

Registratienummer :
(In te vullen door de raadsgriffie)

Datum: 4 april 2012

Aan de voorzitter van de Raad.

Steller(s) van de vragen: namens de VVD Edith Bal Verbeek

Onderwerp: Beantwoording vragen 2^e Kamer HSL geluidsoverlast

Vandaag werden wij in het bezit gesteld van de beantwoording op de vragen van de Tweede Kamerleden Aptroot , Haverkamp en Monasch.

Uit de beantwoording van de vragen blijkt dat er met een snelheidsverlaging van 160 km naar 120 km per uur een mogelijke geluidsverlaging mogelijk is van 0.9dB(A) voor de Thalys en 2dB(A) voor de Prio-rijtuigen.

Bij de vraag over de metingen wordt er aangegeven dat dit in enkele maanden afgerond kan worden maar dat dit afhankelijk is van de weersomstandigheden. Dit kan dus beduidend langer duren.

De beantwoording van de vragen roept bij de VVD de volgende vragen op.

1 Is het college het eens met de VVD dat de beantwoording van vraag vier (Aptroot/Haverkamp) een opening biedt. Dit om het geluid te verlagen door snelheidsvermindering zeker tot er een oplossing is gevonden op lange termijn. HSL Heel Snel Langzamer.

2 Is het college bereid in navolging op de eerdere brieven het officiële verzoek in te dienen om de snelheid te verlagen tot dat er een oplossing is gevonden voor de lange termijn?

Toelichting:

Beantwoording vragen Tweede Kamerleden Aptroot, Haverkamp en Monasch.

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u mijn antwoorden op vragen van de leden Haverkamp (CDA) en Aptroot (VVD) over geluidsoverlast in Lansingerland (ingezonden 12 maart 2012).

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

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.

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

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.

3. Wat betekent snelheidsverlaging voor de huidige geluidsoverlast situatie?

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.

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 dB(A)?

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-rijtuigen 2,0 dB(A).

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?

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.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU, mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u mijn antwoorden op vragen van het lid Monasch (PvdA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de aanpak van geluidsoverlast bij Lansingerland (ingezonden 13 maart 2012).

1. Wat is de verklaring voor het feit dat het bureau M+P het niet voor de hand vindt liggen om in de pilotfase aanpassingen van de geluidsschermen als maatregel uit te proberen, zoals u schrijft in uw brief van de gemeente Lansingerland¹?

¹ Zie de brief van de minister I&M d.d. 23 december 2011 inzake het afschrift van de brief aan de gemaakte Lansingerland over de vervolgaanpak geluid HSL-Zuid 2011D64568

1. Aan M+P is gevraagd om eventuele maatregelen voor te dragen die in aanmerking komen om de geluidbelastingen in de eindsituatie te verminderen. Het plan van aanpak van M+P richt zich met name op de halfverdiepte open bak in Lansingerland. Op basis van de verwachte effectiviteit van de maatregelen voor die situatie zijn door M+P aanvullende geluidmaatregelen voorgesteld. In het plan van aanpak van M+P is aanpassing van de geluidsschermen niet opgenomen, vanwege de verwachting dat de door M+P wel voorgestelde maatregelen effectiever zijn. Ten aanzien van de schermen zal TNO de geluidisolatie van het materiaal waarvan de schermen zijn gemaakt, onderzoeken. De eventuele akoestische lekkage van de geluidsschermen zal door TNO worden beoordeeld.

2. Deelt u de mening dat het op voorhand uitsluiten van deze optie niet verstandig is? Zo nee, waarom niet?

2. Ik sluit op voorhand deze optie niet uit, maar zal mij in de pilot richten op de aanvullende maatregelen die M+P heeft voorgesteld. De voorgestelde maatregelen zijn besproken met de diverse betrokken partijen (ProRail, TNO en gemeente Lansingerland) en zijn naar verwachting het meest effectief.

Overigens bouwt TNO op dit moment een akoestisch detailrekenmodel voor de bak, waarmee de effectiviteit van aanvullende maatregelen beter kan worden voorspeld. Op basis van dat rekenmodel zal ook het effect van aanpassing van de schermen worden gezien.

3. Welke binnen uw mogelijkheden liggende maatregelen kunnen worden genomen om ook in 2012 al geluidsreductie te realiseren?

3. Door M+P zijn diverse maatregelen voorgesteld in haar plan van aanpak die op dit moment nader worden uitgewerkt. Ik verwacht dat deze maatregelen, indien er geen veiligheidstechnische aspecten van invloed zijn, eind van de zomer zijn getroffen, zodat er in 2012 al sprake zal zijn van geluidreductie.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU, mw. drs. M.H. Schultz van Haegen