



beschikking

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaai

Steinhagenseweg 2d
3446 GP WOERDEN
T 0348 - 487 450

Contactpersoon
Dhr. ir. W. Soede

T 0348 - 487 450
bsv@meursgeluid.nl

Projectnummer
549.042.02

Datum	2 juni 2026
Nummer	BSV/26/00114
Betreft	besluit wijziging geluidproductieplafonds
Project	Hogesnelheidslijn-Zuid, spoorgedeelte Heerjansdam
Bijlage(n)	6

Met dit besluit reageer ik op de brief van 18 december 2023 met het kenmerk T201550115-879297284-49215, waarin ProRail mij verzoekt om geluidproductieplafonds te wijzigen langs een gedeelte van het spoortraject van de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) tussen de afsplitsing naar Dordrecht tot net voorbij de tunnel onder de Oude Maas. Het spoorgedeelte ligt ter hoogte van Heerjansdam in de gemeenten Zwijndrecht en Hoekse Waard.

BESLUIT TOT WIJZIGING GELUIDPRODUCTIEPLAFONDS

Artikel 1 (Wijziging geluidproductieplafonds)

Gelet op artikel 11.28, eerste lid, van de Wet milieubeheer, besluit ik tot wijziging van de geluidproductieplafonds op 95 referentiepunten, gelegen langs en in de nabijheid van een gedeelte van de Hogesnelheidslijn-Zuid ter hoogte van Heerjansdam. Het spoorgedeelte is weergegeven op de tabel en kaart in bijlage 1 bij dit besluit. De geluidproductieplafonds worden gewijzigd zoals opgenomen in bijlage 2 bij dit besluit. Een indicatieve weergave van de ligging van de referentiepunten is opgenomen in bijlage 5 bij dit besluit.

Artikel 2 (Maatregelen)

Ik heb bij mijn besluit op grond van artikel 11.28, eerste lid, van de Wet milieubeheer de bronmaatregelen in aanmerking genomen, zoals opgenomen in bijlage 3 bij dit besluit.

Artikel 3 (Geluidwerende maatregelen, overschrijding toetswaarde)

Voor de 11 geluidsgevoelige objecten langs het traject waarvoor geldt dat als gevolg van de wijziging van de geluidproductieplafonds de geluidsbelasting op de gevel toeneemt ten opzichte van de toetswaarde die is gehanteerd in het akoestisch onderzoek, onderzoekt ProRail ingevolge artikel 11.38, eerste lid, van de Wet milieubeheer na onherroepelijk worden van dit besluit de noodzaak tot het treffen van geluidwerende maatregelen. Alle objecten betreffen woningen die zijn opgenomen in bijlage 4 bij dit besluit.

Artikel 4 (Opgeschorte werking)

De werking van dit besluit wordt opgeschort conform artikel 11.36, eerste lid, onder a, van de Wet milieubeheer tot de beheerder mij heeft medegedeeld dat de werkzaamheden ter uitvoering van dit besluit zijn begonnen.

WETTELIJK KADER

Overgangsrecht Aanvullingswet geluid Omgevingswet

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

Wijziging geluidproductieplafonds

Ingevolge artikel 11.28, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan de minister een geluidproductieplafond wijzigen.

Het tweede lid van artikel 11.28 bepaalt dat een geluidproductieplafond niet op verzoek van de beheerder mag worden verhoogd als de beheerder bij vervanging na 1 juli 2012 niet heeft voldaan aan de akoestische kwaliteitseis (ingevolge artikel 11.3 van de Wet milieubeheer en artikel 7 van het Besluit geluid milieubeheer) of naar redelijkheid niet kan worden verwacht dat binnen tien jaar het geldende geluidproductieplafond wordt overschreden.

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

Artikel 11.29 van de Wet milieubeheer stelt regels omtrent de voorbereiding van het besluit tot wijziging van een geluidproductieplafond. Geluidbeperkende maatregelen hoeven niet in aanmerking te worden genomen als deze niet financieel doelmatig zijn of op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard stuiten. De beheerder kan uitdrukkelijk verzoeken om niet-doelmatige maatregelen of een niet als geluidbeperkende maatregel aangewezen maatregel toch in aanmerking te nemen. Het beoordelingscriterium van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is opgenomen in hoofdstuk 6 van het Besluit geluid milieubeheer.

Artikel 11.30, tweede lid, van de Wet milieubeheer stelt dat de geluidsbelastingen op geluidsgevoelige objecten die voortvloeien uit het te wijzigen plafond in principe niet hoger mogen zijn dan de geluidsbelastingen op die objecten die voortvloeien uit het bestaande geluidproductieplafond. Het tweede lid is niet van toepassing indien de geluidsbelasting na de wijziging van het geluidproductieplafond onder de voorkeurswaarde ligt (derde lid). Een geluidsbelasting op of onder de voorkeurswaarde geldt altijd als aanvaardbaar.

Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaai

Datum

2 juni 2026

Kenmerk

BSV/26/00114

Van het tweede lid mag worden afgeweken als er geen financieel doelmatige geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen waarmee aan de voorwaarden van dat lid kan worden voldaan (vierde lid). In dat geval wordt de afwijking van het tweede lid wel zo veel mogelijk beperkt met geluidbeperkende maatregelen die wel financieel doelmatig zijn. Van het tweede lid mag worden afgeweken als er sprake is van cumulatie (vijfde lid).

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

2 juni 2026

Kenmerk

BSV/26/00114

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

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

De procedure voor wijziging van een geluidproductieplafond is vastgelegd in paragraaf 11.3.3.2 van de Wet milieubeheer. In artikel 11.31 van de Wet milieubeheer worden regels gesteld omtrent de bevoegdheid om een verzoek tot wijziging van geluidproductieplafonds in te dienen. Een verzoek tot wijziging van een geluidproductieplafond kan worden ingediend door de beheerder van de betreffende spoorweg of door burgemeester en wethouders van de gemeente waarin de desbetreffende referentiepunten zijn gelegen, of waartoe gronden behoren die zijn gelegen langs de betreffende spoorweg. Een verzoek tot vaststelling van een geluidproductieplafond kan alleen worden ingediend door de beheerder van de betreffende spoorweg.

Artikel 11.32 van de Wet milieubeheer bepaalt dat de wijziging van een geluidproductieplafond wordt voorbereid met de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht), waarbij eenieder een zienswijze mag indienen.

Artikel 11.33 van de Wet milieubeheer stelt voorwaarden aan het akoestisch onderzoek dat aan de aanvraag ten grondslag ligt. In artikel 11.35 van de Wet milieubeheer staat dat in een besluit tot wijziging van de geluidproductieplafonds wordt aangegeven welke maatregelen in aanmerking worden genomen. In artikel 11.36 van de Wet milieubeheer staan regels met betrekking tot de inwerkingtreding van het besluit tot wijziging van de geluidproductieplafonds. In artikel 11.37 van de Wet milieubeheer staat welke colleges van burgemeester en wethouders van welke gemeenten een afschrift van het besluit ontvangen.

In artikel 35 van het Besluit geluid milieubeheer staat beschreven waar een verzoek tot wijziging van een geluidproductieplafond aan moet voldoen.

Artikel 11.42 van de Wet milieubeheer is van toepassing, indien een wijziging van geluidproductieplafonds betrekking heeft op een spoorweg waarvoor de beheerder een verzoek tot vaststelling van een saneringsplan moet indienen en er voor deze weg nog niet eerder een saneringsplan is vastgesteld. In die gevallen moet de aanvrager van de wijziging van de geluidproductieplafonds er zorg voor dragen dat voor de saneringsobjecten langs de betrokken spoorweg zoveel mogelijk aan de saneringsstreefwaarde (in dit geval 65 dB) wordt voldaan, tenzij er sprake is van een situatie als bedoeld in de laatste volzin van het eerste lid van artikel 11.42 (zoals uitgewerkt in artikel 36a van het Besluit geluid milieubeheer).

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

Datum
2 juni 2026

Kenmerk
BSV/26/00114

PROCEDUREEL

Bij brief van 18 december 2023 augustus 2023 heeft ProRail mij verzocht de geluidproductieplafonds te wijzigen op 95 referentiepunten, gelegen langs en nabij de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) ter hoogte van Heerjansdam. Het verzoek voldoet aan de eisen, gesteld in artikel 35, eerste lid, van het Besluit geluid milieubeheer.

Met het ontwerpbesluit van 14 mei 2024, met kenmerk IenW/BSK-2024/144393, heb ik het voornemen bekend gemaakt in te willen stemmen met het verzoek van ProRail. Een kennisgeving van het ontwerpbesluit is op woensdag 15 mei 2024 in de Staatscourant gepubliceerd en in de huis-aan-huisbladen "Het Kompas Hoeksche Waard", "Brug – Zwijndrecht" en "Schakel Barendrecht".

Het ontwerpbesluit heeft 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn er door 2 particulieren en de gemeenten Zwijndrecht en Heerjansdam zienswijzen op het ontwerpbesluit ingebracht. De zienswijzen zijn beantwoord in de Nota van Antwoord die als bijlage 6 aan dit besluit is bijgevoegd. De zienswijzen leiden niet tot een wijziging ten opzichte van het ontwerpbesluit. Ook voor het overige zijn er geen wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbesluit.

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET PROJECT

Aanleiding en samenvatting

Tussen nu en 2035 zijn er diverse ontwikkelingen in het gebruik van de HSL-Zuid die ertoe leiden dat op een drietal locaties er op de middellange termijn een overschrijding kan ontstaan van de geldende geluidproductieplafonds. Deze ontwikkelingen zijn dat er nieuw reizigersmaterieel zal worden ingezet (de Intercity Nieuwe Generatie, ICNG) en dat er meer treinen met een hogere snelheid zullen gaan rijden.

Om de toename van geluid tijdig aan te pakken heeft ProRail onderzoek laten uitvoeren naar deze drie locaties. Een van deze locaties betreft het spoorgedeelte ter hoogte van Heerjansdam in de gemeente Zwijndrecht.

Uit het onderzoek blijkt dat de toekomstige treinprognose leidt tot overschrijding van de geluidproductieplafonds. Vervolgens is onderzocht of er maatregelen in aanmerking komen om de overschrijdingen weg te nemen. Het treffen van maatregelen om de overschrijdingen langs het gehele spoorgedeelte weg te nemen is niet doelmatig. Daarom is nader onderzoek op woningniveau uitgevoerd.

Uit dit onderzoek blijkt dat als gevolg van de overschrijding van de geluidproductieplafonds er bij 22 woningen een overschrijding is van de toetswaarde.

Door het aanbrengen van raildempers aan het spoor ter hoogte van de Lindeweg en Lindtsedijk in Heerjansdam, kan bij 11 van deze woningen de overschrijding worden weggenomen. Bij de overige 11 woningen resteert ondanks de aan te brengen raildempers nog een overschrijding of is het niet doelmatig om maatregelen te treffen die de overschrijding wegnemen.

Bij 10 van deze woningen neemt de geluidsbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond met 1 dB (10 woningen) of met 2 dB (één woning) toe ten opzichte van de toetswaarde.

Voor deze 11 woningen onderzoekt ProRail of de wettelijke binnenwaarde wordt overschreden. Voor de betrokken woningen is de wettelijke binnenwaarde 36 dB. Als de binnenwaarde wordt overschreden, dan zal aan de eigenaren van die woningen worden aangeboden geluidwerende maatregelen aan de gevels te treffen, zodat de geluidsbelasting in alle geluidsgevoelige ruimten wordt teruggebracht tot een waarde die ten minste 3 dB beneden de binnenwaarde ligt. De betreffende woningen zijn opgenomen in bijlage 4 bij dit besluit.

Op grond van dit onderzoek verzoekt ProRail om de geluidproductieplafonds te wijzigen. De wijziging houdt in dat op 64 referentiepunten de geluidproductieplafonds worden verhoogd en op 31 referentiepunten de plafonds worden verlaagd. De verlaging is mede het gevolg van het aanbrengen van raildempers.

Akoestisch onderzoek

Ik kan instemmen met de resultaten van het akoestisch onderzoek 'HSL-Zuid, deelgebied Heerjansdam' van 6 december 2023 dat aan het verzoek ten grondslag ligt. Ik heb het akoestisch onderzoek getoetst op een aantal uitgangspunten.

Uitgangspunten akoestisch onderzoek referentiepunten

Voor de berekeningen van de geluidproductieplafonds is gebruik gemaakt van de gegevens uit het Geluidregister Spoor zoals dat gold op 4 juli 2023. Sinds het gebruik van deze registerset hebben zich voor dit traject geen wijzigingen voorgedaan in de brongegevens van het Geluidregister, waarmee deze gegevens dus voldoende recent zijn voor gebruik in dit project.

Voor de berekening van de toekomstige situatie zijn deze gegevens aangepast, waarbij het te wijzigen snelheidsprofiel is ingevoerd en zijn treinintensiteiten gehanteerd die naar verwachting niet binnen 10 jaar zullen worden overschreden. Hiermee zijn de gewijzigde geluidproductieplafonds voldoende bestendig en wordt mede voldaan aan het bepaalde in artikel 11.28, derde lid, van de Wet milieubeheer ten opzichte van de verlaagde geluidproductieplafonds.

- *Uitgangspunten akoestisch onderzoek op woningniveau*

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, met gebruikmaking van de Standaard Rekenmethode II. De gehanteerde brongegevens zijn eveneens afkomstig uit het Geluidregister van 4 juli 2023. Dit is voldoende recent; in de tussentijd hebben op het betreffende traject geen wijzigingen plaatsgevonden. De toekomstige intensiteiten zijn afkomstig van ProRail en deze zijn voldoende onderbouwd.

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

Datum
2 juni 2026

Kenmerk
BSV/26/00114

- *Doelmatigheidsafweging maatregelen*

De afweging of maatregelen doelmatig zijn, is uitgevoerd conform de wettelijke voorschriften zoals opgenomen in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer (doelmatigheidscriterium).

Akoestische kwaliteit (11.28, tweede lid, aanhef en onder a, Wm)

Ingevolge 11.28, tweede lid, aanhef en onder a, van de Wet milieubeheer, wordt een geluidproductieplafond niet verhoogd indien de beheerder niet heeft voldaan aan de verplichting met betrekking tot de minimale akoestische kwaliteit van het spoor. De minimale akoestische kwaliteit is ingevolge artikel 7, eerste lid, van het Besluit geluid milieubeheer, een spoorweg met een constructie die bestaat uit voegloos (langgelast) spoor in een ballastbed op betonnen dwarsliggers. ProRail heeft in het verzoek toegelicht dat het gedeelte van de spoorweg, waarop het verzoek van toepassing is, voldoet aan de akoestische kwaliteit.

Cumulatie

Bij het geluidonderzoek op woningniveau voor de woningen waarop de toetswaarde niet wordt gehaald, wordt ook de eventuele cumulatie met andere geluidsbronnen in beschouwing genomen, althans voor zover een andere geluidsbron een bijdrage levert aan het cumulatieve geluidsniveau die hoger is dan de voorkeurswaarde in artikel 11.2 van de Wet milieubeheer (artikel 16, onder c, van de Regeling geluid milieubeheer).

Wat dat betreft is de Lindeweg een relevante bron voor 4 van de 11 woningen waar de geluidsbelasting toeneemt ten opzichte van de toetswaarde. Een maatregel om het gezamenlijk geluid aan te pakken is echter niet effectief te treffen.

Sanering

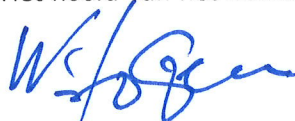
Van sanering gekoppeld aan de wijziging van de geluidproductieplafonds is geen sprake, omdat de geluidproductieplafonds langs de HSL-Zuid tot stand zijn gekomen op grond van artikel 11.45, tweede lid van de Wet milieubeheer.

TEN SLOTTE

Een afschrift van dit besluit wordt gezonden aan burgemeester en wethouders van de gemeenten Zwijndrecht en Hoekse Waard.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
voor deze:

Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï,



ir. W. Soede

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

2 juni 2026

Kenmerk

BSV/26/00114

Bijlagen

Bij dit besluit horen zes bijlagen

1. Overzicht van het spoortraject waar dit besluit betrekking op heeft,
2. Overzicht met de te wijzigen geluidproductieplafonds,
3. Overzicht en kaart van de in het Geluidregister op te nemen bronmaatregelen,
4. Overzicht van woningen waar de toetswaarde wordt overschreden,
5. Kaarten waarop de ligging van de referentiepunten is weergegeven.
6. Nota van antwoord op de ingebrachte zienswijzen

Inzien stukken

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

Rechtsmiddelen

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

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

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

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

Directoraat-generaal Mobiliteit

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

2 juni 2026

Kenmerk

BSV/26/00114



Bijlage 1

Deze bijlage behoort bij het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 2 juni 2026, met kenmerk BSV/26/00114.

Dit besluit heeft betrekking op de volgende spoorgedeelten.

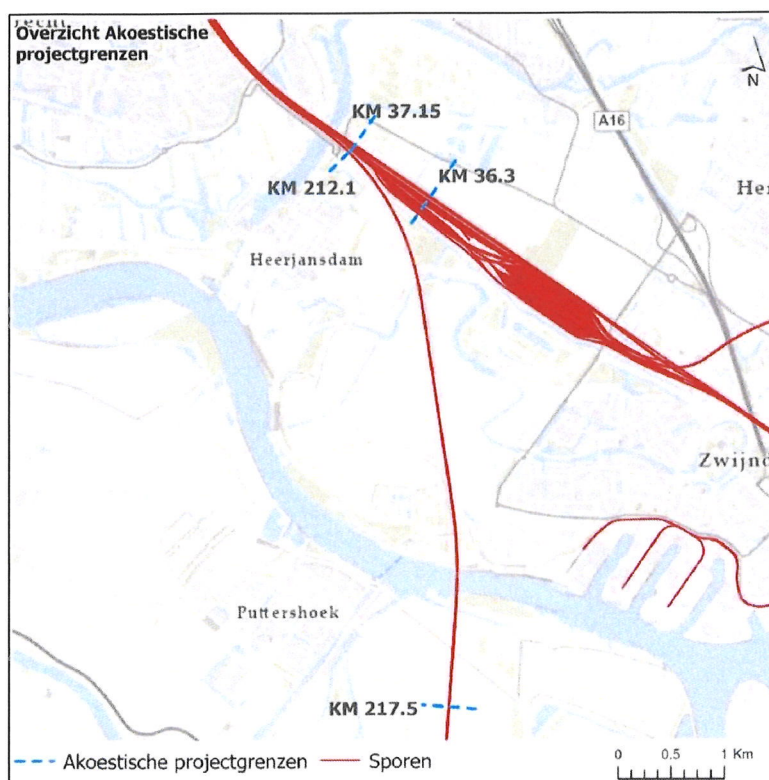
Tot		Van	
Geocode	km	Geocode	km
116	36,3	116	37,15
116	212,1	165	217,5

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
2 juni 2026

Kenmerk
BSV/26/00114



Ter waarmeding:

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


ir. W. Soede



bijlage 2

Deze bijlage behoort bij het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 2 juni 2026, met kenmerk BSV/26/00114.

Op de hieronder vermelde referentiepunten, gelegen langs het spoortraject HSL-Zuid ter hoogte van Heerjansdam, is ingevolge artikel 11.28, eerste lid, van de Wet milieubeheer de daarbij genoemde waarde vastgesteld als gewijzigd geluidproductieplafond.

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

2 juni 2026

Kenmerk

BSV/26/00114

Referentiepunt	Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Vershil
30477	68,1	68,2	0,1
30480	68,2	68,1	-0,1
30481	68,2	66,3	-1,9
30482	68,2	63,5	-4,7
30483	68,3	63,2	-5,1
30484	68,2	63,1	-5,1
30485	67,5	62,2	-5,3
30486	62,7	63,4	0,7
30487	68,8	63,4	-5,4
30488	62,1	61,8	-0,3
30489	68,9	63,4	-5,5
30490	62,6	61,9	-0,7
30491	69,2	63,6	-5,6
30492	61,5	60,2	-1,3
30493	69,5	64,8	-4,7
30494	60,6	59,6	-1
30495	68,9	68,5	-0,4
30496	59,9	59,3	-0,6
30497	59,2	58,9	-0,3
30498	58,9	58,7	-0,2
30499	60,3	60,2	-0,1
30500	55,1	54,9	-0,2
30502	54,5	54,4	-0,1
30504	54,4	54,3	-0,1
30507	58,7	58,6	-0,1
40526	66,7	67,9	1,2
40527	66,9	67,9	1
40528	67,0	67,9	0,9
40529	65,4	66,1	0,7
40530	66,4	67,3	0,9
40531	66,9	67,8	0,9
40532	67,3	68,2	0,9
40533	66,7	67,7	1
40534	67,4	68,3	0,9
40535	66,9	67,9	1
40536	67,4	68,3	0,9
40537	66,6	67,6	1

Referentiepunt	Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Vershil
40538	66,4	67,3	0,9
40539	63,7	64,8	1,1
40540	63,3	64,4	1,1
40541	63,8	64,9	1,1
40542	66,3	67,3	1
40543	66,6	67,6	1
40544	67,5	68,3	0,8
40545	67,0	68,1	1,1
40546	67,5	68,4	0,9
40547	66,9	68,0	1,1
40548	67,6	68,4	0,8
40549	67,1	68,1	1
40550	67,1	67,9	0,8
40551	67,4	68,4	1
40552	67,8	68,6	0,8
40553	67,6	68,4	0,8
40554	67,9	67,2	-0,7
40555	67,4	66,4	-1
40556	67,8	66,7	-1,1
40557	67,3	66,3	-1
40558	66,0	65,7	-0,3
40559	64,5	65,3	0,8
40560	65,5	66,5	1
40561	65,9	67,0	1,1
40562	67,7	68,6	0,9
40563	67,2	68,2	1
40564	68,0	68,8	0,8
40565	67,3	68,2	0,9
40566	67,8	68,1	0,3
40567	67,3	67,4	0,1
40568	67,6	67,8	0,2
40569	67,3	67,4	0,1
40570	59,8	60,8	1
40571	67,7	67,8	0,1
40572	59,9	61,2	1,3
40573	63,1	64,2	1,1
40574	58,0	59,3	1,3
40575	57,6	58,9	1,3
40576	60,9	62,5	1,6
40577	63,1	64,0	0,9
40578	60,4	62,1	1,7
40579	57,8	58,9	1,1
40580	47,4	48,3	0,9
40581	49,9	50,6	0,7
40582	52,4	53,7	1,3
40583	54,1	55,2	1,1
40584	57,0	58,4	1,4
40585	58,0	59,2	1,2

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

2 juni 2026

Kenmerk

BSV/26/00114

Referentiepunt	Geldend GPP [dB]	Vast te stellen GPP [dB]	Vershil
40586	60,7	61,8	1,1
40587	61,6	62,6	1
40588	65,2	66,1	0,9
40589	65,1	65,8	0,7
40590	66,3	66,5	0,2
56659	61,5	61,6	0,1
56663	62,9	63,0	0,1
56665	63,4	63,3	-0,1
56666	63,6	62,7	-0,9
56667	64,5	63,5	-1

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

2 juni 2026


Kenmerk

BSV/26/00114

Ter waarmerking:

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
voor deze:

Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï,



ir. W. Soede



bijlage 3

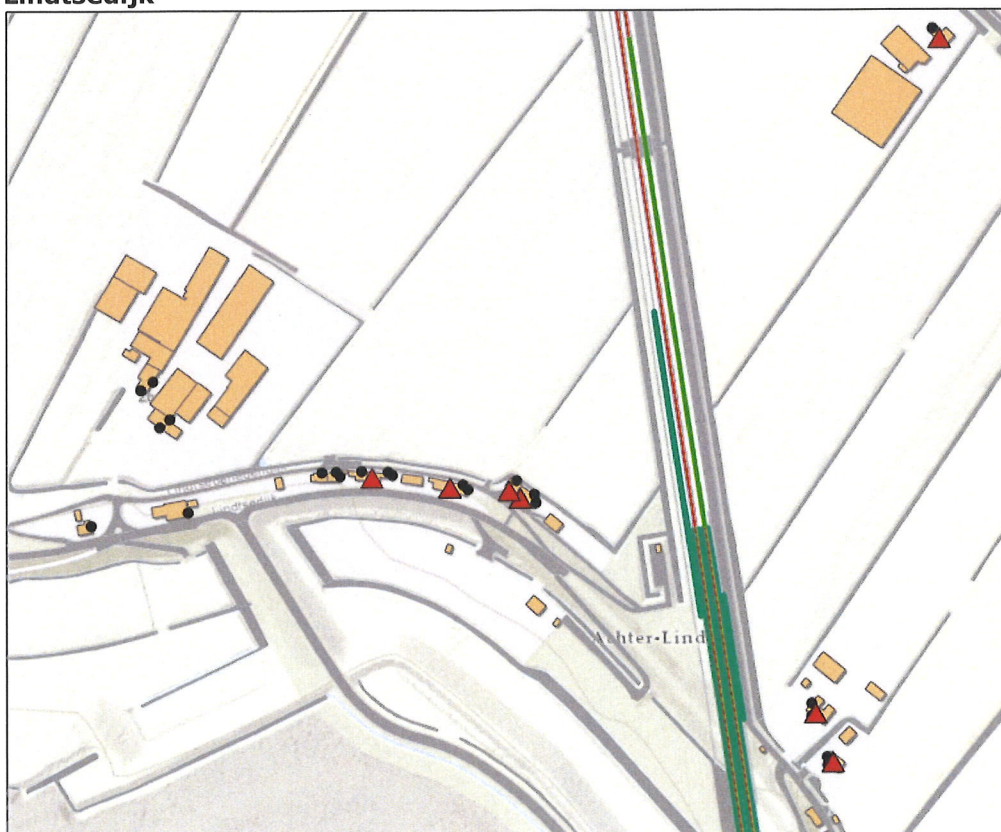
Deze bijlage behoort bij het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 2 juni 2026, met kenmerk BSV/26/00114.

De in artikel 2 bedoelde maatregelen zijn de volgende. Er worden raildempers aangebracht op de volgende sporen.

Geocode	Van km	Tot km	Lengte [m]	Sporen
165	214,76	215,08	320	Oostelijk spoor
165	214,17	214,40	230	Beide sporen

De maatregelen zijn in felgroen weergegeven op de volgende kaarten.

Lindtsedijk



**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

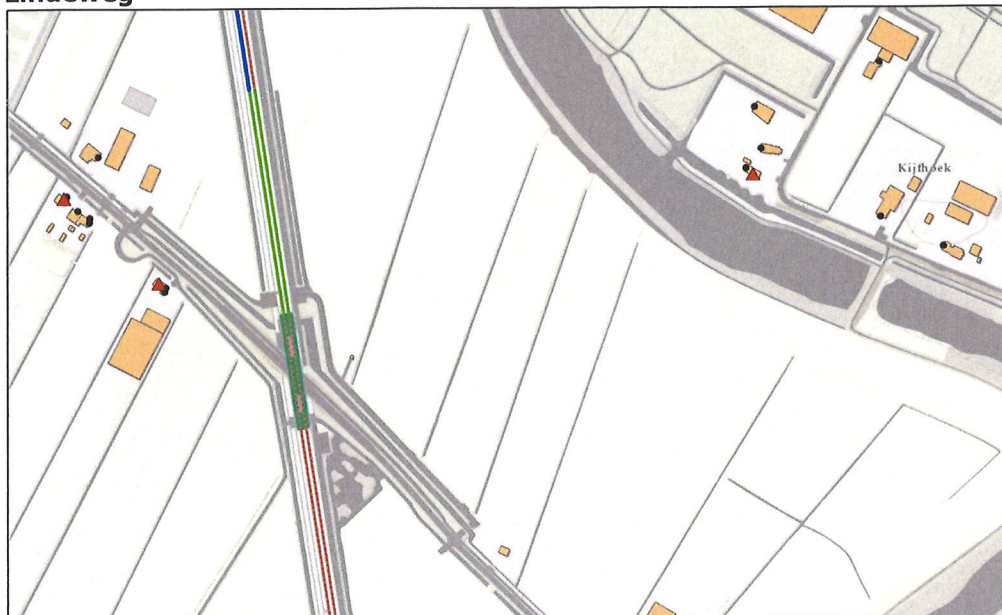
Datum

2 juni 2026

Kenmerk

BSV/26/00114

Lindeweg



**Directoraat-generaal
Mobiliteit**
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum
2 juni 2026

Kenmerk
BSV/26/00114

Ter waarmerking:

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

ir. W. Soede



bijlage 4

Deze bijlage behoort bij het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 2 juni 2026, met kenmerk IenW/BSK 2026/00114.

De in artikel 3 bedoelde woningen zijn de volgende.

Adres	Postcode	Maatgevende waarneehoogte (m)	Gevel Oriëntatie	Lden,GPP, geldende geluidsbelasting	Toetswaarde	Geluidsbelasting eindsituatie [dB]	overschrijding toetswaarde
Develweg 10	2995XC	5	O	55	55	56	1
Lindeweg 16	2995XK	7,5	NO	56	56	57	1
Lindeweg 18	2995XK	5	NO	56	56	57	1
Lindeweg 115	3334LA	5	NW	56	56	57	1
Lindeweg 120	3334LA	5	NW	56	56	57	1
Lindtsebenedendijk 181	3334LB	5	NW	58	58	59	1
Lindtsebenedendijk 183	3334LB	5	NW	60	60	62	2
Lindtsebenedendijk 187	3334LB	4	NO	56	56	57	1
Lindtsebenedendijk 189	3334LB	4	NO	56	56	57	1
Lindtsedijk 269	3336LD	5	O	56	56	57	1
Lindtsedijk 271	3336LD	4	O	55	55	56	1

Ter waarmede:

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

voor deze:

Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï,

ir. W. Soede

**Directoraat-generaal
Mobiliteit**

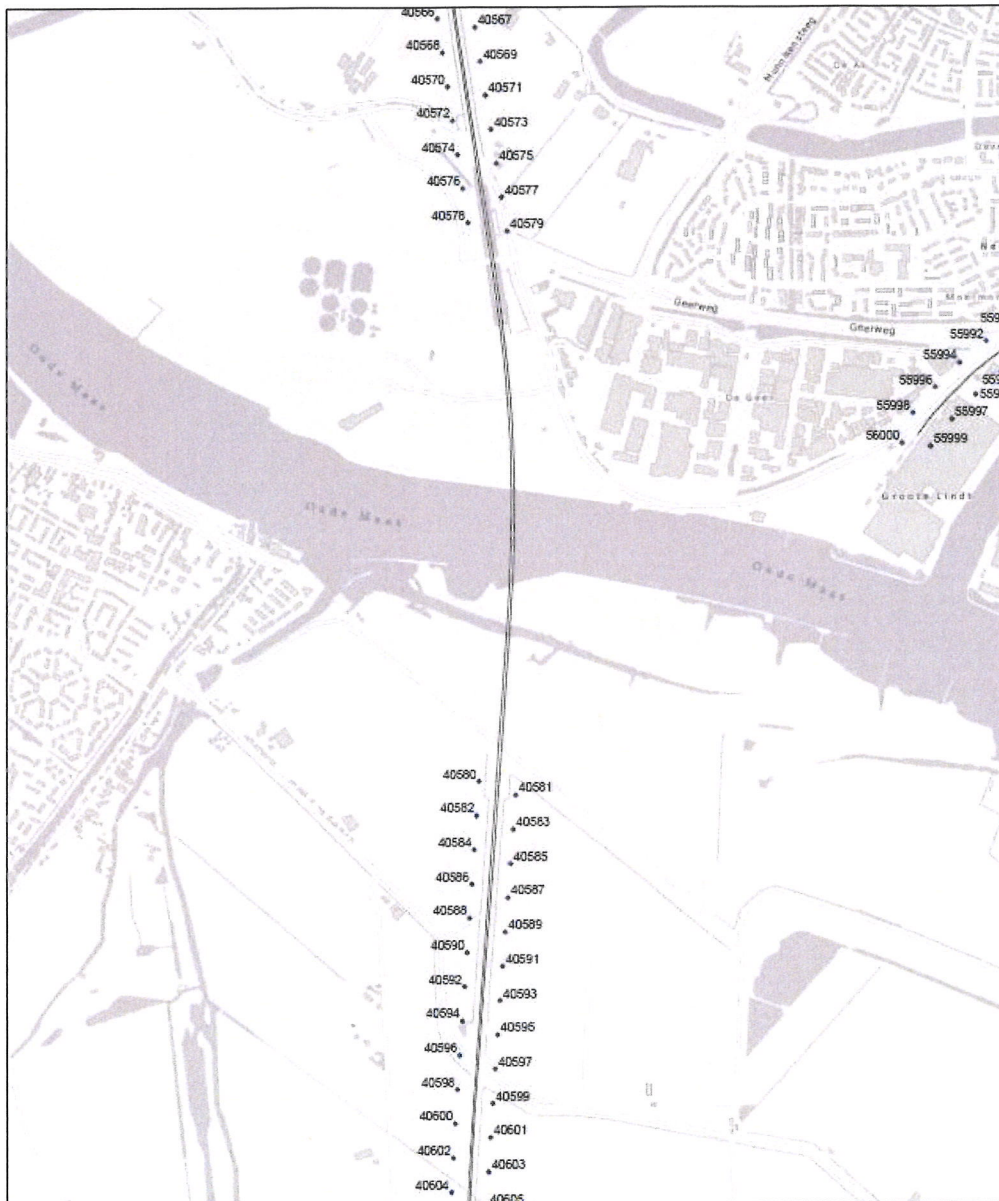
Directie
Openbaar Vervoer en Spoor
Bureau Sanering
Verkeerslawaaï

Datum

2 juni 2026

Kenmerk

BSV/26/00114



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

Datum
2 juni 2026

Kenmerk
BSV/26/00114

Ter waarmerking:

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

ir. W. Soede



bijlage 6

Deze bijlage behoort bij het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 2 juni 2026 met kenmerk IenW/BSK-2026/00114.

Nota van Antwoord

op de ingediende zienswijzen op het ontwerpbesluit
wijziging geluidproductieplafonds

Hogesnelheidslijn-Zuid, spoorgedeelte Heerjansdam

1. Inleiding

Wijziging van de geluidproductieplafonds

Bij brief van 18 december 2022 heeft ProRail de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat verzocht de geluidproductieplafonds te wijzigen op referentiepunten, gelegen langs het gedeelte van het spoortraject van de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) tussen de afsplitsing naar Dordrecht tot net voorbij de tunnel onder de Oude Maas. Het spoorgedeelte ligt ter hoogte van Heerjansdam in de gemeenten Zwijndrecht en Hoeksche Waard.

Ontwerpbesluit

Met het ontwerpbesluit van 14 mei 2024 met kenmerk IenW/BSK-2024/144393 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat het voornemen bekend gemaakt om met toepassing van artikel 11.28, eerste lid, van de Wet milieubeheer, het verzoek van ProRail toe te wijzen om de geluidproductieplafonds te wijzigen op referentiepunten, gelegen langs een gedeelte van de Hogesnelheidslijn-Zuid ter hoogte van Heerjansdam.

De te wijzigen referentiepunten liggen in de gemeenten Zwijndrecht en Hoeksche Waard. Een kennisgeving van het ontwerpbesluit is op woensdag 15 mei 2024 in de Staatscouranten in de huis-aan-huisbladen "Het Kompas Hoeksche Waard", "Brug – Zwijndrecht" en "Schakel Barendrecht" gepubliceerd. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen op het voornemen liep van donderdag 16 mei 2024 en met woensdag 27 juni 2024. Gedurende deze termijn heeft het voornemen ter inzage gelegen bij Bureau Sanering Verkeerslawaaai.

Resultaten terinzagelegging

Op het voornemen zijn door twee particulieren en door de gemeenten Hoeksche Waard en Zwijndrecht zienswijzen ingebracht bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Reactie op zienswijzen en vervolgproces

In deze nota is de reactie van het bevoegd gezag op de ingebrachte zienswijzen aangegeven. Bij de 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 de zienswijze.

Algemene opmerking vooraf

Waar in onderstaande reacties op de zienswijze wordt gesproken van 'de geluidsbelasting' (op een woning), wordt niet de huidige geluidsbelasting bedoeld, maar de geluidsbelasting in de situatie waarin het geldende of te wijzigen geluidproductieplafond volledig zou worden benut.

2. Beantwoording zienswijzen

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?																									
1	Particulier	1.1	Hoeveelheid treinen	Meer treinen met een hogere snelheid betekenen meer geluid, maar het is indierener niet duidelijk hoeveel meer treinen er gaan rijden met welke snelheid.	<p>Ter hoogte van adressen van de indiener vindt geen wijziging plaats van de geluidproductieplafonds. Op korte termijn worden hier nog geen overschrijdingen van verwacht. Dat betekent dat de in het geluidregister opgenomen verkeersintensiteiten waarop de geluidproductieplafonds zijn gebaseerd thans niet worden gewijzigd. Voor de delen van het HSL-traject waar de geluidproductieplafonds wel worden gewijzigd, worden intensiteiten vastgelegd op grond van een toekomstbestendige prognose.</p> <p>De intensiteiten worden vastgelegd in rekeneenheden per uur en zijn onderverdeeld in de verschillende etmaalperiodes.</p> <p>Het hoge snelheidsmaterieel kan maximaal 300 km/uur. Het ICNG-materieel kan maximaal 200 km/uur. De toegepaste intensiteiten ter hoogte van Heerjansdam zijn als volgt.</p> <table border="1" data-bbox="730 427 927 943"> <thead> <tr> <th colspan="2">GELUID Prognose TBOV 8/4 Opt.model C Zuidelijke HSL (Hstom)</th> <th colspan="3">Rekeneenheden/uur (gemiddeld over een etmaalperiode in beide richtingen samen) (afgerond op een decimaal)</th> </tr> <tr> <th>Materieeltype</th> <th>Categorie</th> <th>Dag (7.00-19.00)</th> <th>Avond (19.00-23.00)</th> <th>Nacht (23.00-7.00)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>EUR-FBA</td> <td>0</td> <td>2.3</td> <td>2.3</td> <td>0.2</td> </tr> <tr> <td>ICNG</td> <td>0</td> <td>18.2</td> <td>14.6</td> <td>3.7</td> </tr> <tr> <td>THALYS</td> <td>0</td> <td>2.0</td> <td>2.3</td> <td>0.2</td> </tr> </tbody> </table>	GELUID Prognose TBOV 8/4 Opt.model C Zuidelijke HSL (Hstom)		Rekeneenheden/uur (gemiddeld over een etmaalperiode in beide richtingen samen) (afgerond op een decimaal)			Materieeltype	Categorie	Dag (7.00-19.00)	Avond (19.00-23.00)	Nacht (23.00-7.00)	EUR-FBA	0	2.3	2.3	0.2	ICNG	0	18.2	14.6	3.7	THALYS	0	2.0	2.3	0.2	
GELUID Prognose TBOV 8/4 Opt.model C Zuidelijke HSL (Hstom)		Rekeneenheden/uur (gemiddeld over een etmaalperiode in beide richtingen samen) (afgerond op een decimaal)																													
Materieeltype	Categorie	Dag (7.00-19.00)	Avond (19.00-23.00)	Nacht (23.00-7.00)																											
EUR-FBA	0	2.3	2.3	0.2																											
ICNG	0	18.2	14.6	3.7																											
THALYS	0	2.0	2.3	0.2																											
		1.2	Keuze referentiepunten	Indiener vraagt waarom alleen referentiepunten zijn gekozen bij de Oude Maas, terwijl de treinen de hele Hoeksche Waard doorkruisen.	<p>Het aantal rekeneenheden is afhankelijk van de treinsamenstelling (lengte trein). Het aantal treinen is niet vastgelegd.</p> <p>Langs alle hoofdspoorwegen in Nederland liggen zogenaamde referentiepunten. Deze denkbeeldige punten liggen op een afstand van 50 meter van het spoor met een tussenliggende afstand van 100 meter. Ook langs de Hogesnelheidslijn liggen deze punten. Op elk van deze punten geldt een geluidproductieplafond. ProRail moet er als beheerder van het spoor voor zorgdragen dat de geluidproductie van het treinverkeer binnen deze plafonds blijft.</p> <p>Om overschrijdingen te voorkomen voert ProRail regelmatig toetsen uit. Bij deze toetsen houdt ProRail rekening met de toekomstige dienstregeling en andere ontwikkelingen.</p> <p>Uit een dergelijke toetsing van de geluidproductieplafonds op referentiepunten langs de gehele HSL is gebleken dat in drie gebieden zijn waar op middellange termijnoverschrijdingen worden verwacht.</p>																										

Nota van Antwoord op de zienswijzen GPP-verlaging HSL-Zuid - Heerjansdam

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					<p>Deze gebieden zijn Rotterdam Noord, Hoofddorp en Heerjansdam (vanaf de afsplitsing Dordrecht tot net voorbij de tunnel onder de Oude Maas).</p> <p>Ter hoogte van de woning van indieners is op korte termijn geen sprake van een overschrijding.</p> <p>Voor de locaties waar op korte termijn sprake is van een overschrijding, is onderzoek of maatregelen mogelijk zijn om de overschrijdingen op basis van de prognose 2035 weg te nemen. Omdat ter hoogte van de woning van indieners geen sprake is van een overschrijding van de bestaande plafonds, is er geen noodzaak om voor deze locatie onderzoek naar mogelijke maatregelen te doen.</p> <p>Dat er ter hoogte van de woning van indieners geen overschrijding van de plafonds plaatsvindt, wil niet zeggen dat de geluidsbelasting op de woning van indieners niet zal toenemen als gevolg van de te wijzigen dienstregeling. Maar omdat de toename binnen de huidige geluidproductieplafonds blijft, is er voor ProRail geen wettelijke plicht om maatregelen te treffen die de effecten van de wijziging in de dienstregeling opheffen.</p>	
		1.3		<p>Wordt er ook getoetst op andere punten waar woningen dicht bij het spoor liggen?</p>	<p>Ja, op alle referentiepunten langs het spoor wordt jaarlijks gemonitord of de geluidproductieplafonds op de referentiepunten worden overschreden.</p> <p>Daarnaast voert ProRail ook toetsen uit naar de toekomstige dienstregelingen waaruit moet blijken of er sprake kan zijn van een dreigende overschrijding van de geluidproductieplafonds.</p> <p>Pas als wordt geconstateerd dat er een overschrijding van de geluidproductieplafonds is of dreigt, wordt bekeken of er woningen aanwezig zijn, of ook op die woningen de geluidsbelasting toeneemt en zo ja, of maatregelen nodig en doelmatig zijn.</p> <p>Zie ook antwoord op zienswijze 1.2.</p>	
			<p>Geluidmetingen</p>	<p>Er gaan meer treinen rijden maar er wordt in Mookhoek niet gemeten of het geluid de norm overschrijdt.</p>	<p>De norm wordt bepaald door de hoogte van de huidige geluidproductieplafonds. Ook voor de locatie Mookhoek is getoetst of op de aldaar gelegen referentiepunten de geluidproductieplafonds op korte termijn worden overschreden. Deze toetsing voor de gehele HSL is uitgevoerd, maar is geen onderdeel van het onderhavige besluit.</p>	

Nota van Antwoord op de zienswijzen GPP-verlaging HSL-Zuid - Heerjansdam

Nr.	Naam indiener/organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					<p>Op grond van de jaarlijkse monitoring blijkt dat er thans geen overschrijdingen zijn ter hoogte van de adressen van de indieners van de geluidproductieplafonds.</p> <p>De toetsing van toekomstige dienstregelingen aan de geluidproductieplafonds en de monitoring bestaat uit berekeningen. Het RIVM voert jaarlijks metingen uit om de berekeningen te valideren. De resultaten daarvan worden vastgelegd in de geluidmonitor RIVM.</p>	
		1.4	Vergoeding Schade	Kunnen we schade claimen wanneer de norm wordt overschreden nu het HSL-schadeschap wordt opgeheven?	<p>Het HSL-schadeschap had betrekking op schade die mogelijk is veroorzaakt door de aanleg van de HSL. De procedure die nu wordt gevoerd om de geluidproductieplafonds op enige locaties te wijzigen, past binnen het reguliere gebruik van de spoorlijn.</p> <p>Voor de inbrengers van deze zienswijze wordt de norm, in casu het geluidproductieplafond, niet verhoogd. Er is daarom geen aanleiding voor een schadevergoeding.</p>	
		1.5		Computermodellen berekenen het geluid niet goed voor onze situatie. Zij houden geen rekening met pieken in de geluidsbelasting.	<p>Met een berekening wordt de werkelijke geluidsbelasting zo goed mogelijk in kaart gebracht. In de berekeningen wordt onder andere rekening gehouden met de ligging van het spoor ten opzichte van woningen en met overige omgevingskenmerken.</p> <p>Het is wettelijk voorgeschreven dat in de geluidberekening wordt gerekend met het gemiddeld geluidsniveau voor alle treinpassages. Een piekgeluid van een passage is op die manier in de berekening verwerkt.</p> <p>Zie ook het antwoord op zienswijze 1.3.</p>	nee
2	Gemeente Zwijndrecht en gemeente Hoeksche Waard	2.1		Indieners vragen om inzage in het gehanteerde model waarmee de geluidsbelastingen zijn berekend. Indieners geven aan dat zij het recht willen behouden om hun zienswijze aan te vullen als de inzage in het model daar aanleiding toe geeft.	<p>Aan medewerkers van de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid is de mogelijkheid geboden het model in te zien en te beoordelen. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt. De beoordeling van de Omgevingsdienst is vastgelegd in een memorandum gericht aan de gemeenten Zwijndrecht en Hoeksche Waard. Het memorandum is ter informatie toegezonden aan ProRail.</p> <p>In het memorandum wordt de gemeenten geadviseerd een aanvullende zienswijze in te dienen. Een dergelijke zienswijze is echter niet ontvangen. Nu een inhoudelijke zienswijze niet is ingediend, is er geen formele aanleiding om het besluit te heroverwegen.</p>	nee

Nota van Antwoord op de zienswijzen GPP-verlaging HSL-Zuid - Heerjansdam

Nr.	Naam indiener/ organisatie	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit?
					<p>Ten overvloede geef ik in onderstaande regels een reactie op de in het memorandum van de Omgevingsdienst opgenomen bevindingen (2.2 tot en met 2.4).</p>	
		2.2		<p>De modellering van de keerwanden van de tunnel onder de Oude Maas is in de geluidmodellen niet correct ingevoerd qua positie en hoogte.</p>	<p>De modellering van LdenGPP, LdenProject, Lden-SAK Lden-eindsituatie is gebaseerd op de geluidbrongegevens uit het geluidregister spoor zoals de aanwezigheid van schermen en het type spoor. Voor akoestisch onderzoek is het verplicht om deze gegevens te gebruiken. De gegevens zijn aangevuld met de overige akoestische kenmerken van de fysieke omgeving. Er is niet gevarieerd met de fysieke omgevingskenmerken tussen deze modellen.</p> <p>De variatie die is doorgevoerd in deze modellen zijn uitsluitend verschillen in spoorvoertuigcategorieën en rekeneenheden. Dat betekent dat de beoordeling van het aantal adressen, met een toename van de geluidbelasting, niet wijzigt bij een (overigens niet toegestane) wijziging van de modellering van de tunnelwanden.</p>	nvt
		2.3		<p>In de geluidmodellen zijn geen lokale verhardingen rond woningen opgenomen. Daarnaast zijn andere potentiële (gedeeltelijk) akoestisch harde gebieden, evenmin in het model opgenomen.</p> <p>Door het ontbreken van de verhardingen wordt per definitie de geluidbelasting bij de woningen in de directe omgeving te laag bepaald.</p>	<p>In de modellen waarmee voor de diverse situaties de geluidbelasting is berekend, is telkens van dezelfde situatie/modellering uitgegaan. Dat betekent dat de beoordeling van het aantal adressen, met een toename van de geluidbelasting, niet wijzigt bij een wijziging van het (hard/zacht) bodemgebied. Een wijziging in het (hard/zacht) bodemgebied heeft uitsluitend invloed op de uiteindelijke geluidwaarde in de eindsituatie waarop eventueel nog aanvullend gevelmaatregelen getroffen dienen te worden.</p> <p>Het toevoegen van akoestisch harde bodemgebieden rondom woningen zal niet tot gevolg hebben dat de geluidbelasting op deze woningen met meer dan 1 dB zal toenemen. Overigens wordt door de Omgevingsdienst niet nader onderbouwd op grond waarvan zij de keuze tussen akoestisch harde en zachte gebieden maken.</p>	nvt
		2.4		<p>Gelet op de bevindingen onder 2.2 en 2.3 is de Omgevingsdienst van mening dat het akoestisch onderzoek moet worden herzien.</p>	<p>Doordat de verschilwaarde gelijk blijft en de geluidwaarde op woningen niet of nauwelijks toeneemt, ontstaat er geen andere afweging van geluidmaatregelen op of langs het spoor zoals in het akoestisch onderzoek is beschreven. Er is dan ook geen aanleiding om het akoestisch onderzoek te herzien.</p>	nvt