

Vergaderjaar 2013–2014

33 750 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014

Nr. 65

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 24 februari 2014

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 17 december 2013 over de uitvoering van de motie van de leden Dik-Faber en Van Veldhoven over de Ruit Eindhoven (Kamerstuk 33 750 A, nr. 36), alsmede de reactie van de Minister op deze motie (Kamerstuk 33 750 A, nr. 57).

De vragen en opmerkingen zijn op 23 januari 2014 aan de Minister van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 21 februari 2014 heeft de Minister deze vragen en opmerkingen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
P. Jansen

Adjunct-griffier van de commissie,
Opperhuizen

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de reactie op de motie van de leden Dik-Faber en Van Veldhoven over de Ruit Eindhoven en hebben hierover nog een aantal vragen.

De leden van de fractie van de PvdA hebben kennisgenomen van de reactie van de Minister over de uitvoering van de motie Dik Faber/Van Veldhoven en hebben nog enkele vragen hier over.

De leden van de SP-fractie hebben kennis genomen van de reactie van de Minister op de gewijzigde motie van de leden Dik-Faber en Van Veldhoven over de Ruit Eindhoven en hebben hier nog enkele vragen over.

De leden van de PVV-fractie hebben met teleurstelling kennisgenomen van de brief van de Minister op motie 33 750-A-36 en hebben hier nog enkele vragen over.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de reactie op motie van de leden Dik-Faber en Van Veldhoven over de Ruit Eindhoven. Deze leden vinden uiteraard ook dat het project in nauwe samenwerking met de provincie Noord-Brabant moet worden uitgevoerd, maar wijzen op de verantwoordelijkheid van de Minister om de motie goed en volledig uit te voeren. Zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennis genomen van de reactie op motie van de leden Dik-Faber en Van Veldhoven over de Ruit Eindhoven. Genoemde leden hechten er aan dat motie goed en volledig wordt uitgevoerd. Zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

Algemeen

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

Over de reactie van de Minister op de motie van de leden Dik-Faber en Van Veldhoven over de Ruit Eindhoven hebben de leden van de VVD-fractie de volgende vragen.

Het voorstel voor de prioritering van MIRT-projecten wordt voor ieder Notaoverleg MIRT in bestuurlijke overleggen met de regio's afgestemd. De regio's zitten daarbij aan tafel en bespreken waarom bepaalde projecten voor hen prioritair zijn. De leden van de VVD-fractie vragen de Minister of de regio naar aanleiding van het aannemen van de betreffende motie contact heeft gezocht met de Minister. En zo ja, wat was hun reactie op deze motie? Zo nee, gaat de Minister over de door de Kamer gewijzigde prioritering van de regio in gesprek met de regio, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

In de documenten van het MIRT lezen de leden van de VVD-fractie dat de regio een bijdrage doet van 450 mln euro ten behoeve van de Ruit Eindhoven, het Rijk draagt 268 mln euro bij. De leden van de VVD-fractie hebben de vraag welke consequenties deze motie heeft voor de middelen die de regio beschikbaar heeft gesteld.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdA-fractie

De leden van de fractie van de PvdA hebben grote bedenkingen bij nut en noodzaak van het project Verkeersruit Eindhoven en bij de gereserveerde Rijksbijdrage van 268 mln euro aan dit project, daarom heeft de PvdA de motie Dik Faber/Van Veldhoven gesteund.

De leden van de fractie van de PvdA zijn van mening dat het besluit of de 268 mln euro wordt uitgegeven aan de Verkeersruit Eindhoven of aan de in de motie Dik Faber/Van Veldhoven genoemde projecten pas kan worden genomen als de resultaten van een nieuwe maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA), in zowel een hoog als een laag groeiscenario op basis van actuele verkeersprognoses, bekend zijn. Ook moet er eerst inzicht bestaan in de kosten en haalbaarheid van de in de motie genoemde (geprogrammeerde en niet-geprogrammeerde) projecten. De leden van de fractie van de PvdA zijn van mening dat de Kamer moet worden betrokken bij de keuze of de gereserveerde Rijks gelden – al dan niet getemporeerd – voor de Verkeersruit worden ingezet, danwel voor de in de motie genoemde projecten.

De leden van de fractie van de PvdA zijn van mening dat het ministerie, danwel Rijkswaterstaat, opdrachtgever voor een nieuwe MKBA moet zijn. De leden van de fractie van de PvdA vinden dit gezien de kwaliteit van de eerdere MKBA die de provincie Noord-Brabant in 2009 heeft laten uitvoeren verstandig. De leden van de fractie van de PvdA willen de Minister er tevens op wijzen dat de provincie Noord-Brabant zelf geen gebruik maakt van het instrument MKBA.

De leden van de fractie van de PvdA verzoeken de Minister nader in te gaan op hoe en door wie het project zal worden geoptimaliseerd, waarbij rekening wordt gehouden met (potentiële) natuurwaarden van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie vragen de Minister om geen onomkeerbare stappen te nemen waardoor temporisering onmogelijk zal worden. De leden van de SP-fractie vinden het wenselijk dat de projecten A27 Houten-Hooipolder en de A58 Eindhoven-Tilburg zo snel mogelijk starten.

De genoemde leden willen graag een nadere toelichting van de Minister wat de reden is dat de uitvoering niet voor 2018 kan starten. Deze leden willen verder graag helderheid wat betreft de verdere uitvoering van de motie; klopt het dat deze in feite op het bordje van de Provincie ligt en wat is de inzet van de Minister wanneer de Provincie de Ruit niet wenst te temporiseren?

Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie hebben met volle overtuiging tegen deze motie gestemd en hadden het liefst gezien dat de Minister deze motie naast zich neer had gelegd. De leden van de PVV-fractie zouden het liefst zien dat de Ruit van Eindhoven versneld voltooid wordt, in plaats van nog meer vertraging op te lopen. Helaas heeft een meerderheid in de Tweede Kamer andere prioriteiten dan de verkeerssituatie van deze Brainport-regio te verbeteren.

Dit vastgesteld hebbende, hebben de leden van de PVV-fractie twee vragen aan de Minister. De eerste luidt: Welke definitie hanteert de Minister bij het begrip «potentiële natuurwaarden»? Aangezien er bij het

woord «potentieel» van een toekomstige situatie uitgegaan kan worden. Ook vragen de leden zich af welke tijdsspanne de Minister hanteert bij deze definitie.

Daarnaast vernemen de leden van de PVV-fractie graag van de Minister op welke termijn de toegezegde nieuwe MKBA opgesteld kan worden.

Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vragen de Minister aan te geven of de provincie Noord-Brabant in het optimaliseren van de plannen voor de Ruit ook ondertunnelingen van onderdelen van het tracé mee neemt.

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie lezen dat de Minister naar aanleiding van de motie Dik-Faber/Van Veldhoven nu de provincie Noord-Brabant de ruimte geeft om te bekijken hoe voortgang zal worden gegeven aan de Ruit en of zij mogelijk voorkeur heeft om andere projecten in de regio te versnellen. Het is voor deze leden onduidelijk welke kaders hierbij aan de provincie zijn meegegeven. Heeft de Minister aangegeven dat de rijksbijdrage aan de Ruit Eindhoven afhankelijk is van de in de motie genoemde voorwaarden? Hoe gaat de Minister zorg dragen dat er eerst wordt ingezet op de in de motie genoemde projecten? In hoeverre is versnelling van deze projecten afhankelijk van de «mogelijke voorkeur» van de provincie Noord-Brabant?

Kan de Minister de Kamer blijvend informeren over de stand van zaken met betrekking tot uitvoering van de motie, in ieder geval voor het algemeen overleg MIRT op 18 juni 2014, zo vragen de leden van de D66-fractie tot slot.

Vragen en opmerkingen van de leden van de ChristenUnie-fractie

De motie (Kamerstuk 33 750-A nr. 52 ter vervanging van 36) verzoekt de regering twee dingen. Allereerst is het verzoek nog geen bestuursovereenkomst te tekenen voor realisatie van de Ruit Eindhoven, het project te optimaliseren en daarbij rekening te houden met (potentiele) natuurwaarden van de EHS en tevens een nieuwe MKBA te maken met zowel een hoog als een laag groeiscenario op basis van actuele verkeersprognoses (op basis van verkeersmodel van Rijkswaterstaat). Het tweede verzoek is de Rijksbijdrage voor de Ruit Eindhoven niet te schrappen maar te temporiseren en eerst in te zetten op een aantal andere projecten.

Genoemde leden constateren dat de Minister in de brief van 17 december het eerste verzoek, de wens van de Kamer om het project te optimaliseren, niet zelf gaat uitvoeren maar de wens zal overbrengen aan de provincie. Genoemde leden zullen de voorwaarden in de motie nadrukkelijk als toetssteen gebruiken bij eventuele nieuwe voorstellen en de rijksbijdrage aan deze voorstellen. Genoemde leden zijn daarom van mening dat alleen het overbrengen van wensen te vrijblijvend is. De Minister moet in dit omvangrijke project niet aan de zijlijn staan maar juist met de provincie zorgdragen voor het uitwerken van de motie.

Het is voor genoemde leden nu niet duidelijk welke kaders aan de provincie zijn meegegeven en ontvangt hierover graag een toelichting van de Minister. Het doel van de motie is dat de rijksbijdrage aan de Ruit Eindhoven afhankelijk is van de in de motie genoemde voorwaarden. Heeft de Minister dit ook zo besproken met de provincie?

De Minister wil de provincie nu de ruimte geven. In het bestuurlijk overleg in het najaar van 2014 zal worden gekeken hoe voortgang zal worden gegeven aan de Ruit waarbij de optie is dat de provincie mogelijk de voorkeur heeft om andere projecten in de regio te versnellen. Pas dan zou eventuele temporisering van het budget van de Ruit aan de orde zijn. Genoemde leden constateren dat hiermee nog steeds realisatie van de Ruit voorop staat en eventuele temporisering slechts een optie. In de motie is de keuze voor temporiseren echter niet voorwaardelijk. De motie spreekt duidelijk uit dat andere projecten nu meer prioriteit verdienen. Hoe gaat de Minister zorg dragen dat er eerst wordt ingezet op de in de motie genoemde projecten? In hoeverre is versnelling van deze projecten afhankelijk van de «mogelijke voorkeur» van de provincie Noord-Brabant?

De tijd die door het prioriteren van de in de motie genoemde projecten vrij komt kan volgens genoemde leden worden benut om de plannen voor de Ruit Eindhoven te optimaliseren. De conclusie zou dan uiteindelijk kunnen zijn dat de Ruit niet wordt gerealiseerd of slechts gedeeltelijk of (op een later tijdstip dan oorspronkelijk gepland) helemaal, nog los van het exacte tracé en de inpassing.

Volgens de Minister is een aantal van de in de motie genoemde projecten niet geprogrammeerd. Genoemde leden wijzen er op dat dit slechts om een klein deel van de projecten gaat. Het grootste deel van de projecten is wel geprogrammeerd. Door de motie wordt het volgens genoemde leden mogelijk om de temporisering van deze projecten (deels) ongedaan te maken. Genoemde leden delen daarom niet de mening dat het inzetten van het gereserveerde budget voor de Ruit Eindhoven voor de andere projecten (automatisch) het schrappen van de bijdrage voor de Ruit betekent. Het zou inderdaad kunnen betekenen dat een deel van de bijdrage wordt geschrapt. Indien door het prioriteit geven aan andere projecten een deel van het budget niet meer beschikbaar is en toch wordt besloten de Ruit te realiseren kan dit volgens genoemde leden ook worden opgelost door de Ruit nog iets meer te temporiseren dan wel de aanleg van de Ruit te faseren.

Volgens de Minister is een besluit in het najaar ruim op tijd om de geprogrammeerde projecten A27 Houten-Hooipolder en de A58 Eindhoven-Tilburg alsnog te versnellen. De start van deze projecten kan pas op zijn vroegst in 2018 plaatsvinden. Genoemde leden vragen de Minister dit te onderbouwen. Wat is de huidige planning (mijlpalen) en wat is de maximaal mogelijke versnelling?

Genoemde leden wijzen er op dat de motie met betrekking tot de A27 ook uitspreekt over het optimaal rekening houden met een toekomstige spoorlijn Breda-Utrecht. Genoemde leden vragen de Minister de komende maanden te benutten om dit aspect in samenwerking met de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland uit te werken zodat het project geen vertraging oploopt.

In het verleden is gesproken over het «niet onmogelijk» maken van een spoorlijn. Genoemde leden wijzen er op dat ruimtelijk gezien niets onmogelijk is, maar dat dit wel heel kostbaar kan zijn. De kwestie rond de spoorlijn is juist dat de omvangrijke verbreding van de A27 kan worden gebruikt om zo optimaal mogelijk rekening te houden met een eventuele toekomstige spoorlijn. Mocht besloten worden deze spoorlijn in de toekomst te realiseren, dan kunnen de aanlegkosten van deze spoorlijn honderden miljoenen euro goedkoper uitvallen, zoals de initiatiefnemers hebben aangetoond. Met name op het traject Werkendam-Scheiwijk (rond de brug bij Gorinchem en het knooppunt met de A15) is hier potentieel veel kostenbesparing te boeken voor de spoorlijn als bij de A27 hier

optimaal rekening mee wordt gehouden. Omdat dit wel eens bepalend kan zijn voor de vraag of in de toekomst realisatie van de spoorlijn mogelijk is mag volgens genoemde leden deze kans niet worden gemist. Genoemde leden vragen daarom om voor het nota-overleg MIRT dit najaar conform de motie onderzoek te doen naar het «optimaal rekening houden met» en de resultaten vanaf nu mee te nemen in de planvormingsprocedures en de besluitvorming over het wegproject A27 (Tracewet, Milieu Effect Rapportage, etc.).

Genoemde leden onderschrijven dat het project in samenwerking met de provincie Noord-Brabant moet worden uitgevoerd, maar zijn van mening dat dit net zo goed geldt voor de betrokken gemeenten. Genoemde leden zouden graag zien dat de motie er toe leidt dat er een breed Elverding proces van de grond komt waarbij samen met de bezwaarmakers ook wordt gekeken welke oplossingen voor de verkeersknelpunten rond Eindhoven en Helmond op een breder draagvlak kunnen rekenen.

Tenslotte vragen deze leden de Kamer blijvend informeren over de stand van zaken met betrekking tot uitvoering van de motie. Zij vragen in ieder geval voor het algemeen overleg MIRT op 18 juni 2014 een brief over de stand van zaken.

II Reactie van de minister

Inleiding

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 23 januari 2014 vragen gesteld (Kamerstuk 33 750-A, nr. 36) over de uitvoering van de motie van de Leden Dik-Faber en Van Veldhoven (Kamerstuk 33 750-A, nr. 36) over de Ruit Eindhoven en de reactie van mij op deze motie (Kamerstuk 33 750-A, nr. 57) Met deze brief ga ik in op deze vragen, waarbij ik de vragen per thema beantwoord.

Proces

De leden van de PvdA, PVV, D66 en CU hebben vragen gesteld over het te volgen proces van besluitvorming van de Ruit Eindhoven.

De leden van de fractie van de PvdA zijn van mening dat het besluit of de 268 mln euro wordt uitgegeven aan de Verkeersruit Eindhoven of aan de in de motie Dik Faber/Van Veldhoven genoemde projecten pas kan worden genomen als de resultaten van een nieuwe maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA), in zowel een hoog als een laag groeiscenario op basis van actuele verkeersprognoses, bekend zijn. Ook moet er eerst inzicht bestaan in de kosten en haalbaarheid van de in de motie genoemde (geprogrammeerde en niet-geprogrammeerde) projecten. De leden van de fractie van de PvdA zijn van mening dat de Kamer moet worden betrokken bij de keuze of de gereserveerde Rijksgelden – al dan niet getemporiseerd – voor de Verkeersruit worden ingezet, danwel voor de in de motie genoemde projecten.

De leden van de PVV-fractie vernemen graag van de Minister op welke termijn de toegezegde nieuwe MKBA opgesteld kan worden.

De leden van de D66-fractie lezen dat de Minister naar aanleiding van de motie Dik-Faber/Van Veldhoven nu de provincie Noord-Brabant de ruimte geeft om te bekijken hoe voortgang zal worden gegeven aan de Ruit en of zij mogelijk voorkeur heeft om andere projecten in de regio te versnellen. Het is voor deze leden onduidelijk welke kaders hierbij aan de provincie zijn meegegeven.

Kan de Minister de Kamer blijvend informeren over de stand van zaken met betrekking tot uitvoering van de motie, in ieder geval voor het algemeen overleg MIRT op 18 juni 2014, zo vragen de leden van de D66-fractie tot slot.

De leden van de CU constateren dat de Minister in de brief van 17 december het eerste verzoek, de wens van de Kamer om het project te optimaliseren, niet zelf gaat uitvoeren maar de wens zal overbrengen aan de provincie. Genoemde leden zullen de voorwaarden in de motie nadrukkelijk als toetssteen gebruiken bij eventuele nieuwe voorstellen en de rijksbijdrage aan deze voorstellen. Genoemde leden zijn daarom van mening dat alleen het overbrengen van wensen te vrijblijvend is. De Minister moet in dit omvangrijke project niet aan de zijlijn staan maar juist met de provincie zorgdragen voor het uitwerken van de motie.

Het is voor de leden van de CU nu niet duidelijk welke kaders aan de provincie zijn meegegeven en ontvangt hierover graag een toelichting van de Minister. Het doel van de motie is dat de rijksbijdrage aan de Ruit Eindhoven afhankelijk is van de in de motie genoemde voorwaarden. Heeft de Minister dit ook zo besproken met de provincie?

De leden van de CU onderschrijven dat het project in samenwerking met de provincie Noord-Brabant moet worden uitgevoerd, maar zijn van mening dat dit net zo goed geldt voor de betrokken gemeenten. Genoemde leden zouden graag zien dat de motie er toe leidt dat er een breed Elverding proces van de grond komt waarbij samen met de bezwaarmakers ook wordt gekeken welke oplossingen voor de verkeersknelpunten rond Eindhoven en Helmond op een breder draagvlak kunnen rekenen.

Tenslotte vragen de leden van de CU de Kamer blijvend informeren over de stand van zaken met betrekking tot uitvoering van de motie. Zij vragen in ieder geval voor het algemeen overleg MIRT op 18 juni 2014 een brief over de stand van zaken.

De aanleg van de Noordoostcorridor, ter voltooiing van de Ruit om Eindhoven, is onderdeel van het regionale project Brainport Oost. Het gaat hier om een regionale weg, waarvoor het rijk een bijdrage heeft toegezegd van € 250 ml (pp 2008). De keuze voor het tracé is dus primair aan de regio.

Mijn voorganger heeft deze bijdrage destijds toegezegd, omdat verbetering van de regionale wegenstructuur rondom Eindhoven één van de vijf prioriteiten was uit de Mobiliteitsaanpak. Deze bijdrage is op 10 februari 2010 vastgelegd in een bestuurlijke overeenkomst tussen het Rijk, de provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven. Elk van deze stappen is in goed overleg met de regio gezet en aan uw Kamer gemeld.

Reeds vanaf de start van het besluitvormingsproces voor dit project, dus al voordat bovenstaande motie Dik-Faber/Van Veldhoven was aangenomen, past de regio de spelregels toe, zoals die ook gelden voor rijksprojecten, waaronder het opstellen van een MKBA. Sinds 2007 is door de provincie een intensief traject van vele procedures, onderzoeken en studies afgelegd, in goede samenwerking met de andere betrokken overheden, maatschappelijke organisaties, bedrijfsleven en vertegenwoordigers van burgers. Dit traject heeft in september 2013 tot een breed gedragen advies van de Stuurgroep Brainport Oost, waarin alle regionale partijen zitting in hebben, aan Gedeputeerde Staten van Noord Brabant. Dit advies is door GS overgenomen. Provinciale Staten van Noord

Brabant heeft dit met een motie op 13 december 2013 nogmaals bevestigd.

Zoals ik aan uw Kamer heb aangegeven in het notaoverleg van 25 november 2013 (Kamerstuk 33 750 A, nr. 63) vind ik het geen behoorlijk bestuur om na zoveel jaar op een besluit terug te komen. Het project zorgt voor een robuuster wegennet in een van de belangrijkste economische regio's van Nederland, de Brainport Zuidoost Nederland, en vergroot de leefbaarheid binnen de steden in het gebied. Ik heb in het kader van de bezuinigingen op het infrastructuurfonds aan de regio gevraagd waar de prioriteiten lagen. De regio heeft toen weloverwogen gekozen voor het voorzetten van de Ruit om Eindhoven volgens de huidige planning. Deze keuze volg ik. Voor het verlenen van de rijksbijdrage is een sluitende Business Case nodig, dat wil zeggen dat het project in zijn geheel financieel gedekt moet zijn.

Uw Kamer heeft gevraagd om een MKBA van het project te maken en het project te optimaliseren, rekening houdend met de natuurwaarden van de EHS. De provincie Noord Brabant zal dit als volgt oppakken.

Het project zal volgens planning dit jaar overgaan naar de planuitwerkingsfase. De eerstvolgende stap is het bepalen van een definitief voorkeursalternatief (VKA) in de project-m.e.r. In deze fase is ook de optimalisatie van het project voorzien. Het VKA zal na de zomer van 2014 worden vastgesteld en vervolgens worden uitgewerkt in een provinciaal inpassingplan (PIP). Besluitvorming over het PIP is gepland in het najaar van 2015. Pas als dit PIP definitief is vastgesteld, is sprake van een onomkeerbaar plan. De realisatie van de Noordoostcorridor is voorzien in de jaren 2017 tot en met 2020.

Parallel met de project-m.e.r. zal de provincie een actuele MKBA gaan opstellen. De planning is dat deze MKBA in september 2014 gereed is.

Gelet op de hierboven geschetste planning, verwacht ik dat ik u voor het algemeen overleg MIRT op 18 juni 2014 nog geen nadere informatie zal kunnen geven over de stand van zaken. Zodra deze informatie in zijn geheel beschikbaar is informeer ik uw Kamer.

Prioritering, temporisering en financiering van projecten

De volgende vragen die gesteld zijn door de leden van de VVD, de SP, D66 en de CU betreffen de prioritering, temporisering en financiering van projecten.

Het voorstel voor de prioritering van MIRT-projecten wordt voor ieder Notaoverleg MIRT in bestuurlijke overleggen met de regio's afgestemd. De regio's zitten daarbij aan tafel en bespreken waarom bepaalde projecten voor hen prioritair zijn. De leden van de VVD-fractie vragen de Minister of de regio naar aanleiding van het aannemen van de betreffende motie contact heeft gezocht met de Minister. En zo ja, wat was hun reactie op deze motie? Zo nee, gaat de Minister over de door de Kamer gewijzigde prioritering van de regio in gesprek met de regio, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

In de documenten van het MIRT lezen de leden van de VVD-fractie dat de regio een bijdrage doet van 450 mln euro ten behoeve van de Ruit Eindhoven, het Rijk draagt 268 mln euro bij. De leden van de VVD-fractie hebben de vraag welke consequenties deze motie heeft voor de middelen die de regio beschikbaar heeft gesteld.

De leden van de SP-fractie vragen de Minister om geen onomkeerbare stappen te nemen waardoor temporisering onmogelijk zal worden. De leden van de SP-fractie vinden het wenselijk dat de projecten A27 Houten-Hooipolder en de A58 Eindhoven-Tilburg zo snel mogelijk starten.

De leden van de SP fractie willen graag een nadere toelichting van de Minister wat de reden is dat de uitvoering niet voor 2018 kan starten. Deze leden willen verder graag helderheid wat betreft de verdere uitvoering van de motie; klopt het dat deze in feite op het bordje van de Provincie ligt en wat is de inzet van de Minister wanneer de Provincie de Ruit niet wenst te temporiseren?

De leden van de D66 fractie willen weten of de Minister heeft aangegeven dat de rijksbijdrage aan de Ruit Eindhoven afhankelijk is van de in de motie genoemde voorwaarden? Hoe gaat de Minister zorg dragen dat er eerst wordt ingezet op de in de motie genoemde projecten? In hoeverre is versnelling van deze projecten afhankelijk van de «mogelijke voorkeur» van de provincie Noord-Brabant?

De Minister wil de provincie nu de ruimte geven. In het bestuurlijk overleg in het najaar van 2014 zal worden gekeken hoe voortgang zal worden gegeven aan de Ruit waarbij de optie is dat de provincie mogelijk de voorkeur heeft om andere projecten in de regio te versnellen. Pas dan zou eventuele temporisering van het budget van de Ruit aan de orde zijn. De leden van de CU constateren dat hiermee nog steeds realisatie van de Ruit voorop staat en eventuele temporisering slechts een optie. In de motie is de keuze voor temporiseren echter niet voorwaardelijk. De motie spreekt duidelijk uit dat andere projecten nu meer prioriteit verdienen. Hoe gaat de Minister zorg dragen dat er eerst wordt ingezet op de in de motie genoemde projecten? In hoeverre is versnelling van deze projecten afhankelijk van de «mogelijke voorkeur» van de provincie Noord-Brabant?

Volgens de Minister is een besluit in het najaar ruim op tijd om de geprogrammeerde projecten A27 Houten-Hooipolder en de A58 Eindhoven-Tilburg alsnog te versnellen. De start van deze projecten kan pas op zijn vroegst in 2018 plaatsvinden. De leden van de CU vragen de Minister dit te onderbouwen. Wat is de huidige planning (mijlpalen) en wat is de maximaal mogelijke versnelling?

In voorgaande beantwoording heb ik aangegeven dat de regio de motie serieus neemt en ook al zelfstandig voornemens was nader onderzoek uit te voeren. Dit gaat natuurlijk in zorgvuldig overleg met mijn ministerie. De motie heeft geen consequenties voor de regionale bijdrage (€ 606,5 miljoen). Voor de regionale bijdrage geldt dat deze bestemd is voor de Noordoostcorridor. Ik heb aan de provincie overgebracht dat ik geen bestuursovereenkomst teken of rijksbijdrage verleen voor dit project voordat de resultaten van het onderzoek naar optimalisaties en de MKBA gereed zijn.

In mijn brief aan uw Kamer heb ik aangegeven dat besluitvorming in het BO MIRT en het daaropvolgende notaoverleg MIRT najaar 2014 ruim op tijd is om de geprogrammeerde projecten A27 Houten-Hooipolder en de A58 Eindhoven-Tilburg alsnog te versnellen. Ik zal dit antwoord hieronder toelichten.

Vooropgesteld; zoals ik in eerdere overleggen met de Kamer al heb aangegeven staat voor mij het budget en planning van dit project niet ter discussie. Ik volg hierbij de keuze die de regio maakt betreffende de prioritering van de projecten in dit gebied.

Voor het project A27 Houten-Hooipolder loopt op dit moment het onderzoek om te komen tot een voorkeursalternatief voor dit project. Ik verwacht uw Kamer dit voorjaar te kunnen informeren over mijn besluit betreffende dit voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief vormt de basis voor het door Rijkswaterstaat op te stellen (ontwerp)tracébesluit. Het ontwerpbesluit is gepland in 2016 en het definitieve tracébesluit in 2017. De werkzaamheden voor dit project kunnen dus op zijn vroegst beginnen in 2018. Het project staat nu vanaf 2019 geprogrammeerd, dus een jaar vooruithalen van dit project is eventueel mogelijk.

Voor het Project A58 Eindhoven-Tilburg (InnovA58) loopt op dit moment een verkenning. De voorkeursbeslissing voor deze verkenning is gepland in de tweede helft van 2015. Deze voorkeursbeslissing vormt de basis voor het op te stellen (ontwerp)tracébesluit dat voorzien is in 2017. Ik verwacht daarom dat realisatie van dit project voor 2018 niet mogelijk is. Wat dit project bijzonder maakt is dat innovatie nadrukkelijk een onderdeel vormt van dit project. In dit project wordt onderzocht welke innovaties nodig zijn om de voorfinancieringskosten (van de provincie) van een versnelde aanleg te kunnen dekken. Indien dit kansrijk blijkt te zijn kan versnelling plaatsvinden zonder budget naar voren te halen.

Eind 2014 is daarnaast ook het MIRT onderzoek Brainport Avenue afgerond. Resultaat van het MIRT-onderzoek is een integrale gebiedsvisie voor de periode 2020–2040. In de eerste helft van 2014 worden een aantal mogelijke ontwikkelperspectieven uitgewerkt. Daar zal een keuze uit gemaakt moeten worden. Afhankelijk van het te kiezen en uit te werken perspectief zal moeten blijken of daarbij ook mogelijke toekomstige investeringen in de infrastructuur aan de orde zijn. Besluitvorming hierover vindt dus pas plaats tijdens het BO MIRT van eind 2014.

MKBA

De leden van de fractie van de PvdA zijn van mening dat het ministerie, danwel Rijkswaterstaat, opdrachtgever voor een nieuwe MKBA moet zijn. De leden van de fractie van de PvdA vinden dit gezien de kwaliteit van de eerdere MKBA die de provincie Noord-Brabant in 2009 heeft laten uitvoeren verstandig. De leden van de fractie van de PvdA willen de Minister er tevens op wijzen dat de provincie Noord-Brabant zelf geen gebruik maakt van het instrument MKBA.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden, ligt het primaat bij de initiatiefnemer van het project, de provincie. Mijn ministerie zal wel worden betrokken bij de opdrachtverlening. Deze zal plaatsvinden in gezamenlijkheid met de provincie en de stadsregio Eindhoven. De MKBA zal worden opgesteld volgens de standaard kwaliteitseisen die het rijk aan een MKBA stelt: werken volgens de mede door het Centraal Plan Bureau (CPB) vastgestelde OEI (overzicht effecten infrastructuur) richtlijn, en de effecten berekenen voor het lage en hoge groeiscenario. Zowel ik als de provincie hechten er aan dat er op het eindproduct, zoals te doen gebruikelijk, een onafhankelijk externe toets zal worden uitgevoerd.

Optimalisaties

De leden van de fractie van de PvdA verzoeken de Minister nader in te gaan op hoe en door wie het project zal worden geoptimaliseerd, waarbij rekening wordt gehouden met (potentiële) natuurwaarden van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De leden van de CDA-fractie vragen de Minister aan te geven of de provincie Noord-Brabant in het optimaliseren van de plannen voor de Ruit ook ondertunnelingen van onderdelen van het tracé mee neemt.

De provincie Noord-Brabant neemt de onderzoeksvragen, ten aanzien van het optimaliseren van het project waarbij rekening gehouden wordt met de (potentiële) natuurwaarden, expliciet op in de onderzoeken van de project-me.r. Op twee locaties (het Dommeldal en Aarle Rixtel) worden op gelijkwaardige wijze brug- en tunnelalternatieven onderzocht. Daarbij worden de bestaande en de autonome natuurkwaliteiten (referentiejaar 2030) meegewogen. Dit is conform advisering van de commissie-m.e.r. en de vigerende ruimtelijke ordeningswetgeving.

Spoorlijn Utrecht–Breda

De leden van de CU wijzen er op dat de motie met betrekking tot de A27 zich ook uitspreekt over het optimaal rekening houden met een toekomstige spoorlijn Breda–Utrecht. Genoemde leden vragen de Minister de komende maanden te benutten om dit aspect in samenwerking met de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland uit te werken zodat het project geen vertraging oploopt.

In het verleden is gesproken over het «niet onmogelijk» maken van een spoorlijn. Genoemde leden wijzen er op dat ruimtelijk gezien niets onmogelijk is, maar dat dit wel heel kostbaar kan zijn. De kwestie rond de spoorlijn is juist dat de omvangrijke verbreding van de A27 kan worden gebruikt om zo optimaal mogelijk rekening te houden met een eventuele toekomstige spoorlijn. Mocht besloten worden deze spoorlijn in de toekomst te realiseren, dan kunnen de aanlegkosten van deze spoorlijn honderden miljoenen euro goedkoper uitvallen, zoals de initiatiefnemers hebben aangetoond. Met name op het traject Werkendam-Scheiwijk (rond de brug bij Gorinchem en het knooppunt met de A15) is hier potentieel veel kostenbesparing te boeken voor de spoorlijn als bij de A27 hier optimaal rekening mee wordt gehouden. Omdat dit wel eens bepalend kan zijn voor de vraag of in de toekomst realisatie van de spoorlijn mogelijk is mag volgens genoemde leden deze kans niet worden gemist. Genoemde leden vragen daarom om voor het nota-overleg MIRT dit najaar conform de motie onderzoek te doen naar het «optimaal rekening houden met» en de resultaten vanaf nu mee te nemen in de planvormingsprocedures en de besluitvorming over het wegproject A27 (Tracéwet, Milieu Effect Rapportage, etc.).

Ik heb uw Kamer eerder aangegeven dat het aanleggen van een zijligging van de spoorlijn Breda-Utrecht na uitvoering van het project A27 Houten-Hooipolder in de toekomst mogelijk blijft. Naar deze mogelijke spoorlijn zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken die mijn voorganger u op 29 september 2010 heeft toegezonden (Kamerstuk 29 984/32 500 A, nr. 232) is gebleken dat het niet verantwoord is verdere stappen te ondernemen t.a.v. deze mogelijke spoorlijn. De MKBA geeft aan dat dit project niet kansrijk is gezien een MKBA-score van 0,05. Versoberde plannen van een nieuwe spoorlijn zullen nog steeds aanzienlijke investeringen vergen voor een nieuwe spoorlijn.

Zoals aangegeven in antwoorden op MIRT vragen van 21 juni 2012 (Kamerstuk 33 000-A, nr. 70) wil ik rekening houden met voorinvesteringen voor een mogelijke spoorlijn, waaronder het ontwerp van de brug voor de A27, mits de regio bereid is hiervoor budget ter beschikking te stellen. Tot nu toe heeft de regio aangegeven hiertoe niet bereid te zijn. Gezien de uitkomst van de reeds gedane onderzoeken zie ik dan ook geen

aanleiding om deze te betrekken ten behoeve van onderzoek naar een project waar geen zicht op financiering is.