

**Nota van beantwoording zienswijzen
ontwerpbesluit geluidproductieplafonds
nieuwe Randweg N656 Oud Vossemeer
26 mei 2026, Provinciaal Blad 2026,
nr 816142.**

Mei 2026

Behoort bij het ontwerpbesluit van het college van GS van 24 maart 2026, nr. 816142 en het voorstel aan Provinciale Staten 4 juni 2026 tot delegatie van geluidproductieplafonds nieuwe Randweg N656 Oud Vossemeer.

Nota van beantwoording zienswijzen

Bij het ontwerpbesluit geluidproductieplafonds nieuwe Randweg N656 Oud Vossemeer

Datum: 26 mei 2026

Auteur: Provincie Zeeland

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Op 24 maart 2026 hebben gedeputeerde staten het ontwerpbesluit geluidproductieplafonds nieuwe Randweg N656 Oud Vossemeer vastgesteld en besloten voor inspraak ter inzage te leggen. Het ontwerpbesluit heeft van 2 april tot en met 15 mei 2026 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. In deze Antwoordnota wordt gereageerd op de ingebrachte zienswijzen tegen het ontwerpbesluit geluidproductieplafonds nieuwe Randweg N656 Oud Vossemeer.

1.2 Indieners

Tegen dit ontwerpbesluit zijn twee zienswijzen ingebracht.

In het kader van de bescherming van persoonsgegevens op grond van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) worden de indieners van de zienswijzen aangeduid als genummerde indiener en zijn adresgegevens geanonimiseerd.

De indieners van de zienswijzen zijn:

- 1 Indiener zienswijze 1.
- 2 Indiener zienswijze 2.

De termijn voor de indiening van de zienswijzen verliep op 15 mei 2026¹. Alle indieners hebben tijdig een zienswijze ingediend en zijn dan ook ontvankelijk in hun zienswijze.

Verder zijn alle indieners aan te merken als belanghebbenden als bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Als belanghebbende zijn zij ontvankelijk in hun zienswijzen.

1.3 Beoordeling zienswijzen

De zienswijzen zijn beoordeeld en zullen niet worden gevolgd. Dat betekent dat het ontwerpbesluit geluidproductieplafonds nieuwe Randweg N656 Oud Vossemeer niet zal worden gewijzigd. Voor de motivering van het antwoord op de zienswijzen wordt verwezen naar de hieronder opgenomen paragrafen. Omdat de twee ingediende zienswijzen zien op dezelfde gronden, is in deze Antwoordnota volstaan met één antwoord (onder 2.3).

¹ [Provinciaal blad 2026, 5680 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen](#)

2 Zienswijzen

2.1 Indiener zienswijze 1

In de zienswijzeprocedure heeft indiener zienswijze 1 het volgende naar voren gebracht:

Grond 1 – De geluidbelasting op woningen langs de randweg overschrijdt de standaardwaarde; de maatregel die de overschrijding wegneemt wordt niet volledig uitgevoerd.

Het geluid van de nieuwe provinciale weg op de bestaande woning aan de is hoger dan 50 dB en overschrijdt hiermee de standaardwaarde voor provinciale wegen.

Voor de nieuwe Randweg in Oud-Vossemeer geldt dat de standaardwaarde voor provinciale wegen niet meer wordt overschreden ter hoogte van , indien gebruik wordt gemaakt van geluid reducerend asfalt van het type SMA/NL8 G+. Op de rotonde zelf wordt, vanwege de draaibewegingen van motorvoertuigen, gebruik gemaakt van het sterkere asfalttype SMA 0/8.

De conclusie dat wordt voldaan aan de standaardwaarde van 50 dB is derhalve volledig afhankelijk van de toepassing van stil asfalt op de rotonde.

Indiener stelt dat op de rotonde in werkelijkheid **rammelstroken** worden aangebracht in plaats van stil asfalt van het type SMA 0/8. Rammelstroken zijn een geprofileerde rijbaanmarkering die juist een hogere geluidemissie veroorzaken dan stil asfalt. De in het akoestisch onderzoek opgenomen bronmaatregel wordt bij de rotonde dan ook niet gerealiseerd. Dit betekent dat de werkelijke geluidbelasting ter plaatse van de nabijgelegen woningen hoger zal zijn dan de berekende (ca.) 50 dB.

Grond 2 – De GPP-waarden zijn gebaseerd op onjuiste invoergegevens.

Ten behoeve van het omgevingsplan is door Rho Adviseurs een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het door Rho Adviseurs opgestelde akoestisch rekenmodel is als basis gebruikt voor het GPP-model.

Volgens de toepasselijke regelgeving dient voor het wegdektype aansluiting te worden gezocht bij de in de relevante tabel genoemde wegdektypes. SMA NL8G+ komt niet in die lijst voor, daarom is voor die wegvakken waar dit in het model van Rho is toegepast, aansluiting gezocht bij akoestisch geoptimaliseerd SMA.

De door de provincie vastgestelde GPP-waarden zijn derhalve berekend op basis van een geluid reducerend wegdektype op de rotonde. Nu in werkelijkheid rammelstroken worden toegepast op de rotonde, zijn de invoergegevens van de GPP-berekening onjuist. De vastgestelde plafondwaarden weerspiegelen niet de werkelijke geluidproductie van de weg en zijn daarmee niet representatief voor de feitelijke situatie.

Verder is het model Rho Adviseurs en/of de GPP berekening sterk vereenvoudigd. Onder meer geldt: dat de hoogte van alle objecten gelijk is gehouden. De rotonde ontbreekt als het gaat om het alignement van de weg (o.a. bochten en rechte stukken zijn buiten beschouwing gelaten, zie plattegrond bij GPP berekening). Er wordt uitgegaan van een lagere snelheid op de rotonde, maar niet met geluid door afremmend en optrekkend verkeer.

Er is geen enkele veiligheidsmarge ingebouwd. Dit betekent dat elke afwijking van de in het model aangenomen omstandigheden — zoals het niet toepassen van het correcte asfalttype op de rotonde — direct leidt tot een overschrijding van de standaardwaarde.

Voorts geldt dat het gecumuleerde en gezamenlijke geluid in het akoestisch onderzoek buiten beschouwing is gelaten. Nu de asfaltmaatregel ter plaatse van de rotonde niet wordt gerealiseerd en in werkelijkheid rammelstroken worden toegepast, is de grondslag voor het achterwege laten van de cumulatiebeoordeling komen te vervallen. Ingevolge de toepasselijke instructieregels dient bij overschrijding van de standaardwaarde het gecumuleerde geluid te worden beoordeeld op aanvaardbaarheid. Indiener verzoekt de provincie dan ook om, bij een herberekening op basis van de werkelijke wegdeksoorten, tevens het gecumuleerde geluid (provinciale weg én gemeenteweg) te beoordelen. Rho Adviseurs beveelt dit overigens zelf ook aan (pagina 18, laatste alinea). "Het rapport van Rho Adviseurs heeft als status "Concept". Dit roept de vraag op of een conceptrapport als voldoende grondslag kan dienen voor de definitieve vaststelling van GPP's door de provincie.

Grond 3 – De maatregel is niet juridisch geborgd.

Het voorzien van de asfaltmaatregel is een onderdeel van het plan. Het bepalen van het gecumuleerde en gezamenlijke geluid is daarmee niet aan de orde.

De gehele conclusie dat het geluid aanvaardbaar is, is daarmee voorwaardelijk: zij valt of staat met de daadwerkelijke uitvoering van de geluid reducerende asfaltmaatregel op de gehele nieuwe randweg, inclusief de rotonde. Nu ter plaatse van de rotonde rammelstroken worden toegepast en de berekening bovendien sterk vereenvoudigd is (zie verder gronden 1 en 2), is de maatregel niet volledig uitgevoerd en is de juridische grondslag voor de conclusie "aanvaardbaar geluid" komen te vervallen.

Grond 4 – Andere maatregelen zijn ten onrechte buiten beschouwing gelaten

Andere bron- en overdrachtsmaatregelen, zoals het verder verlagen (lager en over een langer stuk weg) van de snelheid, het plaatsen van een geluidwal en het verplaatsen van de rotonde, zijn in het onderzoek buiten beschouwing gelaten. Hiervoor is (nu) geen motivering gegeven

Geluid afschermende aarden wallen en/of schermen zijn niet binnen het plangebied gelegen.

Nu de aangenomen asfaltmaatregel bij de rotonde niet wordt gerealiseerd, is het geluid op nabijgelegen woningen hoger dan aanvaardbaar. Indiener verzoekt de provincie te onderzoeken of alsnog aanvullende maatregelen — zoals het plaatsen van een geluidswal of -scherm, dan wel aanpassing van het wegontwerp bij de rotonde — moeten worden opgenomen ter beperking van de geluidbelasting.

4. Verzoek

Op grond van het voorgaande verzoekt indiener Gedeputeerde Staten:

1. De ingediende zienswijze gegrond te verklaren;
2. Een herberekening van de GPP-waarden te laten uitvoeren waarbij de werkelijk toe te passen wegdeksoorten worden ingevoerd, inclusief de akoestische effecten van de rammelstroken en andere zaken met betrekking tot de rotonde;
3. Het gecumuleerde geluid (provinciale weg én gemeenteweg ter plaatse van de rotonde) alsnog te beoordelen op aanvaardbaarheid, nu de grondslag voor het achterwege laten van deze beoordeling — te weten de veronderstelling dat met de asfaltmaatregel aan de standaardwaarde wordt voldaan — is komen te vervallen.

4. Aanvullende geluidbeperkende maatregelen te onderzoeken en, indien de herberekening daartoe aanleiding geeft, voor te schrijven in het definitieve GPP-besluit, zodat de geluidbelasting op nabijgelegen woningen binnen de standaardwaarde van 50 dB Lden blijft;
5. De GPP-waarden niet definitief vast te stellen dan nadat een correcte herberekening heeft plaatsgevonden.

2.2 Indiener zienswijze 2

In de zienswijzeprocedure heeft indiener zienswijze 2 het volgende naar voren gebracht:

Grond 1 – De geluidbelasting op woningen langs de randweg overschrijdt de standaardwaarde; de maatregel die de overschrijding wegneemt wordt niet volledig uitgevoerd.

Het geluid van de nieuwe provinciale weg op de bestaande woning aan het _____ is hoger dan 50 dB en overschrijdt hiermee de standaardwaarde voor provinciale wegen.

Voor de nieuwe Randweg in Oud-Vossemeer geldt dat de standaardwaarde voor provinciale wegen niet meer wordt overschreden ter hoogte van _____, indien gebruik wordt gemaakt van geluid reducerend asfalt van het type SMA/NL8 G+. Op de rotonde zelf wordt, vanwege de draaibewegingen van motorvoertuigen, gebruik gemaakt van het sterkere asfalttype SMA 0/8.

De conclusie dat wordt voldaan aan de standaardwaarde van 50 dB is derhalve volledig afhankelijk van de toepassing van stil asfalt op de rotonde.

Indiener stelt dat op de rotonde in werkelijkheid **rammelstroken** worden aangebracht in plaats van stil asfalt van het type SMA 0/8. Rammelstroken zijn een geprofileerde rijbaanmarkering die juist een hogere geluidemissie veroorzaken dan stil asfalt. De in het akoestisch onderzoek opgenomen bronmaatregel wordt bij de rotonde dan ook niet gerealiseerd. Dit betekent dat de werkelijke geluidbelasting ter plaatse van de nabijgelegen woningen hoger zal zijn dan de berekende (ca.) 50 dB.

Tevens als er precies voldaan zou worden aan de standaardwaarde van 50 dB bij onze achtergevel mag volgens het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (voorheen Bouwbesluit) de binnenwaarde in een woning maximaal 36 dB bedragen. Hiervoor wordt normaliter uitgegaan van een gevelreductie van circa 20 dB bij een reguliere nieuwbouwwoning.

Onze situatie wijkt echter af:

- De serre aan de achterzijde heeft aanzienlijk minder geluidreductie dan een standaardgevel, daarbij is de woning geen nieuwbouwwoning, maar een woning 40 jaar oud.
- Bij een gevelbelasting op de achterkant van de woning van 50 dB is het niet aannemelijk dat de binnenwaarde van 36 dB wordt gehaald.

In de huidige situatie wordt wél voldaan aan de binnenwaarde; in de nieuwe situatie niet meer

Grond 2 – De GPP-waarden zijn gebaseerd op onjuiste invoergegevens.

Ten behoeve van het omgevingsplan is door Rho Adviseurs een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het door Rho Adviseurs opgestelde akoestisch rekenmodel is als basis gebruikt voor het GPP-model.

Volgens de toepasselijke regelgeving dient voor het wegdektype aansluiting te worden gezocht bij de in de relevante tabel genoemde wegdektypes. SMA NL8G+ komt niet in die lijst voor, daarom is voor die wegvakken waar dit in het model van Rho is toegepast, aansluiting gezocht bij akoestisch geoptimaliseerd SMA.

De door de provincie vastgestelde GPP-waarden zijn derhalve berekend op basis van een geluid reducerend wegdektype op de rotonde. Nu in werkelijkheid rammelstroken worden toegepast op de rotonde, zijn de invoergegevens van de GPP-berekening onjuist. De vastgestelde plafondwaarden

weerspiegelen niet de werkelijke geluidproductie van de weg en zijn daarmee niet representatief voor de feitelijke situatie.

Verder is het model Rho Adviseurs en/of de GPP-berekening sterk vereenvoudigd. Onder meer geldt: dat de hoogte van alle objecten gelijk is gehouden. De rotonde ontbreekt als het gaat om het alignement van de weg (o.a. bochten en rechte stukken zijn buiten beschouwing gelaten, zie plattegrond bij GPP-berekening). Er wordt uitgegaan van een lagere snelheid op de rotonde, maar niet met geluid door afremmend en optrekkend verkeer.

Er is geen enkele veiligheidsmarge ingebouwd. Dit betekent dat elke afwijking van de in het model aangenomen omstandigheden — zoals het niet toepassen van het correcte asfalttype op de rotonde — direct leidt tot een overschrijding van de standaardwaarde.

Voorts geldt dat het gecumuleerde en gezamenlijke geluid in het akoestisch onderzoek buiten beschouwing is gelaten. Nu de asfaltmaatregel ter plaatse van de rotonde niet wordt gerealiseerd en in werkelijkheid rammelstroken worden toegepast, is de grondslag voor het achterwege laten van de cumulatiebeoordeling komen te vervallen. Ingevolge de toepasselijke instructieregels dient bij overschrijding van de standaardwaarde het gecumuleerde geluid te worden beoordeeld op aanvaardbaarheid. Indiener verzoekt de provincie dan ook om, bij een herberekening op basis van de werkelijke wegdeksoorten, tevens het gecumuleerde geluid (provinciale weg én gemeenteweg) te beoordelen. Rho Adviseurs beveelt dit overigens zelf ook aan (pagina 18, laatste alinea). "Het rapport van Rho Adviseurs heeft als status "Concept". Dit roept de vraag op of een conceptrapport als voldoende grondslag kan dienen voor de definitieve vaststelling van GPP's door de provincie.

Grond 3 – De maatregel is niet juridisch geborgd.

Het voorzien van de asfaltmaatregel is een onderdeel van het plan. Het bepalen van het gecumuleerde en gezamenlijke geluid is daarmee niet aan de orde.

De gehele conclusie dat het geluid aanvaardbaar is, is daarmee voorwaardelijk: zij valt of staat met de daadwerkelijke uitvoering van de geluid reducerende asfaltmaatregel op de gehele nieuwe randweg, inclusief de rotonde. Nu ter plaatse van de rotonde rammelstroken worden toegepast en de berekening bovendien sterk vereenvoudigd is (zie verder gronden 1 en 2), is de maatregel niet volledig uitgevoerd en is de juridische grondslag voor de conclusie "aanvaardbaar geluid" komen te vervallen.

Grond 4 – Andere maatregelen zijn ten onrechte buiten beschouwing gelaten

Andere bron- en overdrachtsmaatregelen, zoals het verder verlagen (lager en over een langer stuk weg) van de snelheid, het plaatsen van een geluidwal en het verplaatsen van de rotonde, zijn in het onderzoek buiten beschouwing gelaten. Hiervoor is (nu) geen motivering gegeven

Geluid afschermende aarden wallen en/of schermen zijn niet binnen het plangebied gelegen.

Nu de aangenomen asfaltmaatregel bij de rotonde niet wordt gerealiseerd, is het geluid op nabijgelegen woningen hoger dan aanvaardbaar. Indiener verzoekt de provincie te onderzoeken of alsnog aanvullende maatregelen — zoals het plaatsen van een geluidwal of -scherm, dan wel aanpassing van het wegontwerp bij de rotonde — moeten worden opgenomen ter beperking van de geluidbelasting.

4. Verzoek

Op grond van het voorgaande verzoekt indiener Gedeputeerde Staten:

1. De ingediende zienswijze gegrond te verklaren;

2. Een herberekening van de GPP-waarden te laten uitvoeren waarbij de werkelijk toe te passen wegdeksoorten worden ingevoerd, inclusief de akoestische effecten van de rammelstroken en andere zaken met betrekking tot de rotonde;
3. Het gecumuleerde geluid (provinciale weg én gemeenteweg ter plaatse van de rotonde) alsnog te beoordelen op aanvaardbaarheid, nu de grondslag voor het achterwege laten van deze beoordeling — te weten de veronderstelling dat met de asfaltmaatregel aan de standaardwaarde wordt voldaan — is komen te vervallen.
4. Aanvullende geluidbeperkende maatregelen te onderzoeken en, indien de herberekening daartoe aanleiding geeft, voor te schrijven in het definitieve GPP-besluit, zodat de geluidbelasting op nabijgelegen woningen binnen de standaardwaarde van 50 dB Lden blijft.
5. Nader onderzoek naar de gevolgen van de mogelijke overstijgen geluidsbelasting binnen i.v.m. de verhoogde geluidsbelasting achtergevel inclusief serre.
6. De GPP-waarden niet definitief vast te stellen dan nadat een correcte herberekening heeft plaatsgevonden.

2.3 Antwoorden op zienswijze 1 en 2

Grond 1

In het akoestisch onderzoek is op de doorgaande weg uitgegaan van stil asfalt van het type SMA-NL8G+, dit type wegdek valt onder de verzamelnaam “akoestisch geoptimaliseerd SMA”. Op de rotonde vinden veel meer rem- en zijwaartse bewegingen plaats waardoor dit asfalt kapot kan gaan. Daarom wordt op de rotonde SMA 0/8 (ook wel SMA-NL8) aangebracht. Dit wegdek is nog steeds iets stiller dan gewoon asfalt maar is beter bestand tegen zijwaartse bewegingen.

*De rammelstrook maakt **geen deel** uit van de rijbaan maar, ligt in het hart en aan de rand van de rotonde. Een rammelstrook is bedoeld als een maatregel om de snelheid te beperken en verkeersveiligheid te borgen. Alleen in uitsluitende gevallen/situaties, zoals bijvoorbeeld bij uitzonderlijk transport, kan het voorkomen dat vrachtwagens over de rammelstroken rijden.*

Om verwarring te voorkomen hanteren wij geen “rammelstrook” in de rotonde maar een “overrijdbaar deel van het middeneiland” van de rotonde. Dit is een vlakke asfaltverharding dat iets hoger ligt (8cm) dan de rijstrook van de rotonde. Door dit hoogteverschil ontmoedig je het verkeer dat hier gebruik van wil maken. Door het toepassen van asfalt in plaats van klinkers of betonblokken (rammelstrook) geeft dit geen trillingen en extra geluid naar de omgeving.

Het beoordelen van de binnenwaarde geldt alleen wanneer een hogere waarde dan de standaardwaarde wordt toegestaan. Omdat het geluid 50 dB L_{den} is, is dit conform de eisen uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) niet nodig.

Deze gronden leiden niet tot aanpassing van het ontwerpbesluit geluidproductieplafonds nieuwe Randweg N656 Oud Vossemeer.

Grond 2

In het akoestisch onderzoek is op de doorgaande weg uitgegaan van stil asfalt van het type SMA-NL8G+, dit type wegdek valt onder de verzamelnaam “akoestisch geoptimaliseerd SMA”. Het wegdektype SMA-NL8G+ is een SMA dat geoptimaliseerd is voor geluidreductie.

Er worden geen rammelstroken op de rijbaan aangelegd, maar deze liggen langs de rijbaan van de rotonde in het kader van de verkeersveiligheidsveiligheid en dienen als snelheidsbeperking. De rijbaan van de rotonde wordt uitgevoerd met een stil asfalt van het type SMA 0/8.

Het klopt dat het model voor de GPP berekeningen is vereenvoudigd ten opzichte van het model van Rho Adviseurs, dit komt omdat voor de GPP berekening een andere rekenmethode (bijlage IVg Omgevingsregeling) is voorgeschreven. Onduidelijk is wat verder bedoeld wordt met de opmerking ‘De rotonde ontbreekt als het gaat om het alignment van de weg (o.a. bochten en rechte stukken zijn buiten beschouwing gelaten, zie plattegrond bij GPP berekening)’. In zowel het model van Rho Adviseurs als het model van de GPP berekening is wel degelijk rekening gehouden met de ligging/alignment van de weg en de rotonde. De toeslag voor optrek geluid wordt beschreven in het meet- en rekenvoorschrift bijlage IVE uit de Omgevingsregeling artikel 2.5. In dit artikel wordt gesteld dat een optrektoeslag alleen wordt gehanteerd als de snelheid ten minste wordt gehalveerd. De maximum rijsnelheid op de weg is 60 km/u en de modelsnelheid op de rotonde is 40 km/u. Er is dus geen noodzaak tot het opnemen van een toeslag.

In het onderzoek zijn de verkeersprognoses voor het jaar 2040 gehanteerd. Hiermee is de geluidtoename door verkeersgroei opgenomen in de beschikbare ruimte. Op basis van deze prognoses worden ook de geluidproductieplafonds vastgesteld. Vanaf 2027 is de Provincie Zeeland verplicht deze jaarlijks te monitoren. Wanneer de in dit onderzoek bepaalde geluidruimte (zoals u schrijft de veiligheidsmarge) op is moet de Provincie Zeeland verplicht maatregelen onderzoeken. Hiermee is de Provincie Zeeland gebonden aan de maximale verkeersprognose en het treffen van de beschreven maatregelen.

De in het besluit voorgestelde maatregelen worden nog steeds toegepast (de rammelstrook maakt geen deel uit van de rijbaan), waarmee er geen sprake is van afwijking van de uitgangspunten. Er hoeft daarom ook geen herberekening en cumulatiebeoordeling plaats te vinden.

Deze gronden leiden niet tot aanpassing van het ontwerpbesluit geluidproductieplafonds nieuwe Randweg N656 Oud Vossemeer.

Grond 3

Het treffen van geluid reducerende asfaltmaatregelen: is op twee manieren geborgd:

- Deze maatregelen (stil asfalt op de weg en op de rotonde) zijn onderdeel van het besluit, daarmee heeft de Provincie Zeeland zichzelf opgelegd de maatregelen uit te voeren. Als de Provincie Zeeland de maatregelen niet uitvoert kan zij in gebreke worden gesteld.*
- Met het opnemen van de maatregelen in de GPP-systematiek en de borging in het geluidregister verplicht de Provincie Zeeland zich tot het jaarlijks monitoring (d.w.z. berekenen) van de geluidproductie van de wegen. Wanneer de maatregel niet uitgevoerd wordt en direct na aanleg een overschrijding van het geluidproductieplafond wordt waargenomen, is de Provincie Zeeland verplicht maatregelen te onderzoeken en waar mogelijk te treffen.*

Deze gronden leiden niet tot aanpassing van het ontwerpbesluit geluidproductieplafonds nieuwe Randweg N656 Oud Vossemeer.

Grond 4

Afdeling 3.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) stelt de eisen over hoe het akoestisch onderzoek ingestoken moet worden. Artikel 3.35 lid 5 Bkl stelt dat de Provincie primair maatregelen aan de bron moet treffen. Het verlagen van de rijsnelheid is niet realistisch, hiermee wordt de “prikkel” om de nieuwe ringweg te nemen weggelaten. Daarnaast is een maximumsnelheid lager dan 60 km/u buiten de bebouwde kom niet te handhaven. Het is dan ook niet te verwachten dat de gemiddelde rijsnelheid lager dan 60 km/u zal zijn. Het rekenen met een lagere snelheid levert dan enkel een “papieren waarheid” op.

Geluidwallen en/of -schermen vallen onder overdrachtsmaatregelen. Deze zijn niet onderzocht omdat met wegdekmaatregelen voldoende geluidreductie behaald wordt om te voldoen aan de standaardwaarde.

De in het besluit voorgestelde maatregelen worden nog steeds toegepast (de rammelstrook maakt geen deel uit van de rijbaan), waarmee er geen sprake is van afwijking van de uitgangspunten. Er is dus geen aanleiding om de maatregelafweging opnieuw te doen.

Deze gronden leiden niet tot aanpassing van het ontwerpbesluit geluidproductieplafonds nieuwe Randweg N656 Oud Vossemeer.

Antwoord op de verzoeken

- 1 *De ingediende zienswijze is ongegrond.*
 - 2 *De in de onderzoeken en in het ontwerpbesluit beschreven maatregelen: te weten stil asfalt op de weg en op de rotonde, worden getroffen. De rammelstroken, “overrijdbaar deel van het middeneiland” van de rotonde, maken geen onderdeel uit van de rijbaan op de rotonde en hoeven daarom ook niet (wettelijk) beschouwd te worden.*
 - 3 *De conclusie dat sprake is van “aanvaardbaar geluid” is niet komen te vervallen. Er wordt namelijk voldaan aan de standaardwaarde van 50 dB. Er is daarom ook geen aanleiding tot actualisatie van het onderzoek en geen reden tot beoordeling cumulatief geluid op grond van artikel 5.38 Bkl.*
 - 4 *Er is geen aanleiding om nu aanvullende of andere maatregelen te treffen of tot actualisatie van het onderzoek over te gaan, omdat voldaan wordt aan de standaardwaarde van 50 dB.*
 - 5 *Op grond van artikel 5.39 Bkl hoeft het geluid in de woning niet onderzocht te worden indien het geluid voldoet aan de standaardwaarde.*
Ten overvloed kan gemeld worden dat het college van gedeputeerde staten jaarlijks de monitoringsresultaten openbaar maakt, alsook het vijfjaarlijkse monitoringsverslag. Deze informatie betreft in ieder geval:
 - *De monitoring van de geluidproductieplafonds;*
 - *Eventuele overschrijdingen en de hoogte daarvan;*
 - *Ee wijze waarop overschrijdingen worden opgeheven;*
 - *Aanpassingen van geluidproductieplafonds en de motivering daarbij.*
- Mocht uit de monitoring een overschrijding van de geluidproductieplafonds blijken, dan is de Provincie Zeeland gehouden om op grond van bovenstaande passende maatregelen te treffen. Dit is nu echter niet aan de orde.*
- 6 *De asfaltmaatregelen ‘stil asfalt op de weg en op de rotonde’ worden, anders dan indieners suggereren, wel degelijk genomen. Zoals reeds eerder aangegeven voldoen deze maatregelen aan de wettelijke voorschriften en aan de standaardwaarde van 50 dB. Er is daarom geen reden voor een herberekening en/of om de vaststelling van de geluidproductieplafonds uit te stellen.*

Conclusie

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het ontwerpbesluit geluidproductieplafonds nieuwe Randweg N656 Oud Vossemeer.