



beschikking

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Steinhagensweg 2d
3446 GP WOERDEN
Postbus 97
3440 AB WOERDEN

Contactpersoon

Dhr. ir. W. Soede

T 0348 - 487 450
bsv@meursgeluid.nl

Projectnummer

669.033.00

Datum	12 november 2024
Nummer	IenW/BSK-2024/32999
Betreft	Besluit vaststelling saneringsplan en verlaging geluidproductieplafonds
Programma	Meerjarenprogramma Geluidsanering - Spoorwegen
Project	Saneringsplan F2-05, gemeenten Best, Groningen, Het Hogeland, Midden-Groningen, Oirschot en Oisterwijk (Fase 2)
Bijlage(n)	6

Met dit besluit reageer ik op de brief van 25 oktober 2024 met kenmerk P20160169-1467211043-36130, waarmee ProRail mij verzoekt het saneringsplan 'F2-05' vast te stellen en de geluidproductieplafonds op referentiepunten te verlagen voor gedeelten van het spoor in de gemeenten Best, Groningen, Het Hogeland, Midden-Groningen en Oisterwijk. Enkele spoorgedeelten in de gemeente Best grenzen aan de gemeente Oirschot. Het saneringsplan is onderdeel van het Meerjarenprogramma Geluidsanering Spoor (MJPG).

BESLUIT VASTSTELLEN SANERINGSPLAN

Artikel 1 (Vaststelling saneringsplan)

Gelet op artikel 11.60, eerste lid, van de Wet milieubeheer stel ik het saneringsplan 'F2-05' van 18 oktober 2024 vast. Het saneringsplan heeft betrekking op de spoorgedeelten zoals weergegeven in bijlage 1 bij dit besluit.

Artikel 2 (Geluidbeperkende maatregelen)

De maatregelen die ingevolge de vaststelling van het saneringsplan zullen worden getroffen zijn opgenomen in bijlage 2 bij dit besluit. Voor de bronmaatregelen geldt dat deze getroffen dienen te zijn uiterlijk 7 jaar na het onherroepelijk worden van dit besluit.

Artikel 3 (Geluidwerende maatregelen)

Het saneringsplan heeft betrekking op 117 saneringsobjecten. Het gaat daarbij om 116 woningen en de ligplaats voor een woonschip. Deze objecten zijn opgenomen in de tabel in bijlage 3 bij dit besluit. Voor de 35 woningen waarop de geluidsbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond na het treffen van de in artikel 3 opgenomen maatregelen hoger is dan 65 dB, onderzoekt ProRail met toepassing van artikel 11.64 van de Wet milieubeheer de noodzaak tot het treffen van geluidwerende maatregelen. In de tabel in bijlage 3 bij dit besluit is aangegeven welke woningen dit betreft.

Artikel 4 (Kadastrale registratie)

Gelet op artikel 11.65, tweede lid van de Wet milieubeheer zend ik voor 6 saneringsobjecten (5 woningen en een ligplaats voor een woonschip) waarop de geluidsbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond na het treffen van de in artikel 2 opgenomen maatregelen de waarde van 70 dB overschrijdt, een afschrift van dit besluit aan het Kadaster. In de tabel in bijlage 3 bij dit besluit is aangegeven welke woningen dit betreft.

Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaai

Datum

12 november 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

BESLUIT VERLAGING GELUIDPRODUCTIEPLAFONDS

Artikel 5 (Verlaging geluidproductieplafonds)

Gelet op artikel 11.63, eerste lid, en artikel 11.28 van de Wet milieubeheer besluit ik tot verlaging van geluidproductieplafonds op de referentiepunten, gelegen langs gedeelten van de spoorweg in de gemeenten Best, Groningen, Het Hogeland, Midden-Groningen, Oirschot en Oisterwijk. De geluidproductieplafonds worden gewijzigd, zoals opgenomen in bijlage 4 bij dit besluit. De ligging van de referentiepunten is weergegeven op de kaarten in bijlage 5.

Artikel 6 (Opschortende werking)

Gelet op artikel 11.63, derde lid, van de Wet milieubeheer wordt de werking van artikel 6 opgeschort gedurende de in artikel 3 genoemde termijn, of tot de dag dat ik heb medegedeeld dat de in bijlage 2 bij dit besluit genoemde maatregelen ten genoegen van het bevoegd gezag zijn getroffen wanneer deze dag valt binnen de in artikel 3 genoemde termijn.

WETTELIJK KADER

Overgangsrecht Aanvullingswet geluid Omgevingswet

Op grond van artikel 3.3, tweede 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 11.56, eerste lid, van die wet ingediend verzoek om vaststelling van een saneringsplan, totdat het besluit tot vaststelling van dit saneringsplan onherroepelijk is.

Op grond van artikel 3.3, tweede lid, aanhef en onder c, van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet blijft Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer van toepassing op een op grond van artikel 11.63, eerste lid, van die wet ingediend verzoek tot verlaging van geluidproductieplafonds, totdat het besluit tot verlaging van geluidproductieplafonds onherroepelijk is.

Op grond van artikel 3.3, tweede lid, aanhef en onder d, van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet blijft Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer van toepassing op de in saneringsplannen opgenomen saneringsmaatregelen en de eventuele geluidwerende maatregelen, totdat deze maatregelen getroffen zijn.

Sanering

Ingevolge artikel 11.56 van de Wet milieubeheer moet de beheerder van een weg of spoorweg, waarvoor geluidproductieplafonds gelden (hierna rijksweg respectievelijk hoofdspoorweg genoemd) uiterlijk 31 december 2023 de minister verzoeken een saneringsplan vast te stellen.

Het derde lid bevat de minimale eisen waaraan het verzoek moet voldoen, welke zijn aangevuld in artikel 39 van het Besluit geluid milieubeheer. Op grond van artikel 11.60, eerste lid, van de Wet milieubeheer wordt het saneringsplan vastgesteld door de minister.

Het vast te stellen saneringsplan heeft betrekking op saneringsobjecten. De saneringsobjecten staan omschreven in artikel 11.57, eerste lid, van de Wet milieubeheer en omvatten 3 categorieën.

1. Woningen en andere geluidsgevoelige objecten die op grond van artikel 88 van de Wet geluidhinder, zoals dat luidde voor 1 januari 2007, of artikel 4.17 van het Besluit geluidhinder tijdig bij de minister zijn gemeld, voor zover deze nog niet zijn gesaneerd, en de geluidsbelasting vanwege een hoofdspoorweg bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 65 dB (categorie A-saneringsobjecten).
2. Woningen en in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, waarvan de geluidsbelasting vanwege een hoofdspoorweg bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 70 dB (categorie B-saneringsobjecten).
3. Woningen en in een bestemmingsplan opgenomen ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens, die langs bij algemene maatregel van bestuur genoemde delen van hoofdspoorwegen liggen en waarvan de geluidsbelasting vanwege hoofdspoor- of rijkswegen bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds hoger is dan 60 dB (categorie C-saneringsobjecten).

In het saneringsplan wordt er ingevolge artikel 11.59 van de Wet milieubeheer naar gestreefd om met de inzet van doelmatige maatregelen de geluidsbelasting vanwege hoofdspoorwegen op de gevels van saneringsobjecten te beperken tot 65 dB. Bij saneringsobjecten die behoren tot categorie C geldt dat ernaar wordt gestreefd om met de inzet van doelmatige maatregelen de geluidsbelasting op de gevels minimaal 5 dB te reduceren ten opzichte van de geluidsbelasting bij geheel benut geluidproductieplafond of tot 65 dB (vanwege hoofdspoorwegen) dan wel 60 dB (vanwege rijkswegen) als dat een lagere geluidsbelasting is. Indien een saneringsobject in meer dan één categorie valt, is de laagst geldende streefwaarde op grond van de toepasselijke categorieën van toepassing op die woning.

Ingevolge het derde lid van artikel 11.60 van de Wet milieubeheer geeft de minister aan binnen hoeveel tijd na het onherroepelijk worden van het vaststellingsbesluit van het saneringsplan de saneringsmaatregelen uit het besluit getroffen moeten worden. Als de saneringsmaatregelen leiden tot een verlaging van de geluidsbelasting op de betrokken saneringsobjecten, worden de geluidproductieplafonds ingevolge artikel 11.63 van de Wet milieubeheer verlaagd overeenkomstig het geluideffect van die maatregelen, zodra deze daadwerkelijk zijn getroffen of de gestelde termijn is verstreken.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
12 november 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

Voor de saneringsobjecten die na vaststelling van het saneringsplan en na eventuele verlaging van de geluidproductieplafonds een hogere geluidsbelasting bij geheel benut geluidproductieplafond ondervinden dan 65 dB, geldt het volgende. Voor deze saneringsobjecten, stelt de beheerder na het onherroepelijk worden van de besluiten tot vaststelling van het saneringsplan en verlaging van geluidproductieplafonds ingevolge artikel 11.64 van de Wet milieubeheer een onderzoek in naar de geluidwering van de gevels van het betreffende object.

Wanneer uit dit onderzoek blijkt dat de binnenwaarde in een of meer geluidsgevoelige ruimten wordt overschreden, doet de beheerder de eigenaar van het object een aanbod tot het treffen geluidwerende maatregelen die ertoe leiden dat de geluidsbelasting in de geluidsgevoelige ruimten tot ten minste 3 dB beneden de binnenwaarde wordt teruggebracht.

Voor de saneringsobjecten die na uitvoering van de saneringsmaatregelen een geluidsbelasting bij geheel benut eventueel verlaagd geluidproductieplafond kunnen ondervinden die vanwege hoofdspoorwegen hoger is dan de 70 dB, wordt het besluit tot vaststelling van het saneringsplan op grond van artikel 11.65 van de Wet milieubeheer geregistreerd in het kadaster. De registratie zal op grond van artikel 3.6b van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet worden verwijderd op het moment dat de geluidwerende en -beperkende maatregelen voor deze saneringsobjecten zijn getroffen.

Op grond van artikel 11.62 van de Wet milieubeheer geldt een vastgesteld saneringsplan als een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan kan worden afgeweken, voor zover de opgenomen saneringsmaatregelen en het bestemmingsplan of de beheersverordening niet met elkaar in overeenstemming zijn.

TOELICHTING OP DIT BESLUIT

Procedureel

Bij brief van 25 oktober 2024 heeft ProRail mij verzocht het saneringsplan F2-05 vast te stellen. Tevens heeft ProRail mij verzocht de geluidproductieplafonds op een aantal referentiepunten te verlagen met het effect van de te treffen saneringsmaatregelen. Daarnaast heeft ProRail verzocht de geluidproductieplafonds op een aantal referentiepunten te verlagen in verband met een wijziging in de bovenbouwconstructie van het spoor.

Met het ontwerpbesluit van 7 mei 2024, met kenmerk IenW/BSK 2024/135776 heb ik het voornemen bekendgemaakt om het saneringsplan 'F2-05' vast te stellen. Het ontwerpbesluit is op 8 mei 2024 in de Staatscourant en in de huis-aan-huisbladen van de betreffende gemeenten bekendgemaakt. Het ontwerpbesluit heeft 6 weken ter inzage gelegen.

In deze periode zijn er door diverse particulieren en de gemeente Best zienswijzen ingebracht. De zienswijzen zijn beantwoord in de nota die als bijlage 6 aan dit besluit is toegevoegd. De zienswijzen leiden niet tot aanpassingen van dit besluit ten opzichte van het ontwerpbesluit.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**
Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
12 november 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

Ten opzichte van het ontwerpbesluit en het op 24 november 2023 ingediende saneringsplan is wel een fout in het saneringsplan en in dit besluit hersteld. In het oorspronkelijk saneringsplan waren, net als in het ontwerpbesluit, niet alle referentiepunten opgenomen waarvoor het geluidproductieplafond wordt verlaagd. Ten opzichte van het ontwerpbesluit zijn 127 referentiepunten toegevoegd.

Tevens is een fout in het ontwerpbesluit hersteld. In het ontwerpbesluit is in bijlage 2 opgenomen dat er in Oirschot raildempers worden aangebracht op de oostelijke sporen ter hoogte van cluster Vering. Dat moeten de westelijke sporen zijn.

Vaststelling Saneringsplan

Het saneringsplan heeft betrekking op gedeelten van het spoor in de gemeenten Best, Groningen, Het Hogeland, Midden-Groningen en Oisterwijk. Enkele spoorgedeelten in de gemeente Best grenzen aan de gemeente Oirschot. De spoorgedeelten zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 1 bij dit besluit.

Langs deze spoorgedeelten bevinden zich in totaal 117 saneringsobjecten. Daarvan liggen er 24 in Best, 52 in Groningen, 28 in Het Hogeland, 5 in Midden-Groningen, 1 in Oirschot en 7 in Oisterwijk.

De saneringsobjecten betreffen 116 woningen en een ligplaats voor een woonschip waar de geluidsbelasting vanwege een hoofdspoorweg bij een volledig benut geluidproductieplafond hoger is dan 65 dB. Door het aanbrengen van raildempers aan de sporen, wordt bij 112 van de 116 woningen de geluidsbelasting verlaagd.

Bij 81 woningen wordt de geluidsbelasting teruggebracht tot de streefwaarde van 65 dB of lager. Bij de ligplaats voor een woonschip komen geen maatregelen in aanmerking om de geluidsbelasting te verlagen.

De verlaging van de geluidsbelasting is tevens het gevolg van de vervanging van de bovenbouwconstructie van het spoor. Op diverse locaties zijn of worden de houten dwarsliggers vervangen door betonnen dwarsliggers. Deze wijziging van de bovenbouwconstructie wordt, net als de te treffen saneringsmaatregelen, in het geluidregister opgenomen.

De 35 woningen waarvoor na het treffen van maatregelen bij volledige benutting van het geluidproductieplafond een hogere geluidsbelasting dan 65 dB resteert, komen in aanmerking voor een onderzoek naar de binnenwaarde. Indien uit dit onderzoek blijkt dat de binnenwaarde wordt overschreden, doet ProRail de eigenaar van de woning een aanbod tot het treffen van geluidwerende maatregelen die ertoe strekken dat het geluidsniveau binnen de geluidsgevoelige ruimten van het betreffende saneringsobject wordt teruggebracht tot een waarde die ten minste 3 dB is gelegen onder de binnenwaarde.

Het woonschip op de woonschipligplaats waarvoor geldt dat de geluidsbelasting bij geheel benut, verlaagd geluidproductieplafond hoger blijft dan 65 dB, komt niet in aanmerking voor een onderzoek naar de geluidwering van de gevels. De reden daarvoor is dat woonschepen niet zijn aangewezen als geluidsgevoelige objecten, maar de *ligplaatsen* voor woonschepen. Op grond van artikel 3 van het Besluit geluid milieubeheer bezit een ligplaats daarom geen geluidsgevoelig ruimte waarbinnen sprake zou kunnen zijn van overschrijding van de binnenwaarde.

Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

12 november 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

Aanleiding en uitvoering

ProRail heeft het plan opgesteld in het kader van het Programma Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). De geluidsanering voor spoorwegen onder het MJPG heeft als doel om bestaande geluidknelpunten op te lossen.

Akoestisch onderzoek

Ik kan instemmen met de resultaten van het akoestisch onderzoek, zoals vermeld in het akoestisch rapport 'AO 05 Fase 2' van 26 oktober 2023. Ik heb het onderzoek getoetst op een aantal uitgangspunten.

- *Uitgangspunten ten opzichte van geluidregister*

Uitgangspunt van een akoestisch onderzoek ten behoeve van een saneringsplan zijn de brongegevens die zijn opgenomen in het geldende geluidregister. Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van de versie van het geluidregister van 25 augustus 2023. Sinds die datum hebben zich bij de in het onderzoek betrokken locaties geen wijzigingen in het register voorgedaan, zodat deze versie voldoende recent is voor gebruik in dit saneringsplan.

In de berekeningen van de gewijzigde geluidproductieplafonds na het treffen van de saneringsmaatregelen is ook rekening gehouden met het op diverse locaties vervangen van de bovenbouwconstructie door betonnen dwarsliggers met voegloos spoor.

- *Berekende geluidsbelasting*

De geluidsbelasting op objectniveau is berekend met gebruikmaking van de gedetailleerde Standaardrekenmethode 2, zoals neergelegd in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Met de gehanteerde rekenmethode en uitgangspunten kan ik instemmen.

- *Saneringsobjecten*

Voor dit saneringsplan is vastgesteld dat er sprake is van 117 saneringsobjecten. De wijze waarop deze saneringsobjecten zijn bepaald, is beschreven in hoofdstuk 3 van het akoestisch onderzoek. Met de werkwijze en de conclusies hiervan kan ik instemmen.

- *Uitgangspunten onderzoek naar maatregelen*

Voor in totaal 29 clusters van woningen is onderzocht welke geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om de geluidsbelasting op saneringsobjecten zoveel als mogelijk terug te brengen tot 65 dB. Hiervoor is onder meer gebruik gemaakt van het doelmatigheidscriterium, zoals opgenomen in het Besluit geluid milieubeheer (hoofdstuk 6) en de Regeling geluid milieubeheer (paragraaf 4).

Daarnaast is een beoordeling gemaakt van eventuele overwegende bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, stedenbouwkundige, landschappelijke of technische aard tegen het treffen van geluidbeperkende maatregelen. Ten behoeve van de beoordeling van eventuele stedenbouwkundige bezwaren is aan de betrokken gemeenten een stedenbouwkundige visie op te stellen. De gemeente Oisterwijk heeft dat gedaan; de overige gemeenten hebben dat niet gedaan.

Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaai

Datum

12 november 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

Bij 35 woningen blijft de geluidsbelasting hoger dan de streefwaarde van 65 dB. Deze woningen zijn aangemerkt in bijlage 4 bij dit besluit. Het treffen van (extra) maatregelen bij deze woningen is niet doelmatig, stuit op bezwaren van stedenbouwkundige aard, of is technisch niet mogelijk.

Ik kan instemmen met de uitgevoerde doelmatigheidsafwegingen.

In mijn beoordeling heb ik meegewogen dat bij de woningen waar de geluidsbelasting hoger blijft dan 65 dB, het mogelijk is om de voorgeschreven binnenwaarde te bereiken door het treffen van geluidwerende maatregelen aan de woning zelf.

Overweging met betrekking tot geluidwerende maatregelen

De 35 woningen waar de geluidsbelasting hoger blijft dan de streefwaarde van 65 dB. komen, op grond van artikel 11.64, derde lid, van de Wet milieubeheer in aanmerking voor een onderzoek naar de binnenwaarde. Indien blijkt dat de binnenwaarde, als bepaald in artikel 11.2 van de Wet milieubeheer, wordt overschreden, doet de beheerder (ProRail) de eigenaar van de woning een aanbod tot het treffen van geluidwerende maatregelen.

Kadastrale registratie

Op 5 van de 35 genoemde woningen en de ligplaats voor het woonschip is de geluidsbelasting na het treffen van maatregelen hoger dan de maximale waarde (70 dB). Bij deze woningen is in bijlage 3 de kadastrale aanduiding vermeld. Het besluit wordt conform artikel 11.65, tweede lid, van de Wet milieubeheer aangeboden aan het Kadaster, ter inschrijving in de openbare registers. De registratie zal op grond van artikel 3.6b van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet worden verwijderd op het moment dat de geluidwerende en -beperkende maatregelen voor deze saneringsobjecten zijn getroffen.

Uitvoering maatregelen

Met het oog op efficiëntie en kostenbesparing wil ProRail de uitvoering van de maatregelen zoveel als mogelijk combineren met andere werkzaamheden aan het spoor. Voor de bronmaatregelen is de planning dat deze binnen 7 jaar na het onherroepelijk worden van dit besluit kunnen zijn getroffen. Ik kan met deze planning instemmen.

TEN SLOTTE

Een afschrift van dit besluit wordt gezonden aan burgemeester en wethouders van de gemeenten Best, Groningen, Het Hogeland, Midden-Groningen, Oirschot en Oisterwijk.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
voor deze:

Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï,

ir. W. Soede

Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

12 november 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

Bijlagen bij dit besluit

1. Overzicht van de spoorgedeelten waar dit besluit betrekking op heeft.
2. Overzicht van, en kaarten met de te treffen saneringsmaatregelen.
3. Overzicht saneringsobjecten.
4. Overzicht van de naar aanleiding van de vaststelling van het saneringsplan te wijzigen geluidproductieplafonds.
5. Kaarten waarop ligging van de referentiepunten is aangegeven.
6. Nota van antwoord op de ingebrachte zienswijzen

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

12 november 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

Inzien stukken

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

Rechtsmiddelen

Binnen zes weken na de dag van bekendmaking van dit besluit in de Staatscourant kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Raad van State, Afdeling bestuursrechtspraak, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
- e. zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het beroep zich richt.

Voor de behandeling van een beroepschrift wordt een bedrag aan griffierecht geheven. Het niet voldoen aan deze eisen kan leiden tot niet-ontvankelijkheid van het beroepschrift.



Bijlage 1

Deze bijlage behoort bij artikel 1 van het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 12 november 2024, kenmerk IenW/BSK-2024/32999.

Dit besluit tot vaststelling van het saneringsplan 'F2-05' heeft betrekking op de volgende spoorgedeelten in de gemeenten Best, Groningen, Het Hogeland, Midden-Groningen en Oisterwijk. Enkele gedeelten van het spoor in de gemeente Best grenzen aan de gemeente Oirschot.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

12 november 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

Gemeente	Spoorgedeelte
Best	Van geocode 054, km 44,621 tot geocode 054, km 44,881
Best	Van geocode 054, km 45,025 tot geocode 054, km 45,227
Best	Van geocode 054, km 45,471 tot geocode 054, km 45,68
Best	Van geocode 054, km 46,395 tot geocode 054, km 46,756
Best	Van geocode 054, km 46,958 tot geocode 054, km 50,686
Best	Van geocode 054, km 50,885 tot geocode 054, km 51,237
Best	Van geocode 054, km 51,717 tot geocode 054, km 51,945
Groningen	Van geocode 003, km 84,044 tot geocode 548, km 86,12
Groningen	Van geocode 006, km 1,54 tot geocode 006, km 1,671
Groningen	Van geocode 006, km 2,183 tot geocode 006, km 2,569
Groningen	Van geocode 006, km 3,533 tot geocode 006, km 3,906
Groningen	Van geocode 010, km 71,531 tot geocode 010, km 72,336
Groningen	Van geocode 011, km 67,907 tot geocode 011, km 67,929
Groningen	Van geocode 011, km 67,929 tot geocode 011, km 68,212
Groningen	Van geocode 011, km 68,212 tot geocode 011, km 68,524
Groningen	Van geocode 011, km 68,524 tot geocode 011, km 69,73
Groningen	Van geocode 011, km 69,73 tot geocode 011, km 69,83
Groningen	Van geocode 011, km 69,83 tot geocode 011, km 69,929
Groningen	Van geocode 011, km 69,929 tot geocode 011, km 70,162
Groningen	Van geocode 022, km 1,532 tot geocode 022, km 1,608
Groningen	Van geocode 022, km 1,858 tot geocode 022, km 2,232
Groningen	Van geocode 501, km 80,921 tot geocode 501, km 81,089
Groningen	Van geocode 501, km 81,7 tot geocode 552, km 81,85
Groningen	Van geocode 549, km 70,967 tot geocode 549, km 71,032
Groningen	Van geocode 549, km 71,032 tot geocode 549, km 71,132
Groningen	Van geocode 549, km 71,132 tot geocode 010, km 71,531
Het Hogeland	Van geocode 007, km 4,39 tot geocode 007, km 4,714
Het Hogeland	Van geocode 007, km 4,745 tot geocode 200, km 5,399
Het Hogeland	Van geocode 200, km 7,815 tot geocode 200, km 8,585
Het Hogeland	Van geocode 200, km 12,26 tot geocode 200, km 12,798
Het Hogeland	Van geocode 200, km 19,521 tot geocode 200, km 19,734
Het Hogeland	Van geocode 200, km 19,892 tot geocode 200, km 20,483
Het Hogeland	Van geocode 600, km 10,958 tot geocode 600, km 11,075
Midden-Groningen	Van geocode 004, km 92,355 tot geocode 004, km 92,474

Gemeente	Spoorgedeelte
Midden-Groningen	Van geocode 004, km 93,622 tot geocode 004, km 93,771
Midden-Groningen	Van geocode 004, km 95,345 tot geocode 004, km 95,571
Midden-Groningen	Van geocode 004, km 101,675 tot geocode 653, km 101,97
Midden-Groningen	Van geocode 548, km 86,5 tot geocode 548, km 86,58
Oisterwijk	Van geocode 125, km 26,499 tot geocode 125, km 26,939
Oisterwijk	Van geocode 125, km 26,939 tot geocode 125, km 27,093
Oisterwijk	Van geocode 125, km 27,093 tot geocode 125, km 27,474
Oisterwijk	Van geocode 125, km 28,175 tot geocode 125, km 32,1
Oisterwijk	Van geocode 125, km 32,986 tot geocode 125, km 33,318
Oisterwijk	Van geocode 125, km 33,543 tot geocode 125, km 33,748
Oisterwijk	Van geocode 125, km 33,748 tot geocode 125, km 34,058

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

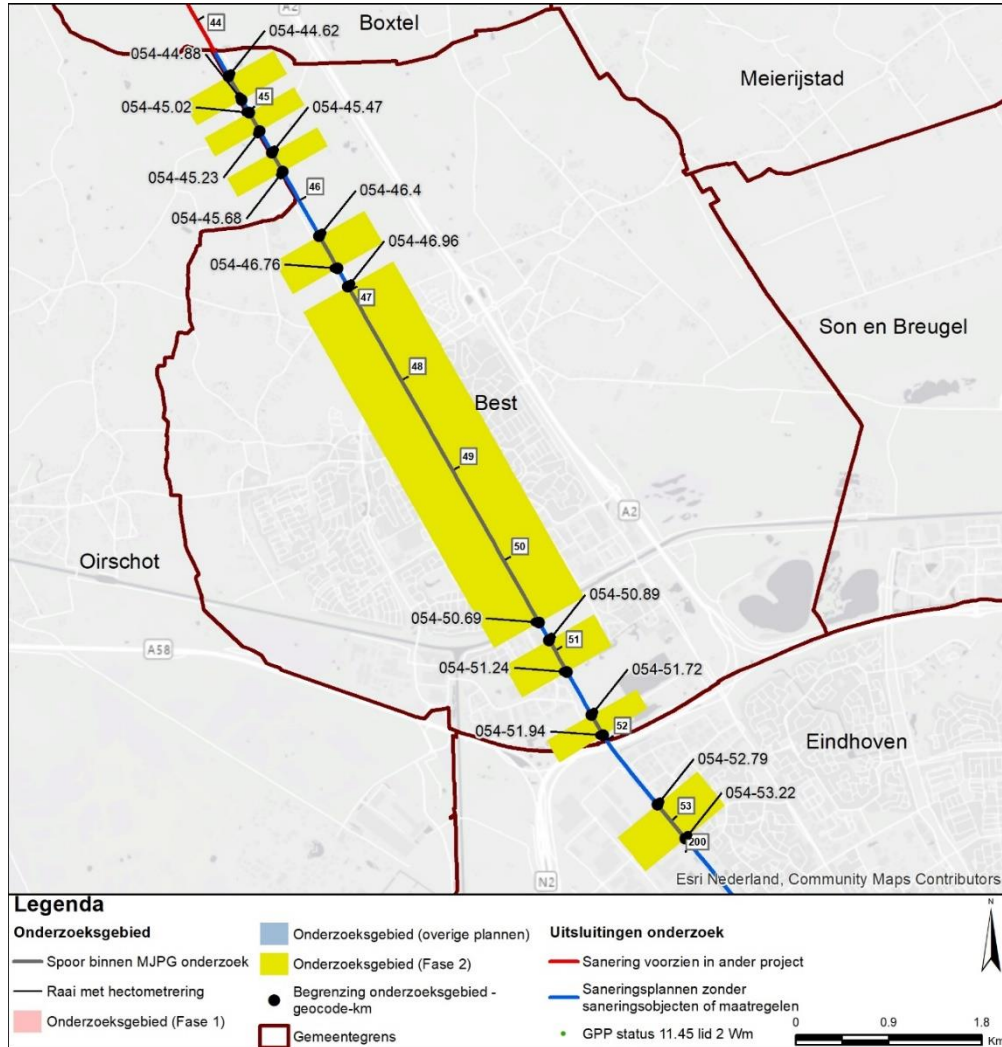
12 november2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

De spoorgedeelten zijn weergegeven op de volgende kaarten.

Gemeente Best



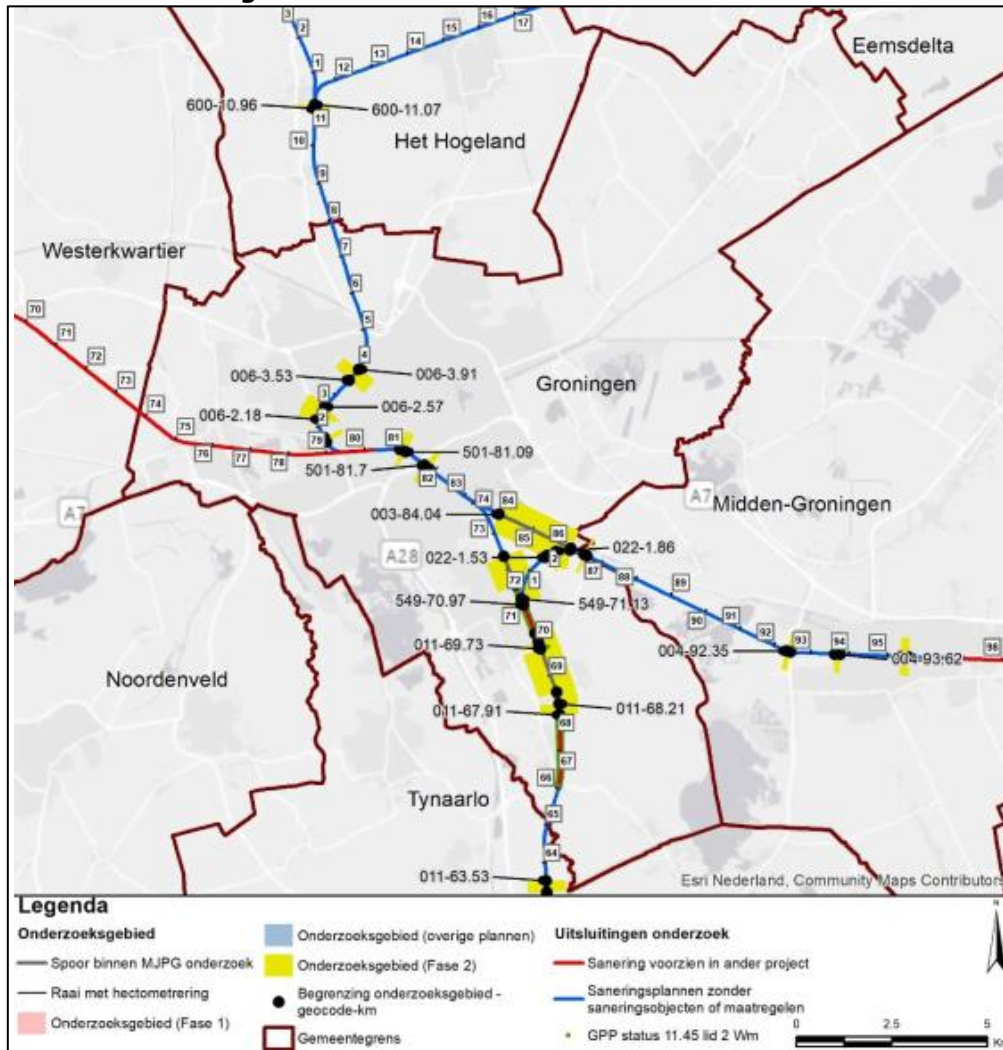
Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
12 november2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Groningen



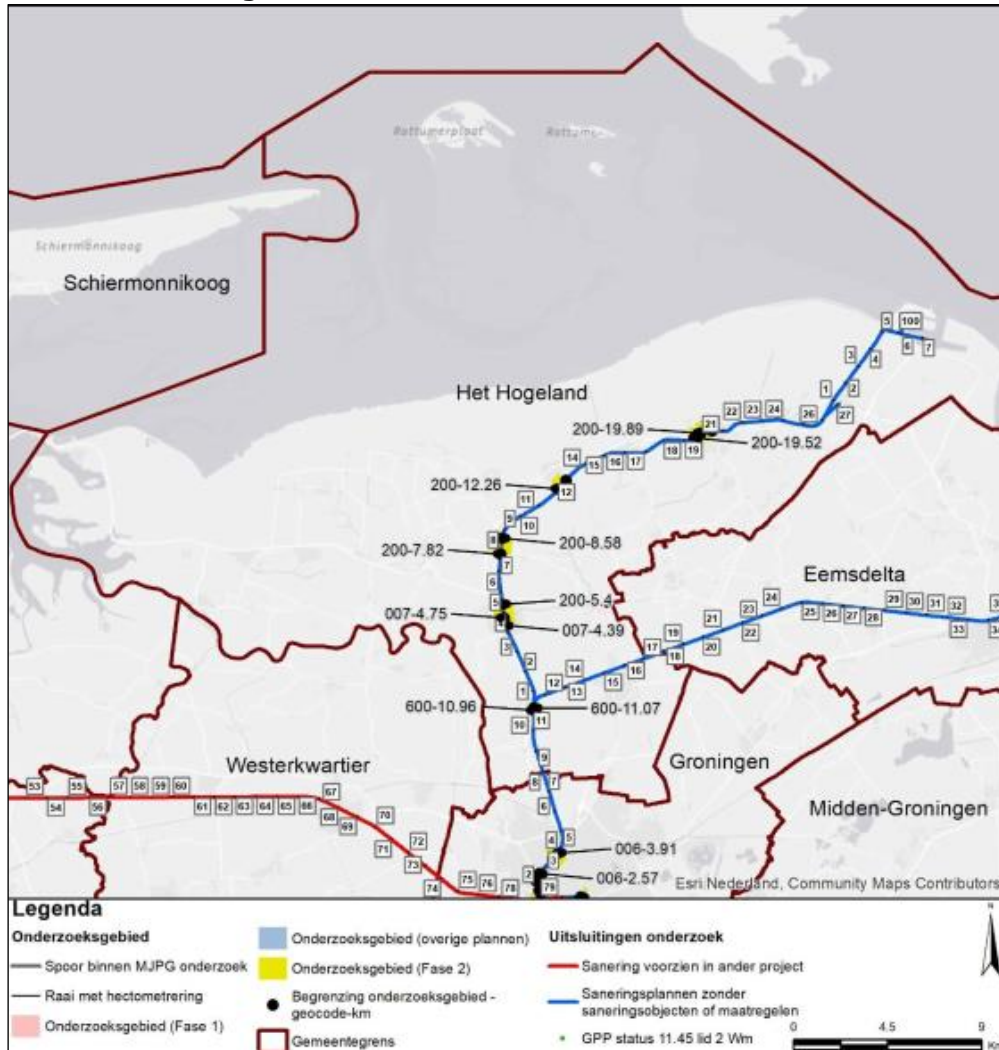
Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
12 november2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Het Hogeland



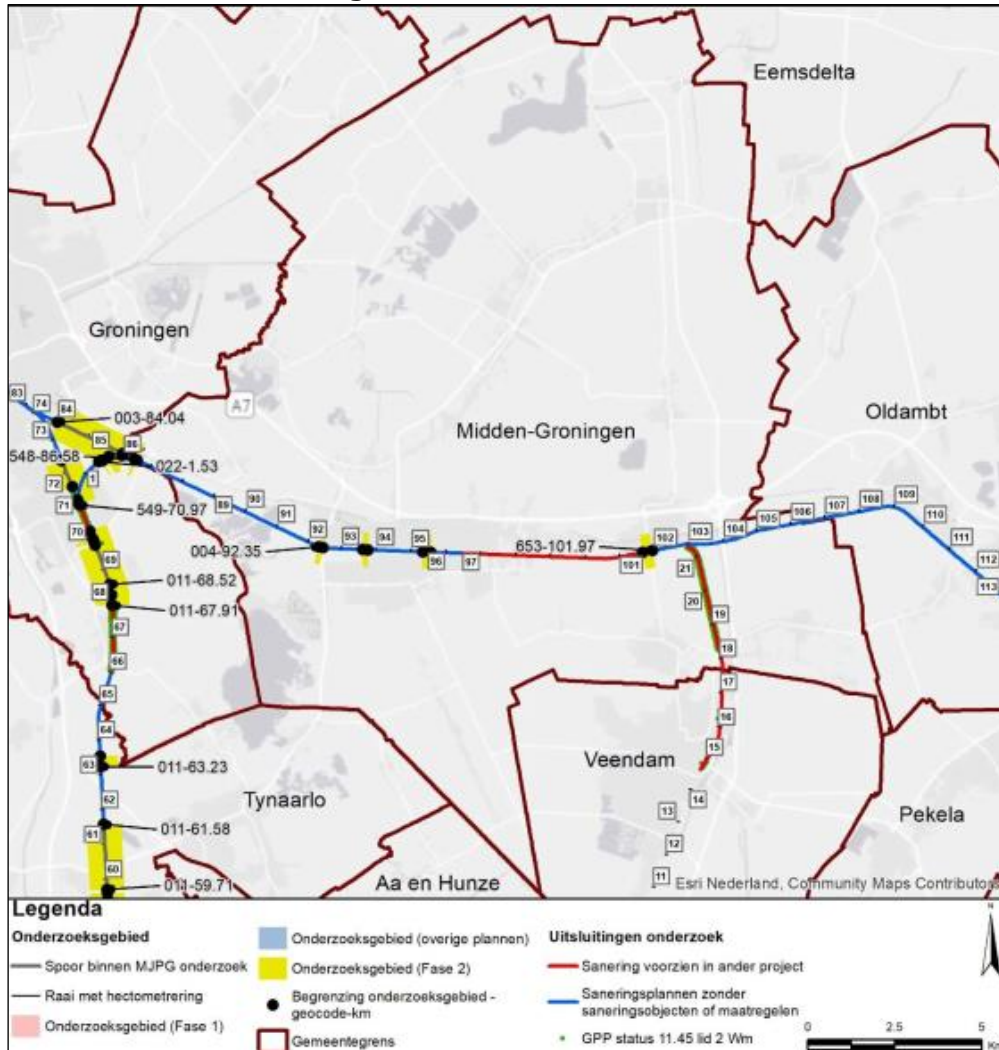
Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
12 november 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Midden-Groningen



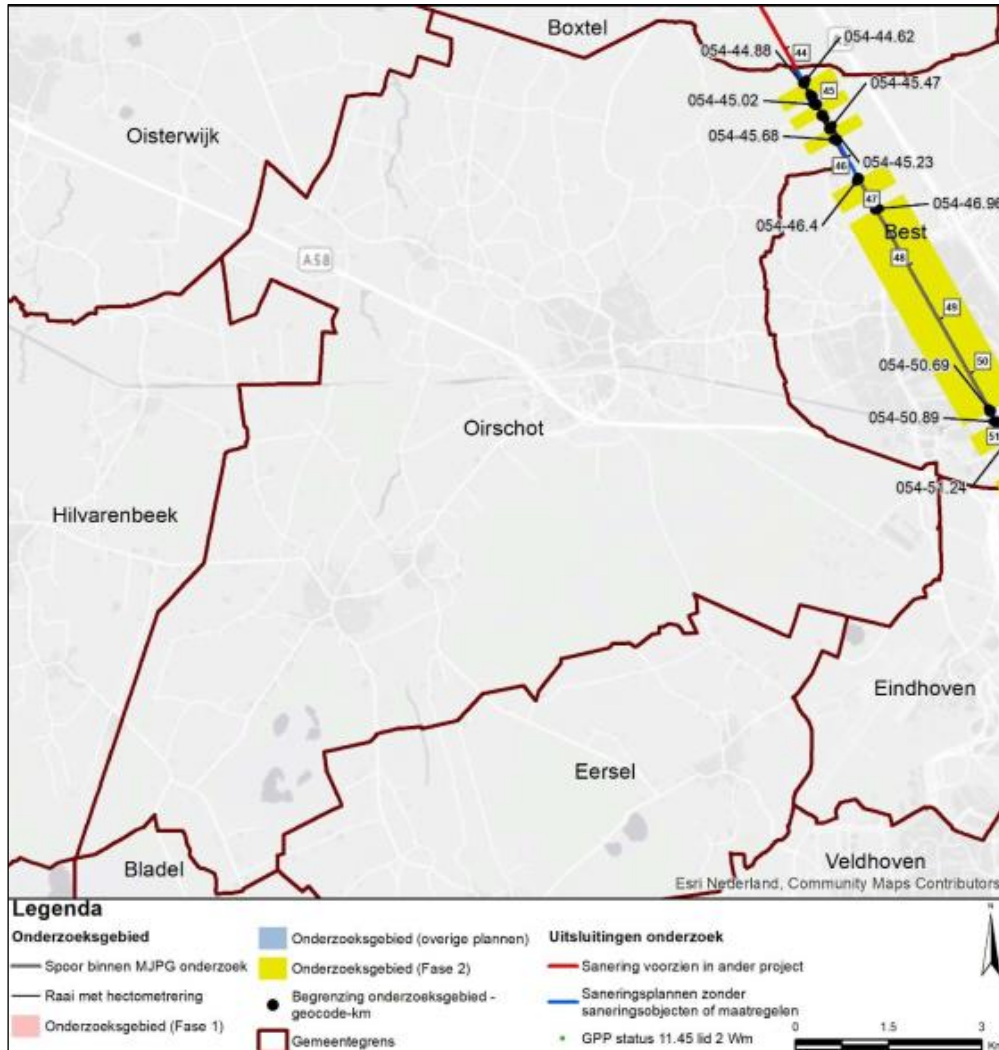
Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
12 november 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Oirschot



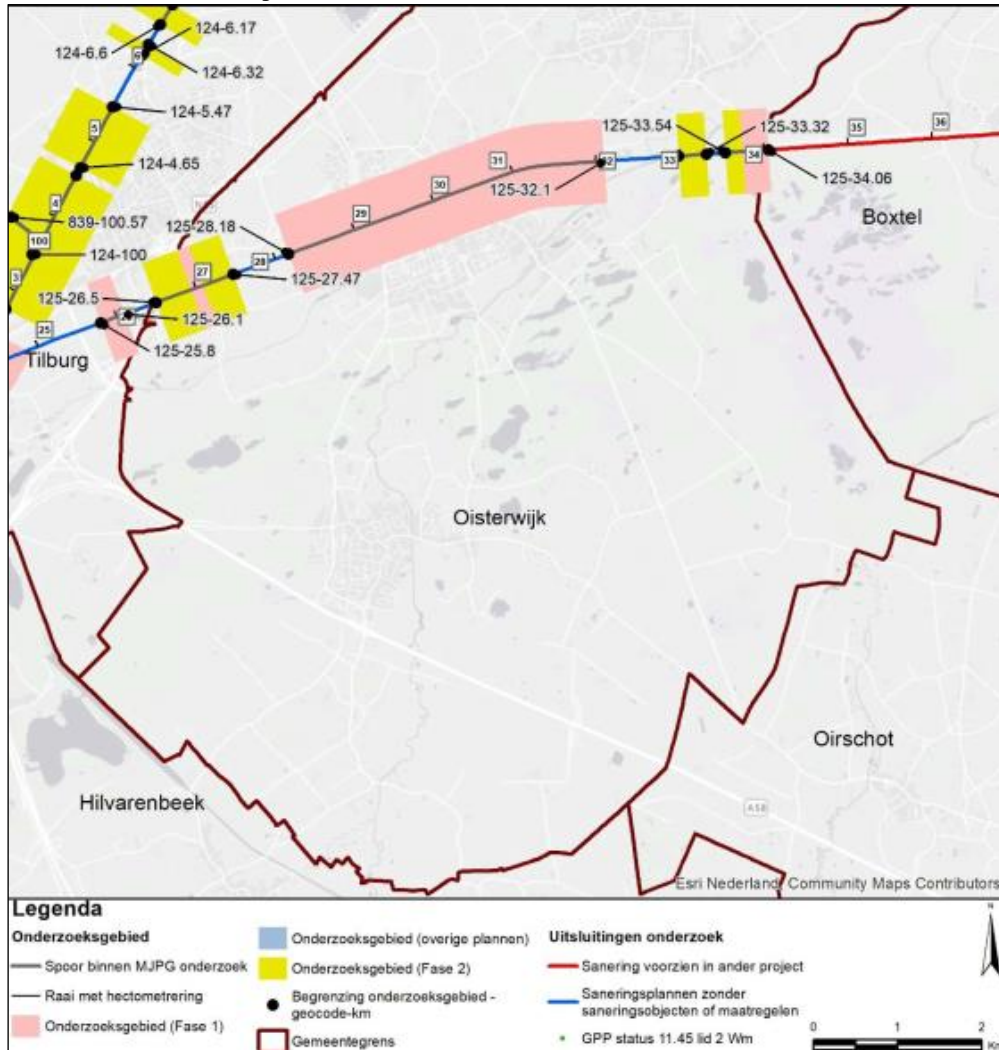
Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaai

Datum
12 november 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Oisterwijk



Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

12 november 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

Ter waarmerking:

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

ir. W. Soede

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

12 november2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999



bijlage 2

Deze bijlage behoort bij artikel 2 van het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 12 november 2024, IenW/BSK-2024/32999.

De in het geluidregister op te nemen geluidbeperkende maatregelen zijn de volgende.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaai

Datum

12 november 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

1. Aanbrengen raildempers op de volgende spoorgedeelten

Gemeente	Cluster(s)	Km van	Km tot	Lengte (m)	Zijde
Oirschot	Vering	45,51	45,65	140	Westelijke twee sporen
Best	Spoorweglaan	47,93	48,15	220	Alle sporen
Best	Karel Doormanlaan, Johannes Poststraat en Kapelaan Nausstraat	49,65	50,57	920	Oostelijke twee sporen
Best	Karel Doormanlaan, Johannes Poststraat en Kapelaan Nausstraat	49,65	50,50	850	Westelijke twee sporen
Het Hogeland	De Pollen	12,35	12,55	200	Enkel spoor
Het Hogeland	Ommelandenweg en Spoorstraat	20,14	20,31	170	Enkel spoor
Midden-Groningen	Woldweg	92,37	92,42	50	Beide sporen
Oisterwijk	Spoordijk C	26,55	26,76	210	Beide sporen
Oisterwijk	Spoordijk B	26,80	26,89	90	Beide sporen
Oisterwijk	Laag Heukelomseweg A en B	27,19	27,33	140	Noordelijke spoor, behalve op de overweg
Oisterwijk	Laag Heukelomseweg A en B	27,19	27,43	240	Zuidelijke spoor, behalve op de overweg
Oisterwijk	Posthoornseweg	33,60	33,69	90	Beide sporen, waar technisch mogelijk

2. Vervanging bovenbouw

Naast de maatregelen die in het kader van de geluidsanering worden getroffen, wordt op het volgende spoorgedeelte de bovenbouw vervangen door betonnen dwarsliggers en voegloos spoor. Ook deze maatregel leidt tot een verlaging van de geluidsbelasting.

Gemeente	Cluster(s)	Km van	Km tot	Lengte (m)	Zijde
Best en Oirschot	Monnikenweg, Vering en Kruisbeemdenweg	44,86	46,86	2000	Meest westelijke spoor
Groningen	Hoendiep	1,41	1,58	170	Enkel spoor
Groningen	Hoendiep en Tweede Spoorstraat	1,63	2,45	820	Enkel spoor
Groningen	K. de Vriezestraat en Parallelweg	3,60	3,89	290	Beide sporen, inclusief het wissel
Groningen	Nabij Parallelweg	3,97	4,08	110	Oostelijke spoor

Gemeente	Cluster(s)	Km van	Km tot	Lengte (m)	Zijde
Groningen	Lodewijkstraat	80,77	81,25	480	Verschillende delen
Het Hogeland	Nabij Trekweg naar Onderdendam	4,97	5,10	130	Enkel spoor
Het Hogeland	Sasmaweg, Stationsweg, Tinallingerweg en Emmastraat	7,90	8,35	450	Beide sporen, inclusief de wissels
Het Hogeland	De Pollen	12,15	12,75	600	Enkel spoor, behalve op de brug
Het Hogeland	Geraldadrift	19,78	20,10	320	Enkel spoor
Het Hogeland	Nabij Ommelandenweg	20,31	20,51	200	Enkel spoor, behalve op de overweg
Midden-Groningen	Woldweg	92,17	92,62	450	Noordelijke spoor, behalve op de overweg
Midden-Groningen	Achter de Wal A en B	101,72	102,08	360	Verschillende delen, behalve op de brug

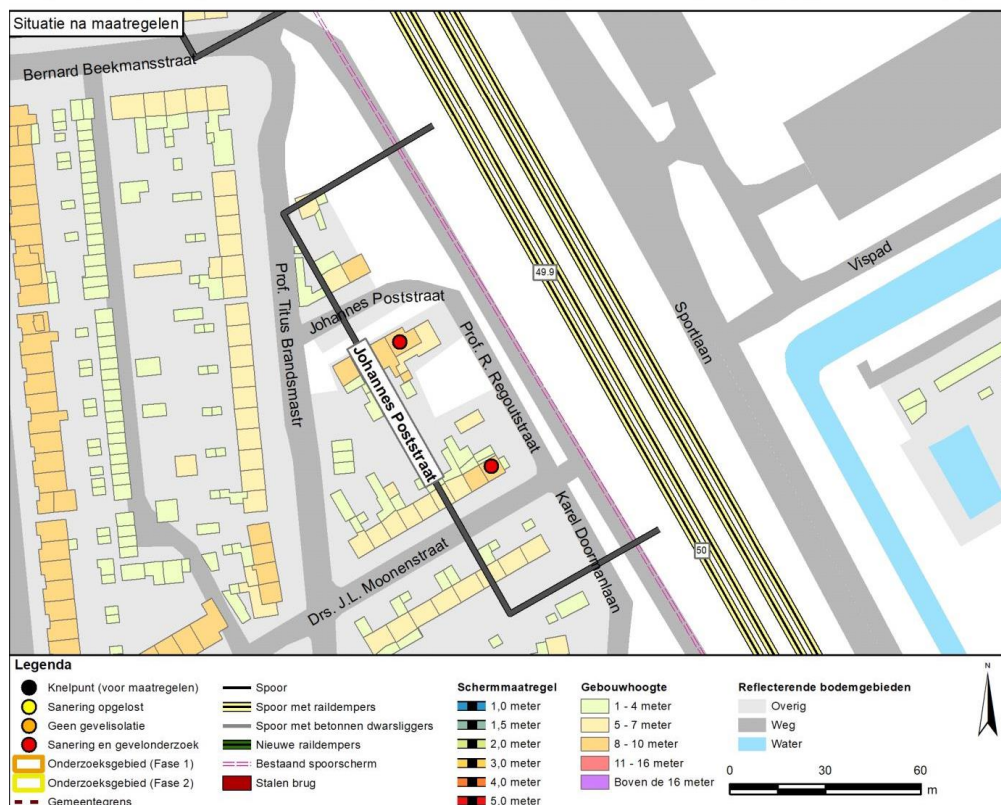
Directoraat-generaal Mobiliteit
 Directie Openbaar Vervoer en Spoor
 Bureau Sanering Verkeerslawaaï

Datum
 12 november 2024

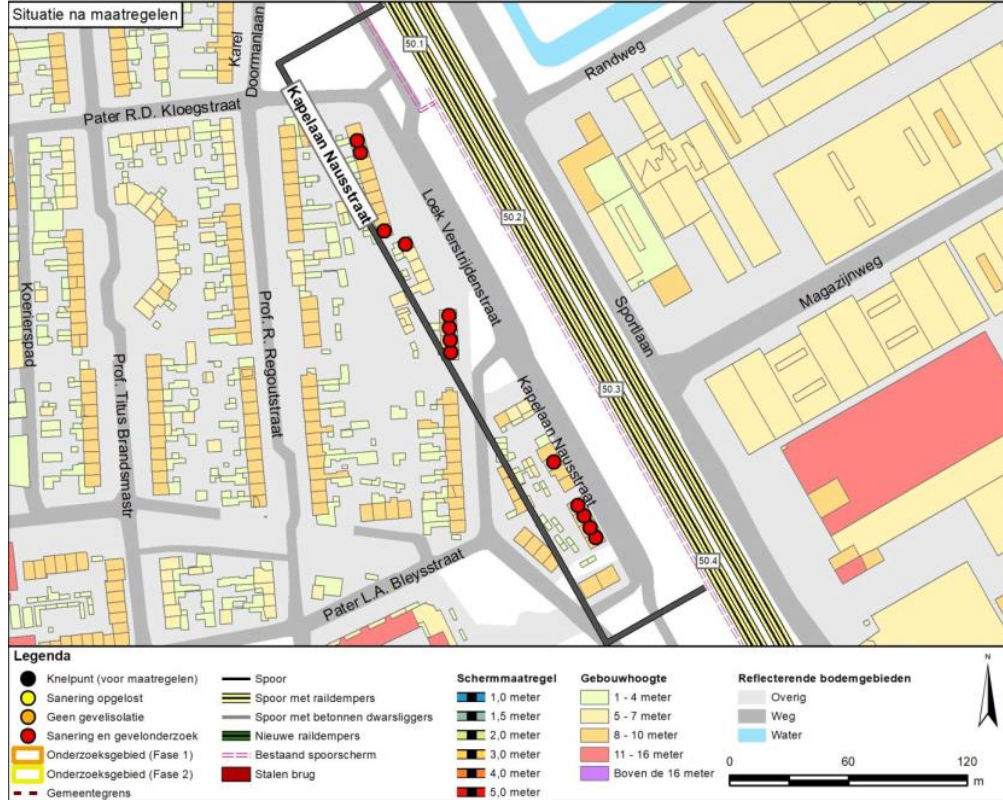
Kenmerk
 IenW/BSK-2024/32999

De saneringsmaatregelen zijn weergegeven op de kaarten. Ook van de clusters waarvoor geen maatregelen in aanmerking komen, is een kaart opgenomen.

Gemeente Best, cluster Johannes Poststraat



Gemeente Best, cluster Kapelaan Nausstraat



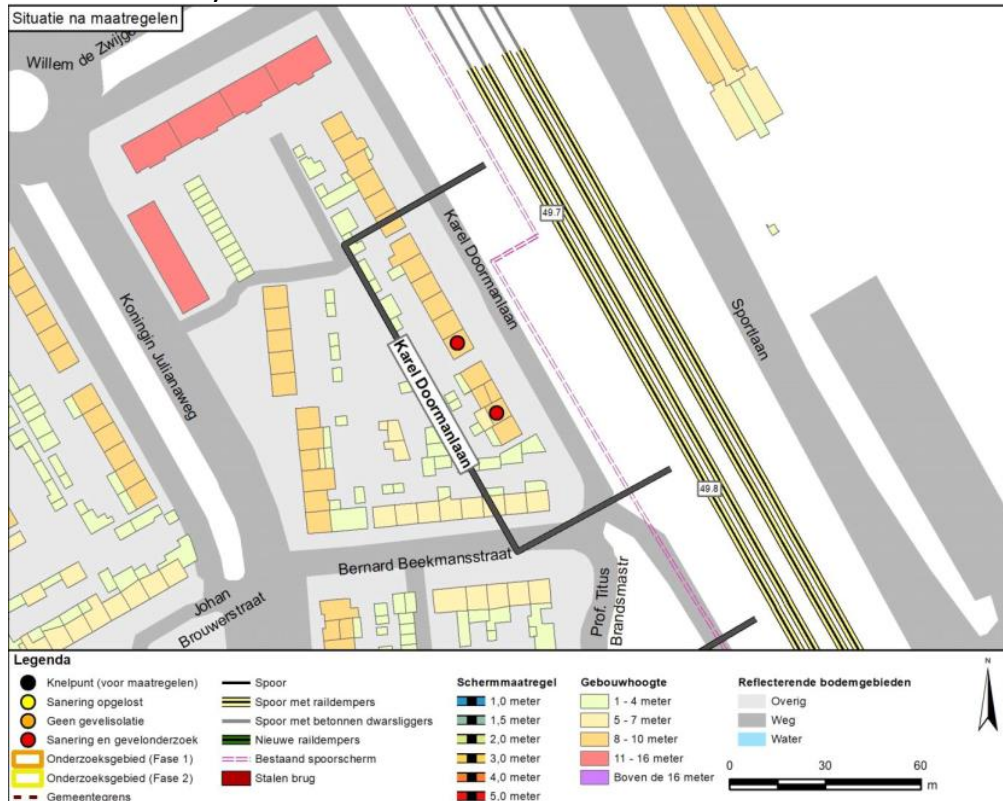
Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

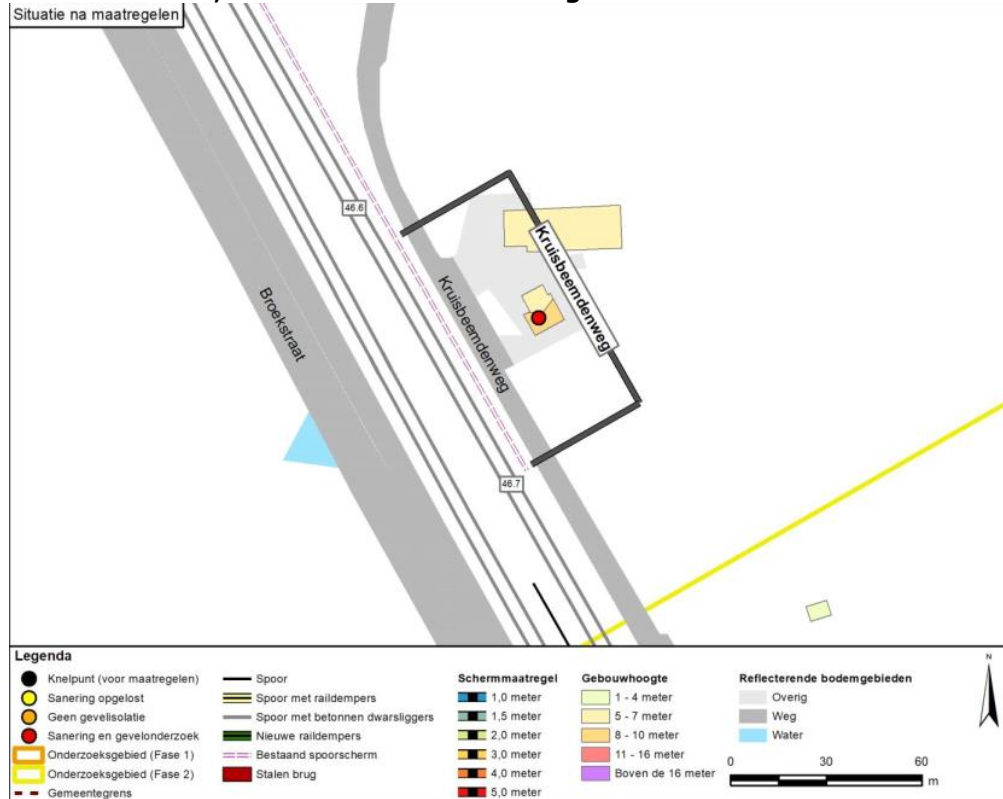
Datum
12 november 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Best, cluster Karel Doormanlaan



Gemeente Best, cluster Kruisbeemdenweg



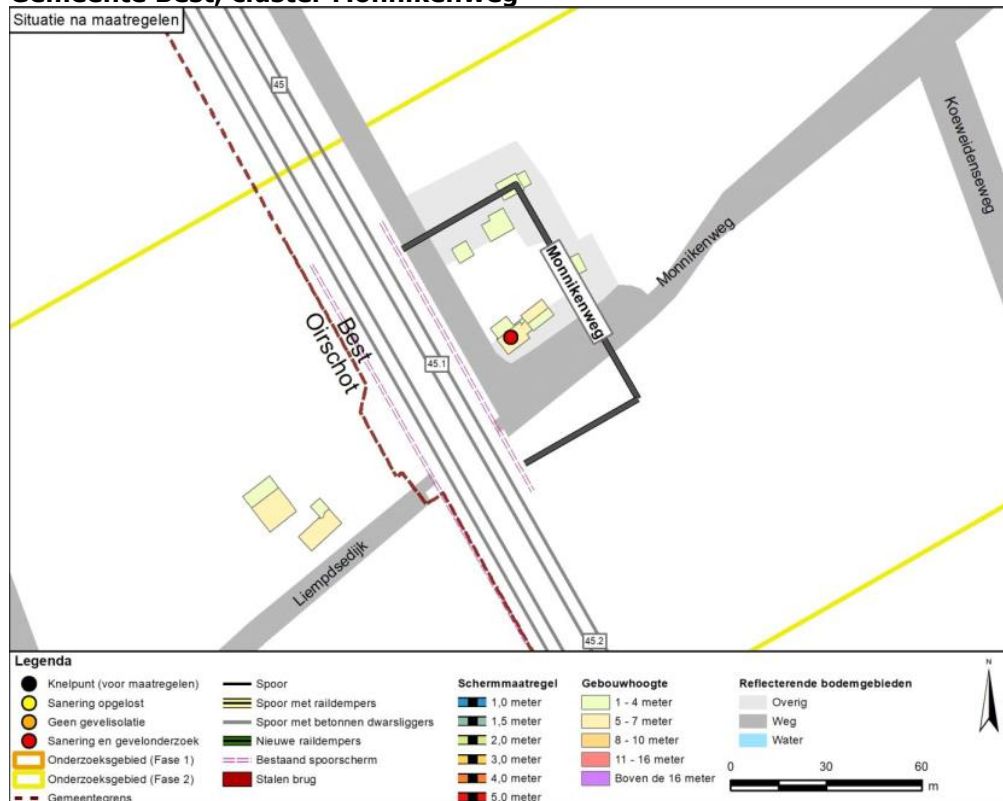
Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

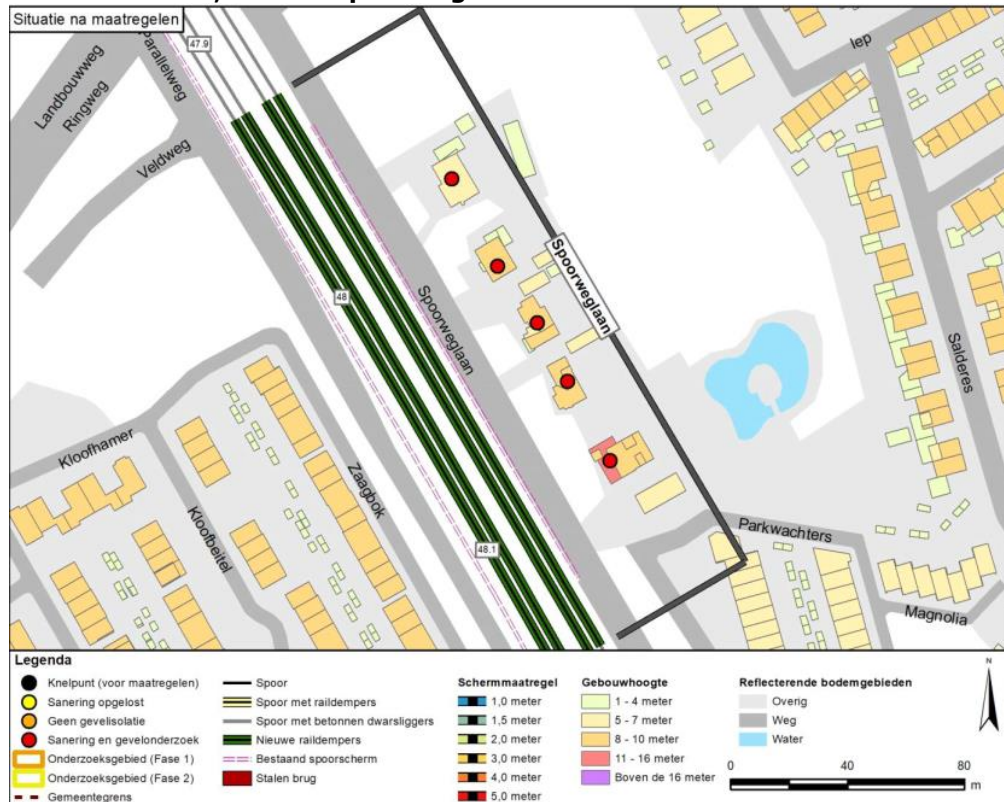
Datum
12 november 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Best, cluster Monnikenweg



Gemeente Best, cluster Spoorweglaan



Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

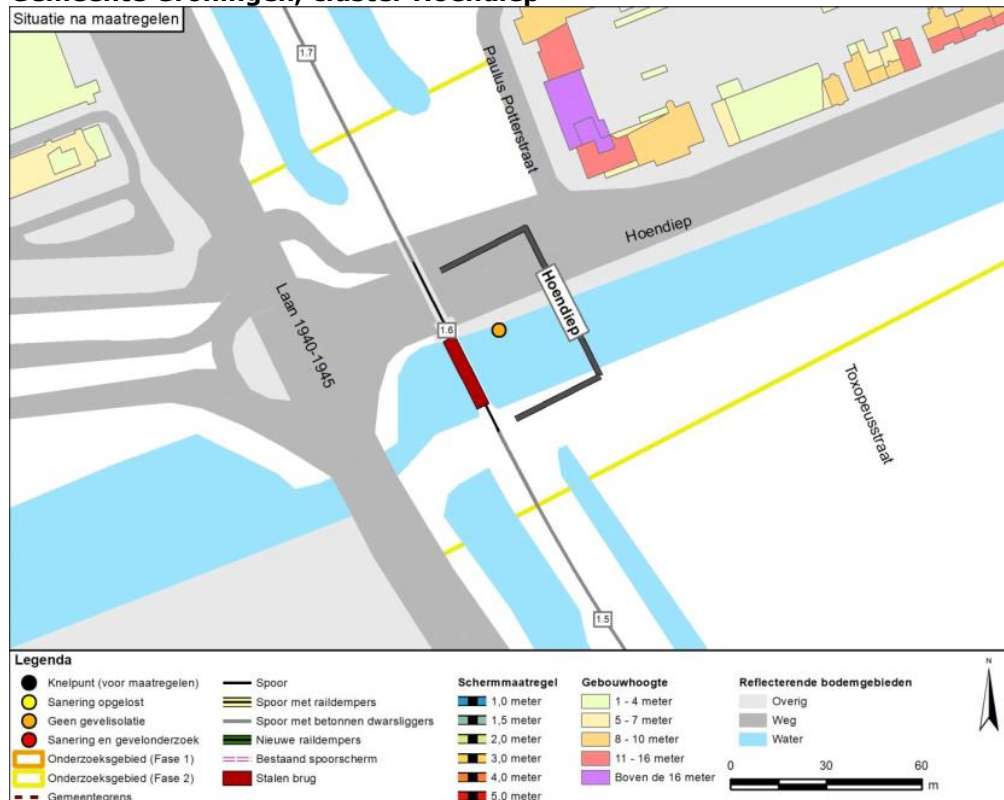
Datum

12 november 2024

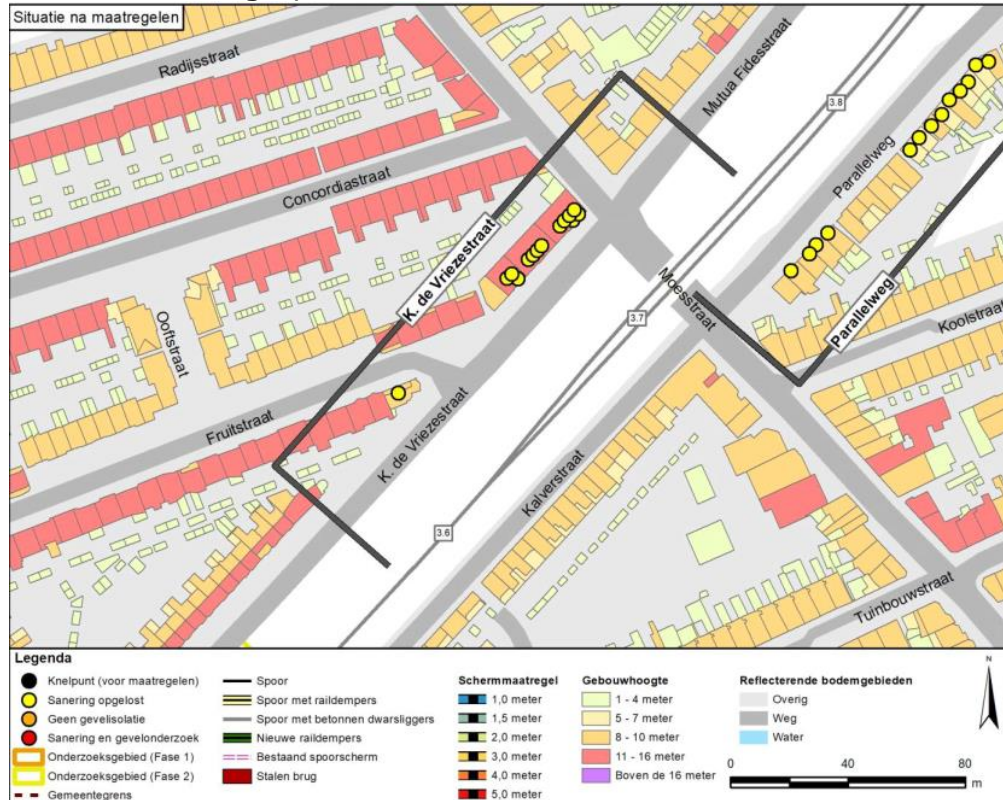
Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Groningen, cluster Hoendiep



Gemeente Groningen, cluster K. de Vriestraat



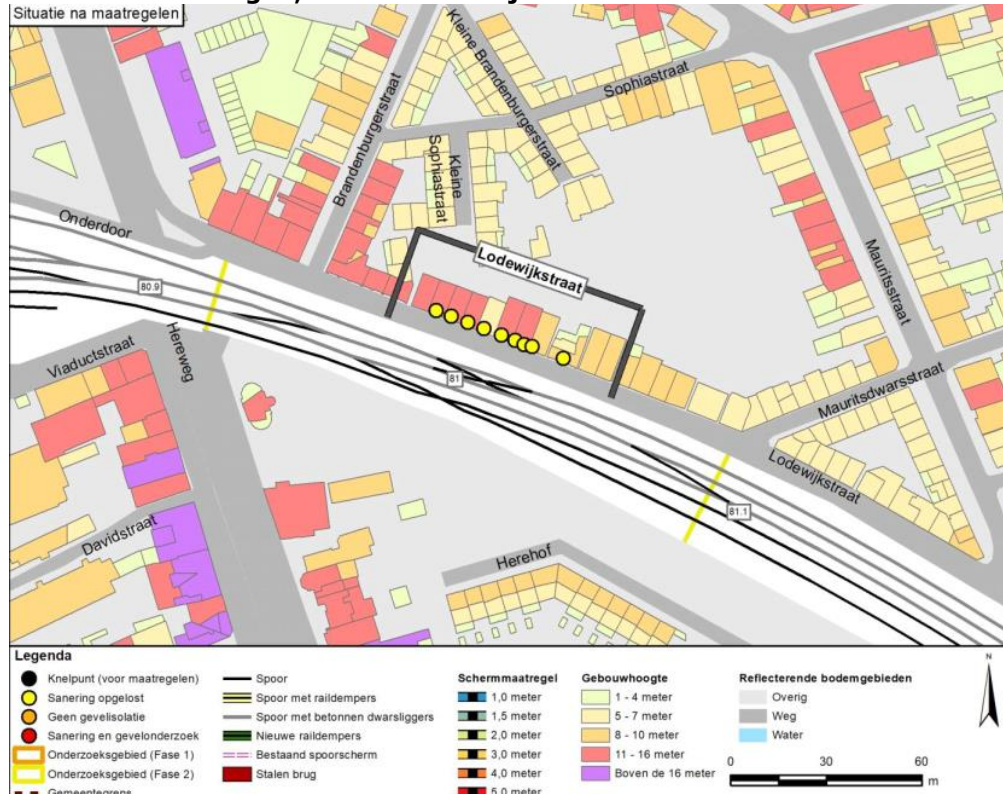
Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

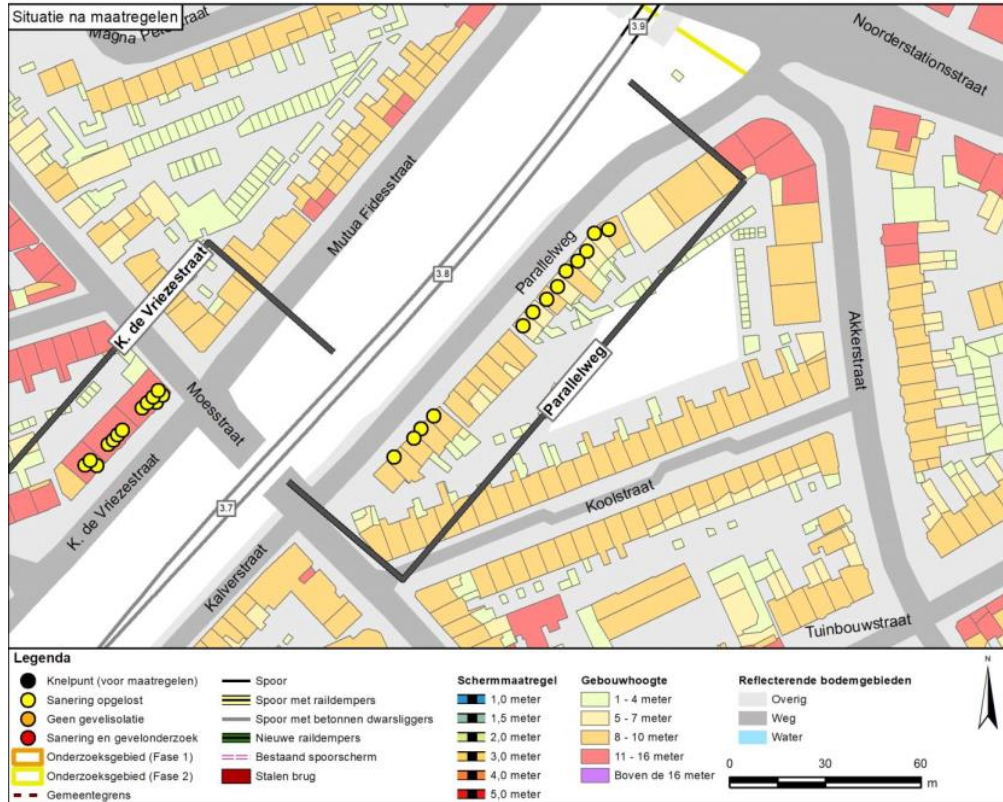
Datum
12 november 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Groningen, cluster Lodewijkstraat



Gemeente Groningen, cluster Parallelweg



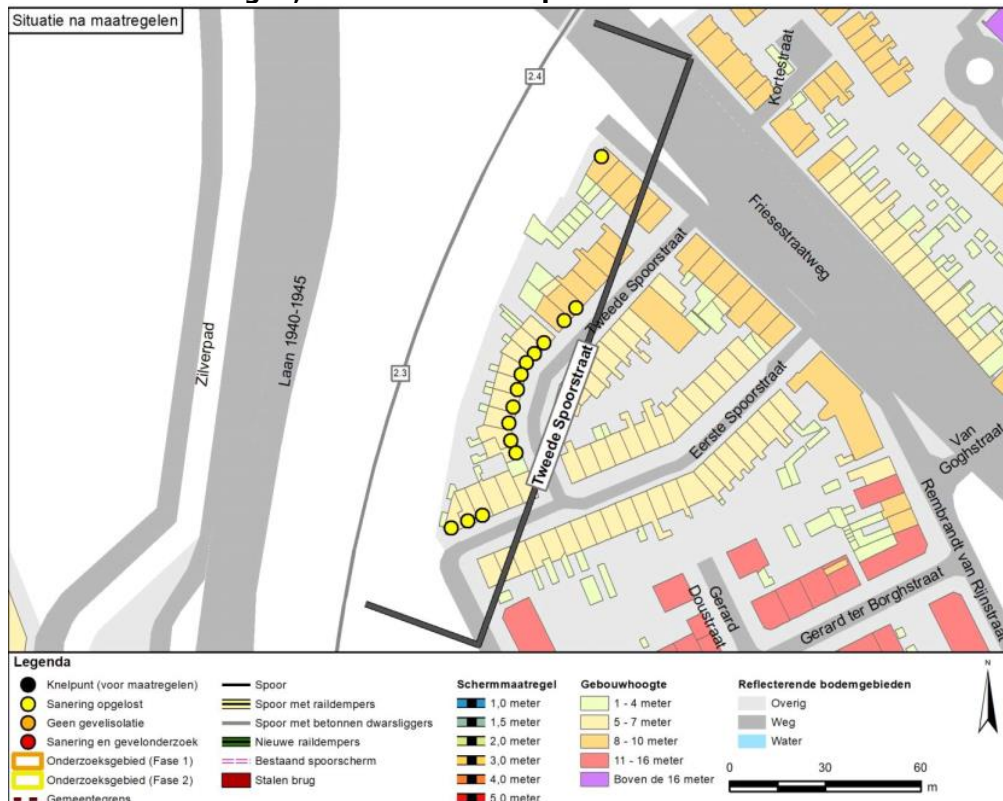
Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaai

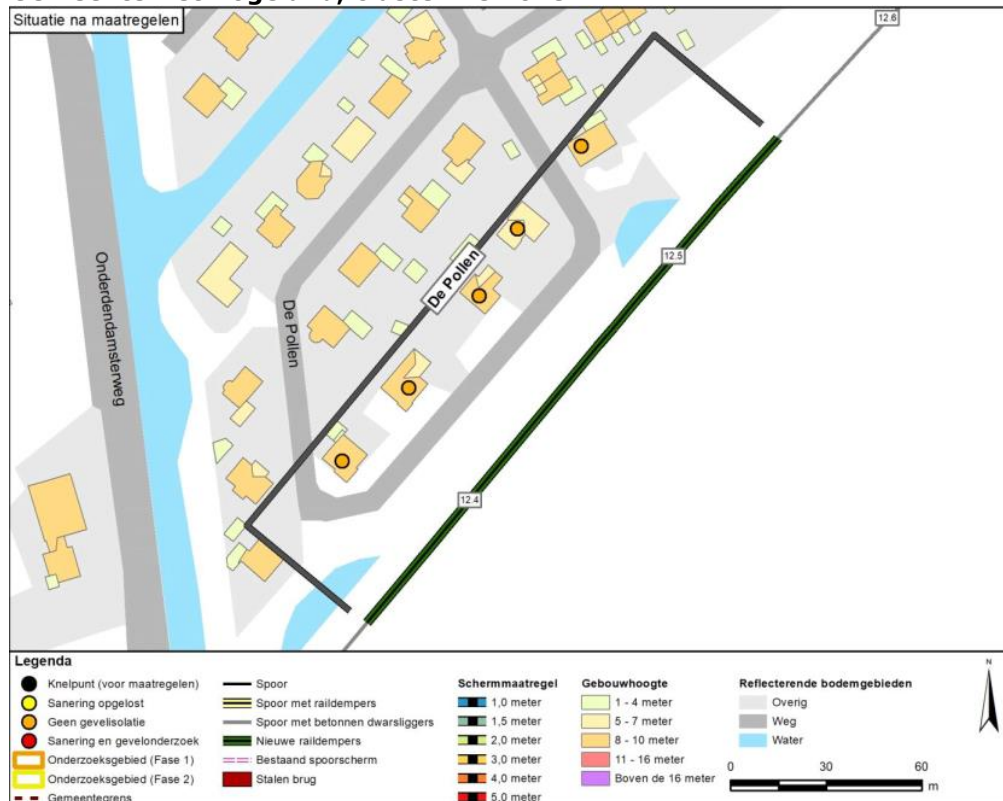
Datum
12 november 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Groningen, cluster Tweede Spoorstraat



Gemeente Het Hogeland, cluster De Pollen



Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

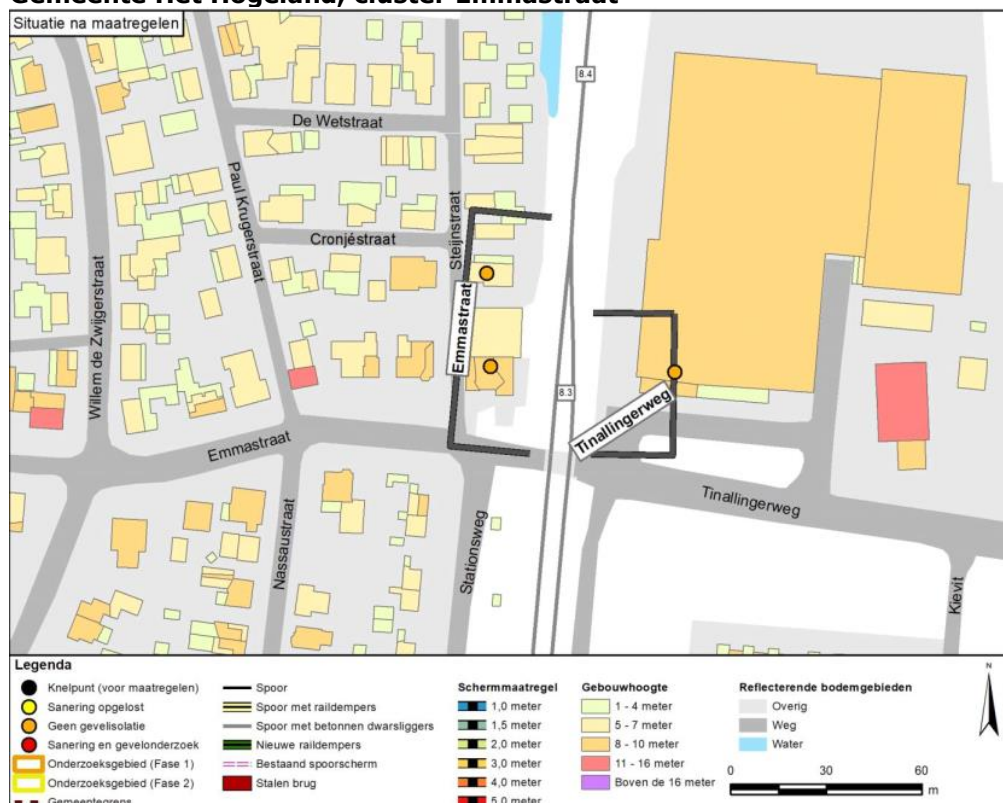
Datum

12 november 2024

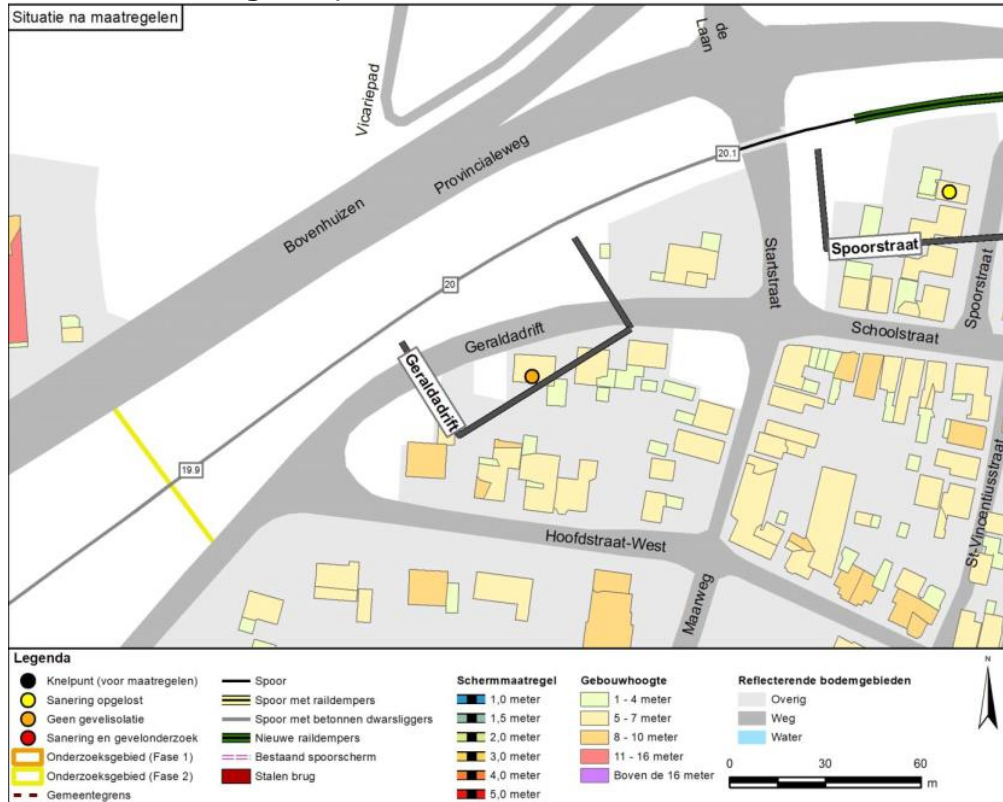
Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Het Hogeland, cluster Emmastraat



Gemeente Het Hogeland, cluster Geraldadrift



Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaa

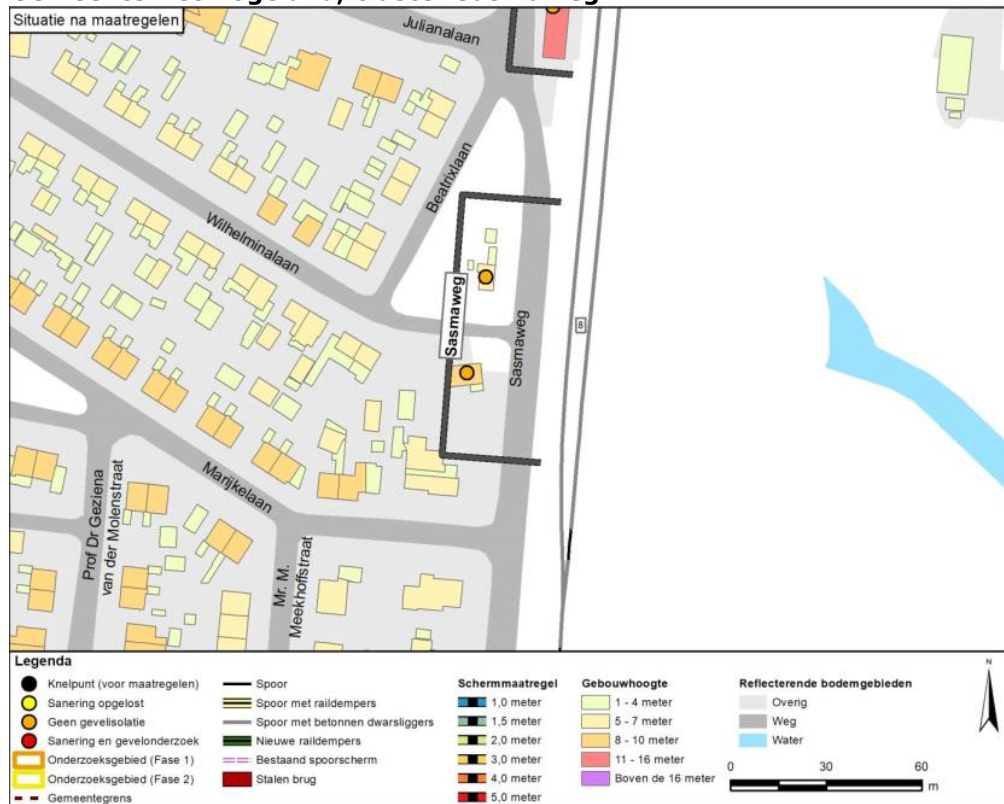
Datum
12 november 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Het Hogeland, cluster Ommelandenweg



Gemeente Het Hogeland, cluster Sasmaweg

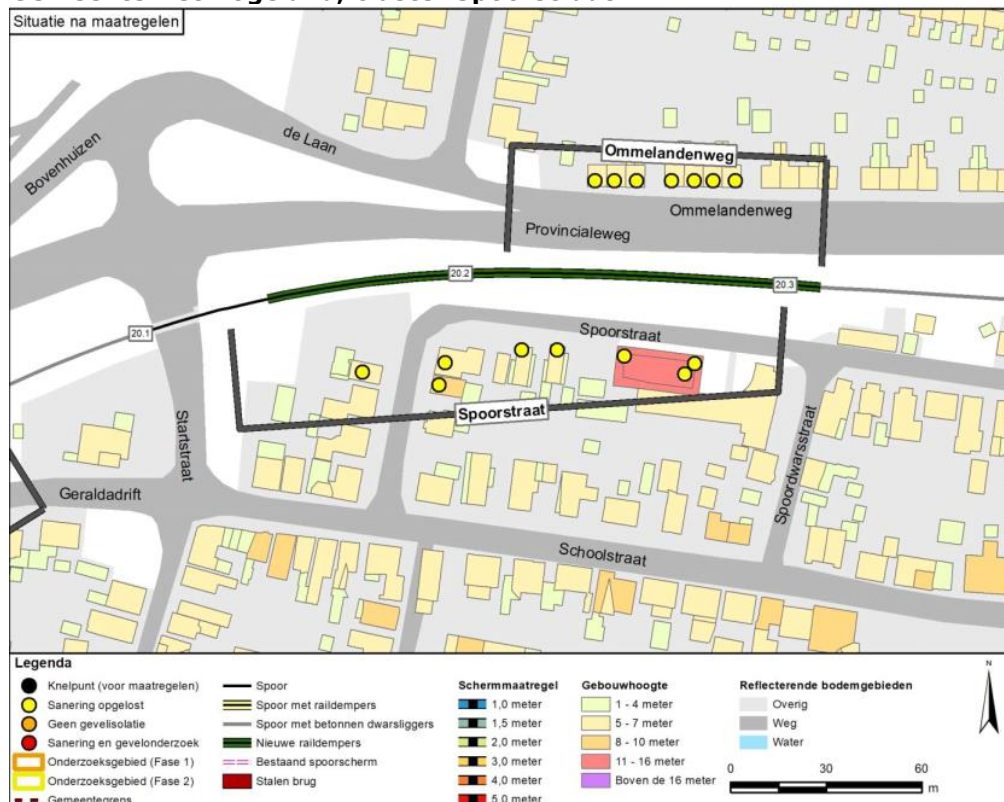


Directoraat-generaal Mobiliteit
 Directie Openbaar Vervoer en Spoor
 Bureau Sanering Verkeerslawaaï

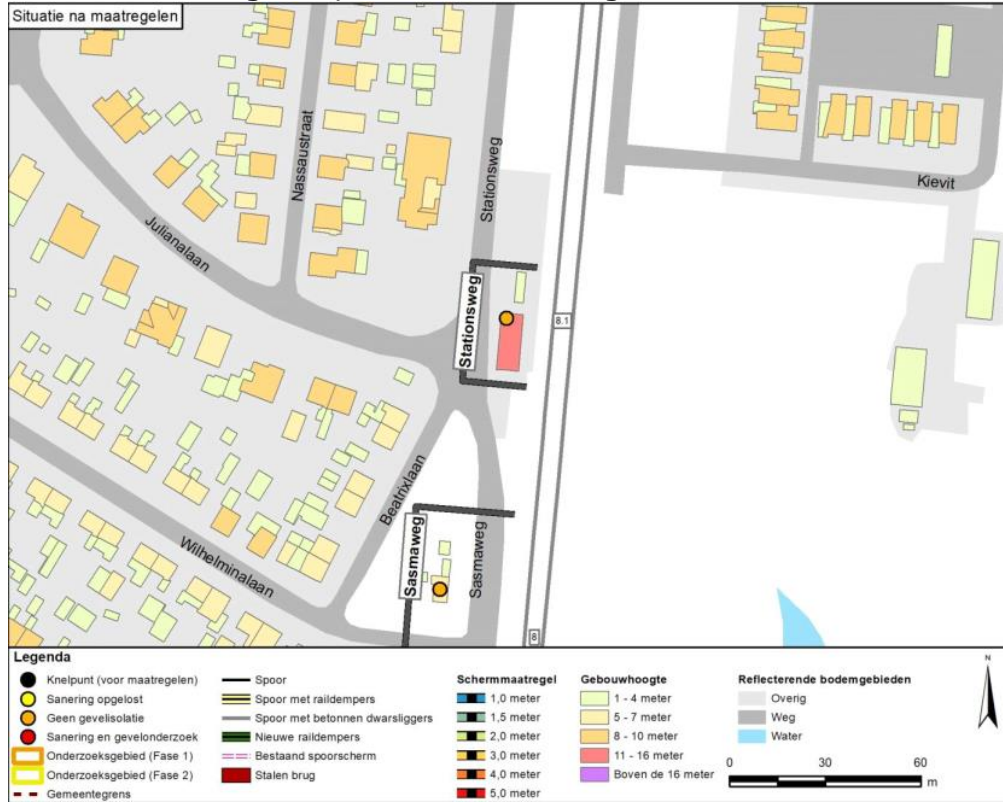
Datum
 12 november 2024

Kenmerk
 IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Het Hogeland, cluster Spoorstraat



Gemeente Het Hogeland, cluster Stationsweg



Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

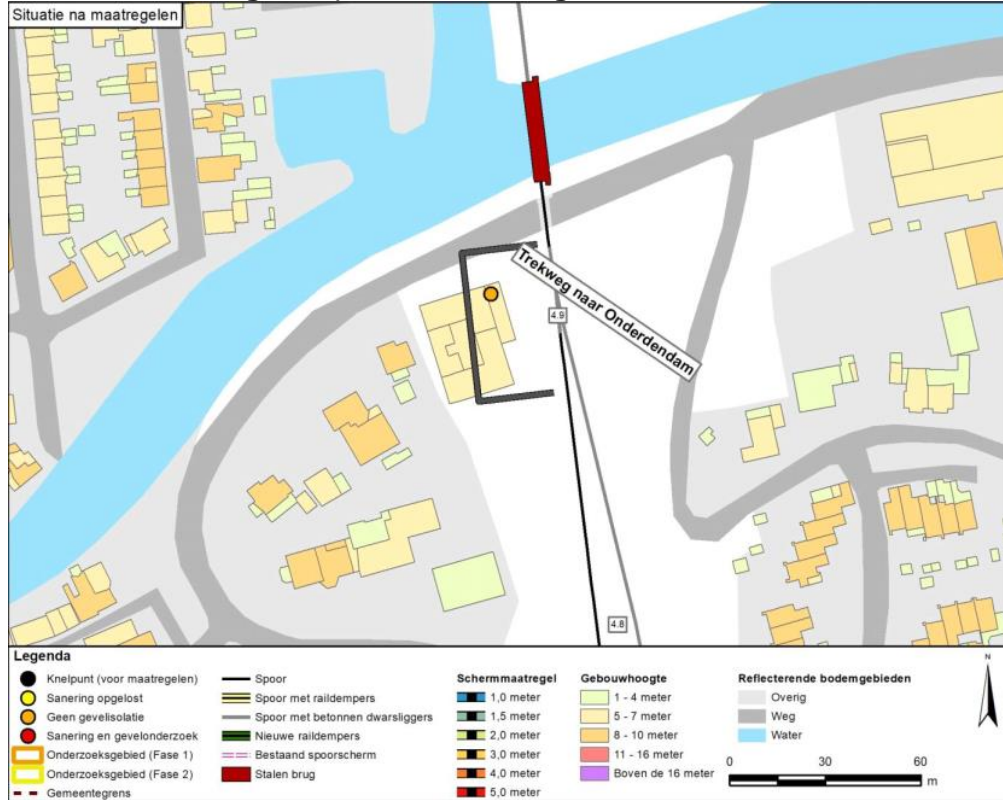
Datum
12 november 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Het Hogeland, cluster Tinallingerweg



Gemeente Het Hogeland, cluster Trekweg naar Onderdendam



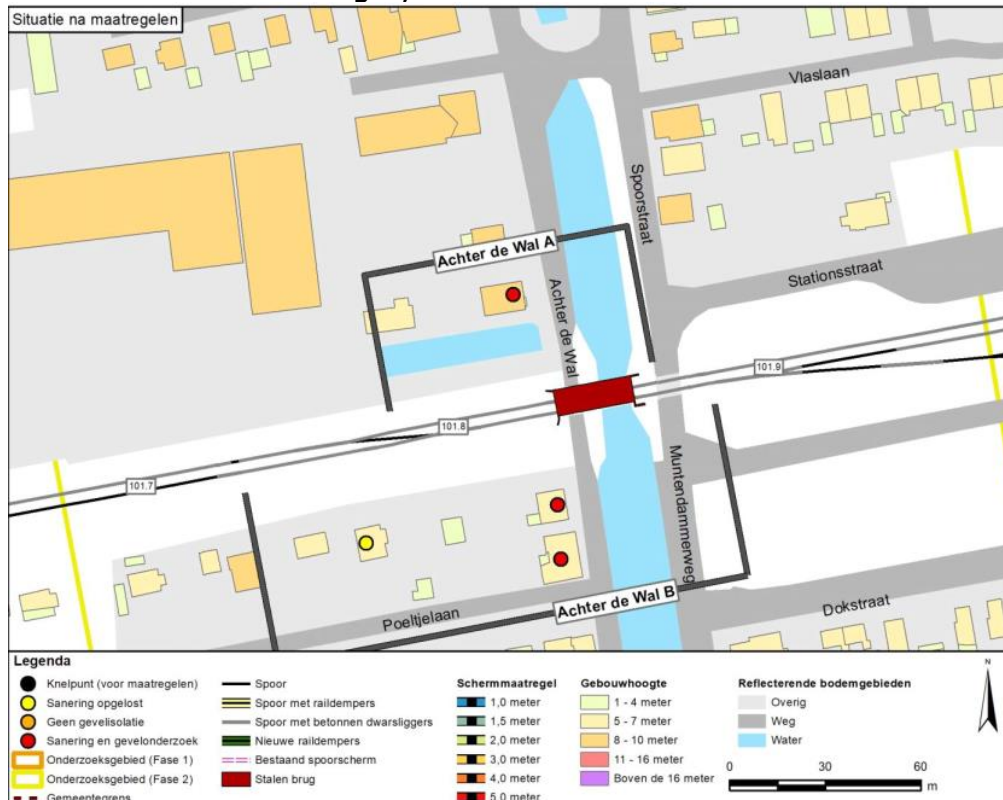
Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

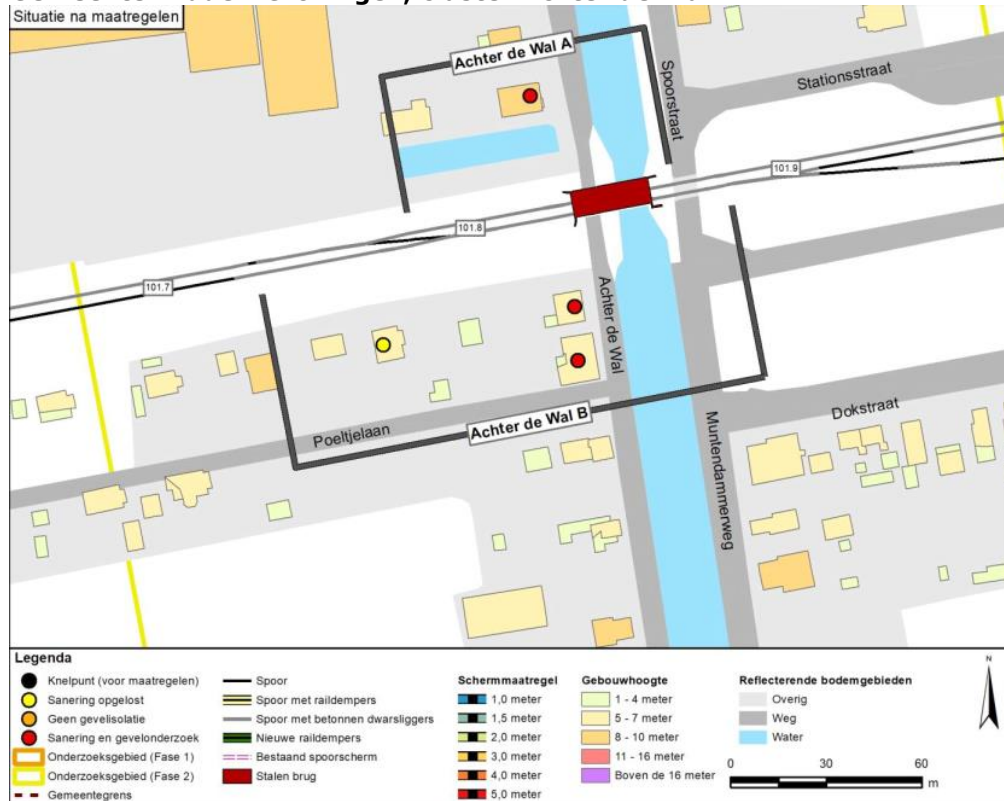
Datum
12 november 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Midden-Groningen, cluster Achter de Wal A



Gemeente Midden-Groningen, cluster Achter de Wal B



Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

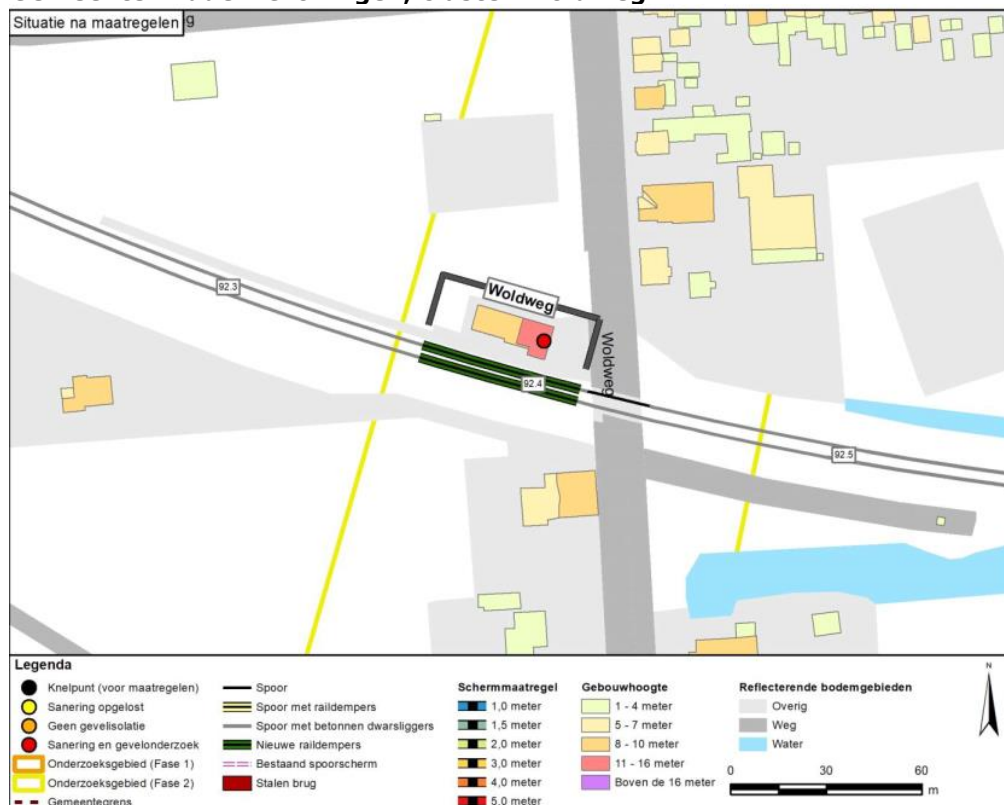
Datum

12 november 2024

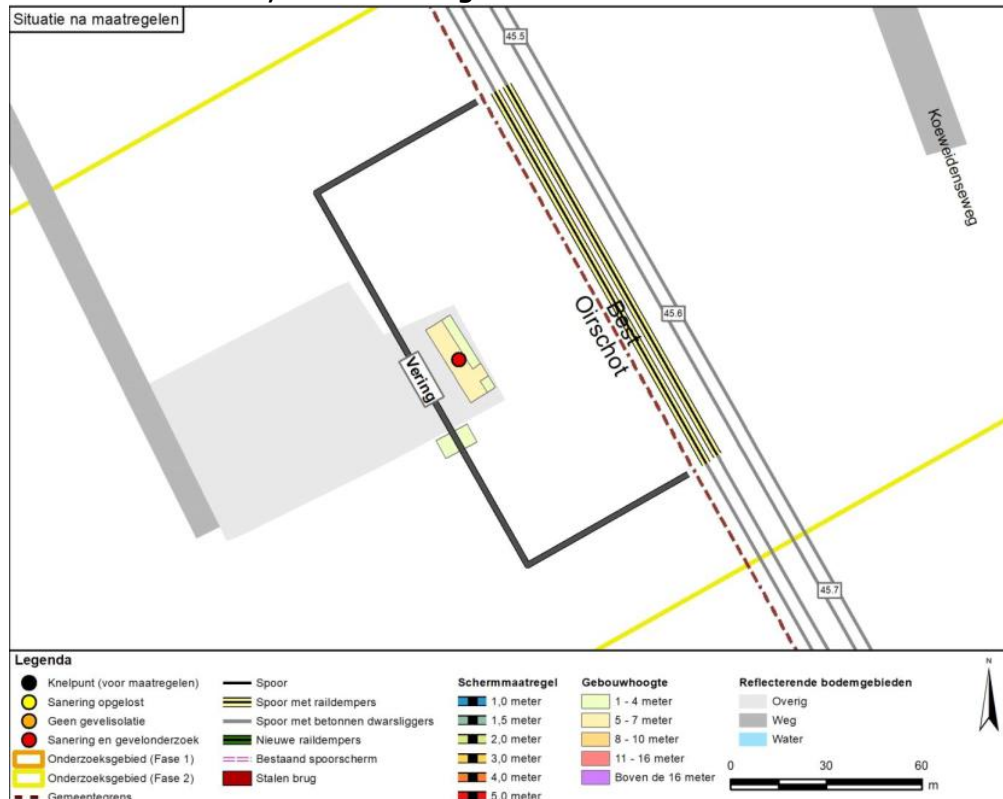
Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Midden-Groningen, cluster Woldweg



Gemeente Oirschot, cluster Vering



Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

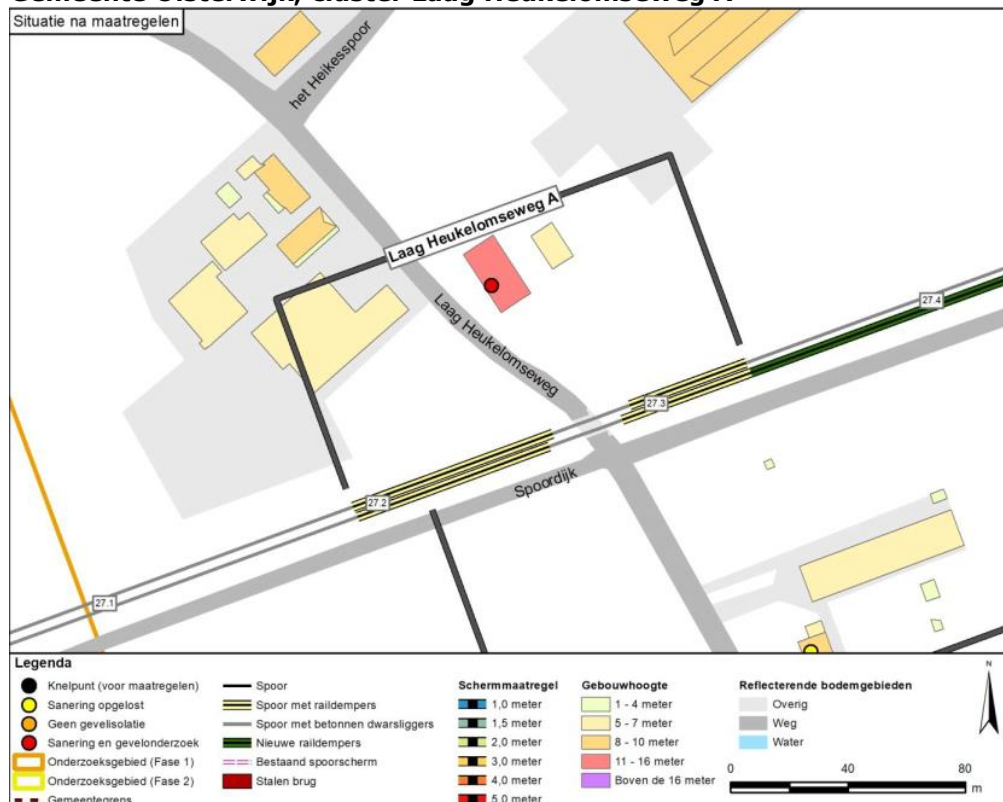
Datum

12 november 2024

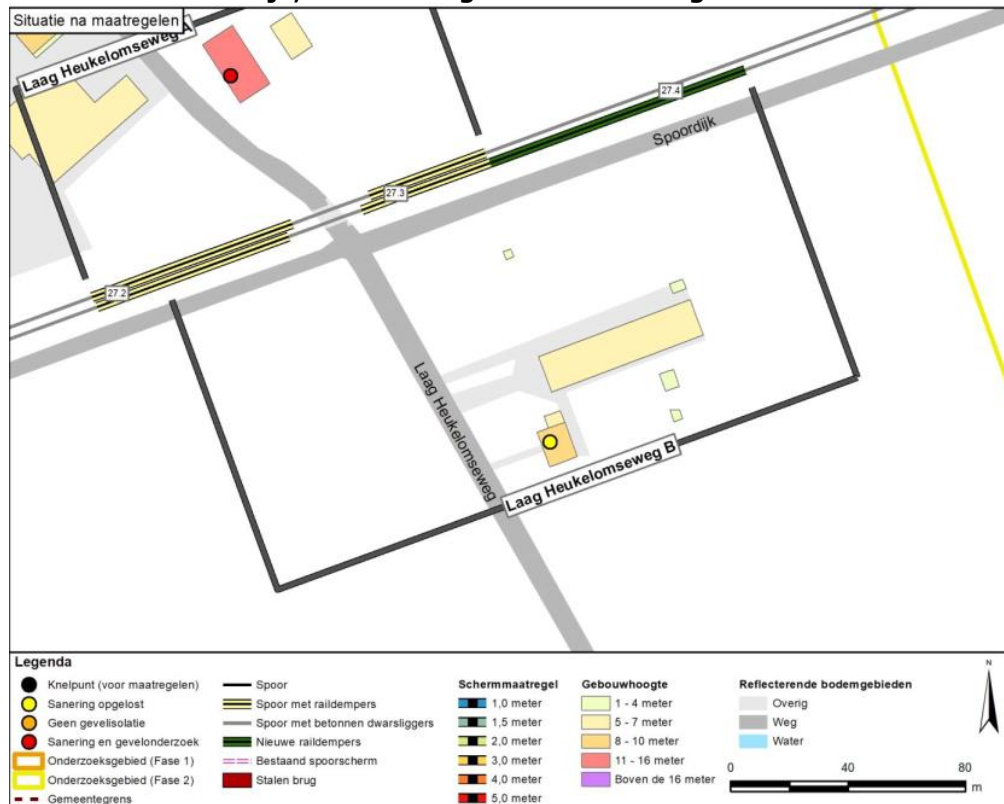
Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Oisterwijk, cluster Laag Heukelomseweg A

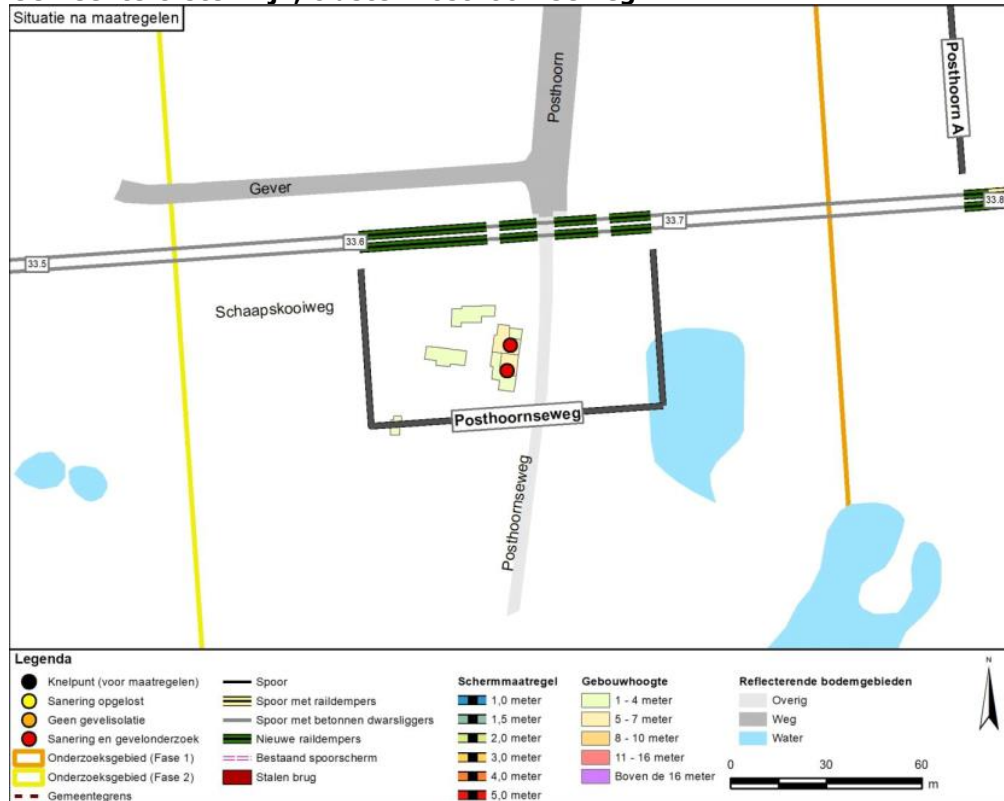


Gemeente Oisterwijk, cluster Laag Heukelomseweg B

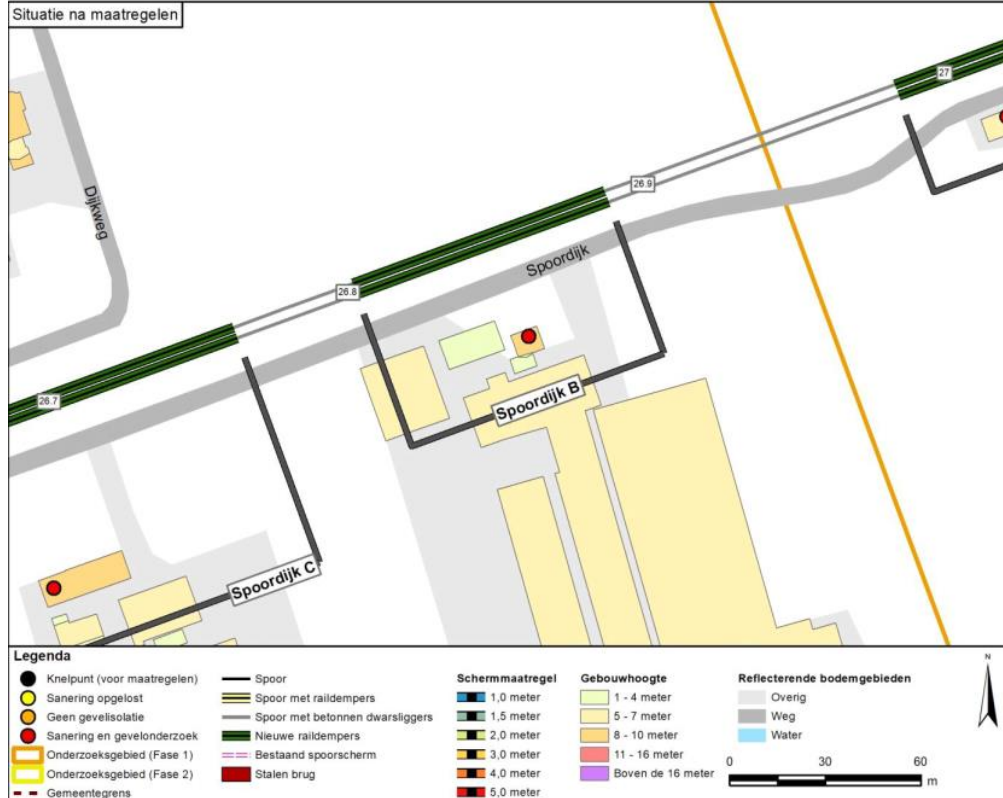


Directoraat-generaal Mobiliteit
 Directie Openbaar Vervoer en Spoor
 Bureau Sanering Verkeerslawaa
Datum
 12 november2024
Kenmerk
 IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Oisterwijk, cluster Posthoornseweg



Gemeente Oisterwijk, cluster Spoordijk B



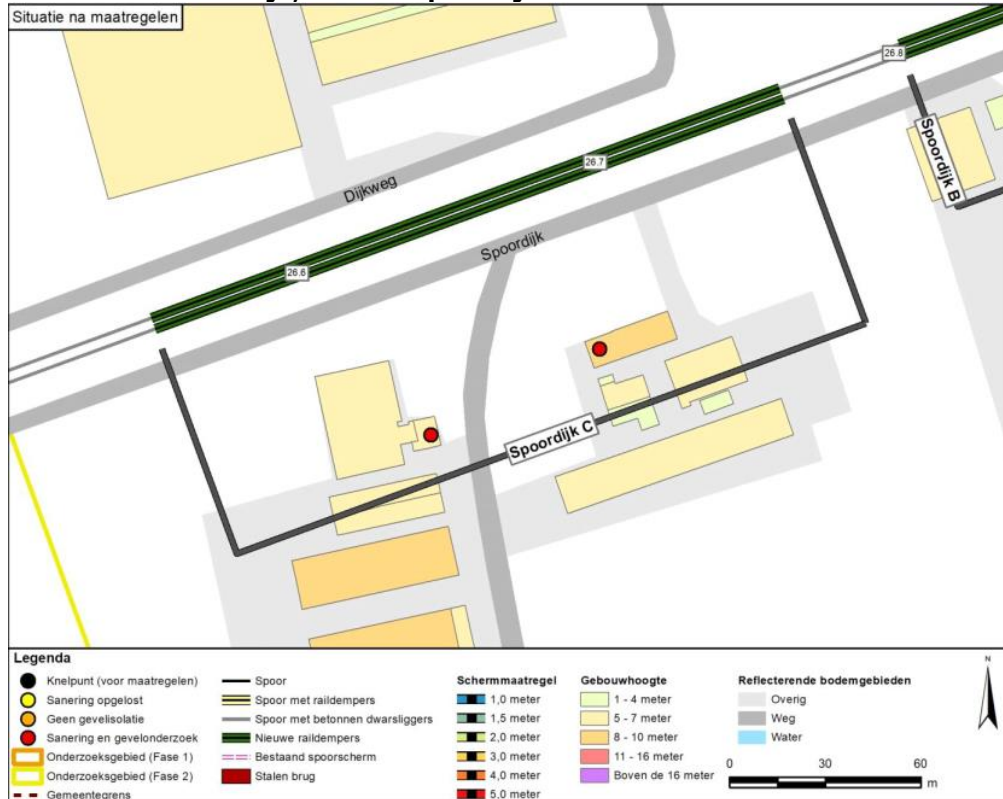
Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
12 november 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

Gemeente Oisterwijk, cluster Spoordijk C



Ter waarmerking:

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

ir. W. Soede

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

12 november2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999



bijlage 3

Deze bijlage behoort bij artikel 3 en artikel 4 van het besluit van de staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 12 november 2024 met kenmerk IenW/BSK-2024/32999.

De saneringsobjecten vanwege de spoorgedeelten in het saneringsplan 'F2-05' zijn de volgende. De saneringsobjecten betreffen woningen, met uitzondering van het adres Hoendiep 1053 in Groningen, dat een ligplaats voor een woonschip is.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

12 november 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

	Adres	Postcode	Geluidsbelasting bij huidig GPP [dB]	Geluidsbelasting in de eindsituatie [dB]	Afname [dB]	Onderzoek naar binnenwaarde?	Registratie bij kadaster?	Kadastrale aanduiding
--	-------	----------	--	--	-------------	---------------------------------	------------------------------	-----------------------

Best

1	Drs. J.L. Moonenstraat 2	5684 TJ	73	71	2	ja	ja	Gemeente Best, Sectie C, 3744
2	Johannes Poststraat 1	5684 TG	71	68	3	ja	-	
3	Kapelaan Nausstraat 5	5684 SR	71	68	3	ja	-	
4	Kapelaan Nausstraat 7	5684 SR	71	68	3	ja	-	
5	Kapelaan Nausstraat 9	5684 SR	71	68	3	ja	-	
6	Kapelaan Nausstraat 11	5684 SR	71	68	3	ja	-	
7	Kapelaan Nausstraat 17	5684 SR	71	68	3	ja	-	
8	Karel Doormanlaan 24	5684 SN	72	69	3	ja	-	
9	Karel Doormanlaan 27	5684 SN	71	69	2	ja	-	
10	Kruisbeemdenweg 16	5682 PC	71	71	0	ja	ja	Gemeente Best, Sectie K, 4129
11	Loek Verstrijdenstraat 25	5684 TV	71	68	3	ja	-	
12	Loek Verstrijdenstraat 27	5684 TV	71	69	2	ja	-	
13	Loek Verstrijdenstraat 29	5684 TV	71	69	2	ja	-	
14	Loek Verstrijdenstraat 31	5684 TV	72	69	3	ja	-	
15	Loek Verstrijdenstraat 41	5684 TV	71	69	2	ja	-	
16	Loek Verstrijdenstraat 43	5684 TV	71	68	3	ja	-	

	Adres	Postcode	Geluidsbelasting bij huidig GPP [dB]	Geluidsbelasting in de eindsituatie [dB]	Afname [dB]	Onderzoek naar binnenwaarde?	Registratie bij kadaster?	Kadastrale aanduiding
17	Loek Verstrijdenstraat 57	5684 TV	72	70	2	ja	-	
18	Loek Verstrijdenstraat 59	5684 TV	72	70	2	ja	-	
19	Monnikenweg 10	5682 PD	73	72	1	ja	ja	Gemeente Best, Sectie K, 1675
20	Spoorweglaan 11	5682 PA	72	69	3	ja	-	
21	Spoorweglaan 12	5682 PA	72	69	3	ja	-	
22	Spoorweglaan 13	5682 PA	71	68	3	ja	-	
23	Spoorweglaan 14	5682 PA	71	68	3	ja	-	
24	Spoorweglaan 15-A	5682 PA	71	68	3	ja	-	

Groningen

1	Eerste Spoorstraat 35	9718 PA	66	62	4	-	-	
2	Eerste Spoorstraat 37	9718 PA	67	62	5	-	-	
3	Eerste Spoorstraat 39	9718 PA	67	63	4	-	-	
4	Friesestraatweg 404	9718 NW	66	62	4	-	-	
5	Fruitstraat 2-a	9741 AN	66	62	4	-	-	
6	Hoendiep 1053 *	9718 TG	83	83	0	-	ja	Gemeente Groningen, Sectie R, 1273
7	K. de Vriezestraat 3	9741 AE	66	61	5	-	-	
8	K. de Vriezestraat 4	9741 AE	66	61	5	-	-	
9	K. de Vriezestraat 5	9741 AE	66	61	5	-	-	
10	K. de Vriezestraat 6	9741 AE	66	61	5	-	-	
11	K. de Vriezestraat 7	9741 AE	66	61	5	-	-	
12	K. de Vriezestraat 8	9741 AE	66	61	5	-	-	
13	K. de Vriezestraat 13	9741 AE	66	61	5	-	-	
14	K. de Vriezestraat 14	9741 AE	66	61	5	-	-	
15	K. de Vriezestraat 15	9741 AE	66	61	5	-	-	
16	K. de Vriezestraat 16	9741 AE	66	61	5	-	-	
17	K. de Vriezestraat 20	9741 AE	66	61	5	-	-	

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
12 november2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

	Adres	Postcode	Geluidsbelasting bij huidig GPP [dB]	Geluidsbelasting in de eindsituatie [dB]	Afname [dB]	Onderzoek naar binnenwaarde?	Registratie bij kadaster?	Kadastrale aanduiding
18	K. de Vriestraat 21	9741 AE	66	61	5	-	-	
19	K. de Vriestraat 22	9741 AE	66	61	5	-	-	
20	Lodewijkstraat 9	9724 BC	71	65	6	-	-	
21	Lodewijkstraat 10	9724 BC	71	65	6	-	-	
22	Lodewijkstraat 11	9724 BC	71	65	6	-	-	
23	Lodewijkstraat 12	9724 BC	71	65	6	-	-	
24	Lodewijkstraat 13	9724 BD	71	65	6	-	-	
25	Lodewijkstraat 14	9724 BD	71	65	6	-	-	
26	Lodewijkstraat 14-a	9724 BD	71	65	6	-	-	
27	Lodewijkstraat 15	9724 BD	71	65	6	-	-	
28	Lodewijkstraat 16	9724 BD	71	65	6	-	-	
29	Parallelweg 25	9717 KS	66	61	5	-	-	
30	Parallelweg 27	9717 KS	66	62	4	-	-	
31	Parallelweg 28	9717 KS	66	62	4	-	-	
32	Parallelweg 29	9717 KS	66	62	4	-	-	
33	Parallelweg 30	9717 KS	67	62	5	-	-	
34	Parallelweg 32	9717 KS	66	62	4	-	-	
35	Parallelweg 33	9717 KS	67	62	5	-	-	
36	Parallelweg 34	9717 KS	66	62	4	-	-	
37	Parallelweg 35	9717 KS	66	62	4	-	-	
38	Parallelweg 40	9717 KS	67	62	5	-	-	
39	Parallelweg 42	9717 KS	67	63	4	-	-	
40	Parallelweg 45	9717 KS	67	63	4	-	-	
41	Parallelweg 46	9717 KS	67	63	4	-	-	
42	Tweede Spoorstraat 9-a	9718 PC	66	62	4	-	-	
43	Tweede Spoorstraat 11-a	9718 PC	66	62	4	-	-	
44	Tweede Spoorstraat 13	9718 PC	66	62	4	-	-	

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
12 november2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

	Adres	Postcode	Geluidsbelasting bij huidig GPP [dB]	Geluidsbelasting in de eindsituatie [dB]	Afname [dB]	Onderzoek naar binnenwaarde?	Registratie bij kadaster?	Kadastrale aanduiding
45	Tweede Spoorstraat 15	9718 PC	67	63	4	-	-	
46	Tweede Spoorstraat 17	9718 PC	67	62	5	-	-	
47	Tweede Spoorstraat 19	9718 PC	67	62	5	-	-	
48	Tweede Spoorstraat 21	9718 PC	67	63	4	-	-	
49	Tweede Spoorstraat 23	9718 PC	67	63	4	-	-	
50	Tweede Spoorstraat 25	9718 PC	67	63	4	-	-	
51	Tweede Spoorstraat 27	9718 PC	67	63	4	-	-	
52	Tweede Spoorstraat 29	9718 PC	67	63	4	-	-	

*) Dit object betreft een ligplaats voor een woonschip

Het Hogeland

1	De Pollen 25	9989 BZ	61	58	3	-	-	
2	De Pollen 41	9989 BZ	61	58	3	-	-	
3	De Pollen 45	9989 BZ	62	59	3	-	-	
4	De Pollen 51	9989 BZ	61	59	2	-	-	
5	De Pollen 53	9989 BZ	61	58	3	-	-	
6	Emmastraat 11	9953 RA	65	62	3	-	-	
7	Geraldadrift 5	9981 AK	61	57	4	-	-	
8	Ommelandenweg 17	9981 GK	62	56	6	-	-	
9	Ommelandenweg 18	9981 GK	62	56	6	-	-	
10	Ommelandenweg 19	9981 GK	62	56	6	-	-	
11	Ommelandenweg 20	9981GK	62	56	6	-	-	
12	Ommelandenweg 21	9981 GK	63	56	7	-	-	
13	Ommelandenweg 22	9981 GK	63	56	7	-	-	
14	Ommelandenweg 23	9981 GK	63	56	7	-	-	
15	Sasmaweg 1	9953 RV	61	57	4	-	-	
16	Spoorstraat 14	9981 AV	64	58	6	-	-	

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
12 november2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

	Adres	Postcode	Geluidsbelasting bij huidig GPP [dB]	Geluidsbelasting in de eindsituatie [dB]	Afname [dB]	Onderzoek naar binnenwaarde?	Registratie bij kadaster?	Kadastrale aanduiding
17	Spoorstraat 43	9981 AT	62	56	6	-	-	
18	Spoorstraat 63	9981 AT	62	56	6	-	-	
19	Spoorstraat 71	9981 AT	62	56	6	-	-	
20	Spoorstraat 79	9981 AT	63	56	7	-	-	
21	Spoorstraat 81	9981 AT	63	56	7	-	-	
22	Spoorstraat 83	9981AT	63	57	6	-	-	
23	Spoorstraat 85	9981 AT	61	55	6	-	-	
24	Stationsweg 4	9953 RG	66	62	4	-	-	
25	Steijnstraat 2	9953 RE	65	62	3	-	-	
26	Tinallingerweg 1	9953 TA	63	59	4	-	-	
27	Trekweg naar Onderdendam 5	9951 TE	62	62	0	-	-	
28	Wilhelminalaan 1	9953 RL	61	57	4	-	-	

Midden-Groningen

1	Achter de Wal 7	9636 BN	68	67	1	ja	-	
2	Achter de Wal 8	9636 BN	69	69	0	ja	-	
3	Achter de Wal 9	9636 BN	66	66	0	ja	-	
4	Poeltjelaan 2	9636TG	67	65	2	-	-	
5	Woldweg 46	9607PR	70	66	4	ja	-	

Oirschot

1	Vering 2	5688 WX	72	70	2	ja	-	
---	----------	---------	----	----	---	----	---	--

Oisterwijk

1	Laag Heukelomseweg 3	5059 AN	72	70	2	ja	-	
2	Laag Heukelomseweg 3-A	5059 AN	67	65	2	-	-	
3	Posthoornseweg 27	5062 SZ	68	67	1	ja	-	

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
12 november2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999

	Adres	Postcode	Geluidsbelasting bij huidig GPP [dB]	Geluidsbelasting in de eindsituatie [dB]	Afname [dB]	Onderzoek naar binnenwaarde?	Registratie bij kadaster?	Kadastrale aanduiding
4	Posthoornseweg 29	5062 SZ	74	72	2	ja	ja	Gemeente Oisterwijk, Sectie G, 1807
5	Spoordijk 6	5059 AP	74	71	3	ja	ja	Gemeente Oisterwijk, Sectie H, 723
6	Spoordijk 7	5059 AP	71	69	2	ja	-	
7	Spoordijk 8	5059 AP	70	67	3	ja	-	

Ter waarmede:

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
voor deze:
Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaaai,

ir. W. Soede

Directoraat-generaal Mobiliteit
Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering Verkeerslawaaai

Datum
12 november 2024

Kenmerk
IenW/BSK-2024/32999



bijlage 4

Deze bijlage behoort bij artikel 5 van het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 12 november 2024 met kenmerk IenW/BSK-2024/32999.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

12 november2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

Referentiepunt	Huidig gpp [dB]	Vast te stellen gpp [dB]	Vershil [dB]
1526	52,9	52,8	-0,1
1527	57,0	56,9	-0,1
1528	50,0	49,9	-0,1
1529	56,6	56,5	-0,1
1530	55,7	55,6	-0,1
1533	53,2	53,1	-0,1
1536	56,1	56,0	-0,1
1538	55,0	54,9	-0,1
1539	55,5	55,4	-0,1
1540	56,4	56,3	-0,1
1542	55,8	55,7	-0,1
1543	55,1	55,0	-0,1
1544	56,9	56,8	-0,1
1546	56,8	56,7	-0,1
1626	62,3	61,0	-1,3
1627	62,1	60,8	-1,3
1718	59,0	58,9	-0,1
1729	57,4	57,3	-0,1
1731	57,1	56,7	-0,4
1732	56,7	56,0	-0,7
1733	55,7	54,6	-1,1
1734	56,5	55,7	-0,8
1735	54,5	52,6	-1,9
1736	56,1	54,0	-2,1
1737	58,5	57,1	-1,4
1738	53,8	52,6	-1,2
1739	58,1	57,1	-1,0
1740	54,8	54,1	-0,7
1742	57,2	57,1	-0,1
2383	59,7	59,6	-0,1
2384	56,9	56,8	-0,1
2385	58,6	57,1	-1,5
2386	61,1	59,3	-1,8
2387	62,7	62,1	-0,6
2388	63,8	63,6	-0,2
2389	61,9	60,3	-1,6
2390	61,3	58,7	-2,6
2391	62,0	58,2	-3,8
2392	62,4	58,4	-4,0
2393	61,7	57,8	-3,9
2394	62,3	58,5	-3,8
2395	61,4	57,5	-3,9
2396	61,8	57,8	-4,0
2407	61,5	57,6	-3,9
2408	62,9	58,7	-4,2

Referentiepunt	Huidig gpp [dB]	Vast te stellen gpp [dB]	Vershil [dB]
2409	61,6	57,7	-3,9
2410	62,8	58,8	-4,0
2411	61,8	57,8	-4,0
2412	62,5	58,2	-4,3
2413	62,7	58,8	-3,9
2414	59,8	56,5	-3,3
2415	59,8	57,6	-2,2
2416	58,5	58,4	-0,1
2417	64,5	64,4	-0,1
2420	58,0	57,9	-0,1
2437	57,9	57,7	-0,2
2438	60,4	57,8	-2,6
2439	61,6	57,4	-4,2
2440	61,1	56,9	-4,2
2441	61,7	57,3	-4,4
2442	61,0	56,8	-4,2
2443	60,9	56,7	-4,2
2444	60,3	57,6	-2,7
2445	59,6	57,2	-2,4
2446	59,7	56,8	-2,9
2447	57,8	54,7	-3,1
2448	59,1	58,8	-0,3
2449	59,5	59,4	-0,1
2451	55,9	55,8	-0,1
2456	46,5	46,4	-0,1
2656	60,1	60,0	-0,1
2657	59,2	58,3	-0,9
2658	55,6	54,9	-0,7
17633	71,9	71,8	-0,1
17634	71,7	71,2	-0,5
17635	71,1	70,8	-0,3
17636	71,6	70,8	-0,8
17637	70,1	69,8	-0,3
17638	65,7	64,9	-0,8
17639	66,5	66,1	-0,4
17640	67,1	66,4	-0,7
17641	70,9	70,6	-0,3
17642	71,5	70,7	-0,8
17643	71,0	70,6	-0,4
17644	71,6	70,8	-0,8
17645	71,1	70,8	-0,3
17646	71,7	70,7	-1,0
17647	71,0	70,1	-0,9
17648	71,8	69,4	-2,4
17649	71,6	70,9	-0,7
17650	72,7	71,8	-0,9
17651	72,4	72,2	-0,2
17652	73,1	72,5	-0,6
17653	73,5	73,3	-0,2
17654	73,9	73,4	-0,5
17655	73,4	73,2	-0,2
17656	73,6	73,0	-0,6
17657	73,0	72,8	-0,2

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

12 november2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

Referentiepunt	Huidig gpp [dB]	Vast te stellen gpp [dB]	Vershil [dB]
17658	73,1	72,5	-0,6
17659	71,6	71,4	-0,2
17660	72,1	71,3	-0,8
17661	71,3	71,1	-0,2
17662	71,6	70,8	-0,8
17663	71,1	70,9	-0,2
17664	71,4	70,6	-0,8
17665	70,4	70,1	-0,3
17666	70,8	70,0	-0,8
17667	64,4	63,9	-0,5
17668	70,6	69,8	-0,8
17669	64,6	64,0	-0,6
17670	70,5	69,7	-0,8
17671	69,5	69,3	-0,2
17672	70,4	69,6	-0,8
17673	69,6	69,4	-0,2
17674	69,7	69,5	-0,2
17693	66,7	66,6	-0,1
17694	64,6	64,1	-0,5
17695	68,7	67,8	-0,9
17696	69,2	66,5	-2,7
17697	64,2	61,7	-2,5
17698	69,2	66,2	-3,0
17699	68,4	67,0	-1,4
17700	59,4	58,3	-1,1
17701	69,5	69,4	-0,1
17702	57,1	57,0	-0,1
17710	60,3	59,4	-0,9
17711	52,0	51,0	-1,0
17712	63,3	60,9	-2,4
17713	59,8	57,2	-2,6
17714	66,1	63,7	-2,4
17715	61,0	58,5	-2,5
17716	67,5	65,2	-2,3
17717	62,4	60,1	-2,3
17718	69,5	67,2	-2,3
17719	64,7	62,4	-2,3
17720	71,5	69,2	-2,3
17721	62,9	60,7	-2,2
17722	71,6	69,2	-2,4
17723	61,2	59,0	-2,2
17724	71,4	68,7	-2,7
17725	59,6	57,1	-2,5
17726	71,0	68,0	-3,0
17727	59,8	57,4	-2,4
17728	70,6	68,6	-2,0
17729	62,4	61,3	-1,1
17730	66,5	66,1	-0,4
33746	70,1	70,0	-0,1
33747	69,8	69,5	-0,3
33748	70,1	67,8	-2,3
33749	70,0	67,1	-2,9
33750	70,5	67,5	-3,0

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

12 november2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

Referentiepunt	Huidig gpp [dB]	Vast te stellen gpp [dB]	Vershil [dB]
33751	70,6	67,9	-2,7
33752	70,6	69,4	-1,2
33753	70,4	68,4	-2,0
33754	70,6	68,9	-1,7
33755	70,3	70,0	-0,3
33760	70,3	69,6	-0,7
33761	70,1	68,0	-2,1
33762	69,9	68,3	-1,6
33763	69,7	67,6	-2,1
33764	69,5	68,4	-1,1
33765	69,2	68,4	-0,8
33766	69,1	69,0	-0,1
33888	70,7	70,6	-0,1
33889	70,7	68,9	-1,8
33890	70,8	69,1	-1,7
33891	70,9	70,7	-0,2
41391	55,6	55,5	-0,1
41392	57,1	55,9	-1,2
41393	56,5	54,8	-1,7
41394	58,1	57,3	-0,8
41395	58,4	57,6	-0,8
41396	57,3	54,5	-2,8
41397	57,2	54,7	-2,5
41398	58,2	55,8	-2,4
41399	57,4	55,3	-2,1
41400	56,4	54,9	-1,5
41401	55,8	54,6	-1,2
41402	54,6	53,4	-1,2
41403	53,9	52,7	-1,2
41404	53,4	52,5	-0,9
41405	54,3	54,1	-0,2
41543	56,9	56,8	-0,1
41544	56,8	56,5	-0,3
41545	57,4	55,2	-2,2
41546	56,4	52,7	-3,7
41547	56,4	52,5	-3,9
41548	56,4	52,5	-3,9
41549	56,7	52,9	-3,8
41550	55,9	52,1	-3,8
41551	56,5	54,6	-1,9
41552	55,1	53,7	-1,4
41553	56,0	49,9	-6,1
41554	56,3	50,6	-5,7
41555	55,3	51,1	-4,2
41556	55,1	52,1	-3,0
41557	54,4	52,4	-2,0
41558	54,4	52,5	-1,9
41559	54,0	53,1	-0,9
41560	53,4	52,8	-0,6
41684	57,8	57,2	-0,6
41731	54,2	54,1	-0,1
41738	54,4	54,3	-0,1
41739	54,0	53,7	-0,3

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

12 november2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

Referentiepunt	Huidig gpp [dB]	Vast te stellen gpp [dB]	Vershil [dB]
41740	55,7	54,2	-1,5
41741	56,1	53,6	-2,5
41742	55,2	52,2	-3,0
41743	54,4	51,9	-2,5
41744	52,0	49,1	-2,9
41745	52,9	50,5	-2,4
41746	52,0	48,9	-3,1
41747	53,0	50,5	-2,5
41748	55,3	52,8	-2,5
41749	54,6	53,4	-1,2
41750	55,0	54,8	-0,2
50172	55,4	55,3	-0,1
50178	55,5	55,4	-0,1
50180	60,6	60,5	-0,1
50191	54,0	53,9	-0,1
50192	54,0	53,9	-0,1
50193	55,1	54,7	-0,4
50194	56,3	54,4	-1,9
50195	56,5	52,9	-3,6
50196	55,5	52,0	-3,5
50197	52,0	47,3	-4,7
50198	55,1	51,6	-3,5
50199	55,0	50,1	-4,9
50200	55,2	52,8	-2,4
50201	52,0	48,6	-3,4
50202	55,0	53,5	-1,5
50203	52,0	49,0	-3,0
50204	52,9	52,7	-0,2
50205	55,9	55,7	-0,2
54012	64,9	64,7	-0,2
54013	63,2	62,9	-0,3
54014	58,5	57,8	-0,7
54015	57,8	57,0	-0,8
54016	55,4	54,6	-0,8
54017	54,8	54,3	-0,5

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

12 november2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

Ter waarmerking:

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

ir. W. Soede



bijlage 5

Deze bijlage behoort bij artikel 5 van het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 12 november 2024 met kenmerk IenW/BSK-2024/32999.

Op de hiernavolgende kaarten is de ligging weergegeven van de te wijzigen referentiepunten.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

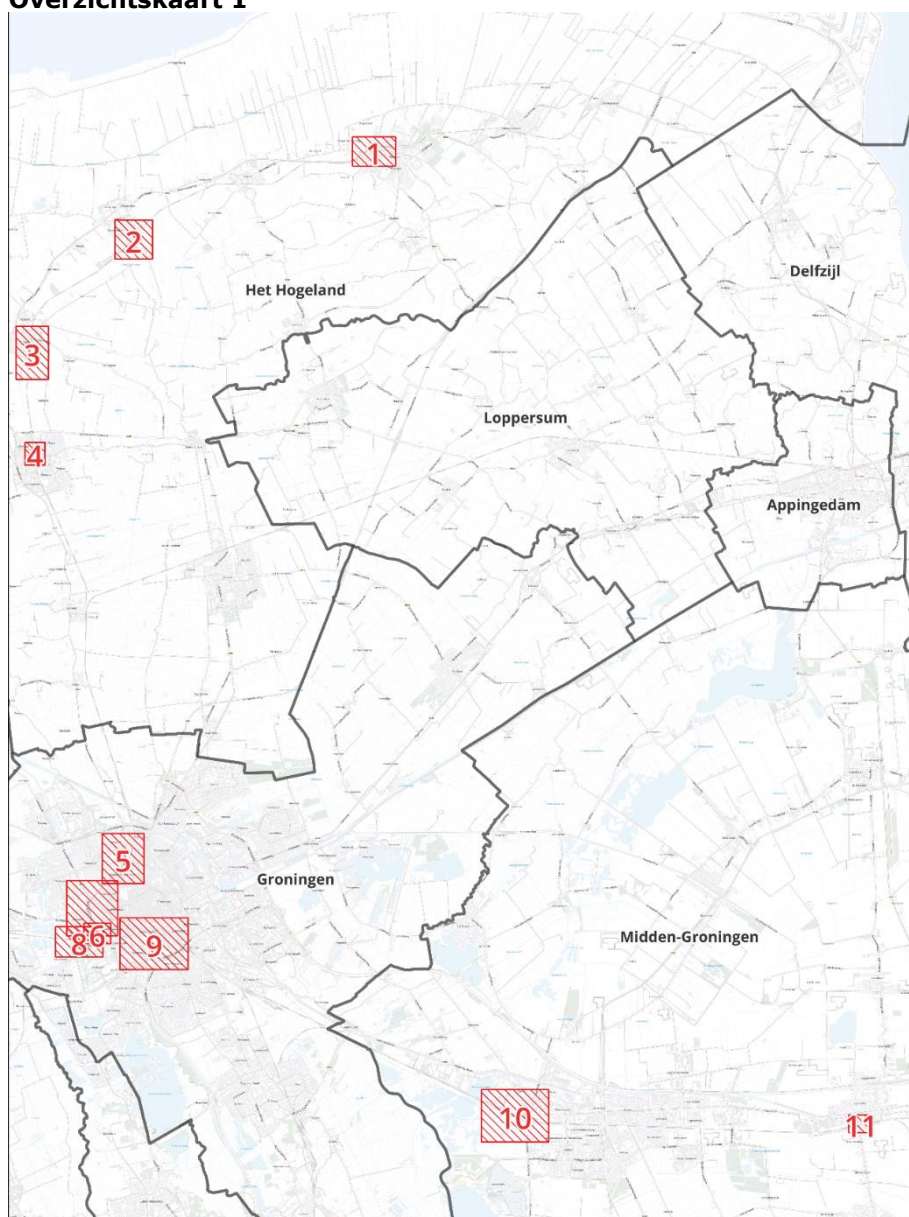
Datum

12 november2024

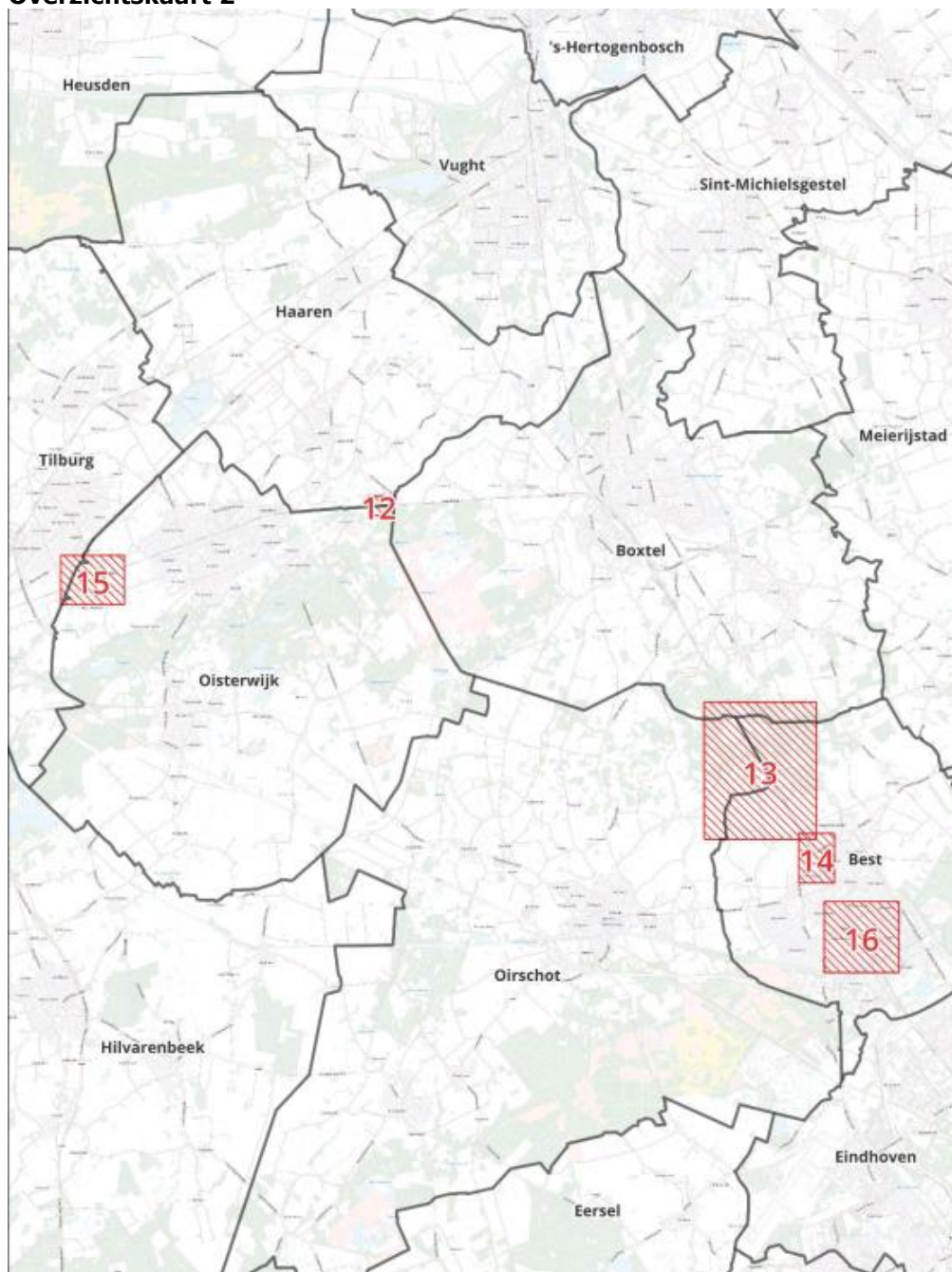
Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999

Overzichtskaart 1



Overzichtskaart 2



**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

12 november2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999



Kaart 3 Locatie van de referentiepunten.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

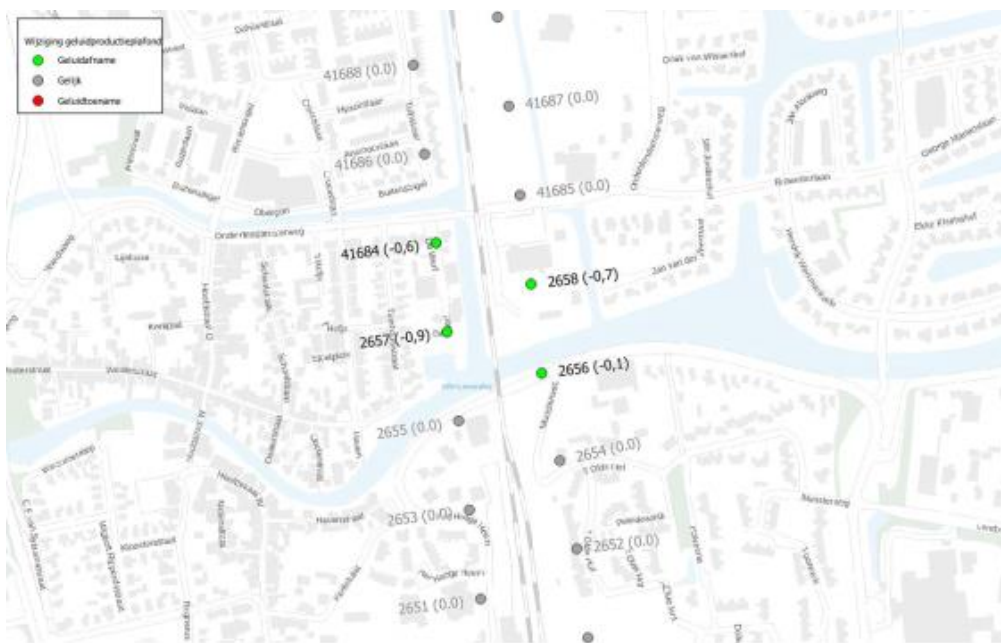
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

12 november 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999



Kaart 4 Locatie van de referentiepunten.



Kaart 5 Locatie van de referentiepunten.

Directoraat-generaal Mobiliteit

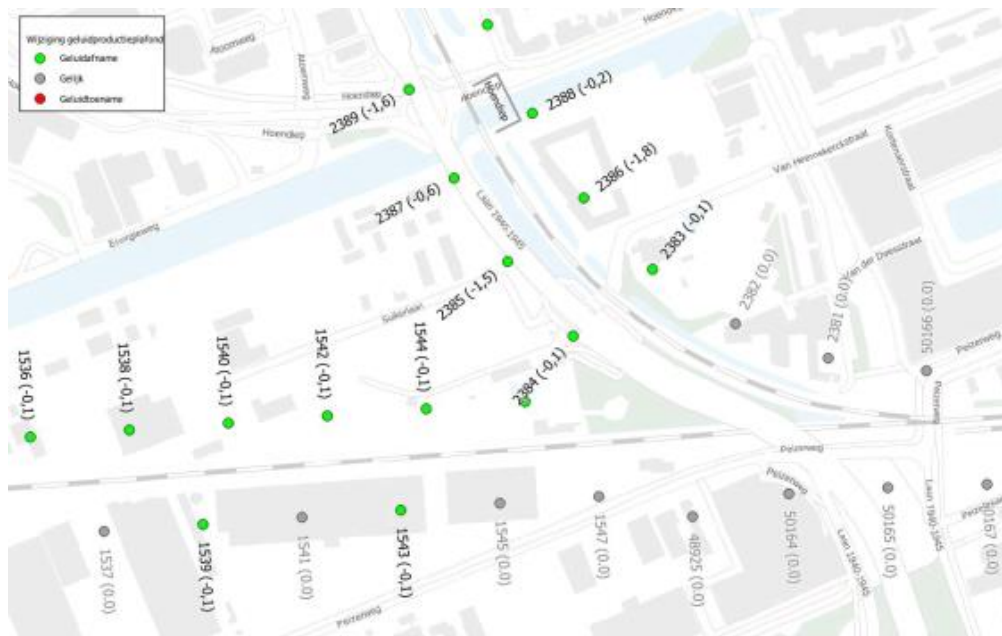
Bureau Sanering Verkeerslawaaai

Datum

12 november 2024

Kenmerk

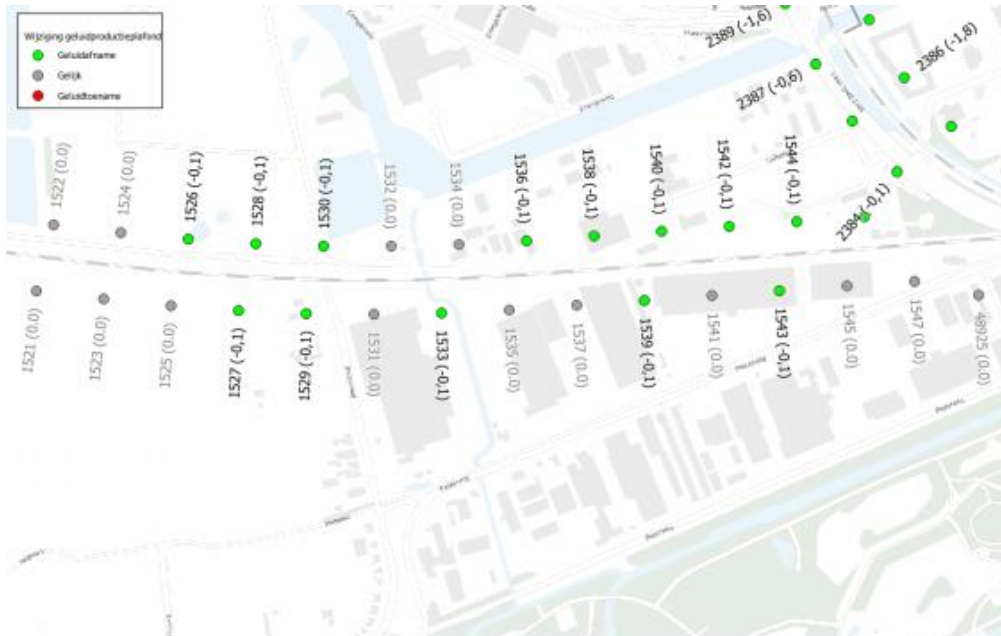
IenW/BSK-2024/32999



Kaart 6 Locatie van de referentiepunten.



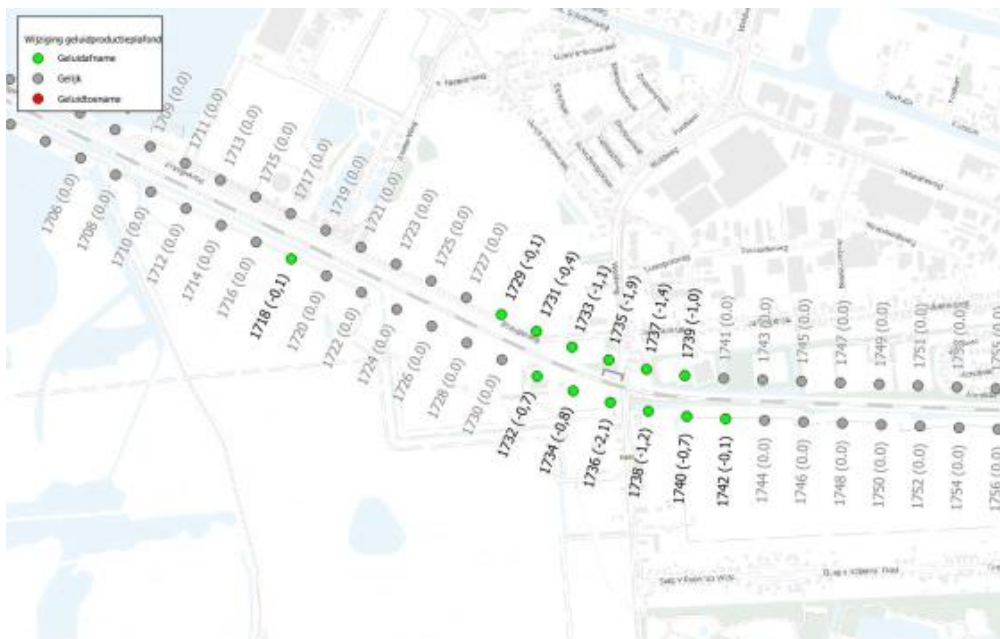
Kaart 7 **Locatie van de referentiepunten.**



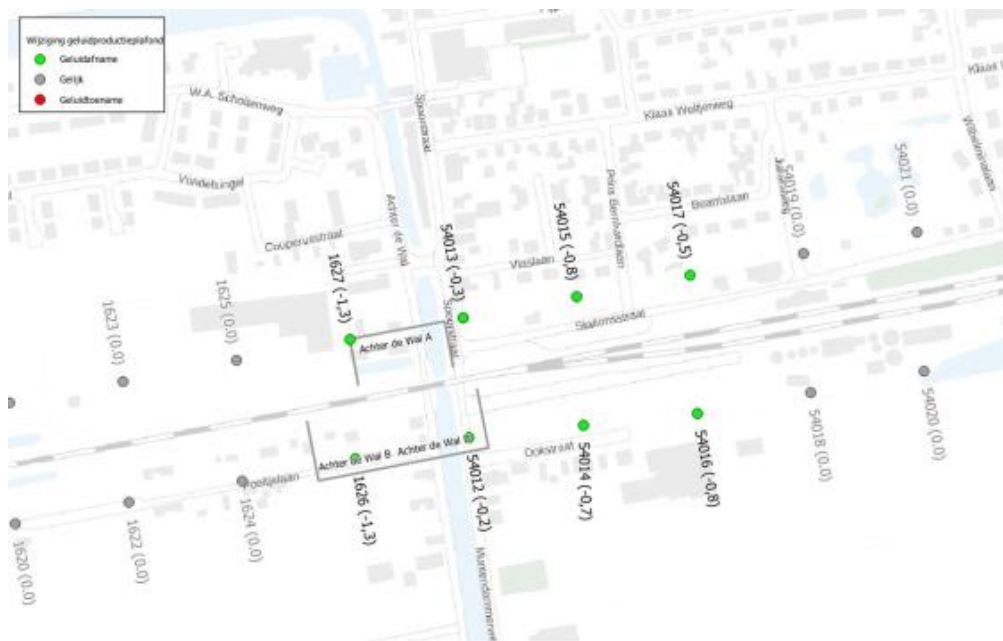
Kaart 8 **Locatie van de referentiepunten.**



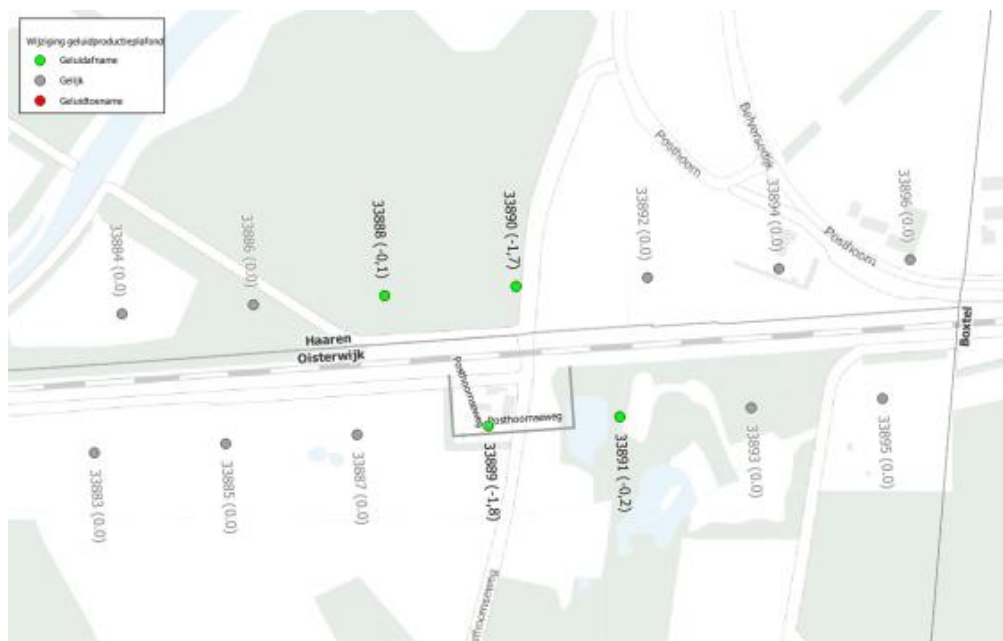
Kaart 9 **Locatie van de referentiepunten.**



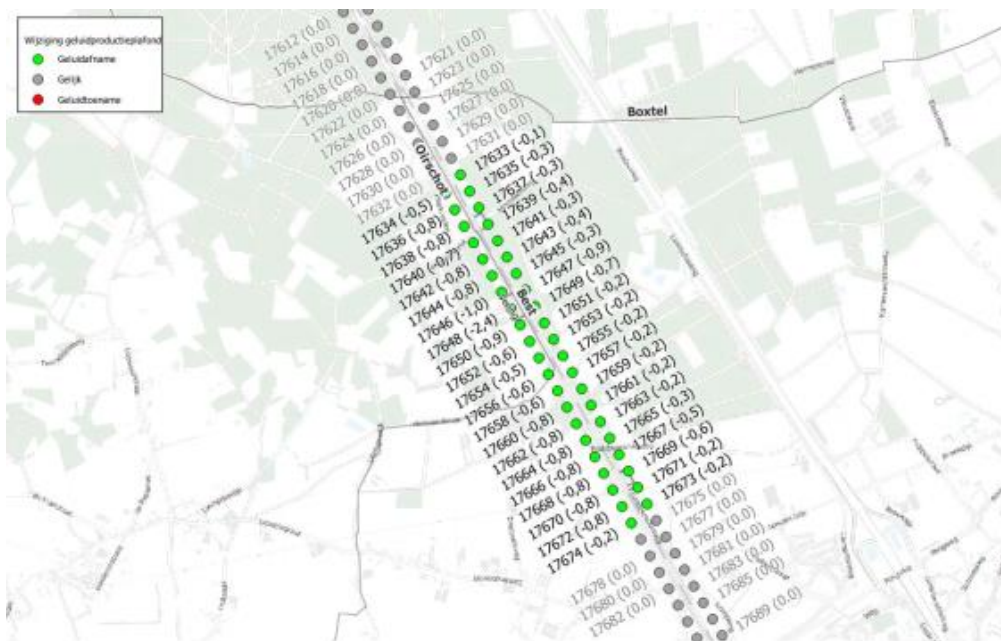
Kaart 10 **Locatie van de referentiepunten.**



Kaart 11 **Locatie van de referentiepunten.**



Kaart 12 **Locatie van de referentiepunten.**



Kaart 13

Locatie van de referentiepunten.

Directoraat-generaal Mobiliteit

Bureau Sanering Verkeerslawaaï

Datum

12 november 2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999



Kaart 14

Locatie van de referentiepunten.

Ter waarmerking:

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

ir. W. Soede

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

12 november2024

Kenmerk

IenW/BSK-2024/32999



bijlage 6

Deze bijlage behoort bij het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 12 november 2024 met kenmerk IenW/BSK-2024/32999.

Nota van Antwoord

op de ingediende zienswijzen op het ontwerpbesluit
ter vaststelling van het saneringsplan en verlaging geluidproductieplafonds

MJPG Spoorweglawaai F2-05

1. Inleiding

Saneringsplan

Het saneringsplan heeft betrekking op gedeelten van het spoor in de gemeenten Best, Groningen, Het Hogeland, Midden-Groningen, Oirschot en Oisterwijk. Het saneringsplan bevat maatregelen om de geluidsbelasting vanwege de desbetreffende spoorweggedeelten bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds op de gevel van de saneringsobjecten zoveel mogelijk te beperken tot de streefwaarde van 65 dB. De maatregelen betreffen het toepassen van raildempers en het plaatsen van geluidsschermen. Tevens wordt de noodzaak tot het treffen van geluidwerende maatregelen onderzocht bij saneringsobjecten waar de streefwaarde niet wordt bereikt.

Ontwerpbesluit

Met het ontwerpbesluit van 7 mei 2024, met kenmerk IenW/BSK-2024/135776 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat het voornemen bekend gemaakt om met toepassing van artikel 11.60, eerste lid, van de Wet milieubeheer het saneringsplan 'Best, Groningen, Het Hogeland, Midden-Groningen, Oirschot en Oisterwijk' vast te stellen. Het ontwerpbesluit bevat tevens het voornemen om met toepassing van artikel 11.63, eerste lid, en artikel 11.28, eerste lid, van de Wet milieubeheer, de geluidproductieplafonds te wijzigen op de referentiepunten, met het effect van de in het saneringsplan opgenomen maatregelen.

Een kennisgeving van het ontwerpbesluit is op woensdag 8 mei 2024 in de Staatscourant en in dezelfde week in de huis-aan-huisbladen van de desbetreffende gemeenten gepubliceerd.

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen bedroeg 6 weken vanaf 10 mei 2024. Gedurende deze termijn heeft het ontwerpbesluit en onderliggende stukken ter inzage gelegen bij Bureau Sanering Verkeerslawaai in Woerden. De stukken waren tevens in te zien via de website van Bureau Sanering Verkeerslawaai.

Resultaten terinzagelegging

Op het voornemen zijn door 19 particulieren en de gemeente Best 5 verschillende zienswijzen ingediend.

Reactie op zienswijzen en vervolgproces

In deze nota is de reactie van het bevoegd gezag op de ingebrachte zienswijzen aangegeven. Bij elke zienswijze wordt vermeld of en op welke manier de zienswijze doorwerkt in het definitieve besluit. Er is een ontvangstbevestiging verstuurd naar de indieners van de zienswijzen.

Algemene opmerking vooraf

In onderstaande reacties op de zienswijzen wordt veelvuldig gesproken van 'de geluidsbelasting' (op een woning of ander saneringsobject). Daarmee wordt niet de huidige geluidsbelasting bedoeld, maar de geluidsbelasting in de situatie waarin het geldende geluidproductieplafond volledig zou worden benut (in het akoestisch onderzoek aangeduid met 'L_{den,GPP}').

2. Beantwoording zienswijzen

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
1	Gemeente Best	1.1	Vergeten sanerings- objecten	Indiener meent dat ten onrechte een 80-tal woningen niet als saneringsobject in het saneringsplan zijn meegenomen en voert daar de onder 1.2 t/m 1.7 opgenomen argumenten voor aan.	<p>Op 14 maart 1997 heeft de gemeente Best in samenspraak met NS Railinfrabeheer (de rechtsvoorganger van ProRail) een saneringsprogramma opgesteld.</p> <p>Het saneringsprogramma is opgesteld in het kader van de regeling "Nadere afspraken geluidsanering bij spoorwegwerkzaamheden". Deze regeling hield in dat bij de uitvoering zogenoemde Rail 21-projecten NS Railinfrabeheer de sanering voor haar rekening zou nemen. Rail 21-projecten zijn projecten die de NS vanaf begin jaren '90 heeft uitgevoerd ter vergroting van de capaciteit van het spoorwegnet. Deze projecten waren opgenomen in het plan Rail-21.</p> <p>Het saneringsprogramma dat in verband met de het Rail- 21 project Best is opgesteld, is op 20 november 1997 door NS Railinfrabeheer ingediend, waarna de minister van VROM per brief van 22 december 1997 met het programma heeft ingestemd. Het saneringsprogramma is in samenspraak met de gemeente Best tot stand gekomen.</p> <p>Het Rail 21-project in Best betrof een verdubbeling van de sporen en een verdiepte aanleg en ondertunneling van het spoor in Best. In het kader van de sanering zijn in aanvulling daarop geluidschermen geplaatst. Het project liep van km 46,00 tot km 52,00, en besloeg dus de volledige kern van de gemeente. Als onderbouwing is bij het saneringsprogramma een akoestisch onderzoek gevoegd dat (onder andere) in kaart brengt op welke locaties de geluidsbelasting op woningen na het uitvoeren van het Rail 21-project en het plaatsen van de geluidschermen hoger blijft dan 65 dB(A). Deze woningen zijn in aanmerking gekomen voor een onderzoek naar de binnenwaarde en het zo nodig treffen van geluidwerende maatregelen aan de woning. Met de uitvoering van het programma zijn alle daarvoor in aanmerking komende woningen in Best gesaneerd.</p>	

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					<p>Het onderzoek naar de binnenwaarde bij de betrokken woningen en het aanbrengen van geluidwerende maatregelen is in de periode 2000 tot 2006 uitgevoerd door de milieudienst Regio Eindhoven. Op 31 januari 2007 meldt ProRail het programma gereed, waarmee de sanering voor het Rail-21 traject in Best is afgerond.</p> <p>In het kader van de zogenaamde eindmelding heeft de gemeente Best in 2007 ook de woningen gemeld die naar aanleiding van het saneringsprogramma uit 1997 niet bij BSV waren geregistreerd. Deze woningen zijn vervolgens als saneringssituaties in het bestand van BSV geregistreerd, maar met daarbij vermeld dat ze al gesaneerd zijn. De woningen liggen immers binnen het gebied van het Rail 21-project. Dit is vervolgens zo aan de gemeente gecommuniceerd. De gemeente heeft daarop niet gereageerd, zodat is aangenomen dat de registratie akkoord werd bevonden.</p>	
		1.2	Geluid- beperkende maatregelen onvoldoende	Indiener geeft aan dat de geluidsbelasting op de bedoelde woningen nu hoger is dan 65 dB en dat de destijds getroffen geluid- beperkende maatregelen niet betekenen dat de sanering daarmee is afgerond.	<p>Met het saneringsprogramma van maart 1997 en de latere aanpassingen daarvan, zijn alle woningen met een geluidsbelasting hoger dan 65 dB(A) voor geluidwerende maatregelen in aanmerking gekomen. De overige woningen, namelijk die met een geluidsbelasting van 65 dB(A) en lager, zijn met de uitvoering van genoemd saneringsprogramma als gesaneerd aangemerkt.</p> <p>Dat sindsdien de geluidsbelasting op een aantal woningen is toegenomen tot boven de 65 dB, doet daar niets aan af.</p>	
		1.3	Verkeers- prognose	Indiener betoogt dat de in het saneringsprogramma van 1997 gehanteerde prognose van het treinverkeer veel te laag is gebleken.	De in het saneringsprogramma van 1997 gehanteerde prognoses (akoestisch onderzoek van april 1996, uitgevoerd door Lichtveld Buijs en Partners BV) zijn gebaseerd op de prognose voor het jaar 2000 zoals opgenomen in het Akoestisch Spoorboekje, zoals uitgegeven door het ministerie VROM. De prognoses zijn tot stand gekomen in overleg tussen genoemd ministerie en dat van Verkeer en Waterstaat. Aldus is destijds voor het akoestisch onderzoek gebruikgemaakt van de voorgeschreven, en de op dat moment best bekende prognoses.	

