

# 1

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 61 71  
F 070 351 78 95

**Contactpersoon**

-

T -

**Ons kenmerk**

VENW\DGMO 2010\6594

**Uw kenmerk**

-

**Bijlage(n)**

2

Datum 23 juni 2010

Onderwerp Openstaande vragen uit Algemeen Overleg MIRT d.d. 22 juni

Geachte voorzitter,

Op het Algemeen Overleg MIRT van 22 juni was de tijd helaas ontoereikend om alle vragen afdoende te beantwoorden. Zoals afgesproken tijdens het overleg heeft een aantal kamerleden bilateraal contact met mij of mijn ambtenaren opgenomen. De onderstaande vragen zagen deze kamerleden graag beantwoord.

1. Er worden in 2011 al schermen geplaatst in verband met fijnstof bij Ridderkerk, daarnaast komt er een scherm in 2015. Is het niet efficiënter om gelijk alle benodigde schermen te plaatsen? (CU)
1. In mijn brief aan uw Kamer van 30 maart jongstleden heb ik u hierover geïnformeerd. De werkzaamheden vinden zoveel mogelijk gebundeld plaats, waardoor de organisatie en de financiële middelen doelmatig kunnen worden ingezet. Efficiëntie bij de plaatsing van schermen speelt dus zeer zeker een rol. Bij Ridderkerk is het zo dat de schermen fysiek aparte entiteiten zijn, dus aparte deelprojecten. Daardoor is er geen grote efficiëntiewinst door tegelijktijdige aanleg van de schermen te verwachten.
2. Wat is de stand van zaken rond station Lisse? (CU)
2. Een aantal weken geleden ontving ik vragen van het lid Cramer naar aanleiding van het bericht "Station Lisse niet open voor bezoekers Keukenhof". In de bijlage vindt u mijn antwoorden hierop, waarmee ik de door mevrouw Wiegman gestelde vraag beantwoord.
3. Kan het ministerie van Verkeer en Waterstaat zelf onderzoek doen naar het niet onmogelijk maken van toekomstige spoorlijn Breda-Utrecht bij de verbreding van de A27? (CU, SP)
3. Het gevraagde onderzoek is reeds grotendeels verricht door mijn ministerie. Ik heb u hier over geïnformeerd in mijn antwoorden op vragen van de leden Wiegman-van Meppelen Scheppink en Cramer (nummer 2453, 18 mei 2010).

De afgelopen maanden zijn deskundigen van RWS, ProRail en de betrokken provincies en gemeenten nagegaan of het huidige ontwerp voor het verbreden

van de A27 belemmeringen opwerpt om in de toekomst in dezelfde corridor nog een spoorlijn te realiseren. Dat bleek niet het geval. Alleen op de situatie rond de brug van Gorinchem wordt nog verder gestudeerd.

**Datum**

**Ons kenmerk**

VENW\DGMO 2010\6594

Het onderzoek is dus wel degelijk ook door mijn ministerie gedaan. Dat neemt niet weg dat de decentrale overheden hebben besloten om nog verder te bekijken wat zij eventueel zelf nog kunnen doen om zich voor te bereiden op een mogelijke toekomstige spoorlijn. Ik heb begrepen dat onder meer zal worden bekeken hoe de overheden er bij hun ruimtelijk beleid voor kunnen zorgen dat er geen nieuwe belemmering voor een toekomstige spoorlijn ontstaan.

4. Wat is de stand van zaken in het geluidsonderzoek voor de HSL Zuid in de gemeente Lansingerland (D66)?
4. Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar mijn brief over de vragen die uw Kamer heeft gesteld over de 26<sup>e</sup> Voortgangsrapportage HSL Zuid (kamerstuk 22026-316, 12 mei 2010).
5. Hoe is in Programma Hoogfrequent Spoorvervoer omgegaan met leefbaarheid en de bereikbaarheid van stedelijke kernen, belangrijke onderwerpen voor lokaal draagvlak? Hoe gaat u in dit kader om met de spoorboog Deventer (meerdere fracties)?
5. Hogere treinfrequenties bieden veel voordelen voor treinreizigers en een toekomstvaste routing van het goederenvervoer is – naast het nog beter benutten van de Betuweroute – van belang voor de (inter)nationale bereikbaarheid van Nederland. In de voorkeursbeslissing van het kabinet (kamerstuk 32404-1, 4 juni 2010) is ook veel aandacht besteed aan het behoud van leefbaarheid. In de voorkeursbeslissing is aangegeven: "het kabinet realiseert zich goed dat hogere frequenties en het leiden van goederentreinen langs andere routes, ook nadelen heeft. De problematiek van overwegen, geluid, trillingen en externe veiligheid is dan ook van meet af aan in de integrale capaciteitsanalyse meegenomen."

In lijn met moties van uw Kamer is in Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) rekening gehouden met een budget van € 150 miljoen voor:

- een specifiek aantal aan te pakken overwegen waar zowel veiligheids- als bereikbaarheidsvraagstukken aan de orde zijn (maximaal € 100 miljoen);
- aanpak van trillingshinder (maximaal € 50 miljoen).

Verder gaat PHS uit van een knelpuntvrij en zo veel mogelijk aandachtspuntvrij Basisnet Spoor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen en van het wetsvoorstel SWUNG wat betreft het spoorweggeluid.

Eén van de onderdelen van de voorkeursbeslissing van het kabinet is het realiseren van een boog bij Deventer voor met name het goederenvervoer. Deze boog heeft als voordeel dat treinen niet meer door de kern van Deventer hoeven te rijden. Het nadeel van deze boog is dat deze is gepland in stedelijk gebied waar ook andere ontwikkelingen plaatsvinden. Het is om die reden dat ik in overleg met betrokken decentrale overheden heb afgesproken dat de keuze voor een uitvoeringsvariant van deze boog in nauw overleg zal

plaatsvinden met de gemeente. Het is in het belang van alle partijen om lokale expertise te benutten.

**Datum**

De nadere uitwerking van uitvoeringsvarianten voor een boog bij Deventer – en de andere projecten in de voorkeursbeslissing - zal de komende jaren plaatsvinden via de gebruikelijke processen en procedures (o.a. Tracéwet). De afgelopen fase van PHS stond in het teken van de invulling op programmaniveau. Hierbij is nadrukkelijk rekening gehouden met leefbaarheid. Dit wordt de komende fase bij verdere uitwerking van de concrete projecten op lokaal niveau verder ingevuld.

**Ons kenmerk**

VENW\DGMO 2010\6594

6. De Provincie heeft bij de A4 Delft-Schiedam geluidsonderzoeken uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de geluidsnormen worden overschreden. Kunt u hierop reageren (D66)?
6. De regio heeft een second opinion uitgevoerd op de geluidsonderzoeken die in het kader van het Onterp TracéBesluit (OTB) heeft uitgevoerd. De second opinion bevestigt het geluidsonderzoek uit het OTB en concludeert daarbij dat er nog optimalisaties voor het TB mogelijk zijn. Deze conclusies worden door mij gedeeld en verwerkt in het TB, dat ik dit najaar zal nemen. Hiermee wordt aan alle geluidsafspraken die ik met de regio heb gemaakt (de zogenaamde geluidsgaranties uit het IODS) voldaan.
7. Waarom wordt de klimaattoets niet geïncorporeerd in de watertoets? (SP)
7. Ik acht het incorporeren van de klimaattoets in de watertoets nu niet nodig. In de besluitvormingsprocedure van "Sneller en Beter" bij de verkenningen een breed palet van alternatieven wordt afgewogen en wordt toegewerkt naar een Bestuurlijk voorkeursalternatief. Die trechtering naar het Bestuurlijk Voorkeursalternatief is gebaseerd op onderscheidende aspecten tussen de verschillende alternatieven.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

## **Bijlage1: Kamervragen lid Cramer met kenmerk 2010Z09039**

Datum

Ons kenmerk

VENW\DGMO 2010\6594

1. Kent u het bericht "Station Lisse niet open voor bezoekers Keukenhof"?<sup>1</sup>

1. Ja.

2. Is het waar dat NS en ProRail bekend hebben gemaakt dat station Lisse niet opnieuw in gebruik zal worden genomen?

2. Er zijn twee elementen van belang alvorens te kunnen besluiten of halte Lisse, geopend zou kunnen worden: enerzijds vanuit ProRail een inschatting van de infrastructurele aanpassingen die nodig zijn om extra treinen te kunnen laten rijden en stoppen, en anderzijds een bedieningsgarantie van NS, de concessiehouder van het vervoer op dat traject.

Ik heb van NS vernomen dat zij geen bedieningsgarantie wil afgeven voor halte Lisse. Naar aanleiding hiervan heeft ProRail zich tot mij gewend met de vraag of het zinvol is de planstudie voort te zetten. Na overleg is besloten de planstudie niet af te ronden.

3. Herinnert u zich uw toezegging om uit het budget "Actieplan groei spoor" geld beschikbaar te stellen voor het realiseren van dit station?<sup>2</sup>

3. Ja.

4. Wat zijn de redenen voor het besluit van NS en ProRail?

4. NS heeft studie verricht naar de mogelijkheden voor extra treinvervoer boven op de reguliere Sprinterbediening. Hierbij heeft NS de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De reguliere dienstregeling zoals NS die vanaf medio 2011 op deze lijn rijdt wordt niet structureel aangepast in de periode dat de halte Lisse bediend wordt tijdens de openingstijden van de Keukenhof. Hiermee wordt bedoeld dat de tijdligging van de Intercity en de Sprinter hetzelfde blijft zodat de huidige aansluitingen op andere treinen gegarandeerd blijven.
- Alleen de sprintertreindienst krijgt kleine aanpassingen om in die periode op halte Lisse te kunnen stoppen.
- Intercity en sneltreindiensten alsook overstapverbindingen dienen ongewijzigd te blijven.

Hierbij heeft NS gekeken naar:

- het verlengen van de treinen in de sprinterverbinding;
- daarboven op in de 10 drukste dagen elk half uur een extra treindienst Leiden – Lisse – Haarlem aan te bieden;
- de rentabiliteit van de varianten.

---

<sup>1</sup> De Lisser, 2 april 2010

<sup>2</sup> Handelingen II, vergaderjaar 2009-2010, nr. 30, blz. 2810

NS is tot de conclusie gekomen dat het niet mogelijk is om tot een bediening van station Lisse te komen die rendabel en robuust is.

Zij geeft daarvoor de volgende redenen:

- De verwachte nieuwe reizigers belasten in de avondspits de treindienst tussen Leiden en Haarlem extra, omdat deze reizigers reizen over het capaciteitsmaatgevende baanvak Lisse – Leiden. Dit houdt in dat de huidige sprinter in de avondspits al zo vol is dat er onvoldoende capaciteit is voor extra reizigers die op station Lisse willen instappen na een bezoek aan de Keukenhof. Op de drukste dagen zou dat leiden tot het achterblijven van reizigers en het ontwrichten van de treindienst, waar ook Intercity- en sneltreinreizigers de dupe van zouden worden.
- NS kan de (huidige) sprinters niet langer maken dan 6 bakken/rijtuigen vanwege de beperkte maximale perronlengte in Haarlem.
- Binnen de bestaande dienstregelingstructuur laat de spoorinfrastructuur op de stations Leiden en Haarlem niet toe dat er extra treinen ingepast worden. Wellicht zou bij een aanpassing van de dienstregelingstructuur wél een oplossing gevonden kunnen worden, maar het structureel aanpassen van de (landelijke) dienstregeling voor 10 drukke dagen per jaar ligt buiten de uitgangspunten van NS.
- Er zijn te weinig nieuwe reizigers om deze evenementenhalte gedurende de 2 maanden die de Keukenhof geopend is, kostenneutraal te bedienen.

ProRail heeft aangegeven dat een kosteninschatting voor aanpassing van de stations Haarlem en Leiden en het oplossen van het capaciteitsprobleem op dat traject nadere studie behoeft.

5. Bent u bereid de door ProRail uitgevoerde variantenstudie naar de Kamer te sturen?
5. De studie heeft ProRail opgesteld op verzoek van stichting Keukenhof en NS. Ik heb NS en de stichting Keukenhof gevraagd en zij hebben aangegeven dat zij geen bezwaar hebben tegen het verstrekken van deze studie. De studie is bijgevoegd als bijlage 2.  
ProRail heeft aangegeven dat vervolgonderzoek op deze variantenstudie uit juli 2009 heeft uitgewezen dat de kosten voor aanpassing van de halte hoger zullen zijn door de ligging van kabels en leidingen.
6. Kunt u aangeven hoe station Lisse scoort op het onlangs op verzoek van de Kamer geschrapte criterium van de instapnorm van 1000 nieuwe in/uitstappers?
6. Ik heb van NS de volgende cijfers gekregen. Op werkdagen worden in Lisse 220-700 in- en uitstappers verwacht en op weekenddagen (zonder extreme piek) 150-1150 in- en uitstappers. Deze grote bandbreedte is afhankelijk van het al dan niet behouden van pendelbussen naar de Keukenhof vanaf Schiphol, Leiden en Haarlem. Deze aantallen zijn bepaald op basis van de door de stichting Keukenhof aangeleverde bezoekcijfers naar vervoerwijze en herkomst. Hierbij speelt mee dat het besloten vervoer (nu een groot aandeel in de modal split) ook in de toekomst als besloten vervoer (bezoek per touringcar) gehandhaafd blijft. Daarnaast is voor reizigers in de pendelbussen vanaf Schiphol de trein vanuit Haarlem en Leiden geen aantrekkelijk alternatief

**Datum**

**Ons kenmerk**

VENW\DGMO 2010\6594

aangezien de reistijd per trein langer is en reizigers dan zullen moeten overstappen.

**Datum**

**Ons kenmerk**

VENW\DGMO 2010\6594

7. Is het waar dat NS het heropenen van station Lisse als evenementenstation een te groot risico vindt omdat gedurende een periode van 10 dagen in het evenementenseizoen te veel reizigers worden verwacht?
7. Ja, zie ook antwoord op vraag 4: de huidige dienstregelingsstructuur kent bij de verwachte reizigersaantallen op topdagen een groot afbreukrisico (denk aan achterblijven reizigers en vertragingen, ook voor reizigers die niet van of naar de Keukenhof gaan).
8. Deelt u de mening dat een station waarvan zo'n groot succes wordt verwacht juist geopend moet worden?
8. Ik denk dat we samen hebben gezocht naar een oplossing voor een evenementenhalte omdat we het allemaal een initiatief vonden om nader te onderzoeken, maar dat dit om hierboven genoemde technische en financiële redenen helaas niet gerealiseerd kan worden.
9. Deelt u de mening van de eigenaren van landgoed Keukenhof dat reeds een jaar van tevoren kan worden voorzien welke dagen zullen leiden tot grote drukte en dat hier op kan worden geanticipeerd door het inzetten van langere treinen en/of het laten stoppen van extra treinen?
9. De voorspellingen van de Keukenhof zijn gebruikt bij het zoeken naar een oplossing. Op basis hiervan is geconcludeerd dat er circa 10 zeer drukke dagen zullen zijn. Hierop heeft NS onderzocht of voor deze 10 dagen extra treinen kunnen worden ingezet zoals is aangegeven bij het antwoord op vraag 4. Zoals NS aangegeven heeft is het inzetten van extra of langere treinen echter niet mogelijk in Leiden en Haarlem.
10. Bent u bekend met het feit dat landgoed Keukenhof in de toekomst meer evenementen gaat organiseren waardoor het aantal reizigers zal toenemen?
10. Ja
11. Bent u bereid nog vóór de zomer een aanlegbesluit te nemen en de eerder door u toegezegde subsidiebijdrage beschikbaar te stellen, zodat station Lisse zo mogelijk in het voorjaar 2011 kan worden gebruikt?
11. De voorwaarde voor een aanlegbesluit zijn onder andere een bedieningsgarantie van de concessiehouder in dat gebied, zijnde NS. Wanneer de vervoerder aangeeft niet te gaan stoppen, lijkt het me niet zinvol om een aanlegbesluit te nemen.