

Vergaderjaar 2009–2010

**32 123 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010**

**Nr. 132**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 juni 2010

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)*

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)*

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 (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 2660).

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)*

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.

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)?*

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 22 026-316, 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)?*

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 32 404-1, 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 aandachts-puntvrij 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.

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.

6

*De Provincie heeft bij de A4 Delft-Schiedam geluidsonderzoeken uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de geluidsnormen worden overschreden. Kunt u hierop reageren (D66)?*

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)*

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.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings