

Vergaderjaar 2007–2008

31 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2008

Nr. 94

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 augustus 2008

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppérus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA) en Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie).

Plv. leden: Duyvendak (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Hessels (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), Kamp (VVD), Timmer (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerken (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Besselink (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Vietsch (CDA) en Ortega-Martijn (ChristenUnie).

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 26 juni 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

– **de volgende brieven van de minister van Verkeer en Waterstaat:**

1. **brief d.d. 25 februari 2008 houdende antwoorden op commissievragen inzake de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 november 2007 (31 200-XII, nr. 16) over de motie-Gerken inzake het functioneren van een bitumenkartel (31 200-XII, nr. 16);**
2. **brief inzake de kosten van de A4 bij Steenbergen d.d. 26 maart 2008 (28 196, nr. 4);**
3. **brief over de A4 te Steenbergen d.d. 21 april 2008 (28 196, nr. 5);**
4. **brief inzake het onderzoek kunstwerken d.d. 15 mei 2008 (31 200-XII, nr. 80);**
5. **brief inzake de impact van langere en zwaardere vrachtwagens (LZV) op de infrastructuur d.d. 15 mei 2008 (29 398, nr. 93);**
6. **brief houdende de stand van zaken A73 d.d. 16 mei 2008 (31 200-A, nr. 81);**
7. **brief houdende antwoorden op commissievragen over de vertraging van de verbreding van de A2 bij Den Bosch d.d. 16 mei 2008 (31 200-A, nr. 82);**
8. **brief houdende de voortgangsrapportage Groot Onderhoud Hoofdwegenet eerste kwartaal 2008 d.d. 23 mei 2008 (31 200-A, nr. 83);**
9. **brief houdende de antwoorden op commissievragen over de keersluis Zwartsluis d.d. 30 mei 2008 (31 200-A, nr. 84);**
10. **brief houdende de halfjaarlijkse voortgangsrapportage Tracé- en Spoedwet wegverbreding, derde en vierde kwartaal 2007 d.d. 2 juni 2008 (29 385, nr. 21);**
11. **brief houdende de antwoorden op commissievragen over**

- aanbestedingen van weg- en spoorinfrastructuur d.d. 2 juni 2008 (29 385, nr. 20);**
- 12. brief ter aanbieding van het KiM-rapport De Mobiliteitsbalans 2008: congestie in perspectief d.d. 23 juni 2008 (31 305, nr. 41);**
 - 13. brief houdende de eindrapportage evaluatie 80 km-zones d.d. 23 juni 2008 (31 200-XII, nr. 87);**
 - 14. brief inzake de uitkomst van de bestuurlijke overleggen MIRT voorjaar 2008 d.d. 24 juni 2008 (31 200-A, nr. 85);**
 - 15. brief over de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, d.d. 24 juni 2008 (28 196, nr. 6);**
 - 16. brief houdende het rapport van het onderzoek naar de oorzaken van de oorspronkelijke vertraging van de opening van de tunnels in de A73 (31 200-A, nr. 74).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Koopmans** (CDA) merkt op dat de laatste brieven net als de vorige keer pas twee dagen voor het overleg zijn gekomen. Dat heeft tot gevolg dat een volksvertegenwoordiger met één persoonlijke medewerker in twee dagen nog twaalf provincies moet consulteren. Kan de minister ervoor zorgen dat dit niet meer gebeurt? Het is van groot belang dat in het overleg tussen provincies, regio's en departementen over verschillende projecten meer aandacht wordt besteed aan het ruimtelijke aspect. Verder lijkt het erop dat projecten snel duurder worden en dat de regio's allerlei extra organisatiekosten moeten betalen. Bij de A15 en de N18 zijn de regio's bereid om mee te werken aan aanpassingen van rijkswegen en bij te dragen aan de financiering. De rapporten van de commissie-Elverding en de commissie-Ruding hebben betrekking het behalen van tijdswinst en het verwerven van meer financiële middelen, ook van buitenaf, voor infrastructuur. Kan worden overwogen om de aanbevelingen van deze commissies op te volgen bij de A67 en de A1, als een soort pilotprojecten? Bij de ontwikkeling van de binnenstad van Utrecht wordt veel aandacht besteed aan de ruimte. De minister heeft een preverkenning aangekondigd van de verbinding Almere-Utrecht, waarbij een volwaardige verkenning volgt wanneer de noodzaak is aangetoond. Als er 60 000 woningen bijkomen in Almere, moet niet alleen aandacht worden besteed aan de verbinding met Amsterdam, maar ook aan die met Utrecht. De regio is niet bereid om te bouwen zolang er bij de as Leiden-Katwijk nog geen infrastructuur is gerealiseerd, zoals de Rijnlandroute. De doorzettingsmacht van de provincie bij de RijnGouwelijn moet worden gesteund, omdat dit probleem lang genoeg heeft geduurd. De regio is van mening dat een groot deel van de opbrengst van de grondverkoop moet worden besteed aan de ontwikkeling van dit gebied, zodat het ministerie van Financiën erbij betrokken is. Tot welke resultaten hebben de gesprekken over een gezamenlijke aanpak geleid? Uit brieven van bewonersgroepen blijkt dat er veel geluidsoverlast is bij de A44-brug over de Oude Rijn. Rijkswaterstaat heeft hierover een rapport opgesteld dat met de bewoners zou worden besproken. Kan de minister ervoor zorgen dat dit alsnog gebeurt? Het is goed om de Zuidplaspolder onder het MIRT te brengen. Kan ervoor worden gezorgd dat de procedures rond de FES-gelden niet tot vertraging leiden? De heer Koopmans heeft er bij een regionaal overleg over de N57 op gewezen dat, als het Rijk wat doet, de regio ook wat moet betalen. De gemeenteraad van Veere en provinciale staten van Zeeland hebben zich inmiddels hierover uitgesproken. Kan in de begroting voor 2009 al een akkoord worden vermeld? In het MIRT stond dat de A74 voor de Floriade open zou gaan, maar in de voorliggende brief staat slechts dat men daarvoor zijn uiterste best doet. Zit daar licht tussen? Het is goed dat de minister een spoedwet voorbe-

reidt. Het is buitengewoon teleurstellend dat de tunnels van de A73 volgens de laatste berichten al 250 keer afgesloten zijn geweest. Wanneer worden zij definitief opengesteld? Kan de minister bevorderen dat de verbreding van de A2 in Zuid-Limburg al in 2016 gereed zal zijn? Kan de minister 18 mln. extra beschikbaar stellen voor maatregelen om de verkeersveiligheid bij de N18 te bevorderen?

Er moet op korte termijn een keuze worden gemaakt tussen twee mogelijke varianten bij de N35. Het effect op bereikbaarheid en veiligheid is averechts als een deel om budgettaire redenen bij het oude wordt gelaten. De geraamde kosten zijn 65 mln., met een marge van 25%, maar het beschikbare budget bedraagt slechts 46 mln. Kiest de minister voor een integrale aanpak?

De gemeente en de regio zijn bereid om geld beschikbaar te stellen voor het station in Nijverdal, waarvoor nog een paar miljoen nodig is. Kan de minister dat beschikbaar stellen? Het projectvoorstel over een spoorse doorsnijding in Heerlen is vorig jaar uitgeloot, maar komt wel in aanmerking bij de tweede tranche. Kan de minister toezeggen dat de BIRK-toekenning (Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit) voor Heerlen wordt gehandhaafd, zodat deze daarop kan aansluiten?

Minister Peijs heeft indertijd 120 mln. toegezegd voor een ongelijkvloerse kruising tussen de Hoofdstraat en de spoorlijn bij het station Driebergen-Zeist. De provincie en de beide gemeentebesturen geven echter de voorkeur aan verhoging van het spoorbed. Kan de minister daarnaar kijken?

Een bewonersgroep in Renkum heeft een plan laten maken door de universiteit van Wageningen voor de A50. Kan de minister dat plan betrekken bij de ontwikkeling van het tracébesluit? Door de regio zijn vier maatregelen gevraagd: twee voor mensen en twee voor natuur. De maatregelen voor de natuur kunnen wel worden gefinancierd uit rijksmiddelen, maar dit geldt niet voor maatregelen voor mensen, zoals geluidswallen. Moet niet meer aandacht worden besteed aan bescherming van mensen dan van de natuur? Kan hierover contact worden opgenomen met de actiegroep?

Doordat er nog een tekort is van 9 mln. voor een fly-over in de N201 bij de veiling in Aalsmeer, kan een bedrag van 685 mln. niet worden uitgegeven. Kan de minister hierop ingaan? In dit overleg zou nog worden teruggekomen op de keersluis bij Zwartsluis, waarover een motie is aangehouden. Kunnen hierover brieven worden toegezonden aan de Kamer?

Mevrouw **Roefs** (PvdA) constateert dat de toenemende files de automobilist veel tijd kosten, maar dat «Anders Betalen voor Mobiliteit» volgens de Mobiliteitsbalans 2008 van het Kennisinstituut voor het Mobiliteitsbeleid (KiM) een waardevol instrument kan zijn bij het verminderen van de files. Volgens dit rapport blijken de bestaande instrumenten te werken.

Wanneer worden nieuwe instrumenten zoals dynamisch verkeersmanagement ingevoerd? Mobiliteitsmanagement moet bij grootschalige wegwerkzaamheden worden ingezet als pakket van maatregelen. Op de A16 is in de zomer is veel hinder op de weg voorzien. Welke maatregelen worden daarbij genomen?

De doelstelling om met het MIRT samenhang aan te brengen in de projecten die in de verslagen van de landsdelige overleggen worden opgesomd, is nog niet geheel bereikt. Er wordt veel aandacht besteed aan wegen, maar weinig aan integrale gebiedsontwikkeling en duurzaamheid. Hoe wordt het spelregelkader van het MIRT vormgegeven?

Vorig jaar is geconstateerd dat er een achterstand is van honderden miljoenen bij aanleg en onderhoud van het spoor. Wordt deze achterstand dit jaar ingelopen? Binnenkort komt de tussenstand van het project Randstad Urgent. Wordt de Kamer bijtijds geïnformeerd als zich problemen voordoen? Kan de minister ingaan op de vraag of er extra geld beschikbaar is voor de mobiliteitsaanpak? Wanneer verschijnt het rapport van de commissie-Noordanus over de herstructurering van bedrijfsterreinen?

Soms zitten projecten op elkaar te wachten. In Amsterdam/Almere bestaat bijvoorbeeld onzekerheid over de peilverhoging van het IJmeer. Kan de staatssecretaris van VW daar zo snel mogelijk duidelijkheid over geven? Tegen de wens van de gemeente Den Haag in is het deelproject Scheveningen-haven niet geselecteerd. Is dit om inhoudelijke of om financiële redenen? De minister heeft een politieke beslissing genomen over de A4, maar er is nog grote onduidelijkheid over de aanpak. Is de tunnelveiligheid bij het Kethelplein gewaarborgd?

In het najaar wordt bezien of de as Leiden-Katwijk in Randstad Urgent moet worden opgenomen. Wat is daar eigenlijk het voordeel van? Bij de samenwerkingsagenda voor de Zuidvleugel wordt een tekort gemeld van 19 mln. bij het station Bleiswijk/Zoetermeer (BleiZo). Zijn er voorzieningen om dit soort tegenvallers op te vangen? Welke problemen zijn er ontstaan bij het project «Mooi en vitaal Delfland»? Er is een top vijf van uitvoeringsprojecten die moeizaam op gang komen. Wat is de oorzaak van deze vertragingen? Er is grote onrust ontstaan over de N61 in Zeeland. Er zijn twee projecten voor spoorse doorsnijdingen in Limburg aangewezen voor subsidie in het kader van het BIRK. Betekent dit dat het aanwijzen van projecten is afgerond? Zo ja, zit Tilburg erbij?

