

Vergaderjaar 2014–2015

**34 000 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2015**

**Nr. 62**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 21 mei 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 22 maart 2015 over de Voortgangsrappportage van tracéwettelijke projecten over de tweede helft van 2014 (Kamerstuk 34 000 A, nr. 60).

De vragen en opmerkingen zijn op 28 april 2015 aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief 20 mei 2015 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,  
Verstraten

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
Nationaal	2
Noordwest-Nederland (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht)	2
Zuidvleugel	3
Noord-Nederland	4
Oost-Nederland	4
Zuidwestelijke Delta	5
Brabant	5
Overig	6

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de Voortgangsrapportage van de tracéwetplichtige projecten tweede helft 2014. Zij hebben daarbij nog een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de voortgangsrapportage en het voortgangsoverzicht tracéwetplichtige projecten tweede helft 2014. Zij hebben hierover enkele vragen aan de Minister. Ook grijpen deze leden dit schriftelijk overleg aan om enkele vragen te stellen over Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport-projecten (MIRT-projecten) die niet in de overzichten genoemd worden, maar binnenkort wel met de Kamer besproken zullen worden. Deze leden constateren dat het merendeel van de mijlpalen (startbeslissing, ontwerp-tracébesluit (OTB), tracébesluit (TB) en onherroepelijk geworden TB) volgens planning is bereikt. Deze leden zijn verheugd dit te constateren. Voor een aantal projecten is de planning echter aangepast, zo constateren deze leden.

De leden van de PVV-fractie zijn verheugd met dit schriftelijk overleg. De leden willen graag een update ontvangen over enkele infrastructurele projecten vóór het algemeen overleg MIRT van 27 mei 2015. Deze leden van de hebben derhalve een twintigtal vragen opgesteld.

### Nationaal

#### *Reservering IJzeren Rijn (Goederenverbinding Antwerpen–Roergebied)*

De leden van de PvdA-fractie constateren dat wat betreft het project IJzeren Rijn, Nederland in afwachting is van overeenstemming met België en Duitsland. Zijn er sinds de beantwoording van de schriftelijke vragen van de leden Hoogland en Fokke over nieuw onderzoek naar de IJzeren Rijn<sup>1</sup> nog ontwikkelingen op dit dossier?

### Noordwest-Nederland (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht)

#### *Doorstroomstation Utrecht (DSSU)*

De leden van de VVD-fractie constateren dat het OTB voor het spoorwegproject DSSU een kwartaal later is genomen dan gepland. Kan de Minister aangeven waarom dit besluit later is genomen? Heeft dit nog consequenties voor de planning van het vervolg van dit project?

<sup>1</sup> Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2014/15, nr. 1621.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat het OTB voor DSSU een kwartaal later gereed is gekomen dan gepland. Dit heeft volgens het schema geen gevolgen voor de totale planning, aangezien het TB nog steeds voor Q2 2015 gepland staat. Is de conclusie van deze leden dat eerdere vertraging dus geen invloed heeft op de verdere planning juist?

#### *A27/A12 Ring Utrecht*

De leden van de PvdA-fractie hebben enkele vragen die verband houden met de verbreding van de A27 bij Utrecht. Deze leden vragen hoe het staat met de onderzoeken naar de folieconstructie en de daaraan verbonden kosten en risico's. Deze leden hebben namelijk vernomen dat aan de gekozen constructie veel risico's verbonden zijn. Kunnen deze onderzoeken naar de Kamer worden gestuurd en kan de Minister aangeven waarom de risico's aanvaardbaar worden geacht?

#### *A2 Amsterdam-Utrecht*

De leden van de PVV-fractie vragen hoe het staat met de trajectcontrole op de A2 Amsterdam-Utrecht. Is deze trajectcontrole nog steeds een melkkoe voor de Minister? Is de Minister bereid de maximumsnelheid op dit traject te verhogen?

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister bekend is met de petitie «A2 moet breder»? Is de Minister bereid naar de argumenten van deze belanghebbenden te kijken en samen met hen een passende oplossing te zoeken voor dit regionale mobiliteitsprobleem?

### **Zuidvleugel**

#### *4-sporigheid Rijswijk-Delft-Zuid*

De leden van de VVD-fractie constateren dat het OTB voor het spoorwegproject «4-sporigheid Rijswijk-Delft Zuid» één kwartaal later is genomen dan gepland. Kan de Minister aangeven waarom dit besluit later is genomen? Heeft dit nog consequenties voor de planning van het vervolg van dit project?

