

Vergaderjaar 2011–2012

**33 000 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012**

**Nr. 70**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 25 juni 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 20 september 2011 inzake het MIRT-projectenboek 2012 (Kamerstuk 33 000 A, nr. 3).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 21 juni 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,  
Sneep

1

- a. *Valt de Crisis- en herstelwet ook onder de stimuleringsmaatregelen die in het rapport van het Economisch Instituut voor de Bouw (Kamerstuk 29 385, nr. 70) worden genoemd?*
  - b. *Kunt u aangeven welke stimuleringsmaatregelen, die van invloed zijn op de grond-, weg- en waterbouwsector, de komende tijd eindigen?*
  - c. *Zijn er ook stimuleringsmaatregelen die zonder extra kosten, dus bijvoorbeeld door verminderen van regelgeving, kunnen worden doorgevoerd?*
  - d. *Zo ja, welke zijn dat en bent u voornemens om deze maatregelen voor te stellen?*
- a. Nee. In dit rapport wordt ingegaan op de financiële maatregelen richting weg- en waterbouw, voortgekomen uit afspraken die zijn gemaakt bij het aanvullend beleidsakkoord uit 2009. Dit betrof een intensivering van de investeringen in de weg- en waterbouw, die deels bestond uit extra middelen en deels uit het vervoegd ter beschikking stellen van investeringsmiddelen. In het rapport wordt niet ingegaan op generieke maatregelen die ook op andere bouwactiviteiten van toepassing zijn, zoals de Crisis- en herstelwet.
  - b. De investeringsimpuls uit het aanvullend beleidsakkoord loopt in 2012 af. De Crisis- en herstelwet loopt tot 1 januari 2014. Een voorstel voor het permanent maken van de Crisis- en herstelwet is aangeboden aan uw Kamer (33 135).
  - c. Ja.
  - d. De Crisis- en herstelwet is één van de stimuleringsmaatregelen die voorziet in vermindering van regelgeving. Infrastructurele projecten vallen onder de bijzondere categorieën genoemd in hoofdstuk 1 van de wet. Op deze projecten is onder andere versnelling van het bestuursprocesrecht van toepassing. Uit het «evaluatieonderzoek procesrechtelijke bepalingen Crisis- en herstelwet (32 127, nr. 160) blijkt dat de wet positieve effecten heeft op infrastructurele projecten.

2

*Klopt het dat de geplande wegenprojecten in de regio Eindhoven de problemen met betrekking tot overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen in Helvoirt, Eindhoven en Helmond niet oplossen?*

De wegenprojecten in de regio Eindhoven maken onderdeel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Uit de meest recente Monitoringsrapportage van 20 december 2011 (30 175, nr. 130) blijkt dat er in Helvoirt, Eindhoven en Helmond geen sprake is van overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen voor stikstof (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sup>10</sup>) in respectievelijk 2015 en 2011 langs Rijkswegen. Mocht uit komende monitoringsronden onverhoopt blijken dat de normen toch worden overschreden, dan zal door Rijkswaterstaat aanvullende (lokale) maatregelen worden getroffen.

3

*In hoeverre zullen de investeringen in het opwaarderen van de N279 leiden tot toenemend doorgaand verkeer van de Randstad naar Duitsland op de N279?*

De provincie Noord-Brabant werkt aan plannen voor de opwaardering van de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Asten. Er is nog geen definitieve keuze gemaakt voor een alternatief. Het effect op het doorgaand (vracht-)verkeer van de Randstad naar Duitsland via de N279 is dus nog niet in detail bekend. Dit is namelijk mede afhankelijk van het gekozen alternatief.

Uit de PlanMER N279 Noordoostcorridor blijkt dat de alternatieven waarin de N279 wordt opgewaardeerd leiden tot een beperkte toename (ca 10%) van het aandeel (inter)nationaal verkeer op de N279. Dit komt omdat deze route vanwege de snelheid en capaciteit aantrekkelijker wordt. In de volgende fase van de planvorming worden verschillende alternatieven door de provincie Noord-Brabant meer in detail afgewogen. Als uit deze afweging blijkt dat de toename van het (inter)nationale verkeer op de N279 te groot is worden door de provincie mitigerende maatregelen genomen.

4

- a. *Wat is de maximumsnelheid waar bij het ontwerp van het alignment (tracering, plaatsing/breedte viaducten, perrons, etc.) van het spoorproject Driebergen-Zeist rekening mee is gehouden?*
  - b. *Klopt het dat er is gekozen voor een maximumsnelheid van 160 km/uur qua alignment en 140 km/uur voor de bovenleiding?*
  - c. *Deelt u de mening dat dit niet toekomstvast is, aangezien met de introductie van het spoorbeveiligingssysteem ERTMS een maximumsnelheid van 200 km/uur mogelijk wordt?*
  - d. *Deelt u de mening dat de bovenleiding nog wel aan te passen is, maar dat met name het stationsviaduct bij Driebergen achteraf vrijwel onmogelijk te wijzigen is omdat dan in feite totale nieuwbouw zou moeten plaatsvinden?*
  - e. *Deelt u de mening dat een toekomstige HSL-Oost hiermee in feite onmogelijk wordt gemaakt?*
  - f. *Deelt u de mening dat dit een onwenselijke situatie is aangezien het spoortraject Amsterdam-Utrecht wel is toegerust op een maximumsnelheid 200 km/uur en bent u daarom bereid tenminste het ontwerp van het stationsviaduct zo aan te passen dat deze in de toekomst geschikt is voor een maximumsnelheid van 200 km/uur?*
  - g. *Wat zijn de meerkosten om in ieder geval het alignment van het stationsviaduct Driebergen aan te passen, zodat een toekomstige verhoging van de maximumsnelheid naar 200 km/uur niet onmogelijk of onnodig duur wordt gemaakt?*
  - h. *Bent u bereid de Kamer actief te informeren wanneer, bij dit soort grotere projecten op het hoofdrailnet, maatregelen worden genomen die een toekomstige snelheidsverhoging naar 200 km/uur onmogelijk of onnodig duur maken?*
- 
- a. De uitwerking van de maatregelen in Driebergen-Zeist is gebaseerd op het kabinetsstandpunt uit 2001 omtrent de HSL-oost. Er is in het ontwerp uitgegaan van een maximum snelheid van 140 km/u; het rijden met 160 km/u is fysiek niet onmogelijk gemaakt. Dit betekent dat het ontwerp qua boogstralen, hellingen en afstanden rekening houdt met maximaal 160km/uur.
  - b. Zoals aangegeven in antwoord op vraag ad a wordt in de fysieke uitvoering van het project 160 km/u niet onmogelijk gemaakt. Voor de bovenleiding geldt dat er – ter plekke van Driebergen alsook op het gehele traject – is uitgegaan van een bovenleiding die geschikt is voor maximaal 140 km/u. De reden is dat een latere ombouw naar 160 km/u geen hoge kosten met zich meebrengt, aangezien de fysieke infrastructuur wel al is voorbereid op 160 km/u.
  - c. Ik deel die mening niet. Zoals aangegeven is een maximum snelheid van 160 km/u niet onmogelijk gemaakt. Gezien het kabinetsstandpunt uit 2001 ten aanzien van de HSL-oost is het rijden met snelheden van 200 km/u op dit traject niet maatschappelijk verantwoord. De beperkte tijdswinst staat niet in verhouding tot de aanzienlijke investeringen.
  - d. Indien er met fors hogere snelheden dan 160 km/u wordt gereden dan zijn aanpassingen aan viaducten en geluidsmaatregelen aan de

orde, niet alleen in Driebergen maar ook op andere plekken op het traject. Gezien het kabinetsstandpunt uit 2001 is de ambitie tot hoge snelheden door het kabinet verlaten, omdat de zeer beperkte tijdswinst op dit traject niet opweegt tegen de aanzienlijke investeringen. Het nu alsnog aanpassen van het ontwerp van Driebergen naar 200 km/u past niet bij het kabinetsbesluit in 2001 en het daarop gebaseerde Tracébesluit en betekent naast kostenstijgingen tevens een ernstige vertraging.

- e. Nee, ik deel die mening niet. Een HSL-oost is als ambitie verlaten. In de plaats daarvan is sprake van maatregelen onder de noemer Traject Oost en maatregelen in het kader van PHS, zoals opgenomen in de voorkeursbeslissing van PHS uit juni 2010. Hiermee wordt op een effectieve wijze de groei en kwaliteit op deze verbinding verbeterd. Het gaat hierbij om de verhoging van treinfrequenties op dit drukke traject en een betere betrouwbaarheid van de ICE tussen de Randstad en Duitsland.
- f. Zie het antwoord op vraag e. De mogelijkheden om te komen tot 200 km/u moeten kosteneffectief zijn en voor dit traject is dit niet reëel. Voor dit traject zie ik samen met NS en ProRail mogelijkheden tot snelheidsverhoging naar 160 km/u, zoals aangegeven in de reactie op de tijdelijke commissie onderhoud en innovatie van 8 juni 2012 (32 707, nr. 16).
- g. Deze zijn niet specifiek bekend. De kosten van de maatregel op een enkele locatie op dit traject is niet relevant, aangezien een snelheidsverhoging alleen effect heeft als dit voor een langer traject geldt. De afweging om af te zien van 200 km/u op dit traject heeft plaatsgevonden ter onderbouwing van het kabinetsstandpunt uit 2001.
- h. In Nederland is het rijden met 200 km/u op bestaand spoor niet effectief gezien de afstanden. Dat is gebleken uit meerdere studies, onder meer ten aanzien van de HSL-oost en in het kader van de Zuiderzeelijn. In het geval van nieuwe lijnen (zoals de HSL-zuid en de Hanzelijn) ligt de afweging anders.
- i. Ik kijk zoals bekend op verschillende trajecten naar een snelheidsverhoging tot 160 km/u. Gezien de geringe effectiviteit van nog hogere snelheden op het bestaande spoor, is het niet verantwoord voorinvesteringen te doen voor 200 km/u op bestaande spoorverbindingen.
- j. Indien er zich in een enkel specifiek project alsnog een afweging voordoet, zal ik de kamer daarover informeren. Ik wil echter lopende projecten en planstudies niet vertragen. Zoals aangegeven zie ik een aantal trajecten, waaronder Utrecht–Arnhem, wel de mogelijkheden om 160 km/u te gaan rijden (32 707, nr. 16).

5

- a. *Op welke wijze houdt u bij de bouw van een nieuwe brug voor 1x4 rijstroken voor de Westbaan bij Gorinchem rekening met een eventuele toekomstige spoorverbinding Breda–Utrecht–Almere, zodat deze spoorverbinding niet onnodig duur wordt?*
- b. *Bent u bereid ook een middenligging hierbij niet onmogelijk te maken door voldoende ruimte te laten tussen de nieuwe brug voor de Westbaan en de oude brug voor de Oostbaan en door de knooppunten (met name knooppunt Gorinchem) zo te ontwerpen dat de kruisende verbindingen/verbindingsbogen voldoende breed zijn, zodat er voor een toekomstig spoor geen herstructurering van het knooppunt meer nodig is?*
- c. *Wat bedoelt u met de opmerking dat het de vraag is of de bestaande brug bij Gorinchem kan worden hergebruikt? Gaat dit alleen om de vraag of een profiel van 1x4 rijstroken hier veilig op past of is het mogelijk dat deze brug wegens ouderdom moet worden vervangen? Indien de brug kan worden gehandhaafd: op welke termijn verwacht*

*u dat deze brug moet worden vervangen en in hoeverre wordt hier in de plannen rekening mee gehouden?*

a en b.

Ik heb uw Kamer eerder aangegeven dat ik bij het project A27 Houten-Hoopolder uitga van een zijligging van een mogelijk nieuwe spoorverbinding (32 500 A, nr. 84). Een middenligging leidt tot extra procedurele risico's en hogere kosten. Bij een zijligging blijft het aanleggen van een spoorlijn Breda-Utrecht in de toekomst mogelijk. Gezien de lage baten/kosten verhouding heb ik deze spoorverbinding echter niet in de programmering opgenomen.

Daarnaast heb ik aangegeven dat ik rekening wil houden met voorinvesteringen, waaronder bij het ontwerp van de brug voor de A27, voor een toekomstige zijligging van de spoorlijn, mits de regio bereid is het budget hiervoor ter beschikking te stellen en er geen grote juridische risico's zijn. Tot nu toe heeft de regio aangegeven hiertoe niet bereid te zijn.

In mijn brief aan uw Kamer van 25 april 2012 (29 385, nr. 69) heb ik aangegeven dat ik op dit moment laat onderzoeken op welke wijze de verbinding van de A27 over de Merwede bij Gorinchem vormgegeven kan worden. Voorjaar 2013 zal ik uw Kamer hierover nader informeren.

c. Met het onderzoek wordt gekeken naar de duurzaamheid (restlevensduur) en de draagkracht (sterkte van constructie) van de bestaande brug bij Gorinchem. Uitgangspunt hierbij is dat de brug minimaal 30 jaar na ingebruikname van de wegaanpassing moet kunnen blijven liggen. Uit onderzoek kan naar voren komen dat tijdens de ombouw maatregelen aan de brug noodzakelijk zijn om die 30 jaar te halen. De onderzoeksresultaten lopen mee met de uitwerking van variant E waarover ik u in het voorjaar 2013 zal informeren.

6/7/8

*Waarom is de besluitvorming met betrekking tot de Uithoftram vertraagd? Is het noodzakelijk om de besluitvorming rond de Uithoftram te koppelen aan die van de Ring Utrecht en hiermee het project Uithoftram te vertragen?*

*Aangezien de realisatie van de Uithoftramlijn en de Ring Utrecht aan elkaar zijn gekoppeld, kunt u garanderen dat er geen geld beschikbaar wordt gesteld aan de gemeente Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht zolang de realisatie van de Ring Utrecht niet onherroepelijk is vastgesteld?*

Ik heb op 3 december 2010 afspraken gemaakt met de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en het BRU over de verbreding van de A27 en de A12, de opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de realisatie van de tram naar De Uithof. Tot deze projecten is in samenhang door de regio en mij besloten. Niemand is gebaat bij het langdurig stilliggen van de projecten. Op dit moment wordt met de betrokken bestuurders gesprekken gevoerd. Ondanks dat er geen besluiten genomen kunnen worden, kunnen we wellicht toch afspraken maken over (onderzoeks-)voortgang in de drie projecten, zodat de vertraging zo klein mogelijk zal zijn.

9

*Waarom kan, met betrekking tot het project A27 Lunetten-Hoopolder, pas in het voorjaar van 2013 aan de Kamer worden gemeld welk alternatief mogelijk is binnen het taakstellend budget?*

Uitgangspunt voor dit project is een Alternatief E met een zo groot mogelijk oplossend vermogen. Dit ontwerp kent echter een aantal risico's, waardoor binnen het taakstellend budget met een grote risicoreservering rekening moet worden gehouden. Dit betreft met name de mogelijkheid

van hergebruik van de bestaande brug bij Gorinchem. Nader onderzoek is noodzakelijk om te bekijken of er een lagere risicoservering mogelijk is. Daarnaast wordt gezien of het ontwerp verder geoptimaliseerd kan worden en op welke wijze de doorstroming van knooppunt Hooipolder binnen taakstellend budget kan worden verbeterd. De tijd tot het voorjaar van 2013 is nodig voor dit onderzoek en het opstellen van een voorkeursalternatief voor dit project.

10

*Kunt u aangeven wat de verwachte verkeersintensiteit is op de A13 en knooppunt Ypenburg indien de A13-A16 conform planning in 2020 in gebruik is genomen en welke maatregelen u wilt gaan treffen om het extra verkeer op de A13 en het knooppunt Ypenburg op te vangen en welke kosten daarmee gemoeid zijn?*

Over de verwachte verkeersintensiteiten op de A13 en bij Knooppunt Ypenburg heb ik uw Kamer geïnformeerd per brief met kenmerk IENM/BSK-2012/94964 in reactie op de door het lid Kuiken (PVDA) gestelde vragen. Het effect van de A13/16 op de verkeersintensiteiten op de A13 en op het Knooppunt Ypenburg is gering. Er zijn daarom geen maatregelen voorzien op de A13, noch op het Knooppunt Ypenburg.

11

*Kunt u aangeven wat de verwachte verkeersintensiteit is op het Kethelplein, indien de A4 Midden – Delfland en de Blankenburgtunnel volgens uw plannen in 2020 in gebruik genomen zijn en welke maatregelen u wilt gaan treffen om het extra verkeer op het Kethelplein op te vangen en welke kosten daarmee gemoeid zijn?*

Voor informatie over de verkeersbelasting op het Kethelplein, verwijs ik u naar de Verkeersnota die is opgesteld voor de NWO, en die op 23 april 2012 naar uw Kamer is gestuurd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 32 598 nr. 11; Verkeersnota pag. 108 en 109) en naar de eerdere antwoorden op Kamervragen.<sup>1</sup> Het verkeersonderzoek laat zien dat het Kethelplein, na de aanpassingen die in het kader van het project A4 Delft-Schiedam plaatsvinden, voldoende capaciteit heeft voor het verkeersaanbod na aanleg van het Blankenburgtracé.

12

*Kunt u aangeven op welke wijze u de Rotterdamse baan wilt aansluiten op knooppunt Ypenburg en welke kosten met de ombouw van dit knooppunt gemoeid zijn?*

Op welke wijze de gemeente Den Haag de Rotterdamse baan wil aansluiten op het Hoofdwegennet en wat de kosten daarvan zijn, moet blijken uit de subsidieaanvraag. De Rotterdamse baan is een regionaal/lokaal project. Het Ministerie van IenM en het stadsgewest Haaglanden subsidiëren het project. De gemeente Den Haag realiseert de Rotterdamse baan.

De voorkeursvariant van de gemeente bevat een directe aansluiting op de Laan van Hoornwijck en een aansluiting op het zuidelijke kruispunt in Knooppunt Ypenburg. Daarvoor zal de Rotterdamse baan de A4 en de verbindingboog A4-A13 onderlangs kruisen met een tunnelbak.

Op dit moment werkt de gemeente Den Haag aan de verkeersberekeningen voor de voorkeursvariant van de regio. Uit deze berekeningen zal moeten blijken of deze voorkeursvariant kan worden gerealiseerd zonder de doorstroming op het Hoofdwegennet te hinderen.

<sup>1</sup> Bij antwoord vraag 11; zie de antwoorden op Kamervragen 6, 14 en 22 van 24 januari 2012 (32 598, nr. 5), en Kamervragen 19b, 28 en 31 van 4 april 2012 (32 598, nr. 9).

13

- a. *Kunt u aangeven op welke plekken en over welke lengte het spoor tussen Leiden en Alphen, Alphen en Woerden en Alphen en Gouda wordt verdubbeld en hoe dit zich verhoudt tot de oorspronkelijke plannen voor spoorverdubbeling met de RijnGouwelijn in aantal kilometers nieuw spoor, totaal aantal kilometers dubbelspoor en totaal aantal kilometers enkelspoor?*
  - b. *Als hier een verschil is: wat betekent dit dan voor de robuustheid van de OV-verbindingen gezien de beoogde frequentieverhogingen? Zou u bij de beantwoording van deze vraag de recente ervaringen op de Merwede Lingelijn kunnen betrekken, waar ook bleek dat de spoorlijn vertraginggevoeliger werd door de hogere frequenties op enkelspoor?*
  - c. *Kunt u een vergelijking maken tussen de nu aangeboden treindiensten en de beoogde treindiensten op de genoemde trajecten? Klopt het dat er in de plannen tussen Gouda en Alphen niet of nauwelijks treinen bij komen, aangezien de vermelde spitstreinen ook in de huidige dienstregeling al rijden? Klopt het dat reizigers volgens de huidige plannen altijd zullen moeten overstappen in Alphen, of blijven er – in ieder geval in de brede spits – ook tenminste 2x per uur rechtstreekse treinen tussen Gouda, Alphen en Leiden rijden?*
  - d. *Bent u bereid in het onderzoek ook varianten te betrekken waarbij tenminste in de spits 8 verbindingen tussen Leiden en Alphen mogelijk worden (4x IC Utrecht, 4x Sprinter Gouda)?*
  - e. *Kunt u aangeven wat de gevolgen zijn voor de reistijd tussen Gouda en Leiden indien er niet of nauwelijks meer sprake is van enkelspoor, waardoor er minder beperkingen zijn in de dienstregeling?*
  - f. *Is gegarandeerd dat er voldoende budget is voor de spoorplannen, gezien het feit dat de budgetten nu worden verdeeld terwijl u de Kamer wel een uitgewerkt plan voor de Rijnlandroute hebt gestuurd, maar kennelijk de spoorplannen nog compleet moeten worden uitgewerkt?*
  - g. *Waarom worden tenminste twee oorspronkelijk geplande stations tussen Leiden en Alphen niet gerealiseerd? Bent u bereid ook een variant uit te werken waarin deze stations wel worden gerealiseerd?*
  - h. *Kunt u aangeven hoeveel budget er indicatief beschikbaar is voor spoor en hoeveel voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)?*
  - i. *Komt er voor de HOV-buscorridor naar Katwijk en Noordwijk wel een (vrijwel) volledig vrijliggende HOV-baan, zoals ook was gepland voor de buslijn die later vertramd kan worden vergelijkbaar met het ontwerp van de HOV-baan van de Zuidtangent?*
  - j. *Kunt u de onderliggende documenten van de onderzochte varianten voor het openbaar vervoer naar de Kamer sturen?*
- a. In het voorstel om meer treinen te laten rijden tussen Leiden en Utrecht wordt het spoor verdubbeld bij Bodegraven, Alphen aan den Rijn, bij de nieuwe halte Hazerswoude-Koudekerk en tussen Zoeterwoude-Oost en Hazerswoude. De lengte van de verdubbeling is afhankelijk van de nog uit te werken dienstregeling tussen Leiden en Utrecht. NS en ProRail werken dat nu uit. Naar verwachting zal over 7 tot 10 kilometer het spoor worden verdubbeld.
  - b. In het oorspronkelijke plan voor de RijnGouwelijn met lightrail zou het spoor tussen Alphen en Leiden Lammenschans over 12 km worden verdubbeld. Tussen Alphen en Woerden bleef het spoor ongewijzigd.
  - c. Tussen Alphen en Gouda worden in beide situaties de eerder voorgestelde spooruitbreidingen gerealiseerd om de twee nieuwe stations te kunnen aanleggen en (op termijn) de frequentie van vier keer per uur te kunnen rijden.

- d. De provincie Zuid-Holland stelt dat met de voorgestelde spooruitbreiding het spoor voldoet aan de randvoorwaarden om de treindienst tussen Alphen en Gouda en tussen Leiden en Utrecht op een robuuste manier te kunnen uitvoeren. Met ProRail en NS vindt nu een nadere uitwerking plaats waar onder meer wordt gekeken naar de toekomstige dienstregeling en de betrouwbaarheid. Ik zal de provincie Zuid-Holland verzoeken de ervaringen op de Merwede Lingelijn te betrekken bij de uitwerking van het HOV-netwerk. Overigens ligt de punctualiteit op de Merwede Lingelijn ruim boven de in de concessie vastgestelde norm (minimaal 92% van de treinen is minder dan 3 minuten te laat).
- e. De provincie Zuid-Holland verwacht dat de meeste reizigers zijn gebaat bij een verbetering van de verbinding tussen Leiden en Utrecht. Daarom kiest de provincie voor 4 in plaats van de huidige 2 treinen per uur per richting op die verbinding. Tussen Gouda en Alphen gaat, net als in de huidige situatie, 2 keer per uur een trein rijden met voor de doorgaande reizigers in Alphen een directe aansluiting op de treinen naar Leiden en Utrecht. Als het aantal reizigers toeneemt, onder andere ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkeling langs de lijn zal de provincie de frequentie, in ieder geval in de spits, verhogen naar 4 keer per uur.
- f. Met 4 treinen per uur tussen Leiden en Alphen wordt ruimschoots voorzien in de vervoersbehoefte tussen Leiden en Alphen. Voor meer treinen per uur zijn er onvoldoende reizigers.
- g. Dat heeft nauwelijks effect op de reistijd omdat er, gezien het aantal reizigers, niet meer dan 4 treinen tussen Alphen en Leiden gaan rijden. Uitbreiding van het aantal treinen kost veel geld in aanleg en exploitatie hetgeen niet in verhouding staat tot het aantal reizigers en daarmee de baten.
- h. De provincie Zuid-Holland heeft, na onderzoeken met NS en ProRail, aangegeven dat de voorgestelde oplossing naar verwachting kan worden gerealiseerd met de beschikbare middelen uit het gebiedsbudget. Ik heb met de provincie afgesproken dat in de komende maanden de plannen verder worden uitgewerkt.
- i. De provincie Zuid-Holland is initiatiefnemer en eindverantwoordelijke voor zowel de aanleg als de exploitatie van die stations. De scope van het project en het exploitatiemodel is fors gewijzigd. Hierdoor heeft de provincie 2 van de oorspronkelijk geplande haltes laten vervallen omdat deze te weinig reizigers trekken. Het station Hazerswoude-Koudekerk wordt direct gerealiseerd en Zoeterwoude-Meerburg wordt aangelegd zodra de ontwikkelingen in het gebied dat mogelijk maken.
- j. De provincie heeft voor het HOV netwerk Zuid-Holland Noord circa € 430 miljoen beschikbaar. Hiervan wordt ongeveer € 70 miljoen besteed aan de HOV busverbinding tussen Leiden en Katwijk/Noordwijk en ongeveer € 360 miljoen aan het spoor.
- k. Tussen Leiden en Katwijk/Noordwijk worden voorzieningen aangelegd die een vlotte doorstroming van de bussen garanderen, met vrije busbanen waar dat nodig is.
- l. Zodra de onderzoeken ten behoeve van de definitieve besluitvorming zijn afgerond zal ik die informatie aan u toesturen.

14

*Kunt u aangeven wat de Rijksbijdrage is voor de HOV-buscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk? Is dit meer of minder dan de € 46 miljoen die in het MIRT gereserveerd was voor de RijnGouwelijn-West?*

Voor de HOV bus naar Katwijk en Noordwijk worden de totale kosten geraamd op ongeveer € 70 miljoen. Deze worden gefinancierd uit het gebiedsbudget.



15

*Blijven er, met betrekking tot HOV-net Zuid-Holland Noord, met de scope die door de provincie is voorgesteld geen knelpunten meer over die het bereiken van de gestelde doelen in de weg staat, zoals het doel van een treindienst tussen Leiden en Utrecht met een frequentie van 4x per uur?*

Met de voorgestelde oplossing worden 4 treinen per uur tussen Leiden en Utrecht mogelijk.

16

*Welke verdeling in kosten wordt voor ogen gehouden met de huidige scope HOV net Zuid-Holland Noord?*

Zie het antwoord op vraag 13 h.

17

- a. *Is er een volledige risicoanalyse voorhanden voor zowel de Churchill Avenue als Zoeken naar Balans?*
- b. *Zo ja, kan deze naar de Kamer worden gestuurd?*
- c. *Zo nee, waarom niet?*

Voor beide tracés, «Zoeken naar Balans» en «Churchill Avenue», heeft de Provincie Zuid-Holland een separaat risicodossier opgesteld. Deze dossiers zijn gebruikt bij de totstandkoming van de tracékeuze. Vanwege het feit dat de risicodossiers te zijner tijd gebruikt gaan worden voor de aanbesteding van het project, verstrekt de Provincie Zuid-Holland de risicodossiers niet.