Bij de netwerkanalyses en de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Wegen (LMCA) voor de A1 zijn vrachtwagens op uiteenlopende manieren geteld. In het overleg met Brabant heeft de minister gezegd dat het aantal vrachtwagens te laag is ingeschat. Daarmee wordt erkend dat bij de A1 bij Apeldoorn en bij de A67 grote problemen worden ervaren. Wat voor consequenties heeft dit voor de aanpak?

Is over de N18 al een besluit genomen of is het nog mogelijk om te kiezen voor de nul-plusvariant? Bij de N35 gaat de provincie onderzoeken of het mogelijk is om de uitvoering op zich te nemen. Als dat voordelen heeft, waarom gebeurt dat dan niet vaker? De suggestie om de A15 als MIRT-pilot te behandelen werd niet als een goed idee beschouwd, maar hoe denkt de minister over de suggestie om er een Elverdingpilot van te maken? Kan de minister ervoor zorgen dat het tekort van 4 mln. voor station Nijverdal wordt aangevuld? Het schijnt dat de minister om zeven uur bekend zal maken of de tunnels in de A73 bij Swalmen voortaan open blijven. Kan hij dat niet eerder doen? De door Rijkswaterstaat beloofde flankerende maatregelen worden bij Roermond niet erg ruimhartig uitgevoerd. Kan de minister bevestigen dat een deel van de problemen bij de tunnels wordt veroorzaakt doordat in de Wet tunnelveiligheid niet de zinsnede «tenzij het heel grote problemen oplevert als je hieraan wilt voldoen» is opgenomen?

De heer **Roemer** (SP) is van mening dat het bitumenkartel, dat veel geld kost, onvoldoende wordt aangepakt. De rechtsgang wordt gehinderd doordat de Europese Commissie de boetebeschikkingen niet beschikbaar stelt. Midden jaren negentig bleek al dat bitumen in Nederland duurder was dan in Duitsland, maar dit werd slechts op het niveau van het lijnmanagement onderzocht. Dit kon niet hard worden gemaakt, maar ook niet worden ontkracht. Kan hiernaar onafhankelijk onderzoek worden gedaan, los van het ministerie? Rijkswaterstaat ging ervan uit dat door aanbesteding en uitbesteding op de markt vanzelf een goede prijs tot stand komt, maar dat bleek naïef. Heeft men hiervan geleerd of heerst deze cultuur nog steeds?

In het overleg met Brabant over de treinverbinding met Roosendaal is duidelijk geworden dat de NMBS deze moet verzorgen. Zolang er geen goed alternatief is, moet niet worden getornd aan de huidige verbinding. Er zijn forse tekorten en capaciteitsproblemen bij de fietsenstallingen op de stations. Volgens de staatssecretaris van VW worden er plannen gemaakt voor uitbreiding van de capaciteit, waarbij cofinanciering het uitgangspunt is. Wordt rekening gehouden met de mogelijkheid dat dit niet lukt?

De minister streeft ernaar om de A74 vóór de Floriade te openen, maar het risico bestaat dat deze snelle werkwijze ten koste gaat van de kwaliteit van de besluitvorming. Kan niet worden overwogen om in te zetten op een autoluwe Floriade met alternatieve vormen van vervoer? Wat houdt de *lex specialis* in die voor deze weg wordt voorbereid?

Het is duidelijk dat de 80 km-zones nodig zijn bij plaatsen waar een lucht-kwaliteitsprobleem bestaat. Bij de evaluatie is gebleken dat door deze zones de congestie wordt bevorderd bij het Kleinpolderplein en het Prins Clausplein, waar volgens de minister sprake is van een complexe weef-situatie. Bij het Prins Clausplein ontstaan problemen voor verkeer uit Utrecht dat via de verkeersstroom vanuit Amsterdam wil afslaan naar Voorburg. Wanneer mensen minder hard rijden, zitten de auto's dichter op elkaar. Dat leidt tot filevorming omdat men er niet tussen kan komen en moet remmen. Dit probleem kan worden opgelost door een andere inrich-ting van de weg; met een bypass of een dive under. Is de start van de 80 km-zone bij het Kleinpolderplein wel op de juiste plaats gesitueerd? Het verkeer moet net na een bocht remmen bij een invoegstrook waar men moet weven. De brief van de minister over variabele snelheden roept de vraag op of hij nog begaan is met verbetering van de luchtkwaliteit. In april vond een spoeddebat plaats en kon men niet wachten op de meibrief over het convenant, maar die is er nog steeds niet.

Er zijn de afgelopen jaren minstens tien opdrachten geweest aan ingenieursbureaus om onderzoek te doen naar de verkeersintensiteit bij de A4-Midden Delfland, waardoor forse problemen ontstaan in de regio. De minister heeft toegezegd een besluit te nemen en er is een mislei-dende brief naar toekomstige bewoners gestuurd. Het is niet waarschijn-lijk dat uit een nieuwe studie in 2009 ineens blijkt dat dit de beste aanpak is. Was het rapport uit mei 2003 niet voldoende om deze variant af te wijzen? Hoeveel onderzoeksbureaus zijn er al mee bezig geweest en wat heeft dat in totaal gekost?

Er is veel onrust ontstaan door het gerucht dat er mogelijk een tunnel wordt aangelegd tussen Den Helder en Texel. De schriftelijke vragen die de heer Roemer vier weken geleden heeft gesteld, zijn nog steeds niet beantwoord. De tunnel onder de Westerschelde kost het Rijk eenmalig 770 mln. en een jaarlijks bijdrage van 48,2 mln. Door deze tunnel rijden 15 000 motorvoertuigen per dag, terwijl op de tien drukste dagen van het jaar 5000 mensen naar Texel reizen. In de planologische kernbeslissing (PKB) worden al maatregelen voorgesteld voor de verkeersproblemen in Den Helder. Deze gemeente wil de tunnelmogelijkheid verder onder-zoeken en heeft hiervoor zelfs een lobbyist in Den Haag aangesteld. Kan de minister toezeggen dat hij geen geld beschikbaar stelt voor dit onzalige idee?

De provincie Zuid-Holland wil de Rijnlandroute en de onrendabele en ondemocratische RijnGouwelijn-West in het MIRT opnemen. Dat biedt de minister van VW de kans om in navolging van de watergeuzen en prins Willem van Oranje Leiden opnieuw te ontzetten door het provinciale juk af te nemen, geen geld te besteden aan de Rijnlandroute en de in het refe-rendum geuite voorkeur van de Leidenaren om geen tram door Leiden te laten rijden te respecteren.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie) is verheugd dat het aantal openbaarvervoerprojecten toeneemt. De toezeg-gingen over wegen zijn concreter, maar in het najaar zullen wellicht meer resultaten worden geboekt voor het openbaar vervoer. Het komt vaak voor dat het ministerie een bijdrage toezegt voor een project van een gemeente of regio en het vervolgens lang duurt voordat deze bijdrage wordt verstrekt. In de tussentijd ontstaan kostenverhogingen door discus-sies of het bijstellen van berekeningen, zodat de rijksbijdrage moet worden verhoogd. De kortere procedures die door de commissie-Elverding zijn voorgesteld, kunnen hiervoor een oplossing bieden. Kan bij

kleinere projecten worden gewerkt met lumpsumbedragen, met een verantwoording achteraf? Het is moeilijk te beoordelen hoe bepaalde afspraken, zoals toezeggingen over het starten van planstudies en het aanvullen van tekorten, moeten worden gewaardeerd, omdat er geen duidelijke relatie is met LMCA's en eerdere besluiten. Kan de minister hierop ingaan in de MIRT-brieven? Over een jaar komen er nieuwe LMCA's. Wanneer ontvangt de Kamer een plan van aanpak, zodat zij over de uitgangspunten kan spreken?

Wat is de reikwijdte van de nieuwe MIRT-verkenning van de verbindingen tussen Rotterdam en Antwerpen? Het goederenspoor tussen Rotterdam en België (RoBel) staat al enige tijd in de wachtrij voor het MIRT, maar een integrale aanpak van spoor en weg zou wellicht een goedkopere oplossing vormen. Er is nog steeds geen overeenstemming met België over de verbinding met Roosendaal. Wat is de planning? Wordt bij de MIRT-verkenning voor Haaglanden ook gekeken naar het ov? Kan worden gegarandeerd dat de spoorcapaciteit rond Den Bosch tijdig op orde is in het kader van de toekomstvastе opties voor de tweede fase Herstelplan Spoor? Overeenstemming over de vaarweg tussen Harlingen en Kornwerderzand door het weghalen van de drempel in de Boontjes lijkt binnen bereik te zijn, omdat de regio bereid is tot een substantiële bijdrage. Tussen Utrecht en Arnhem zou geleidelijk een Deltalijn gerealiseerd moeten worden. De provincie Gelderland vraagt om een meer gebiedsgerichte aanpak bij deze corridor. Er zijn verschillende ingrepen nodig langs deze spoorlijn en bij verschillende stations en overwegen. Deze moeten toekomstvast zijn. Wordt dit niet onnodig duur of zelfs onmogelijk als wordt gestreefd naar hoge snelheden? Door de verplaatsing van station Nijverdal wordt winst geboekt voor ruimte en infrastructuur. De regio is bereid om hieraan 10,5 mln. bij te dragen. Is de minister van VV bereid om het laatste gedeelte van 4 mln. bij te dragen?

Er lijkt gekozen te worden voor een nieuw tracé voor de N18, maar de regio geeft de voorkeur aan korte omleggingen die gunstig zijn voor verkeersafwikkeling, landschap en natuur. Er zijn nu al tekorten die moeten worden opgelost. Een integrale oplossing binnen het budget zou beter zijn dan een nieuwe weg voor het halve traject.

Bij de A4 is een nieuwe variant ontwikkeld: «A4 met vaart», met een tunnel en daarboven een vaart, die even duur is als de variant voor integrale ontwikkeling Delft-Schiedam (IODS) met een open verdiepte ligging. Deze variant lijkt binnen het budget mogelijk te zijn en is beter inpasbaar in het kwetsbare Midden-Delfland. Wordt deze mogelijkheid betrokken bij het lopende onderzoek?

In de planning moet er rekening mee worden gehouden dat veel projecten op de as Amsterdam-Almere met elkaar samenhangen. Komt hiervoor een integraal afsprakenkader? Worden deze projecten Elverdingproof door belangenorganisaties er in een vroeg stadium bij te betrekken? De preverkenning voor Almere en het Gooi is ook van belang voor OV SAAL. Wordt bij het kiezen van de modaliteit ook gekeken naar het doortrekken van de centrale vervoeras bij Almere naar Huizen/Utrecht of naar Amersfoort? Wordt hiermee rekening gehouden in de planstudie? Er zijn afspraken gemaakt over een station Lelystad-Zuid. Is de minister ook bereid om onderzoek te doen naar een station Lelystad-Noord? Dat zou forse tijd-winst kunnen opleveren voor reizigers uit de Noordoostpolder. Als experiment kan een tijdelijk station worden neergezet, zoals de minister van plan is bij de wegwerkzaamheden bij de A7. In de pakketstudie Utrecht staat niets over het openbaar vervoer. Er zou sprake zijn van een integrale aanpak van alle modaliteiten, maar maakt het ov er wel deel van uit? Het streven is om bij de Zaanlijn te komen tot zes intercity's en zes sprinters. Kan worden onderzocht of dit ook bij andere corridors mogelijk is als een hogere marktverwachting kan worden onderbouwd? De minister zou binnen zes maanden uitspraak doen over een motie van de ChristenUnie

over het station Schiedam-Kethel. Kan de minister toezeggen dat dit station er snel komt?

De regio is er inmiddels van overtuigd dat door het bouwen van een spoorlijn tussen Utrecht en Breda of het anticiperen daarop geen vertraging bij de A27 hoeft te ontstaan, zoals de minister vreest. Het wachten is op de audit van het ministerie. Voorkomen moet worden dat besparingen op open afritten leiden tot onnodig dure latere ingrepen voor de spoorlijn. In het rapport van BAM wordt geen rekening gehouden met besparingen door tegelijkertijd een onderbouw voor weg en spoor aan te leggen, terwijl dat de grootste kostenpost is. Wat is de reactie van de minister op het artikel van Caspar Pompe van Rijkswaterstaat in Cobouw over een integrale aanpak met publiek-private samenwerking (pps) bij de A27? Leidt het tot procedurele vertraging als in het najaar wordt besloten tot integrale pps? In het juridische rapport van de initiatiefnemers staat dat de spoorlijn in de huidige procedure kan worden ingevoegd, omdat deze niet tracéwetplichtig is. Kan de minister hierop schriftelijk reageren bij de audit?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) constateert dat de Mobiliteitsbalans van het KiM alleen betrekking heeft op auto's. Waarom wordt niet geprobeerd om iets te maken wat vergelijkbaar is met de natuurbalans of de milieubalans van het Planbureau voor de Leefomgeving? De minister houdt zich voornamelijk bezig met autoverkeer en asfalt. Hij heeft de ambitie om het snelwegennet tot 2020 met 25% uit te breiden, terwijl er 4,5 mld. voor treinvervoer bij elkaar wordt gesprokkeld en wordt bezuinigd op het stads- en streekvervoer. Door het openbaar vervoer te verbeteren, kunnen de files ook afnemen. De kosten van files zijn 3 mld., maar de kosten van luchtverontreiniging bedragen volgens het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) 8 mld.

De Kamer heeft heel vaak gevraagd naar het rapport over de 80 km-zones. Dit is dit pas onlangs toegezonden, terwijl het dateert van september 2007. Zat de minister er zo mee in zijn maag? In de brief staat: «Uit de eindrapportage blijkt dat het succes van de 80 km-zone voor zowel de luchtkwaliteit als de doorstroming van het verkeer zeer afhankelijk is van de locatie en de specifieke omstandigheden.» Dit geldt tot op zekere hoogte voor de doorstroming, maar de luchtkwaliteit is op alle trajecten sterk verbeterd: een vermindering van NO_x met 20% tot 30%, van fijnstof met 10% en van geluid met 1 dB. Zelfs op plaatsen waar de doorstroming slechter is geworden en de files zijn toegenomen, is de luchtkwaliteit verbeterd. Waarom heeft de minister dat niet ruiterlijk erkend?

De problemen met de doorstroming op twee trajecten worden vooral veroorzaakt door de inrichting van de weg en het gedrag van de automobilisten, die snel rechts gaan rijden, omdat zij anders worden weggedrukt door mensen die zich niet aan de maximumsnelheid houden. De bumperklevers worden beloond met het voorstel voor dynamische snelheden. Houdt dit in dat de snelheid 80 km wordt als men niet harder kan, en dat men harder mag rijden als de weg vrij is? Is de minister van plan om een experimenteerwet te maken? Een hogere snelheid leidt altijd tot een slechtere luchtkwaliteit, dus het wordt moeilijk om aan te tonen dat de luchtkwaliteit beter wordt met dynamische snelheden. Bewoners zouden naar de bestuursrechter moeten kunnen stappen om aanvullende maatregelen af te dwingen, zoals het afsluiten van een rijstrook, als de normen worden overschreden. Een maximumsnelheid van 80 km op de ringwegen rond de grote steden is beter voor de gezondheid en in het algemeen ook voor de doorstroming. In Duitsland is voor de snelwegen door de grote steden 's nachts een maximumsnelheid van 80 of 100 km vastgesteld, omdat rekening wordt gehouden met de bewoners die slapen. In Nederland wordt de discussie gevoerd vanuit het perspectief van de automobilist.

Wat is de stand van zaken bij de besluitvorming over de inpassing van de snelwegen rond Amsterdam in het kader van Randstad Urgent, met name bij Diemen, Ouderkerk en Duivendrecht? Is er 200 mln. of 300 mln. beschikbaar voor geluidsschermen? Over de A4-Zuid is veel onrust ontstaan, omdat er een snelweg dreigt te komen door het nationale landschap de Hoeksche Waard tussen Hoogvliet en Klaaswaal waar 15 000 tot 25 000 vrachtwagens per dag langskomen. In de brief aan de bewoners over de A4 wordt gesuggereerd dat er een keuze is tussen de A4 en de A13/A16, maar de minister van VW is van plan om het allebei te doen. Hij noemt als argument dat de aanleg van de A4 sneller te realiseren is. Dat is wel grappig na veertig jaar.

De heer Duyvendak is van mening dat de RijnGouwelijn moet worden aangelegd door Leiden, maar dan wel over een tracé waarvoor draagvlak is. Deze sneltram zou moeten worden doorgetrokken naar Katwijk in plaats van de Rijnlandroute. De Randstedelijke Rekenkamer komt tot de conclusie dat nut en noodzaak van de Rijnlandroute niet zijn aangetoond in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) die door de provincie is opgesteld. Er zijn ook plannen om in Nijmegen een tramlijn van Zuid naar Noord aan te leggen. Wat is de reactie van het kabinet hierop? Zijn er mogelijkheden voor financiering? Er worden plannen ontwikkeld om de A15 tussen Arnhem en Nijmegen door het Rijnstrangengebied door te trekken, terwijl daar voor de Betuwelijn een tunnel is aangelegd. Streeft de minister naar een gebiedsvisie op ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur, zoals door de regio wordt gevraagd? De heer Duyvendak stemt in met het voorstel voor de spoorlijn tussen Utrecht en Breda. Hij is van mening dat deze in plaats van verbreding van de A27 moet komen en dat de financiering dan ook makkelijker wordt.

De heer **De Krom** (VVD) merkt op dat de Mobiliteitsbalans 2008 een dramatisch beeld schetst namelijk dat de files in 2007 7% meer reistijd kostten en dat er 10% meer economische schade was dan in 2006. Het verlies aan reistijd groeit zelfs sneller dan het verkeersvolume. De Randstad staat er buitengewoon slecht voor in vergelijking met andere Europese regio's, zoals de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied. Als het zo door gaat, is er in 2020 geen spits meer, maar schuif je gewoon aan in de file van de vorige dag. Het aanleggen en verbreden van wegen helpt wel, maar gebeurt te weinig. Ondanks de mooie woorden en beloftes van de minister is een trendbreuk nog niet in zicht.

Bij 40 van de 54 tracéwetplichtige trajecten is een vertraging opgetreden van gemiddeld 12 maanden. Bij 27 projecten komt dit door de luchtkwaliteit. Volgend jaar wordt verwacht dat de vertraagde projecten kunnen worden versneld door het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Er is veel discussie over de afbakening van het gebied waar de luchtkwaliteit moet worden gemeten. Volgens sommigen moet het effect tot Rotterdam worden uitgerekend, als je iets doet in Maastricht. Een van de redenen voor de Raad van State om het besluit over de A4 bij Leiderdorp te vernietigen was onvoldoende onderzoek omdat het gebied niet ruim genoeg was bemeten. Dat oordeel was afgeleid van een ministeriële regeling van VROM die de Kamer niet heeft gezien. De Kamer zou ook moeten weten welke criteria het expertteam hanteert.

Het effect van 80 km-zones op de geluidsbelasting is gering, terwijl de doorstroming bij Den Haag en Rotterdam sterk is afgenomen. Het effect op de luchtkwaliteit is onder andere afhankelijk van de locatie en de weersgesteldheid. Op de Noordbaan bij Rotterdam is het verschil door de 80 km-zone 8% fijnstof en op de A12 bij Voorburg 9%. 50% van fijnstof in de lucht is natuurlijke fijnstof, 35% waait over de grenzen, de rest kan men zelf beïnvloeden en een deel daarvan is afkomstig van het verkeer. Als je daarvan 8% à 9% neemt, is het minder dan een honderdste procent. Als die afname wordt gepresenteerd als een afname van de totale hoeveel-

heid fijnstof, ontstaat een heel ander beeld. De heer De Krom stemt in met het voorstel voor flexibele snelheden om de doorstroming te bevorderen en de luchtkwaliteit zo nodig te verbeteren, maar merkt op dat er geen reden is om de bestaande 80 km-zones niet onmiddellijk af te schaffen als het op deze manier kan. Er moeten geen nieuwe 80 km-zones meer worden ingesteld, ook niet tijdelijk, omdat dat niet meer teruggedraaid kan worden.

Bij welke projecten is de minister van plan om de doorzettingsmacht te gebruiken die hij heeft op grond van de Wet ruimtelijke ordening en de Tracéwet? De minister bereidt vanwege de Floriade een lex specialis voor bij de A74, maar er moeten meer trajecten worden versneld dan alleen degene die in Limburg liggen of waar een Floriade is. Vanaf het najaar moeten alle projecten bovendien Elverding- en Rudingproof zijn.

De heer De Krom complimenteert het kabinet met de verslaglegging over de landsdelige overleggen. Hij heeft geen bezwaar tegen langere en zwaardere vrachtwagens (LZV's) op bepaalde trajecten. Wanneer worden deze ingevoerd? Het Trekvliettracé, dat van groot belang is voor de regio Den Haag, kan als planstudie in het MIRT worden opgenomen als aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Is inmiddels aan deze voorwaarden voldaan, zodat de financiering in beginsel rond is? Waarop wordt nog gewacht bij het traject A4 Midden-Delfland? In de Delftse Post stond een zware beschuldiging dat het ministerie onjuiste en onvolledige informatie over de A4 heeft verstrekt aan de omwonenden en de Kamer. Kan de minister deze beschuldiging ontkrachten?

Bij de gesprekken over de ruimtelijke ontwikkeling van Rotterdam heeft de minister zich positief opgesteld wat betreft de tweede oeververbinding die de status van MIRT-verkenning heeft gekregen. Met de planstudie moet niet worden gewacht tot 2012, gezien de kritieke situatie rond Rotterdam. Wordt de N61 in 2012 opgeleverd? Hoe staat het met de N58? Alle hoofdtransportassen in Nederland moeten structureel worden verbreed, want het toevoegen van enkele in- of uitvoegstroken is ontoereikend. Waarom is niet besloten tot verbreding van de A2 tussen Leenderheide en Weert van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken? Waar komt de financiering voor de N69 vandaan?

De tunnels van de A73 zijn voorlopig nog elk weekend gesloten. Wanneer is de definitieve openstelling? De departementale auditdienst komt in juli met een rapport over de oorzaken van de vertraging. Wordt daarbij ook ingegaan op het bestuurlijke proces sinds september vorig jaar? Volgens de regio heeft Rijkswaterstaat toezeggingen gedaan die niet zijn nagekomen.

Bij de begrotingsbehandeling heeft de heer De Krom al een voorstel gedaan voor een rijksbijdrage van 18 mln. voor de N18 en voor aanvullende financiering bij de N35. De discussie over de planstudie voor de A1 wordt in het najaar afgerond. De verkeersproblemen tussen Arnhem en Nijmegen zijn sterk toegenomen, net als in Brabant. Kan de minister ingaan op de passage in verslag van het landsdelig overleg over het doortrekken van de A15? Hierover bestaat overeenstemming in de provincie Gelderland. Is het nodig om een extra afslag aan te leggen als het nationaal historisch museum in Arnhem wordt gevestigd? Wordt de N23 tussen Alkmaar en Zwolle in het volgende MIRT opgenomen? Aan de westkant van Utrecht is een afslag weggehaald, zodat je eerst een heel eind van de A12 naar de A2 moet en weer terug, voordat je Utrecht in kan. Kan de minister ervoor zorgen dat er weer een afslag komt naar Utrecht-West en dat de noordring een volwaardige snelweg wordt met 120 km/u? Voor de verplaatsing van het station Hellendoorn is 12,5 mln. nodig, waaraan de regio 8 mln. bijdraagt. Het Rijk heeft een bijdrage van 2 mln. toegezegd. Kan de minister toezeggen dat hij de overige 2 mln. zal financieren?

De heer **Madlener** (PVV) twijfelt aan de geloofwaardigheid van de minister van VW, omdat hij nu halverwege zijn termijn is en de files ondanks zijn grote woorden niet af-, maar toenemen. Een van de doelstellingen in het regeerakkoord is 5% meer reizigers in het openbaar vervoer. Hieraan wordt bijna net zoveel geld van de rijksoverheid besteed als aan autowegen, terwijl de auto acht keer zoveel vervoerswaarde heeft. De wegenbelasting stijgt terwijl het treinkaartje niet duurder wordt. Ontkoppeling is cruciaal voor het aanleggen van meer wegen en wegverbreding, maar de commissie-Elverding heeft daar niet voor gepleit. De minister zet in op rekeningrijden, maar het is asociaal om mensen uit de auto te jagen, terwijl zij daarvan afhankelijk zijn.

In de Infrastructuurmonitor van het Economisch Instituut voor de Bouwnijverheid wordt het tekort voor tijdige uitvoering van de planstudieprojecten in de periode van 2008–2012 geraamd op 1,9 mld.; 22% van wat nodig is voor deze projecten. Dit zou ten dele worden veroorzaakt door nog niet toegewezen FES-middelen. Bij projecten voor het hoofdwegennet en voor hoofdvaarwegen en waterbeheer is het tekort circa 30%. Volgens deze monitor zijn 18 planstudies en 17 realisatieprojecten, dus in totaal 35 MIRT-projecten vertraagd. Vooral bij wegenprojecten nemen de vertragingen toe. Positief is dat 11 infrastructuurprojecten in het MIRT naar een volgende fase zijn doorgestroomd.

Na de invoering van de 80 km-zone in Rotterdam is dat gedeelte van de A13 bij het Kleinpolderplein in de file top 50 gestegen van een veertigste plaats naar de top tien en is ook een terugslagfile bij de aanvoerwegen ontstaan. De metingen van de luchtkwaliteit lopen sterk uiteen. In vakantietijd, toen er weinig auto's reden, werd een verbetering geconstateerd met 5%. Dat is een heel marginale verbetering ten opzichte van de achtergrondverontreiniging in de lucht. Het levert niet veel op, terwijl het heel veel kost voor de mainport Rotterdam, omdat alle vrachtauto's naar het achterland van Europa vast komen te staan. De transportsector heeft het toch al moeilijk door de accijnsverhogingen. Als de Tweede Maasvlakte er is, wordt het alleen maar erger. Het schijnt dat een 80 km-zone heel snel kan worden ingevoerd, maar dat voor het afschaffen ervan een wetswijziging nodig is, dus dat duurt heel lang. Hoe kunnen de flexibele snelheden dan worden ingevoerd?

Het is van belang om ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur in het MIRT te koppelen, maar dit biedt nog slechts een opsomming van projecten. Er worden ruimtelijke keuzes gemaakt die niet logisch zijn. Er wordt nog steeds gestreefd naar verstedelijking in plaats van te bevorderen dat mensen in dorpen gaan wonen. Een van de doelstellingen van het kabinet is dat 25% tot 30% van de mensen zelf een woning kan bouwen in 2010, maar dan moet er wel ruimte voor zijn. De jongeren trekken weg uit Zeeland, omdat je niet naar je werk kunt komen als je daar woont. De ontsluiting van Voorne-Putten is zeer slecht. Op de N57 tussen de Vinex-locatie Hellevoetsluis en Europoort staan regelmatig files. De minister heeft toegezegd om dat te onderzoeken, maar dat is tot op heden niet gebeurd. Het wonen in het Groene Hart wordt tegengegaan, terwijl veel mensen die in de buurt werken, daar willen wonen. De Hoeksche Waard is een goed ontsloten gebied met straks twee snelwegen. Daar zou men heel goed kunnen gaan wonen. Gegeven de hoge huizenprijzen in de Randstad kan men beter in Zeeland of in Friesland gaan wonen.

In het overzicht van MIRT-projecten valt op dat enkele tracébesluiten vertraagd zijn, maar dat de oplevering niet is verschoven. Het project A2 Holendrecht-Oude Rijn is bijvoorbeeld verschoven van 2008 naar 2009, maar de oplevering is niet vertraagd. Was de planning eerst verkeerd of heeft er een versnelling plaatsgevonden?

Onlangs is bekend geworden dat de oostelijke rijbaan van de A16 bij de Van Brienenoordweg in de richting Rotterdam zes dagen wordt afgesloten. Het is ondoenlijk om deze hoofdweg af te sluiten. Waarom gebeurt dat niet twee keer voor de helft?

De aanbesteding van de A4 bij Steenberg, die een belangrijke ontsluiting vormt, is vanwege de hoge kosten opgeschort. Nemen de bouwkosten niet toe naarmate je langer wacht?

Antwoord van de bewindslieden

De **minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** merkt op dat het ruimtelijke aspect een steeds sterkere rol krijgt in het overleg met de regio's over de infrastructuur. Er zijn een aantal integrale gebiedsgerichte verkenningen opgezet in lijn met de gedachtevorming rond het nieuwe spelregelkader van het MIRT, zoals in de regio Rotterdam-Antwerpen. Daarbij wordt gewerkt op grond van de aanbevelingen van de commissie-Elverding en niet alleen gekeken naar de wegen en het spoor, maar ook naar andere ruimtelijk-economisch relevante projecten zoals bedrijventerrein(en), woningbouw, recreatie en groenontwikkeling. De Kamer ontvangt in het najaar het plan van aanpak voor de verkenning Rotterdam-Antwerpen.

Bij een brede integrale verkenning gaat het om een combinatie van functies die varieert per project, zoals woningbouw, infrastructuur, natuur, milieuaspecten, bedrijventerreinen of waterberging. Bij de locatie Valkenburg in de regio Leiden-Katwijk zijn er bijvoorbeeld verschillende opgaven op het gebied van woningbouw, ontsluiting en infrastructuur die gezamenlijk moeten worden aangepakt. De opgave is om er geen brij van te maken door alles met alles te combineren, maar om de krachten te bundelen waar dat noodzakelijk is. Er moet een gezamenlijke planning zijn, zodat men niet langs elkaar heen werkt, maar samen komt tot ontwerpen en budgetten die op elkaar aansluiten. Als je eerst het ene doet en dan het andere, kom je niet tot een optimale inzet van middelen. Er zijn twee stappen bij het uitwerken van het MIRT-spelregelkader. De eerste stap is om een inventarisatie te maken van de besluitvormingsprocessen bij de ministeries en de financiële spelregels voor op welke manier aan wie wordt uitgekeerd. De Kamer ontvangt hierover op korte termijn nadere informatie. De tweede stap is om deze spelregels op elkaar af te stemmen en te harmoniseren. De minister zegt toe dat de Kamer hierover voor het overleg over het MIRT in december nadere informatie ontvangt.

De minister is samen met wethouder Bosch van Utrecht trekker van het plan voor woningbouw in Utrecht in het kader van Randstad Urgent. De gemeente Utrecht is van plan om de woningbouwopgave grotendeels in de stad te realiseren door inbreiding. Er is een beperkt aantal uitleglocaties. De regio wil een deel van de woningbouwopgave opvangen in Almere. Volgens de planning gaat het om 15 000 woningen. Er moet een integraal ontwerp worden gemaakt met aangepaste voorzieningen voor de bereikbaarheid over de weg en met het openbaar vervoer om de dynamiek te bevorderen. Als je wilt stimuleren dat mensen in de regio Utrecht werken of studeren, terwijl zij elders wonen, moet je zorgen dat de wegen spoorverbinding gereed is voordat zij in die huizen trekken. De Kamer wordt nader geïnformeerd over de voortgang op dit terrein.

De commissie-Noordanus zal in september rapporteren over de bedrijventerreinen. Er is in het regionaal overleg over «Mooi en vitaal Delfland» gesproken over de spanning tussen het verder ontwikkelen van dit gebied voor recreatie en natuur en de verspreide glastuinbouw, die voor een deel kan blijven, maar voor een deel moet worden opgeruimd. Er is nog discussie over de kosten hiervan en van de natuurontwikkeling.

De vrees dat de BIRK-subsidies worden ingetrokken, is ongegrond. Men hoeft zich in Tilburg dus geen zorgen te maken. De minister zegt toe, schriftelijk nadere informatie te geven over de vraag of er afstemmingsproblemen zijn bij de ontwikkeling van de spoorzone in Heerlen, waarvoor zij recent middelen beschikbaar heeft gesteld. De ontwikkeling van de boulevard van Scheveningen is zeer urgent in verband met het project

Zwakke schakels in de Nederlandse kust en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Daarom moest er snel een besluit worden genomen. Bij het selecteren van dit project was er nog geen voorstel over de haven. Dat project is later toegevoegd door de gemeente Den Haag en niet door het Rijk overgenomen.

In het verslag van de regionale overleggen is op pag. 24 te lezen waarom de gebiedsvisie op de A15 bij Arnhem en Nijmegen is afgewezen. Er is wel een startnotitie, maar het heeft nu geen meerwaarde om een aparte gebiedsvisie op doortrekking van de A15 op te nemen als MIRT-pilot. Dan lijkt het of men al toe is aan een integrale afweging, maar er moet eerst nog worden bekeken welk tracé het meest inpasbaar is in het licht van de problematische doorstroming van het verkeer in deze regio. Er zijn nog andere opties, zoals upgradering van het huidige wegennet. In de planstudie wordt ingegaan op verschillende alternatieven, zoals ondertunneld of bovengronds doortrekken. Achteraf is het jammer dat bij de aanleg van de Betuwelijn niet integraal is gekeken naar oplossingen voor dit gebied, bijvoorbeeld bij het Pannerdens Kanaal. Dat heeft ook financiële gevolgen. In het kader van Randstad Urgent vindt een preverkenning plaats van de aanleg van de A4-Zuid welke verder zal worden meegenomen in het kader van de Ruit Rotterdam. Als blijkt dat tot de aanleg wordt besloten, dan zal de landschappelijke inpassing worden meegewogen, maar zo ver is het nog niet.

Er worden experimenten uitgevoerd met dynamisering van de maximumsnelheid. De uitkomst daarvan kan zijn een verhoging of verlaging van de maximumsnelheid. Wanneer uit de evaluatie van de experimenten blijkt dat het milieueffect negatief is, worden de 80 km-zones gehandhaafd, inclusief trajectcontrole. De bedoeling is niet om plotseling iets te veranderen, maar er wordt gekeken naar de gevolgen van dynamisering van de snelheden op bepaalde trajecten voor zowel de bereikbaarheid als het milieu in het licht van het NSL. Het doel is om beter te begrijpen onder welke voorwaarden 80 km-zones zinvol zijn voor deze beide doelstellingen.

Op de website van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit kan worden doorgeklikt naar een saneringstool, waar voor elke gemeente staat vermeld wat de invloed is van de snelheid in kilometers op de luchtverontreiniging, zoals fijnstof. Dat is van groot belang voor het behalen van de NSL-doelstellingen. Met de gemeenten en de betrokken ministeries is een pakket maatregelen vastgesteld voor verbetering van de luchtkwaliteit, zowel binnen de steden als bij de rijkswegen. Dit pakket wordt begin juli in Brussel ingediend om derogatie aan te vragen. Daarbij wordt ook ingegaan op de gebiedsafbakening.

In samenspraak met de provincies wordt gestreefd naar een gecontroleerde ontwikkeling, met ruimte voor woningbouw, open landschap, natuur en recreatie, rekening houdend met de wensen van de consument. In sommige delen van het land is minder behoefte aan woningbouw dan in andere delen. In het Groene Hart zijn de drie betrokken provincies het eens over de migratiesaldo nulbenadering. Zij hebben in een recent overleg laten weten dat hun woningbouwopgave binnen deze randvoorwaarde te realiseren is. Er zullen 35 700 woningen worden gebouwd in het Groene Hart, dus er is wel veel mogelijk. Er hoeven geen grotere aantallen gebouwd te worden, omdat dat elders kan. Voorkomen moet worden dat er een explosie van nieuwbouw plaatsvindt, zodat Nederland van bovenaf gezien één rode vlek wordt. Het beleid van de overheid is erop gericht om te bundelen, de steden kwalitatief te verbeteren en levendiger te maken. Omdat open ruimte schaars is in de Randstad, moet deze zorgvuldig worden gebruikt. Deze opvatting ligt ten grondslag aan Randstadvisie 2040. De Kamer wordt hierover nader geïnformeerd.

De **minister van Verkeer en Waterstaat** zegt toe dat de brieven de volgende keer bijtijds zullen worden verzonden. Het gaat om de voort-

gang bij 135 afspraken en vaak wordt in de laatste weken nog geprobeerd om met de regio tot nadere afspraken te komen. In het hele land worden sinds het voorjaar grote werken uitgevoerd voor beheer, onderhoud en aanleg van wegen. Daarbij wordt geprobeerd om de hinder voor de weggebruiker zo veel mogelijk te verzachten door de werkzaamheden slim te plannen en uit te voeren, door verschillende mobiliteitsmaatregelen en goede communicatie via advertenties en internet. In het eerste kwartaal van 2008 heeft dit ertoe geleid dat de overlast door files bij wegwerkzaamheden beperkt is gebleven. Daardoor is de tevredenheid over de aanpak van Rijkswaterstaat toegenomen van 64% naar 67%.

Bij een aantal aanlegprojecten is vertraging ontstaan door de vernietiging van het tracébesluit A4 Burgerveen-Leiderdorp op grond van de luchtkwaliteit, maar dat was niet onverwacht. Deze negatieve uitspraak heeft de situatie voor alle projecten slechter gemaakt. Er is een NSL-achtig programma nodig om Europa ervan te overtuigen dat de normen voor luchtkwaliteit op macroniveau worden gehaald. Het komt voor dat er zes luchtonderzoeken nodig zijn voor een simpele wegverbreding, omdat de spelregels iedere keer veranderen. De minister heeft er vertrouwen in dat derogatie wordt verleend op grond van het NSL, zodat bij concrete projecten ontkoppeling mogelijk is, zoals is gevraagd in de motie-Roefs/Koopmans. Het is mogelijk dat er vertraging ontstaat, bijvoorbeeld omdat het NSL wordt afgewezen. Daarom wordt een spoedwet voorbereid om ervoor te zorgen dat lopende projecten kunnen doorgaan. Deze spoedwet is er niet op gericht om de normen te overschrijden, maar om procedures te versimpelen, zodat eenvoudige projecten snel kunnen worden uitgevoerd, zoals de commissie-Elverding heeft geadviseerd. Daarmee worden ook milieudoelstellingen gediend.

De commissie-Elverding heeft geadviseerd om in de verkenningfase met de regio samen te werken en om dat af te sluiten met een breed gedragen voorkeursvariant. Er wordt enkele keren per jaar bestuurlijk overleg gevoerd om concrete afspraken te maken. De laatste halfjaarlijkse overleggen met de regionale bestuurders hebben eind mei plaatsgevonden. Het MIT was volledig gericht op infrastructuur, maar met het MIRT is een groeiproces gestart naar een meer gebiedsgerichte en integrale benadering, waarbij de plannen voor wegen, spoorwegen en ruimtelijke ordening op elkaar worden afgestemd. In het voorjaarsoverleg wordt gesproken over de voortgang van de afspraken die in het najaar zijn gemaakt en over de agenda voor het najaar, wanneer de financiële afspraken worden gemaakt. De uitvoering van de gemaakte afspraken ligt over het algemeen op schema. Zo nodig kunnen aanvullende afspraken worden gemaakt met de regio's. De commissie-Elverding heeft enkele aanbevelingen gedaan die bij lopende projecten kunnen worden uitgevoerd. Hierover wordt bij het actieplan in september nadere informatie gegeven.

Een van de afspraken is dat het Rijk en de regio in principe 225 mln. investeren in het Trekvliettracé bij Den Haag. Voorkomen moet worden dat de stad onbereikbaar wordt, doordat het netwerk van autosnelwegen vastloopt door filevorming omdat er geen ringweg is rond Den Haag. De minister heeft hierover een gezamenlijke persconferentie gehouden met wethouder Smit, maar de voorwaarden moeten nog worden uitgewerkt. De verwachting is dat dit snel kan worden geregeld door de regio, zodat een definitief subsidiebesluit in het najaar kan worden genomen. Daarna komt het in de planstudiefase. Zowel de regio als de gemeente Den Haag is zeer enthousiast over het opnemen van dit project in het programma Randstad Urgent. Het plan van aanpak MIRT-verkenningen Haaglanden zal in het najaar worden vastgesteld. Er wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor Haaglanden waar ov en weg deel van uitmaken.

In de ministerraad wordt spoedig een besluit genomen over een bijdrage van 10,8 mln. uit het budget van de Nota Ruimte voor de ruimtelijke ontwikkeling van Scheveningen-Boulevard. Er is in principe afgesproken om te komen tot 50/50-financiering van de maatregelen voor de langere

termijn voor de aanleg van de weginfrastructuur bij de Zuidplaspolder, met een maximale bijdrage van 100 mln. Om de financiering rond te krijgen wordt dit project aangemeld voor het FES en aangevuld tot een volwaardige MIT-verkenning. Met de verkenning van de parallelstructuur Gouweknoop is zoveel voortgang geboekt dat deze in de planstudiefase kan worden gebracht. Het Rijk en de regio dragen ieder bij voor 50%, met een maximale rijksbijdrage van 100 mln. De minister is gehouden aan de procedures van het FES, maar het streven is om deze horde gezwind te nemen.

In het bestuurlijk overleg is het plan van aanpak vastgesteld voor een multimodale, gebiedsgerichte MIRT-verkenning voor de Ruit Rotterdam en deze is inmiddels van start gegaan. Het is de bedoeling dat eind 2009 de MIRT-verkenning in het bestuurlijk overleg voorligt ter besluitvorming. De A4 Hoogvliet-Klaaswaal en de tweede oeververbinding maken deel uit van de verkenning. Bij het diner in het kader van Deltalings heeft de minister aangekondigd het convenant over de verkeersonderneming voor 14 juli te tekenen. Dit is een voorbeeld van vernieuwend bezig zijn met verkeersmanagement waarover het havenbedrijf, de gemeente Rotterdam en de regio enthousiast zijn. Op basis van de resultaten van de verkenning kan in 2010 worden gestart met de planstudies, mits hiervoor publieke en private middelen worden gevonden.

De aansluiting tussen de A15 en de N3 verloopt moeizaam. De kosten van de aanpassing zijn heel hoog, te weten 26,6 mln., omdat de fundering heel veel geld kost vanwege de weke ondergrond. De minister heeft in het vorige overleg toegezegd de vijf meest problematische aansluitingen aan te pakken. De aansluiting tussen de N3 en A16 was daarbij al genoemd. Uit de eindevaluatie van de 80 km-zones komt naar voren dat de lokale luchtkwaliteit is verbeterd, terwijl de doorstroming van het verkeer slechter is geworden. Er is een trade-off tussen luchtkwaliteit en doorstroming. Als de luchtkwaliteit heel sterk is gestegen en er geen doorstromingsproblemen zijn, kan de 80 km-zone worden gehandhaafd. De minister is er geen voorstander van om op alle ringwegen rond de grote steden 80 km-zones in te voeren of om dit uit te breiden bij de ring rond Amsterdam in het kader van de milieuzonering. De hoofdlijn is dat er geen nieuwe 80 km-zones worden ingevoerd.

Het streven is om iets te doen aan de verslechterde doorstroming, want Nederland moet doorrijden. Op de noordbaan van de A20 bij Rotterdam is de filevorming met 40% toegenomen en bij de Voorburgstrook is grote druk ontstaan op het onderliggend wegennet. Op de stroken waar files zijn ontstaan, worden dynamische snelheden ingevoerd, met een maximumsnelheid van 100 km. Dit kan heel snel worden ingevoerd via het experimenteerartikel van de Wegenverkeerswet. Vervolgens wordt gekeken naar het effect. Dit experiment wordt in het najaar voorbereid en in het voorjaar uitgevoerd. Het zal ongeveer vier maanden duren voordat er conclusies kunnen worden getrokken. Als deze conclusies positief zijn, worden de dynamische snelheden structureel ingevoerd.

In het verleden is gedacht dat de maximumsnelheid na een jaar weer op 100 km kon worden gesteld, als de 80 km-zones zouden leiden tot filevorming, maar het is niet eenvoudig om zo'n verkeersbesluit terug te draaien. In de dynamiseringsbrief is ingegaan op vier proefprojecten met dynamische snelheden. Bij de A12 tussen Gouda en Woerden wordt de snelheid aangepast om de doorstroming te verbeteren of bij slecht weer. Met het oog op de luchtkwaliteit wordt bij de A58 bij Tilburg de snelheid naar beneden aangepast. Bij de A1 bij Muiden wordt de snelheid verhoogd op rustige uren om de reistijd te verkorten. Naar aanleiding van de evaluatie van de 80 km-zones is de categorie toegevoegd om de doorstroming te verbeteren binnen de luchtkwaliteitsnormen bij de A20 bij Rotterdam en de A12 bij Voorburg.

In het algemeen zou het prettig zijn als er geen weefsituaties zijn, maar het is zeer kostbaar om dat te realiseren. Het duurt lang om een weg op

een andere manier in te richten, bijvoorbeeld met een dive under, omdat dan eerst een verkenning moet plaatsvinden en een wegbesluit moet worden genomen. Er kan geen planstudie plaatsvinden als er geen geld is en dat is er niet voor dit soort maatregelen. Een snellere manier is om een experiment met dynamische snelheden te houden en vervolgens te kijken of dat werkt. Als dat niet het geval is, kan worden gekeken naar een structurele aanpassing van de weg.

De afname van NO_x heeft betrekking op verkeersemissies, maar daarmee is nog niets gezegd over het effect op de woonlocaties. De afname van fijnstof met 8% of 9% waarvan sprake is in de eindrapportage, heeft betrekking op de totale verkeersemissies. Als de hoeveelheid fijnstof uit de uitlaat afneemt, is dat niet de winst die iemand ervaart die 50 meter verderop woont, omdat de achtergrondconcentratie een behoorlijk verschil kan uitmaken. Bij bepaalde woonlocaties is verkeer de dominante factor, maar volgens het rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) is de luchtkwaliteit sterk verbeterd en neemt de hoeveelheid fijnstof jaarlijks af door technische innovaties.

De minister zegt toe hierover een brief te sturen, waarin hij ook ingaat op welke wet- en regelgeving de gebiedsafbakening is gebaseerd. De negatieve uitspraak over de A4 bij Leiderdorp heeft geleid tot grote onduidelijkheid. Het biedt de meest zekere rechtsgang om het in handen van experts te leggen, omdat er steeds grotere nauwkeurigheid wordt verlangd. Sinds december 2007 is een team van experts bezig allerlei criteria te bekijken om per project met een overtuigende redenering te komen. Dit expertteam heeft voor 20 projecten een gebiedsafbakening bepaald. Er vinden allerlei luchtonderzoeken plaats. Het trekken van een grens lijkt altijd aanvechtbaar te zijn op basis van de verschillende uitspraken die er liggen. De minister spreekt de hoop uit met de spoedwet tot een eenduidige afbakening te kunnen komen. Het zou in tegenspraak zijn met de aanbevelingen van de commissie-Elverding om twee juridische procedures mogelijk te maken. Het juridische moment is bij het tracébesluit, waarin wordt vastgelegd dat er een opleveringstoets plaatsvindt en hoe. Het rapport «A50, oorverdovend en adembenemend» van de Stichting A50dB is bekend bij Rijkswaterstaat. Er wordt onderzocht in hoeverre de voorstellen van de stichting op het trajectbesluit aansluiten en of het mogelijk is om binnen het budget dubbellaags zoab (zeer open asfaltbeton) aan te brengen. Het doel van het verwijderen van de verzorgingsplaats Kabeljauw is zowel op de mens als op de natuur gericht, omdat er ruimte voor de natuur ontstaat en er geen hinder meer is van parkerende vrachtauto's. Het aanleggen van eoducten is bij dit project betrokken om werk met werk te maken, maar staat financieel los van het fileplan Zichtbaar Slim en Meetbaar (ZSM). Voor de overige maatregelen geldt dat de wettelijke eisen worden nagekomen en de principes van doelmatigheid worden toegepast.

Er zijn gesprekken gevoerd met de regio over de preverkenning inzake de A1 en de A27. Het projectplan wordt in de komende weken besproken met de regio. Volgens de planning is de preverkenning aan het eind van het jaar gereed, zodat begin 2009 een startbesluit kan worden genomen. Vervolgens kan de verkenning in de tweede helft van 2009 gereed zijn. De preverkenning en het startbesluit vormen allebei input voor de afspraken over de Schaalsprong Almere.

De preverkenning zal inzicht geven in de ontwikkelingen in woningbouw en mobiliteit tussen Almere en Utrecht, waarbij ook wordt gezien of er aanleiding is om de ov-capaciteit uit te breiden. Dat hangt samen met de keuze om Almere in oostelijke of in westelijke richting uit te breiden. In de planstudie voor OV-SAAL worden in principe alle relevante opties bekeken. In verband met de plannen om het in de regio gewenste Lelystad Airport een groene component te geven door deze luchthaven via het spoor te ontsluiten wordt vaker gesproken over een station in Lelystad-Zuid dan over een extra station in Lelystad-Noord.

Recent is het benuttingsrapport inzake de A1 Apeldoorn-Deventer beschikbaar gekomen. De maatregelen zijn globaal getoetst op realiseerbaarheid op korte termijn oftewel een quick winsituatie en beperkte kosten in aansluiting op of grenzend aan de A1. De kosten zijn inclusief opslagen, interne kosten en btw. De minister is tot de conclusie gekomen dat hij pakket 1 voor een bedrag van 1,5 mln. en pakket 2 voor een bedrag van 14,7 mln. wil laten uitvoeren. Deze maatregelen vallen ten dele onder de verantwoordelijkheid van decentrale overheden en daarover moeten nog afspraken worden gemaakt. De minister is van plan om maximaal 11,2 mln. op de begroting beschikbaar te stellen en verwacht dat met de regio een aanvullend bedrag van ongeveer 5 mln. kan worden gevonden. De tracéwetprocedure en de Elverdingaanpak zijn hierbij niet van toepassing.

Met de regio is gezamenlijk besloten tot gedeeltelijke openstelling van de tunnels in de A73, die inmiddels ongeveer vijf maanden open is. Als ervoor was gekozen om de weg niet tijdelijk open te stellen, had men nog zeker vijf maanden hard moeten werken om deze af te bouwen, los van het testen. Dat betekent dat de tunnel niet in een paar weekends kan worden afgebouwd nu deze tijdelijk is opengesteld. Daarvoor is meer tijd nodig. In het bestuurlijk overleg wordt op dit moment gesproken over de mogelijkheid om de weg in de zomer twee weken te sluiten om de zaak te bespoedigen, maar dan nog moet er in de weekends door worden gewerkt. Een andere mogelijkheid is om de Swalmentunnel al eerder in de weekends open te stellen. Het voorstel om de sluiting tot enkele weekends te beperken is niet realistisch.

De minister heeft persoonlijk met de aannemer gesproken om te benadrukken dat het buitengewoon belangrijk is dat de termijnen worden gehaald en dat het werk volgens de planning wordt gedaan, nadat eerder vertraging was opgetreden. Het werk in de weekends ligt nu op schema, zodat de mijlpaal die voor begin juli was vastgesteld, wordt gehaald. De directeur-generaal van Rijkswaterstaat verwacht dat de tunnels eind oktober definitief worden opengesteld. De minister zegt toe hierover nog nadere informatie te geven. Rijkswaterstaat heeft allerlei maatregelen genomen voor het ov en met omleidingsroutes, ook naar de outlet, waarvoor het Rijk geen verantwoordelijkheid heeft. Hierdoor is in Roermond in de weekends geen verkeerschaos ontstaan, zoals werd gevreesd.

Er rijden dagelijks circa 20 000 voertuigen door de tunnels. Het verkeer op de omliggende N-wegen is afgenomen met 15% tot 35%, zodat de leefbaarheid en de veiligheid daar zijn toegenomen. In Roermond is het verkeer met 17% afgenomen. Rijkswaterstaat verzamelt elke week gegevens over gebeurtenissen bij de tunnels. Er hebben zich 46 storingen in de veiligheidsvoorziening voorgedaan. In deze vijf maanden waren er 155 meldingen van te hoge voertuigen. Verder is er 3 keer een ongeval of pech en 8 keer een file gemeld.

Het komt gemiddeld 31 keer per maand voor dat een te hoog voertuig de tunnel wil binnengaan. Het aantal meldingen van te hoge voertuigen is bij de Botlektunnel 162, bij de Drechttunnel 82 en bij de Beneluxtunnel 55 per maand. Iedere melding is er een te veel, dus er zijn maatregelen genomen om dit te voorkomen, zoals duidelijkere verkeersborden en palen boven de weg. Veel meldingen kunnen snel worden verholpen door het voertuig weg te halen, maar soms duurt dat wat langer. In de weekends wordt nog gewerkt aan het systeem van op- en aanschakelen. Als er sprake is van een technische storing, kost dat meer tijd doordat het systeem dan weer moet worden opgestart. Er zijn standaardmaten voor de tunnelhoogte, maar er gaan duizenden vrachtauto's per dag door zo'n tunnel en dan gaat het altijd een aantal keer mis. De minister zegt toe na te gaan of het mogelijk is deze vrachtauto's sneller van de weg te halen waardoor er minder verkeershinder is. Hij zal bij de minister van Justitie en de Rijksverkeersinspectie nagaan of er verschillen zijn in aanpak en wat de strafmaat is bij te hoge vrachtauto's die een tunnel inrijden en daardoor een blok-

kade veroorzaken. Hij zegt toe de Kamer hierover berichten, het rapport van de auditdienst over de A73 snel aan de Kamer te doen toekomen en in een begeleidende brief in te gaan op de vraag hoe het bestuurlijk proces is verlopen.

Door de openstelling van de A73 komt er veel verkeer naar het oosten van het land. Daardoor ontstaan problemen bij de A2 Maasbracht-Geleen, zodat er zelfs midden op de dag af en toe sprake is van filevorming. De capaciteit moet snel worden verbeterd door spitsstroken aan te leggen. In het najaar wordt met de provincie gesproken over een structurele oplossing door wegverbreding. Deze is gepland voor 2016, 2017 of 2018. De keuze voor een snelle aanpak van spitsstroken en later wegverbreding kan ertoe leiden dat het geplande versnellingstarief, de extra tol, niet door hoeft te gaan.

De inzet van de minister is dat de A74 voor de Floriade open is, ook al is dat niet gemakkelijk met de huidige wetgeving. De Kamer heeft zich bij meerderheid uitgesproken voor het voorbereiden van een spoedwet. Bij de A74 kan ervaring worden opgedaan met de lex specialis. Er is breed draagvlak voor dit project, omdat de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming naar Duitsland worden verbeterd als het verkeer om het centrum van Venlo wordt geleid.

Er wordt hard gewerkt aan de verbreding van het traject Leenderheide-Weert van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken. Het tracébesluit is gepland voor 2009, de start van de uitvoering voor 2010 en de oplevering in 2012.

In het overleg met de regio op 28 mei is afgesproken voor medio oktober een oordeel te geven over de MIRT-aanvraag voor de planstudie voor de N23. Er is gevraagd om een integrale aanpak bij de N35, tussen Zwolle en Wierden. De N35 is een rijksweg. In de begroting zijn afspraken vastgelegd over hoe personele en andere kosten worden toegerekend. Hierover zijn ook afspraken gemaakt in het bestuurlijk overleg. Er wordt gezamenlijk gekeken naar mogelijkheden tot versobering en fasering van het project en naar de financiële voordelen als de provincie Overijssel de uitvoering voor haar rekening neemt. Als er nog een tekort is, worden in het volgende bestuurlijk overleg afspraken gemaakt om dit te dekken. Vervolgens kan de startnotitie ter visie worden gelegd. Het streven is om nog voor de najaarsoverleg 2008 te komen tot een afspraak over het vervolg van de planstudie voor de N35.

Utrecht is een schoolvoorbeeld van een intermodale aanpak, waarbij wordt erkend dat het ov nodig is om de problemen op de weg op te lossen. In het voorjaar is een begin gemaakt met de gebiedsgerichte planstudies voor de A27-A1 tussen Utrecht, Eemnes en Amersfoort, en de A28 Utrecht-Hoevelaken. Er wordt gewerkt aan toekomstvast, robuuste no-regretmaatregelen.

Er is inmiddels overleg geweest met de initiatiefnemers over de onderbouwing van het projectvoorstel voor een spoorlijn tussen Breda en Utrecht. Daarbij is ook gekeken naar de opbouw van de kostenraming. Een belangrijk uitgangspunt in de plannen van de initiatiefnemers is dat noodzakelijke investeringen in aanpassingen van op- en afritten, het omleggen van watergangen, lokale wegen, kabels en leidingen en de kosten van gunningsprocedures al bij de aanpassing van de A27 worden meegenomen. De resultaten van de oude spoorplannen kunnen worden afgewacht en in het najaar bij de MIRT-plannen worden besproken. Dan kan worden gezien of deze spoorlijn haalbaar is en of deze plannen verder moeten worden verkend. Dan is er nog voldoende tijd om te zien welke extra kosten er bij de A27 mee gemoeid zijn. Het financiële probleem bij de A27 moet worden opgelost. Als er op- en afritten nodig zijn, komen zij er. Binnenkort wordt de traject/MER-fase gestart. Als deze is afgerond, kan worden gezien wat de kosten van de verschillende alternatieven zijn en dan kan een afweging worden gemaakt.

In de regio Driebergen-Zeist wordt gevraagd om meer ruimte te reserveren, zodat een hogere treinfrequentie in de toekomst mogelijk wordt. In

2006 is besloten om dit niet te doen, omdat dit niet nodig is op grond van de vervoersvraag, terwijl de kosten vrij hoog zijn. Er is al een keervoorziening bij Veenendaal. Er is nog wat tijd nodig voor besluitvorming door de regio. Volgens de planning kan een keervoorziening worden betrokken bij de planstudie over de corridor tussen Utrecht en Arnhem. Hierover is overeenstemming bereikt in het overleg met de regio Utrecht over het MIRT. De minister zegt toe nader kennis te nemen van de voorstellen van de gemeentebesturen van Driebergen en Zeist.

Bij de zuidelijke ringweg Groningen is besloten om als tussenstap een bestuurlijke voorkeursvariant te bepalen. Er was veel enthousiasme bij de bestuurders over het convenant dat in Drachten is afgesloten over de verschillende projecten die in het Noorden op stapel staan.

In de regio Leiden/Katwijk is sprake van een aantal samenhangende regionale plannen, zoals de Rijnlandroute, de RijnGouwelijn en Bio Life Science Leiden. In het bestuurlijk overleg over de Zuidvleugel is afgesproken om voor het najaar gezamenlijk te komen tot een integraal beeld van de regionale ontwikkeling. Vervolgens zal helderheid worden gegeven over financiële betrokkenheid van het Rijk bij dit project, dat niet in het Programma Randstad is opgenomen. Er is nog geen geld beschikbaar gesteld door het Rijk. Er zijn ook geen afspraken gemaakt over een bijdrage uit middelen van het Gemeenschappelijk Ontwikkelings Bedrijf van het Rijk (GOB), maar dat zou slechts een kleine bijdrage vormen aan de totale financieringsbehoefte. Als de ruimtelijke ontwikkeling van de as Leiden-Katwijk als project wordt opgenomen in Randstad Urgent, moet een bestuurlijk duo worden aangesteld dat verantwoordelijk is voor het inschakelen van een ambassadeur en het maken van concrete afspraken over de planning en de voortgang.

De provincie heeft een kostenbatenanalyse opgesteld van de Rijnlandroute als regionaal project. Rijkswaterstaat kan wel advies geven om de kwaliteit van de kostenbatenanalyse te waarborgen, maar de provincie is verantwoordelijk voor het verloop van de procedures. De deugdelijkheid van de kostenbatenanalyse zal wel worden geverifieerd wanneer er financiële verzoeken worden ingediend bij het Rijk. De planontwikkeling van de Rijnlandroute en de RijnGouwelijn-Oost wordt door de regio of de provincie voortgezet. Rijkswaterstaat zal hieraan meewerken. Bij Holland-Rijnland gaat het om in totaal 33 000 woningen. Op grond van de aangenomen Kamermotie met de strekking: eerst ontsluiten, dan pas woningen bouwen, moet daarbij ook over de mobiliteitsaanpak worden besloten. Er zijn grote verschillen in opvatting over de RijnGouwelijn tussen de provincie en de regio en de bevolking in Leiden, zoals bij het referendum naar voren is gekomen. De minister zegt toe hier na de gesprekken met de regio schriftelijk op terug te komen. Hij zegt tevens toe dat Rijkswaterstaat het rapport over geluidsoverlast bij de brug in de A44 over de Oude Rijn met de bewoners zal bespreken. Het tekort van 3 mln. bij het station Sassenheim wordt opgelost met een bijdrage van 1,5 mln. van de provincie voor de bouw van dit station en 1,5 mln. van het budget van VW voor de directe stationsomgeving (P+R).

De gemeenteraad Veere en provinciale staten van Zeeland hebben laten weten dat de regio wil bijdragen aan de uitvoering van het tracébesluit N57, maar er is nog niet duidelijk wat de omvang is van de bijdrage. De minister waardeert de geste en zal erop ingaan als er een concreter aanbod komt. De provincie wil het proces niet overhaasten, omdat zij resultaat wil boeken. De MER-commissie heeft gevraagd om een aanvullende rapportage over de N61. Deze wordt vermoedelijk aan het begin van het najaar afgerond en vervolgens zal een ontwerp-tracébesluit worden opgesteld.

In het MIRT-overleg van 15 november 2007 heeft de regio laten weten te komen met een voorstel voor verplaatsing van het station Nijverdal. De provincie Overijssel heeft op 19 juni jongstleden een brief gestuurd met dit voorstel. Er is brede steun voor het Combiplan Nijverdal, met een

verdiepte ligging van de N35 en van het spoor Zwolle-Almelo in de kern van Nijverdal. De minister zal spoedig een reactie zenden naar de provincie. Hij spreekt intentie uit om er samen uit te komen en het landelijk deel aan te vullen met tussen 1 mln. en 2 mln.

Er zijn al politieke uitspraken gedaan over de N18. De trajectnota komt in september. Nadat hierover inspraak heeft plaatsgevonden, neemt de minister een standpunt in. Er is al meer duidelijkheid over de financiële mogelijkheden. De regio heeft 15 mln. toegezegd en daarnaast is nog 18 mln. nodig. Dat komt bovenop de 144 mln. die het Rijk al heeft toegezegd. Dat was 128 mln. plus 16 mln. uit het amendement-Van Hijum. De minister zegt toe bij de mobiliteitsaanpak in te gaan op de mogelijkheid om het tekort van 18 mln. te dekken.

Rijkswaterstaat onderzoekt welke informatie nodig is om de prijsontwikkeling te volgen van grondstoffen, bouwstoffen en halffabrikaten om een prijsmonitor te ontwikkelen in verband met het bitumenkartel. Bij de inventarisatie voor de keuze van grondstoffen wordt gekeken naar herkomst, toepassing en het belang ervan. Na de selectie van de bouwgrondstoffen wordt in een volgende fase onderzoek gedaan naar mogelijke informatiebronnen voor een internationale prijsmonitor. Met de NMa is een protocol opgesteld voor het melden van opvallende zaken bij een aanbesteding. Dat protocol is inmiddels geïmplementeerd.

De schriftelijke vragen over de tunnel naar Texel zullen spoedig worden beantwoord. De gemeente Den Helder is nog niet met plannen gekomen. De regio mag onderzoek doen naar de overlast van het verkeer dat van het veer door de kern van Den Helder komt. Daarbij zal ook aan de orde komen dat een tunnel extreem veel geld kost in vergelijking met het aantal auto's dat erdoorheen zal gaan.

De uitvoering van de afspraken over de planstudie voor de A4 tussen Delft en Schiedam loopt volgens schema. In oktober worden de eerste resultaten verwacht. In het eerste kwartaal van 2008 wordt gestart met de Trajectnota/MER en stap 2 van de planstudie. In het tweede kwartaal 2009 is de TN/MER gereed voor inspraak. In het derde kwartaal van 2009 komt het kabinetsstandpunt hierover. In 2010 komt het tracébesluit en de oplevering is gepland in 2015. In het kader van het programma Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (IODS) zijn afspraken gemaakt over het ontwerp van de tunnel en het A4-alternatief. Deze worden aangepast in verband met de nieuwe regelgeving uit 2006 over tunnelveiligheid. De minister heeft hierover in januari al informatie gegeven. Vanaf begin 2006 zijn er tien onderzoeksbureaus bezig geweest met de A4 Delft-Schiedam. Dit heeft 5,5 mln. gekost, maar de maatschappelijke kosten van de steeds toenemende files zijn nog vele malen groter. Er is geen goedkope oplossing voor dit gebied.

Op 23 april 2008 is met de IODS-partners gesproken over drie mogelijke oplossingen van het tunnelveiligheidsprobleem. Bij twee varianten gaat het om een bredere tunnel en 50 tot 150 mln. hogere kosten op een totaal budget van 645 mln. Bij een van deze varianten moet worden gesloopt bij Schiedam. Bij een van de oplossingen wordt wat ingeleverd op de functionaliteit, omdat er sprake is van een niet-volledig Kethelplein. De projectorganisatie bekijkt of andere mogelijkheden tot een beter resultaat kunnen leiden. In november 2008 worden de resultaten van de effectonderzoeken verwacht. Deze worden besproken met de IODS-partners. Vervolgens worden met de regio afspraken gemaakt over de varianten en de verdeling van de kosten. De nieuwe variant «A4 met vaart» zal apart worden bekeken.

De minister heeft een bestuurlijke voorkeur uitgesproken, omdat hij van mening is dat de A4 een robuuster netwerk biedt, zodat niet alles stilstaat zodra er een vrachtauto is omgevallen. De kosten van verbreding van de A13/A16 zijn volgens de huidige berekeningen een half miljard hoger dan van de A4. De aanleg van de A4 kan naar schatting enkele jaren sneller dan van de A13/A16, waarbij meer verkeershinder ontstaat, omdat de weg

open moet blijven, terwijl het stuk A4 nieuw wordt aangelegd. Bij de A13/A16 is sprake van veel grotere effecten op de omgeving. Er ligt al een uitgewerkt plan voor de A4, waarover al tientallen jaren wordt gepraat. Hiervoor bestaat bovendien bestuurlijk draagvlak bij de IODS-partners bij het convenant. De minister zegt toe schriftelijk te reageren op het artikel in de Delftse Post, omdat hij zich niet herkent in het geschetste beeld. Er zijn plannen om het station Schiedam-Kethel dat voor de Tweede Wereldoorlog bestond, weer te openen in het kader van het plan Stedenbaan. De minister heeft in het overleg van 17 december 2007 toegezegd deze mogelijkheid vooruitlopend op de planstudie Den Haag-Rotterdam te onderzoeken. Hierover is met ProRail gesproken, maar dat heeft niet geleid tot nieuwe inzichten. Bij het ontwerpen van de dienstregeling voor 2007 is al gekeken naar inpassing van dit station. De conclusie is dat de baanvakbelasting hoog is, vooral wanneer de High Speed Alliantie (HSA) met een shuttle komt voor station Den Haag Centraal. Inpassing van een station Kethel is alleen mogelijk als wordt geaccepteerd dat de betrouwbaarheid van de dienstregeling slechter wordt, maar dat is niet acceptabel, of als de spoorcapaciteit aanmerkelijk wordt uitgebreid. Om suboptimale investeringen te voorkomen moet de inpassing van dit station worden onderzocht bij de planstudie voor de corridor Den Haag-Rotterdam. Daarbij wordt ook gekeken naar ontvlechting van de Hoekse Lijn van het hoofdspoor, die ook van belang is voor het bepalen van een kosteneffectieve oplossing van het capaciteitsvraagstuk. Hierover wordt overleg gevoerd met de regio Zuidvleugel.

Op eerdere vragen over de voortgang bij het herstelplan spoor, waar de verbetering van de spoorcapaciteit ten noorden van Den Bosch deel van uitmaakt, heeft de minister al geantwoord dat 2012 nog steeds de streefdatum is. Omdat er meer inzicht is van NS en ProRail in het werkproces, wordt een hogere frequentie meegenomen als een van de onderzoeksvarianten bij de Zaanlijn. Als deze situatie zich ook bij andere corridors voordoet, zal worden onderzocht of een hogere frequentie daar mogelijk is.

De minister houdt vast aan de afspraak met België dat de treinverbinding met Roosendaal blijft zoals zij is, totdat het vervoer met de hogesnelheidslijn (hsl) is gestart. Als de hsl er is, wordt geprobeerd om afspraken te maken met België over een goede intercityverbinding tussen Roosendaal en het Belgische netwerk, zodat er alternatieven zijn voor de hsl.

Omdat met een aanbesteding financiële verplichtingen worden aangegaan, is de aanbesteding van de A4 bij Steenbergse opgeschort. Eerst moest het probleem worden opgelost dat de kosten hoger zijn dan het beschikbare budget. Dat is inmiddels gebeurd, in goed overleg met de regio. Er is sprake van stijgende kosten, omdat het grote aanbod van enkele jaren geleden is veranderd in krapte. Daardoor zijn de prijzen omhoog gegaan, terwijl de grondkosten ook zijn gestegen. Voorheen werd vaak projectspanning ingebouwd omdat werd verwacht dat het goedkoper zou kunnen, maar nu worden projecten het vaak duurder, zoals de A2-tunnel in Maastricht en de spoortunnel in Delft. Voor de regio is transparantie over de extra kosten geboden.

Er wordt gerekend met een vast percentage voorbereidings- en aanbestedingskosten in de orde van grootte van 20. Als er vertraging ontstaat in verband met de luchtkwaliteit, moet de voorbereiding van het project langer doorgaan en dat moet ook betaald worden. De organisatiekosten per project zijn niet gestegen maar gedaald, omdat het aantal medewerkers bij Rijkswaterstaat met 2000 is afgenomen, terwijl er meer projecten worden voorbereid en uitgevoerd.

De LMCA's geven een landelijk beeld van de knelpunten, zodat er afspraken kunnen worden gemaakt over verkenningen. Bij de verkenning wordt bekeken of er een probleem is en hoe dit moet worden opgelost. Er wordt vastgesteld of er een bestuurlijk gedragen voorkeursvariant is conform de Elverdingdoctrine. Er wordt gestart met een planstudie als de

benodigde middelen beschikbaar zijn. Voor het huidige planstudieprogramma zijn deze middelen er. Het FES-geld is gelabeld voor wegenprojecten, maar moet nog per project worden toegekend. Daarvoor zijn bepaalde criteria. De LMCA's zijn onlangs afgerond en worden standaard elke twee jaar vernieuwd. De Kamer heeft gevraagd om de volgende keer een integrale LMCA te houden voor wegen en spoorwegen. De minister heeft dit toegezegd, maar daarbij opgemerkt dat de LMCA's goed op elkaar aansluiten.

Het is van belang dat het omzetten van de mobiliteitsvisie in een mobiliteitsaanpak niet bij woorden alleen blijft. Hiervoor komt extra geld beschikbaar dat voor een deel afkomstig is uit de FES-enveloppes die aan het begin van deze kabinetsperiode extra beschikbaar zijn gesteld. Er is een aantal programma's op het gebied van het openbaar vervoer, zoals de actieprogramma's regionaal ov en groei op het spoor en de quick scan van markt en capaciteit van gedecentraliseerde spoorlijnen. Bij het actieprogramma voor het regionaal ov hebben decentrale overheden plannen kunnen indienen, zoals het plan voor een tram door Nijmegen. Er vindt afstemming plaats met de regio's over de projecten die worden doorgezet. Vervolgens wordt het actieplan aan de Kamer gepresenteerd. Er worden ook afspraken gemaakt met de decentrale overheden en de vervoerders over oplossingsrichtingen en maatregelen. Na de zomer worden de uitkomsten hiervan bij de mobiliteitsaanpak openbaar gemaakt.

Het Kennis Instituut Mobiliteit ressorteert onder de secretaris-generaal van Verkeer en Waterstaat en levert onafhankelijk gevraagd en ongevraagd advies. Het brengt elk jaar een rapportage uit, waarin een specifiek thema nader wordt belicht. Dit jaar is dat de congestie op wegen. Daardoor is er meer aandacht besteed aan de weg dan aan andere modaliteiten. De minister zegt toe, de opmerking over een integrale visie door te geven aan de programmaraad van het KiM, die vervolgens zelfstandig beslist wat men ermee doet.

Aan het eind van het jaar is het beleidskader gereed voor het IJsselmeer, inclusief het IJmeer, waarbij duidelijk wordt wanneer een besluit wordt genomen over het peilbeheer in relatie tot de A6/A9. De standpuntbepaling inzake de A6/A9 is op 15 mei goedgekeurd en vervolgens ter inzage gelegd. De wensen van de regio zijn geïnventariseerd. Op 24 juni heeft het eerste bestuurlijk overleg met de regio plaatsgevonden dat op een constructieve manier verliep, gericht op resultaat voor de omwonenden. De uitkomst is dat in het najaar afspraken worden gemaakt over inpassingsmaatregelen. Dit heeft te maken met kwaliteitsborging en de vigerende eisen. Het verbindingsalternatief moet goed juridisch beschreven zijn.

Bij de Deltalijn wordt gestreefd naar snelheden tussen 160 en 200 km/u. Dit initiatief van de provincie Gelderland en anderen lijkt op de plannen voor de hsl-oost, waarvan nut en noodzaak na veel onderzoek niet konden worden aangetoond. De Deltalijn omvat een van de vier corridors die onderdeel zijn van de kandidaatplanstudies voor hoog frequent spoor, te weten tussen Utrecht en Arnhem. Er wordt serieus gekeken naar de investeringen die nodig zijn voor hogere snelheden. In het verleden is al een discussie gevoerd over het feit dat een verhoging van de snelheid met enkele minuten extreem veel geld kost en weinig tijdswinst oplevert. De verkenning voor het doortrekken van de A15 is al afgerond en de fase van de planstudie is ingegaan. In de startnotitie wordt rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen, maar er zijn niet al te veel mogelijkheden door de hoge natuurwaarde van dit gebied. Daarom is een MIRT-pilot niet reëel.

De komst van het nationaal historisch museum in Arnhem is gepland in het gebied waar zich Burgers Zoo en het Openluchtmuseum bevinden. Grote aantallen bezoekers kunnen met actief verkeersmanagement

worden verwerkt zonder dat een nieuwe aansluiting op de A12 nodig is. Er is ook voldoende ov, zoals de trolleybus.

Er worden al lumpsumbedragen gegeven voor subsidies aan andere overheden, maar de minister is volledig verantwoordelijk voor rijksprojecten, ook al is de omvang ervan gering. Er wordt gewerkt aan strakke budgettering en minder overschrijdingen.

Op 20 juni heeft de minister een ministeriële regeling ondertekend LZV's, die binnen tien dagen na ondertekening in de Staatscourant wordt geplaatst en dan formeel van kracht is. De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) moet nog wel enkele praktische zaken regelen met lokale wegbeheerders. In de brief van 15 mei staan de voorwaarden en details en de voor LZV's geschikte routes. De minister zegt toe dat hij de RDW toestemming zal geven om dit werk te doen.

Voor zover de minister kan overzien wordt de N61 opgeleverd in 2012. Naar verwachting is de verkenning inzake de A58 van het Markiezaat ten zuiden van Bergen op Zoom naar Eindhoven eind 2008-begin 2009 gereed. Bij de begroting wordt ingegaan op de financiën van de N69. Bij zes projecten is het tracébesluit vertraagd, terwijl voor de oplevering geen later tijdstip is voorzien. In de planning wordt uitgegaan van volgtijdelijkheid, maar er kunnen vooruitlopend op het tracébesluit voorbereidingen voor de uitvoering worden getroffen, bijvoorbeeld door eerder grond aan te kopen en aanbesteding en realisatie zo veel mogelijk parallel te laten verlopen. Dat betekent niet dat er krappere gepland kan worden, want dan zouden de kosten ook kunnen toenemen.

De A16 moet helemaal worden afgesloten, omdat over de volle breedte een membraan moet worden aangebracht, zodat de nieuwe deklaag die in 2007 is aangebracht, zich goed hecht. Bovendien moet een scheur worden gerepareerd. Gedeeltelijke afsluiting is niet voldoende, omdat dan weer snel problemen ontstaan. Er wordt voldoende informatie gegeven zodat de situatie duidelijk is voor de weggebruikers. De omleidingsroutes op de ring Rotterdam en van de Belgische grens richting Utrecht en Amsterdam worden duidelijk aangegeven. Er worden ov-maatregelen genomen, zoals een aangepast tarief voor de waterbus tussen Dordrecht en Rotterdam. Op werkdagen kan men gratis parkeren bij Ahoy. De minister zegt toe nog te informeren of er 24 uur per dag aan wordt gewerkt.

Bij de A67 zal de verkenning plaatsvinden in lijn met de aanbevelingen van de commissie-Elverding en gericht op alle relevante modaliteiten en op keuzes met bestuurlijk draagvlak. Daarbij wordt ook een link gelegd met de pilot voor Zuidoost-Brabant. In september komt de kabinetsreactie op het advies van de commissie-Ruding, dat daarna pas kan worden toegepast bij concrete projecten. Een belangrijk punt hierbij is dat privaat geld bij pps altijd teruggefinancierd moet worden. Als je geen tol wilt bij de A67, moet het op een andere manier worden terugbetaald.

De gemeente Haarlemmermeer was teleurgesteld over de uitkomst van de discussie over de boerenlandvariant bij de N201. De minister heeft ingestemd met het verzoek om overleg tussen de gemeente, de bestuurlijke partners en de luchthaven Schiphol. In dat bestuurlijk overleg van januari 2008 hebben de minister en de gedeputeerde een opening geboden. De minister heeft als voorwaarden gesteld dat de boerenlandvariant niet van invloed mag zijn op de besluitvorming over de aanleg van de parallelle Kaagbaan, dat de streekplanreservering door de provincie voor aanpassing van het banenstelsel van Schiphol moet worden verlengd en dat er geen aanvullende rijksbijdrage zou zijn. Zoals bekend hebben gedeputeerde staten de streekplanreservering niet voortgezet. Conform de afspraken uit de realisatieovereenkomst loopt de artikel 90-procedure voor het overeengekomen tracé van de N201 over de Fokkerweg door. Op grond daarvan concludeert de minister dat de bestuurlijke partners willen vasthouden aan de bestaande overeenkomst.

De minister zegt toe, schriftelijk terug te komen op de situatie rond de veiling Aalsmeer. Het is in principe de verantwoordelijkheid van de

provincie en niet van het Rijk, maar de minister is bereid om met de bestuurders te overleggen over een oplossing van dit probleem. In het najaar wordt een besluit genomen over de quick scan voor vaarwegen. De minister zegt toe, samen met de minister van VROM schriftelijk antwoord te geven over de vraag over Hellevoetsluis en de vragen over de keersluis bij Zwartsluis en de afrit Utrecht-West ook schriftelijk te beantwoorden.

Toezeggingen

- de minister van VW komt schriftelijk spoedig terug op de vragen over de fly-over van de N201 bij de veiling;
- de minister van VW komt schriftelijk spoedig terug op de vraag over de Afslag A2 Utrecht-West;
- de minister van VW komt schriftelijk spoedig terug op het in kaart brengen van de wenselijkheid en haalbaarheid van de verbreding van de N57 Europoort-Hellevoetsluis;
- de staatssecretaris van VW komt schriftelijk spoedig terug op de Keersluis Zwartsluis;
- de minister van VW komt schriftelijk terug op de vraag over van de wet afgeleide regelingen die bepalend zijn voor de gebiedsafbakening;
- de minister van VW komt schriftelijk terug op de vragen over fijnstofpercentages;
- de minister van VW zal de Kamer schriftelijk een reactie doen toekomen op het artikel in de Delftse Post over het verondersteld onjuist en onvolledig informeren van burgers en Kamer door de minister VW over de A4 Midden-Delfland;
- de minister van VW komt bij de Mobiliteitsaanpak schriftelijk terug op de mogelijkheden voor de dekking van de extra benodigde 18 mln. voor de N18;
- de minister van VW komt in het najaar van 2008 terug op het beeld voor de ontwikkeling van de regio Leiden–Katwijk;
- de minister van VW komt schriftelijk terug op de vragen over de aantallen incidenten, de handhaving en het incidentmanagement in dit verband en de hoogte van de boetes voor het inrijden van tunnels met vrachtwagens die hoger zijn dan de maximaal toegestane hoogte;
- in september 2008 komt de minister van VW met het actieplan naar aanleiding van het kabinetsstandpunt ten aanzien van het advies van de commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten;
- de minister van VROM komt schriftelijk terug op de toekenning van BIRK-gelden aan Heerlen en de afstemming op de tweede tranche spoorse doorsnijdingen;
- het advies van de commissie-Noordanus inzake herstructurering van bedrijventerreinen verschijnt in september 2008;
- de Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd over de eerste stap op weg naar het spelregelkader MIRT en vóór het notaoverleg MIRT eind 2008 over het totale spelregelkader
- de Kamer wordt in het najaar van 2008 geïnformeerd over de gebiedsgerichte verkenning regio Rotterdam–Antwerpen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Koopmans

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep