

Vergaderjaar 2009–2010

32 123 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2010

Nr. 72

BRIEF VAN DE MINISTER EN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 december 2009

Conform mijn toezegging doen wij u hierbij de schriftelijke beantwoording toekomen van de vragen die gesteld zijn tijdens de eerste termijn van het notaoverleg MIRT 7 december 2009.

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

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa

ALGEMEEN

Kunnen de MIRT verkenningen sneller? (ChristenUnie)

Centraal in een MIRT-verkenning staat een zorgvuldige en getrechterde besluitvorming. Uitgangspunt is dat een verkenning in maximaal 2 jaar moet worden afgerond met een voorkeursbeslissing. Hoe complexer de opgave, hoe meer tijd nodig zal zijn om tot besluitvorming en afronding van de verkenning te komen. Essentie van de Sneller&Beter aanpak is dat in de eerste fase van de verkenning breed wordt gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen en eerste trechtering plaats vindt. Cruciaal is daarbij dat de omgeving daar goed bij betrokken wordt. Vervolgens dient een keuze gemaakt te worden uit een beperkt aantal kansrijke oplossingsrichtingen. Daarvoor zal in veel gevallen een planMER traject doorlopen moeten worden. Via zinvolle effectbepaling en participatie wordt uiteindelijk getrechterd naar één voorkeursalternatief dat houdbaar is, bestuurlijk, financieel en juridisch. De voorkeursbeslissing wordt vastgelegd in een bestuursovereenkomst met de betreffende regio.

Voor complexe verkenningen kan het nodig zijn dat de volle termijn van 2 jaar wordt gebruikt. Voor eenvoudige verkenningen kan deze periode korter zijn.

De tijdswinst treedt vooral op na de voorkeursbeslissing, doordat alleen nog voor het voorkeursalternatief een project-mer hoeft te worden gemaakt. Doordat het voorkeursalternatief robuust is en op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen, zullen in deze fase geen nut- en noodzaak-discussies meer te hoeven worden gevoerd. Ook zijn dan al afspraken gemaakt over de belangrijkste inpassingsmaatregelen. En omdat het voorkeursalternatief eerder vaststaat kan eerder met de aanbesteding worden gestart.

Is het mogelijk elk MIRT-project te koppelen aan één bewindspersoon en één persoon uit de regio? (CDA)

Minister Cramer is in haar beantwoording reeds op de duo-aanpak ingegaan en toegezegd hier op terug te komen. Met dit antwoord wordt hier invulling aan gegeven.

In het MIRT projectenboek 2010 staat per project aangegeven wie aan rijkszijde verantwoordelijk is en – als het een regionaal project betreft – wie aan regiozijde. Betreffende rijks- en regiobestuurders zijn aanspreekbaar op de voortgang van het project, zodat nu reeds in de geest van het duo-schap wordt gewerkt.

De aanpak van het programma Randstad Urgent is breder en lijkt te werken. Niet alleen door de aanpak met bestuurlijke duo's, maar bijvoorbeeld ook door het stellen van deadlines, de inzet van een ambassadeur per project en het gebruik maken van instrumenten om de druk hoog te houden (zoals de jaarlijkse Randstad Urgent conferentie). Bij de aanpak van Randstad Urgent hoort ook selectiviteit. Het programma concentreert zich op de ruimtelijk-fysieke kant van de Randstad en op het bestuurlijk versnellen van een beperkt aantal projecten die van belang zijn voor de economische concurrentiepositie.

Ik ben bereid op basis van de ervaringen bij Randstad Urgent te bezien voor welke projecten een bestuurlijk duo zinvol is.

Crisis- en Herstelwet

Hoe pakt de minister de moties met betrekking tot Elverding op die bij de behandeling van de CHW zijn ingediend? (CDA)

Tijdens de behandeling van de Crisis- en Herstelwet is een drietal moties met betrekking tot Sneller & Beter aangenomen.

In de motie van het lid Van der Ham wordt de regering verzocht vóór het einde van 2009 met een actieplan te komen, waarbij de aanbevelingen van de commissie tot beleid worden gemaakt.

Zoals ik in het debat over de Crisis- en Herstelwet heb aangegeven zie ik dit verzoek als een ondersteuning van mijn beleid en een bevestiging dat de koers die we hebben ingezet een goede is. Het gevraagde Actieplan is in oktober 2008 aan de Tweede Kamer gezonden. De in dit plan aangegeven acties zijn voortvarend in gang gezet en we pakken hier ook de komende maanden stevig op door. Uiterlijk begin volgend jaar zal ik u een Voortgangsrapportage over het Actieplan toesturen.

In de tweede motie, van het lid Aptroot, wordt de regering verzocht om de verantwoordelijke overheden nogmaals actief op het advies van de commissie Elverding te wijzen en hen te adviseren volgens dit advies te werk te gaan.

Ook hieraan geef ik actief invulling, waarbij ik constateer dat de decentrale overheden reeds op constructieve en actieve wijze met het gedachtegoed van Elverding aan de slag zijn. Tijdens het eerstkomende Nationale Mobiliteitsberaad zal ik decentrale overheden oproepen het advies van Elverding toe te passen bij hun eigen werkzaamheden. Daarnaast organiseer ik begin februari een bestuurlijke conferentie waarin ik met provincies, gemeenten en stadregio's in discussie ga over de Snellere & Betere werkwijze.

Tenslotte zal ik begin 2010 een brief aan de decentrale overheden sturen om het belang van het advies van de cie Elverding extra te onderstrepen.

De derde motie, van het lid Samson, vraagt de regering om binnen 3 maanden te komen met voorstellen voor aanvullende wetgeving om de werkwijze van Sneller & Beter te verwerken in de Wet Ruimtelijke ordening.

In het kader van het actieplan voor de vernieuwing van het instrumentarium voor de gebiedsontwikkeling zal door de minister van VROM worden aangegeven op welke wijze zal worden omgegaan met de aanpassingen van de Wro, als onderdeel van de bredere bezinning op het omgevingsrecht.

De SP vraagt wat de gevolgen zijn van de CHW voor de aanpassing van het MIRT. Waar zit voor 2010 de spoed?

Het doel van de CHW is versnelling en vereenvoudiging van planprocedures voor infrastructurele en andere grote bouwprojecten om de economische structuur te versterken en sneller en sterker uit de recessie te komen. Zoals bij de behandeling van de Crisis en Herstelwet in de Tweede Kamer is aangegeven is een belangrijk doel het robuuster maken van het besluitvormingsproces. Hiermee kunnen vertragingen worden voorkomen die sinds jaar en dag optreden.

De maximale versnelling wordt gerealiseerd doordat:

- de rechter binnen 6 maanden moet beslissen bij het beroep: dat kan 6 maanden tijdswinst opleveren;
- de onteigening eerder gestart kan worden (al voordat het TB onherroepelijk is): dat kan ook ongeveer 6 maanden tijdswinst opleveren.
- Voor de projecten uit bijlage II vervalt de verplichting advies te vragen aan de Commissie MER en vervalt de verplichting om alternatieven te onderzoeken. Dit verkort de mer-procedure met ongeveer 6 maanden.

Per project zal de tijdwinst verschillen, afhankelijk van de fase in de procedure, waarin het project zich bevindt en afhankelijk van de kenmerken van het project. Zo hoeft bijvoorbeeld niet bij elk project te worden onteigend.

Tijdens de behandeling van de Crisis- en herstelwet is het amendement Wiegman aangenomen waardoor de verplichting tot het opnemen van landelijke projecten in beheerplannen Natura 2000 vervalt. Kan de minister van VenW aangeven hoe de landelijke investeringen van het MIRT met de Crisis- en herstelwet in de hand in de beheerplannen worden gegoten? Welke stappen ziet hij daarbij voor zich? (CDA)

Door het amendement Wiegman wordt de mogelijkheid ontnomen om MIRT projecten verplicht in beheerplannen op te nemen. De bestaande Natuurbeschermingswet biedt echter nog steeds de mogelijkheid om projecten op te nemen in beheerplannen. In voorkomende gevallen kunnen hierover afspraken worden gemaakt met de voortouwnemers van de beheerplannen.

Daarnaast is in de Crisis- en herstelwet de programmatische aanpak stikstof (PAS) opgenomen. Binnen de PAS worden de maatregelen vastgesteld die de afname van stikstofdepositie landelijk en per Natura 2000 gebied zullen bewerkstelligen. Daarbij kan ontwikkelruimte ontstaan. Een deel van deze ontwikkelruimte kan aan MIRT projecten worden toegevoegd. In de PAS worden uiteindelijk afspraken vastgelegd over de maatregelen die leiden tot daling van de depositie, deze afspraken worden daarna vastgelegd in de beheerplannen Natura 2000.

De vaststelling van de PAS vindt plaats door de ministers van LNV, EZ, VROM en VenW in overeenstemming met Gedeputeerde Staten. Binnen vier maanden na het inwerkingtreden van de Crisis- en herstelwet zal een Voorlopig Programma Stikstof worden vastgesteld.

NMCA

- *NMCA, wat is dat? Is het echt iets, of gebruiken we het alleen om vooruit te schuiven? Wordt de Tweede Kamer betrokken? (CDA)*
- *Geeft de NMCA straks naast markt en capaciteit ook inzicht in de oplossingsrichtingen en de kosten daarvan en is invoering van de kilometerprijs daarbij meegenomen? De ChristenUnie denkt aan een analyse voor het wegen, vaarwegen en spoornet zoals is gebeurd bij de quick-scan regionaal spoor. (ChristenUnie)*
- *Relatie effecten Kilometerprijs en OV meenemen in NMCA. (GL)*
- *Is de minister bereid om bij de NMCA ook met een fundamentele analyse van de inpassingskosten te komen? (ChristenUnie)*
- *Koppeling NMCA met klimaatdoelen. (GL)*

De Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA) is een integrale analyse van het gehele mobiliteitssysteem, zowel voor 2020 als 2028. We krijgen de nieuwste inzichten in de markt- en capaciteitsgegevens en een integraal beeld van de staat van de netwerken van vaarwegen, wegen, spoor en regionaal OV, inclusief de verbindingen daartussen. Zo weten we welke ontwikkelingen ons te wachten staan en welke keuzes moeten worden gemaakt. De analogie met de Quick Scan voor regionaal spoor klopt daarmee. Met dit verschil: er worden geen analyses per deelsysteem uitgevoerd. Er wordt één, integrale analyse voor het gehele verkeer- en vervoersysteem gemaakt.

Er is geenszins sprake van vooruitschuiven. Komende zomer doen we een voorstel voor de keuzes die nu kunnen en moeten worden gemaakt voor de verlenging van het Infrastructuurfonds. Bij de NMCA voegen we daarvoor een beleidsbrief, die ik graag in de laatste weken voor het zomerreces met uw Kamer bespreek.

In de beleidsbrief komen inhoud en geld bij elkaar. De NMCA is de inhoudelijke basis voor de keuzes die we maken in de beleidsbrief. Voor de financiële uitgangssituatie is de Heroverwegingsoperatie natuurlijk van belang. De budgettaire ruimte richting 2028 wordt gekoppeld aan de inhoudelijke informatie. Zo komen we tot goede keuzes.

De NMCA zal, in combinatie met de bijbehorende beleidsbrief, inzicht geven in oplossingsrichtingen en, waar nodig, indicaties van daaraan verbonden kosten. De NMCA geeft dus verkeerskundige informatie. Als een deel van de verlenging van het Infrastructuurfonds richting 2028 wordt ingevuld, is het van belang ook de kosten in beeld te hebben. De kosten van inpassing zijn voor mij belangrijk en komen op een ander niveau uitvoerig aan de orde.

In de NMCA wordt de kilometerprijs uiteraard meegenomen in alle berekeningen. In het begrotingsdebat heb ik al aangegeven dat in de NMCA specifiek onderzoek wordt gedaan naar het effect van de Kilometerprijs op OV-gebruik. We zoomen daarbij in op de effecten op regionaal/stedelijk niveau.

De klimaatdoelen van het kabinet zijn vastgelegd in Schoon en Zuinig. In voorjaar 2010 maken we de stand van zaken op. Daar loop ik nu niet op vooruit. Schoon en Zuinig omvat onder andere mobiliteit. De NMCA gaat alleen over de aansluiting tussen de vervoersmarkt en de capaciteit van de infrastructuur. Klimaateffecten van mobiliteit moeten in een veel breder perspectief worden geplaatst. Een perspectief inclusief schone en zuinige technieken in de auto van de toekomst bijvoorbeeld. Schoon en Zuinig is dus het meest geëigende platform voor de discussie over het behalen van de klimaatdoelen.

Heroverweging

*Wat zijn de gevolgen van de heroverweging zijn voor het MIRT? (SGP)
Kan bij de heroverweging de infrastructuur worden ontzien, en welke criteria gelden als er wordt bezuinigd? (VVD)*

De heroverweging Mobiliteit en Water betreft het Infrastructuurfonds. De ambtelijke werkgroep moet minimaal één besparingsvariant uitwerken waarmee structureel 20 procent wordt bespaard. Daarbij gelden geen taboes. De ambtelijke werkgroep buigt zich over besparingsvarianten. Wij kunnen niet op de conclusies en mogelijke gevolgen vooruitlopen.

Wordt in het kader van de heroverweging ook gekeken naar scenario's waarbij door aanscherping van de kilometerprijs minder asfalt hoeft te worden aangelegd? Graag hierop een positief antwoord. (GL)

Het kabinet heeft steeds aangegeven dat er in het kader van de heroverweging geen taboes zijn. Uiteraard verliest het kabinet daarbij de realiteit niet uit het oog. Uitgangspunt voor de introductie van de kilometerprijs is een lastenneutrale omzetting volgens het principe van «gelijk oversteken». Het loslaten van de principes van de kilometerprijs is niet aan de orde.

Anders investeren

*Is de minister bereid anders te investeren in weginfrastructuur en te kiezen voor echt nuttige projecten?
Bezuinig op wegen rond Amsterdam, A4 Delft-Schiedam, doortrekken A15 en Buitenring Parkstad en hou bijvoorbeeld N23, Rijnlandroute en N18 sober. (SP)*

Bij de afweging in welke projecten te investeren wordt zeer zorgvuldig te werk gegaan. Beleidsmatig is de basis voor deze afweging gelegd in de Nota Mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak. Volgend voorjaar worden de uitkomsten van de NMCA gepresenteerd, zodat bezien kan worden of op onderdelen nadere invulling nodig is om te komen tot nog robuustere keuzes. Daarnaast is met de verbreding van het MIT naar MIRT ook nadrukkelijk de relatie gelegd tussen ruimtelijke ontwikkelingen en de ontwikkeling van weginfrastructuur, naast openbaar vervoer. Tenslotte leidt ook de MIRT-systematiek tot een systematische aanpak, via gebiedsagenda's, verkenningen, planstudies en realisatie. Kortom, in het MIRT is gekozen voor de echt nuttige wegenprojecten. Bij de aanleg van deze wegen moet rekening worden gehouden met een goede inpassing, waarbij soberheid en doelmatigheid van de te nemen maatregelen uitgangspunt is.

Minder aanleg door kilometerprijs

Welke snelwegen zijn/worden niet aangelegd als gevolg van de kilometerprijs? Macro wordt in de Nota Mobiliteit een bedrag van 3 à 7 mld genoemd? Graag een onderbouwing van de Minister dat er 7 miljard aan asfalt bespaard kan worden. (GL)

Ten tijde van de Nota Mobiliteit is een extra bouw pakket verondersteld, dat nodig zou zijn om in combinatie met het MIT 2005 en benuttingsmaatregelen in 2020 de doelstellingen van de Nota Mobiliteit te halen. Het bouw pakket dat daarvoor werd geconstrueerd kostte ongeveer € 21,5 miljard. Vervolgens is op basis van modelmatige veronderstellingen over de inrichting van de kilometerprijs vastgesteld dat er in combinatie met de kilometerprijs een extra bouw pakket van circa € 14,5 mld nodig zou zijn. Dit laatste is het zogenoemde «NoMo bouw pakket». Het verschil tussen deze twee bouw pakketten bedroeg globaal € 7 mld. Het vorige kabinet van VVD, D66 en CDA heeft gekozen een kilometerprijs in te voeren. Op basis hiervan heeft de minister van Financiën de heer Zalm in overleg in mijn ambtsvoorganger besloten om het infrafonds te korten met een investeringsvolume van € 7 mld.

Om inzicht te krijgen in welke wegenprojecten dat nu betreft moet een nieuwe analyse worden uitgevoerd van de groei van het wegverkeer zonder rekening te houden met een kilometerprijs.

Spitstarief

Wat gebeurt er met het geld dat in de regio, bijvoorbeeld Amsterdam, wordt opgehaald met het spitstarief? Wordt dat besteed aan alternatieven (OV) in de regio, wordt het besteed aan bredere wegen in de regio, of wordt het basistarief in de regio verlaagd? (SP)

Het spitstarief komt niet boven op de opbrengsten van het basistarief, maar is een integraal onderdeel van de afspraken omtrent «gelijk oversteken». Als er ergens een spitstarief zou worden geïntroduceerd dan betekent dat een gelijktijdige verlaging van het basistarief. Dus de totale opbrengsten blijven gelijk. De opbrengsten uit het spitstarief in de regio Amsterdam vloeien – net als de opbrengsten van het basistarief – in het Infrastructuurfonds.

U heeft aangegeven de hoogte van het spitstarief bekend te zullen maken direct na toezending aan de Kamer van de Wet kilometerprijs en de bekendmaking van de basistarieven. De VVD wil niet dat een spitstarief wordt ingevoerd, maar we willen wel graag weten hoe hoog het spitstarief wordt.

Zoals ik eerder heb aangegeven zal het kabinet uw Kamer op korte termijn een beleidsbrief sturen met daarin nadere informatie over de wijze waarop met de kilometerprijs wordt omgegaan in het kader van planstudies en verkenningen. In die brief zal ook worden ingegaan op het spitstarief.

Moeten gehandicapten ook de filebelasting (het spitstarief) betalen? (SP)

Iedereen die valt onder het regime van de kilometerprijs zal het spitstarief moeten betalen op het moment dat hij of zijn tijdens de spitsperiode rijdt op een wegvak waarop het spitstarief geldt. Dit geldt dus ook voor gehandicapten, die rijden met een voertuig waarvoor een kilometerprijs geldt. Voor bestelauto's ingericht voor het vervoer van gehandicapte personen geldt op basis van het principe van gelijk oversteken wel een gereduceerd basistarief, overeenkomstig de huidige fiscale behandeling.

MobiliteitsAanpak en N-wegen

Wat betekenen de 10 concepten uit de MobiliteitsAanpak concreet? Hoe invulling geven aan 5 prioritaire projecten voor N-wegen? Op welke termijn worden deze gerealiseerd? (CDA)

Ik heb u in de brief over de verankering van de MobiliteitsAanpak (Tweede Kamer 2008–2009, 31 305, nr. 150) al aangegeven dat de NMCA een uitwerking van de 10 concepten zal bevatten. Ik benadruk dat de concepten zich richten op een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem in 2028. We hebben het niet van vandaag op morgen gerealiseerd. Maar we wachten ook niet tot het 2020 is om ermee te beginnen. Naast de doelen uit de Nota Mobiliteit worden de 10 concepten nu waar mogelijk al meegenomen in het huidige beleid. Laat ik u een aantal voorbeelden noemen, zonder alle 10 helemaal langs te lopen:

- Parallele structuren, met inzet van meerdere modaliteiten: zie het historische besluit over de A4 Delft–Schiedam; inclusief verbetering van het spoor in de corridor. Zie ook het besluit over de Rijnlandroute en het westelijke deel van de Rijn-Gouwelijn.
- Hoogfrequent spoor: de planstudies lopen in volle vaart. De proef tussen Amsterdam en Eindhoven is nu al een succes.
- Ontvlechten regionaal en doorgaand verkeer en inzet regionale N-wegen. Zie het besluit voor Eindhoven: het sluiten van de ring met inzet van de N279.

Onze ambitie in de MobiliteitsAanpak voor de 5 met name genoemde rijks-N-wegen is geformuleerd voor 2028. Het betreft de N3, N18, N35, N44 en N65. Ook hier geldt, dat betekent niet dat we voor alle wegen wachten tot 2020 of later. Maar we moeten ook niet alle doelen en ambities bij elkaar voegen. We hebben nog heel veel te doen om de doelen uit de Nota Mobiliteit voor 2020 te realiseren. We kunnen simpelweg niet alles in één keer financieren.

Daar waar efficiënte combinaties kunnen worden gemaakt gaan we dat natuurlijk doen, mits er voldoende geld beschikbaar is. We nemen geen maatregelen die een verdere upgradering in de toekomst in de wielen rijdt. Kijk naar de besluiten die genomen zijn voor Holland Rijnland, voor de N35, de N18, de aansluitingen tussen de N3 en de omliggende rijkswegen. De N65 hebben we opgenomen in een verkenning. We doen dus nu al wat we kunnen.

Op de N18, Holland Rijnland, de N35 en de N65 ga ik dieper in bij de daarover gestelde vragen.

BLD

Meerdere fracties hebben vragen gesteld over waarvoor de agentschapsbijdrage Rijkswaterstaat wordt gebruikt.

Sinds 2006 is Rijkswaterstaat een zogenaamde Baten-Lasten Dienst (BLD), ook wel agentschap genoemd, van Verkeer en Waterstaat. Bij agentschappen en dus ook bij RWS wordt het personeel betaald doordat voor alle producten die bij een agentschap worden afgenomen een prijs wordt betaald voor de apparaatskosten van het agentschap. Bij RWS is dit voor realisatieprojecten een percentage van de aanlegkosten. Dit werkt bij bijvoorbeeld ProRail hetzelfde. Deze BLD-bijdrage dient ter bekostiging van specifieke apparaatkosten (bv experts en ingenieursdiensten) voor een realisatieproject én voor algemene apparaatskosten (bijvoorbeeld personeel, huisvesting, pc's) voor de totale dienst. Ook de projectoverstijgende kennis en expertise (zoals o.a. data, modellen, onderzoeken en innovatie) worden deels uit de BLD bekostigd. Immers, deze producten komen eveneens ten goede van de projecten.

In de kostenramingen voor projecten waarvan de volledige uitvoering door RWS is voorzien, wordt in de regel rekening gehouden met een BLD-percentages van de aanlegkosten. Dit komt overeen met de werkwijze die wordt gehanteerd met ProRail.

In alle projecten waar dit van toepassing is en waarbij Rijkswaterstaat betrokken is, wordt reeds in het vroegste stadium gecommuniceerd, zodat hiermee bij het reserveren van projectbudgetten rekening kan worden gehouden. De budgetten genoemd in de projectbladen van het MIRT-projectenboek zijn dan ook integrale budgetten (dus inclusief BLD-bijdrage), tenzij specifiek anders vermeld.

Inhaalverbod vrachtwagens

Hoe gaat u om met mogelijk tegenstrijdige belangen bij het instellen van een inhaalverbod van vrachtwagens, zoals het belang van de transportsector en het belang van goede doorstroming van het verkeer? (CDA)

Inhaalverboden voor vrachtwagens komen altijd tot stand na afweging van alle in het geding zijnde belangen. Er is daarbij geen sprake van dat het belang van het vrachtverkeer zwaarder weegt dan andere belangen. Nee, het gaat om een goede balans tussen doorstroming voor alle weggebruikers en verkeersveiligheid, zowel bij het inhalen als bij het in- en uitvoegen op de snelweg. Afhankelijk van ondermeer het aantal wegstroken en de omvang en samenstelling van het verkeer in verhouding tot de wegcapaciteit, is vastgesteld op welke specifieke locaties en tijdstippen het inhaalverbod geldt. Het huidige regime van inhaalverboden voor vrachtwagens op het hoofdwegennet ga ik in 2010 evalueren en zonodig actualiseren. Dat doe ik omdat de vaststelling van de huidige inhaalverboden stamt uit het jaar 2003. Sindsdien is de verkeersintensiteit van zowel vracht- als personenverkeer op veel trajecten veranderd. Bovendien is ook de infrastructuur op een aantal punten uitgebreid. Bij deze evaluatie van het regime van het inhaalverbod zal ik ook nut en noodzaak van een inhaalverbod voor vrachtwagens op het traject Azelo-Duitse grens bezien. De bevindingen van de evaluatie zal ik verwerken in een nieuw verkeersbesluit. Ik zal uw Kamer dit in de loop van 2010 toesturen.

Inpassing

Wat is wettelijke inpassing? Hoeveel projecten zijn er de afgelopen jaren geweest waarbij alleen de wettelijk noodzakelijke inpassingsmaatregelen zijn getroffen? (CDA)

De wettelijke inpassingsmaatregelen die bij wegenprojecten getroffen worden bestaan voor het grootste gedeelte uit maatregelen voor lucht en geluid. Het gaat hierbij om de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit. Daarnaast kunnen er bij wegenprojecten maatregelen getroffen moeten worden om te voldoen aan de Flora en Faunawet, de Boswet, de Waterwet en provinciale en gemeentelijke regelingen. De Wet ruimtelijke ordening vraagt daarnaast onder meer om een goede ruimtelijke ordening en een goede ruimtelijke onderbouwing.

De vraag bij hoeveel projecten alleen de wettelijk noodzakelijke inpassingsmaatregelen zijn getroffen is niet één op één te beantwoorden. Helder is dat aan de wet- en regelgeving voldaan moet worden. Deze is echter vastgelegd in normen, niet in te treffen maatregelen. Hoe in de praktijk aan de normen voldaan wordt, hangt af van het type project en de mogelijkheden ter plaatse.

Daarnaast gaat het bij het MIRT meer en meer om integrale gebiedsontwikkeling. Hieraan wordt samen met de regio invulling gegeven. Met name in het stedelijk gebied blijkt daarbij dat voor maatschappelijk aanvaardbare inpassing veelal maatregelen getroffen dienen te worden die naar de letter van de wet niet strikt noodzakelijke zijn. Dit gebeurt uiteraard niet zonder reden. Het levert bijvoorbeeld een betere doorstroming van het verkeer op, of het kan een betere ruimtelijke kwaliteit bieden.

Dynamisch Verkeersmanagement

Een belangrijke manier om verkeer op een eerlijke manier beter te spreiden is door gebruik te maken van verkeersdosering via navigatiesystemen, intelligente voertuigen. Wordt hier een goed actieprogramma voor het volgende MIRT uitgewerkt? (SP)

Inderdaad ik vind het belangrijk om een goede doorstroming te realiseren door gebruik te maken van diverse maatregelen. In het voorjaar 2008 is het Beleidskader Benutten (Kamerstuk 31 305, nr4 vergaderjaar 2007–2008) aangeboden aan de Tweede Kamer bestaande uit verschillende actielijnen. Een actielijn uit het beleidskader is: «Het Stimuleren en faciliteren van slimme voertuigen en coöperatieve systemen». De inzet van deze actielijn is om een nationale roadmap en actieprogramma te ontwikkelen voor slimme voertuigen en coöperatieve systemen die gedragen wordt door overheden, wegbeheerders, kennisinstellingen en marktpartijen en is ingebed in de Europese context. De uitwerking van deze actielijn is voorzien in het derde kwartaal van 2010, de ontwikkelingen in de markt ten aanzien van navigatiesystemen zal onderdeel uitmaken van de roadmap.

Natuurcompensatie

Hoeveel euro's heeft de minister in 2009 uitgegeven aan natuurcompensatie? En is de minister het met de CDA-fractie eens, dat natuurcompensatie plaats zou moeten vinden binnen de EHS, juist ook in het kader van de synergie tussen de verschillende MIRT-delen? (CDA)

De meeste projecten hebben te maken met inpassing in natuur en landschap. Indien hierbij verlies aan natuurgebied optreedt, dan moet het

project voor compensatie zorgen. Het gaat om projectspecifieke compensatie waarbij in de vorm van grondruil of grondaankoop kan worden voorzien. Deze compensatie is meestal in de vorm van realisatie van een aantal nieuwe hectare natuur, maar kan ook aanpassing aan kunstwerken betreffen om verbindingzones in stand te houden. Als in de directe omgeving geen gronden kunnen worden aangekocht, dan volstaat een bijdrage in het compensatiefonds.

Mijn collega's van VROM zal mede namens LNV en VenW u voor 14 december hier verder over informeren.

Rijksprojectenbureau

Bent u bereid om ons voorstel voor een rijksprojectenbureau te onderzoeken? Ook voor lagere overheden? (SP)

De heer Roemer kwam met de interessante suggestie van een rijksprojectenbureau. Ik herinner mij dat wij hierover eerder een goed gesprek hebben gehad.

Verkeer en Waterstaat en VROM kijken zeker naar vernieuwende manieren om grote projecten aan te pakken en meer samenwerking over de ministeries heen, waarbij elkaars expertise wordt gebruikt. Ik kijk hierbij vooral naar de bestaande rijksdiensten die zich bezig houden met grote projecten, zoals ProRail, Rijkswaterstaat en Rijksgebouwendienst. Kennis en expertise worden actief uitgewisseld in bijvoorbeeld de rijksprojectenacademie. Ook is het zo dat, uiteraard onder voorwaarde van heldere afspraken, dat andere overheden een beroep kunnen doen op de kennis en expertise van rijksdiensten.

Hiermee wordt invulling gegeven aan de door u gereikte gedachte achter een rijksprojectenbureau, namelijk op een doeltreffende en doelmatige manier samenwerken. Zonder nieuwe bureaucratie te introduceren.

WEGEN

WEST

A4 Delft-Schiedam (CDA, PvdA, Groen Links, SGP)

Wat zijn de verschillen tussen het door mij en mijn collega van VROM ingenomen Standpunt en het IODS-convenant die ik in 2006 met mijn regionale partners heb afgesproken. Daarbij zijn drie punten genoemd:

- 1. De keuze van variant 1b, die ten opzichte van het IODS-ontwerp verschoven tunnelmond heeft bij de oostelijke rijbaan. U vraagt aan te geven of door deze verschuiving normen worden overschreden.*
- 2. De zorg dat niet wordt voldaan aan de geluid- en zichtgaranties.*
- 3. Het ontbreken van de aansluitingen van Schiedam op de A20 in westelijke richting.*

Ad 1

Ten aanzien van de verschuiving van de tunnelmond, en het blijven voldoen aan de normen:

- De tunnelmond van de oostelijke rijbaan wordt aan de zuidzijde met maximaal 330 meter verschoven, op een totale tunnellengete van 2 km. De reden van deze verschuiving is dat moet worden voldoen aan wettelijke regels ten aanzien van tunnelveiligheid. Concreet betekent dit dat verkeer op voldoende afstand voor de tunnel moet zijn in- of samengevoegd (in Europees verband geldt de norm van 10 rijseconden). Gezien de zeer krappe afstand tussen het Kethelplein en het

begin van de tunnel lukt dit niet zonder een beperkte verschuiving van de oostelijke tunnelmond. De westelijke tunnelmond wordt niet verschoven.

- Betrokken partijen hebben overigens in de IODS-convenant vastgelegd dat het ontwerp aan alle wettelijke regels moet voldoen. In dit geval gaat het dan over regels ten aanzien van tunnelveiligheid.

Ik heb mij tot het uiterste ingespannen om een goede oplossing te vinden, en ik ben van mening dat ik die, met mijn keuze voor variant 1B, ook heb gevonden:

- 1B heeft een volledige aansluiting van de A4 op het Kethelplein;
- Het slopen van bebouwing is bij deze variant niet nodig;
- En last but not least: deze variant biedt de beste mogelijkheid voor een verkeerskundige optimalisatie in de OTB – fase. Door het verkeer beter over de beschikbare rijstroken te verdelen kan de doorstroming nog verder verbeterd worden. Variant 1A heeft deze mogelijkheid niet, anders dan tegen aanzienlijke meerkosten in verband met de sloop van een bestaande bebouwing en een bredere tunnel.

Met deze verschuiving van de tunnelmond worden geen normen overschreden. Er wordt aan de eisen ten aanzien van luchtkwaliteit voldaan. Generieke maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren zijn opgenomen in het NSL. Waar dit nodig is zal ik om geluidsoverlast te voorkomen, aanvullende geluidsmaatregelen nemen.

Ad 2

Ten aanzien van het blijven voldoen aan de geluid- en zichtgaranties: De geluids- en zichtgaranties zoals opgenomen in de het IODS-convenant worden gehaald:

- Het geluid in het stiltegebied Midden Delfland zal maximaal 40 dB (etmaalgemiddelde) zijn, gemeten op een afstand van 250–500 meter.
- De zichtgaranties worden daarbij gehaald door het toepassen van een lage geluidschermen (2,5 meter ten opzichte van omliggend maaiveld). Daarbij wordt een half verdiepte ligging, tweelaags zoab en geluidsabsorberende wanden in de tunnelbak toegepast om het gewenste lage geluidsniveau te halen.

Ad 3

Ten aanzien de aansluiting van de aansluitingen van Schiedam op de A20 in westelijke richting:

De verbindingen tussen de oprit Schiedam-Noord en de A20 in westelijke richting zijn binnen het knooppunt Kethelplein niet meer te realiseren. Hiervoor ontbreekt simpelweg de ruimte binnen het knooppunt. De verbindingen tussen de oprit Schiedam-Noord en de A20 in oostelijke richting en de A4 in beide richtingen blijven bestaan.

Voor de bereikbaarheid van Schiedam zal dit geen probleem opleveren. De A20 (afslag Holy-Zuid) in westelijke richting is via het onderliggend wegennet, de Laan van Bol'Es of de Hargalaan, te bereiken.

In de komende tijd zal ik, samen met de wegbeheerder van dit onderliggend wegennet, bekijken welke maatregelen nog gewenst zijn om een vlotte doorstroming op dit onderliggend wegennet te garanderen.

Wat is uw indruk over de kosten van de gevraagde vaartvariant. Deze lijkt me duur? (CDA)

Ik heb u vorig jaar gemeld dat deze A4 met vaart variant in ordergrootte € 150–500 mln. duurder zou worden (met en marge van +/- 25%). Dit

afhankelijk van het uiteindelijk te kiezen verkeerskundig en technisch ontwerp.

Schiedam is onlangs met een nieuwe versie van de A4 met vaart gekomen. Ook deze variant zal forse meerkosten hebben. Bovendien heeft het wegontwerp van deze variant ook andere nadelen en risico's, onder andere op het gebied van uitvoeringstechniek, verkeerskunde en veiligheid.

Overigens waren bij mijn besluit in 2008 om de A4 met vaart niet verder te onderzoeken de meerkosten niet de enige reden. Naast de meerkosten heb ik u genoemd dat de variant «A4 met vaart» ongeveer 20 maanden extra doorlooptijd zal kosten, en bovendien slechts een beperkte inhoudelijke meerwaarde biedt en deels strijdig is met de zichtgarantie uit het IODS-convenant. Dit in vergelijking met de zeer hoogwaardig ingepaste variant A4 IODS, mijn voorkeursvariant.

Inmiddels is een forse stap voorwaarts gezet, die geleid heeft tot de Standpuntbepaling voor de A4, van mijn collega van VROM en mij.

De doortrekking van de A4 Delft-Schiedam is buitengewoon onverstandig. Hiermee worden de problemen verplaatst. (SP)

Daarom vraag ik u:

- 1. Klopt het dat het verkeer in de spits op de Beneluxtunnel, op het Kethelplein en op het Beneluxplein in 2020 met de A4 meer toeneemt dan zonder de A4?*
- 2. Worden de intensiteiten op de A13 met de A4 daadwerkelijk lager?*
- 3. Is het niet beter in plaats van de A4 de A13/16 aan te leggen?*

De bereikbaarheidsproblematiek in de regio Rotterdam staat fors onder druk. Dit geldt zeker voor de verbinding tussen Den Haag en Rotterdam. De A13 kan de vraag naar mobiliteit op deze verbinding bij lange na niet aan. Bewoners en ondernemers merken vrijwel elke dag dat het verkeer vastloopt. Mensen kampen met slechte bereikbaarheid, en sluipverkeer (o.a. door het Westland en Midden-Delfland).

Deze situatie is slecht voor het woonplezier, slecht voor onze economie, de posities van de Rotterdamse haven en Greenport Westland, en slecht voor ons milieu.

De aanleg van de A4 Delft-Schiedam biedt hiervoor een goede oplossing. Dit blijkt ook uit de cijfers:

- Door de aanleg van de A4 neemt de mobiliteit op het hoofdwegennet tussen Den Haag en Rotterdam met circa 50% toe.
- Dit verkeer komt voor een deel van het onderliggend wegennet. Dit wordt door de aanleg van de A4 ontlast. En dat is hard nodig.
- Door de aanleg van de A4 verbeteren de reistijden op de A13 aanzienlijk; in ordegraote met 16–20%.

Maar u hebt ook gelijk, dat met de aanleg van de A4 niet alle problemen in de Zuidvleugel worden opgelost; Het klopt dat het drukker wordt de Beneluxtunnel, op het Kethelplein en op het Beneluxplein.

Om de bereikbaarheidsproblemen in deze regio aan te pakken zijn de komende jaren nog forse investeringen nodig. Niet alleen in weginfrastructuur, maar nadrukkelijk ook het spoor en het regionaal openbaar vervoer.

Hiervoor ga ik op korte en lange termijn een pakket van maatregelen uitvoeren.

Wat doe ik op korte termijn:

- Om de bereikbaarheid over de weg in deze regio verder te versterken zal ik ook op korte termijn een Tracébesluit nemen voor de planstudie A15 Maasvlakte-Vaanplein en een Standpunt voor de A13/16.
- De bereikbaarheid van de Zuidvleugel wordt verder versterkt door diverse spoorprojecten. Ik noem u:
 - Het uitvoeringsproject spoortunnel Delft;
 - De uitvoering van de Nieuwe Sleutelprojecten Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal.
 - de aanleg Station Schiedam Kethel/Spaland
 - de afkoppeling van de Hoekse Lijn;
 - het Stedenbaan-concept.

En voor de langere termijn (2020–2040):

- Er worden nu brede gebiedsgerichte verkenningen voor de Rotterdamse regio en Haaglanden uitgevoerd. De eerste resultaten van de verkenning Rotterdam VooRuit heb ik u in het kader van het MIRT gemeld, en eind 2010 over de verkenning Haaglanden
- Het kabinet heeft besloten op het traject Den Haag–Rotterdam metro-achtig hoog frequent spoorvervoer (PHS) te realiseren. Met de planstudie PHS voor deze corridor, die medio 2010 wordt afgerond, zal duidelijk worden wat ervoor nodig is deze ambitie te realiseren.

Alles overziende ontstaat met deze aanpak een samenhangend pakket van maatregelen voor het openbaar vervoer en de weg voor de korte en langere termijn. Een aanpak die perspectief biedt om de vraagstukken waar de regio voor staat integraal en in samenwerking aan te pakken.

A13/16

In het MER voor de A13/16 wordt rekening gehouden met de A4. Geldt dat ook andersom? (D66)

Ja, dat is het geval. Voor het project A4 is samen met de Trajectnota/ MER een cumulatienota uitgebracht, waarin de gezamenlijke effecten van de aanleg van de A4 én de aanleg van de A13/16 in beeld zijn gebracht.

Kunt u garanderen dat de luchtkwaliteit met de aanleg van de A13/16 niet verslechtert? (D66)

Het project A13/16 maakt onderdeel uit van het NSL. Dit programma bevat een pakket van maatregelen. Berekeningen zullen aantonen dat hiermee aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Dus ook in de omgeving van de A13/16 wordt aan de grenswaarden voldaan.

Lokaal kan de aanleg van de A13/16 wel tot een verslechtering leiden. Ten aanzien leefbaarheid wordt geconstateerd dat de verkeersintensiteiten op de A20, en met name op de A13 nemen fors afnemen (met circa 10% en 30%). De leefbaarheid verbetert hier. Daar staat tegenover dat de leefbaarheid in het gebied nabij het nieuwe tracé A13/16 verslechtert.

De VVD wenst, even als de Rotterdamse Raad, een tunnel ter plaatse van het Bergse Bos. Voorstel van de VVD is dat de extra kosten hiervan voor € 50 mln worden gefinancierd uit de begroting Verkeer en Waterstaat, en de rest voor rekening komen van de stad en de regio. (VVD)

Een tunnel ter plaatse van het Bergse Bos zal in orde grootte € 300 mln. gaan kosten. Dit is een forse investering, zeker omdat een tunnel niet noodzakelijk is om tot een goede inpassing voor het Bergse bos te komen. Er zijn ook andere inpassingmogelijkheden die tot een hoge inpassingskwaliteit kunnen leiden.

Daarom hebben mijn collega van VROM en ik tijdens het BO-MIRT van 29 oktober met Portefeuillehouder van de stadsregio Rotterdam afgesproken om de inpassing van een verdiepte ligging in het Bergse Bos verder te optimaliseren. Ook deze inpassingsoptimalisatie heeft mogelijk kostenconsequenties. Hierover heb ik met de regio afgesproken dat de regio dan bijdraagt aan de eventuele extra benodigde financiën.

Nu reeds extra budget toezeggen acht ik te voorbarig. Het ontwerp van de A13/16 zal in de komende tijd nog verder worden uitgewerkt en geoptimaliseerd. Ik wil daarom eerst het afgesproken ontwerpproces afronden en dan de balans opmaken. Bovendien heb ik, zoals u weet, het komende jaar ook nog een brede heroverweging te gaan.

Kunt u een reactie geven op de constatering van de commissie voor de MER dat met de aanleg van een A13/16 de hiervoor geformuleerde doelen niet worden bereikt. (GL)

Voor deze verbinding zijn meerdere doelen geformuleerd. De commissie voor de MER constateert, even als ik, dat deze verbinding voor de diverse doelen verschillend scoort.

De volgende doelen worden gehaald:

- Betrouwbare en acceptabele reistijden op het hoofdwegennet.
- Verbetering van de bereikbaarheid van Rotterdam-Centrum.
- Vermindering van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet ter opzichte van een autonome situatie zonder A13/16.

De doelen «Een goede bereikbaarheid van het noordelijk deel van de Rotterdamse regio vanuit de wijdere regio (A16, A13, N290)» en «Verbetering van de leefbaarheid rond de A13 en de A20» worden in beperktere mate bereikt.

Het wegen van de diverse doelen is een politieke taak, die ik samen met mijn collega van VROM, en in nauwe afstemming met de regio zal uitvoeren. In deze wegging zal ik, naast de Trajectnota/MER, tevens zal ik hierbij inspraakreacties en adviezen van betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs, waaronder de Commissie voor de MER, betrekken.

Mijn uiteindelijke keuze zal ik bekend maken in het Standpunt dat ik volgend jaar zal nemen. In het BO-MIRT van 29 oktober hebben mijn collega van VROM, de Portefeuillehouder van de stadsregio Rotterdam w. Cramer, en ik afgesproken de inpassing van een verdiepte ligging in het Bergse Bos en het wegvak tussen de Bergweg en de HSL-kruising (de limieten) nader te onderzoeken.

In de komende maanden zal het ontwerp voor deze 2 wegdelen, samen met de regio, worden geoptimaliseerd. Deze onderzoeken kunnen een (positief) effect hebben op de leefbaarheid rondom de A13/16. Op basis van de resultaten hiervan zullen vervolgstappen richting Standpunt en (O)TB worden gezet.

Samenhang A4 Delft-Schiedam en de A13/16

Het was ooit óf de A4, óf de A13/16. Nu is het beiden (u rommelt er een snelweg bij). Graag een verklaring hiervoor. (GL)

Zowel het project A4 Delft-Schiedam, als het project A13/16, zijn projecten die in het MIRT zijn opgenomen. Dit is al jaren zo. Mogelijk is er sprake van een misverstand, veroorzaakt door het feit dat de planstudies A4 Delft-Schiedam en A13/A16 beiden het wegtraject A13/A16 onderzoeken. Dit kan het beeld oproepen dat ik én het alternatief A4, en het alternatief A13+13/16 uit de planstudie A4 Delft-Schiedam aan ga leggen.

In de planstudie A4 Delft–Schiedam heb ik laten onderzoeken wat de beste oplossing is om de doorstromingsproblemen op de A13 en de bereikbaarheid tussen Den Haag en Rotterdam te verbeteren. Ik heb hier 2 alternatieven onderzocht; de A4 Delft–Schiedam en de A13 in combinatie met de A13+A13/16.

Zoals u weet heb ik samen met mijn collega van VROM voor de A4, 1B gekozen.

In de planstudie A13/A16 heb ik onderzocht hoe de verkeersafwikkeling op de A13 en de A20 en de bereikbaarheid van de Rotterdamse Regio nog verder kunnen worden verbeterd. De aanleg van de A13/16 is daarbij als alternatief onderzocht. Dus zonder verbreding van de A13. Deze studie is op 25 augustus 2009 ter visie gelegd. Over de voortgang in de besluitvorming van deze studie heb ik u in het kader van BO-MIRT geïnformeerd.

Om te weten wat de gezamenlijke effecten van zowel een aanleg van de A4 als een aanleg van de A13/16 zijn heb ik deze laten onderzoeken in een apart deelrapport van de tweede fase van TN/MER A4 Delft–Schiedam: de «Cumulatienota».

Ik heb ervoor gekozen door te gaan met het A4-alternatief 1B. Dat betekent dat ik geen plannen heb voor een verbreding van de A13.

A12 Zoetermeer

Hoe gaat de Minister de verbreding van de A12 bij Zoetermeer aanpakken?

Is het verkeerscirculatieplan van Den Haag een verstandige zet gezien de gevolgen ervan, filevorming tot Zoetermeer, voor de doorstroming op de A12? (CDA)

Ik heb de Aanvangsbeslissing genomen om de flessenhals op de A12 tussen Zoetermeer oost en Zoetermeer-centrum op te lossen. Vervolgens heb ik de Startnotitie ter inzage gelegd. Het betreft het realiseren van een plusstrook.

In de verdere procedure zullen de effecten op het gebied van lucht en geluid in beeld worden gebracht, evenals de te nemen maatregelen om deze effecten te mitigeren.

De filevorming op de A12 uit de richting van Zoetermeer richting Den Haag wordt naar mijn mening vooral veroorzaakt door het feit, dat de A12 in Den Haag in het Haagse wegennet overgaat.

Wel is de verkeerscirculatie in Den Haag, beter gezegd de verwerking van het verkeer dat vanaf de A12 komt, hierop van invloed.

Rijkswaterstaat beziet de gevolgen van plannen van decentrale overheden voor in dit geval de doorstroming op het Rijkswegennet. Ook de effecten van het verkeerscirculatieplan van Den Haag wordt geanalyseerd. Over de uitkomsten daarvan wil ik u nader berichten.

Overigens is de bereikbaarheid van Den Haag onderwerp van gezamenlijke studie in het kader van de MIRT-Verkenning Haaglanden. Daarbij zal gekeken worden naar de effecten van mogelijke maatregelen voor de verkeersdoorstroming in De stad.

Rotterdamsebaan

Bent u bereid Den Haag extra tegemoet te komen voor de Rotterdamsebaan? (VVD)

Ik heb in december 2008 een maximale bijdrage toegezegd van € 225 mln voor het Trekvliettracé, nu genaamd Rotterdamsebaan. Ook het stadsge- west Haaglanden en de gemeente Den Haag hebben een bedrag van € 225 mln beschikbaar gesteld voor dit project.

Momenteel is Den Haag in de weer met de planstudie. Er wordt onder meer gestudeerd op de aansluiting op het hoofdwegennet, in afstemming met Rijkswaterstaat. Ik ga er vanuit dat het project met deze bijdragen gerealiseerd kan worden. Voorts wil ik benadrukken dat nu de prioriteit ligt bij het uitwerken, overeenkomen en financieren van maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid van de Haagse regio in het kader van de MIRT-Verkenning Haaglanden.

A4-Zuid

Wat is de planning voor besluitvorming voor de A4-Zuid en kan die in het voorjaar aan de Kamer worden gezonden? (VVD)

Uit de resultaten van de MIRT-Verkenning Rotterdam VooRuit is gebleken, dat het aanpakken van de problematiek op de Beneluxcorridor de aller- hoogste prioriteit heeft. Het voltooiën van de A4-corridor met de A4-Zuid is zoals u eerder bent geïnformeerd in de «metropoolbrief Rotterdam-Den Haag» een zinvolle tweede stap op langere termijn, maar hiervoor is oplossing van de Beneluxproblematiek een noodzakelijke voorwaarde. De 3 prioriteiten op het gebied van wegen voor de Rotterdamse regio zijn: de Beneluxcorridor (voorkeursalternatief medio 2010); de Brienoordcorridor (vervolgstudie loopt momenteel); de A20 oost (voorkeursbeslissing najaar 2010).

Nieuwe westelijke oeverbinding Rotterdam

Welke stappen zet de Minister voor de 2e westelijke oeverbinding in Rotterdam? Hoe gaat de Minister om met het aanbod van de regio om zelf (mee) te financieren?

Is de regering bereid om de 2e westelijke oeververbinding een voorbeeld te maken van de nieuwe voortvarende aanpak in ons land?

Is de Minister bereid het Havenbedrijf als initiatiefnemer te laten fungeren?

Kan als streven worden genomen om de volledige besluitvorming binnen 18–24 maanden binnen Crisis en Herstelwet af te ronden en het project voor 2015 te realiseren? (CDA/VVD)

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel van oktober jl. is op grond van het Masterplan Rotterdam VooRuit naar aanleiding van de MIRT- Verkenning Rotterdam VooRuit, besloten dat in de eerste helft van 2010 het voorkeursalternatief voor de nieuwe westelijke oeverbinding zal worden vastgesteld.

Vanzelfsprekend wil ik dit project voortvarend aanpakken. De Beneluxcor- ridor is hét knelpunt gebleken voor Rotterdam. Daarom is voortvarend- heid geboden.

Ik ga er met de regio voor om dit project een voorbeeld laten zijn van de nieuwe voortvarende aanpak van ons land.

Momenteel wordt reeds toegewerkt naar het voorkeursalternatief. Tegelij- kertijd wordt gezien welke inpassingsmaatregelen en aanpassingen op toeleidende wegen noodzakelijk zijn. Ook wordt er gekeken naar uitvoe- ringsaspecten: mogelijkheden voor Publiek-Private-Samenwerking (PPS), (mede)financiering uit de regio en betrokkenheid van het Havenbedrijf.

Rijkswaterstaat zal initiatiefnemer zijn voor dit project. Het betreft immers de realisatie van een nieuwe schakel in het hoofdwegennet. Het Havenbe-

drijf de eerste contouren van een voorstel op tafel gelegd. Ik wacht met belangstelling een nadere uitwerking van een samenwerkings- en financieringsconstructie voor de nieuwe westelijke oeververbinding af.

Ik streef ernaar deze studie zo snel als mogelijk uit te voeren. De streefwaarde 18 tot 24 maanden spreekt mij aan. Ik wil bij de vaststelling van de planning van dit project rekening houden met uw wens.

Ik moet daar echter bij vermelden dat dit betekent, dat de gehele planstudie, van voorkeursbesluit tot en met Tracébesluit, in 2 jaar doorlopen dient te worden.

Dit is erg ambitieus.

Of aanvang van de realisatie plaats kan vinden vóór 2015 is daarnaast afhankelijk van de beschikbaarheid van middelen. Gezien de huidige financiële situatie kan ik u helaas daarover geen toezeggingen doen, anders dan dat ik ernaar zal streven de financiering van dit project zo spoedig rond te krijgen.

Rijnlandroute en Rijn-Gouwelijn

Is de regering bereid zowel de Rijnlandroute als de Rijn-Gouwelijn in zijn geheel uit te voeren en zekerheid bieden aan de regio, zonder fasering?

Kunnen de Staatssecretaris en de Minister van VenW een gedragen en compleet voorstel voor het volgende MIRT overleg toezeggen?

Welke bijdrage is de Minister van VenW bereid te geven? Welke bedragen zijn beschikbaar voor de aanpassingen aan de A4 en de A44? Welk bedrag voor opslagen van Rijkswaterstaat (BLD) is er van toepassing?

Neemt de Minister inpassingsmaatregelen mee in de uitwerking en de kostencalculaties van enerzijds een eventuele verlenging van of een deksel op de tunnel en anderzijds de variant op de aansluiting van de Tjalmaweg en de A44?

Welke bijdrage wordt van de regio gevraagd? Is de regering bereid om opbrengsten uit het GOB uit Valkenburg in te zetten? Wie is verantwoordelijk voor de eventuele meerkosten?

Waarom is er geen een dialoog geweest met de omgeving die Elverdingproof is? (CDA, PvdA, VVD, SP, SGP, GL)

In de Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel van oktober jl. is overeenstemming bereikt over het voorkeursalternatief van de Rijnlandroute. Het betreft een integrale oplossing, mét een tunnel en mét de aansluitingen op en aanpassingen van de A4 en de A44. Verder is met de provincie Zuid-Holland en de regio een maximale bijdrage van VenW afgesproken. Over de Rijn-Gouwelijn lopen de gesprekken nog met de Provincie Zuid-Holland. Ik zal u hierover nader informeren.

De toegezegde gemaximeerde bijdrage van VenW is al meer dan in de begroting (tot 2020) beschikbaar is. Voor het project zal ik een FES-claim gaan indienen. De bijdrage is overigens toegezegd onder de voorwaarde, dat deze FES-claim zal worden gehonoreerd.

Daarbij komt dat er een brede heroverweging gaande is.

Vandaar dat in het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel naast het vaststellen van het eindbeeld ook is besloten tot een fasering, in goed overleg met de Provincie Zuid-Holland.

Met het vaststellen van dit eindbeeld en met de gemaakte afspraken ten aanzien van de fasering heb ik naar mijn mening voldoende zekerheid geboden aan de regio.

Er ligt nog een financieringsopgave voor een deel van het project.

Daarvan zijn alle partijen zich bewust.

Momenteel wordt de kostenraming van het project verder gehard. Verder heb ik met de regio afgesproken dat op zoek wordt gegaan naar additionele regionale financiering en PPS. Voorts wordt met medewerking van VROM onder andere nagegaan welke mogelijkheden de toepassing van de grex-wet op de locatie Valkenburg nog biedt voor additionele financiering. Tenslotte zullen de ogen niet worden gesloten voor nieuwe inzichten: optimalisaties, maar ook nadere inpassingsmaatregelen, mits deze gefinancierd kunnen worden.

Het project staat op de agenda van het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel voorjaar 2010. Ik zal u naar aanleiding daarvan nader informeren.

De Rijnlandroute betreft een regionale verbinding tussen twee Rijkswegen (A4 en A44), die met zich meebrengt dat deze Rijkswegen moeten worden aangepast.

Het project Rijnlandroute betreft dus een integrale oplossing, een samenhangend pakket van maatregelen. De kosten van de aansluitingen op en de noodzakelijke aanpassingen aan de Rijkswegen behoren bij het project. Ik heb mij bereid verklaard op basis van een 50/50 verdeling maximaal € 422 mln te willen investeren in dit project als geheel.

Naar mijn mening is daarmee sprake van een forse bijdrage. Als de regio hetzelfde bedrag bijdraagt, dan kunnen we het eindbeeld gaan realiseren. De € 422 mln omvat een BLD-bijdrage van € 50 mln en € 270 mln voor de aansluitingen op en de aanpassingen aan de A4 en de A44. Eventuele meerkosten van het project komen voor rekening van de regio.

De Integrale Benadering Holland Rijnland voer ik zoveel als mogelijk uit in de geest van de adviezen van de commissie Elverding. De Integrale Benadering Holland Rijnland omvat meer projecten dan alleen de Rijnlandroute.

Gekozen is voor een samenhangend pakket van ruimtelijk fysieke maatregelen voor het gebied om de as Leiden–Katwijk. Het betreft woningbouw, bedrijvigheid, OV en weg.

De keuze voor dit pakket is gemaakt na een brede en uitgebreide consultatie. Er zijn drie Bestuurlijke Conferenties en verschillende werksessies gehouden met de betrokken gemeenten, de Provincie Zuid-Holland en de Rijkspartijen. Ook zijn er verschillende werksessies en gesprekken gehouden met bijvoorbeeld de Kamer van Koophandel en de Stichting Behoud Rijnland. Verder is intensief samengewerkt met de bestaande projectorganisaties, ieder met hun achterban. Voor wat betreft de Rijnlandroute volgt de Provincie Zuid-Holland de Wet op de Ruimtelijke Ordening. In dit besluitvormingsproces zijn ook de mogelijkheden opgenomen voor inspraak ten aanzien van Rijnlandroute.

A15 Maasvlakte-Vaanplein

Kan de Minister een vertraging van de A15 Maasvlakte – Vaanplein als gevolg van Natura 2000 voorkomen en realisatie in 2010 – 2015 garanderen? (VVD)

De minister van LNV en ik hebben in juni jl. onze beleidslijn ten aanzien van Natura 2000 naar uw Kamer gestuurd. Die beleidslijn is uitgewerkt in een instructie voor Rijkswaterstaat. Aan de hand van deze instructie zijn de effecten van het project A15 Maasvlakte–Vaanplein op de Natura 2000-gebieden beschreven en is vastgesteld welke vervolgacties noodzakelijk zijn.

Momenteel is de Provincie Zuid-Holland bevoegd gezag voor het verlenen van een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet. Vandaar dat er momenteel gesprekken lopen met de Provincie Zuid-Holland over de vraag of een Natuurbeschermingswetvergunning noodza-

kelijk is en over de vraag of de effecten op de Natura 2000-gebieden ook naar oordeel van de Provincie Zuid-Holland juist in beeld zijn gebracht. Deze gesprekken zijn nog gaande. Ik heb hierover overigens met de Provincie Zuid-Holland gesproken tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel van oktober jl. en ik heb er daarom alle vertrouwen in dat de gesprekken op korte termijn tot een positief resultaat zullen leiden.

Ring Utrecht

Ring Utrecht is 1e prioriteit. Kan dit project worden opgenomen in 1e tranche Crisis- en Herstelwet? (CDA)

De aanpak van de Ring Utrecht heeft inderdaad prioriteit. Het project bestaat uit meerdere onderdelen: de A27, A12, Noordelijke Ring Utrecht en de knooppunten. Deze wegen kunnen niet allemaal tegelijkertijd worden gerealiseerd. Dit zou leiden tot enorme verkeersoverlast. Voorwaarde voor opname in de Crisis en Herstelwet is dat vóór 2014 gestart kan worden. Start van de Ring Utrecht is voorzien in 2016. Ik laat onderzoeken of eerdere start mogelijk is. Als het mogelijk is voor 2014 te starten ben ik bereid via een AMVB het project op te nemen in de CHW.

Ring Utrecht, verbreding A27: Gewenst is een stedenbouwkundige verbinding tussen Rijnsweerd-Lunetten en Sciencepark. Wat vindt de minister hiervan? (D66)

Rijk en regio hebben besloten tot uitbreiding van de bestaande wegen. Hiermee zijn nieuwe doorsnijdingen voorkomen, bijvoorbeeld door de Hollandse Waterlinie. De gekozen voorkeursrichting is een besluit op hoofdlijnen. Het ontwerp wordt in de volgende fase nader uitgewerkt, de effecten worden in groter detail onderzocht evenals de inpassing. Uw suggestie zal daarbij worden beschouwd, mits passend binnen de budgettaire kaders.

Kracht van Utrecht

Kan de Kracht van Utrecht worden meegenomen in MER fase 2? (PVDA en GL) Draaischijf NL: OV in Utrecht is onvoldoende. Hoe gaan we dit oplossen? Meer OV en minder weg is gewenst.(PVDA)

Wegen Utrecht: Utrecht heeft slecht OV-net. Gemist worden de spoorlijn Utrecht-Breda en intercity Utrecht-Hilversum-Almere, OV en fiets zoals de Kracht van Utrecht voorstaat. Kijk integraal. Gevraagd wordt om een voorstel van andere modaliteiten. (SP)

Ik waardeer het zeer dat belanghebbenden zelf met ideeën komen voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek. In het bijzonder de Kracht van Utrecht, opgesteld door de Vrienden van Amelisweerd en de Natuur- en Milieufederatie Utrecht. In de motie Vendrik van 30 juni 2009 heeft u de regering verzocht om de Kracht van Utrecht als volwaardig alternatief mee te nemen. Dat heb ik gedaan door dit alternatief niet pas in de 2e fase, maar in de 1e fase te onderzoeken. In de 1e fase wordt immers uit de mogelijke alternatieven een voorkeursrichting gekozen.

De effecten van de Kracht van Utrecht zijn op vergelijkbare wijze als de andere alternatieven onderzocht. Op 4 november is tezamen met de besluiten het rapport met de studieresultaten beschikbaar gesteld, waarin de verschillende alternatieven en effecten op een rij zijn gezet («Planstudie Ring Utrecht, Uitkomsten onderzoek eerste fase», VERDER). Naar aanleiding van het verzoek vanuit de regio om meer detailgegevens beschikbaar te stellen is op 8 december de rapportage «OV+++ en Kracht van Utrecht in planstudie Ring Utrecht» van Goudappel Coffeng gepubliceerd.

De Kracht van Utrecht is hierbij als volwaardig alternatief meegenomen en beoordeeld. Het bevat niet alleen een fors pakket aan OV (meer dan 6 mld euro), fietsmaatregelen en mobiliteitsmaatregelen, maar ook prijsbeleid: boven op een basistarief van 7 ct/km een spitstarief van 11 ct/km (totaal 18 ct/km). Uit het onderzoek blijkt dat dit pakket zonder wegwitbreiding, zorgt voor forse afname van het autogebruik in de regio Utrecht. Met name als gevolg van het prijsbeleid. Echter het verkeersprobleem op de A27 bij Amelisweerd wordt met dit vergaande prijsbeleid niet opgelost. De zeer vergaande maatregelen op het vlak van openbaar vervoer en prijsbeleid uit de Kracht van Utrecht, maakt dit niet geschikt als oplossing voor de knelpunten op de Ring.

Dat neemt niet weg dat er veel waardevolle ideeën in de Kracht van Utrecht zitten. De meest effectieve en haalbare maatregelen, zoals P&R, carpool, mobiliteitsconvenanten en het versnellen van het fietsnetwerk worden uitgevoerd door het regionale programma VERDER. Andere onderdelen van de Kracht van Utrecht maken dan wel geen deel uit van de planstudie Ring, maar worden door Rijk of regio via andere trajecten overwogen. Hieronder vallen bijvoorbeeld het Programma Hoogfrequent Spoor, en het opwaarderen van het OV-netwerk in de regio, zoals het vertrammen van buslijnen.

Voorbeelden van OV-investeringen die rijk en regio al doen:

- De regio steekt 500 mln euro in maatregelen op het gebied van OV, fiets, mobiliteitsmanagement en lokale wegen.
- Het actieprogramma regionaal OV in de regio Utrecht (32 miljoen euro), waarvoor een drietal projecten worden gerealiseerd:
 - Doorstromingsmaatregelen as Utrecht Centrum–Zuilen–(Maarsse)/Overvecht;
 - Uitbreiding frequentie sneltram Nieuwegein–Utrecht;
 - Doorstromingsmaatregelen Oosttangent Rijnsweerd/Uithof–Nieuwegein–Houten/Vianen/IJsselstein.
- Het Actieplan «Groei op het spoor», eveneens voor de korte termijn. Het rijk voert samen met andere partijen een pakket van maatregelen uit, zoals uitbreiden van P&R-voorzieningen bij stations, maatregelen voor kaartjes en kennismaking, informatievoorziening en dergelijke.
- Voor de middellange termijn wordt met het spoorproject Vleugel/Randstadspoor ruim € 1 miljard geïnvesteerd in verbetering van de bereikbaarheid per trein en uitbreiding van het regionale treinnetwerk.
- Het Nationale Sleutelproject Utrecht, waarmee een aanzienlijke verbetering van de stationsomgeving en het openbaar vervoer wordt gerealiseerd.
- Het Programma Hoogfrequent Spoor met de ambitie «spoorboekloos» te rijden in de hele Randstad en het groeiende goederenvervoer te verwerken. Voor de regio Utrecht zijn de volgende planstudies van belang: Toekomstvaste Routing Spoorgoederenvervoer, corridor Utrecht-Den Bosch en corridor Utrecht-Arnhem.

De voorkeursrichting voor de Ring Utrecht is in samenhang met deze OV-investeringen en uitgaande van de invoering van kilometerprijs bepaald en derhalve als noodzakelijk te beschouwen:

- Een strook erbij op de parallelbaan A12
- Scheiden van het wevend verkeer door het verbreden van de bestaande bak A27 bij Amelisweerd. Dus geen nieuwe wegen en geen nieuwe doorsnijdingen
- Opwaarderen van de NRU (Noordelijke Ring Utrecht), die 2x2 rijstroken blijft en dus geen extra rijstrook krijgt.

De besluitvorming over de «Draaischijf Nederland» bevat daarmee een goede mix van oplossingen, met voldoende OV en voldoende weg om de

bereikbaarheidsproblemen aan te pakken. Zie de «Randstad-besluiten: Noordvleugel Utrecht» die u 4 november heeft mogen ontvangen (TK, 31 089, nr. 56). Het bevat een integraal plan voor de invulling van de woningbouwopgave en de bereikbaarheidsopgave, rekening houdend met natuur, landschap en recreatie. Het onderzoek naar de Kracht van Utrecht geeft ook aan dat uitbreiding van weginfrastructuur noodzakelijk is. Ik neem delen van de Kracht van Utrecht, zoals ik al aangaf, mee in het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen in Utrecht.

Noord-Holland, Flevoland

N23

De N23 is noodzakelijk voor de robuustheid van het wegennetwerk in Noord-Holland Noord. Daarnaast is de regio getroffen door het faillissement van de DSB-bank. Met de aanleg van de N23 wordt een andersoortige economische hulpmotor in stelling gebracht. (CDA)

De noodzaak van de aanleg van de N23 staat niet ter discussie. Is de minister bereid een financiële bijdrage te leveren? (VVD)

Kan de minister bevestigen dat de door hem toegezegde € 13 mln voor de N23 bedoeld zijn voor de weg tussen Hoorn en Enkhuizen? (SP)

De N23 wordt door de regio gezien als een belangrijke regionale verbinding. De regio verzoekt het rijk om een financiële bijdrage aan dit project, conform de «kralensnoer benadering».

Uit de LMCA blijkt dat de N23 landelijk geen hoge prioriteit kent vanwege het sterke regionale karakter. Desalniettemin heb ik besloten om een financiële bijdrage aan dit project te leveren.

Daarbij is toegezegd dat door mij een beperkte financiële bijdrage zou worden gezocht ter medefinanciering van een eerste deelproject («kraal») van deze verbinding. Voor deze financiële bijdrage is tijdens het bestuurlijk overleg MIRT € 13 mln toegezegd voor de aansluitingen van de N23 op de A7 bij Hoorn. Aan de noordzijde gaat het om de aansluiting van de provinciale weg Hoorn–Enkhuizen op de A7 en aan de zuidzijde om de aansluiting van de provinciale weg Alkmaar–Hoorn.

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT heb ik toegezegd, dat nader zal worden onderzocht of er nieuwe inzichten zijn, die mogelijk leiden tot een andere afweging. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de robuustheid van de N23 voor het totale wegennetwerk in de regio. Daarom wordt de N23 meegenomen in de NCMA. De resultaten zijn volgend voorjaar bekend.

N247

De provinciale weg N247 (Hoorn–Edam–Monnickendam–Amsterdam) heeft een slechte doorstroming in de nacht. Kan Rijkswaterstaat vóór het op gang komen van de ochtendspits een groene golf richting Amsterdam creëren? (CDA)

De N247 is een provinciale weg. Ik zal de door u aangegeven suggestie onder de aandacht brengen van de provincie Noord-Holland. De provincie kan zich als wegbeheerder wenden tot het «Groene Golf team» van Rijkswaterstaat, die de provincie zal adviseren over de mogelijkheden van het creëren van een groene golf op de N247. Het Groene Golf team is één van de acties die voortgekomen is uit het programma «Fileproof».

Levert het ministerie van VenW een financiële bijdrage aan het Oostvaarderswold en het Wieringerrandmeer? (CDA)

Ik draag financieel niet bij aan het Oostvaarderswold. Dit betreft een robuuste ecologische verbinding, waarover de minister van LNV afspraken maakt met de provincie Flevoland over de inzet van het ILG-budget.

Ook aan het Wieringerrandmeer wordt door mij geen financiële bijdrage geleverd.

N50 Ramspol-Ens

Is de minister het met ons eens dat eventuele tekorten op de rijksbegroting door het rijk zelf binnen de eigen begroting moeten worden opgelost en niet mogen worden afgewenteld op het landsdeel Oost?

Zeker als die zijn ontstaan door nieuwe ramingen van VenW?

Welke maatregelen neemt de minister om hierbij verdere vertraging te voorkomen? (CDA)

Hoe zit het met de planning en de kosten van dit project? (PVDA)

Kan de minister het tekort van 16 miljoen verklaren en klopt het dat het project volledig door het rijk zou worden gefinancierd? (ChristenUnie)

In zeer korte tijd heb ik na het OTB in november 2008 in maart 2009 het Tracébesluit voor het project N50 Ramspol – Ens kunnen nemen binnen het vigerend wettelijk regime. De kostenraming is eerst later beschikbaar gekomen. En deze toont een tekort van € 16 mln op de € 111 mln die in het MIRT-projectenboek 2010 is opgenomen. Dit tekort is ontstaan op de projectkosten. Redenen hiervoor zijn: een actualisatie van de posten, een betere inschatting van de risico's, hogere vastgoedkosten, en de kosten van aanpassingen op basis van de inspraak op het OTB, onder andere maatregelen voor de balgstuw en de aanleg van een ovale rotonde bij Ens.

Over dit project is steeds bestuurlijk overleg geweest over de uitvoering en de kosten. In 2006 heeft mijn voorganger het toenmalige taakstellende budget op de begroting met € 30 mln verhoogd tot € 70 mln om een toekomstvaste verkeersveilige oplossing te realiseren in de vorm van een brug van 7 meter en een 2x1 autoweg.

De wens van de regio voor een oplossing in de vorm van een hogere brug en een bredere weg is gesteund door de Kamer. Bij amendement van de leden Hofstra en Van Hijum is extra geld beschikbaar gekomen voor de regio, waarbij € 18 mln naar dit project is gegaan. Met de regio is overeengekomen dat zowel de provincie Flevoland als de provincie Overijssel elk € 1 mln zou bijdragen. Dit laatste heeft niet plaatsgevonden, daar bij de afspraken van het Regionaal Specifiek Pakket van de Zuiderzeelijn is overeengekomen om een bijdrage van € 26 mln aan te wenden voor het project teneinde een brug van 13 meter hoog en een 2x2 autoweg te realiseren.

In het overleg met de regio is niet de afspraak gemaakt dat het project volledig door het rijk zou worden gefinancierd.

Daar het project voorziet in het opheffen van een verkeersonveilige situatie van de bestaande brug, en doordat het vanuit de regio gezien wordt als een impuls om de regionale bereikbaarheid te verbeteren en om de economische ontwikkeling te stimuleren, heb ik het juist geoordeeld om in het landsdelig overleg de bestuurders van de provincies Flevoland en Overijssel te vragen om het tekort gezamenlijk te delen. Ik heb de beide provincies om een bijdrage van € 5,3 mln gevraagd. Ik ben in afwachting van de reactie van de regio.

Het project is opgenomen in de Spoedaanpak. Het is mijn inzet om dit project volgens planning in 2013 open te stellen.

Rijk en Regio hebben er gezamenlijk belang bij om dit te realiseren. Want de huidige brug is aan vervanging toe.

OOST

A12 Veenendaal

Er wordt momenteel gestudeerd op de op- en afritten van de A12 in Veenendaal. Is de minister bereid hierbij ook de plannen voor de nieuwe ontsluitingsroute Voorpoort te betrekken met een ongelijkvloerse kruising over het spoor zodat er samenhang ontstaat in het wegennetwerk en Nieuweweg Noord kan worden ontlast? (ChristenUnie)

Momenteel onderzoekt de gemeente Veenendaal een wijziging van het onderliggend wegennet, waarbij het doorgaand verkeer in de toekomst over het industrieterrein de Voorpoort zal worden geleid, in plaats van over de Nieuweweg Noord. Bij deze planontwikkeling zijn ook de gemeenten Ede en Renswoude en de provincies Utrecht en Gelderland betrokken. Besluitvorming hierover vergt tijd, mede gezien de benodigde financiën.

De reconstructie van de aansluiting Veenendaal maakt onderdeel uit van de capaciteitsuitbreiding van de A12 op het wegvak Maarsbergen–Veenendaal.

Mede gezien de ingebrachte zienswijzen op het Ontwerp Tracébesluit is onlangs bestuurlijk afgesproken op welke wijze de aanpassing van de Nieuweweg Noord wordt opgenomen in het Tracébesluit. Deze aanpassing voldoet in ieder geval tot 2020 en maakt de plannen van de gemeente Veenendaal niet onmogelijk.

A12/A15

Voor de A12/A15 staat in tol voor een bedrag van zo'n € 260 mln in de boeken. Klopt dat nog? Voor het spitstarief – waarvan we de hoogte nog niet kennen – staat een landelijke opbrengst van zo'n 300 mln in de begroting. Dat wordt dus dik betalen bij Arnhem. Kloppen deze cijfers? (GL)

Voor de financiering van het genoemde project is door de vorige regering € 262,5 mln aan tolopbrengsten gebudgetteerd. De in de vraagstelling gesuggereerde dubbeling van tol- en spitsheffing kan zich in de praktijk niet voordoen, omdat in het wetsvoorstel kilometerprijs dit is uitgesloten.

A50

A50 De minister heeft een brief ontvangen van de stichting A50. Gaat hij de meevallers investeren in meer inpassingsmaatregelen? Namens actiegroep: mogen de tweedehandse geluidsschermen komen (PvdA)

Met de stichting A50 en de regionale partijen is regelmatig goed overleg gevoerd. Er is op dit moment geen aanleiding meer om inpassingmaatregelen te realiseren dan in het Tracébesluit is opgenomen. Tevens is er nu ook geen sprake van een aanbestedingsvoordeel bij de A50 Valburg-Grijsoord.

Zoals ik eerder ook heb laten weten voldoet het Tracébesluit wettelijk aan alle eisen. Naar aanleiding van de inspraakreacties op het ontwerp-tracébesluit zijn extra inpassingsmaatregelen meegenomen. Ik heb aan de regio aangegeven dat, indien zij aanvullend hierop met voorstellen komen voor nog meer inpassingsmaatregelen inclusief financiering, ik bereid ben hiernaar te kijken, mits de planning van de realisatie niet in gevaar komt.

A1 en A1 Zone

Wordt er in het voorjaar van 2010 een besluit genomen betreffende de A1? (PvdA, VVD)

Regio en rijk hebben voortgang geboekt met de verkenning A1 zone. Door integratie van de A1 aanpak (wegen) in de A1 zone (ruimtelijke ordening) wordt er nu een verkenning uitgevoerd zoals bedoeld in het MIRT. De komende periode worden alternatieven ontwikkeld, beoordeeld en afgewogen inclusief inzicht in de kosten.

In het bestuurlijk overleg van dit najaar heb ik afgesproken om in het voorjaar tot nadere besluiten te komen. Hiervoor zijn aanvullende gegevens over kosten en baten, robuustheid, urgentie en fasering nodig. Daarmee staat de verkenning onder forse tijdsdruk, want er moet een zorgvuldige afweging van de alternatieven worden gemaakt. Mijn ambitie is natuurlijk wel dit project conform Sneller en Beter op te pakken. Maar er zullen géén concessies gedaan worden aan de kwaliteit omwille van de snelheid.

A1 Apeldoorn–Azelo

Kunt u aangeven wat de inhoudelijke bijdrage aan het gedragen voorkeursalternatief voor de A1 Apeldoorn – Azelo is geweest en wat de financiële bijdrage aan de gezamenlijke financiering hiervan is? Heeft de minister hier overigens daadwerkelijk TEN subsidie voor aangevraagd conform motie Mastwijk uit 2007? (CDA)

Als uitvloeisel van de Mobiliteitsaanpak heb ik voor de benuttingsmaatregelen knooppunt A1 Beekbergen onlangs een aanvangsbeslissing genomen. Door een weefvak tussen Apeldoorn Zuid en Beekbergen in beide richtingen en een extra fly over in knooppunt Beekbergen aan te leggen wordt de doorstroming bevorderd door het ontvlechten van verkeersstromen. Dit pakket kost € 36 mln. Dit onderdeel kwam als het meest prioritaire deel naar voren.

Welke oplossingen op welke termijn nodig zijn en op welk deel zal blijken uit de nu lopende verkenning (integrale MIRT verkenning A1 zone). De urgentie en prioriteit zal mede afhangen van de volgend jaar uit te voeren NMCA.

Ik heb wel een aanvraag voor TEN subsidie aangemeld. Ik zal deze aanmelding omzetten in een concrete subsidieaanvraag, zodra de scope, de urgentie en de kosten helder zijn. Dit zijn eisen die Europa stelt. Dat moet uit de verkenning en de NMCA blijken.

Aansluiting A1–A30 Barneveld

Kan de minister aangeven of bij de integrale aanpak van de A1 ook de aansluiting van de A30 bij Barneveld wordt meegenomen? (VVD en CDA)

De integrale aanpak van de A1 zone loopt van Apeldoorn tot de Duitse grens, daar valt dit wegdeel niet onder. Uit onderzoek van Rijkswaterstaat blijkt dat zich in de praktijk opstoppingen voor doen aan het eind van de spitsstrook nabij de aansluiting Barneveld (A30). Er is een verkeersanalyse uitgevoerd. Hieruit blijkt dat een verdubbeling van de uitvoegstrook (gelijkvloers) van de A1 – Hoevelaken richting A30 – Zuid effectief is om de filevorming aan het einde van de spitsstrook op te heffen. Voor dit onderdeel dienen wel de ruimtelijke orderings- procedures te worden doorlopen en er zijn nog geen financiële middelen beschikbaar.

Planstudie doortrekking A15 Arnhem Nijmegen VIA15

Welke stappen moeten er nog gezet worden voordat gekomen kan worden tot een bestuurlijk voorkeursalternatief voor de aansluiting A15/A12? (CDA)

Welke stappen moeten er nog gezet worden voor de financiering? Hoe kijkt u daar tegen aan? (CDA)

Statenleden van Gelderland horen dat er veel meer geld nodig is dan wat nu is gereserveerd. Klopt dit? (D66)

Allereerst moet de trajectnota/Mer worden afgerond conform de richtlijnen. Naast de verschillende doortrekkingsalternatieven van de A15 zal hierin ook het regiocombi alternatief (upgraden huidige weginfrastructuur) als alternatief worden meegenomen. Op basis van deze uitkomsten zal een standpunt worden ingenomen over het alternatief dat in de formele besluitvorming wordt uitgewerkt (OTB).

Daarnaast is tijdens het BO MIRT van afgelopen voorjaar afgesproken om de planstudie te versnellen. Versnelling wordt gerealiseerd door vroegtijdig bestuurlijk te trechteren gedurende het uitvoeren van de trajectnota/MER. De trajectnota/MER wordt wel volledig afgerond.

De voorbereiding van de bestuurlijke voorkeur begint direct als de nodige stuurinformatie beschikbaar komt.

Voor het project A12/15 Bereikbaarheid regio Arnhem – Nijmegen is € 750 mln beschikbaar (Bestuursovereenkomst 2006). De regio stelt hiervan € 112,5 mln beschikbaar en € 262,5 mln zal door tol worden opgebracht). Dit is inclusief de A12 EdeGrijsoord.

Met de regio is, binnen de afgesproken budgettaire kaders een brug afgesproken. De regio heeft de wens geuit om een tunnel aan te leggen. De tunnel is ook één van de inpassingsvarianten in de trajectnota mer. Met de extra kosten die hiermee gemoeid zijn is nog geen rekening gehouden. Als hier wel rekening mee wordt gehouden dan is het beschikbare budget onvoldoende.

Er wordt nu gewerkt aan exacte invulling van de ontwerpen van de verschillende alternatieven op basis waarvan een raming wordt gemaakt. Ik ben verheugd te hebben vernomen dat de regio, met name Provincie Gelderland in de persoon van Gedeputeerde mevrouw Van Haaren, momenteel bezig is met het onderzoeken van additionele financieringsmogelijkheden.

De uiteindelijke benodigde financiering is afhankelijk van de gekozen variant en zal dus duidelijk worden bij het OTB.

A12/A15

Goed dat de minister voortschrijdend inzicht toont en bij Valburg kiest voor volledige wegverbreding. Wel zorgen over financiële consequenties door BLD bijdrage en zorg dat eventuele kostenstijging bij de A12 ten koste gaat van de volledige aansluiting A15. Graag toezegging dat dit niet gekoppeld is/wordt. (CDA)

Voor het traject A12 Ede–Grijsoord heb ik inderdaad het standpunt ingenomen om hier naar 2 x 3 permanente rijstroken te gaan. Voor de A50 zal het traject Ewijk Valbrug naar 2 x 4 gaan en het traject valburg Grijsoord naar 2x3.

In de bestuursovereenkomst van 2006 heb ik met de regio afspraken gemaakt over de dekking van de doortrekking van de A15 en de A12 Ede Grijsoord: beide projecten worden gedekt door de toen gemaakte afspraak (totaal € 750 mln). De kosten voor de A12 Ede–Grijsoord zijn niet hoger dan tijdens de bestuursovereenkomst geraamd (€ 122 mln).

Als het project A12 Ede Grijsoord meevallers kent gaan die terug naar het project A15.

A73 en tol file mijden?

Is de doortrekking A73 bij Nijmegen weer in beeld? Zijn er bij u initiatieven over tolheffing/spits mijden bekend in de regio Nijmegen (D66)?

Na regionale afstemming heeft de provincie Gelderland in 2006 besloten het provinciale project doortrekking A73 te staken. De A50 zal wel worden uitgebreid. Verder zijn toen ook afspraken gemaakt over de Tweede Waalbrug bij Nijmegen.

Voor Ewijk Valburg wordt nu het tracébesluit voorbereid (naar 2 x4) en voor Valburg Grijsoord is recent tracé besluit genomen (naar 2 x3). In de stadsregio Arnhem-Nijmegen staan twee mobiliteitsprojecten Anders Betalen voor Mobiliteit op de agenda.

Het eerste project is «Slim prijzen Waalbrug». Dit project is reeds afgelopen september van start gegaan met bijna 7000 deelnemers. De eerste positieve resultaten zijn inmiddels binnen. Tijdens de ombouw van de Waalbrug is de spits inderdaad verminderd.

Het tweede project is «Slim beprijzen Regioring». Dit project gaat in 2010 van start, op dit moment vindt de aanbesteding plaats. Het verwachte aantal deelnemers van dit tweede project is 10 000.

A2 Brug Kerkdriel

In hoeverre gaat de brug bij Kerkdriel een flessenhals worden als de A2 2x4 rijstroken krijgt en de brug maar 2 x 3? (CDA en VVD)

In 2000 is het Tracébesluit genomen om het traject van de A2 Zaltbommel–Empel te verbreden naar 2 x 3 rijstroken. Door deze maatregelen zijn de problemen tot 2020 opgelost. Ook uit de beleidsbrief netwerkaanpak van 2007 blijkt de ambitie uit de Nota Mobiliteit voor de reistijd op het – traject A2 Deil–Hintham te worden gehaald in 2020. Hierbij is de verbreding naar 2x3 rijstroken als uitgangspunt genomen. In de praktijk betekent dit dat er op sommige locaties filevorming kan optreden, maar over het hele traject is er sprake van een acceptabele reistijd conform de Nota Mobiliteit.

Deze uitbreiding wordt nu gerealiseerd. In het Tracé besluit 2000 is overigens wel rekening gehouden met een ruimte reservering naar 2 x 4 rijstroken.

Voor de mogelijke realisatie van de 4e rijstrook moet een afzonderlijke tracéwet procedure worden doorlopen. De oplevering van de verbreding naar 2 x 3 rijstroken is in het voorjaar 2010. Een koppeling op dit moment met een verbreding naar 2 x 4 houdt deze oplevering jaren op en is niet wenselijk.

Natuurlijk houd ik de vinger aan de pols, door middel van de periodieke Nationale markt- en capaciteitsanalyse, die in 2010 wordt uitgevoerd. Hierbij zal de verhoogde ambitie voor de hoofdverbindingssassen uit de mobiliteitsaanpak voor 2028 bij worden betrokken. Mocht ik later als nog kiezen voor een verdere verbreding dan staan we dan voor de vraag hoe om te gaan met de capaciteit van de brug.

N35 Zwolle Wijthmen

De plannen zijn gereed, maar trage procedures houden de boel op, terwijl dit project nu onderdeel van de CHW is. De regio is eruit, de cofinanciering is rond. Wanneer gaat de schop de grond in? Kan de minister toezeggen dat in elk geval de planstudie en het Tracébesluit in het eerste kwartaal van 2011 gereed zijn? (CDA)

Momenteel wordt door rijk én regio hard gewerkt om de verkenning Zwolle Wijthmen nog dit jaar sneller en beter af te ronden. Er is zicht op totale financiering (totaal € 52,1 mln (incl. BLD en BTW waarvan regio € 30 mln en rijk 22,1 mln dekt). Het streven is zo snel mogelijk na goedkeuring van de verkenning gezamenlijk met de minister van VROM een aanvangsbeslissing voor de planstudie te nemen. Dan kan via de verkorte procedure met maar één alternatief snel en efficiënt worden uitgevoerd (cf bijlage 2 Crisis en herstelwet). Mijn planning is om in 2010 de planstudie uit te voeren waarna ik in 2011 het OTB en TB in 2012 kan nemen.

N35 Wierden Nijverdal

De regio heeft een goed plan voor de N35, maar ook voor het combiplan Nijverdal waardoor sprake is van een toekomstvast geheel. Is de regering bereid deze regionale keuzes te steunen en een financiële bijdrage te leveren zodat realisatie spoedig kan beginnen? (VVD)

Het past binnen de afspraken van rijk en regio om het trajectdeel Wierden – Nijverdal zo spoedig mogelijk als volgende kraal aan te pakken door de verkenning te starten. De regio is bereid 50% van de kosten te willen dragen (raming totaal € 80 mln). De Tweede Kamer heeft via Amendement 31 700 A. nr. 70 december 2008 reeds € 5 mln. gereserveerd. Ik heb tijdens het bestuurlijk overleg Oost van 3 november 2009 aangegeven dat dit het enige project is waarin al geanticipeerd wordt op het reserveren van gelden uit het verlengd MIRT (nodig € 40 – € 5 = € 35 mln). Ik heb tevens aangegeven dat ik nu nog geen mogelijkheid zie om die gelden al voor 2020 te kunnen inzetten aangezien ik hiervoor instemming van het kabinet nodig heb.

Overijssel is bereid de mogelijkheden tot voorfinanciering te bezien, ik zal met de provincie de mogelijkheid daartoe de komende periode nagaan. Ambtelijk is dit overleg nu gaande.

Ik zal het reeds in uitvoering zijnde combiplan beperkt wijzigen voor het oostelijk deel van de N35, waardoor sprake is van een toekomstvaste aanpak. Tevens zal de fietstunnel Kruidenlaan robuust worden aangelegd zoals ik u recent per brief heb laten weten.

Het combiplan zal in 2013 volledig gerealiseerd zijn. De verwachting voor Wierden Nijverdal is nu dat de verkenning in het eerste kwartaal van 2010 gestart kan worden. Dan zal de nadere planning van dit project worden aangegeven. In de verkenning wordt nagegaan hoe aansluitend op de werkzaamheden van het Combiplan de werkzaamheden op de N35 ten oosten van het Combiplan kunnen worden opgepakt.

N35 Wijthmen Nijverdal

Voor het deel Wijthmen Nijverdal is nog niets geregeld. De regio heeft inmiddels een voorkeursvariant: Raalte Mariënheem rechtdoor, en heeft al een deel van de benodigde middelen bijeen. Kunnen wij erop rekenen dat dit ontbrekende deel in de projectagenda van de NMCA terug zal komen? (CDA)

Ik zal op basis van de volgend jaar uit te voeren NMCA bezien of het deel Wijthmen Nijverdal in aanmerking komt om aan te pakken en wanneer we dat dan gaan doen. De ambitie uit de Mobiliteitsaanpak is voor 2028. We willen stap voor stap naar die ambitie toe groeien. Er zal geprioriteerd moeten worden mede afhankelijk van de budgettaire ruimte. De regio begrijpt overigens goed dat niet alles tegelijk kan. Dit blijkt ook uit de fasering die in de regionale marsroute is opgenomen.

N18

*Hoe ziet de minister de nu afgesproken maatregelen voor de N18 in het standpunt tegen het licht van de ambitie uit de Mobiliteitsaanpak (CDA). Is de minister bereid versnelling te realiseren samen met de provincie, regio en bedrijfsleven? Is opname onder het regime van de crisis- en herstelwet mogelijk (VVD)?
Waarom moet deze weg vernieuwd worden (SP)?*

In de Mobiliteitsaanpak is voor vijf rijks N-wegen de ambitie vastgelegd om deze wegen op termijn (2028) goed te laten functioneren in een robuust netwerk. Daarvoor wil ik deze wegen waar mogelijk opwaarderen tot 100 km/u. zodat een kwalitatief goede verbinding bestaat tussen de economische centra. Dat kan afhankelijk van het verkeersaanbod op een 2 x 1 weg of indien dat noodzakelijk is vanuit het verkeerskundige aanbod een 2 x 2. Zo is dat ook vastgelegd in de mobiliteitsaanpak die in samenspraak met de Kamer is vastgesteld.

Op de N18 is sprake van een probleem met de verkeersveiligheid en er zijn lokaal leefbaarheidsproblemen. Om die reden heb ik in het standpunt aangegeven nu eerst voor het deel Groenlo Enschede de problemen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid op te willen lossen omdat daar deze problemen het meest urgent zijn.

Op de N18 worden voor het deel Groenlo Enschede omleidingen gerealiseerd en wordt dit traject conform de ambitie uit de Mobiliteitsaanpak ingericht als een 100 km weg met ongelijkvloerse kruisingen. Voor het drukste deel Haaksbergen Enschede is gekozen voor 2 x 2 rijstroken.

Voor het deel Varsseveld–Groenlo is de verkeersveiligheidsproblematiek beduidend minder aanwezig. Hier liggen al parallelwegen en voldoet het traject nagenoeg geheel aan de verkeersveiligheidsambitie (drie sterren EUROrap).

Het huidige tracé kan met 80 km/u goed functioneren tot 2020, omdat enkele veiligheidsknelpunten en de overgang A18 naar N18 worden aangepakt.

Het standpunt over de N18 betekent dat een belangrijke stap wordt gezet in de richting van de ambities uit de mobiliteitsaanpak. Bij de aanpak van de N18 wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met deze lange termijn – ambitie. Zo wordt bij de bouw van nieuwe kunstwerken

ZUID

Limburg

A67

Waar blijven de quick-wins op de A67? (CDA en PvdA) Wordt er deze maand nog besloten over de quick wins voor de A67? Doet de minister dit? Welke maatregelen neemt de minister om vertraging te voorkomen? (VVD)

In juli heeft Rijkswaterstaat de opdracht gekregen tot het uitvoeren van het *Actieprogramma Wegen* van 200 miljoen. Alle maatregelen binnen dit Actieprogramma zullen voor het einde van 2012 gerealiseerd zijn. De analyse van de wijzigingen van de maatregelen (quick wins) voor de A67 is in volle gang. Het streven is om hierover deze maand samen met de decentrale overheden een beslissing te nemen. Ook deze maatregelen worden voor eind 2012 gerealiseerd. Om te voorkomen dat er vertraging optreedt zal Rijkswaterstaat periodiek over de voortgang van de uitvoer-

ring van dit actieprogramma rapporteren. Het Actieprogramma loopt momenteel op schema.

A2

Kunt u aangeven wanneer de tunnel van de A2 Passage Maastricht er ligt? Gaat deze tunnel echt de overlast aanpakken, dus ook de stankoverlast? Komt er een filtersysteem bij deze tunnel? Nieuwe filtersystemen kunnen we tot 98% van de vervuilde lucht bij de tunneleinden afvangen. Dat moeten we zeker doen bij deze tunnel toch? Wat zijn uw leerervaringen vanuit recente tunnels? (SP)

De huidige planning voor de bouw van de tunnel is tussen 2012 en 2016. In 2016 verwacht ik dat het verkeer dus gebruik kan maken van de tunnel.

De tunnel gaat daadwerkelijk de overlast aanpakken. Omdat de tunnel overal voldoet aan de Wet Milieubeheer is er niet gekozen voor het afzuigen en filteren van de lucht die vrijkomt bij de tunnelmonden. Gezien de recente ervaringen met andere tunnelprojecten in Nederland wil ik geen experimenten, met niet beproefde technieken, in tunnels in Rijks-wegen.

Ik heb u reeds per brief van 21 april 2009 (Kamerstuk 31 700 A, nr. 91) geïnformeerd over maatregelen die RWS generiek treft ter voorkoming van de bij de A73 opgetreden problemen. Het project A2 Passage Maastricht specifiek volgt de analyses van de A73. Dat zijn analyses van RWS en de aannemers. Dus zowel van de kant van de opdrachtgever als van de kant van de opdrachtnemers is geleerd van de ervaringen bij de A73. Bij de A2 Passage Maastricht is er één eindverantwoordelijke. De opdrachtgever heeft maar te maken met één opdrachtnemer. Deze is verantwoordelijk voor het totale gebiedsontwerp voor zowel verkeer, landschapsinrichting en vastgoed. Vóór de start van de bouw worden het ontwerp voor de betonbouw (de tunnelbak) en de tunneltechnische installatie helemaal op elkaar afgestemd en uitgewerkt. Pas daarna wordt begonnen met de bouw. Vooraf afstemmen en uitwerken is zeer belangrijk. Als er na de start van de bouw alsnog wijzigingen moeten worden doorgevoerd, moet er opnieuw worden ontworpen. In Maastricht willen we geen experimenten bij tunneltechnische installaties (proven technology). Het ontwerp van de tunneltechnische installaties wordt tussentijds getoetst. Hierbij moet de opdrachtnemer rekening houden met de analyses van midden-Limburg. Dit is in het contract vastgelegd.

A74

Nu de A74 er gaat komen op een locatie waar hij veel overlast gaat veroorzaken is de vraag hoe de weg goed kan worden ingepast. Hoeveel woningen krijgen een hogere grenswaarde voor geluid? (SP)

Vorige week heb ik in overeenstemming met de minister van VROM het Ontwerp-tracébesluit voor de A74 vastgesteld. Ik heb in het OTB de verdiepte plateauvariant met een fors pakket aan inpassingsmaatregelen uitgewerkt. Voor de verdiepte plateauvariant is een brede meerderheid in uw Kamer. Samen met de gemeente Venlo wordt momenteel gekeken naar maatwerkoplossingen om de lokale geluidssituatie waar mogelijk nog verder te verbeteren. Voor uw vraag over de woningen verwijs ik u naar het zeer binnenkort te publiceren OTB.

Buitenring Parkstad

De Buitenring Parkstad moet een probleem gaan oplossen dat er helemaal niet is. Vindt de Minister het nu echt de tijd om nu dergelijke prestigieuze en onnodige wegen aan te gaan leggen? (SP)

Voor de Buitenring Parkstad ontbreekt nog € 35 mln. Hier moet de minister met de regio toch uit kunnen komen? (CDA)

Ik wil benadrukken dat er sprake is van een zinvol project met een belangrijke regionale ontsluitingsfunctie. Het project maakt de verdere ontwikkeling van de regio mogelijk. Dat is ook de reden waarom ik er in wil investeren. Het is overigens een project onder regionale verantwoordelijkheid. De Buitenring Parkstad bestaat uit de aansluiting Nuth (hoofdwegenet) en de aanpassing van regionale wegen. Voor de aansluiting Nuth heb ik € 50 mln gereserveerd. Er is een voorstel uitgewerkt voor de aanleg van een turbo-rotonde. Deze rotonde kost € 42,5 mln, inclusief BLD en BTW. De regio wil liever een andere oplossing, die het door mij gereserveerde bedrag van € 50 mln te boven gaat. We hebben afgesproken dat alle opties worden meegenomen in de milieueffectrapportage. Indien we kiezen voor de turborotonde, ben ik bereid om de resterende € 7,5 mln beschikbaar te stellen aan de regio voor het regionale deel van de Buitenring.

Brabant

A9 en A27

Er is geld gereserveerd voor Quick Wins, o.a. de kruising van de A9 en de A27. Kan dit kruispunt met spoed worden aangepakt? (VVD)

Ik neem aan dat hier de kruising van de A27 met de A59 wordt bedoeld. In het kader van Fileproof worden ter hoogte van knooppunt Hooipolder (kruising A27/A59) extra opstelstroken aangelegd, waarmee de doorstroming in het door verkeerslichten geregelde kruispunt beter zal worden. De planning is om dit eind 2010 gereed te hebben.

A27

Kunnen we ervan uitgaan dat de minister snel tot besluitvorming komt over de A27 en de financiering daarbij regelt? (VVD)

Op dit moment wordt voor de planstudie A27 Lunetten–Hooipolder de 1e fase MER opgesteld. De planning is dat de Bestuurlijke Advies Groep (BAG) eind februari advies uitbrengt over het alternatief, waarmee in 2e fase verder moet worden gegaan. Ik vraag daarover, samen met mijn collega van VROM, vervolgens advies aan de commissie voor de m.e.r. In het voorjaar van 2010 kunnen wij naar verwachting een keuze maken voor een voorkeursalternatief. Die keuze is, naast het advies van de regio, ook afhankelijk van inhoudelijke overwegingen (het probleemoplossend vermogen van de verschillende alternatieven) en kostenramingen van de verschillende alternatieven, uiteraard met in achtname van het algemene financieringsvraagstuk waarvoor we dan staan, zoals dat geldt voor alle projecten.

A59

Het rekenmodel voor de A59 zou niet kloppen. Welke fout zit in het model? Hoe wordt dit opgelost? (PvdA)

Deze vraag beantwoord ik mede namens de minister van VROM.

Ik begrijp dat met het in deze vraag genoemde rekenmodel het rekenmodel bedoeld wordt dat gebruikt is voor de vaststelling van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarnaast begrijp ik dat de provincie Noord-Brabant luchtmetingen heeft laten uitvoeren langs de A59.

Bij de A59 is een verschil geconstateerd tussen de gemeten concentraties fijn stof en stikstof, en die concentraties zoals berekend in het kader van het NSL. Dergelijke verschillen betekenen niet dat er sprake is van een fout in het NSL-rekenmodel. Metingen geven alleen inzicht in de luchtkwaliteit op een bepaald punt, gedurende een specifieke periode, en zeggen alleen iets over het verleden.

Het NSL ziet erop toe dat in 2011 en 2015 aan de normen voor luchtkwaliteit voldaan wordt. Om dit te kunnen vaststellen worden modelberekeningen gebruikt, omdat alleen daarmee naar de toekomst gekeken kan worden.

De modellen die daarvoor gebruikt worden, worden onder meer gebaseerd op meetdata uit het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM. Dit meetnet voldoet aan de Europese regelgeving. Daarnaast worden de modellen gebaseerd op metingen van voertuigemissies door TNO. Al deze metingen worden jaarlijks gedaan en de modellen worden elk jaar aan die metingen getoetst. Het NSL wordt ook jaarlijks gemonitord.

N65

Waarom weigert u mee te werken aan het aanleggen van een (tijdelijke) brug voor fietsers en voetgangers over de N65 bij kruispunt Helvoirt, terwijl de gemeente heeft aangegeven zo'n brug te willen financieren? (CDA, PvdA en VVD)

RWS is nog in gesprek met de gemeente Haaren over de kruising bij Helvoirt. Daarover is nog geen definitief besluit genomen.

Objectief gezien voldoet het kruispunt aan de normen voor verkeersveiligheid en veilig oversteken. De verkeerslichten ter plekke zijn geoptimaliseerd: na een druk op de knop kunnen fietsers en voetgangers na maximaal 1½ minuut conflictvrij oversteken. In de afgelopen drie jaar zijn er op het kruispunt drie ongevallen gebeurd, waarvan één met letsel. Bij geen van die ongevallen waren fietsers of voetgangers betrokken.

Dit neemt niet weg, dat de bewoners het kruispunt wel als onveilig ervaren, vooral omdat er veel scholieren dagelijks gebruik van moeten maken. Er is gevoelsmatig dus wel sprake van (subjectieve) onveiligheid. Daarom is RWS momenteel in gesprek met de regio om te bezien op welke wijze de oversteekbaarheid van de N65 kan worden verbeterd. Er komt een fietstunnel bij het kruispunt Vught, die over circa drie jaar gereed zal zijn. Die tunnel biedt voor de middelbare scholieren, zowel uit Vught als uit Helvoirt, straks een veilige oversteek.

De gemeente van Haaren heeft aangegeven tot die tijd een noodbrug te willen financieren. Ik waardeer dit aanbod van de gemeente zeer. Mede op aandringen van uw Kamer wil ik ook bij de fietsbrug goed kijken naar de effecten op verkeersveiligheid en de doorstroming.

Voor de aanleg van een noodbrug vind ik de volgende voorwaarden belangrijk:

Een veilige doorrijhoogte voor vrachtverkeer;

Voorzieningen tegen het gooien van voorwerpen vanaf de brug;

De pijlers in de berm moeten dusdanig worden gepositioneerd, dat ze het zicht niet belemmeren.

Er moeten voorzieningen zijn voor alle langzaam verkeersdeelnemers incl. rollatorgebruikers, kinderwagens en fietsers met bagage/kinderen. Deze punten heb ik ingebracht in het overleg en samen met de gemeente ga ik zoeken naar een voor beide partijen acceptabele oplossing.

Camera's gemeente Haaren

Waarom worden er geen camera's geplaatst tegen het door rood licht rijden waar de gemeente Haaren om vraagt en zelfs zelf wil betalen? (ChristenUnie)

Het plaatsen van camera's is geen bevoegdheid van Rijkswaterstaat, maar van het BVOM, in samenspraak met politie en de betreffende wegbeheerder, op basis van verkeerskundig onderzoek. Ik zal het aanbod van de gemeente Haaren onder de aandacht brengen van mijn collega van Justitie.

Ontsluiting industrieterrein de Vossenbergh bij Tilburg

Hoe staat het met de ontsluiting van industrieterrein de Vossenbergh bij Tilburg? De ontsluiting van Tilburg laat te wensen over. Opwaardering van de N261 is wenselijk. (D66)

Voor de ontsluiting van zowel Tilburg Reeshof als industrieterrein Vossenbergh wordt door de gemeente Tilburg de Noordwesttangente aangelegd. Het eerste deel van deze weg is al in gebruik. Het tweede deel tussen de weg naar Dongen en de A58 bij Gilze Rijen wordt in 2011 in gebruik genomen. Vanuit het budget voor regionale/lokale infrastructuur heb ik € 5 mln bijgedragen aan deze weg.

De N261, die loopt van Tilburg Noord tot aan de A59 bij Waalwijk, is een provinciale weg. Daarvan is de provincie Noord-Brabant wegbeheerder.

Ring Eindhoven

Kan afronding Ring Eindhoven niet worden besloten zonder extra procedures? En is het mogelijk dit project onder Crisis en Herstelwet te realiseren? (VVD)

Een deel van de Rijksbijdrage van dit project is voorzien uit het FES. Conform de FES Wet is het noodzakelijk de FES procedure te doorlopen, waaronder de onderbouwing met een KBA. De FES procedure leidt over het algemeen niet tot vertragingen en is derhalve geen onderdeel van de CHW. Om in de CHW te worden opgenomen is het in ieder geval noodzakelijk dat de financiering rond is en de realisatie uiterlijk in 2014 start. Met de regio is afgesproken om nog voor de kerst 2009 tot een convenant te komen, waarin onder andere nog afspraken worden vastgelegd over de financiering en de aanvulling van de KBA. Daarna kan in een later stadium in overleg met de regio worden besloten over eventuele opname van het project in de CHW.

N65/A58

Vorig jaar vroeg de Kamer om de N65 uit te werken als pilot voor het rijksbeleid van N-wegen. Hoe staat het hiermee, heeft de minister nog steeds 100 km als uitgangspunt voor deze weg? Vanuit verkeersveiligheid is N65 een probleem en heeft Vught met grote overlast te maken. Nu stelt de minister dat deze weg wordt meegenomen in het traject van de A58 maar er zou toch een aparte verkenning komen? (CDA, ChristenUnie, GL, PvdA, SP en VVD)

Mijn uitgangspunt is de ambitie uit de MobiliteitsAanpak, dus ook de ambitie voor de N-wegen. Tot 2028 hebben we de mogelijkheid om die ambities waar te maken. Daar waar mogelijk zijn eerdere stappen op weg naar de ambitie uit de mobiliteitsaanpak wenselijk, waaronder een pilot voor N-wegen. Om een concrete invulling te kunnen geven aan een pilot is zicht op de problemen (onder andere leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid), de opgaven en de termijnen waarin deze aan de orde zijn van groot belang, waaronder ook de integrale component van de vraagstukken. Samen met de regio gaan we deze stappen doorlopen en zullen u, conform sneller en beter, over de voortgang op de hoogte houden. Omdat Vught met overlast te maken heeft stel ik voor om in eerste instantie de focus op Vught te leggen en de stand hiervan in het najaar van 2010 met u te delen.

Ik zal in dit gebied twee startbeslissingen voorbereiden, te weten voor de A58/N65 en de A67.

De verkenningen worden op organisatorisch, bestuurlijk en inhoudelijk niveau zo effectief en efficiënt mogelijk georganiseerd door intensief samen te werken in één regiegroep.

A58/A67 en N65

Wanneer kunnen we de startbeslissing voor de A58/A67 verwachten en is er wel voldoende ambtelijke capaciteit vrijgemaakt voor de A58-A67 om snel door de procedures te gaan? Wanneer zijn de resultaten van de verkenning beschikbaar? Maakt het Zeeuwse deel van A58 deel uit van de verkenning? Is hier al geld voor beschikbaar? (VVD, D66)

De planning is erop gericht om voor de A58/N65 nog dit jaar een startbeslissing te nemen en voor de A67 in het voorjaar van 2010. Op dit moment wordt het materiaal wat beschikbaar is bekeken en wordt samen met regio de ambities, de visie en de opgave voor de A58/N65 en A67 nader uitgewerkt. Eind dit jaar zal op ambtelijk niveau tussen Rijk en regio de verdere aanpak, planning en organisatie (waaronder capaciteit) tot het voorjaar 2010 voor de A58, N65 en A67 verder worden besproken. Volgens de Sneller&Beter systematiek duurt een MIRT-verkenning maximaal 2 jaar. Afhankelijk van het beschikbare materiaal, ambitie en opgave kan deze termijn per netwerk korter zijn. Bij de startbeslissing zal ook aandacht zijn voor het moment waarop de resultaten van de verkenning beschikbaar zijn.

Het Zeeuwse deel van de A58 maakt geen onderdeel uit van verkenning, wel de Zeeuwse belangen bij samenloop A4/A58.

Er is nu nog geen geld gereserveerd, bij de voorkeursbeslissing moeten er afspraken over de financiering zijn gemaakt.

Zeeland

N61

Het is toch belachelijk dat de N61 vanwege Natura 2000 ter hoogte van de Braakman terug moet van 2x2 naar 2x1? (CDA)

Het voorkeursalternatief van 2x2 uit het standpunt van 2003 betekent een fysieke ingreep in natuurgebied de Braakman. Dit is geen Natura 2000-gebied; het behoort tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Voor EHS is het «nee-tenzij» regime van toepassing. Dit beschermingsregime staat in het beleidskader spelregels EHS, dat in de Nota Ruimte is aangekondigd en op 5 juni 2007 door de minister van LNV aan de TK is aangeboden (Tweede Kamer, 30 825, nr. 6). Het regime houdt in dat een project alleen

kan doorgaan als er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van groot openbaar belang.

Bij de Braakman levert het 2x1-alternatief (met minder aantasting van de Braakman) ook een meer dan voldoende bijdrage aan de veiligheidsdoelstelling, dus is aldaar wel een reëel alternatief voor handen. Er is een reële kans dat beroep wordt aangetekend vanwege het grotere ruimtebeslag van 2x2. Daarom is doorzetten met een 2x2-oplossing ter plekke een te groot juridisch risico, dat er uiteindelijk toe leidt dat het project nog struikelt bij de Raad van State.

Het voorkomen van dit grote risico heeft de doorslag gegeven voor deze oplossing te kiezen.

N57

De N57 Stellendam–Middelburg en N59 Oude Tonge–Zierikzee–Serooskerke worden aangepast voor zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid. Is het onderzoek naar verkeersveiligheid daadwerkelijk in 2010 klaar? Wanneer kan er vervolgens uitvoering van aanpassingen plaatsvinden? (VVD)

Een beperkt aantal kleine wegvakken op de N57 en N59 zijn momenteel op 2 sterren-EuroRAP niveau. Onderzocht wordt welke maatregelen noodzakelijk zijn om deze resterende weggedeelten op het gewenste verkeersveiligheidsniveau van 3 sterren-EuroRAP te brengen. Ik kan u toezeggen dat dit onderzoek naar verkeersveiligheid eind 2010 zal zijn afgerond. Afhankelijk van de uitkomsten zal ik een nadere beslissing nemen over de te nemen maatregelen.

NOORD

N33

Kunt u de Kamer iets over de planning van de N33 vertellen? (PvdA en VVD)

Hoe zit het met de financiering N33? (PvdA, VVD en CDA)

Kan de fly-over bij de N33-A28 niet wat soberder? (SP)

In de laatste aan u toegestuurde voortgangsrapportage heb ik aangegeven dat het OTB/Mer in het vierde kwartaal van 2009 zou worden genomen. Zoals bekend ga ik voor kwalitatief goede besluiten en de verkeersveiligheid staat bij mij voorop. Bij nader inzien bleken de boogstralen van de omleiding bij Veendam te krap gedimensioneerd. Dat wil ik repareren. Dat heeft ertoe geleid dat het Ontwerp-Tracébesluit nu genomen gaat worden in het eerste kwartaal van 2010.

Het Tracébesluit verwacht ik in het derde kwartaal van 2010 te kunnen nemen.

De start van de realisatie is in 2011 en de oplevering vindt plaats in de tweede helft van 2013. Er is in de planning van de realisatie geen verandering gekomen.

De vragen over de financiering hangen samen met de discussie over de 12 miljoen agentschapsbijdrage aan Rijkswaterstaat. Ik verzeker u dat de rekening voor de agentschapsafdracht niet wordt gelegd bij de regio. Deze afdracht was al jaren bekend, ik verwijs in deze o.a. naar de MIRT-projectenboeken van 2009 en 2010.

Voor wat betreft het instrument «agentschapsbijdrage» verwijs ik ook naar mijn algemene opmerkingen hierover in deze brief. Over de financiering van dit project zijn recent in goede samenwerking met de gedeputeerde de heer Jager definitieve afspraken gemaakt.

De fly-over van de N33 naar de A28 zorgt ervoor dat de doorstroming ter plekke veel beter wordt dan zonder fly-over. Financiering van de fly-over vindt plaats vanuit het convenant RSP-Zuiderzeelijn. Daar heeft de regio zelf voor gekozen.

A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2

Is de financiering van de Zuidelijke Ringweg Groningen nu rond of moeten er nog additionele bijdragen worden verkregen? (VVD)

Er is € 624 mln beschikbaar voor dit project, waarvan € 200 mln uit het MIRT. Daarmee is de financiering rond. In de planuitwerkingsfase die nu gaat starten, wordt het bestuurlijk voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Ik heb met de regio afspraken gemaakt ingeval het budget onvoldoende mocht zijn. In overeenstemming met het RSP-convenant worden kostenstijgingen als gevolg van onvoorziene omstandigheden binnen het RSP-budget opgevangen. Er kunnen scopewijzigingen plaats vinden (versobering) en ingeval er extra financiële middelen voor het project nodig zijn, heb ik met de regio afgesproken dat de regionale partijen hiervoor verantwoordelijk zijn.

De start van de realisatie vindt plaats in 2014.

A6/A7 Knooppunt Joure

Kan de minister de planning «realisatie na 2011» iets concreter maken? (VVD)

De planstudie is recent gestart met de op 31 augustus 2009 genomen Aanvangsbeslissing. Ik verwacht dat het Ontwerp-Tracébesluit genomen kan worden in het tweede kwartaal van 2011 en het Tracébesluit in het vierde kwartaal van datzelfde jaar. De start van de realisering kan dan plaats vinden in de tweede helft van 2012 en de oplevering in de tweede helft van 2014.

N31 Haak om Leeuwarden

Is er sprake van vertraging bij dit project? Wordt het Tracébesluit nog dit jaar genomen?

Kan de minister toezeggen dat de Haak om Leeuwarden uiterlijk in 2014 gereed is? (VVD)

Ik verwijs kortheidshalve naar de beantwoording van de Kamervragen van de heer Aptroot over dit onderwerp.

Ik verwacht het Tracébesluit in het eerste kwartaal van 2010 te nemen. In de realisering van de N31 Haak komt geen verandering. Volgens de planning zal de oplevering plaats vinden in 2014.

Rijksbijdrage voor de N366 en de N381

Is de minister bereid € 3,75 mln bij te dragen aan de N366 en ook een bijdrage te leveren aan de N381? (CDA)

De N366 en N381 zijn regionale wegen waarvoor de verantwoordelijkheid niet berust bij het Rijk, maar bij de provincie. Via het instrument van de BDU (Brede DoelUitkering) draagt het Rijk al flink bij aan de aanleg en het onderhoud van de locale en regionale wegen. Zolang een project – zoals nu de N366 en de N381 – beneden een budgetomvang blijft van 112,5 miljoen worden de kosten gedragen door de decentrale overheden. Zij kunnen daarvoor putten uit de BDU. Ik heb begrip voor de gestelde vragen, maar de gevraagde subsidiëring past niet binnen deze regels. Het

Rijk heeft al veel geld voor wegen in het noorden gereserveerd, namelijk via het Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP). Het RSP kent ook een Regionaal Mobiliteitsfonds waarover de regio zelf zeggenschap heeft. Dit fonds kan ook gebruikt worden voor regionale wegen. Er zijn dus mogelijkheden, maar de keuze in deze is aan de regio.

Gebiedsontwikkeling Emmen

Is de minister van VenW (samen met zijn collega's van EZ en Cultuur) bereid om bij te dragen aan de gebiedsontwikkeling van Emmen? (PvdA)

Via het Convenant RSP Zuiderzeelijn is er ruim € 2 miljard naar het noorden gegaan. De regio heeft de keuze gehad om een deel van dat geld naar eigen inzicht te besteden. Blijkbaar heeft dat niet of niet voldoende geleid om tot een keuze voor Emmen te komen. De instrumenten waarover ik als minister in deze beschik is de (mede-)financiering van infrastructuur. Dat gebeurt via het MIRT-proces voor de hoofdinfra en via de BDU voor de regionale en lokale infra.

SPOOR

Breda-Tilburg

Wat is uw reactie op de wens tot een derde spoor tussen Breda en Tilburg? Dit zou ook al hebben gespeeld tijdens de besluitvorming over station Tilburg Reeshof. Zou er niet standaard een passeerspoor moeten worden meegenomen bij de aanleg van nieuwe stations? (PvdA)

In het kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is ook het traject Breda-Tilburg onderdeel van de planstudie Den Haag-Rotterdam (en verder naar Eindhoven). De resultaten tot nu toe uit PHS geven niet het beeld dat er meer sporen nodig zijn. Afhankelijk van de variant (6/maatwerk, 6/6 in combinatie met het aantal goederentreinen) zijn er eventueel kleinere maatregelen aan de orde zoals seinverdichting. Die maatregelen zijn afhankelijk van de routing van het goederenvervoer en het aantal personentreinen.

Er zijn nog geen definitieve keuzes gemaakt, omdat dit afhangt van de routing van goederentreinen: in geval van een nieuwe boog bij Meteren gaan goederentreinen niet meer via de Brabantroute. De boog bij Meteren is onderdeel van de besluitvorming rond de goederenrouting van PHS komend voorjaar.

Over de vraag om na te denken over het standaard meenemen van een passeerspoor bij de ontwikkeling van nieuwe stations het volgende. Ik heb bij eerdere MIRT overleggen toegezegd, dat in planstudies voor nieuwe stations standaard eventuele reistijdverbeterende maatregelen worden onderzocht. Dit kunnen ook passeersporen zijn. Ik heb dit naar aanleiding van moties van kamerlid Cramer ook schriftelijk aan uw Kamer laten weten. Wat mij betreft is de suggestie van de heer Boelhouwer dus ondersteuning van het huidige beleid.

Station Berkel-Enschot

Kunt u aangeven wat de stand van zaken is voor het station Berkel-Enschot? Zijn hierbij de geplande ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente Tilburg (woningbouw rond Berkel-Enschot) meegenomen? (PvdA)

ProRail is in overleg met de gemeente over de kansrijkheid van het station. Het gaat daarbij over zaken als inpasbaarheid in de dienstregeling en vervoerwaarde.

ProRail heeft in september van gemeente Tilburg in samenwerking met provincie Noord-Brabant het verzoek ontvangen om een verkennend onderzoek uit te voeren voor station Berkel Enschoot. ProRail heeft kort daarop positief op dit verzoek gereageerd en is nu in afwachting van een opdrachtverlening. Omdat het verkennend onderzoek van ProRail nog moet starten, kan ik u in dit stadium nog niet aangeven wat de resultaten zijn voor aantallen reizigers en inpasbaarheid in de dienstregeling.

Ook de geplande ruimtelijke ontwikkelingen binnen de invloedssfeer van het station zullen in de vervoerprognose worden betrokken, waarbij goed gekeken wordt naar de hardheid van de plannen en de programmering. Ook is er mogelijk een relatie met de goederenroutering die in Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt onderzocht en andere nieuwe stations, die mogelijk in Noord Brabant aan de orde zijn.

Station Bleizo

Kunnen we er vanuit gaan dat aan het nieuwe station Bleizo voortvarend wordt gewerkt? (o.a. PvdA en CDA)

De gebiedsontwikkeling voor deze locatie (Bleiswijk – Zoetermeer) bevindt zich nog in de planvormingsfase. Het bestemmingsplan is gepland voor medio 2011.

Voor het station zelf en het doortrekken van de Oosterheemlijn is al wel het bestemmingsplan gereed.

De planstudie voor het nieuwe stations is naar verwachting in mei 2010 gereed. Daarna kunnen we samen met de verantwoordelijke decentrale overheden besluiten over de realisatie van dit nieuwe station.

We hebben over dit station ook al eerder gesproken hier in de Kamer. Dat een aantal van u dit nieuwe station een warm hart toedraagt is duidelijk. Dat doen de staatssecretaris en ik overigens ook. Dit blijkt ondermeer uit de financiële bijdrage die de Staatssecretaris heeft geleverd voor de doortrekking van de Oosterheemlijn naar de locatie van het nieuwe station.

Onze planning voor een besluit over subsidie voor de bouw van het station is, om dit snel te doen na afronding van de planstudie. Over de bedieningsgarantie van NS vindt naar ik heb begrepen constructief overleg plaats. Inmiddels wordt vooruitlopend op de afronding van de planstudie met betrokken partijen gezocht naar een oplossing voor het overbruggen van het tekort tussen de geprognosticeerde kosten en de maximale subsidie (€ 6,3 miljoen, prijspeil 2009, incl. BTW) die mijn ministerie kan bijdragen.

Station Eijsden

Gaat er nog iets gebeuren met station Eijsden? (SP)

Over station Eijsden heb ik uw Kamer geïnformeerd in mijn brief van 4 december.

Seinverdichting

Is seinverdichting meegenomen in het uitwerken van de motie Koopmans voor de spoordriehoek in Noord-Nederland en hoe is deze optie beoordeeld? Hoe staat het met de uitvoering van de motie Koopmans? (CDA)

Op 13 juni 2009 heb ik uw Kamer een brief gestuurd over o.a. de 8 min. wachttijd. Eerder had ik uw Kamer toegezegd in dit verband ook te laten kijken naar seinverdichting als mogelijke richting om reistijd te verkorten.

ProRail heeft aangegeven dat de 8 min. gezien moet worden ten opzichte van de huidige situatie, waarin ook sprake is van wachttijd voor de langzame IC (ca. 6 à 7 min). Naar seinverdichting als mogelijkheid om de wachttijd te verkorten heeft ProRail ook gekeken. Uitkomst hiervan is, dat op het samenlooptraject van Hanzelijn en Veluwelijn (tussen Hattemerbroek aansluiting en Zwolle) al uitgegaan wordt van minimale seinafstanden. Deze maken een opvolgtijd van twee minuten mogelijk.

Kortere opvolgtijden zijn volgens ProRail met de huidige techniek voornamelijk niet te realiseren. Omdat er op korte termijn geen verdere mogelijkheden worden gezien op dit vlak, ben ik er in mijn brief van 13 juni niet nader op ingegaan.

Overigens heb ik – als onderdeel van de uitwerking van de motie Koopmans – samen met Noord-Nederland gekozen voor aanpassing van de wisselstraten in Zwolle. Door dit te doen in aanvulling op de reeds eerder gepland aanleg van het vierde perron, kunnen de reistijden verder worden verkort.

Over de uitvoering van de motie Koopmans – die 160 miljoen euro beschikbaar stelde voor de spoordriehoek in Noord-Nederland – heb ik u geïnformeerd in de afsprakenlijst uit het MIRT overleg met Noord-Nederland. Het komt er onder andere op neer dat ik samen met Noord-Nederland heb gekozen voor het starten van planstudies voor:

- versnellen van sporen in Zwolle, zoals hierboven beschreven;
- aanpassing boog bij Herfte;
- aanpassing boog bij Hoogeveen;
- capaciteitsvergroting van het spoor rond station Groningen;
- 3-sporig station Groningen Europapark + voorbereiding op 4-sporigheid;
- opheffen van een aantal overwegen op de spoorlijn Leeuwarden–Zwolle.

Spoorse Doorsnijdingen

Hoe staat het met tweede tranche spoorse doorsnijdingen, financieel gezien? (CDA)

Ik heb uw Kamer op 4 december een brief gestuurd over de eindresultaten van de tweede tranche spoorse doorsnijdingen. In totaal ontvangen 37 projecten een bijdrage van € 143,6 miljoen.

De laatste drie toegekende projecten betreffen de gemeenten Amsterdam, Barneveld en Zwijndrecht. Over de eerdere gemeenten die een bijdrage hebben ontvangen, heeft u voor de zomer een brief ontvangen.

Dank voor de waardering die de heer Koopmans uitsprak voor de aanpak van de spoorse doorsnijdingen. Ook ik ben tevreden, dat we met deze tranche 37 goede projecten kunnen helpen.

Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)

Welke conclusies worden bij Programma Hoogfrequent Spoorvervoer getrokken rond de «R» in het MIRT? (CDA)

Bij de planstudies PHS is de «R» onderdeel van de analyses: we nemen de woningbouwopgave per corridor mee in de inschatting van het vervoer in 2020. De effecten van ruimtelijke verdichting op het treinvervoer zijn onderdeel van de analyses.

Andersom werkt het ook zo, dat decentrale overheden hun woningbouwopgaven vooral rond stations plannen. De aanpak van Stedenbaan en Randstadspoor zijn hier goede voorbeelden van.

Door deze aanpak snijdt het mes aan twee kanten: nieuwe woningbouwlocaties worden goed bereikbaar per trein en het vervoerpotentieel voor hoogfrequent spoorvervoer wordt nog groter.

Mogen we er vanuit gaan dat pas wordt besloten over Programma Hoogfrequent Spoorvervoer als een oplossing in beeld is voor problemen in Boxtel en Vught rond overwegen/doorsnijdingen? Welke maatregelen maken onderdeel uit van de € 4,5 miljard? (CDA)

De situatie in Boxtel en Vught is mij bekend. Uit gesprekken met deze gemeenten en als onderdeel van de planstudies PHS. Ik begrijp dat aandacht wordt gevraagd voor de situatie rond overwegen, wanneer de frequentie van treinen omhoog gaat.

De heer Koopmans noemde beide gemeenten ook als voorbeeld om te vragen hoe hiermee wordt omgegaan. Ik kan hierover heel duidelijk zijn. Alle investeringen die conform wet- en regelgeving nodig zijn om hoogfrequent spoorvervoer mogelijk te maken, worden in beeld gebracht in de lopende planstudies en zullen uit de € 4,5 miljard moeten worden betaald. Dit betekent dat naast uitbreiding van capaciteit van het spoor en stations, bijvoorbeeld ook maatregelen op het gebied van geluid, externe veiligheid, overwegen, trillingen en dergelijke onderdeel uitmaken van de planstudies.

Voor overwegen gelden de normen, zoals opgenomen in de Tweede Kadernota Railveiligheid. Deze normen komen neer op een *stand-still* principe qua veiligheid. Met andere woorden: de veiligheid op overwegen mag niet verslechteren.

Dit betekent dat in de planstudies voor PHS wordt onderzocht of de veiligheid op overwegen op peil blijft, wanneer de frequentie van treinen toeneemt. Zonodig worden in de planstudies maatregelen meegenomen om dit te bereiken.

Naast veiligheid speelt ook stedelijke bereikbaarheid voor spookruisend verkeer. Als er meer treinen gaan rijden, zijn spoorbomen vaker dicht en merkt het kruisende verkeer dit. Dit is helaas niet helemaal te voorkomen. Dat zou immers betekenen dat veel overwegen ongelijkvloers moeten worden en dat is financieel niet uitvoerbaar met het huidige budget.

Maar nogmaals, wij zullen er binnen PHS voor zorgen dat de veiligheid op overwegen er niet op achteruit gaat. Dit kan onder meer inhouden dat een aantal overwegen ongelijkvloers wordt gemaakt. Hiermee verbetert dan ook de stedelijke bereikbaarheid op deze locaties.

DVM

Wat is de evaluatie van dynamisch verkeersmanagement (DVM) spoor Schipholtunnel? Is DVM ook bruikbaar voor Geldermalsen of Den Bosch? (CDA)

Er is een groeiende vraag naar capaciteit op het spoor. Om hierin te voorzien moet het spoor worden uitgebreid én optimaal worden benut. Een wezenlijk andere wijze van plannen en besturen van spoorcapaciteit is noodzakelijk om hoogfrequent spoorvervoer mogelijk te maken.

Een aantal nieuwe systemen – zoals bijvoorbeeld dynamisch verkeersmanagement, waarbij het o.a. mogelijk wordt dat treinen aan weerszijde van het perron aankomen – is daarvoor belangrijk. De Schipholtunnel is hier een succesvol voorbeeld van.

Bij de planstudies PHS wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van benuttingsmaatregelen. Ervaringen met dynamisch verkeersmanagement in de Schipholtunnel en met de proef van de spoorsector voor «elke 10 minuten een trein» worden daarvoor zeker benut. Omdat de planstudies voor PHS nog lopen kan ik helaas nog geen uitsluitsel geven over specifieke toepassing van DVM in Geldermalsen of Den Bosch.

HSL-Zuid & stil materieel

Is NS zich bij de HSL Zuid voldoende bewust van de aanleiding om materieel stiller te maken? Wanneer voldoen de geluidsschermen aan de normen? (CDA)

NS Hispeed is zich wel degelijk bewust van het feit, dat het tijdelijke materieel op deze spoorconstructie meer geluid produceert dan in eerste instantie was voorzien. NS Hispeed is in samenwerking met VenW aan het werk om dit tijdelijke materieel zo spoedig mogelijk stiller te maken.

De geluidsschermen zijn ontworpen voor hogesnelheidstreinen. Het huidige tijdelijke materieel heeft een andere geluidsafdracht dan hogesnelheidstreinen, waardoor de werking van de geluidsschermen minder is dan de rekenmodellen aangeven.

Omdat nu met minder treinen wordt gereden dan is voorzien, is er geen overschrijding van de geluidsruimte die in het Tracébesluit is vastgelegd. Geluidmetingen bij passages met hogesnelheidsmaterieel moeten uitwijzen wat de effectiviteit is van de geluidsschermen en of de toekomstige dienstregeling past binnen de geluidgrenzen van het Tracébesluit. TNO doet nader onderzoek naar de effectiviteit van de geluidsreducerende maatregelen.

Breda-Utrecht:

- *Kan er voor worden gezorgd dat er geen nieuwe belemmeringen ontstaan door verbreding van A27?*
- *Deelt u de mening dat A27 geen vertraging mag ondervinden van de plannen voor een spoorlijn?*
- *Kunnen decentrale overheden de toekomstige spoorlijn alvast ruimtelijk reserveren?*
- *Kan naar aanleiding van het advies van de Commissie Nijpels worden besloten deze spoorlijn in het MIRT op te nemen?*
- *Hoe wordt omgegaan met de € 188 miljoen die volgens de Commissie Nijpels nodig zou zijn? (meerdere fracties)*

Meerdere Kamerleden gaven aan het eens te zijn met het advies van de Commissie Nijpels over de mogelijke toekomstige spoorlijn Breda–Utrecht. Met name dat de plannen voor een spoorlijn de aanpak van de A27 niet mogen vertragen en dat daarom een scenario voor gelijktijdig bouwen moet worden losgelaten. Ook ik kan me in grote lijnen vinden in dit advies en de aanbeveling om niet in te zetten op een spoorlijn op korte termijn.

De vraag om het «niet onmogelijk maken» van een toekomstige spoorlijn te onderzoeken als onderdeel van de verbreding van de A27 is in lijn met mijn aanpak. In september heb ik een procesvoorstel gedaan voor de spoorlijn Breda–Utrecht, waar het niet onmogelijk maken onderdeel van is. De resultaten van dit onderzoek zijn begin volgend jaar beschikbaar, waarschijnlijk in februari. Dit als onderdeel van het trechterproces voor de A27.

Als onderdeel van de NMCA laat ik daarnaast een kosten-batenanalyse uitvoeren voor een mogelijke spoorlijn na 2020. De resultaten hiervan ontvangt u voor de zomer.

Uit het trechterproces voor de A27 zal ook moeten blijken welke kosten verbonden zijn aan het «niet onmogelijk maken» van een toekomstige spoorlijn. Ik kan nog niet beoordelen of het gaat om het bedrag dat de Commissie Nijpels hiervoor noemt. Ik stel voor om de vraag, of het zinvol is om dergelijke kosten te maken, mede te beantwoorden op basis van de uitkomsten van de NMCA. Die analyse geeft een beeld over de haalbaarheid van een spoorlijn.

Gezien de procesaanpak en het advies van de Commissie Nijpels is het in mij optiek nu nog te vroeg om te besluiten over het opnemen van deze mogelijk spoorlijn in het MIRT. Ik stel voor eerst de uitkomsten van ons onderzoek naar deze mogelijk spoorlijn, als onderdeel van de NMCA, af te wachten.

Calandspoor

Voor de Calandspoorbrug is er nu wel een aanpak voor geluid, maar wanneer is uitbreiding van de capaciteit door aanleg van een tunnel aan de orde? (CDA)

De MIRT Verkenning naar railontsluiting van de Tweede Maasvlakte is onlangs afgerond. Hieruit is gebleken dat de Calandbrug voorlopig nog voldoende capaciteit biedt voor het spoorgoederenvervoer.

Op langere termijn – gedacht wordt aan 2035 – zouden mogelijk wel capaciteitsproblemen ontstaan. Voorlopig is er dus nog geen aanleiding voor een tunnel.

IJssellijn

Is de minister bereid om een nulmeting te doen op de IJssellijn voor trillingen vanwege toenemend spoorgoederenvervoer? (Pvda)

De nulmeting is in 2003 verricht als onderdeel van de zogenaamde NaNOV-afspraken en die meting is door de betrokken gemeenten en provincies geaccepteerd.

Toen is afgesproken dat enige tijd na ingebruikname van de Betuweroute een volgende meting zal plaatsvinden, afhankelijk van de ontwikkeling van het goederenvervoer. Die vervolgmeting is nog niet gepland. Een

vervolgmeting is nuttig op het moment dat er aanmerkelijke verandering heeft plaatsgevonden in het aantal treinen. Ons beeld is dat dit nu nog niet het geval is.

Ik stel voor het aantal goederentreinen via de IJssellijn voorlopig te blijven monitoren, zoals ProRail dat voor alle relevante lijnen doet. Zo kunnen we tijdig beslissen om de volgende meting uit te voeren.

Een mogelijke Stichtse lijn mag niet op een laag pitje komen, ondanks keuze voor westwaartse ontwikkeling Almere. Wat is hierop uw reactie? (PvdA)

Als onderdeel van RAAM is een preverkenning gedaan naar de mogelijkheden voor een nieuwe OV verbinding tussen Almere en Utrecht, ofwel een mogelijke Stichtse Lijn. De conclusie is dat er voorlopig geen aanleiding is om verder te gaan met planvorming voor deze mogelijke nieuwe verbinding.

Daarmee is niet gezegd dat er bij verdere toekomstige ontwikkelingen niet alsnog aanleiding kan ontstaan om het onderzoek weer op te pakken. Op dit moment heeft deze mogelijke toekomstige verbinding echter geen prioriteit. Ik verwijs in dit verband ook naar de aan uw Kamer toegezonden RAAM brief.

Spoorambitie

Is de minister er toe bereid om de spoorambitie voor deze kabinetsperiode toch nog waar te gaan maken? (SP)

Uiteraard blijf ik mij inzetten voor de groeiambitie voor jaarlijks 5% meer reizigers in de trein in deze kabinetsperiode.

Een forse wijziging van economische omstandigheden heeft echter ook voor het spoorvervoer een uitwerking waar we niet omheen kunnen. Er is echter geen enkele sprake van dat ik de groeiambitie al losgelaten zou hebben.

Bij de begrotingsbehandeling heb ik aangegeven om op basis van de lopende *mid term review* in het begin van volgend jaar te komen met een vernieuwd Actieplan. Ik zal daarbij ook nieuwe voorstellen doen voor nieuwe maatregelen.

Naast het Actieplan Groei op het Spoor is er een aantal spoorprojecten in uitvoering, zoals de Hanzelijn, Vleugel en NSP stations. Daarnaast voeren we planstudies uit voor OV SAAL en de andere corridors in Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Zwolle–Almelo

Kan er een verkenning komen voor de N35 in combinatie met verdubbeling en elektrificatie van de spoorlijn Zwolle–Almelo? (ChristenUnie)

Zoals eerder met uw Kamer besproken en in eerdere schriftelijke antwoorden aangegeven is mijn aanpak als volgt. Zowel bij de N35 als bij het spoor is er sprake van een stapsgewijze aanpak, evenredig met de behoefte. De gezamenlijke eerste stap voor weg en spoor is het Combiplan. Dat lost het korte termijn probleem op.

Voor de weg wordt een volgende stap, namelijk Wierden – Nijverdal. Hiervoor wil ik niet wachten op een eventuele verkenning, maar de zaken die nu al om een oplossing vragen direct oppakken.

Over de spoorlijn Zwolle–Almelo komen wij volgend jaar te spreken met de decentrale overheden. Dit gesprek betreft mogelijke decentralisatie. Wij wachten het verloop van dat gesprek af om ook van de decentrale overheden te horen, welke plannen zij zouden hebben met de frequenties op deze lijn. Mocht hier aanleiding uit naar voren komen voor een verkenning, kunnen wij er ook dan nog over besluiten.

Overigens is in de quick scan regionale spoorlijnen reeds naar mogelijke toekomstige frequentieverhoging op deze lijn gekeken en is in beeld gebracht welke spoormaatregelen hiervoor nodig zouden zijn.

Perron Tilburg

Is de minister het met de ChristenUnie eens dat een toekomstvaste oplossing nodig is voor het nieuwe perron in Tilburg en dat het goedkoper is dit integraal mee te nemen in de plannen voor de spoorzone? (ChristenUnie)

Het perron project in Tilburg maakt onderdeel uit van het Herstelplan Spoor fase 2. ProRail heeft aangegeven, dat dit project samenhang vertoont met de lopende planstudies voor Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Daarom is de uitwerking van dit Herstelplan project getemporeerd.

Zo kunnen de uitkomsten van de planstudie PHS planstudies worden benut om te bezien hoe toekomstvast het perronproject is. Wat dat betreft ben ik het dus eens met de *ChristenUnie*: het is van belang te weten hoe toekomstvast dit perronproject is.

Wanneer we in het voorjaar van volgend jaar besluiten over de uitkomsten van de PHS planstudies, weten we meer en kan ProRail voorstellen doen voor het perronproject in Tilburg.

Dividend NS

Waarom wordt het superdividend van NS volledig aan Spoor besteed en niet ook deels aan de Weg? (VVD)

De kabinetsafspraken is dat het superdividend van NS binnen de sector blijft en in hoogfrequent spoorvervoer wordt geïnvesteerd.

In het overdrachtsprotocol voor overgang van het NS aandeelhouderschap van VenW naar Financiën is reeds afgesproken dat een superdividend eerst zou worden gebruikt om oude leningen binnen de spoorsector af te betalen. Toen is dus al afgesproken dat het geld binnen de sector zou worden benut.

In het verleden heeft NS ook al eerder geld uitgekeerd, bijvoorbeeld uit de verkoop van Telfort aandelen. Dit is in toen ook binnen de sector ingezet en wel via het Fonds Eenmalige Bijdrage NS. Dit geld is besteed aan kwaliteitsverbetering op stations en het opzetten en implementeren van de OV chipkaart.

P&R

Ziet de minister een rol voor zichzelf bij het creëren van een rijksplotje voor P+R om overstappen van auto naar trein te vergemakkelijken? (SP)

Ja, die rol zie ik zeker. Er zijn hiervoor reeds financiële middelen beschikbaar. Zowel in het kader van het Actieplan 5% groei op het spoor als

binnen quick wins voor de netwerkanalyses wordt samen met andere partijen geïnvesteerd in P+R locaties.

Emperbocht

Is de minister bereid om de Emperbocht te realiseren voor een verbetering van de treinverbinding Apeldoorn–Arnhem? (SP)

Hierover hebben wij ook in eerdere MIRT overleggen gesproken. Mijn reactie blijft dat deze investering niet zal bijdragen aan het verbeteren van de reistijd tussen landsdeel Oost en de Randstad. Het verbeteren van reistijden is één van de speerpunten bij Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Omdat de zogenaamde Emperbocht niet bijdraagt aan het genoemde speerpunt of een andere doelstelling van mijn beleid, pak ik dit niet op.

ERMTS

Kunnen de voordelen van dynamisch beveiliging – ERTMS – voor de capaciteit van spoorlijnen in beeld worden gebracht? En kan besloten worden om de treinen vast om te bouwen? (SP)

In mijn brief van 25 augustus 2009 heb ik op vragen van de leden Roemer en Cramer aangegeven, dat de mogelijke winsten van ERTMS in kaart worden gebracht in de lopende kosten-batenanalyse (KBA). Deze KBA zal naar verwachting nog dit jaar worden afgerond. Ik zal uw Kamer informeren over de resultaten van deze KBA.

Ik zou willen voorstellen om deze KBA af te wachten, omdat ik er vanuit ga dat in deze analyse de gestelde vragen voor een belangrijk deel worden beantwoord.

Maaslijn

Gaat de minister een grondig onderzoek doen naar verdubbeling van de Maaslijn? (SP)
Kan er een directe IC van Limburg naar Nijmegen komen, via de Maaslijn? (D66)

Mogelijke toekomstige ontwikkelingen op de Maaslijn maken onderdeel uit van de NMCA, de nationale markt- en capaciteitsanalyse. Het gaat er daarbij om in beeld te brengen of de toekomstige ontwikkelingen van het vervoer verdergaande uitbreiding van de treindienst en daarmee de infrastructuur nodig maken.

De planning is dat wij de NMCA voor de zomer van 2010 aan de Tweede Kamer kunnen toezenden.

Buslijn station Maarheeze

Kan de buslijn die vervalt na opening van station Maarheeze alsnog blijven bestaan, nu de norm voor 1000 nieuwe in- en uitstappers voor nieuwe stations is vervallen? (SP)

Zoals eerder aan uw Kamer toegezegd heb ik contact opgenomen met NS en de betrokken decentrale overheden over de gang van zaken bij besluitvorming over dit nieuwe station en de samenhang met bedoelde buslijn. In mijn brief van 4 december over de toezeggingen uit het AO van 24 september heb ik dit ook aangegeven.

Uit navraag bij deze partijen is mij inmiddels gebleken dat de besluitvorming in goed overleg heeft plaatsgevonden en dat er geen sprake is geweest van een ongehoorde druk vanuit NS om een buslijn te schrappen. Het besluit om bedoelde buslijn niet langer in stand te houden na opening van het station is in goed overleg genomen.

Ik constateer dan ook dat het antwoord dat de Staatssecretaris en ik bij het AO Nieuwe Stations gaven, namelijk dat de besluitvorming rond de buslijn een decentrale verantwoordelijkheid is en dat wij geen aanleiding zien om hierin te interveniëren.

Ondersteunt de minister de komst van 2 IC's en 2 Sprinters op spoorlijn Leeuwarden–Zwolle? (ChristenUnie)

Wordt in de toegezegde capaciteitsanalyse voor de gehele corridor Utrecht–Leeuwarden/Groningen ook de mogelijkheid van 160 km/u meegenomen? (ChristenUnie)

Als onderdeel van de uitwerking van de motie Koopmans is samen met Noord-Nederland ook een dienstregeling voor vier treinen per uur tussen Leeuwarden en Zwolle onderzocht. Hierbij ging het onder meer om de samenhang met de uitbreiding van de dienstregeling op de lijn Leeuwarden–Groningen.

Op basis van de uitwerking van de motie Koopmans heb ik samen met Noord-Nederland afgesproken om een nadere verkenning te doen naar de mogelijkheden van 4 treinen per uur tussen Leeuwarden en Zwolle. Deze afspraak is ook opgenomen in de afsprakenlijst bij het MIRT overleg Noord-Nederland.

De gehele corridor Utrecht–Zwolle en verder naar Groningen/Leeuwarden maakt onderdeel uit van de NMCA. Zoals in het vorige MIRT overleg besproken, is daarnaast reeds een planstudie gestart voor een kwartierdienst Utrecht–Harderwijk.

Een stap naar 160 km/u maakt geen onderdeel uit van de motie Koopmans en ook niet van de analyse in de NMCA. Als onderdeel van de Structuurvisie Zuiderzeelijn is dit al wel onderzocht als mogelijkheid voor de spoorlijnen van Zwolle naar Leeuwarden en Groningen. Op grond van de forse investeringen die hiermee gemoeid zouden zijn (o.a. veel overwegen die ongelijkvloers moeten worden) is hier toen van afgezien.

Nieuwe stations

Kan bij nieuwe stations de voorwaarde voor een bedieningsgarantie van NS vervallen? (ChristenUnie)

Kunnen ook andere nieuwe stations dan nu reeds in het MIRT genoemd in onderzoek worden genomen? (ChristenUnie)

Over het belang van een bedieningsgarantie van NS hebben we ook in het AO Nieuwe Stations gesproken. Het laten vervallen van de voorwaarde voor een bedieningsgarantie zou neerkomen op het opleggen van bediening aan NS. Dit past niet bij het beleidsuitgangspunten voor de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet, dat exploitatie van dit net plaatsvindt zonder structurele financiële bijdrage van het rijk.

Daarom kiezen wij niet voor de route van «opleggen», maar voor de route van goed overleg tussen alle betrokken partijen: rijk, spoorsector en decentrale overheden. Het is aan de vervoerder – NS – om aan te geven of en onder welke voorwaarden bediening van een nieuw station mogelijk is binnen het bredere kader van de vervoerconcessie.

In het MIRT projectenboek is reeds een overzicht gegeven van de lopende studies voor nieuwe stations. Daarnaast maken nieuwe stations onderdeel uit van enkele lopende planstudies voor spoorprojecten, zoals de Spoor-driehoek Noord-Nederland, RandstadSpoor en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Wij zien op dit moment geen aanleiding voor andere studies voor nieuwe stations. Wanneer er bij andere partijen initiatieven zijn, bijvoorbeeld bij decentrale overheden met plannen voor nieuwe gebiedsontwikkeling, kunnen deze altijd worden ingebracht en zondig worden toegevoegd aan het overzicht in het MIRT projectenboek.

Flevolijn

Kan de minister aangeven of de gehele Flevolijn 4-sporig wordt? (ChristenUnie)

Op korte termijn wordt al fors in het spoor geïnvesteerd op de OV SAAL corridor, ook in een gedeeltelijke verdubbeling van de Flevolijn. Hiervoor zijn reeds Tracébesluiten in voorbereiding.

Over de volgende tranche maatregelen op deze corridor – de maatregelen voor de periode 2020 – wordt zo spoedig mogelijk en uiterlijk medio 2010 besloten op basis van de lopende planstudie. Hiervoor is nog ca. € 700 miljoen beschikbaar.

Ook dit pakket zal, net als het korte termijn pakket, moeten bestaan uit nuttige en noodzakelijke maatregelen. Of volledige 4-sporigheid van de Flevolijn hier bij hoort moet nog blijken. Belangrijk voor de bereikbaarheid en de reizigers is vooral het aantal treinen dat kan gaan rijden, niet zozeer het aantal sporen dat wordt aangelegd.

Een rechtstreekse IC tussen Utrecht en de stations tilburg West (universiteit) en Tilburg Reeshof zou een goede ontwikkeling zijn. Nu rijden er alleen stoptreinen. Graag een reactie? (D66)

In het jaarlijkse dienstregelingsproces kunnen dergelijke voorstellen worden ingebracht door vervoerders of decentrale overheden. Mocht dit voorstel daar worden gedaan, dan zou het ook daar bekeken kunnen worden.

Ik heb nog geen informatie gekregen, waaruit blijkt dat deze IC verbindingen wordt overwogen. Ik kan er op dit moment daarom ook niet zoveel over zeggen.

In algemene zin kan ik wel het volgende aangeven. Een extra IC stop kan voordelen bieden voor de reizigers op de stations waar de IC gaat stoppen. Voor de bestaande IC reizigers zijn de extra stops echter een nadeel, want hun reistijd wordt langer. Als er plannen zijn voor extra IC stops worden deze voor- en nadelen in de regel door de spoorsector in beeld gebracht en afgewogen.

Spoor Delft-Schiedam

Tussen Delft en Schiedam moet er ook OV bij en niet alleen weg. Hoe staat het met de spooruitbreiding op dit traject? (D66)

Eerder dit jaar hebben de ministers van VROM en VenW bij het Standpunt voor de A4 Delft-Schiedam in een aparte brief aan de Tweede Kamer aangegeven wat er met het OV op dit traject gebeurt.

Wij gaven aan dat er forse investeringen nodig zijn om de bereikbaarheidsproblemen op te lossen. Niet alleen voor de weg, maar ook voor het spoor en regionaal OV.

Het kabinet heeft besloten om op het traject Den Haag – Rotterdam een metro-actief hoogfrequent spoorvervoer te realiseren. Hiertoe zal extra spoorcapaciteit worden aangelegd. Medio 2010 zijn de planstudies voor Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gereed. Daaruit zal blijken om welke investeringen het op de corridor Den Haag–Rotterdam precies zal gaan.

Daarnaast spelen op deze corridor de volgende spoorprojecten:

- spoortunnel Delft;
- nieuwe sleutelprojecten stations Den Haag CS en Rotterdam CS;
- Hoekse Lijn (regio);
- mogelijk nieuw station Schiedam Kethel.

GEDECENTRALISEERD VERVOER

Is de staatssecretaris bereid de railverbinding Emmen-Veendam te onderzoeken? (SP)

In 2008 heeft de Rijksuniversiteit Groningen een studie naar de maatschappelijke kosten en baten van de railverbinding van Groningen naar Emmen via Veendam uitgevoerd. De extra vervoerwaarde van die railverbinding bleek beperkt te zijn. De huidige busverbinding kan de vraag goed verwerken. Daarom ben ik niet voornemens om een onderzoek naar deze railverbinding te starten. Het is bovendien eerst aan de betrokken provincies om eventueel een nader onderzoek te starten.

De Fietsroute Den Haag–Leiden is een goed voorbeeld. Kan de staatssecretaris aangeven of een dergelijk project ook mogelijk is voor andere regio's? (SP)

Zoals tijdens het Algemeen overleg over de Fiets al is gemeld heb ik een uitvraag gedaan naar kansrijke fietsroutes. Daarvoor heb ik minimaal € 15 mln beschikbaar. U ziet dus dat dit goede voorbeeld navolging krijgt.

De tunnelveiligheidseisen dreigen te leiden tot minder metro's in de Amsterdamse Oostlijnbus. Wil de staatssecretaris met de gemeente Amsterdam nog eens kijken naar deze eisen en proberen een oplossing te vinden? (SP)

Ik ben zowel met de Stadsregio Amsterdam als met de gemeente Amsterdam in overleg over dit mogelijke probleem. De Stadsregio heeft aangegeven dat de aanvullende veiligheidseisen van de Commissie Tunnelveiligheid zouden kunnen leiden tot minder capaciteit van de tunnel. De stadsregio is gevraagd om aan te geven welke eisen dat zijn en tot welke beperkingen die eisen precies leiden. De stadsregio zal mij hierover voor de jaarwisseling berichten.

Wat vindt de staatssecretaris van een innovatiecentrum Mobiliteit? (SP)

Met het KPVV en CROW worden de decentrale overheden actief bediend met kennis voor en ondersteuning van hun mobiliteitsbeleid. Daarnaast vervullen de universiteiten en instituten als TNO een belangrijke rol bij innovaties. Bij al deze instanties is voldoende kennis aanwezig op gebied van innovatie en er wordt op dat gebied ook samengewerkt en kennis uitgewisseld.

Er is derhalve geen aanleiding om een nieuw instituut in het leven te roepen.

Kan de staatssecretaris toezeggen dat er volgend jaar in het MIRT middelen voor busbanen en bushaltes worden gereserveerd? (SP)

De aanleg van busbanen en bushaltes is een aangelegenheid van de decentrale overheden. Die kunnen voor de financiering daarvan gebruik maken van de BDU. Indien de kosten ervan boven de € 112,5 mln (voor de 3 grote steden ligt de grens op € 225 mln) uitgaan, ben ik natuurlijk bereid om te bezien of er vanuit de begroting middelen aan toegevoegd kunnen worden.

In de volgend jaar uit te komen visie regionaal OV zal ik in samenwerking met de decentrale overheden ingaan op mogelijkheden van busbanen en -haltes voor de langere termijn.

Op welke wijze stimuleert de minister om alle medewerkers in overheidsdienst structureel mobiel, thuis of op afstand te laten werken? (SP)

De minister van Binnenlandse Zaken is primair verantwoordelijk voor de arbeidsvoorwaarden van het personeel in rijksdienst. In de huidige CAO-rijksoverheidspersoneel is reeds de mogelijkheid opgenomen tot telewerken. Hier wordt onder meer door Verkeer en Waterstaat in ruime mate gebruik van gemaakt. Voorts staan in programma's als «de Digitale Werkomgeving Rijk en de Ambtenaar van de Toekomst» de randvoorwaarden op de agenda die vervuld moeten worden om plaats- en tijdonafhankelijk te werken.

Is de minister bereid om bedrijventerreinen verplicht vervoerplannen te laten opstellen? (SP)

In het verleden is een aantal jaren ervaring opgedaan met verplichte vervoerplannen. Het resultaat was dat weliswaar plannen werden gemaakt, maar dat die zelden leidden tot uitvoering. Het opnieuw verplichten van vervoerplannen acht ik niet zinvol. Meer verwacht ik van de plannen van de taskforce Mobiliteitsmanagement. Ten aanzien van bedrijventerreinen wordt momenteel in dat kader nagegaan of het mogelijk is enige pilots te starten met het opnemen van het thema mobiliteit in afspraken rond Bedrijfsinvesteringszones (BI-zones). Hierbij wordt het mogelijk om op vrijwillige basis te komen tot afspraken tussen bedrijven op een bedrijventerrein. Indien de meerderheid van de bedrijven achter bepaalde maatregelen staat, kunnen die maatregelen in samenwerking met de betreffende gemeente verplicht worden voor de andere bedrijven op dat terrein.

Is het juist dat provincie Drenthe geen akkoord heeft gegeven voor de sluiting van Emmen Bargerès? (ChristenUnie, SP)

Is de staatssecretaris bereid de provincie ruimte te geven zodat de provincie in staat is ProRail opdracht te geven om de sluiting Bargerès in te trekken en zodoende bediening van beide stations mogelijk te maken? (ChristenUnie, SP)

Vertrekpunt bij het beschikken van de aanlegsubsidie voor Emmen Zuid was de verplaatsing van het station. Afspraak was dat Emmen Zuid zou worden gerealiseerd en Emmen Bargerès zou worden gesloten. Ik ben bereid provincie Drenthe ruimte te geven om station Bargerès open te houden. Dit past in de huidige verantwoordelijkheidsverdeling voor gedecentraliseerd spoor. De provincie kan hierover zelf afspraken maken met ProRail en de vervoerder.

Zeeland had in het kader van het actieprogramma regionaal OV een project aangemeld. Daar was ook een overeenkomst over gesloten. De provincie Zeeland heeft het project teruggetrokken. Kan de staatssecretaris aangeven of dat geld aan een ander project worden besteed.

Het klopt dat de provincie haar project heeft teruggetrokken. Dat geld is nu weer toegevoegd aan het budget regionaal/lokaal. Het totale budget regionaal/lokaal kan worden ingezet voor regionale OV-projecten, die boven de BDU-grenzen komen en die door mij als kosteneffectief worden ervaren.

Wat zijn de mogelijkheden van lightrailverbindingen in de Randstad? (D66)

Is de staatssecretaris bereid medewerking te verlenen aan het stimuleren van milieuvriendelijke bussystemen zoals die in de provincie Brabant worden ontwikkeld? (VVD)

Kan de staatssecretaris aangeven of zij een Zuidtangent in Rotterdam wenselijk acht? (PvdA)

Zoals bij uw Kamer bekend is kom ik in de zomer van 2010 met een visie op het regionaal OV. Deze visie wordt in samenwerking met de decentrale overheden opgesteld. In de visie zal worden ingegaan op de mogelijkheden die de verschillende vervoersmodaliteiten, waaronder lightrailverbindingen, hebben. Vooral bij grote vervoersstromen lijken lightrailverbindingen kansrijk te zijn. Als het gaat om de kleinere vervoersstromen moet daarentegen meer worden gedacht aan de bus of regiotaxi.

In de visie zal ook worden ingegaan op innovatieve ontwikkelingen. De ideeën daarover, zoals die bijvoorbeeld bekend zijn van Brabant, te weten de innovatieve milieuvriendelijke bus en de beoogde HOV-verbinding tussen Eindhoven–Den Bosch en Eindhoven–Oss zullen daar ook bij worden betrokken.

De visie geeft aan waar kansen liggen voor regionaal OV en vormt dan ook het kader voor toekomstige investeringen. Op dit moment lopen bijvoorbeeld de verkenningen Rotterdam en Haaglanden. In deze verkenningen worden nu eerst ruimtelijke, economische en maatschappelijke plannen in deze regio geanalyseerd en wordt bezien wat dat betekent voor de mobiliteit en de mogelijke oplossingen. In dat kader wordt ook onderzocht of een Zuidtangent Rotterdam kansrijk zou kunnen zijn.

Hoe denkt de staatssecretaris over het doortrekken van de lightrailverbinding Hasselt–Maasmechelen–Sittard? (D66)

De Belgische vervoerder De Lijn heeft in haar OV-plan Spartacus dit project opgenomen. Haar focus ligt hierbij op Hasselt–Maasmechelen. De doorkoppeling naar Sittard is daarbij een optie voor de langere termijn. Ik onderschrijf het belang van grensoverschrijdende verbindingen, zoals ik tijdens het AO over de initiatiefnota Grenzeloos Genoegen heb aangegeven. Het is nu echter eerst aan de provincie om een standpunt in te nemen over dit voorstel. De provincie Limburg heeft mij laten weten op korte termijn de doorkoppeling niet te zullen realiseren, maar de optie voor de lange termijn nog wel open te houden.

Kan de staatssecretaris aangeven op welke wijze invulling is gegeven aan de motie Roefs/Koopmans over de Rijn–Gouwelijn-West? (CDA, D66, PvdA)

Dit najaar heb ik het besluit genomen om een rijksbijdrage van € 45 mln te reserveren voor de aanleg van de Rijn–Gouwelijn-West (RGL-W).

Conform de motie Roefs heb ik hierbij nadrukkelijk ook naar de consequenties voor de ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de woningbouw in Valkenburg en Katwijk, gekeken.

Om een kosteneffectieve exploitatie mogelijk te maken zijn voor een tram ca. 15 000 reizigers per dag nodig. Tussen Leiden en Katwijk wordt dat aantal mede vanwege de woningbouw in Valkenburg en Katwijk gehaald, maar tussen Katwijk en Noordwijk niet (prognose 4000 tot 6000 reizigers). Uit deze cijfers blijkt dat de financiering van de vertraming van het gehele traject tot aan Noordwijk nu geen efficiënte inzet van overheids-geld zou zijn. Daarom heb ik nu een fasering met de provincie Zuid-Holland afgesproken.

Mijn bijdrage is gebaseerd op de meest passende oplossing voor het aantal reizigers per traject, d.w.z. een tram tot Katwijk/Estec en een hoogwaardige busverbinding tot Noordwijk.

Ik heb met de provincie Zuid-Holland afgesproken dat zij bij het rijk terug kan komen, indien op het stuk naar Noordwijk het reizigersaantal rond de 15 000 komt te liggen en een tram opportuun wordt. Wel heb ik in mijn bijdrage reeds rekening gehouden met het technisch voorbereiden van de verbinding tussen Katwijk en Noordwijk op het snel kunnen aanleggen van een tram in de toekomst.

Kan de staatssecretaris de stand van zaken rond de Noorderbrug in Maastricht aangeven? (PvdA)

De verbreding en betere benutting van de Noorderbrug is onderdeel van het project Maaskruisend verkeer.

Naast de betere benutting van de Noorderbrug wordt ook gekeken naar de bouwlocatie Belvédère, de tramverbinding Hasselt-Maastricht en extra voorzieningen voor OV, fietsers en voetgangers.

Voor dit totale pakket worden alle mogelijkheden op een rij gezet, inclusief de kosten en de dekking daarvoor.

Daarna zal in overleg met de provincie en de gemeente een besluit worden genomen, dat in het BO MIRT najaar 2010 kan worden vastgelegd.

Wat vindt de Staatssecretaris van een betere verbinding met lightrail tussen Haarlem en Amsterdam via IJmond? (D66)

Er wordt momenteel onder leiding van de provincie Noord Holland een onderzoek uitgevoerd naar het OV in de Westflank van de Noordvleugel. Dit betreft het gebied Haarlem en omgeving. De uitkomsten van dat onderzoek zijn nog niet bekend. Ik wacht de resultaten van dat onderzoek en de conclusies van de regio daarover af. Daarna kan ik pas een oordeel geven over die plannen.

Daarnaast zou een eventuele OV-vraag op die verbinding ook uit de NMCA moeten volgen. De resultaten uit de NMCA zal ik betrekken in de visie voor het regionale OV.

De PvdA vroeg wat de staatssecretaris met Amsterdam heeft afgesproken over de Noord-Zuidlijn en hij vroeg naar de brief over de Zuidas. De SP en GL informeerden naar de plannen voor de uitbreidingen van de Noord-Zuidlijn naar Zaandam en Purmerend.

Voor de aanleg van de Noord-Zuidlijn is in 1999 een lumpsum bijdrage van € 1,1 miljard afgesproken met de stadsregio Amsterdam. Reden voor die bijdrage was het bovenregionale belang van de lijn. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering, inclusief alle keuzes daarin en de financiële gevolgen daarvan, ligt bij de gemeente en de Stadsregio. De gemeente Amsterdam heeft besloten de Noord-Zuidlijn af te bouwen conform het advies van de commissie Veerman.

Een aanvullende bijdrage van het Rijk is daarbij niet aan de orde.

Voor wat betreft de uitbreiding van de Noord-Zuidlijn: daarvoor ben ik momenteel met de Stadsregio in gesprek over de ombouw en het aansluiten van de Amstelveenlijn op de Noord-Zuidlijn. De stadsregio werkt hiertoe aan de planstudie voor de ombouw van de Amstelveenlijn. Voor de door u genoemde uitbreidingen van de Noord-Zuidlijn naar Zaandam en Purmerend bestaan nog geen concrete plannen. Ik zal deze suggesties betrekken bij mijn visie op het regionale OV.

Voor de Zuidas verwijs ik u naar de brief over de voortgang die u afgelopen week van de minister van VROM heeft ontvangen.

Kan de staatssecretaris een reactie geven op de HOV-plannen voor het middengebied Arnhem Nijmegen? (GL)

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2009 is afgesproken dat de Stadsregio Arnhem Nijmegen nu eerst een structuurvisie gaat opstellen, waarbij de samenhang tussen wonen, werken, groen en het HOV nog eens goed in beeld wordt gebracht. Het rijk is bereid mee te werken aan de totstandkoming van die structuurvisie. De plannen van de Stadsregio zullen ook worden betrokken bij de visie-ontwikkeling op het regionale openbaar vervoer.

WATER

De VVD en de PvdA hebben gevraagd of er bij het project Volkerak Zoommeer wel voldoende aandacht is voor zoetwatervoorziening voor de landbouw, drinkwaterwinning en industrie.

Het CDA heeft gevraagd welke stappen nodig zijn om in 2015 definitief over te gaan tot verzilting van het Krammer Volkerak Zoommeer.

Na het afronden van de praktijkproef neemt het kabinet medio 2012 een uitvoeringsbesluit over de te nemen maatregelen om het zoutlek te beperken en over de andere te realiseren alternatieven voor de huidige beschikbaarheid van zoet water voor de landbouw, de drinkwatervoorziening en de industrie. Uitgangspunt bij dit besluit is dat zout water pas daadwerkelijk zal worden toegelaten als deze alternatieven voor de huidige beschikbaarheid van zoet water voor de landbouw, de drinkwatervoorziening en de industrie zijn gerealiseerd.

Op basis van het uitvoeringsbesluit stelt het rijk samen met de andere overheden een uitvoeringsovereenkomst vast, die ervoor moet zorgen dat de benodigde maatregelen uiterlijk in 2015 zijn uitgevoerd, zodat zout water kan worden toegelaten.'

De VVD heeft gevraagd of de proef in het Volkerak Zoommeer, waarbij wordt gekeken naar weglekken van zoutwater, zo snel mogelijk gestart kan worden.

Het «anti-weglek-experiment» is opgestart. Het is doelbewust een praktijkproef. Deltares zet momenteel alles op alles om metingen vóór de start van het seizoen van de recreatievaart, circa 1 mei 2010, te kunnen afronden. Volgend jaar zomer zijn dan de eerste ruwe resultaten beschikbaar.

Het CDA heeft gevraagd in hoeverre bij de innovatieve zout-zoetwaterscheiding bij de Volkeraksluizen de trage afhandeling van schepen met het huidige, destijds innovatieve, systeem betrokken wordt.

Bij de zout-zoetscheiding bij de Volkeraksluizen zal rekening worden gehouden met de scheepvaart. Dit wordt daarom meegenomen in de planstudie en bij de alternatieven die in het kader van de MER zijn onderzocht.

Het CDA heeft gevraagd wat de samenhang is tussen de natuuropgave en de andere ontwikkelingen rondom het project Natuurlijk Markermeer/IJmeer.

In het project Natuurlijk Markermeer/IJmeer worden de natuurmaatregelen zoals beschreven in het toekomstbeeld Markermeer–IJmeer beproefd. Het toekomstbeeld Markermeer–IJmeer, zoals vastgelegd in de RAAM-brief, is samen met regionale partijen opgesteld en met name ook door betrokkenheid van organisaties zoals ANWB en Natuurmonumenten. De natuurontwikkeling is bedoeld om de ecologische toestand te verbeteren. Een verbetering van de ecologische toestand geeft ruimte voor recreatie en andere ruimtelijke ontwikkelingen.

De PvdA heeft gevraagd wanneer begonnen wordt met de Zandmotor.

In het aanvullende beleidsakkoord is een bedrag van 100 miljoen euro opgenomen voor extra zandsuppleties in 2009 en 2010. Een deel van deze middelen is gereserveerd voor een experiment met een eenmalige grootschalige zandsuppletie: de Zandmotor voor de Delflandse kust. Deze pilot wordt gedaan om te onderzoeken welke effecten een grootschalige zandsuppletie zal hebben op de waterveiligheid langs de kust. De planstudie bevindt zich in afrondende fase. Op korte termijn zal er, samen met alle betrokken partijen, een principebesluit worden genomen over het doorgaan van de Zandmotor.

De PvdA heeft gevraagd of in kaart gebracht kan worden welke mogelijkheden er zijn om een hoogwaterverbinding tussen Bergen en Nieuw-Bergen in Limburg te realiseren.

Vorig jaar heeft de provincie Limburg een verzoek ingediend voor rijksmiddelen voor een vast hoogwaterverbinding over de Maas bij Bergen en Nieuw-Bergen. Naar aanleiding van dit verzoek zijn de mogelijkheden op een rij gezet. Daarbij bleek dat het gaat om een investering van – naar eerste schatting – ruim 30 miljoen euro. Daarnaast levert een vaste hoogwaterverbinding (een brug) een aanzienlijke belemmering op voor het realiseren van gewenste waterstandsaling. Al met al een grote investering voor een situatie die zich niet frequent zal voordoen. Een adequate voorbereiding op hoogwater inclusief evacuatieplan, blijft voor mij de meest voor de hand liggende oplossing. Dit alles heb ik de provincie Limburg per brief laten weten.

Is er sprake van belemmeringen als gevolg van natuurwetgeving bij waterveiligheidsprojecten zoals Ruimte voor de Rivier of het Deltaprogramma? (VVD/SGP).

Evenals bij vele andere projecten speelt ook bij de aanleg van waterveiligheidsprojecten, zoals Ruimte voor de Rivier, de natuurwetgeving een belangrijke rol. Bij de begrotingsbehandeling van V&W heeft de SGP een motie over dit onderwerp ingediend. Deze motie vraagt de mogelijke belemmeringen van de natuurwetgeving voor de uitvoering van het Delta-programma te onderzoeken.

GL en D66 hebben gevraagd wat het CPB-rapport betekent voor het project de Hoogwatergeul Kampen.

Tijdens het algemeen overleg over Ruimte voor de Rivier op 3 december jl. heb ik toegezegd de Tweede Kamer hierover op korte termijn schriftelijk te informeren. Mijn schriftelijke reactie zult u daarom binnenkort ontvangen.

ZEEHAVENS

De SP vraagt of de binnenvaart maximale kansen krijgt op de Tweede Maasvlakte. Komt er een specifieke binnenvaarthaven? Graag schematisch overzicht waarin ruimte is ingeruimd voor binnenvaartschepen.

- Iedereen die betrokken is bij de Tweede Maasvlakte is ervan doordrongen dat de binnenvaart maximale kansen moet krijgen.
- Het havenbedrijf Rotterdam heeft veel aandacht voor de binnenvaart. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de u bekende, harde contracten die zijn gesloten met de terminal-exploitanten. Hier staat expliciet in dat 45% van het achterlandvervoer door de binnenvaart moet worden afgewikkeld.
- Bij de inrichting van de Tweede Maasvlakte is rekening gehouden met de mogelijkheden tot aanleg van een binnenvaartterminal. Of deze er ook komt hangt af van de vraag of de binnenvaartfaciliteiten op de terminals voldoende zijn om de 45% te halen of niet.
- De containerbedrijven voorzien in de aanleg van specifieke binnenvaartkades op hun terminals. Rotterdam World Gateway zal, naast 1900 meter diepzeekade, ook een feeder/binnenvaartkade van 550 meter aanleggen. APM Terminals zal 2400 meter diepzeekade en 500 meter binnenvaartkade aanleggen.

De PvdA en SGP hebben de volgende vraag: Het CPB zegt dat aanleg zeesluis IJmuiden niet verstandig is. Er zijn twijfels. Hoe ziet u dit? Is er wel haventerrein voor? Denk nationaal en leg link met Rotterdam. Zal grotere sluis niet leiden tot uitdiepen Noordzeekanaal? (SP/D66)

De huidige Noordersluis is van 1929 en zal vervangen moeten worden om het risico van een instabiele zeekering te ondervangen. Dat heeft het CPB onderschreven. Voor de nieuwe zeesluis bij IJmuiden is een kengetallen KBA uitgevoerd. Deze was neutraal bij aanleg van een nieuwe sluis waarbij de bestaande sluis (voorlopig) wordt opgehouden. Het CPB heeft hier een second opinion op uitgevoerd. Het CPB gaf aan dat het niet de vraag was **of** de sluis er zou moeten komen, maar **wanneer**. Een MKBA maakt deel uit van de planstudie.

Over de diepte van de sluis en de diepte van het Noordzeekanaal kan ik u het volgende melden: een sluis met een diepte van 18 meter is uitgangspunt voor de planstudie. Het grote voordeel van een diepere sluis is dat onafhankelijk van het getij kan worden geschut en wachttijden worden voorkomen. Nader onderzoek zal uit moeten wijzen wat de optimale diepte is in relatie tot de afhankelijkheid van het getij en de kosten voor een diepere sluis. Een minder diepe sluis heeft positieve gevolgen voor de prijs. Met een diepe sluis gaat Amsterdam niet de concurrentie aan met Rotterdam. De huidige Noordersluis moet vervangen worden om de haven van Amsterdam een haven van internationale allure te laten blijven.

De haven van Amsterdam kent vanwege de tunnels onder het Noordzeekanaal een maximaal toegestane diepgang van ca. 14 meter. Uitdiepen van het Noordzeekanaal is dus niet aan de orde doordat er tunnels onder het Noordzeekanaal liggen. Door nu met de diepgang van een schip te variëren met de hoeveelheid lading (volle of lege containers) en bunkerolie kan een schip op een gewenste diepgang worden gebracht. Onlangs is bijvoorbeeld de MSC Beatrice, een zeer groot containerschip van 366

meter lang, 52 meter breed, maximum diepgang van 15 meter en een capaciteit van ca. 14 000 TEU via de Westerschelde en na passage van de Berendrechtsluis de haven van Antwerpen binnengevaren.

Voor de zeesluis IJmuiden is een kengetallen KBA uitgevoerd. De uitkomst hiervan was niet negatief, maar gaf een neutraal saldo van baten en kosten aan. Door het CPB is een second opinion uitgevoerd op de kengetallen KBA. Het CPB kwam daarbij tot de conclusie dat het niet de vraag was of de zeesluis er zou moeten komen, maar wanneer. Een MKBA maakt onderdeel uit van de planstudie.

BINNENVAART

De PvdA, SGP en SP hebben gevraagd of de meerjarenbudgetten voor vaarwegonderhoud in 2011, 2012, 2013 met 50% gekort worden. De ChristenUnie heeft gevraagd of ik kan bevestigen dat in 2016 inderdaad al het achterstallig onderhoud op de vaarwegen is opgelost.

Het afgesproken achterstallig onderhoudsprogramma voor de hoofdvaarwegen zal in 2016 zijn gerealiseerd. Dit is een belangrijke prioriteit voor mij.

Er is geen sprake van een 50% korting op regulier onderhoud voor de vaarwegen. Er is juist in het kader van het aanvullende beleidsakkoord vaarwegonderhoud naar voren gehaald. Daardoor zijn de budgetten in 2009 en 2010 verhoogd en hoger dan de jaren daarna.

De PvdA en D66 hebben gevraagd naar de afkoop van het Winschoterdiep. Hoe kan het dat er geen overeenstemming is tussen rijk en provincie? Wachten we op akkoord van Financiën?

Het beheer en onderhoud van de vaarweg Winschoterdiep is onderdeel van de Intentieverklaring uit begin 2007 over de Fries-Groningse kanalen, die is ondertekend door de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat.

In januari 2010 zal er bestuurlijk overleg plaats vinden over de resultaten van de uitwerking van deze intentieverklaring. Hierbij komt ook het achterstallige onderhoud van het Winschoterdiep aan de orde.

De PvdA en SP hebben gevraagd of Lobith en andere projecten versneld worden met de Crisis- en herstelwet.

De overnachtingshavens bij Lobith en Weurt zijn opgenomen in de Crisis- en herstelwet om versnelling in de voortgang te brengen.

Ik ga er van uit dat ik het MER-rapport Lobith in het voorjaar van 2010 ter inzage kan leggen. Voor Weurt verwacht ik dat in 2013.

De lijst met specifieke projecten in de crisis- en herstelwet wet is beperkt tot een afgebakend aantal (grote) projecten waarvan nu al bekend is dat er mogelijk veel procedurele belemmeringen kunnen zijn en waarvan de uitvoering voor 2014 kan worden gestart.

Andere (vaarweg)projecten, zoals degene die door u genoemd zijn (sluis Eefde, Kreekraksluizen en ligplaatsprojecten), kunnen mogelijk wel profiteren van generieke versnellingsmaatregelen uit de crisis- en herstelwet.

De PvdA is positief over inzet Seine Nord, maar vraagt of gekeken kan worden naar mogelijkheden om verbinding met Donau te bevorderen.

De diepteproblemen bij Straubing-Vilshofen op de Donau zijn mij bekend. Het is ook voor de Nederlandse binnenvaart belangrijk dat de bevaarbaar-

heid daar verbetert en dit knelpunt staat al enige tijd in het TEN-programma. Het is nu zaak dat Duitsland het project ook echt gaat aanpakken. Ik zal in mijn contacten met Duitsland en de Europese Commissie het belang van dit project dan ook blijven benadrukken.

De PvdA vraagt hoe het rijk de perspectieven ziet voor de haven van Harlingen, die voor de regio van grote betekenis is (scheepsbouw).

De haven van Harlingen is een belangrijke haven voor de regio. De economische potenties zijn door het rijk erkend.

Daarom heb ik ook besloten tot het verwijderen van de drempels in de vaargeul van Harlingen naar de Noordzee. Deze is inmiddels gerealiseerd waardoor de maritieme bereikbaarheid is verbeterd.

Verder heb ik bijgedragen aan de verdieping van de vaarweg de Boontjes. De provincie is bezig met de MER. De regio is daarnaast ook bezig met ontwikkeling van bedrijventerreinen.

De PvdA vraagt om nu ruimte te geven voor proef om op kanaal Almelo-Coevorden containerschepen te gebruiken. Infrastructuur ligt er maar regels houden het tegen. Hoe kan dat?

Bij mij zijn geen problemen bekend. Het kanaal Almelo-Coevorden is echter in eigendom en beheer van de provincie. Het toelatingsbeleid daar is dan ook verantwoordelijkheid van de provincie. Over het aansluitende Twentekanaal van het rijk varen al containerschepen.

De CDA en ChristenUnie hebben gevraagd waarom de quick win van Deventer niet gehonoreerd is.

Er is hier sprake van een renovatie die er uitsluitend op is gericht de huidige functie van de sluis te behouden. De regeling is bedoeld om de binnenhavens op een hoger plan te brengen en te ontwikkelen en niet om onderhoud weg te werken. Daarom voldoet dit project niet aan de spelregels zoals die in de regeling zijn vastgelegd.

ChristenUnie en D66 vragen of de verbreding van Wilhelminakanaal niet sneller kan. Dit wordt een aantal jaren vertraagd omdat er een nieuw bestemmingsplan wordt gemaakt. Kan dit niet sneller?

- De gemeente Tilburg, die als opdrachtgever voor het project fungeert, heeft eerder dit jaar besloten dat er een wijziging van het bestemmingsplan nodig is, inclusief een Milieu Effect Rapportage (MER).
- Door dit besluit is de vertraging ontstaan. Er wordt door de regio wel bezien of er versnellingsmogelijkheden zijn. Resultaten daarvan zijn op dit moment nog niet bekend.

Het CDA vraagt: Vindt u ook niet dat budgettekorten voor Twentekanalen voor rekening voor rijk zijn en niet op regio mogen worden afgewenteld? Zeker als deze ontstaan door nieuwe ramingen rijk?

We zijn voor de Twentekanalen nog in planstudiefase. Ik werk samen met regio aan de uitwerking van de voorkeursvariant. Tijdens deze uitwerking gaan we ook werken aan de financiering op basis van de meest recente ramingen. Het uiteindelijke project zal binnen het budget moeten worden gerealiseerd.

Ik neem daarom voor de financiering alles in overweging: versobering, voorfinanciering, maar ook een bijdrage door de regio is daarbij een optie. Het is rijk en regio van belang dat we er in samenwerking uit komen.

PvdA en SGP vragen: Klopt het dat rond Natura 2000 gebieden onvolgende is zeker gesteld dat bestaand gebruik van de scheepvaartwegen door binnenvaart, ook buiten de vaargeulen, ongestoord kan blijven plaatsvinden?

Mijn uitgangspunt is dat bestaand gebruik van de vaarwegen door de scheepvaart zoveel mogelijk ongewijzigd kan blijven plaatsvinden. Dat heeft dan ook nadrukkelijk mijn aandacht bij het beheer van de vaarwegen. Er wordt de komende jaren nog volop gewerkt aan de beheerplannen voor Natura-2000 gebieden. In die plannen worden door vaarweg- en waterbeheerders met gebruikers en andere belanghebbenden afspraken gemaakt over de realisatie van de natuurdoelen en de inpassing van bestaand gebruik, waaronder de scheepvaart. De scheepvaartsector kan zelf een actieve bijdrage leveren aan die beheerplannen en de vaarwegbeheerders zullen de verschillende belangen goed moeten meewegen. De ontwerp-beheerplannen worden ter inzage gelegd.

Motie 32 123 A nr. 24 over Natura 2000 en scheepvaart (SGP)

Reactie op motie

Mijn uitgangspunt is dat bestaand gebruik van de vaarwegen door de scheepvaart zoveel mogelijk ongewijzigd kan blijven plaatsvinden. Dat heeft dan ook nadrukkelijk mijn aandacht bij het beheer van de vaarwegen. Er wordt de komende jaren nog volop gewerkt aan de beheerplannen voor Natura-2000 gebieden. In die plannen worden door vaarweg- en waterbeheerders met gebruikers en andere belanghebbenden afspraken gemaakt over de realisatie van de natuurdoelen en de inpassing van bestaand gebruik, waaronder de scheepvaart. De scheepvaartsector kan zelf een actieve bijdrage leveren aan die beheerplannen en de vaarwegbeheerders zullen de verschillende belangen goed moeten meewegen. De ontwerp-beheerplannen worden ter inzage gelegd. Aangezien de beheerplannen nog volop in ontwikkeling zijn, is deze motie prematuur en om die reden ontraad ik hem.