



# beschikking

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**

Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

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

**Contactpersoon**

W. Soede  
T 0348 - 487 450  
bsv@meursgeluid.nl

Datum	13 JUN 2019
Nummer	IenW/BSK-2019/128973
Betreft	Besluit wijziging geluidproductieplafonds op referentiepunten
Project	Delden
Bijlage(n)	2

Met dit besluit reageer ik op de brief van 23 juli 2018, met kenmerk T20150115-1772353677-1463, waarin mij namens ProRail is verzocht de geluidproductieplafonds te wijzigen op drie referentiepunten, gelegen langs de hoofdspoorweg Zutphen – Hengelo ter hoogte van Delden.

## **BESLUIT WIJZIGEN GELUIDPRODUCTIEPLAFONDS**

### *Artikel 1 (Wijziging geluidproductieplafonds)*

Gelet op artikel 11.28, eerste lid, van de Wet milieubeheer (hierna: de Wet) besluit ik tot wijziging van geluidproductieplafonds op drie referentiepunten, gelegen langs de hoofdspoorweg Zutphen – Hengelo ter hoogte van Delden. De geluidproductieplafonds worden gewijzigd, zoals opgenomen in bijlage 1 bij dit besluit. Een indicatieve weergave van de ligging van de referentiepunten na wijziging is opgenomen in bijlage 2 bij dit besluit.

### **WETTELIJK KADER**

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

Artikel 11.29 van de Wet stelt regels omtrent de voorbereiding van het besluit tot wijziging van een geluidproductieplafond. Geluidbeperkende maatregelen hoeven niet in aanmerking genomen te worden 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 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.

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.

De procedure voor wijziging van een geluidproductieplafond is vastgelegd in paragraaf 11.3.3.2 van de Wet. In artikel 11.31 van de Wet 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.

Artikel 11.32 van de Wet bepaalt dat de wijziging van een geluidproductieplafond wordt voorbereid met de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht), waarbij een ieder een zienswijze mag indienen. Artikel 11.33 van de Wet stelt voorwaarden aan het akoestisch onderzoek dat aan de aanvraag ten grondslag ligt. In artikel 11.35 van de Wet staat dat in het besluit tot wijziging van de geluidproductieplafonds wordt aangegeven welke maatregelen in aanmerking worden genomen. In artikel 11.36 van de Wet staan regels met betrekking tot de inwerkingtreding van het besluit tot wijziging van de geluidproductieplafonds. In artikel 11.37 van de Wet 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.

Op 12 december 2018 heb ik een bekendmaking van het ontwerpbesluit gepubliceerd in de Staatscourant en het lokale huis-aan-huisblad "Hofweekblad". Een dag later heb ik het ontwerpbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegd.

Ik heb over het ontwerpbesluit zes zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen heb ik beantwoord in de zienswijzennota, welke ik als bijlage bij dit besluit heb gevoegd. De ingediende zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbesluit. Voor de inhoud hiervan verwijs ik naar de zienswijzennota.

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**  
13 JUN 2019

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2019/128973

## **PROCEDUREEL**

Op 24 juli 2018 ontving ik de brief van 23 juli 2018, met kenmerk T20150115-1772353677-1463, waarin mij namens ProRail is verzocht de geluidproductieplafonds te wijzigen op drie referentiepunten, gelegen langs de hoofdspoorweg Zutphen – Hengelo ter hoogte van Delden.

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaai

**Datum**  
13 JUN 2019

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2019/128973

## **OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET PROJECT**

In het nalevingsverslag geluidproductieplafonds spoorwegen 2013 heeft ProRail een overschrijding van de geluidproductieplafonds gerapporteerd voor de hoofdspoorweg tussen Zutphen – Hengelo ter hoogte van Delden. Deze overschrijding is veroorzaakt doordat de snelheden in de huidige dienstregeling lokaal hoger zijn dan de snelheden die ten grondslag liggen aan het huidige geluidproductieplafond. Om deze overschrijding op te heffen, heeft ProRail een wijzigingsverzoek ingediend.

### *Akoestisch onderzoek*

Ik kan instemmen met de resultaten van het akoestisch onderzoek, zoals vermeld in het akoestisch rapport "Maatregelonderzoek spoorlijn te Delden in het kader van de overschrijding van de geluidproductieplafonds" van 24 oktober 2017 met kenmerk M.2016.0412.04.R001, 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 registerdataset van 26 augustus 2015. Er hebben zich geen wijzigingen voorgedaan in het geluidregister sinds die datum, waarmee deze gegevens dus voldoende recent zijn voor gebruik in dit project. Voor de berekening van projectsituatie zijn deze gegevens aangepast waarbij is uitgegaan van een prognose van treinintensiteiten voor 2030 en van een gewijzigd snelheidsprofiel.

Ingevolge 11.28, tweede lid, aanhef onder a, van de Wet 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 houdt ingevolge artikel 7, eerste lid, van het Besluit geluid milieubeheer in dat de geluidproductie niet hoger is dan die van een spoorweg met een constructie die bestaat uit langgelast spoor in een ballastbed op betonnen dwarsliggers. Deze verplichting geldt alleen als ProRail het betreffende spoorgedeelte na invoering van hoofdstuk 11 van de Wet heeft aangelegd of vervangen. Op het betreffende spoorgedeelte wordt niet voldaan aan minimale akoestische kwaliteit maar aangezien ProRail het betreffende spoorgedeelte niet heeft aangelegd of vervangen na invoering van hoofdstuk 11 van de Wet heeft dit geen gevolgen voor dit project.

ProRail heeft aannemelijk gemaakt dat de geldende geluidproductieplafonds naar redelijke verwachting binnen een periode van tien jaar volledig worden benut. Dit blijkt uit het nalevingsverslag van 2013. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarde, gesteld in artikel 11.28, tweede lid, van de Wet.

ProRail heeft aannemelijk gemaakt dat de gewijzigde geluidproductieplafonds naar redelijke verwachting niet binnen een periode van tien jaar volledig worden benut. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarde, gesteld in artikel 11.28, derde lid, van de Wet.

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**  
13 JUN 2019  
**Kenmerk**  
IenW/BSK-2019/128973

• *Uitgangspunten akoestisch onderzoek woningniveau:*

Op woningniveau wordt het geldende geluidregister als uitgangspunt gehanteerd, aangepast naar de projectsituatie. De projectsituatie verschilt van de situatie zoals vastgelegd in het geldende geluidregister op de volgende punten:

- Er is gerekend met een prognose van treinintensiteiten voor het jaar 2030.
- Er is uitgegaan van een gewijzigd snelheidsprofiel.

De geluidsbelasting op woningniveau is berekend met gebruikmaking van de gedetailleerde Rekenmethode II, zoals neergelegd in het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012. Met de gehanteerde rekenmethode en uitgangspunten kan ik instemmen.

Uit het akoestisch onderzoek op woningniveau is gebleken dat de geluidbelasting op de gevel van vier woningen in de projectsituatie boven de voorkeurswaarde van 55 dB ligt en toeneemt ten opzichte van de geluidsbelasting bij volledige benutting van het geldende geluidproductieplafond. ProRail heeft onderzocht of er geluidbeperkende maatregelen te treffen zijn die deze toenames kunnen voorkomen of zoveel mogelijk kunnen beperken.

Gebleken is dat er geen geluidbeperkende maatregelen mogelijk zijn die hiervoor in aanmerking komen. Met deze afweging kan ik instemmen, omdat uit het onderzoek blijkt dat toepasbare maatregelen niet doelmatig zijn.

Nu er geen geluidbeperkende maatregelen in aanmerking komen om de geluidsbelasting te beperken op de betrokken geluidsgevoelige objecten is ProRail gehouden, ingevolge artikel 11.38, eerste lid, van de Wet, na onherroepelijk worden van dit besluit onderzoek uit te voeren naar de geluidsbelasting binnen deze woningen bij volledige benutting van het gewijzigde geluidproductieplafond. De wettelijke binnenwaarde volgt uit artikel 11.3 van de Wet en bedraagt – afhankelijk van het bouwjaar van de woning of het jaar van aanleg van de spoorweg – 36 of 41 dB. Indien blijkt dat deze wettelijke binnenwaarde wordt overschreden, treft ProRail maatregelen die ertoe strekken de geluidsbelasting binnen de geluidsgevoelige ruimten van de betreffende geluidsgevoelige objecten terug te brengen tot een waarde die ten minste 3 dB is gelegen onder de binnenwaarde.

*Cumulatie*

ProRail heeft bekeken of er sprake is van samenloop van de geluidsbelasting van de spoorweg en een eventuele andere geluidsbronnen met een geluidsbelasting op de betreffende woningen die boven de voorkeurswaarde van de Wet ligt. ProRail komt tot de conclusie dat deze bronnen er niet zijn. Hiermee kan ik instemmen.

### *Sanering*

Binnen het projectgebied zijn geen saneringsobjecten gelegen. Met dit besluit tot wijziging van de geluidproductieplafonds is daarmee voor het traject tussen km 39.923 en km 40.023 tevens de sanering als bedoeld in afdeling 11.3.6 van de Wet afgehandeld.

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

**Datum**  
13 JUN 2019

**Kenmerk**  
IenW/BSK-2019/128973

### **TEN SLOTTE**

Een afschrift van dit besluit wordt gezonden aan burgemeester en wethouders van de gemeente Hof van Twente.

Met de behandeling van de aanvraag is belast de heer W. Soede, werkzaam bij Bureau Sanering Verkeerslawaaï. Hij is bereikbaar onder telefoonnummer 0348 - 487 450.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,  
voor deze:

Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaaï,



*ir. W. Soede*

### **Inzien stukken**

Het besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds en het daaraan ten grondslag liggende akoestisch onderzoek ligt 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](http://www.bureausaneringverkeerslawaaï.nl/rijksinfrastructuur/bekendmakingen).

### **Beroep**

Binnen zes weken na de dag van verzending van dit besluit kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Raad van State, Afdeling bestuursrechtspraak, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

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

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



## BIJLAGE 1

Deze bijlage behoort bij het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. **13 JUN 2019**, IenW/BSK-2019/128973.

Op de hieronder vermelde referentiepunten, gelegen langs het traject Zutphen – Hengelo ter hoogte van Delden, is ingevolge artikel 11.28, eerste lid van de Wet milieubeheer de daarbij genoemde waarde vastgesteld als gewijzigd geluidproductieplafond.

Nr. referentiepunt	Geldend GPP [dB]	Gewijzigd GPP [dB]	Vershil [dB]
12206	52,0	53,4	1,4
12207	52,0	54,5	2,5
12230	52,0	52,1	0,1

Ter waarmerking:

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



ir. W. Soede

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**

Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

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



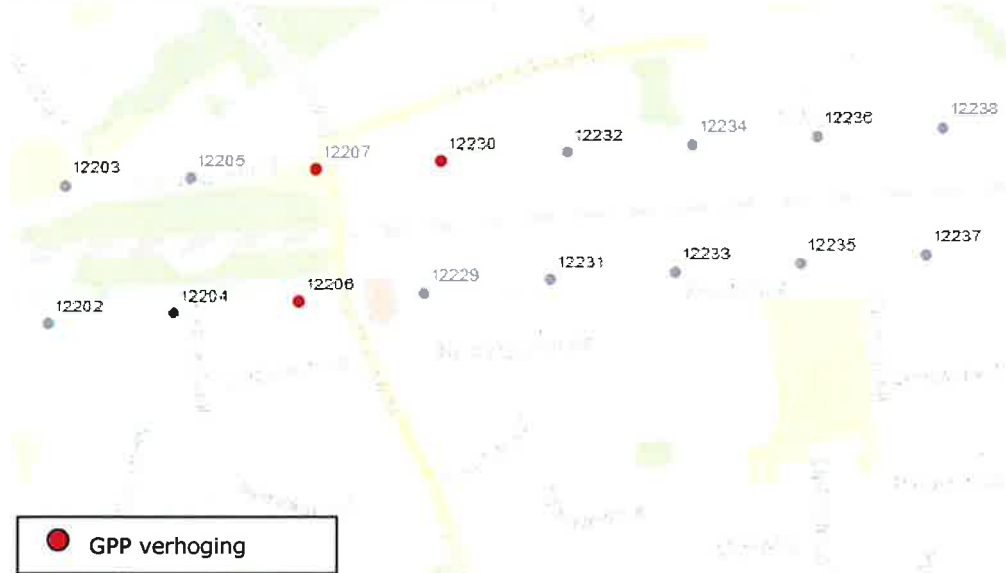
## BIJLAGE 2

Deze bijlage behoort bij het besluit van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. **13 JUN 2019**, IenW/BSK-2019/128973.

**Directoraat-generaal  
Mobiliteit**  
Bureau Sanering  
Verkeerslawaaï

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

### Weergave ligging referentiepunten:





## Zienswijzennota

op het ontwerpbesluit tot het wijzigen  
van de geluidproductieplafonds

Project:	Wijziging geluidproductieplafonds spoorweg Zutphen-Hengelo (Delden)
Datum ontwerpbesluit:	6 december 2018
Kenmerk:	IenM/BSK-2018/177577
Opsteller zienswijzennota:	Bureau Sanering Verkeerslawaaï
Versie:	1.0 (DEFINITIEF)

Ter waarmerking:

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

ir. W. Soede



## **Zienswijzennota besluit wijziging geluidproductieplafonds Zutphen-Hengelo (Delden)**

### **1. Inleiding**

#### **Wijziging van de geluidproductieplafonds**

In het nalevingsverslag geluidproductieplafonds spoorwegen 2013 heeft ProRail een overschrijding van de geluidproductieplafonds gerapporteerd voor de hoofdspoorweg tussen Zutphen – Hengelo ter hoogte van Delden. Deze overschrijding is veroorzaakt doordat de snelheden in de huidige dienstregeling lokaal hoger zijn dan de snelheden die ten grondslag liggen aan het huidige geluidproductieplafond. Om deze overschrijding op te heffen, heeft ProRail een wijzigingsverzoek ingediend.

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat maatregelen om de gevolgen van de aangevraagde wijziging van de geluidproductieplafonds voor de geluidsbelastingen op woningen en andere geluidsgevoelige objecten te beperken niet doelmatig zijn.

#### **Resultaten terinzagelegging**

Op 12 december 2018 is de openbare kennisgeving van het voornemen tot wijzigen van de geluidproductieplafonds langs het traject hoofdspoorweg Zutphen-Hengelo ter hoogte van Delden in de Staatscourant en in het huis-aan-huisblad Hofweekblad gepubliceerd.

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen op het voornemen was van 13 december 2018 tot 24 januari 2019. Gedurende deze termijn heeft het voornemen ter inzage gelegen bij Bureau Sanering Verkeerslawaaï.

Op het voornemen zijn in totaal zes zienswijzen bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat binnengekomen.

#### **Reactie op zienswijzen en vervolgproces**

In deze notitie is de reactie van het bevoegd gezag op de ingebrachte zienswijzen aangegeven. Bij elke zienswijze wordt vermeld of en op welke manier de zienswijze doorwerkt in het definitieve plafondwijzigingsbesluit.

Er is een ontvangstbevestiging verstuurd naar de zes indieners van de zienswijzen.

## 2. Beantwoording zienswijzen

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit wijziging gpp's
001	001-1	Overschrijding gpp 2013 aanleiding	Een overschrijding van de gpp's in 2013 wordt als aanleiding voor het verzoek tot verhoging gegeven. In 2013 was sprake van een overschrijding. In de periode 2014-2017 echter niet meer. De geldende gpp's zullen daarom naar redelijke verwachting niet binnen 10 jaar volledig worden benut. Er is geen grond voor een verhoging.	Een overschrijding in 2013 was de aanleiding tot onderzoek. In latere jaren was inderdaad geen sprake meer van een overschrijding maar wel van <i>dreigende</i> overschrijding. Er is daarom onderzocht op welke wijze een overschrijding kan worden voorkomen en aldus een verzoek tot verhoging van de gpp's ingediend.	Geen doorwerking.
	001-2	Overschrijding referentiepunt	In het akoestisch onderzoek is aangegeven dat sprake is van een overschrijding in 2015 op referentiepunt nr. 12207. Dit is onjuist.	Dit is inderdaad onjuist. Alleen in 2013 was er een overschrijding op dit referentiepunt.  In 2013 zijn er in de omgeving van Delden overschrijdingen geweest op de volgende drie referentiepunten: 12206 12207 12230  Aangevraagd is om het gpp van deze referentiepunten te verhogen.	Verschrijving; geen doorwerking.
	001-3	Onderzoeksgebied en doelmatigheid	De omvang van het onderzoeksgebied is te beperkt om tot een juiste conclusie betreffende de doelmatigheid van maatregelen te kunnen komen.	Een maatregel dient om de toename bij de woning boven de streefwaarde te voorkomen. Bij niet saneringsobjecten is de streefwaarde gelijk aan het Lden,gpp met een minimum van 55 dB.	Geen doorwerking.

Zienswijzennota besluit wijziging geluidproductieplafonds Zutphen-Hengelo (Delden)

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit wijziging gpp's
				<p>Op het baanvak waar een knelpunt is geconstateerd worden de verkeersintensiteiten uit het register vervangen door een prognose. Het onderzoeksgebied betreft het gebied waar met het toepassen van de prognose een overschrijding van de gpp's wordt geconstateerd. Hierdoor worden uitstralingseffecten buiten het gebied waar de prognose is gehanteerd ook in het onderzoeksgebied opgenomen.</p> <p>De omvang van het onderzoeksgebied is daarmee afdoende om het effect van de maatregelen te bepalen, waarmee de doelmatigheid ervan kan worden bepaald.</p>	
	001-4	Verschrijving	Op pag. 6 van het akoestisch onderzoek wordt de verkeerde lijn aangehaald: Enschede-Eschmarke.	Dit betreft een verschrijving. Dit dient te zijn: in het onderzoeksgebied langs de spoorlijn Zutphen Hengelo zijn geen saneringswoningen aanwezig.	Geen doorwerking.
	001-5	Conclusie toetsing artikel 11.28 Wm	In het ontwerpbesluit (pag. 3) wordt twee maal een toetsing aan artikel 11.28 Wm beschreven. Dit resulteert echter in twee verschillende conclusies.	Het betreft de toetsing van twee verschillende zaken, hetgeen resulteert in twee verschillende (juiste) conclusies. De eerste toetsing betreft de toetsing van de <i>geldende</i> gpp's (artikel 11.28 lid 2 Wm). De tweede toetsing ziet op de <i>gewijzigde</i> gpp's (artikel 11.28 lid 3 Wm).	Geen doorwerking.
002	002-1	Grondslag gpp	In het maatregelenonderzoek is aangegeven dat de gpp's zijn gebaseerd op het gemiddeld geluidsniveau in 2006, 2007 en 2008. Er zijn echter geen gegevens van die periode, omdat	Het gpp is vastgesteld met de gegevens die aanwezig zijn in het geluidsregister. Hierbij is uitgegaan van de intensiteiten die er reden in 2006, 2007 en 2008. In het geluidsregister is nu onder andere	Geen doorwerking.

**Zienswijzennota besluit wijziging geluidproductieplafonds Zutphen-Hengelo (Delden)**

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit wijziging gpp's
			goederenvervoer toen niet mocht plaatsvinden.	<p>categorie 4 materieel opgenomen als brongegeven voor deze spoorlijn. Categorie 4 materieel zijn goederenwagens.</p> <p>Voor het gpp is het niet relevant of goederenmaterieel is opgenomen in het geluidsregister of niet. De geluidsproductie vanwege een spoorlijn op een referentiepunt wordt bepaald door al het treinverkeer over de spoorlijn, dus zowel reizigers als goederentreinen.</p>	
	002-2	Overschrijding gpp 2013 aanleiding	Zie zienswijze deelreactie 001-1.		Geen doorwerking.
	002-3	Overschrijding referentiepunt	Zie zienswijze deelreactie 001-2.		Geen doorwerking.
	002-4	Motivering naleving gpp's	De aannname van ProRail dat de verhoging van de gpp's de komende de 10 jaar niet zal leiden tot een wijziging van de huidige situatie is niet aannemelijk, gelet op de omstandigheid dat wordt uitgegaan van stiller goederenmaterieel in de nachtperiode.	<p>Zie antwoord bij 001-1.</p> <p>In de prognose is uitgegaan van 80% stil goederen materieel (categorie 11) en 20% traditioneel goederenmaterieel (categorie 4).</p>	Geen doorwerking.
	002-5	Aanpak overlast	Ophoging van de gpp's leidt wellicht tot naleving van de geluidsnorm maar niet tot vermindering/aanpak van de overlast.	<p>Geluidbeperkende maatregelen zijn in dit geval niet doelmatig.</p> <p>Er zal nog onderzocht worden of de geluidsbelasting in de woning (binnenwaarde) niet ontoelaatbaar toeneemt. Hiervoor zal bij een viertal woningen een bouwakoestisch onderzoek uitgevoerd worden.</p>	Geen doorwerking.

**Zienswijzennota besluit wijziging geluidproductieplafonds Zutphen-Hengelo (Delden)**

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit wijziging gpp's
	002-6	Aanleiding optrekkende treinen	De toetsing van aanvragen tot wijziging van gpp's is ontoereikend. Elke aanleiding voor een verhoging lijkt te worden geaccepteerd.	Een ophoging van het gpp is pas mogelijk nadat geluidbeperkende maatregelen zijn afgewogen. In dit geval blijken dergelijke maatregelen niet doelmatig te zijn en daarom is een verhoging van de gpp's hier aan de orde.	Geen doorwerking.
	002-7	Afweging bronmaatregelen	<p>a. Noodzaak voor sneller optrekken als zodanig en locatie optrekken (voor viaduct) is onvoldoende onderbouwd.</p> <p>b. Geluiddempers op dieselmotoren lijken niet te zijn afgewogen.</p> <p>c. Het Servo goederentreintje voorzien van stiller materieel is niet afgewogen.</p> <p>d. Aanpassing van het spoorviaduct is onvoldoende afgewogen.</p>	<p>a. en b. Uitsluitend geluidbeperkende maatregelen als beschreven in de Wet milieubeheer, maken deel uit van de afweging tot ophoging van het gpp. Een snelheidsbeperking of geluiddempers op dieselmotoren behoren daar niet toe.</p> <p>c. Met de instroom van stiller materieel is rekening gehouden (zie 002-4). De huidige reizigerstreinen zijn thans beduidend stiller dan in de jaren 2006, 2007 en 2008. Dit geldt (in mindere mate) ook voor de goederentreinen.</p> <p>d. Aanpassing van de stalen spoorbrug is afgewogen in het akoestisch onderzoek. Hierbij is bepaald dat dit niet doelmatig is.</p>	Geen doorwerking.
	002-8	Onderzoeks-gebied en doelmatigheid	Zie zienswijze deelreactie 001-3.		
	002-9	Hoeveelheid reizigers- en goederentreinen	Door BSV is aangegeven (mail van 12 december 2018) dat in de periode tot 2030, meer reizigerstreinen gaan rijden, maar het aantal goederentreinen wordt beperkt.	De situatie is in de mail helaas niet geheel juist verwoord. Op basis van de prognoses die ten grondslag liggen aan het ontwerpbesluit is de verwachting dat het personenvervoer zal toenemen. Het aantal goederentreinen als zodanig wordt niet beperkt maar het <i>geluid</i> ten gevolge	Geen doorwerking.

**Zienswijzennota besluit wijziging geluidproductieplafonds Zutphen-Hengelo (Delden)**

<b>Nr.</b>	<b>Nr. deel reactie</b>	<b>Onderwerp</b>	<b>Samenvatting (deel)reactie</b>	<b>Reactie</b>	<b>Doorwerking in definitief besluit wijziging gpp's</b>
				hiervan wordt beperkt. De reden hiervoor is de inzet van stillere treinen.	
	002-10	Noordtak oplossing overlast	De indiener verzet zich tegen het uitgangspunt dat de Noordtak verbinding Elst-Oldenzaal op bestaand spoor moet worden gerealiseerd. De Actiegroep is tegen (verdere) vermenging van reizigers- en goederenvervoer. Het uitsmeren van de overlast ten gevolge hiervan over een groter gebied is geen oplossing. De nieuwbouw van een Noordtak is dat wel.	Tot op heden heeft het realiseren van een Noordtak niet plaatsgehad. Ook deze gpp-wijziging strekt daar niet toe.	Geen doorwerking.
003 en 004	003-1 004-1	Grondslag gpp	Zie zienswijze deelreactie 002-1		
	003-2 004-2	Overschrijding gpp 2013 aanleiding	Zie zienswijze deelreactie 002-2.		
	003-3 004-3	Overschrijding referentiepunt	Zie zienswijze deelreactie 002-3.		
	003-4 004-4	Motivering naleving gpp's	Zie zienswijze deelreactie 002-4		
	003-5 004-5	Aanpak overlast	Zie zienswijze deelreactie 002-5		
	003-6 004-6	Aanleiding optrekkende treinen	Zie zienswijze deelreactie 002-6		
	003-7 004-7	Afweging bronmaatregelen	Zie zienswijze deelreactie 002-7		
	003-8 004-8	Onderzoeks-gebied en doelmatigheid	Zie zienswijze deelreactie 002-8		

Zienswijzennota besluit wijziging geluidproductieplafonds Zutphen-Hengelo (Delden)

Nr.	Nr. deel reactie	Onderwerp	Samenvatting (deel)reactie	Reactie	Doorwerking in definitief besluit wijziging gpp's
	003-9 004-9	Hoeveelheid reizigers- en goederentreinen	Zie zienswijze deelreactie 002-9		
	003-10 004-10	Noordtak oplossing overlast	Zie zienswijze deelreactie 002-10		
	003-11 004-11	Afschrijving en vervanging dieseltreinen	In een artikel in de krant "Tubantia", van 22 januari 2019, is aangegeven dat de dieseltreinen op termijn zullen worden vervangen. De gevolgen hiervan t.a.v. de gpp's en het treinvervoer is niet duidelijk.	De planning betreffende de vervanging is op dit moment onvoldoende concreet. Een eventuele toekomstige elektrificatie wordt in ieder geval niet onmogelijk gemaakt. Ook elektrisch materieel kan gebruik maken van de spoorlijn binnen de aangevraagde gpp's.	Geen doorwerking.
	003-12 004-12	Hinder aanwonenden gpp-wijziging	De gevolgen van de gpp-wijziging, betreffende het uitzicht, de hinder en (constructieve) aanpassingen, zijn niet duidelijk.	Er komen geen uitzichtbeperkende constructies zoals een geluidsscherm. Ook worden er geen constructieve aanpassingen gedaan aan het spoor.  De gevolgen voor wat betreft geluidhinder worden beperkt door te bepalen of maatregelen doelmatig zijn en de binnenwaarde in de woningen te handhaven.	Geen doorwerking.
005	005-1	Handhaving normen	De normen dienen te worden gehandhaafd in plaats van verhoogd.	De Wet milieubeheer geeft aan hoe de systematiek van de gpp's werkt. Binnen deze systematiek is ook een verhoging mogelijk, mits daarbij geluidbeperkende maatregelen zijn afgewogen.	Geen doorwerking.
	005-2	Reactie op overschrijding normen	In geval van overschrijding van normen/gpp's dienen maatregelen te worden getroffen en niet de normen te worden aangepast	Er zijn maatregelen afgewogen om de gevolgen te beperken, maar de maatregelen blijken in dit geval niet doelmatig te zijn.	Geen doorwerking.

**Zienswijzennota besluit wijziging geluidproductieplafonds Zutphen-Hengelo (Delden)**

<b>Nr.</b>	<b>Nr. deel reactie</b>	<b>Onderwerp</b>	<b>Samenvatting (deel)reactie</b>	<b>Reactie</b>	<b>Doorwerking in definitief besluit wijziging gpp's</b>
	005-3	Precedent-werking	Het ophogen van de gpp's vanwege overschrijding van de norm wekt de indruk dat er geen verplichting is tot naleving van normen. Hier kan precedentwerking van uitgaan richting de spoorgoederenvervoerders.	zie 005-1	
	005-4	Stillere treinen	De provincie Overijssel heeft het voornemen dieseltreinen te vervangen door elektrische treinen (artikel "Tubantia", d.d. 22-1-2019). Dit zijn stillere treinen, hetgeen ophoging van de gpp's onnodig maakt.	zie 003-11 en 004-11	
006	006-1	Woongenot	Indiener is van mening dat een juiste belangenafweging dient te worden gemaakt. Het sneller optrekken van treinen en intensivering van dienstregelingen mag niet leiden tot een vermindering van het woongenot van omwonenden.	De belangenafweging is gemaakt: de doelmatigheid van geluid- beperkende maatregelen is afgewogen.	Geen doorwerking.
	006-2	Voorkomen of beperken overschrijding	In plaats van het ophogen van de gpp's dienen voorzieningen te worden getroffen om de overschrijding te voorkomen dan wel beperken.	In dit geval blijken voorzieningen/maatregelen niet doelmatig te zijn.  Er zal nog onderzocht worden of de geluidsbelasting in de woning (binnenwaarde) niet ontoelaatbaar toeneemt. Hiervoor zal bij een viertal woningen een bouwakoestisch onderzoek uitgevoerd worden.	Geen doorwerking.



### 3. Lijst met gebruikte afkortingen

Bgm	-	Besluit geluid milieubeheer
Gpp	-	Geluidproductieplafond
L <sub>den</sub>	-	Gemiddelde geluidsbelasting over een jaar op een woning
L <sub>den,GPP</sub>	-	Gemiddelde geluidsbelasting over een jaar die op een woning mag heersen op grond van het geldende gpp. Mag in beginsel niet worden overschreden, behalve wanneer maatregelen om dat te voorkomen niet doelmatig zijn.
Rgm	-	Regeling geluid milieubeheer
Rmg2012	-	Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hierin staan de regels waarmee L <sub>den</sub> 's, L <sub>den,GPP</sub> 's en gpp's moeten worden berekend.
Wm	-	Wet milieubeheer