

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

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

Ons kenmerk

VenW/DGMO-200/12174

Datum 8 december 2009

Onderwerp Beantwoording vragen n.a.v. notaoverleg MIRT 7 december 2009

Geachte voorzitter,

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.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT, DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

J.C. Huizinga-Heringa

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.

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.

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 Elverding-proof 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.