

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2089

Vragen van de leden **Haverkamp** (CDA) en **Aptroot** (VVD) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *geluidsoverlast in Lansingerland* (ingezonden 12 maart 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 4 april 2012).

Vraag 1

Wanneer gaan de V250 treinen rijden op de HSL-Zuid? Wat betekent dit voor de referentiemetingen die in Lansingerland uitgevoerd zullen worden?

Antwoord 1

De metingen hebben tot doel om voor de eindsituatie de te verwachten geluidbelastingen te berekenen. Om deze berekeningen te kunnen uitvoeren, is het noodzakelijk dat er voldoende metingen worden verricht. In het meetprogramma van TNO zijn er daarom per meetlocatie (4 locaties in Lansingerland, 2 in Kaag en Braassem en 1 in Breda) 3 meetdagen voorzien. Op de meetdagen wordt het geluid van het hogesnelheidsmaterieel (V250 en Thalys) dat op hoge snelheid voorbij rijdt, zowel vlakbij het spoor als bij woningen, gemeten. Het is derhalve een omvangrijk meetprogramma dat enige tijd zal vergen. Vanuit het oogpunt van representativiteit is het noodzakelijk dat er per dag voldoende treinpassages gemeten kunnen worden. Op dit moment zijn er voldoende treinpassages om te kunnen starten met het meetprogramma. Dit komt doordat er in het kader van de opleidingsritten voor machinisten met de V250 wordt gereden. Vrijdag 30 maart 2012 is de eerste meetdag geweest. Het meetprogramma is dus van start gegaan en zal zo snel mogelijk worden afgerond.

Vraag 2

Hoe is uw opmerking over referentiemetingen in de brief aan gemeente Lansingerland te rijmen met uw toezegging tijdens het algemeen overleg HSA (d.d. 15 februari 2012) dat de referentiemetingen in april van dit jaar plaats zullen vinden?¹

¹ IENM/BSK-2012/19901

Antwoord 2

In mijn antwoord op vraag 1 heb ik opgemerkt dat TNO de eerste metingen heeft uitgevoerd. Bij de juiste meteorologische omstandigheden kunnen de metingen binnen enkele maanden zijn afgerond. Echter, de ervaring van het eerdere meetprogramma leert dat vanwege het weer metingen kunnen vertragen.

Vraag 3

Wat betekent snelheidsverlaging voor de huidige geluidsoverlast situatie?

Antwoord 3

Afhankelijk van de mate waarin de snelheid wordt verlaagd en voor welke treinen een snelheidsverlaging wordt doorgevoerd zal de geluidbelasting op woningen lager zijn.

Vraag 4

Is het waar dat een snelheidsverlaging van 160 km/u naar 120 km/u met het huidige materieel een geluidsreductie geeft van 2,5 dBA?

Antwoord 4

Volgens het vigerende Reken- en Meetvoorschrift zal voor de Thalys het effect globaal 0,9 dB(A) per passage bedragen en voor de Prio-rijtuigen² 2,0 dB(A).

Vraag 5

Is de uitspraak dat de overkapping «geen haalbare en wenselijke optie is» niet voorbarig, nu nog niet duidelijk is of andere opties het geluid zodanig kunnen beperken dat aan afspraken en norm wordt voldaan?

Antwoord 5

Ik richt mij nu eerst op de referentiemetingen en het uitvoeren van de pilot. Een overkapping is, gezien de financiële en technische impact, een maatregel die niet zal worden meegenomen in de pilot. De pilot zal inzicht verschaffen in de kosten en de geluideffecten van aanvullende geluidmaatregelen. Op basis van die inzichten en in samenhang met de resultaten van de metingen zal ik bekijken of en zo ja welke aanvullende maatregelen getroffen moeten worden. Doelmatigheid speelt daarbij een rol.

² Tijdelijke rijkstroken die NS Hispeed gebruikt voor het vervoer over de HSL-Zuid