasting te verlagen bij een overschrijding van de toetswaarde.	Nee
		9.3	Verlichting	Overigens merkt indiener op dat 70% van de verlichting langs het traject defect is en niet wordt gerepareerd.	Verlichting van rijkswegen is geen onderdeel van het afwegingskader bij een procedure tot het wijzigen van geluidproductieplafonds en maakt derhalve geen onderdeel uit van dit besluit. Desalniettemin kan worden gemeld dat Rijkswaterstaat in het najaar van 2023 is gestart met de uitvoering van repartiewerkzaamheden aan de verlichting op de Randweg Eindhoven. De werkzaamheden lopen door in 2024.	N.v.t.
10	Particulier	10.1	Doelmatigheid	Indiener vraagt op welke wijze de doelmatigheid van maatregelen is beoordeeld. Geluidschermen zullen immers de geluidsbelasting verlagen en plaatsing is technisch mogelijk.	De gevraagde beoordeling is gegeven in het rapport van het akoestisch onderzoek dat voor het onderhavige besluit is uitgevoerd. De beoordeling is gebaseerd op Afdeling 11.3.3. van de Wet milieubeheer. Hierin is voorgeschreven waar een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds aan moet voldoen. De hoofdlijnen van dit wettelijke beoordelingskader zijn de volgende. In artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat de geluidsbelastingen op geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) 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 (met een ondergrens van 50 dB).	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Van dat voorschrift kan worden afgeweken als het niet mogelijk is om doelmatige maatregelen te treffen om de overschrijding weg te nemen. artikel 11.29 van de Wet milieubeheer is aangegeven dat maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen niet getroffen hoeven te worden wanneer (vrij vertaald) de kosten voor die maatregelen niet in redelijke verhouding staan tot de verbetering van de geluidssituatie. In het Besluit geluid milieubeheer (hoofdstuk 6) en de Regeling geluid milieubeheer (paragraaf 4) is nader uitgewerkt hoe deze kosten-batenanalyse moet worden gemaakt. In paragraaf 2.8 van het akoestisch onderzoek is een algemene beschrijving opgenomen van hoe de doelmatigheidsafweging plaatsvindt. In paragraaf 4.6.3 van het akoestisch onderzoek is vervolgens beschreven hoe voor cluster Eindhoven Genderbeemd, waarbinnen de woning van indiener ligt, de doelmatigheidsafweging heeft plaatsgevonden en is de conclusie onderbouwd dat maatregelen hier niet doelmatig zijn. De extra kosten voor een maatregel die de overschrijdingen wegneemt zijn bijna een factor 90 hoger dan de extra geluidreductie die met die maatregel wordt bereikt. Die verhouding maakt de maatregel ondoelmatig. In de online viewer die te benaderen is via https://tinyurl.com/a2striip zijn per woning de berekende geluidsbelastingen en de uitkomst van de vergelijking met de toetswaarde te raadplegen.	
		10.2	Bomenkap	Indiener vindt dat onterecht geen rekening is gehouden met de recente kap van bomen langs de rijksweg.	Het is inderdaad zo dat de aanwezigheid van groen veelal zorgt voor een hoger gewaardeerde woonomgeving. De aan- of afwezigheid van groen heeft geen daadwerkelijk effect op de geluidsbelastingen op woningen. De aanwezigheid van bomen maskeert in sommige gevallen wel verkeersgeluid, maar speelt geen rol in de berekening van geluidsbelasting op woningen.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		10.3	Gevelmaat- regelen	Indiener is van mening dat gevelmaatregelen geen effect hebben wanneer ramen geopend zijn; indiener wijst er op dat ventilatie nodig is voor een gezond binnenklimaat.	Het klopt dat geluidwerende maatregelen alleen hun maximale effect hebben bij gesloten ramen en deuren, en dat een goede ventilatie nodig is voor een gezond binnenklimaat. Als geluidwerende maatregelen aan de woning nodig zijn om te voldoen aan de binnenwaarde wordt daarom altijd rekening gehouden met de vereiste ventilatie, zo nodig door geluiddempende ventilatievoorzieningen aan te brengen zoals een suskast. Wanneer incidenteel toch extra ventilatie is gewenst door middel van spuien (het tegenover elkaar openzetten van ramen en deuren voor een snelle ventilatie), is het niet nodig om dat zo lang te doen dat er teveel geluid in de woning zou komen. Spuien geeft al na een korte periode voldoende resultaat (de GGD schrijft 15 minuten per dag voor). Dat doet geen afbreuk aan de werkzaamheid van geluidwerende maatregelen.	Nee
11	Particulier	11.1	Stiller wegdek	Indiener bestrijdt dat op dit moment al het stilste type asfalt is toegepast.	Het bestaande asfalt is van het type tweelaags Zeer Open Asfaltbeton (tweelaags ZOAB). Er bestaat inderdaad een nog stiller asfaltmengsel: tweelaags Zeer Open Asfaltbeton met een kleinere korrelgrootte in de bovenste laag (tweelaags ZOAB-fijn). Om de volgende reden is echter niet overwogen om deze wegdekverharding in het onderhavige besluit op te nemen. In het geval er sprake is van een overschrijding van de toetswaarde (de geluidsbelasting die een geluidsgevoelig object ondervindt in de situatie dat de geluidproductieplafonds volledig worden benut, met een minimum van 50 dB) moeten aangewezen geluidbeperkende maatregelen worden afgewogen op hun financieel-akoestische doelmatigheid. Geluidbeperkende maatregelen die daarvoor zijn aangewezen zijn opgenomen in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer. Een verharding van tweelaags ZOAB-fijn is niet opgenomen in bijlage 3 van de Regeling geluid milieubeheer en wordt om die reden niet ingezet als maatregel om de geluidsbelasting te verlagen bij een overschrijding van de toetswaarde.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Van de aangewezen geluidbeperkende maatregelen die voor een besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds moeten worden afgewogen is tweelaags ZOAB dus het stilste type asfalt.	
		11.2	Geluidschermen doelmatig	Indiener geeft aan dat het aanbrengen van een zandwal langs een groot deel van de weg mogelijk en doelmatig is.	Op basis van het wettelijke beoordelingskader voor het onderhavige besluit is het niet doelmatig om (extra) afschermende maatregelen in het onderhavige besluit op te nemen. Dit kader is gegeven in Afdeling 11.3.3. van de Wet milieubeheer. Hierin is voorgeschreven waar een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds aan moet voldoen. De hoofdlijnen hiervan zijn de volgende. In artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat de geluidsbelastingen op geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) 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 (met een ondergrens van 50 dB). Van dat voorschrift kan worden afgeweken als het niet mogelijk is om doelmatige maatregelen te treffen om de overschrijding weg te nemen. In artikel 11.29 van de Wet milieubeheer is aangegeven dat maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen niet getroffen hoeven te worden wanneer (vrij vertaald) de kosten voor die maatregelen niet in redelijke verhouding staan tot de verbetering van de geluidssituatie. In het Besluit geluid milieubeheer (hoofdstuk 6) en de Regeling geluid milieubeheer (paragraaf 4) is nader uitgewerkt hoe deze kosten-batenanalyse moet worden gemaakt. Het akoestisch onderzoek dat voor het onderhavige besluit is uitgevoerd, is conform Afdeling 11.3.3 van de Wet milieubeheer uitgevoerd. In paragraaf 2.8 van het akoestisch onderzoek is een algemene beschrijving opgenomen van hoe de doelmatigheidsafweging plaatsvindt. In paragraaf 4.6 van het akoestisch onderzoek is vervolgens beschreven hoe voor het onderhavige besluit de doelmatigheidsafweging heeft plaatsgevonden en is de conclusie onderbouwd dat maatregelen hier niet doelmatig zijn.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					In de online viewer die te benaderen is via https://tinyurl.com/a2striip zijn per woning de berekende geluidsbelastingen en de uitkomst van de vergelijking met de toetswaarde te raadplegen. De woning van indiener ligt overigens op relatief grote afstand van de rijksweg. De geluidsbelasting op de woning is daarom met zekerheid lager dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Om die reden is voor deze woning geen waarde van de geluidsbelasting berekend in het akoestisch onderzoek.	
		11.3	Overschrijding op woningen	Indiener vindt het opvallend dat de overschrijding van de geluidsbelasting op vrijwel alle woningen precies 1 dB bedraagt.	De beschrijving van het onderzoek naar mogelijke overschrijdingen van de toetswaarde op woningen is opgenomen in paragrafen 4.4 en 4.5 van het akoestisch onderzoek. De toetswaarde is de geluidsbelasting bij een volledig benut geldend geluidproductieplafond, voor zover deze geluidsbelasting hoger is dan 50 dB. In andere gevallen is de toetswaarde 50 dB. De toetswaarde wordt bepaald als afgeronde waarde op een geheel getal. De geluidsbelasting op een woning in de toekomstige situatie wordt eveneens bepaald als afgeronde waarde op een geheel getal. Het verschil tussen deze afgeronde waarden van de geluidsbelastingen bepaalt of er in de toekomstige situatie sprake is van een overschrijding van de toetswaarde. In het geval dit verschil maar klein is (zoals hier het geval is) zal de uitkomst van het verschil 0 of 1 dB bedragen.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		11.4	Situatie geluidregister	Indiener geeft aan dat uit door indiener uitgevoerde metingen blijkt dat de geluidsbelasting meer dan 60 dB bedraagt. Indiener begrijpt daarom niet dat volgens het besluit de geluidsbelastingen bij volledige benutting van het geluidproductieplafond tussen de 50 en 54 dB liggen.	Geluidsbelastingen op woningen en andere geluidsgevoelige objecten betreffen een jaargemiddelde geluidsbelasting en worden uitgedrukt in de dosismaat L_{den}. Deze dosismaat wordt gehanteerd om de sterkte van het geluid van onder andere wegverkeer uit te drukken. De eenheid is dB (decibel). In de benaming van de dosismaat L_{den} staat de letter L voor Level, oftewel niveau, en de afkorting 'den' voor "day, evening, night" (dag, avond, nacht). Hiermee wordt aangegeven dat het L_{den} een gewogen energetisch jaargemiddelde is van de optredende geluidsniveaus in de dag-, avond- en nachtperiode, respectievelijk de perioden van 7 tot 19 uur, van 19 tot 23 uur, en van 23 tot 7 uur. De weging die in de berekening van het L_{den} wordt toegepast heeft twee aspecten: 1) er wordt in rekening gebracht dat de drie beoordelingsperioden niet even lang duren. In de weging telt daarom het geluidsniveau in de nachtperiode (8 uur) bijvoorbeeld twee keer zo zwaar mee als dat in de avondperiode (4 uur); 2) er worden voor de avond- en nachtperiode toeslagen op het optredende geluidsniveau gehanteerd, omdat geluid in de avond en nachtperiode extra hinderlijk is. Voor de avondperiode bedraagt deze toeslag 5 dB, voor de nachtperiode 10 dB. Omdat het L_{den} een jaargemiddelde geluidsbelasting betreft, kunnen er situaties optreden waarbij het momentane (gemeten) geluidsniveau hoger ligt dan het (berekende) gemiddelde geluidsniveau. Een kortstondige geluidmeting kan daarom niet zomaar worden vergeleken met de berekende waarde van het L_{den}. Als het gaat om de toetswaarde van de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten zoals woningen, komt daar nog bij dat deze moet worden berekend aan de hand van de brongegevens waarop de geldende geluidproductieplafonds zijn gebaseerd. Deze brongegevens zijn opgenomen in het geluidregister.	Nee

Nota van Antwoord – Wijziging geluidproductieplafonds - A2 Randweg Eindhoven

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Het betreft een combinatie van verkeerscijfers, snelheden, wegdekverhardingen, afscherpende voorzieningen en eventuele correctiefactoren die samen de waarde van de geldende geluidproductieplafonds bepalen. De geluidsbelasting op woningen die aan de hand van deze gegevens wordt berekend, is bepalend voor de toetswaarde op een woning. Omdat de combinatie van brongegevens zoals die in het geluidregister is opgenomen zich in de werkelijkheid vrijwel nooit zal voordoen, kan de waarde van de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geluidproductieplafond ook niet goed worden gemeten.	
12	Particulier	12.1	Bekendmaking	Indiener maakt bezwaar tegen de wijze van bekendmaking in het huis-aan-huisblad omdat vanwege nee/nee stickers dat niet overal wordt bezorgd. Bovendien zijn niet alle adressen aangeschreven, terwijl wel alle adressen overlast ervaren.	Het besluit is bekend gemaakt volgens artikel 3:11, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht. In dit artikel staat dat een besluit moet worden bekendgemaakt in de Staatscourant. De bekendmaking is op 6 april 2022 gepubliceerd in de Staatscourant. De bekendmaking in huis-aan-huisbladen is een niet-verplichte aanvulling op de publicatie in de Staatscourant. Rijkswaterstaat heeft enkel de bewoners van de 193 woningen aangeschreven waar de wijziging van de geluidproductieplafonds leidt tot een overschrijding van de toetswaarde. Voor de overige woningen leidt het besluit niet tot een toename van de (toekomstige) geluidsbelasting en bestond er dus geen aanleiding om deze aan te schrijven.	Nee
13	Particulier	13.1	Geen geluidscherm	Indiener merkt op dat er tussen de aansluiting van de Anthony Fokkerweg en het viaduct over het Beatrixkanaal geen geluidscherm staat.	Het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan de wijziging van de geluidproductieplafonds omvat de Randweg Eindhoven tussen de aansluitingen Eindhoven-centrum en Waalre. Voor een correcte berekening van de zogenaamde toetswaarde (de geluidsbelasting die een geluidsgevoelig object ondervindt in de situatie dat de geldende geluidproductieplafonds volledig worden benut, met een minimum van 50 dB) en de geluidsbelasting in de toekomstige situatie (2040) zijn in het geluidsmodel ook die delen van de Randweg Eindhoven en andere rijkswegen (en eventueel aanwezige geluidschermen) opgenomen die buiten het onderzochte deel van de Randweg Eindhoven liggen.	Nee

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Ten westen van de A2/N2 is tussen de aansluiting van de Anthony Fokkerweg en de aansluiting Eindhoven-centrum inderdaad geen sprake van een geluidscherm. Ook in het geluidmodel is hier geen geluidscherm opgenomen. Tussen de aansluiting Eindhoven-centrum en het viaduct over het Beatrixkanaal is wel een geluidscherm aanwezig. Dit geluidscherm is ook opgenomen in het geluidmodel. In paragraaf 4.6 van het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor het onderhavige besluit, is verwoord dat het aanbrengen van aanvullende afschermende maatregelen niet in aanmerking komt omdat deze niet doelmatig zijn. Specifiek voor de wijk Meerhoven is dit uitgewerkt in paragraaf 4.6.1 van het akoestisch onderzoek.	
14	Particulier	14.1	Verkeers modaliteit	Indiener vraagt zich af in welke mate de aanleg van de snelfietsroute HTCE - de Run van invloed is op de verkeersprognoses.	De standaard werkwijze voor Rijkswaterstaat om verkeersprognoses op te stellen maakt gebruik van het Nederlands Regionaal Model (NRM). Voor het akoestisch onderzoek ten behoeve van de wijziging van de geluidproductieplafonds langs de Randweg Eindhoven is het NRM2018 gehanteerd. De gegevens om dit NRM2018 te vullen zijn in 2017 verzameld, waarna in 2018 de verkeersprognoses zijn opgesteld. In 2017 was er nog geen sprake van een vastgesteld ontwerp voor de snelfietsroute HTCE - de Run. In het NRM2018 kon derhalve nog geen rekening worden gehouden met het effect van deze snelfietsroute HTCE - de Run op de verkeersprognoses. De gehanteerde verkeersprognoses voor het akoestisch onderzoek zijn opgenomen in bijlage B1b van het akoestisch onderzoek. Het betreft hier een verkeersprognose voor het jaar 2040, welke zijn verkregen uit het NRM2018, GE-scenario.	Nee

2. Lijst met gebruikte afkortingen

dB	-	decibel, de waarde waarin een geluidsniveau wordt uitgedrukt
L_{den}	-	Gemiddelde geluidsbelasting over een jaar op een woning of ander geluidsgevoelig object.
$L_{den,gpp}$	-	Gemiddelde geluidsbelasting over een jaar die op een woning heerst bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond.