

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/150999

Datum 22 augustus 2013
Betreft Startbeslissingen MIRT-Verkenningen A58 Eindhoven -
Tilburg en N65 Vught - Haaren

Geachte voorzitter,

Hieronder vindt u de beantwoording van een aantal schriftelijke vragen van de leden van de fracties van de VVD, PvdA, SP, D66 en ChristenUnie over de Startbeslissingen A58 Eindhoven – Tilburg en N65 Vught - Haaren (Kamerstuk 33 400-A, nr. 99).

A58 Eindhoven – Tilburg

Vraag:

De leden van de VVD fractie vragen zich af wat een actualisatie van een eerdere MIRT verkenning voor het Tracé St. Annabosch-Galder inhoudt. Zij vragen of de uitgevoerde verkenning uit 2011 niet afdoende is en waarom dus een actualisatie moet komen.

Antwoord:

De uitgevoerde verkenning staat niet ter discussie. Voorafgaand aan de start van de planuitwerking zal wel bekeken worden of de onderzoeksgegevens gegenereerd tijdens de verkenning geactualiseerd moeten worden. De redenen hiervoor zijn dat planuitwerking later zal starten dan eerder gepland, als gevolg van de bezuinigingen op het infrastructuurfonds, en omdat de verkenning A58 Eindhoven-Tilburg invloed kan hebben op de verkeersstromen op dit gedeelte.

Vraag:

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister nader in te gaan op de implicaties van de temporisering van de rijksbijdrage voor de haalbaarheid van de versnelde realisatie van het project A58 middels een voorfinancieringsconstructie. Is de haalbaarheid van de versnelde realisatie door de voorfinancieringsconstructie van het project A58 betrokken bij het besluit om de rijksbijdrage te temporiseren?

Antwoord:

In het voorjaar van 2012 is gekeken naar de haalbaarheid van het initiatief van de Stichting A58 om met innovatieve maatregelen op en om de weg een versnelling

van de verbreding van de A58 op de trajecten Eindhoven-Tilburg en St. Annabosch-Galder te realiseren. Uit deze globale analyse van mogelijke innovatieve maatregelen bleek een versnelling tussen de 2 en 5 jaar mogelijk. In de verkenning A58 wordt dit nader onderzocht en onderbouwd. Op basis van deze resultaten zal een beslissing worden genomen door de provinciale Staten over de bereidheid tot voorfinanciering van dit project en daarmee de mogelijkheid van versnelling van de realisatie.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/150999

De temporisering van de rijksbijdrage aan de verbreding van de A58 van 2 jaar zet meer druk op de gewenste versnelling. Het rendement van de innovatieve maatregelen en hiermee dus de verdien capaciteit moet nu hoger zijn om meer jaren te kunnen voorfinancieren.

Bij de invulling van de bezuinigingen heb ik heldere keuzen moeten maken over welke projecten ongewijzigd door kunnen worden gezet. Ik heb waar mogelijk rekening gehouden financiële bijdragen van decentrale overheden en de politiek-bestuurlijke context. Om de versnelde realisatie nog steeds mogelijk te maken heb ik daarom de rijksbijdrage van dit project maar 2 jaar naar achteren geschoven.

Vraag:

De leden van de PvdA vragen de minister zich uit te spreken over de kansen die de voorgestelde innovatieve toepassingen bij het project A58 bieden om voldoende rendement te genereren om de kapitaallasten van de voorfinancieringsconstructie af te dekken.

Antwoord:

In de voorfase van de verkenning is globaal door provincie, rijk en bedrijfsleven onderzocht of er mogelijkheden zijn om middels innovatieve maatregelen versnelling te realiseren van dit project. De conclusie van dit onderzoek was dat er zeker kansen zijn om door innovatieve maatregelen voldoende rendement te genereren om de kapitaallasten van de voorfinancieringsconstructie af te dekken. Op basis van dit onderzoek is de provincie bereid tot voorfinanciering voor de vervoegde ombouw van de A58 over te gaan met als belangrijkste voorwaarde dat er een reëel perspectief zal zijn tot het behalen van het gewenste rendement op de voorfinanciering. Op voorhand kan niet worden vastgesteld welk rendement uit de innovaties kan worden gehaald, dat moet de verkenning zelf uitwijzen. Op basis van deze resultaten zal een beslissing worden genomen over de versnelling van de realisatie.

Vraag:

De leden van de PvdA-fractie vragen of er in Nederland of in het buitenland ervaringen zijn opgedaan met het gebruik van vergelijkbare innovatieve toepassingen en cofinanciering door bouwers en gebruikers om versnelde realisatie middels een voorfinancieringsconstructie mogelijk te maken. Hebben marktpartijen of medeoverheden toezeggingen gedaan over de financiering van de kapitaallasten van de versnelde realisatie middels de voorfinancieringsconstructie bij het project A58?

Antwoord:

Voorbeelden die vergelijkbaar zijn met het concept van de A58 zijn niet bekend. Wat in het buitenland wel plaatsvindt is het realiseren van tolwegen die deels mogelijk worden gemaakt met risicodragend kapitaal van private partijen. In ruil hiervoor geeft de overheid dan garanties voor een minimumrendement. Dit vindt

plaats bij snelwegen in Frankrijk en bij de snelweg tussen Berlijn en Warschau.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Vraag:

De leden van de PvdA fractie verzoeken de minister om haar standpunt te delen over wie de kapitaallasten van de voorfinancieringsconstructie voor het project A58 voor rekening neemt indien de toekomstige gebruikers en de innovatieve toepassingen de kapitaallasten niet geheel kunnen afdekken en of de verbreding van de A58 tijdig – voordat het een NMCA-knelpunt (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) wordt – kan worden gerealiseerd op het moment dat een versnelde realisatie middels een voorfinancieringsconstructie niet haalbaar lijkt.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/150999

Antwoord:

De uitkomsten van de verkenning zullen circa twee jaar na het ondertekenen van de startbeslissing, ter besluitvorming worden voorgelegd aan het Rijk en de provincie. De verkenning zal moeten uitwijzen welk rendement uit de innovaties kan worden gehaald. Op basis van deze resultaten zal een beslissing worden genomen door de Provinciale Staten over de bereidheid tot voorfinanciering van dit project en daarmee de mogelijkheid van versnelling van de realisatie. Uit de NMCA 2011 is gebleken dat het traject Eindhoven-Tilburg alleen bij hoge groei al in 2020 een knelpunt is, en dat eerdere realisatie voor het oplossen van dit knelpunt vanuit rijksoptiek daarom niet nodig is.

Vraag:

De leden van de PvdA-fractie vragen of er mogelijkheden bestaan om kostenvoordelen te behalen door het project A58 in de planvoorbereidingsfase en realisatiefase te koppelen aan de uitvoering van het project A65.

Antwoord:

Ik neem aan dat hier de verkenning voor het project N65 wordt bedoeld. Omdat de projecten een andere scope hebben (bij de A58 capaciteitsuitbreiding en bij de N65 een inpassingsvraagstuk) en niet aaneengesloten liggen verwacht ik niet dat direct een kostenvoordeel valt te behalen uit koppeling van beide projecten in planuitwerkings- of realisatiefase.

Vraag:

De leden van de SP-fractie erkennen dat er op sommige stukken op de A58 Eindhoven-Tilburg problemen zijn met de doorstroming en dat dit moet worden aangepakt. Alleen wekt de minister met haar brief de indruk dat de voorfinanciering door de provincie al rond is, terwijl de leden van de SP-fractie hebben begrepen dat de Provinciale Staten niet akkoord zijn gegaan met het voorstel van de Gedeputeerde Staten en dat deze hun werk opnieuw moeten doen. Graag ontvangen deze leden hierop een toelichting.

Antwoord

Zowel Gedeputeerde Staten als Provinciale Staten zijn alleen onder voorwaarden bereid tot voorfinanciering van dit project. Alleen indien er een reëel perspectief is dat de kosten van de voorfinanciering binnen het project kunnen worden terugverdiend is de provincie bereid de voorfinanciering aan te gaan. De uitkomsten van de verkenning zullen daarom circa twee jaar na het ondertekenen van de startbeslissing, ter besluitvorming worden voorgelegd aan de provincie. De verkenning zal moeten uitwijzen welk rendement uit de innovaties kan worden gehaald. Op basis van deze resultaten zal een beslissing worden genomen door de Provinciale Staten over de bereidheid tot voorfinanciering van dit project en

daarmee de mogelijkheid van versnelling van de realisatie.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Vraag:

Het verbaast de leden van de SP-fractie dat het Rijk wel geld over heeft voor een nieuwe weg langs het Wilhelminakanaal om de zogenaamde Ruit om Eindhoven te voltooien, maar dat voor de echte knelpunten op de bestaande A58 voorlopig geen financiële middelen beschikbaar zijn. Wat is de reden dat de problemen op de A58 een lagere prioriteit hebben dan een weg binnendoor langs het Wilhelminakanaal, zo vragen deze leden?

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/150999

Antwoord:

De financiële betrokkenheid van het rijk bij de Ruit om Eindhoven is gebaseerd op het onttrekken van de verkeersbewegingen uit het middengebied en de ontwikkeling van de Brainport Eindhoven. Om dit regionale en inmiddels ook nationale belang van de Brainport tot uiting te laten komen heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat € 259 mln. ter beschikking gesteld.

De Ruit van Eindhoven is gericht op gebiedsontwikkeling en heeft bijkomende positieve bereikbaarheidseffecten, de A58 is vooral gericht op verbeteren van de bereikbaarheid met positieve effecten op de gebiedsontwikkeling in de regio Eindhoven. Het rijk vindt beide projecten in principe belangrijk en heeft de prioriteitsafweging aan de regio over gelaten. De regio heeft aangegeven prioriteit te willen geven aan de ruit om Eindhoven.

N65 Vught - Haaren

Vraag:

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de minister om nadere informatie over de mogelijkheden die de koppeling van het project N65 met de aanpak van het spoor bij Vught (Tracébesluit Meteren-Boxtel) biedt om kostenvoordelen te behalen. Genoemde leden verzoeken de minister in te gaan op de tracékeuzes die er bestaan voor de N65 indien er bij de kruising van het spoor en de weg in Vught wordt gekozen voor een verdiepte ligging van het spoor in Vught, en op de financiële en veiligheidstechnische haalbaarheid van verdiepte ligging van de N65.

Antwoord:

In de verkenning worden verschillende alternatieven uitgewerkt en daarbij komen de mogelijkheden van verdiepte ligging van zowel weg als spoor aan de orde. Als infrastructurele maatregelen aan het spoor die van de N65 raken, wordt gekeken of er mogelijkheden zijn voor synergie. Op dit moment kan ik geen uitspraak doen over een mogelijk kostenvoordeel.

Vraag:

De leden van de PvdA-fractie vragen de minister welke normen voor luchtkwaliteit er langs de N65 worden gebruikt en of de ligging van woningen direct langs de weg een reden is om af te wijken van de standaardnorm voor rijkswegen.

Antwoord:

Er zijn in Nederland twee standaardrekenmethoden (SRM) voor luchtkwaliteit: SRM1 en SRM 2. Langs Rijkswegen wordt hoofdzakelijk gerekend met SRM2. SRM1 geldt als sprake is van aaneengesloten bebouwing en als de verhouding tussen afstand en hoogte van de bebouwing tot de weg kleiner is dan 3. Bovendien moet de situatie representatief zijn voor een wegvak van 100 meter.

Langs de N65 bij Vught en Helvoirt geldt SRM2. Behalve dat de verhouding afstand/hoogte van bebouwing tot de N65 aldaar (in veruit de meeste gevallen) groter is dan 3, is er ook geen sprake van aaneengesloten bebouwing. De ligging van diverse woningen direct langs de weg is in dit geval dus geen reden om SRM1 te gebruiken.

Volgens de monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) voldoet de luchtkwaliteit langs de N65. Daarom is verbetering van de luchtkwaliteit niet de aanleiding voor de Verkenning N65. In deze verkenning gaat het om verbetering van de leefbaarheid voor met name de elementen geluid en barrièrewerking. Verbetering van de leefbaarheid is dus wel de aanleiding voor deze verkenning, maar niet vanwege de luchtkwaliteit, die doorgaans ook als onderdeel van 'leefbaarheid' wordt opgevat. Zoals gebruikelijk in verkenningen zullen de verschillende alternatieven uiteraard wel worden getoetst aan het aspect luchtkwaliteit.

Vraag:

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd of de medeoverheden in Brabant de toegezegde bijdrage van € 45 mln. voor het project N65 al hebben gereserveerd.

Antwoord:

Bij brief van 31 mei 2012 van de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Vught, Haaren en 's-Hertogenbosch heeft de regio toegezegd onder voorwaarden bereid te zijn € 45 mln. bij te dragen. Daarna hebben de regionale partners ingestemd met de uitgangspunten en randvoorwaarden zoals opgenomen in het Startbeslissing N65. Op 16 mei 2013 hebben zij dat document meeondertekend.

Vraag:

De leden van de D66-fractie constateren dat de startbeslissing N65 Vught - Haaren een goed startpunt biedt voor een structurele oplossing van de infrastructuurproblematiek in Vught. Wel willen zij benadrukken dat het belangrijk is om ook de relatie met het spoor te leggen, in die zin dat ook binnen het PHS afdoende inpassingoplossingen bereikt moeten worden, om zowel de situatie in Vught te verbeteren als ook een robuuste verbinding voor Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven te garanderen. Blijft de minister hier in overleg met de staatssecretaris oog voor houden, zo vragen deze leden?

Antwoord:

De samenhang met PHS is onderdeel van de Verkenning N65. De noodzaak tot afstemming over besluitvorming tussen N65 en PHS is duidelijk. In de planuitwerking van PHS is aandacht voor robuuste verbindingen en inpassingaspecten.

Volgens planning wordt de bestuurlijke voorkeur voor PHS in Vught medio 2014 vastgesteld. De planning van de Verkenning N65 is derhalve gericht op het dan (medio 2014) ook bieden van duidelijkheid over de N65. De afronding van de Verkenning N65 is voorzien in voorjaar 2015.

Vraag:

Tot slot lezen de leden van de D66-fractie in de startbeslissing N65 Vught - Haaren dat luchtkwaliteit geen aanleiding voor de verkenning is, maar wel een aandachtspunt voor de beoordeling van alternatieven. Hoe wordt deze beoordeling precies vormgegeven? Kan de minister aangeven waar de knelpunten op dit vlak liggen? Kan zij aangeven met welk model er is gerekend voor wat betreft de luchtkwaliteit? Is hierbij rekening gehouden met het feit dat de N65 op een aantal

plekken de bebouwde kom doorkruist?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Antwoord:

Binnen het NSL wordt de luchtkwaliteit in Nederland jaarlijks gemonitord. Conform de monitoringstool (rekeninstrument) van het NSL doen zich langs de N65 geen luchtknelpunten voor. Deze worden ook niet voorzien in de zichtjaren 2015 en 2020.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/150999

Vraag:

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen aandacht voor de Code Maatschappelijke Participatie. Zij constateren dat in de startbeslissing een groot aantal varianten al wordt uitgesloten, bijvoorbeeld omdat ze niet zouden passen binnen het budget. Genoemde leden constateren dat juist deze varianten (of hierop sterk lijkende varianten) door omwonenden van groot belang worden gevonden en dat omwonenden ook van mening zijn dat er oplossingen denkbaar zijn die mogelijk wel binnen het budget passen. Genoemde leden dringen er dan ook op aan bij de N65 de Code Maatschappelijke Participatie serieus te nemen en in de verkenningsfase samen met bewoners te zoeken naar een kansrijke oplossingsrichting. Met andere woorden: te onderzoeken of een door bewoners aangedragen alternatief kansrijk is en zo nee, of en zo ja hoe dit initiatief wel kansrijk kan worden. Deze leden vragen daarbij niet de vraag centraal te stellen waarom iets niet zou kunnen, maar hoe het wel zou kunnen zodat er sprake is van een coproductie van het bewonersalternatief. Is de minister bereid om ten minste één alternatief van bewoners in overleg met de betrokken bewonersorganisaties in de verkenningsfase serieus uit te werken? Genoemde leden vinden het niet passend om reeds bij de startbeslissing al alternatieven uit te sluiten terwijl er nog geen sprake is van enige onderbouwing van argumenten waarom bepaalde alternatieven niet zouden kunnen. Een startbeslissing is niet voor niets een start, het onderzoek begint dan pas. Genoemde leden zijn van mening dat pas een Maatschappelijke Kosten-batenanalyse (MKBA) of een quick-scan MKBA inzicht kan geven over de haalbaarheid van varianten.

Antwoord:

Ik zie de Startbeslissing N65 niet alleen als de start van de Verkenning N65, maar ook als een mijlpaal. Het is immers ook de afronding van een intensief proces, waarbij de regio de leefbaarheidproblematiek langs de N65 succesvol op de kaart heeft weten te zetten.

In de startbeslissing schets ik de voorgeschiedenis van de Verkenning N65.

Daaruit blijkt dat er aan het nemen van de startbeslissing al veel onderzoek vooraf is gegaan. In die fase is het kader voor de verkenning afgebakend en zijn er alternatieven afgevallen. Sommige alternatieven worden niet onderzocht, omdat ze niet passen bij de bestuurlijke keuzen, zoals bijvoorbeeld de keuze dat het karakter van de weg behouden moet blijven. Andere alternatieven, zoals een tunnel onder de N65, zijn reeds afgevallen, omdat ze aantoonbaar niet passen binnen het beschikbare budget.

In de Verkenning N65 staat de vraag centraal wat er - gegeven het beschikbare budget - aan oplossingen mogelijk is.

De Code Maatschappelijke Participatie wordt toegepast voor de Verkenning N65.

De projectorganisatie maakt bij aanvang van een project inzichtelijk hoe het participatieproces wordt vormgegeven. Hierdoor wordt duidelijk wanneer en op welke wijze burgerinitiatieven een plek krijgen in het besluitvormingsproces. Bewonersorganisaties worden uitgenodigd mee te denken over de uitwerking van alternatieven en hun ideeën in te brengen. Kansrijke, probleemoplossende ideeën

voor de N65 zijn welkom in dat proces, indien ze bijdragen aan de doelstellingen en passen binnen de kaders. Of er in die fase sprake zal zijn van een apart kansrijk alternatief van bewonersorganisaties is nu nog niet aan de orde. In het MIRT spelregelkader is opgenomen dat er bij de start van een verkenning zicht moet zijn op financiering. Voor de N65 is een taakstellend budget beschikbaar van in totaal €100 miljoen inclusief BTW. De te verkennen alternatieven zullen dus binnen dat budget gerealiseerd moeten kunnen worden. Uitwerking van alternatieven, die duurder zijn, is niet zinvol en het opstellen van een MKBA evenmin.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/150999

Vraag:

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen ook meer helderheid over de samenhang met het PHS. Immers: de hoogteligging van de N65 ter hoogte van de spoorlijn Den Bosch - Eindhoven is bepalend voor de mogelijkheden voor een eventuele verdiepte ligging van het spoor en meer specifiek voor op welke plaats in Vught een eventuele verdiepte ligging van het spoor zou kunnen beginnen. Het is prima dat beide projecten worden afgestemd, maar wat betekent dit voor de beslismomenten?

Antwoord:

De spoorlijn 's-Hertogenbosch – Eindhoven en de N65 kruisen elkaar bij Vught. Verdiepte ligging van het spoor bij Vught, met de N65 naar maaiveldniveau, is één van de alternatieven die in de Planuitwerking PHS Meteren – Boxtel wordt onderzocht. Daarom wordt in de Verkenning N65 voor elk van de te onderzoeken alternatieven ook rekening gehouden met een module met verdiepte ligging van het spoor. Met het oog hierop zijn de beslismomenten voor PHS en N65 op elkaar afgestemd.

Volgens planning wordt de bestuurlijke voorkeur voor PHS in Vught medio 2014 vastgesteld. De planning van de Verkenning N65 is gericht op het dan (medio 2014) ook bieden van duidelijkheid over de N65. De afronding van de Verkenning is voorzien in maart 2015.

Vraag:

Tenslotte vragen de leden van de ChristenUnie-fractie aandacht voor de bouwfaseringsomdat elk plan voor zowel N65 als spoor een aantal jaar fors zal ingrijpen in de bereikbaarheid van en leefbaarheid rond het plangebied.

Antwoord:

Het afstemmen van de bouwfaseringsomdat is inderdaad een belangrijk punt en zal zeker de aandacht hebben. Daarom is dit een aparte paragraaf in de MER voor PHS.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen