



beschikking

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor

Bureau Sanering
Verkeerslawaai

Steinhagenseweg 2d
3446 GP WOERDEN
T 0348 - 487 450
bsv@meursgeluid.nl

Datum	14 april 2026
Nummer	IenW/BSK-2026/21044
Betreft	Besluit vaststelling geluidproductieplafonds als omgevingswaarden
Project	Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2026
Bijlage(n)	2

Met dit besluit verlaag ik de geluidproductieplafonds gelegen langs spoorgedeelten in heel Nederland. 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.

BESLUIT VASTSTELLING GELUIDPRODUCTIEPLAFONDS ALS OMGEVINGSWAARDEN

Artikel 1 (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 26.282 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 medebepalend zijn voor de vaststelling van de geluidproductie vanwege een spoorweg.

Artikel 2 (Afwijkend tijdstip of afwijkende termijn resultaatsverplichting)

Met artikel 1 wordt alleen de waarde van de geluidproductieplafonds als omgevingswaarden op de betreffende geluidreferentiepunten verlaagd. Als voor een geluidproductieplafond op een geluidreferentiepunt eerder een besluit als bedoeld in artikel 3.2, derde lid, van de Aanvullingswet geluid Omgevingswet of artikel 3.46 van het Besluit kwaliteit leefomgeving is genomen, gericht op een afwijkend tijdstip of een afwijkende termijn voor het voldoen aan de resultaatsverplichting tot naleving, blijft dat tijdstip of die termijn inclusief de daarbij geldende voorwaarden ongewijzigd in stand.

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

14 april 2026

Kenmerk

IenW/BSK-2026/21044

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 spoorweglawaaï 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 spoorweglawaaï 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.

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.

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.

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 bleek dat 26.614 geluidproductieplafonds worden verlaagd, gelegen langs spoortrajecten door heel Nederland.

Met het ontwerpbesluit van 21 oktober 2025 met kenmerk IenW/BSK-2025/257514 heb ik het voornemen tot grootschalige verlaging van geluidproductieplafonds langs hoofdspoorwegen bekend gemaakt. Een kennisgeving van het ontwerpbesluit is op donderdag 30 oktober 2025 in de Staatscourant, het Algemeen Dagblad en de Telegraaf en op vrijdag 31 oktober 2025 in de Volkskrant gepubliceerd. Het ontwerpbesluit heeft 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn er zienswijzen op het ontwerpbesluit ingebracht, waarvan er enkele hebben geleid tot aanpassing van het besluit. Op grond hiervan heeft ProRail het hierboven genoemde onderzoek geactualiseerd, vastgelegd in het rapport "Landelijke gpp-verlaging 2026" van ProRail, met datum 26 maart 2026.

De aanpassingen ten opzichte van het ontwerpbesluit, voortvloeiend uit de zienswijzen, zijn:

- Een hogere prognose voor het goederenvervoer op het traject Meteren-Utrecht-Amersfoort, waardoor op dat traject de geluidproductieplafonds minder kunnen worden verlaagd dan was aangekondigd in het ontwerpbesluit van 21 oktober 2025.
- Verlaging van geluidproductieplafonds op het traject Hoofddorp-Schiphol, dat in het ontwerpbesluit van 21 oktober 2025 nog was uitgesloten van plafondverlaging.

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.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
14 april 2026

Kenmerk
IenW/BSK-2026/21044

In de Nota van Antwoord (bijlage 2 bij dit besluit) wordt nader ingegaan op de ingediende zienswijzen.

Daarnaast bevat dit besluit enkele lokale correcties op het ontwerpbesluit, waardoor er 122 geluidproductieplafonds worden verlaagd die in het ontwerpbesluit nog niet werden verlaagd en er voor 568 geluidproductieplafonds een grotere verlaging plaatsvindt dan was aangekondigd in het ontwerpbesluit. De bovengenoemde wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbesluit leiden er daarnaast toe dat 454 geluidproductieplafonds die in het ontwerpbesluit werden verlaagd, in het definitieve besluit niet meer verlaagd worden en dat voor 1.500 geluidproductieplafonds de verlaging kleiner is dan was aangekondigd in het ontwerpbesluit.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
14 april 2026

Kenmerk
IenW/BSK-2026/21044

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).

Op het spoor zijn de effecten van bronbeleid duidelijk waarneembaar. De afgelopen decennia zijn lawaaïge 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.

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.

² Verordening 1304/2014 van de Europese Commissie.

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. In het definitieve besluit is voor het traject Meteren-Utrecht-Amersfoort een goederenpad toegevoegd aan de verkeersprognose, als onderdeel van de uitwerking van de doorgroeireferentie voor het spoorgoederenvervoer.

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 baanvaknelheden op het TEN-T-netwerk. Op die corridors moeten reizigerstreinen 160 km/u kunnen rijden en goederentreinen 100 km/u. De huidige toegestane baanvaknelheden 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.

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.

Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaai

Datum

14 april 2026

Kenmerk

IenW/BSK-2026/21044

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

Verlagingstrajecten

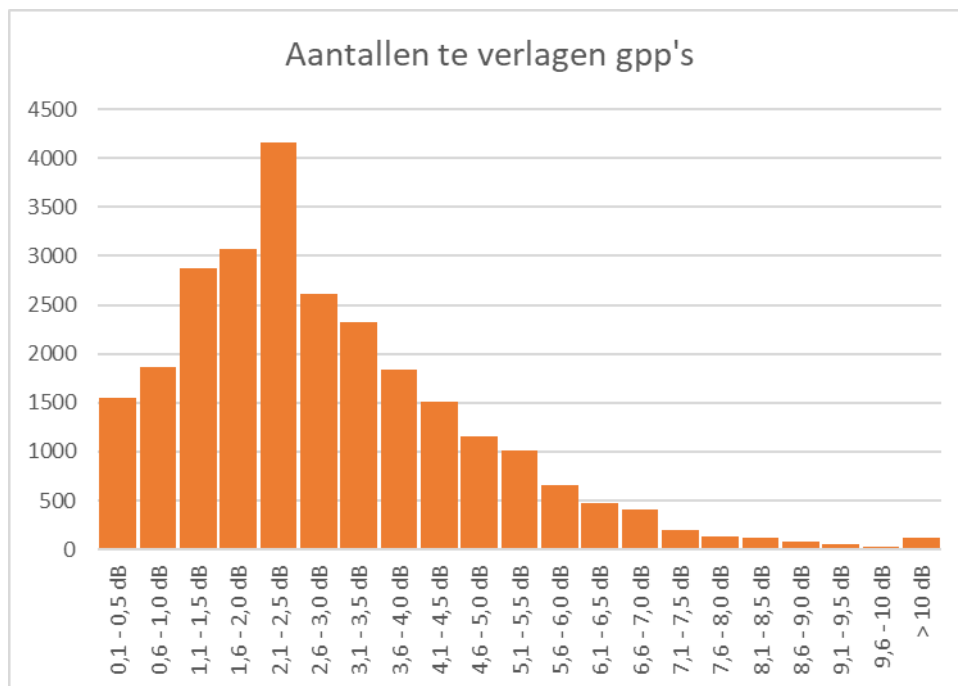
Verlaging van de gpp's vindt plaats door de brongegevens in het geluidregister te wijzigen. Dit is gedaan voor de trajecten die aan een aantal randvoorwaarden voldoen. Dit zijn de belangrijkste:

- 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 26.282 referentiepunten. Dit is 46% 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 dit besluit ligt het akoestisch onderzoek 'Landelijke gpp-verlaging 2026' van 26 maart 2026 ten grondslag. Ik heb het akoestisch onderzoek getoetst op de volgende uitgangspunten.

Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

14 april 2026

Kenmerk

IenW/BSK-2026/21044

- *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.

4. TEN SLOTTE

Een afschrift van dit besluit 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

14 april 2026

Kenmerk

IenW/BSK-2026/21044

Bijlagen

Bij dit besluit horen twee bijlagen:

1. Een kaart waarop de ligging van de geluidreferentiepunten indicatief is weergegeven.
2. Een Nota van Antwoord, waarin wordt ingegaan op de ingediende zienswijzen op het ontwerpbesluit.

Inzien stukken

Het besluit 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 Verkeerslawaaai, Steinhagenseweg 2d, 3446 GP, te Woerden. Alle stukken kunnen ook worden ingezien en gedownload via www.bureausaneringverkeerslawaaai.nl.

Rechtsmiddelen

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

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

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

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

Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaai

Datum

14 april 2026

Kenmerk

IenW/BSK-2026/21044



Bijlage 1

Deze bijlage behoort bij het besluit van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 14 april 2026 met kenmerk IenW/BSK-2026/21044.

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 2026' van 26 maart 2026. 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 kaart op de volgende pagina. Tevens zijn de te verlagen geluidproductieplafonds per referentiepunt tijdens de terinzagelegging van dit besluit 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
Verkeerslawaaï

Datum

14 april 2026

Kenmerk

IenW/BSK-2026/21044



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

Datum
14 april 2026

Kenmerk
IenW/BSK-2026/21044



Bijlage 2

Deze bijlage behoort bij het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 14 april 2026, met kenmerk IenW/BSK-2026/21044

Nota van Antwoord

op de ingediende zienswijzen op het ontwerpbesluit
landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

14 april 2026

Kenmerk

IenW/BSK-2026/21044

1. Inleiding

Verlaging geluidproductieplafonds

De geldende geluidnormen voor hoofdspoorwegen zijn als omgevingswaarde vastgelegd in geluidproductieplafonds op langs de hoofdspoorwegen gelegen virtuele geluidreferentiepunten. De geluidproductieplafonds zijn vastgelegd in het geluidregister dat is in te zien op www.geluidgegevens.nl.

Op 25 juni 2024 heeft de minister het actieplan omgevingslawaaï hoofdspoorwegen 2024-2029 vastgesteld⁴. Het actieplan bevat de resultaten van een onderzoek naar de geluidruimte op het spoor. De geluidruimte is de ruimte tussen de hoogte van het geluidproductieplafond en de daadwerkelijke geluidproductie van het treinverkeer. Gebaseerd op deze resultaten heeft vervolgonderzoek plaatsgevonden. Uit dit onderzoek blijkt dat er genoeg geluidruimte beschikbaar is om op een groot aantal referentiepunten het geluidproductieplafond verlaagd vast te stellen. De geluidruimte is met name ontstaan door de instroom van stillere treinen.

Een belangrijke reden voor de verlaagde vaststelling is dat gemeenten, als het gaat om de bouw van geluidsgevoelige objecten langs hoofdspoorwegen, verplicht zijn uit te gaan van de geluidbrongegevens waarop de vigerende geluidproductieplafonds zijn gebaseerd.

Resultaten terinzagelegging

Met het ontwerpbesluit van 21 oktober 2025 met kenmerk IenW/BSK-2025/257514 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat het voornemen bekend gemaakt landelijk geluidproductieplafonds te verlagen.

Een kennisgeving van het ontwerpbesluit is op donderdag 30 oktober 2025 in de Staatscourant en in dezelfde week in landelijke dagbladen het Algemeen Dagblad, de Telegraaf en de Volkskrant gepubliceerd. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen op het voornemen liep van vrijdag 31 oktober 2025 tot en met donderdag 11 december 2025. Gedurende deze termijn heeft het voornemen ter inzage gelegen bij Bureau Sanering Verkeerslawaaï. Op het voornemen zijn 18 zienswijzen ingebracht.

Reactie op zienswijzen en vervolproces

In deze notitie is de reactie van het bevoegd gezag op de ingebrachte zienswijze aangegeven. Bij elke zienswijze is vermeld of, en op welke manier, de zienswijze doorwerkt in het definitieve besluit tot wijziging van de geluidproductieplafonds. Er is een ontvangstbevestiging verstuurd naar de indieners van een zienswijze.

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/publicaties/2024/06/25/actieplan-omgevingslawaaï-hoofdspoorwegen-2024-2029>.

Een aantal van de zienswijzen komt sterk overeen. Deze zijn daarom samen beantwoord. Bij onderlinge verschillen wordt in de beantwoording aangegeven voor welke zienswijze het antwoord geldt. Het gaat om de volgende zienswijzen:

- gemeenten Zeist, Woerden, Bunnik, De Bilt en Utrechtse Heuvelrug (zienswijzen 3, 6, 8, 9 en 13);
- gemeenten Deventer, Wierden, Rijssen-Holt en Borne (zienswijzen 5, 16, 17 en 18);
- Port of Amsterdam en Port of Rotterdam (zienswijzen 10 en 11).

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor

Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

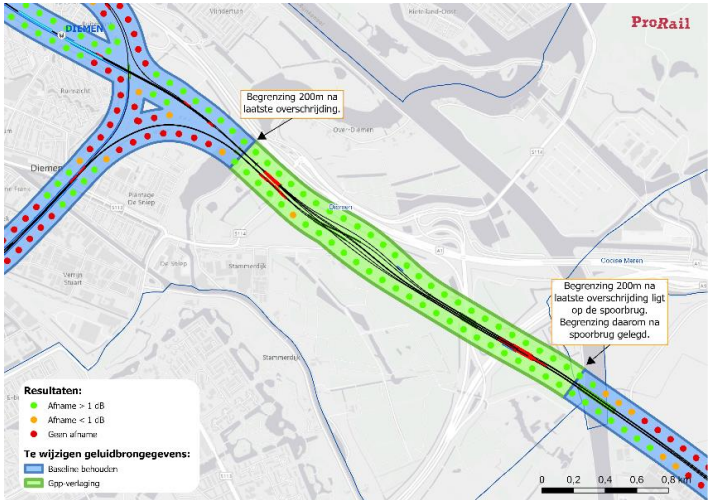
Datum

14 april 2026

Kenmerk

IenW/BSK-2026/21044

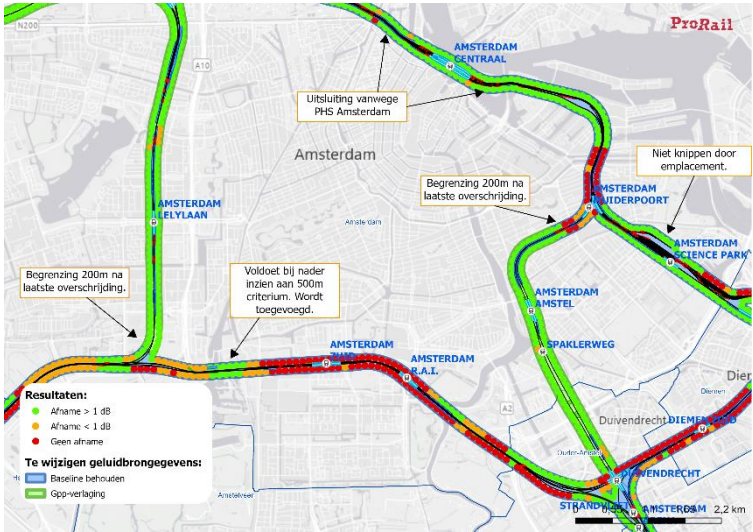
Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
1	Gemeente Diemen	1.1	Geluidruimte beschikbaar	<p>Indiener maakt uit een vergelijking tussen de geluidproductieplafonds (gpp's) en de huidige geluidproductie op dat er geluidruimte beschikbaar is, en vraagt daarom om een verlaging van de gpp's.</p>	<p>Voor de verlaging is het niet alleen nodig dat er, vergeleken met de huidige geluidproductie, ruimte is binnen de gpp's. Naar de toekomst toe moet ook ruimte beschikbaar blijven voor groei van het treinverkeer. Daarom is gerekend met prognoses van het toekomstig treinverkeer. Ook moet er rekening worden gehouden met hogere snelheden waarmee treinen in de toekomst gaan rijden. De toekomstige geluidproductie ligt daardoor op veel locaties hoger dan de huidige geluidproductie. De eventuele verlaging is dan kleiner dan een verlaging op basis van de huidige geluidproductie.</p> <p>In onderstaande afbeelding zijn de rekenresultaten weergegeven op basis van de toekomstprognose voor het gehele netwerk (met uitzondering van de "uitsluitingstrajecten"). Bij de groen gekleurde referentiepunten is er in die situatie minimaal 1 dB geluidruimte. Bij de oranje gekleurde referentiepunten is de geluidruimte kleiner dan 1 dB en bij de rood gekleurde referentiepunten wordt het huidige gpp overschreden. Als er sprake is van minimaal 500 m aaneengesloten "groene" referentiepunten aan beide zijden van het spoor wordt het trajectdeel nog verlengd met de aangrenzende "oranje" punten, tot 200m voor het eerste "rode" punt. In het gebied gemarkeerd met het groene vlak worden de gpp's verlaagd door de bestaande registergegevens te vervangen door de toekomstprognose.</p> 	Nee

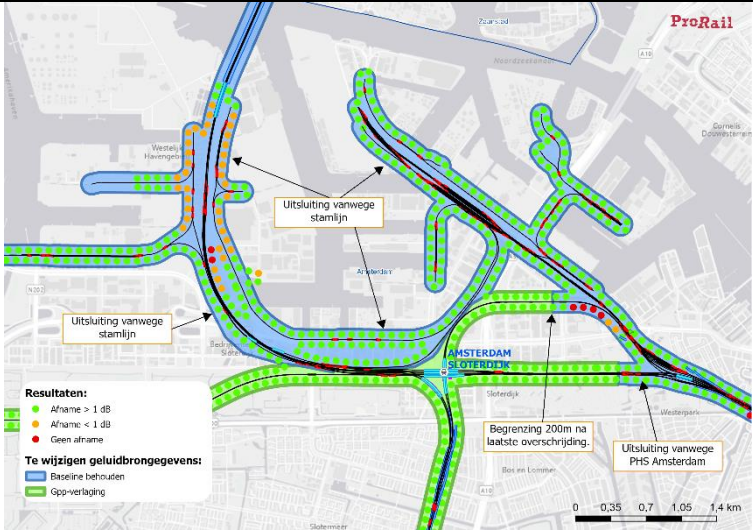
Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		1.2	Bescherming huidige bewoners	Indiener wijst op de mogelijkheid dat binnen de huidige gpp's geluidruimte de geluidbelasting nog kan toenemen, ten nadele van de huidige omwonenden van het spoor.	De geluidruimte is ontstaan door investeringen van de spoorsector in stillere treinen en stiller spoor. Die ruimte kan door vervoerders weer deels worden gebruikt om meer treinen te laten rijden, en/of hogere snelheden aan te houden (zie ook 2.2). Dat is ten opzichte van de huidige situatie een toename van het geluid, maar ten opzichte van de bestaande geluidproductieplafonds nog steeds een afname.	Nee
		1.3	Woningbouw	Binnen de gemeente zijn meerdere woningbouwlocaties, die kunnen profiteren van een gpp-verlaging: dan zijn minder geluidmaatregelen nodig.	Inderdaad kan verlaging ten goede komen van woningbouw, maar dat betekent niet dat bij alle woningbouwlocaties verlaging mogelijk is. Zie daarvoor 1.1.	Nee
2	Gemeente Amsterdam	2.1	Geluidemissie	Indiener verwacht dat door innovatie de geluidemissie van treinen verder daalt en dat de gpp's daardoor verder kunnen worden verlaagd.	De innovaties van de afgelopen decennia hebben inderdaad geleid tot geluidwinst. Onder andere daardoor is nu verlaging mogelijk. Voor een verdere significante daling van de geluidemissie van treinen is nu geen aanwijzing.	Nee
		2.2	Prognoses	Indiener wijst erop dat eerdere prognoses over het aantal goederentreinen nooit zijn gehaald.	De prognose voor het aantal goederentreinen gebruikt voor deze gpp-verlaging is gekozen om toekomstige benutting van het spoor niet onmogelijk te maken (zienswijzen 7 en 10-12 pleiten voor dit belang). Om dit doel te bereiken heeft het ministerie gekozen voor een prognose die zich aan de bovenkant van de bandbreedte van de beschikbare prognoses bevindt. Door voor een andere prognose te kiezen, zou de situatie kunnen ontstaan dat het ministerie via de route van het geluidbeleid toekomstige plannen voor de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer onmogelijk maakt. Daar zijn de geluidproductieplafonds niet voor bedoeld. Integendeel: spoorvervoerders is toegezegd dat ze, door te investeren in stil materieel, ruimte kunnen maken voor groei van het aantal treinen, binnen de vigerende gpp's (zie ook de toelichting bij de geluidwetgeving, Kamerstuk 32252, nr. 3 Overheid.nl > Officiële bekendmakingen , § 3.4.5).	

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Dat eerdere prognoses niet zijn uitgekomen, heeft vanzelfsprekend aandacht van degenen die prognoses ontwikkelen. Het is geen reden voor het ministerie om de nu beschikbare prognoses volgens de hiervoor geschetste aanpak niet te gebruiken.	
		2.3	Verduidelijking rapportage	Indiener verzoekt om verduidelijking van de rapportage, om te kunnen bepalen op grond van welke criteria trajecten wel en niet zijn verlaagd.	<p>In de volgende afbeeldingen zijn de rekenresultaten weergegeven op basis van de toekomstprognose voor het gehele netwerk (met uitzondering van de "uitsluitingstrajecten"). Voor nadere uitleg zie 1.1.</p>  <p>Resultaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Afname > 1 dB ● Afname < 1 dB ● Geen afname <p>Te wijzigen geluidbrongegevens:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Baseline behouden ■ Gpp-verlaging 	

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					 <p>Het ministerie van IenW is bereid om een nadere toelichting te geven op de gehanteerde modelgegevens.</p>	
		2.4	Herzien criteria	De indiener verzoekt de criteria, gebruikt bij de afbakening van te verlagen gpp's, te herzien.	Een reactie op de afzonderlijke criteria volgt hieronder.	Nee
		2.4a	Prognose spoor-goederen- vervoer	Indiener verzoekt gebruik te maken van lage of gemiddelde scenario's bij de prognose van het spoorgoederenvervoer.	Zie 2.2.	Nee
		2.4b	Geluidemissie treinen	Indiener verzoekt uit te gaan van de uitfasering van lawaaiige treinen.	In de prognoses is al uitgegaan van het moderne, stille materieel (categorieën 3, 6, 8, 9, 11 en 12 uit het Reken- en meetvoorschrift).	Nee

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		2.4c	Routering goederentreinen	Indiener verzoekt bij de routering van het spoorgoederenvervoer uit te gaan van een toedeling die de 100% niet overschrijdt.	<p>Het ministerie heeft gekozen voor een 'worst-case'-toedeling om keuzes over toekomstige routeringen van goederentreinen niet onmogelijk te maken.</p> <p><u>Toelichting</u> Stel dat de prognose uitgaat van 10 goederentreinen tussen punt A en punt B, en dat er twee routes zijn tussen deze punten, route 1 en route 2. In de eerste routeringsvariant rijden er 5 goederentreinen over route 1, en 5 goederentreinen over route 2. In de tweede variant rijden er 8 goederentreinen over route 1 en 2 goederentreinen over route 2.</p> <p>In de prognose is voor beide routes uitgegaan van het maximale aantal goederentreinen. De prognose bevat dus 8 goederentreinen voor route 1, en 5 goederentreinen voor route 2. Opgeteld is dat 13 goederentreinen, meer dan het aantal van 10 goederentreinen dat naar verwachting tussen punt A en punt B rijdt. Door de maximale aantallen aan te houden in de prognose, blijft een toekomstige routeringskeuze mogelijk, omdat voor beide mogelijkheden geluidruimte is gereserveerd.</p>	Nee
		2.4d	Routering internationale treinen	Indiener verzoekt bij de routering van internationale treinen uit te gaan van een toedeling die de 100% niet overschrijdt.	<p>Het ministerie heeft in Amsterdam gekozen voor een toedeling van internationale treinen op zowel de west- als de zuidtak, omdat wordt verwacht dat de komende jaren (in verschillende fasen) beide routeringen kunnen worden gebruikt.</p> <p>Ook met het oog op "open toegang"-vervoerders zijn de routes niet uit te sluiten. Zie ook 2.4c.</p>	Nee
		2.4e	Modellering tunnels, bruggen en overkappingen	Indiener verzoekt tunnels, bruggen en overkappingen zo te modelleren, dat de verwachte verbeteringen van de komende 15-25 jaar zijn meegenomen.	<p>Per 1 januari 2024 zijn de geluidproductieplafonds herberekend, zodat ze voldoen aan de nieuwe rekenregels uit de Omgevingsregeling (bijlage IVg) die toen van kracht werd. De huidige bruggen, tunnels en overkappingen zijn daarbij gemodelleerd volgens bijlage IVg van de Omgevingsregeling. Waar nodig is uitgegaan van besluiten met een wijziging van het huidige spoor. De modellering is dus actueel. Er kan niet worden geanticipeerd op wijzigingen waarover op dit moment nog geen formeel besluit is genomen.</p>	Nee

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		2.4f	1 dB-grens	Indiener verzoekt af te zien van de keuze om trajecten waar minder dan 1 dB geluidruimte is, niet te verlagen.	Voor de verlaging heeft het ministerie een optimaal evenwicht gezocht tussen uitvoerbaarheid, de doorlooptijd van het akoestisch onderzoek en de mate waarin de woningbouw geholpen is. Bij verlaging van minder dan 1 dB weegt de winst voor de woningbouw niet meer op tegen de uitvoeringslasten en de daarmee gepaard gaande doorlooptijd. Alle trajecten, dus ook waar nu geen verlaging plaatsvindt, zullen iedere vijf jaar in het kader van het Actieplan geluid opnieuw tegen het licht worden gehouden.	Nee
		2.4g	500 meter-grens	Indiener verzoekt af te zien van de keuze om trajecten met een lengte van minder dan 500 meter niet te verlagen.	Bij verlaging van trajecten met een lengte van minder dan 500 meter is het effect op de woningbouwprojecten langs het spoor vaak te klein, omdat het geluid op de woningen ook wordt bepaald door de aangrenzende spoordelen. Daarnaast wordt de minimale lengte van 500 meter aangehouden om te grote fragmentatie van het geluidregister tegen te gaan en daarmee de beheerlast onder controle te houden.	Nee
		2.4h	Verlaging aan beide zijden	Indiener verzoekt om ook trajecten te verlagen waar de verlaging maar aan één zijde van het spoor mogelijk is.	Aan één kant van het spoor verlagen is niet mogelijk. Geluidproductieplafonds worden berekend uit de brongegevens (intensiteiten, snelheden, treintypen) en die werken door naar beide zijden van het spoor.	Nee
		2.4i	0,5 dB-marge	Indiener verzoekt de gehanteerde marge van 0,5 dB te schrappen, zoals ook in Tracébesluiten gebeurt.	Omdat we verder vooruitkijken dan tien jaar kennen de prognoses een wat grotere onzekerheid, daarom hebben we werkruimte aangehouden.	Nee
		2.5	Anticiperen	Indiener acht het aanvaardbaar te anticiperen op de verlaging uit het ontwerpbesluit, omdat al zijn zienswijzen erop gericht zijn verder te verlagen.	Wat indiener hier met 'anticiperen' bedoelt is niet geheel duidelijk, maar meest waarschijnlijk lijkt de mogelijkheid om bij het vaststellen van bouwplannen alvast uit te gaan van de nog niet vastgestelde definitieve verlaging. Het ministerie wijst indiener er met klem op dat bouwplannen wettelijk gezien alleen kunnen worden vastgesteld uitgaande van het besluit met de definitieve verlaging. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat andere belangen dan die van indiener op en rond het spoor spelen (vgl. zienswijzen 7 en 10-12). Een verdere verlaging is daarom niet gegarandeerd.	Nee

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		2.6	Individuele beoordeling	De indiener verzoekt zienswijzen met een lokale impact separaat te behandelen, zodat de landelijke procedure door kan gaan.	Ook het ministerie hecht veel belang aan een snel verloop van de procedure en zal daarom zeker van de mogelijkheid gebruik maken om zienswijzen separaat te behandelen, als dat noodzakelijk is om de landelijke procedure op tempo te houden.	Nee
		2.7	Herzien criteria	De indiener verzoekt bij een volgende evaluatie van de geluidruimte in het kader van het actieplan ook de uitgangspunten en criteria te heroverwegen.	In het kader van de Europese richtlijn omgevingslawaai wordt het actieplan in een vijfjaarscyclus opgesteld. De evaluatie van de geluidruimte, die daar onderdeel van is, wordt dan volgens de inzichten van dat moment opgesteld, die niet hetzelfde hoeven te zijn als de voorgaande keer. Het ministerie van IenW kijkt daarbij altijd kritisch naar de uitgangspunten en criteria voor een volgende plafondverlaging.	Nee
		2.8	Vervolg- afpraak met ProRail	De indiener verzoekt te bevestigen dat na vaststellen van het definitieve besluit snel overleg plaats zal vinden met ProRail over spoortrajecten die buiten het besluit zijn gevallen, en daarbij ook de uitgangspunten en criteria te heroverwegen.	Het ministerie gaat er in deze beantwoording vanuit dat de indiener doelt op het ministerie, dat bevoegd gezag is voor het verlagen van gpp's. ProRail is alleen inhoudelijk adviseur voor de verlaging. IenW zal alle opmerkingen over uitgangspunten en criteria inhoudelijk bekijken.	Nee
3, 6, 8, 9, 13	Gemeente Zeist, gemeente Woerden, gemeente Bunnik, gemeente De Bilt, gemeente Utrechtse Heuvelrug	3.1	Verlaging mogelijk	Indieners constateren dat er op locaties in de gemeenten na de verlaging nog meer geluidruimte beschikbaar is en verzoekt hier tot verlaging over te gaan om de woningbouw te helpen. Zij onderbouwen dit met gegevens uit het nalevingsverslag 2023.	De in uw zienswijze benoemde 'geluidruimte na verlaging' gaat uit van het spoorgebruik in 2023. De verlaging is gebaseerd op toekomstige uitgangspunten om spoorontwikkelingen naar de toekomst toe mogelijk te blijven maken. Ten opzichte van het spoorgebruik in 2023 betekent dit grofweg een verdubbeling van het aantal treineenheden en een verhoging van de baanvaknelheid van 140 km/u naar 160 km/u. Daarnaast is een veiligheidsmarge van 0,5 dB toegepast. Dit alles verklaart het verschil tussen de huidige geluidruimte en de mate waarin de geluidproductieplafonds met het oog op de toekomst kunnen worden verlaagd.	

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					<p>Op de betreffende trajecten blijft na verlaging van de geluidproductieplafonds nog 0,5 dB geluidruimte over de lengte van het traject over. Dit is de marge die wordt aangehouden ten opzichte van het toekomstscenario waarop de nieuwe gpp's worden gebaseerd. Alle geluidruimte die overtollig is vergeleken met de hierboven genoemde uitgangspunten, wordt op deze trajecten dus weggenomen.</p>	
		3.2	Nalevingscijfers	<p>Indieners verzoeken te wachten met de verlaging tot de resultaten van de monitoring 2024 beschikbaar zijn. Tevens vragen zij om inzicht in de spoorgegevens behorend bij de monitoring.</p>	<p>De resultaten van de monitoring over het jaar 2024 zijn al beschikbaar en betrokken in het onderzoek bij het ontwerpbesluit. Hierop wachten is dus niet nodig.</p> <p>Het ministerie van IenW is bereid om een nadere toelichting te geven op de gehanteerde modelgegevens.</p>	
		3.3	Vermindering geluidproductie	<p>Indiener verzoekt in de prognoses uit te gaan van een vermindering van de geluidproductie, uitgaande van het principe dat eerst bronnen overdrachtsmaatregelen moeten worden getroffen.</p>	<p>Het principe 'bronmaatregelen eerst' ziet op het afwegen van maatregelen in de context van het doelmatigheidscriterium (zie Besluit kwaliteit leefomgeving, artikel 3.35, vijfde lid en § 3.5.4.4 van hetzelfde besluit). Daarvan is hier geen sprake.</p> <p>De wet gaat er daarnaast vanuit dat de winst van succesvol bronbeleid (deels) ten goede mag komen aan degene die daarin heeft geïnvesteerd: in dit geval de spoorsector (zie ook 2.2).</p>	
		3.4	Ingeschatte verlaging	<p>Indieners geven op basis van de toename van treinintensiteiten uit de Landelijke Netwerkuitwerking Spoor een inschatting van de door hen reëel geachte verlaging.</p>	<p>De Landelijke Netwerkuitwerking Spoor is inmiddels een verouderde prognose voor de ontwikkeling van het spoorvervoer. De prognoses die voor deze verlaging van gpp's worden gebruikt, bevatten andere intensiteiten. Alle vastgestelde bouwstenen uit de LNS zijn wel meegenomen in de uitgangspunten voor deze gpp-verlaging. Een gedeelte daarvan zit ook in de later tot stand gekomen 'doorgroeireferentie', die voor deze verlaging het uitgangspunt is. Daarnaast zitten er ook gewijzigde snelheden in de prognoses.</p> <p>De door indieners gehanteerde methode is daarnaast te grofstoffelijk om de verlaging op te baseren, omdat deze alleen rekening houdt met de intensiteitstoename op een baanvak, en niet met lokale effecten in het rekenmodel.</p>	

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					Uitgaande van de door indieners berekende toename van 1,35 dB zouden, volgens hen, de gpp's bepaald kunnen worden op het huidige geluidniveau, vermeerderd met 1,5 dB (vergelijkbaar met de eerder gehanteerde plafondcorrectie). Dat zou echter betekenen dat er op dit traject voor 2050 overschrijdingen gaan optreden, als de ontwikkeling van het treinverkeer zich ontwikkelt volgens de gehanteerde doorgroei-referentie.	
	<i>Met uitzondering van gemeente De Bilt</i>	3.5	Evenwicht	Indieners achten de verlaging onnodig veel ruimte te geven aan het spoorvervoer.	Zeist: 9-10 dB ruimte; verlaging 2-3 dB Woerden: 5-6 dB ruimte; verlaging 0,5-1 dB Bunnik: 8-9 dB ruimte; verlaging 3 dB Utrechtse Heuvelrug: 9-10 dB ruimte; verlaging 2-3 dB Zie 2.2 en 3.1.	
		3.6	Bescherming huidige bewoners	Indieners wijzen op de mogelijkheid dat zonder verdere verlaging het spoorvervoer kan groeien, ten nadele van de huidige omwonenden.	Zie 1.2.	
		3.7	Woningbouw	Binnen de gemeenten is bouwgrond aanwezig die kan profiteren van een gpp-verlaging: dan zijn minder geluidmaatregelen nodig.	Zie 1.1 en 1.3.	
4	Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG)	4.1	Beschikbare informatie	Uit de beschikbaar gestelde informatie is niet goed af te leiden waarom op sommige trajecten de gpp's wel, en op andere trajecten niet worden verlaagd.	Vragen over de verlaging op specifieke trajecten die in het kader van de zienswijze-procedure zijn binnengekomen, worden in deze NvA beantwoord. Het ministerie van IenW is bereid om een nadere toelichting op de gehanteerde modelgegevens te geven.	Nee

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		4.2	Snelheid procedure	De indiener hecht waarde aan een snelle definitieve verlaging van de gpp's, zodat de verlaagde gpp's bij het ontwikkelen van woningen gebruikt kunnen worden.	Het ministerie zet zich in voor snelle besluitvorming.	Nee
		4.3	Locaties zonder verlaging	De indiener ziet op een aantal locaties ruimte om te verlagen, waar dat in het ontwerpbesluit niet gebeurt. Hij vraagt om deze locaties voor een tweede verlagingsbesluit, volgend op de huidige procedure, te onderzoeken en de gpp's daar te verlagen. Dit moet worden gekoppeld aan een concreet tijdpad en aan duidelijkheid over de omzetting van gpp's op emplacementen.	<p>In deze procedure is op basis van de huidige uitgangspunten vastgesteld waar verlaging mogelijk is. We veranderen deze uitgangspunten (zie 4.3d) nu niet. Een snelle tweede verlagingsprocedure heeft geen zin, want uit het onderzoek dat daarbij hoort zullen geen nieuwe verlagingslocaties volgen. Daarvoor zijn nieuwe uitgangspunten (hetzij in de criteria voor afbakening, hetzij in de prognoses) nodig.</p> <p>IenW is van plan de mogelijkheden voor verlaging opnieuw te onderzoeken in 2027/2028, bij de voorbereiding van het volgende actieplan.</p> <p>Dit volgende actieplan moet uiterlijk in juli 2029 worden vastgesteld, op basis van de geluidbelastingkaart 2026 (die in juli 2027 moet worden gepubliceerd). De bijbehorende evaluatie van de geluidruimte wordt in 2027 opgestart, als bijlage bij het ontwerp-actieplan (dat medio 2028 zal worden gepubliceerd). De daadwerkelijke verlaging kan parallel lopen met de vaststelling van het definitieve actieplan.</p>	Nee
		4.3a	Werkruimte	Indiener vraagt zich af waarom de praktijk in Tracébesluiten, om gpp's zonder aanvullende werkruimte vast te stellen, in dit besluit niet is aangehouden.	Zie 2.4i.	Nee

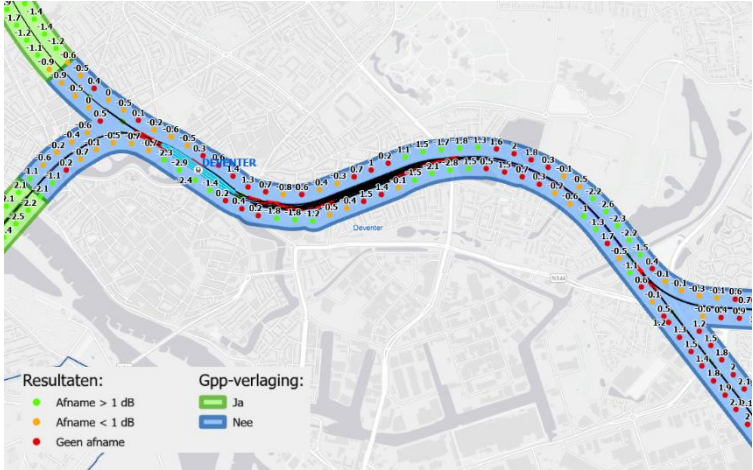
Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		4.3b	Prognoses Bentheimroute	Indiener betwijfelt of de gebruikte prognoses met aantallen goederentreinen voor de Bentheimroute niet te hoog zijn en vraagt hierin aansluiting te zoeken bij het nut- en noodzaakonderzoek GNOE (Goederen Noordoost Europa).	Zie de antwoorden op de zienswijzen van enkele gemeenten langs de Bentheimroute (5.1 en 5.3).	Nee
		4.3d	Uitgangspunt en trajecten met verlaging	Indiener betwijfelt de zin van een aantal criteria die zijn aangehouden om de trajecten met verlaagde gpp's af te bakenen: dat trajecten met verlaging langer dan 500 meter moeten zijn; dat aan beide zijden van het spoor verlaagd moet kunnen worden; dat de verlaging tenminste 1 dB moet bedragen.	Zie 2.4g t/m 2.4i.	Nee
		4.3e	Uitgesloten trajecten	Indiener is het niet eens met het uitgangspunt om een aantal trajecten op voorhand van verlaging uit te zonderen. Dit geldt voor de HSL, de Betuweroute, stamlijnen, trajecten waarvoor een Tracébesluit is genomen die nog in uitvoering zijn, en trajecten met een geluidwaarde lager dan 52 dB.	<p>Het ministerie heeft haven- en stamlijnen en trajecten met een geluidwaarde lager dan 52 dB uitgezonderd van de verlaging, omdat de intensiteit hier typisch dermate laag is, dat de geluidbelasting bij (nog te bouwen) woningen de voorkeurswaarde niet overschrijdt. Een verlaging levert daarmee geen voordeel op voor de woningbouw.</p> <p>De HSL is uitgezonderd, omdat voor dit tracé separaat een gpp-wijzigingsverzoek wordt voorbereid. Naar verwachting neemt de geluidbelasting hier in de toekomst toe en is er geen ruimte voor verlaging. Dit geldt niet voor het gedeelte Hoofddorp-Schiphol (zie zienswijze 14).</p>	Nee

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					<p>Hetzelfde geldt voor trajecten waarvoor een Tracébesluit is vastgesteld en waar de spooraanpassing nog wordt uitgevoerd. Voor het opstellen van deze Tracébesluiten is een recente toekomstprognose gebruikt. Het ministerie heeft besloten in deze gevallen niet te verlagen, omdat eerst zicht moet komen op de daadwerkelijke benutting na afronding van de spooraanpassing.</p> <p>Het spoortraject over de Zuidas bij Amsterdam is niet op deze manier op voorhand uitgesloten, maar kent alleen op een beperkt deel van het traject voldoende geluidruimte in de toekomstige situatie om over te kunnen gaan tot verlaging van gpp's.</p>	
5, 16, 17, 18	Gemeente Deventer, gemeente Wierden, gemeente Rijssen-Holten, gemeente Borne	5.1	Prognoses	De indieners betwijfelen het realiteitsgehalte van de prognoses van het spoorgoederenvervoer op de Bentheimroute, omdat het huidige aantal goederentreinen aanmerkelijk lager is en het aantal goederentreinen uit de prognose niet op de huidige infrastructuur past. Eerdere prognoses met forse groei op de Bentheimroute zijn niet behaald. Zij vragen een meer realistische prognose te hanteren, die ruimte biedt aan de lokale verstedelijkingsopgaven en oog heeft voor de belangen van een gezonde leefomgeving.	<p>Het klopt dat de prognoses aanmerkelijk hoger liggen dan de huidige realisatie. Zie ook 2.2.</p> <p>Aanvullend is het goed op te merken dat de verwachting van toekomstige groei aansluit bij de beleidsinzet van het ministerie. In het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050 (§2.2) van oktober 2025 heeft het ministerie aangegeven in te zetten op het versterken van transportnetwerken, met prioriteit voor onder meer de spoorgoederencorridor North Sea-Baltic. De Bentheimroute maakt hier deel van uit.</p>	Nee

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
5	<i>Alleen gemeente Deventer</i>	5.2	Stations- omgeving	Indieners verzoeken ook in de stationsomgeving gpp's te verlagen, om de woningbouw te ondersteunen.	<p>In onderstaande afbeelding zijn de rekenresultaten weergegeven op basis van de toekomstprognose voor het gehele netwerk (met uitzondering van de "uitsluitingstrajecten"). Voor nadere uitleg bij deze afbeelding, zie 1.1.</p>  <p>Op basis van de gehanteerde uitgangspunten is een verlaging in het stationsgebied van Deventer niet mogelijk. De reden is een combinatie van de gehanteerde toekomstige verkeersprognose en steilere optrekprofielen (modern materieel trekt sneller op). Rondom station Deventer is aan de noordzijde sprake van een gpp-overschrijding en aan de zuidzijde van een verlaging. Dit asymmetrische resultaat is het gevolg van een spooraanpassing in het verleden. Ten tijde van de eerste vaststelling van de gpp's liepen er vijf sporen door het station. Door spooraanpassingen is een zuidelijk spoor gesaneerd en zijn er nu nog vier doorgaande sporen door het station. In de verdeling van de treinintensiteiten is het zwaartepunt van de zuidzijde meer naar de noordzijde verschoven. Deze verschuiving verklaart deze asymmetrische resultaten.</p> <p>Het ministerie van IenW is bereid om een nadere toelichting op de gehanteerde modelgegevens te geven.</p>	Nee

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		5.3	GNOE	Indieners vragen de verlaging te koppelen aan de studie naar het spoorgoederenvervoer richting Noordoost-Europa (GNOE).	De verlaging anticipeert niet op een specifieke uitkomst van de GNOE-studie, maar houdt alle mogelijkheden open. De GNOE-studie zal naar verwachting medio 2026 worden afgerond. Als de GNOE-studie uiteindelijk leidt tot een advies voor een nieuw tracé, en dat tracé wordt daadwerkelijk aangelegd, en als het aantal verwachte goederentreinen op de Bentheimroute daarmee afneemt, dan is het mogelijk om bij een toekomstig verlagingsonderzoek deze lagere aantallen goederentreinen in toekomstige prognoses te verwerken.	Nee
5	<i>Alleen gemeente Deventer</i>	5.4	MJPG	Indiener verzoekt om duidelijkheid over de relatie tussen de gpp-verlaging en het Meerjarenprogramma Geluidsanerling (MJPG).	Het MJPG is een programma dat voortkomt uit een wettelijke verplichting opgenomen in de Wet milieubeheer. De plannen voor het programma zijn wettelijk gebaseerd op het geluidregister zoals dat gold op 31 december 2023. Het saneringsplan waar de gemeente Deventer deel van uitmaakt is vastgesteld, maar nog niet onherroepelijk. Als het plan overeind blijft bij de Raad van State, voert het ministerie dit uit.	Nee
7	RTB Cargo	7.1	Voorzichtigheid bij verlaging	Indiener verzoekt voorzichtig te verlagen, omdat het spoorvervoer een belangrijke vervoersmodaliteit voor de Nederlandse economie is en dicht op het spoor bouwen tot afnemend draagvlak voor dit vervoer kan leiden.	Het ministerie is zich bewust van de balans tussen beschermen van de leefomgeving en benutten van het spoor, die in dit besluit getroffen moet worden. Zie voor een algemene opmerking hierover ook 1.2.	Nee
		7.2	Noodzaak en proportionaliteit	Indiener vraagt zich af of alternatieven zijn afgewogen voor de verlaging, bijvoorbeeld een selectieve of gefaseerde verlaging.	Uiteraard zijn er meer mogelijkheden om woningbouw te stimuleren, zie de kabinetsreactie op het adviesrapport STOER . Zulke wegen worden ook bewandeld.	Nee

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					<p>Het huidige stelsel voor de beheersing van spoorweggeluid is in 2012 tot stand gekomen met hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en bij de overgang naar de Omgevingswet (in werking getreden in 2024) op delen herzien, gemoderniseerd en/of uitgebreid. Alternatieven in de vorm van de hoogte van de maximale waarde zijn daarin ook afgewogen en het resultaat is wat het nu is. Het huidige stelsel heeft daarbij instemming gekregen van het parlement. De in 2023 aan de Tweede Kamer gezonden beleidsdoorlichting geluid heeft ook niet tot aanbevelingen in deze richting geleid.</p> <p>Het (ontwerp)besluit om gpp's te verlagen is onderdeel van de mogelijkheden die het huidige wetsinstrumentarium biedt, en een logische vervolgstap op de evaluatie van de geluidruimte die onderdeel was van het Actieplan hoofdspoorwegen (2024).</p> <p>Het feit dat er niet is gekozen voor een generieke verlaging voor het gehele spoorwegnet, maar overtollige geluidruimte locatiespecifiek wordt weggehaald, maakt dat de voorgenomen verlaging <i>selectief</i> is. De verlaging is per definitie ook gefaseerd, omdat verdere verlaging mogelijk is als toekomstige ontwikkelingen of nieuwe inzichten daar aanleiding toe geven.</p>	
		7.3	Verandering in goederentreinen	Indiener verzoekt duidelijk te maken hoe de veranderende samenstelling van goederentreinen in de toekomst is meegenomen in de prognoses.	De veranderende samenstelling van goederentreinen in de toekomst is verwerkt in het NEMO-model, dat voor elke nieuwe prognose wordt gebruikt en herijkt indien nodig. Over dit model is op de Vervoerslogistieke werkdagen 2025 (VLW) een presentatie gehouden .	Nee
		7.4	Versnelde vraag	Indiener vraagt zich af wat er gebeurt als de vraag naar spoorgoederenvervoer versnelt en de prognoses worden overschreden.	<p>Het ministerie heeft voor de prognoses van het spoorgoederenvervoer gebruik gemaakt van de Marktverkenning Spoorgoederenvervoer uit 2023, die ten opzichte van het huidige vervoerde tonnage meer dan een verdubbeling van het vervoer veronderstelt. Het ministerie beoordeelt deze verkenning als liggend aan de bovenkant van de vervoersvolumes die verwacht mogen worden (zie ook 2.2).</p> <p>Als het vervoersvolume tóch hoger uitpakt, geldt als eerste dat de marge van 0,5 dB die voor de hele verlaging wordt aangehouden, ruimte biedt om extra groei op te vangen.</p>	Nee

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					<p>Als de geluidproductieplafonds vervolgens alsnog overschreden dreigen te worden, stelt ProRail een zogenaamde overbelastverklaring op (conform de voorschriften uit het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur). Volgend op deze overbelastverklaring voert ProRail een capaciteitsanalyse uit en stelt zij een capaciteitsvergrotingsplan op (dit alles volgens richtlijn 2012/34/EU). Dit plan bepaalt, op basis van een kosten-batenanalyse, welke maatregelen in aanmerking komen om de capaciteit van het spoor te vergroten. Het ministerie zal hier vervolgens over besluiten. Eén van de mogelijke maatregelen is een lokale verhoging van gpp's, waarmee ruimte wordt geboden aan treinverkeer. Bij het verhogen van gpp's is het wettelijk verplicht te onderzoeken of geluidmaatregelen nodig zijn en die te treffen waar nodig.</p>	
		7.5	Wijziging routing	Indiener wijst op de mogelijkheid dat de routing van goederentreinen in de toekomst verandert.	Zie 12.1a en 12.1c.	Nee
		7.6	Onafhankelijke toetsing	Indiener vraagt zich af of de robuustheid van de prognoses door een onafhankelijke partij is getoetst en zo nee, verzoekt het besluit aan te houden.	<p>De prognoses worden door onafhankelijke onderzoeksbureaus opgesteld, op basis van toekomstscenario's opgesteld door het Planbureau van de Leefomgeving (PBL).</p> <p>Bij de Marktverkenning Spoorgoederenvervoer, de prognose die voor deze verlaging als uitgangspunt is gekozen, waren brancheverenigingen, havenbedrijven, logistieke en operationele dienstverleners, en vervoerders betrokken.</p>	Nee
		7.7	Consistentie	Indiener vraagt zich af of de verlaging strookt met bredere beleidsdoelstellingen op het gebied van modal shift en klimaat.	<p>Het ministerie heeft recent in het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer 2050 haar visie geformuleerd: het spoorgoederenvervoer moet een "zeer veilige, ruimtelijk efficiënte en energie-efficiënte vervoerswijze" zijn, die "voor verladers aantrekkelijk" is om te kiezen. In de gehanteerde prognoses is ruimte voor groei van het spoorgoederenvervoer, die aansluit bij de bredere visie van het rijk.</p>	Nee
		7.8	Betrokkenheid stakeholders	De indiener vraagt zich af of de spoorgoederenvervoerders en andere betrokkenen zijn geconsulteerd.	<p>ProRail heeft partijen uit de spoorgoederensector, waaronder de indiener van de zienswijze, per brief van 20 maart 2025 geïnformeerd.</p> <p>Eén vervoerder en twee havenbedrijven hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een gesprek over de resultaten aan te gaan.</p>	Nee

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
10, 11	Port of Amsterdam, Port of Rotterdam	10.1	Onvolledige routing in prognoses	Indieners vragen in de verlaging uit te gaan van de prognoses die worden uitgewerkt bij het aanvullen van de 'Doorgroei-referentie TBOV' met het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer, en van de nieuwe Europese regels voor capaciteitsverdeling (zie ook zienswijzen 12.1a en 12.1c).	Zie 12.1a en 12.1c.	Ja
10	<i>Alleen Port of Amsterdam</i>	10.2	Neven- effecten	Indiener wijst specifiek op de A2-corridor naar Amsterdam IJmond, en de mogelijkheid dat de verlaging leidt tot meer bebouwing dicht op het spoor, met meer geluid- en trillingshinder en risico door vervoer van gevaarlijke stoffen tot gevolg. Indiener vraagt deze neveneffecten ook mee te nemen in het overwegen van de verlaging.	Indiener merkt terecht op dat het verlagen van gpp's de mogelijkheden voor woningbouw dichtbij het spoor verruimt. Dat is het hoofddoel van deze verlaging. Tegelijkertijd moeten gemeenten en ontwikkelaars nog steeds zorgen dat ze bij het bouwen van woningen voldoen aan de wettelijke kaders voor onder meer geluid en externe veiligheid, waarmee ontoelaatbare situaties worden voorkomen. Toelaatbare trillingsniveaus zijn niet bij wet geregeld, maar gemeenten dragen wel zorg voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Daarin moet het aspect trillingen ook worden beoordeeld.	Nee
11	<i>Alleen Port of Rotterdam</i>	10.2	Gebruikte prognoses	De indiener vraagt de gebruikte prognoses van ProRail te toetsen met de toekomstscenario's die indiener zelf opstelt.	De gebruikte prognoses zijn afkomstig van de Marktverkenning Spoorgoederenvervoer (Ecorys, 2023). Daarbij zijn de inzichten van meerdere marktpartijen (waaronder die van de indiener) meegenomen. ProRail heeft de toedeling van tonnages uit de Marktverkenning naar wagens, treinen en routes uitgevoerd.	Nee
		10.3	Logica van verlaging	Indieners vragen om herbeoordeling van locaties waar momenteel de gpp's bijna of volledig worden overschreden, en die toch verlaagd kunnen worden.	De locaties waar indiener op wijst zijn voor het beantwoorden van deze zienswijze opnieuw nagelopen. Deze hebben te maken met onvolkomenheden in de nalevingsgegevens van 2023, waardoor ze een verlaging op deze plekken niet beperken.	Nee

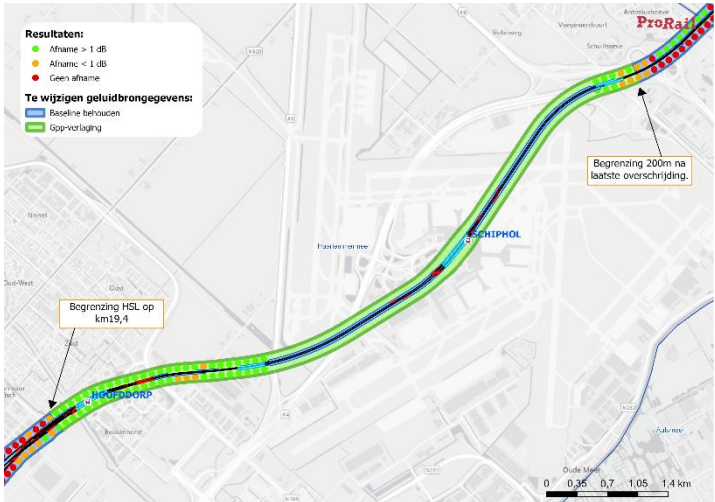
Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		10.4	Verdeling dag-, avond- en nachtperiode	Indieners vinden het aannemelijk dat relatief meer goederentreinen 's nachts gaan rijden, en vragen daar in de prognoses gebruikt voor de verlaging rekening mee te houden.	<p>In de prognoses gebruikt voor deze verlaging is ook ruimte voor groei van treinverkeer in de nachtperiode (zie 7.4).</p> <p>Het ministerie verwacht niet dat de toename van nachtelijk treinverkeer groter zal zijn dan de ruimte die beschikbaar is in deze prognoses. Dat treinen overdag rijden, heeft namelijk niet alleen te maken met de beschikbare capaciteit op het spoor in de dagperiode. Er zijn ook andere factoren die voor vervoerders en verladers niet direct zijn te beïnvloeden, zoals de uren waarop laad- en loslocaties beschikbaar zijn, de beperkt beschikbare werknemers voor nachtdiensten en de kosten die voor het parkeren van treinen betaald moeten worden. Alle factoren spelen een rol in het inrichten van de meest efficiënte inzet van treinen.</p>	Nee
		10.5	Kwaliteit van data en modellering	Indiener betwijfelt de kwaliteit van de voor de verlaging gebruikte gegevens en vraagt om te borgen dat gpp's ook na vaststellen van het besluit kunnen worden gecorrigeerd.	De wet geeft geen ruimte voor dergelijke correcties achteraf. Als blijkt dat op een bepaald baanvak geen geluidruimte is voor het spoorverkeer, treedt de procedure zoals omschreven in 7.4 in werking.	Nee
		10.6	Opschorten besluit	Indiener vraagt het besluit op te schorten totdat bovenstaande zienswijzen zijn beantwoord en verwerkt.	Deze Nota van Antwoord gaat in op alle ingediende zienswijzen.	Nee
12	RailGood, DB Cargo, Groningen Seaports, Groningen Railport, Port of Moerdijk	12.1	Routing goederen-treinen	Indieners achten het besluit onvoldoende toekomstvast. Zij verzoeken het besluit op te schorten of aan te passen, zodat rekening wordt gehouden met de mogelijk veranderende routing van goederentreinen in de toekomst (aan de hand van de onderzoeken genoemd in 12.1a en 12.1b).	Het ministerie ziet, na beantwoorden van de overige delen van de zienswijze en verwerking daarvan in het definitieve besluit, geen reden het besluit verder op te schorten.	Nee

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		12.1a	Routing in Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer	Indieners geven aan dat in een lopend proces de prognoses 'Doorgroei-referentie TBOV' wordt aangevuld met het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer, en vragen de mogelijke wijzigingen als gevolg daarvan in het besluit mee te nemen.	<p>Inderdaad wordt momenteel gewerkt aan het uitwerken van een Doorgroei-referentie voor het spoorgoederenvervoer (bij de voorbereiding van het ontwerpbesluit was dit werk nog niet gestart). Het ministerie heeft ProRail gevraagd te controleren voor welke trajectdelen deze uitwerking consequenties heeft. Het doel daarbij is zorgen dat de vervoersvolumes en verkeersprognoses die in de Doorgroei-referentie worden uitgewerkt, aansluiten bij de volumes en prognoses uit de verlaging.</p> <p>Uit deze controle volgt dat de prognoses voor het spoorgoederenvervoer uit het ontwerpbesluit te laag zijn op het traject Meteren-Utrecht-Amersfoort. Uitgaande van de prognoses als gevolg van routeringskeuzes in de uitwerking van de doorgroei-referentie kan er minder verlaagd worden. Het ministerie heeft besloten deze laatste prognoses over te nemen en de verlaging op basis hiervan opnieuw af te bakenen. Dit betekent dat de definitieve verlaging op het traject Meteren-Utrecht-Amersfoort minder is dan aangekondigd in het ontwerpbesluit. Het ministerie zal de betrokken gemeenten gelijktijdig met publicatie van dit definitieve besluit hierover informeren.</p>	Ja
		12.1b	Routing van waterstofdragers	Indieners geven aan dat een onderzoek loopt naar de routing van waterstofdragers en vragen de mogelijke wijzigingen als gevolg daarvan in het besluit mee te nemen.	<p>Het onderzoek naar de effecten van de in de Kabinetsvisie Waterstofdragers (2024) uitgesproken voorkeur voor gebruik van de Betuweroute voor vervoer van ammoniak wordt momenteel afgerond.</p> <p>De voorlopige resultaten wijzen op een beperkt voordeel van routing over de Betuweroute vanuit de haven van Rotterdam. Routing over de Betuweroute vanuit andere havens lijkt geen voordelen te hebben.</p> <p>Uit actuele marktprognoses blijkt dat de groei in waterstofdragers kleiner is dan eerder verwacht. (Het rijk laat daarnaast een update uitvoeren van de volumestudie waterstofdragers, met prognoses voor de volumes van waterstofdragers in 2030, 2035 en met een doorkijk naar 2050. Deze volumestudie verschijnt naar verwachting in het voorjaar van 2026.)</p> <p>Omdat deze gpp-verlaging uitgaat van een hoge prognose voor het toekomstig spoorgoederenvervoer (zie 7.4) verwacht het ministerie dat, ook met een eventuele routeringswijziging van waterstofdragers, de vervoersvolumes zullen passen binnen de prognose gebruikt voor de verlaging. Daarmee is er geen reden om de uitgangspunten voor de verlaging aan te passen.</p>	Nee

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		12.1c	Europese regelgeving voor capaciteits- verdeling	Indieners brengen in dat de veranderende Europese regelgeving voor capaciteitsverdeling op het spoor consequenties kan hebben voor de routing van goederentreinen.	Inderdaad wijzigen de Europese regels voor capaciteitsverdeling op het spoor. De eventuele consequenties daarvan voor vervoersstromen zijn echter nog niet duidelijk. Naar het oordeel van het ministerie biedt de gehanteerde aanpak voor de verlaging (uitgaan van hoge verwachte vervoersvolumes en gebruikmaking van een marge van 0,5 dB; zie ook 7.4) voldoende ruimte om de eventuele effecten van de nieuwe capaciteitsverdelingsregels op te vangen.	Nee
14	Six Advocaten namens BPD Ontwikkeling	14.1	Ontwikkeling woningbouw	Indiener verzoekt de gpp's ter hoogte van een ontwikkelingslocatie langs de HSL-Zuid alsnog te verlagen.	<p>In onderstaande afbeelding zijn de rekenresultaten weergegeven op basis van de toekomstprognose voor het gehele netwerk. Hieruit blijkt dat ten oosten van station Hoofddorp ruimte is voor verlaging van gpp's. In het ontwerpbesluit is dit traject, als onderdeel van de HSL-Zuid, uitgesloten van verlaging.</p> <p>Uit nader onderzoek blijkt dat de begrenzing van de HSL-Zuid kan worden verfijnd, zodat een deel van de gpp's tussen Hoofddorp en Schiphol, onder andere ter hoogte van de ontwikkelingslocatie, kunnen worden verlaagd.</p> <p>In onderstaande figuur is de nieuwe afbakening opgenomen waarbinnen de geluidbrongegevens kunnen worden gewijzigd en waar de gpp's kunnen worden verlaagd.</p> 	Ja

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		14.2	Geluidruimte HSL	Indiener brengt, op grond van een geluidonderzoek, in dat langs de HSL ter hoogte van de ontwikkelingslocatie in de toekomst geluidruimte overblijft.	De gehanteerde verkeersprognose in het door indiener ingebrachte onderzoek van Cauberg Huygen wijkt af van de gehanteerde verkeersprognose in de landelijke gpp-verlaging. Daarnaast is in de landelijke gpp-verlaging rekening gehouden met het sneller optrekken en afremmen van modern reizigersmaterieel. Hierdoor is de verlaging in ons onderzoek iets lager dan in het onderzoek van Cauberg Huygen (geen 3 dB maar circa 1 à 2 dB).	Nee
		14.3	Gpp-wijziging HSL	Indiener verzoekt om meer inzicht in het aangekondigde onderzoek naar een wijziging van gpp's langs de HSL.	<p>De planning en uitgangspunten voor het aangekondigde onderzoek zijn nog niet duidelijk. Overigens zal dat onderzoek gericht zijn op het onderzoeken van mitigerende maatregelen om het verwachte groeiende aantal treinen de ruimte te geven. Waar maatregelen niet toereikend of doelmatig zijn, zullen verhoogde gpp's vastgesteld gaan worden. In voorliggend besluit worden de gpp's juist verlaagd.</p> <p>Het ministerie gaat ervan uit dat met de aangepaste begrenzing van de HSL en de verlaging van gpp's bij de ontwikkelingslocatie (zie 14.1) in de achterliggende vraag van indiener is voorzien.</p>	Nee
		14.4	Belang woningbouw	Indiener onderstreept het belang van de woningbouw in de regio, en de mogelijke kostenbesparingen en verbeterde leefkwaliteit wanneer (deels) zou kunnen worden afgezien van geluidmaatregelen door een gpp-verlaging.	Ook het ministerie ondersteunt de woningbouwopgave, maar wijst op de balans die daarbij zal moeten worden getroffen met het bieden van ruimte aan de verwachte vervoersstromen en de bescherming van de leefomgeving tegen overmatige hinder.	Nee
15	ODMH (namens de gemeenten Gouda, Bodegraven-Reeuwijk, Alphen aan den Rijn, Zuidplas, Krimpenerwaard en Waddinxveen)	15.1	Geluidruimte	Indiener wijst op de geluidruimte die beschikbaar is wanneer de huidige gpp's worden vergeleken met de nalevingsresultaten, en verzoekt de gpp's met dit verschil te verlagen. Hij verzoekt om een toelichting over de locaties waar dit niet mogelijk is, inclusief inzicht in de gebruikte prognoses.	<p>De verlaging baseert zich niet op het de nalevingsresultaten, maar op een prognose van het toekomstig treinverkeer, met andere snelheden en intensiteiten.</p> <p><u>Alphen a/d Rijn-Boskoop-Waddinxveen</u> Op het traject Alphen a/d Rijn-Boskoop-Waddinxveen rijdt in de huidige situatie een Sprinter (categorie 12) en heel sporadisch rijdt er een goederentrein (categorie 11). In de landelijke gpp-verlaging is een verkeersprognose gehanteerd waarbij er een behoorlijke groei van het sprintermaterieel mogelijk is (circa 85%). Omdat er sporadisch goederentreinen rijden is op dit traject het minimale bedieningsniveau voor goederentreinen gehanteerd. Dit betekent 3 goederentreinen per richting per etmaal. Dit is aanzienlijk meer dan er vandaag de dag rijdt. Hierdoor is er op dit traject geen verlaging mogelijk, ondanks de geluidruimte in de huidige situatie.</p>	Nee

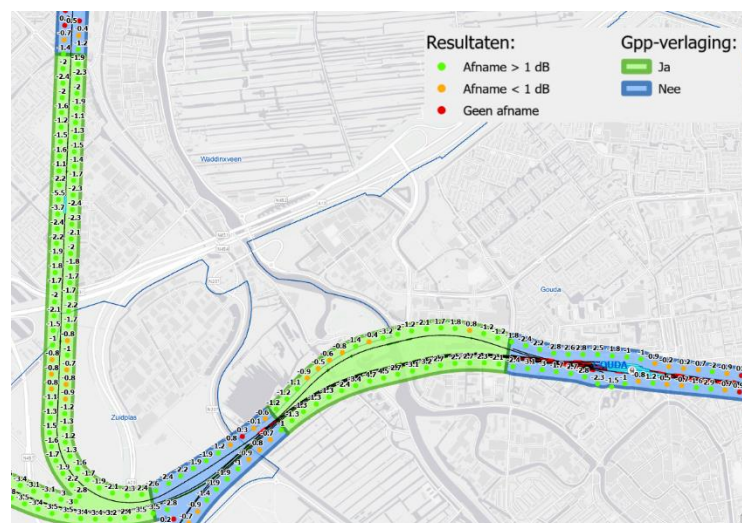
Gouda-Woerden

Ook op dit traject is rekening gehouden met groei van het treinverkeer naar de toekomst toe. Er is rekening gehouden met groei van het aantal intercity's, sprinters, en goederentreinen. Daarnaast is het traject onderdeel van het Europese uitgebreide TEN-T-netwerk, waardoor rekening is gehouden met een verhoging van de baanvaknelheid voor reizigerstreinen naar 160 km/h en voor goederentreinen naar 100 km/h. Op basis van deze uitgangspunten is het niet mogelijk de gpp's te verlagen ondanks de geluidruimte in de huidige situatie.

Gouda-Rotterdam

Voor dit traject geldt dezelfde uitleg als voor Gouda-Woerden.

In onderstaande afbeelding zijn de rekenresultaten weergegeven op basis van de toekomstprognose voor het gehele netwerk (met uitzondering van de "uitsluitingstrajecten"). Voor nadere uitleg zie 1.1.



De verklaring voor het verschil tussen de huidige geluidruimte en de voorgenomen verlaging op het traject Waddinxveen-Gouda en Spoorbrug Gouda is reeds hierboven beschreven.

Het ministerie van IenW is bereid om een nadere toelichting en inzicht in de gehanteerde modelgegevens te geven.

Nota beantwoording zienswijzen Landelijke verlaging geluidproductieplafonds 2025

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
		15.2	Sporbrug Gouda	Indiener vraagt zich af waarom gpp's rond de spoorbrug in Gouda in een recent besluit werden verhoogd en nu verlaagd.	<p>Indiener doelt op het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 13 december 2022, met referentie IENW/BSK-2022/288358. In dit besluit zijn een aantal onjuistheden in het geluidregister hersteld. Dit fouterstel staat los van de landelijke gpp-verlaging in het voorliggende besluit.</p> <p>De verhoging van gpp's in het besluit van 13 december 2022 bij de spoorbrug in Gouda was nodig vanwege een modelleringsfout in het geluidregister. Deze verhoging had overigens geen gevolgen voor de geluidbelasting op woningen, alleen voor de gpp's. De voorliggende verlaging heeft een andere oorzaak, namelijk de geluidruimte die is ontstaan door onder meer de inzet van stillere treinen. Deze verlaging werkt wél door in de geluidbelasting op woningen.</p>	Nee