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					<p>Indiener voert aan dat niet voldaan is aan deze prognoses, en dat daarom de destijds uitgevoerde sanering als niet uitgevoerd of als onvoldoende aan te merken is. Dat niet wordt voldaan aan gehanteerde prognoses en dat daardoor de geluidsbelasting (op woningen) kan toenemen zonder dat daar (extra) maatregelen tegenover staan, is een onvermijdelijk gevolg van de systematiek van de Wet geluidhinder. Dit, ongewenste, gevolg staat ook bekend als het handhavingsgat. Met de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer heeft de wetgever een systematiek in het leven geroepen om het ontstaan van een toekomstig 'handhavingsgat' te voorkomen en reeds ontstane 'handhavingsgaten' in zekere mate te repareren.</p> <p>Nieuwe handhavingsgaten worden voorkomen door de systematiek van de geluidproductieplafonds. Het repareren van ontstane handhavingsgaten vindt plaats doordat woningen waar, na een reeds uitgevoerde sanering, de geluidsbelasting is toegenomen tot boven de 70 dB, voor een tweede keer in aanmerking komen voor sanering.</p> <p>In de Wet milieubeheer is echter ook nadrukkelijk opgenomen dat daar waar eerder een sanering is uitgevoerd, deze woningen niet een tweede keer voor sanering in aanmerking komen. De wet staat geen oordeel toe over de uitgevoerde sanering zelf. Als zodanig is er geen grondslag om de woningen waar de geluidsbelasting na de in de jaren 1997-2005 uitgevoerde sanering is toegenomen tot een waarde boven de 65 dB (maar onder de 71 dB) is toegenomen, wederom te saneren.</p> <p>Een en ander volgt uit artikel 11.57 van de Wet milieubeheer waarin is aangegeven welke geluidgevoelige objecten in aanmerking komen voor sanering.</p>	

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		1.4	Leefklimaat	De onder 1.2 en 1.3 aangevoerde argumenten leiden ertoe dat niet wordt voldaan aan de vereisten voor een acceptabel woonklimaat.	<p>Het is inderdaad mogelijk dat er woningen zijn waar de wettelijke binnenwaarde wordt overschreden. Binnen de geldende regelgeving heb ik echter geen mogelijkheden u daarin tegemoet te komen.</p> <p>Overigens is bij een groot deel van de woningen waar de geluidsbelasting nu is berekend op een waarde hoger dan 65 dB, zichtbaar dat in het verleden geluidwerende maatregelen zijn getroffen.</p>	
		1.5	Rechtszekerheid	Indiener voert aan dat destijds geen besluit is genomen als bedoeld in Hoofdstuk 6 van het Besluit geluidhinder en dat daarom onzorgvuldig met belangen van bewoners is omgegaan.	<p>Het saneringsprogramma uit 1997 van de gemeente Best en het toenmalig NS Railinfrabeheer is volgens de toen geldende regels tot stand gekomen. Dat houdt in dat er een besluit van burgemeester en wethouders aan ten grondslag ligt en dat de minister van VROM heeft ingestemd met het saneringsprogramma. Het is niet bekend of de gemeente het programma destijds openbaar heeft voorbereid. In ieder geval bestond daartoe geen wettelijke plicht om dat te doen.</p> <p>Evenmin bestond er in 1997 een rechtsgrond voor de minister om naar aanleiding van het saneringsprogramma een besluit te nemen waarin de te treffen saneringsmaatregelen en de voor de saneringswoningen resulterende geluidsbelasting werden vastgesteld (ten hoogste toelaatbare waarde en maatregelbesluit). Deze rechtsgrond is pas in 2006 in het leven geroepen met een wijziging van het Besluit geluidhinder spoorwegen. Daarbij is echter aangegeven dat eerder getroffen maatregelen gelden als "door onze minister vastgestelde maatregelen" (Wijziging Besluit geluidhinder spoorwegen, artikel IV, Staatsblad 2005-145).</p> <p>Overigens zijn de woningen die op grond van de toen geldende geluidsbelasting in aanmerking kwamen voor een onderzoek naar de binnenwaarde als onderdeel van dat onderzoek wel geïnformeerd.</p>	

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		1.6	Zorgplicht	Indiener wijst erop dat het Rijk een zorgplicht heeft om zoveel als mogelijk geluidsoverlast te beperken. Met voorliggend saneringsplan wordt daar niet aan voldaan, omdat zelfs van een onderzoek naar een acceptabel woonklimaat geen sprake is.	<p>De zorgplicht voor het Rijk voor wat betreft te hoge geluidsbelastingen vanwege spoorweglawaai is vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer.</p> <p>Er zijn geen mogelijkheden om voor andere woningen dan saneringsobjecten aanvullende maatregelen te treffen.</p>	
		1.7	Beroep	Indiener doet een beroep om de ongewenste situatie te verhelpen.	<p>Dat er, ook na uitvoering van de sanering, woningen blijven bestaan met een hogere geluidsbelasting dan 65 dB zonder dat deze voor geluidbeperkende of geluidwerende maatregelen in aanmerking komen, is een gevolg van de in de wet opgenomen saneringsgrenswaarden. Dit gevolg geldt niet alleen voor de gemeente Best, maar voor veel meer woningen in veel meer gemeenten.</p> <p>Het is helaas niet mogelijk om ten opzichte van het saneringsplan aanvullende maatregelen te treffen.</p>	
2a	Particulier	2.1	Sanering uitgevoerd	Indiener is van mening dat zijn/haar woning ten onrechte als eerder gesaneerd is aangemerkt.	<p>Zie ook reactie onder 1.1, 1.2 en 1.3.</p> <p>Met het saneringsprogramma uit 1997 is vastgesteld dat de toenmalige geluidsbelasting op de woningen van indieners, op grond van de toen geldende verkeersprognose, lager was dan 65 dB(A) en dat daarmee de sanering van de woningen is afgerond. Sindsdien is de geluidsbelasting op de woningen van indieners toegenomen tot boven de 65 dB*, maar niet tot boven de 70 dB. Daarom kunnen de woningen niet als saneringsobject zoals bedoeld in artikel 11.57 van de Wet milieubeheer worden aangemerkt en komen zij niet voor onderzoek naar de binnenwaarde in aanmerking.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Met uitzondering van de woningen aan de Trekzaag, waar de huidige geluidsbelasting momenteel lager is dan 65 dB. 	

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		2.2	Binnenwaarde	Indiener is van mening dat zijn/haar woning moet worden onderzocht om vast te stellen of maatregelen nodig zijn.	Omdat de woningen van indieners niet zijn aangemerkt als een saneringsobject, komen zij niet in aanmerking voor een onderzoek naar de binnenwaarde.	
		2.3	Rechtszekerheid	Indiener geeft aan nooit op de hoogte te zijn gebracht van de eerdere sanering en is dus niet in de gelegenheid geweest te reageren op die sanering.	Zie reactie onder 1.5.	
		2.4	Zorgplicht	Indiener is van mening dat de minister de zorgplicht heeft een acceptabel leef- en woonklimaat te bieden en dat daar nu niet aan wordt voldaan.	Zie reactie onder 1.6	
		2.5	Toename treinverkeer	Indiener vraagt zich af of de maatregelen in de huidige situatie voldoende zijn, gelet op de groei van het treinverkeer.	Het is de wettelijke plicht van ProRail als beheerder van het spoor om ervoor te zorgen dat de geluidsproductie van het treinverkeer binnen de geldende plafonds blijft. In het geval er meer treinen gaan rijden en als gevolg daarvan de geluidproductieplafonds worden overschreden, moet ProRail onderzoeken of doelmatige maatregelen mogelijk zijn, die ertoe leiden dat de geluidproductie binnen de plafonds blijft.	
2b	Particulier	2a-1	Hoogbouw	Indiener geeft aan dat de aan de overzijde van het spoor gerealiseerde hoogbouw voor een andere geluidssituatie heeft gezorgd.	Het is goed mogelijk dat de hoogbouw zorgt voor een andere geluidbeleving. In de berekeningen van de geluidsbelasting op de woningen is rekening gehouden met reflecties vanwege andere aanwezige bebouwing waaronder deze gerealiseerde hoogbouw.	

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
2c	Particulier	2b-1	Schade door Trillingen	Indiener voegt bij zijn zienswijze foto's van schade aan zijn woning die hij met ProRail heeft gedeeld en die volgens indiener is veroorzaakt door trillingen vanwege het treinverkeer.	<p>Het saneringsplan heeft uitsluitende betrekking op het beperken van te hoge geluidsbelastingen. Trillingen zijn geen onderdeel van het saneringsplan. Meer informatie over trillingen is hier te vinden: https://www.prorail.nl/wonen/trillingen.</p> <p>Hier is ook meer informatie te vinden over hoe bij ProRail een schademelding kan worden ingediend. Bij de afhandeling van de schadeclaim volgt ProRail het protocol, opgesteld door onderzoeksorganisatie TNO.</p>	
3	Particulier	3.1	Maatregelen	Indiener wenst een verhoging van het bestaande geluidsscherm van 1,5 meter naar 3,5 meter en een verlenging van 180 meter naar 218 meter.	<p>In de situatie van indiener (cluster Spoorweglaan te Best) is een geluidsscherm aanwezig met een hoogte van 1,5 meter ten opzichte van de bovenzijde van het spoor.</p> <p>Op grond van het in de Regeling geluid milieubeheer opgenomen doelmatigheidscriterium is het verhogen van een bestaand geluidsscherm pas doelmatig als de verhoging meer dan twee meter bedraagt. De achtergrond daarbij is dat voor het verhogen van een geluidsscherm in de regel een nieuwe, zwaardere fundering moet worden aangelegd en het bestaande scherm dus moet worden verwijderd. Om kapitaalvernietiging te voorkomen is daarom deze verhogingseis in het doelmatigheidscriterium opgenomen.</p> <p>Het doelmatigheidscriterium bepaalt in welke situatie welke maatregel doelmatig is. Hoe hoger de geluidsbelasting is en hoe meer woningen profiteren van een enkele maatregel, hoe omvangrijker de maatregel kan zijn. Afhankelijk van de geluidsbelasting levert elk saneringsobject in een cluster een budget aan reductiepunten op. Dit budget kan vervolgens worden 'besteed' aan een geluidbeperkende maatregel.</p> <p>Voor het verhogen van het bestaande geluidsscherm tot een hoogte van 3,5 of 4 meter zijn voldoende reductiepunten aanwezig. Het is echter niet nodig om een geluidsscherm met een hoogte van 3,5 meter op te richten, aangezien met een geluidsscherm van 3 meter ook al aan de streefwaarde wordt voldaan.</p>	

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					<p>Omdat een verhoging met 1,5 meter voldoende is, een verhoging met 2 meter overbodig is en een verhoging pas doelmatig is wanneer deze minimaal twee meter bedraagt, is verhoging van het bestaande scherm niet als doelmatig aan te merken.</p> <p>Als alternatief worden raildempers aangebracht. Omdat met deze raildempers de geluidsbelasting op de woningen hoger blijft dan de streefwaarde, komen de woningen in aanmerking voor een onderzoek naar de binnenwaarde. Blijkt uit dit onderzoek dat de binnenwaarde in de geluidgevoelige ruimten van de woning te hoog is, dan worden aan de eigenaren van de woning geluidwerende maatregelen aangeboden.</p>	
		3.2	Woonklimaat	Indiener geeft aan recht te hebben op een acceptabel woon- en leefklimaat.	Met de voorgestelde maatregel wordt de geluidsbelasting op de woning van indiener met 3 dB verlaagd. De woningen komen daarnaast in aanmerking voor een onderzoek naar de noodzaak tot het treffen van geluidwerende maatregelen zodat het woonklimaat binnen de woning zo nodig wordt verbeterd.	
		3.3	Streefwaarde	Indiener geeft aan dat alleen met het verhogen van het bestaande geluidscherm wordt voldaan aan de wettelijke norm.	Het behalen van de streefwaarde op saneringsobjecten is een streven, onder voorbehoud dat kan worden voldaan aan de vereisten van het doelmatigheidscriterium. Dat volgt uit artikel 11.59 juncto 11.29 van de Wet milieubeheer. Zoals onder 3.1 aangegeven is het voor de woningen in het cluster Spoorweglaan niet doelmatig om met een geluidscherm de streefwaarde te behalen.	

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		3.4	Eerder plan	In een eerder saneringsplan was een verhoging en verlenging geluidscherm van 4 meter wel doelmatig.	<p>De reden dat in het concept-saneringsplan uit 2017 voor het cluster een verhoging van het bestaande geluidscherm wel als doelmatig werd aangemerkt, is dat in het akoestisch onderzoek bij dat saneringsplan voor de woningen in het cluster ten onrechte een hogere geluidsbelasting is gehanteerd. Daar zijn twee oorzaken voor. De eerste is dat in bedoeld onderzoek de geluidsbelasting is berekend op een hoogte van 1 meter onder de nok van de woningen. Op deze hoogte kunnen echter geen geluidgevoelige ruimten aanwezig zijn, zodat deze geluidsbelasting niet relevant is. In het onderzoek bij het nu voorliggende saneringsplan is uitgegaan van de geluidsbelasting op een hoogte van 5 meter (eerste verdieping). Op deze hoogte zijn waarschijnlijk wel geluidgevoelige ruimten aanwezig.</p> <p>De tweede reden is dat met mijn besluit van 6 september 2017 met kenmerk IENM/BSK-2017/192828 de brongegevens in het geluidregister spoor zijn gecorrigeerd, wat heeft geleid tot iets lagere geluidproductieplafonds.</p>	
		3.5	Maatregel- volgorde	Indiener is van mening dat pas voor gevelisolatie kan worden gekozen als andere maatregelen niet mogelijk zijn.	<p>Zie ook reactie onder 3.1.</p> <p>Het heeft de voorkeur om achtereenvolgens bron, - afschermdende en geluidwerende maatregelen te treffen. Daarbij geldt dat het treffen van bron- en/of afschermdende maatregelen doelmatig moet zijn. Het treffen van afschermdende maatregelen is dat in dit geval niet. Wel worden er bronmaatregelen getroffen in de vorm van raildempers. Door het treffen van de bronmaatregelen wordt aan deze voorkeursvolgorde voldaan.</p>	
		3.6	Verhogen	Indiener meent dat pas wanneer verhoging van het bestaande scherm onmogelijk is, gevelisolatie in beeld mag komen.	<p>Het gaat bij de beoordeling van maatregelen niet zozeer om de mogelijkheid of onmogelijkheid een afschermdende geluidsmaatregel te treffen. Het gaat om de beoordeling of zulk een maatregel doelmatig is.</p> <p>Zie verder de reactie op zienswijze 3.1 en 3.3.</p>	

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		3.7	Termijn	Indiener meent dat niet wordt voldaan aan de wettelijke termijn voor het realiseren van de sanering.	<p>De oorspronkelijke planning voor de sanering ging ervan uit dat de sanering in 2022 gereed zou zijn. Dat is door diverse omstandigheden helaas niet gelukt.</p> <p>Aan de uiterste datum die is opgenomen in de Wet milieubeheer voor het indienen van een saneringsplan, is door ProRail wel voldaan. In mijn besluit op het saneringsplan heb ik opgenomen dat de in het plan opgenomen maatregelen (raildempers) uiterlijk binnen 7 jaar moeten zijn gerealiseerd, gerekend van het moment dat het saneringsplan onherroepelijk is.</p> <p>Zie ook de reactie op zienswijze 3.14.</p>	
		3.8	Saneringsplicht	Indiener meent dat het de wettelijke plicht is om de geluidsoverlast te beperken tot een maximale waarde.	De in de Wet milieubeheer opgenomen plicht is aan voorwaarden gebonden. De geluidsbelasting hoeft niet te worden beperkt tot de wettelijke streefwaarde als dat niet doelmatig is. Zie ook reactie op zienswijze 3.3.	
		3.9	Omgevingswet	Volgens indiener zou de omgevingswetgeving van voor 2024 moeten worden toegepast om verder uitstel te voorkomen.	<p>Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden, maar deze wet is niet van toepassing op de sanering van spoorwegen zoals ProRail die uitvoert. Op grond van overgangsrecht blijft hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer van toepassing op de sanering.</p> <p>Van vertraging als gevolg van het inwerking treden van de Omgevingswet is dan ook geen sprake.</p>	
		3.10	Reflectie	Indiener geeft aan dat het geluidscherm aan de overzijde niet 100% absorbeert, omdat indiener een toename van het geluid ervaart als gevolg van reflectie. In de berekeningen zou echter wel van een 100% absorberend geluidscherm zijn uitgegaan.	<p>Geluidschermen langs het spoor zijn geluidsabsorberend uitgevoerd, waardoor geen sprake is van relevante reflectie van geluid. Daarom worden geluidschermen voor de berekeningen gemodelleerd als 100% absorberend.</p> <p>Dat indieners een hogere geluidsbelasting ervaren wordt mogelijk veroorzaakt doordat als gevolg van het geluidscherm het geluid een andere klank krijgt.</p>	

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		3.11	Berekeningen	Indiener vraagt zich af hoe het kan dat eerdere berekeningen uit 2017 wel lieten zien dat een scherm doelmatig was.	Zie de reactie bij zienswijze 3.4. In de berekeningen uit 2017 is ten onrechte van een te hoge geluidsbelasting op de woningen van indieners uitgegaan.	
		3.12	Rail 21 project, prognoses en sanering	Indiener heeft vragen over de basis voor het onderzoek Rail 21 project (Aswin 7.32, prognosejaar 2000). Niet op alle woningen zijn rekenpunten gelegd. Waarom niet? Indiener geeft aan dat ten opzichte van de in dat onderzoek gehanteerde prognose het treinverkeer fors is toegenomen.	Zie ook de reactie op zienswijze 1.2. Ten tijde van het opstellen van bedoeld akoestisch onderzoek was het niet gebruikelijk om op elke woning, laat staan op elke gevel en verdieping, een rekenpunt te leggen. De beschikbare rekenkracht van computers stond dat eenvoudigweg niet toe. Daarom is op basis van de beschikbare rekenpunten geïnventariseerd op welke woningen de waarde van 65 dB(A) werd overschreden. Deze woningen zijn destijds in aanmerking gekomen voor een onderzoek naar de binnenwaarde. De constatering van indiener dat het treinverkeer ten opzichte van de in het onderzoek uit 1996 gehanteerde prognoses is toegenomen, is juist. Dat heeft ertoe geleid dat de geluidsbelasting op de woning van indiener is toegenomen tot boven de saneringsgrenswaarde van 70 dB. De woning is daarom aangemerkt als een saneringsobject waarvoor maatregelen zijn onderzocht om de geluidsbelasting terug te brengen tot de streefwaarde.	
		3.13	Betuwelijn	Indiener stelt dat als gevolg van onderhoud aan de Betuweroute het goederenvervoer in Best sterk zal toenemen, waardoor de geluidsbelasting verder zal toenemen.	Het is juist dat de komende jaren het goederenvervoer over het spoor in Best zal toenemen. De extra geluidproductie die daar het gevolg van is, moet plaatsvinden binnen de geldende geluidproductieplafonds (GPP's). Volgens de huidige prognose zal dat het geval zijn. De GPP's worden dus niet overschreden.	
		3.14	Gevelisolatie	Indiener stelt dat gevelmaatregelen eerder kunnen worden onderzocht. Maatregelen aan bron/overdracht hoeven niet afgewacht te worden.	Het onderzoek of geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn en zo ja, het treffen van de maatregelen, moet in principe binnen twee jaar na het onherroepelijk worden van het besluit ter vaststelling van het saneringsplan zijn afgerond.	

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Het onderzoek vindt plaats op basis van de geluidsbelasting op de woning van indiener zoals die in het besluit zijn opgenomen. Rijkswaterstaat coördineert in opdracht van ProRail, de gevelisolatie voor zowel Rijkswegen als het spoor en zal hierover per brief contact opnemen.	
		3.15	Naleving	Indiener stelt dat in het nalevingsverslag niet wordt aangegeven dat er sprake is van een overschrijding en voelt zich dan ook bedrogen.	<p>In het nalevingsverslag wordt door ProRail gerapporteerd of de geldende geluidproductieplafonds op de zogenaamde referentiepunten (dreigen te) worden overschreden. Daar is in de gemeente Best geen sprake van.</p> <p>De overschrijding van de streefwaarde op de woningen van indiener is een andere kwestie. De geluidsbelasting op de woningen wordt berekend op basis van een volledig benut geluidproductieplafond. Dit betreft een gemiddelde hoeveelheid geluid over een jaar. Deze geluidsbelasting is hoger dan de streefwaarde, maar dat is wat anders dan een overschrijding van het geluidproductieplafond op een referentiepunt.</p>	
		3.16	CVGG	Indiener stelt dat de CVGG per 9 januari 2023 weer opengesteld is voor het aanleveren van geluidsbelastingkaarten 2021. Er zijn nog steeds geen gegevens aangeleverd/beschikbaar.	<p>Als gevolg van technische complicaties heeft het even geduurd voordat de geluidproductieplafonds spoorweglawaai in de CVGG konden worden opgenomen. Inmiddels zijn deze problemen opgelost en is het geluidregister spoor te raadplegen.</p> <p>De geluidbelastingkaarten 2021 zullen overigens niet via de CVGG worden gepubliceerd. Deze kaarten kunnen worden ingezien via: Geluidbelastingkaarten Geluidsoverlast Rijksoverheid.nl</p>	
		3.17	Zorgplicht	Indiener wijst op de zorgplicht van de minister om te voldoen aan een acceptabel woon- en leefklimaat.	Zie de reactie op zienswijze 1.6.	

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
4	Particulier	4.1	Ontbreken berekeningen	Indiener stelt dat de berekeningen ontbreken van het geluid aangaande de uitmondingen van de spoortunnel alsmede trillingen vanuit de tunnel.	<p>De berekeningen van de geluidsbelastingen zijn uitgevoerd volgens een wettelijk voorgeschreven rekenmodel. In dit model zijn alle ruimtelijke gegevens conform de werkelijkheid opgenomen, inclusief de randen van de tunnelopening en de verdiepte ligging van het spoor.</p> <p>Het saneringsplan heeft uitsluitend betrekking op het beperken van te hoge geluidsbelastingen. Trillingen zijn geen onderdeel van het saneringsplan. Meer informatie over trillingen kunt u hier vinden: https://www.prorail.nl/wonen/trillingen.</p>	

3. Lijst met gebruikte afkortingen

Bgm	-	Besluit geluid milieubeheer
BS	-	Bovenkant spoorstaaf
GPP	-	Geluidproductieplafond
L_{den}	-	Gemiddelde geluidsbelasting over een jaar op een woning
$L_{den,GPP}$	-	Gemiddelde geluidsbelasting over een jaar die op een woning mag heersen op grond van het geldende GPP. Mag in beginsel niet worden overschreden, behalve wanneer maatregelen om dat te voorkomen niet doelmatig zijn.
MJPG	-	MeerJaren Programma Geluidsanering
Rgm	-	Regeling geluid milieubeheer
Rmg2012	-	Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hierin staan de regels waarmee L_{den} 's, $L_{den,GPP}$'s en GPP's moeten worden berekend.
Wm	-	Wet milieubeheer