



beschikking

ONTWERP

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

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

Contactpersoon

Dhr. ir. W. Soede

T 0348 - 487 450
bsv@meursgeluid.nl

Datum	21 oktober 2025
Nummer	IenW/BSK-2025/257514
Betreft	Ontwerpbesluit vaststelling geluidproductieplafonds als omgevingswaarden
Project	Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025
Bijlage(n)	1

Met dit ontwerpbesluit maak ik het voornemen kenbaar om geluidproductieplafonds gelegen langs spoorgedeelten in heel Nederland te verlagen. Deze verlaging zorgt niet voor een afname van het daadwerkelijke geluid. Die heeft de afgelopen jaren al plaatsgevonden, met name door de instroom van stillere treinen. ProRail heeft als beheerder van het spoor onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke verlaging, rekening houdend met de verwachte toekomstige groei van het spoorverkeer.

ONTWERPBESLUIT VASTSTELLING GELUIDPRODUCTIEPLAFONDS ALS OMGEVINGSWAARDEN

Enig artikel (Verlaging geluidproductieplafonds als omgevingswaarden)

Gelet op artikel 2.15, tweede lid, aanhef en onder b van de Omgevingswet stel ik geluidproductieplafonds als omgevingswaarden vast op 26.614 geluidreferentiepunten, gelegen langs spoortrajecten in heel Nederland.

De vaststelling betreft een verlaging van de vigerende geluidproductieplafonds, die volgt uit een evaluatie van de geluidruimte, uitgevoerd in het kader van het actieplan omgevingslawaaï hoofdspoorwegen 2024-2029.

De geluidproductieplafonds worden als omgevingswaarden vastgesteld zoals opgenomen in bijlage 1 bij dit besluit. Een indicatieve weergave van de ligging van de geluidreferentiepunten is opgenomen in bijlage 1 bij dit besluit. Dit besluit voorziet ook in de wijziging van brongegevens die mede bepalend zijn voor de vaststelling van de geluidproductie vanwege een spoorweg.

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

1. WETTELIJK KADER

Op grond van artikel 2.15, tweede lid, aanhef en onder b, van de Omgevingswet stelt de minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: de minister) geluidproductieplafonds als omgevingswaarden (hierna kortweg: geluidproductieplafonds) vast aan weerszijden van hoofdspoorwegen.

Op grond van artikel 3.34 van het Besluit kwaliteit leefomgeving kan bij de vaststelling van een geluidproductieplafond het geluid op een geluidgevoelig gebouw niet hoger zijn dan de hoogste van de volgende waarden:

- de standaardwaarde, deze bedraagt voor spoorweglawaaai 55 dB
- het geluid bij volledige benutting van het geluidproductieplafonds zoals die golden op het tijdstip van het (opnieuw) vaststellen van het geluidproductieplafond (vigerende waarde).

Op grond van artikel 3.35, eerste lid van het Besluit kwaliteit leefomgeving kan de waarde genoemd in artikel 3.34 worden overschreden:

- als geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om de overschrijding ongedaan te maken,
- de overschrijding zo veel als mogelijk wordt beperkt en
- de grenswaarde niet wordt overschreden.

Voor spoorweglawaaai bedraagt de grenswaarde 70 dB.

Op grond van artikel 3.35, tweede lid van het Besluit kwaliteit leefomgeving worden geluidbeperkende maatregelen in aanmerking genomen als die financieel doelmatig zijn en daartegen geen overwegende bezwaren bestaan van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard.

Op grond van artikel 3.35, derde lid van het Besluit kwaliteit leefomgeving is op de bepaling of een geluidbeperkende maatregel doelmatig is paragraaf 3.5.4.4 van genoemd besluit van toepassing.

Op grond van artikel 3.38 van het Besluit kwaliteit leefomgeving wordt bij de toepassing van artikel 3.35 tevens de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluid beoordeeld.

Op grond van artikel 3.35, vierde lid van het Besluit kwaliteit leefomgeving kunnen geluidbeperkende maatregelen worden getroffen die de overschrijding van de waarde bedoeld in artikel 3.34 in mindere mate beperken maar die leiden tot minder gecumuleerd geluid.

Op grond van artikel 16.78, vijfde lid, van de Omgevingswet treden de vastgestelde geluidproductieplafonds vier weken na de bekendmaking van het besluit in werking. Het bevoegd gezag kan daarbij bepalen dat eerdere inwerkingtreding nodig is vanwege spoedeisende omstandigheden.

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

Datum
21 oktober 2025

Kenmerk
IenW/BSK-2025/257514

Het geluid op een geluidreferentiepunt wordt voor spoorwegen berekend volgens Bijlage IVg van de Omgevingsregeling. Op grond van artikel 3.31 van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn de vastgestelde geluidproductieplafonds gebaseerd op de geluidbrongegevens in het geluidregister.

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

Op grond van artikel 16.24a van de Omgevingswet en artikel 10.6e van het Omgevingsbesluit is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing op de voorbereiding van een besluit tot vaststelling van een geluidproductieplafond .

Datum
21 oktober 2025
Kenmerk
IenW/BSK-2025/257514

2. PROCEDUREEL

Op 25 juni 2024 heeft de minister het actieplan omgevingslawaaï hoofdspoorwegen 2024-2029 vastgesteld. Het actieplan bevat, voortvloeiend uit artikel 4.25 van het Besluit kwaliteit leefomgeving, vierde lid, de resultaten van een onderzoek naar de geluidruimte op het spoor (hoofdstuk 3.6).¹ Gebaseerd op deze resultaten heeft vervolgonderzoek plaatsgevonden, waaruit blijkt dat er genoeg geluidruimte beschikbaar is om op een groot aantal geluidreferentiepunten het geluidproductieplafonds te verlagen.

Dit vervolgonderzoek is vastgelegd in het rapport "Landelijke gpp-verlaging 2025 - akoestisch onderzoek" van ProRail, met datum 6 oktober 2025. Uit het onderzoek blijkt dat 26.614 geluidproductieplafonds worden verlaagd, gelegen langs spoortrajecten door heel Nederland.

3. OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET PROJECT

Verlaging van geluidproductieplafonds door bronbeleid op het spoor

Volgens artikel 4.25 van het Besluit kwaliteit leefomgeving moet het actieplan ingaan op de mogelijkheid om geluidproductieplafonds (hierna: gpp's) te verlagen om deze aan te passen aan de resultaten van het bronbeleid. Daarbij gaat het vooral om maatregelen aan de treinen zelf, zoals stillere remmen. De Memorie van Toelichting bij hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (de relevante artikelen uit het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn daaruit rechtstreeks overgenomen) geeft aan dat gpp's generiek of op bepaalde trajecten kunnen worden verlaagd met de bedoeling bronmaatregelen te stimuleren of de winst ervan voor het milieu te verankeren (paragraaf 2.3). De Memorie van Toelichting vermeldt verder: "De ministers zullen – in het actieplan – een afweging maken tussen het belang van het terugdringen van geluid enerzijds en het faciliteren van de vervoersvraag of andere ontwikkelingen van de bron anderzijds. De afweging kan er ook toe leiden dat de geluidreductie ten dele wordt verwerkt in de waarde van de gpp's. Zo zal, als spoorvervoerders geïnvesteerd hebben in stillere treinen, ten minste een deel ter beschikking moeten komen aan door hen gewenste vervoersontwikkelingen" (paragraaf 3.4.5).

¹ Bij de invoering van de geluidproductieplafonds in 2012 zijn de geluidproductieplafonds van rechtswege vastgesteld. Bij de vaststelling van de hoogte van de plafonds is in veel gevallen uitgegaan van de heersende waarde van de geluidproductie vermeerderd met een werkruimte van 1,5 dB. In de Tweede Kamer bestond de zorg dat hiermee teveel ruimte zou worden gegeven voor verdere groei van het verkeer zonder dat de beheerder geluidbeperkende maatregelen hoeft te treffen. Om deze zorg te adresseren moet de minister overwegen of verlaging mogelijk is, op grond van het genoemde artikel.

Op het spoor zijn de effecten van bronbeleid duidelijk waarneembaar. De afgelopen decennia zijn lawaaige reizigerstreinen vervangen door stiller materieel. De geluidemissie van nieuwe treinen moet voldoen aan Europese wetgeving, opgenomen in de TSI Noise.² Goederenwagons zijn voor het grootste deel voorzien van stillere remmen. Vooral door deze ontwikkelingen is geluidruimte ontstaan, en kunnen de gpp's worden verlaagd, zelfs bij intensiever spoorgebruik.

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

Datum
21 oktober 2025

Kenmerk
IenW/BSK-2025/257514

Bepaling van de nieuwe gpp's

De nieuwe gpp's worden bepaald op basis van gewijzigde brongegevens, die tegelijkertijd met de gpp's in het geluidregister worden vastgelegd. Met de nieuwe brongegevens ontstaat er een nieuw uitgangspunt voor de bepaling van het geluid op geluidgevoelige gebouwen.

De verlaagde gpp's gaan uit van nieuwe gegevens over aantallen, typen en snelheden van treinen. Deze gegevens zijn zo samengesteld, dat de verwachte groei van het treinverkeer mogelijk blijft zonder dat aanvullende geluidmaatregelen nodig zijn. De woningbouw, die meer ruimte krijgt met deze verlaging, zal immers op zijn beurt weer leiden tot meer treinreizigers.

De beschikbare geluidruimte is bepaald als het verschil tussen de bestaande gpp's en de geluidproductie zoals berekend uitgaande van de prognose van het toekomstige verkeer. Als dat verschil meer dan 0,5 dB bedraagt wordt het overschot als overtollige geluidruimte beschouwd, die de komende jaren niet nodig is om te kunnen voldoen aan de vervoersbehoefte.

Voor het berekenen van de toekomstige geluidproductie en het bepalen van de plekken waar gpp's verlaagd kunnen worden, gelden enkele uitgangspunten. Wat volgt is een samengevatte weergave. Het akoestisch onderzoek gaat dieper in op deze uitgangspunten.

Treinaantallen

Voor de reizigerstreinen is de doorgroeireferentie 2040 gehanteerd. Voor het goederenvervoer is uitgegaan van de marktverkenning spoorgoederenvervoer, prognose 2050 hoog. Deze beide prognoses zijn aangevuld met ontwikkelingen uit de ontwikkelagenda Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV).³

Snelheden

Een andere ontwikkeling waarmee in de berekeningen rekening is gehouden zijn geplande snelheidsverhogingen, die verband houden met twee ontwikkelingen. In de eerste plaats maakt de uitbreiding van het Europese systeem voor spoorbeveiliging (ERTMS) op het Nederlandse spoorwagennet het mogelijk om korter af te remmen voor stations, en vervolgens weer sneller op te trekken. Dit betekent dat in de omgeving van stations met hogere snelheden gereden zal worden dan de snelheden waar de huidige gpp's op gebaseerd zijn. Daarnaast gaan de berekeningen uit van de door de Europese vereiste baanvaksnelheden op het TEN-T-netwerk. Op die corridors moeten reizigerstreinen 160 km/u kunnen rijden en goederentreinen 100 km/u. De huidige toegestane baanvaksnelheden zijn in veel gevallen 130-140 km/u voor reizigerstreinen en 85 km/u voor goederentreinen. De snelheden worden gefaseerd ingevoerd en gelden in 2050 voor het volledige TEN-T netwerk.

² Verordening 1304/2014 van de Europese Commissie.

³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/01/29/ontwikkelagenda-toekomstbeeld-ov>.

Uitzonderingen

Een aantal specifieke trajecten is buiten beschouwing gelaten. Het betreft de Betuweroute, de Havenspoorlijn en de HSL-Zuid. Deze lijnen zijn in de afgelopen decennia ontworpen en van geluidmaatregelen voorzien, uitgaande van de voor die lijnen gereserveerde capaciteit. In het licht van deze investeringen is het ongewenst om op deze lijnen de geluidruimte te beperken. Voor de HSL-Zuid geldt bovendien dat daar vrijwel geen overtollige geluidruimte is. Ook trajecten waarvoor een recent besluit is genomen en die nog niet zijn gerealiseerd, en trajecten waarvoor in het meest recente gpp-nalevingsonderzoek een hogere geluidwaarde dan de potentiële verlaging is berekend, zijn uitgezonderd van de verlaging.

Verlagingstrajecten

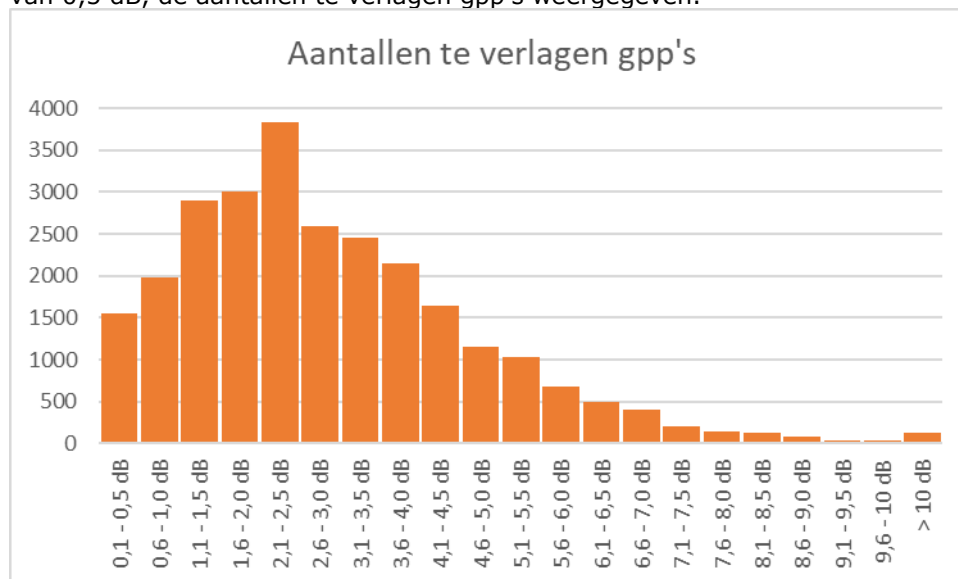
Verlaging van de gpp's vindt plaats door de brongegevens in het geluidregister te wijzigen. Dit is gedaan voor de trajecten die aan een aantal randvoorwaarden voldoen. Dit zijn de belangrijkste:

- verlagingen worden doorgevoerd over trajecten van minimaal 500 meter;
- aan beide zijden van het spoor moet sprake zijn van een verlaging van minimaal 1 dB over 500 meter;
- een marge van 0,5 dB wordt gehanteerd om fluctuaties op te vangen.

Gevolgen van gpp-verlaging

Voor bestaande woningen langs het spoor heeft de verlaging van de gpp's geen gevolgen, omdat de feitelijke geluidssituatie niet verandert. Voor het toelaten van nieuw te bouwen woningen heeft de verlaging van de gpp's wel gevolgen, omdat daarbij de brongegevens in het geluidregister moeten worden gebruikt, waarmee de geluidruimte van het spoor wordt bepaald. De nieuwe brongegevens zorgen voor lagere berekende geluidbelastingen.

Door ProRail is berekend, dat de gpp's verlaagd kunnen worden voor 26.614 referentiepunten. Dit is 47% van het totale aantal referentiepunten. De mate van verlaging bedraagt gemiddeld 2,9 dB. In onderstaande afbeelding zijn, in stappen van 0,5 dB, de aantallen te verlagen gpp's weergegeven.



De gpp-verlaging betreft gpp's in 182 gemeenten.

Akoestisch onderzoek

Aan het verzoek ligt het akoestisch onderzoek 'Landelijke gpp-verlaging 2025' van 6 oktober 2025 ten grondslag. Ik heb het akoestisch onderzoek getoetst op de volgende uitgangspunten:

- *Uitgangspunten akoestisch onderzoek geluidreferentiepunten*

Voor de berekeningen van de vast te stellen gpp's is gebruik gemaakt van de geluidbrongegevens in het actuele geluidregister.

Voor de berekening van de vast te stellen gpp's zijn op de verlagingstrajecten de volgende geluidbrongegevens aangepast:

- Bovenbouw
- Treinintensiteiten
- Snelheden

Een gedetailleerde beschrijving van de aanpassingen is opgenomen in genoemd akoestisch onderzoek.

Ik kan met deze uitgangspunten instemmen.

Onderzoek naar geluid op geluidgevoelige gebouwen

Aangezien sprake is van een verlaging van de gpp's kan er geen sprake zijn van een toename van het geluid op geluidgevoelige gebouwen. Daarmee wordt voldaan aan artikel 3.34 van het Besluit kwaliteit leefomgeving en om die reden is een nader onderzoek naar het geluid op geluidgevoelige gebouwen niet uitgevoerd.

Ik kan instemmen met deze wijze van uitvoeren van het akoestisch onderzoek.

Gecumuleerd geluid

Een beoordeling van de aanvaardbaarheid van het gecumuleerde geluid is niet uitgevoerd omdat geen sprake is van toepassing van artikel 3.35 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Ik kan instemmen met deze wijze van uitvoeren van het akoestisch onderzoek.

TEN SLOTTE

Een afschrift van dit ontwerpbesluit wordt gezonden aan ProRail.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze:
DE DIRECTEUR-GENERAAL MILIEU EN INTERNATIONAAL,



Dr.ir. A.M.C. van Rijn

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

Datum
21 oktober 2025

Kenmerk
IenW/BSK-2025/257514

Bijagen

Bij dit besluit hoort één bijlage:

1. Een kaart waarop de ligging van de geluidreferentiepunten indicatief is weergegeven

Inzien stukken

Het ontwerpbesluit tot vaststelling van geluidproductieplafonds als omgevingswaarden en het daaraan ten grondslag liggende akoestisch onderzoek liggen vanaf de dag na bekendmaking in de Staatscourant zes weken ter inzage bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaï, Steinhagenseweg 2d, 3446 GP, te Woerden. Alle stukken kunnen ook worden ingezien en gedownload via www.bureausaneringverkeerslawaaï.nl/rijksinfrastructuur/bekendmakingen.

Zienswijze

Op grond van artikel 3:15, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht en artikel 16.24a van de Omgevingswet kan eenieder, gedurende de periode dat de stukken ter inzage liggen, schriftelijk of mondeling een zienswijze over dit ontwerpbesluit naar voren brengen:

- een schriftelijke zienswijze moet worden gericht aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, p/a Bureau Sanering Verkeerslawaaï, Postbus 97, 3440 AB Woerden en zijn voorzien van naam, adres, woonplaats, telefoonnummer en e-mailadres;
- voor het indienen van een mondelinge zienswijze dient u ook contact op te nemen met Bureau Sanering Verkeerslawaaï, tel.: 0348 – 487 450.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

21 oktober 2025

Kenmerk

IenW/BSK-2025/257514



bijlage 1

Deze bijlage behoort bij het besluit van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 21 oktober 2025, met kenmerk IenW/BSK-2025/257514.

De geluidreferentiepunten waarvoor ingevolge artikel 2.15, tweede lid, aanhef en onder b van de Omgevingswet de geluidproductieplafonds verlaagd zijn vastgesteld als omgevingswaarden zijn vermeld in het akoestisch onderzoek 'Landelijke gpp-verlaging 2025' van 6 oktober 2025. Het rapport maakt deel uit van dit besluit.

De ligging van de trajecten waarop de brongegevens gewijzigd worden en van de geluidreferentiepunten met een verlaagd geluidproductieplafond is weergegeven op de volgende kaart. Tevens zijn de te verlagen geluidproductieplafonds per referentiepunt tijdens de terinzagelegging van dit ontwerpbesluit digitaal in te zien op:

<https://maps.prorail.nl/portal/apps/instant/sidebar/index.html?appid=3a0930fc4e554677a93b936d7449e373>

De huidige waarden van de geluidproductieplafonds als omgevingswaarden zijn ook te raadplegen op:

<https://www.geluidgegevens.nl/geluidregister/kaart>

Binnen vier weken na het definitieve besluit zullen de nieuw vastgestelde geluidproductieplafonds op deze website in te zien zijn.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaai

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

Contactpersoon

Dhr. ir. W. Soede

T 0348 - 487 450
bsv@meursgeluid.nl



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

Datum
21 oktober 2025

Kenmerk
IenW/BSK-2025/257514