#### *A24 Blankenburgverbinding*

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister kan aangeven wanneer de uitkomsten van de afstemming met de regio inzake het ontwerp van de Blankenburgtunnel is afgerond. Bestaat er een kans op verdere vertraging?

De leden van de PVV-fractie vragen waarom het TB van de Blankenburgtunnel A24 een half jaar is vertraagd ten opzichte van het originele tijdsplan.

#### *A4 Burgerveen-Leiden*

De leden van de PVV-fractie vragen of het probleem met de doorstroming op de A4 Burgerveen-Leiden al is opgelost.

#### *Rijnlandroute*

De leden van de PVV-fractie vragen wat de status van het project de Rijnlandroute is. Kan de Minister daar een update over geven?

#### *A20*

De leden van de PVV-fractie vragen hoe de Minister de enorme files op de A20 (beide richtingen) gaat aanpakken.

#### *A4 Delft-Schiedam*

De leden van de PVV-fractie kijken reikhalzend uit naar de opening van de A4 Delft-Schiedam. Ligt dit project op schema? Op welke datum is de

openstelling gepland? Zijn er technische (of andere) problemen te melden? Is de Minister er zeker van dat er met de tunnel van de A4 geen problemen ontstaan, zoals destijds wel het geval was bij de tunnel bij Roermond op de A73?

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister bereid is om ook de laatste schakel, de A4-Zuid, te onderzoeken. Zo nee, waarom niet?

#### *A15*

De leden van de PVV-fractie vragen of er bij de A15 3x2 volwaardige rijstroken komen. Klopt de observatie dat in de huidige situatie één rijstrook veel te smal wordt aangelegd?

#### *Theemswegtracé*

De leden van de PVV-fractie vragen hoe de Minister de verwachte geluidsproblematiek van de Theemswegtracé gaat oplossen.

### **Noord-Nederland**

#### *Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden (ESGL)*

De leden van de VVD-fractie constateren dat de planning van het OTB voor het spoorwegproject ESGL is verschoven door nader bestuurlijk overleg over de beheer- en instandhoudingskosten. Wat zijn de punten waarop nader overleg nodig is en wat is de inzet van de Minister in deze?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat het spoorwegproject ESGL vertraagd is vanwege nader bestuurlijk overleg over de beheer- en instandhoudingskosten. Deze leden vragen de Minister dit nader toe te lichten.

### **Oost-Nederland**

#### *A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15)*

De leden van de VVD-fractie constateren dat de planning van het wegenproject ViA15 is herijkt. Dit komt mede doordat uit de verkeersberekeningen een onverwacht netwerkeffect blijkt. Hierdoor is extra onderzoek nodig naar stikstofdepositie. Kan de Minister nader duiden wat hier aan de hand is? Op welke netwerkeffecten wordt gedoeld? Waren deze te voorzien in een eerder stadium? Wat betekent het extra onderzoek naar stikstofdepositie qua tijdpad en kosten? Wanneer zijn de gevolgen voor de verdere planning bekend? Kan de Minister een indicatie geven van de mogelijke gevolgen, zowel inhoudelijk, financieel als voor het tijdpad? Heeft dit ook nog invloed op het tolbesluit? Wanneer moet het tolbesluit uiterlijk worden genomen?

De leden van de PvdA-fractie vragen wat betreft het project ViA15 wat de planning is voor het (ontwerp)Tolbesluit. Wanneer verwacht de Minister de parlementaire behandeling hierover afgerond te hebben? Is de conclusie juist dat het parlementaire proces hiervoor uiterlijk Q2 2015 moet zijn afgerond, wil de planning zoals opgenomen gerealiseerd kunnen worden? Ook zijn deze leden benieuwd naar het nadere onderzoek wat betreft de stikstofdepositie. Is er inmiddels meer duidelijkheid over de gevolgen van deze problematiek op de planning van het project?

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de problemen die gepaard zijn gegaan met de aanbesteding van de A15 door het Botlekgebied. In dat kader vragen deze leden naar de risicoverdeling tussen overheid en markt van dergelijke aanbestedingen. Deelt de Minister de kritiek van verschillende wetenschappers (hoogleraar aanbestedingsrecht Hebly, emeritus hoogleraar De Ridder) dat de

risicoverdeling niet optimaal is? Hoe beoordeelt de Minister het gevaar dat als er te veel risico's worden afgewenteld op de markt, er daardoor bouwbedrijven failliet kunnen gaan en dat de rekening uiteindelijk alsnog bij de overheid en de belastingbetaler ligt? Deze leden zien graag dat hier een gezonde balans in wordt gezocht en vragen de Minister om breder te reflecteren op de gevolgen van marktwerking en de rol van de overheid bij grote projecten als deze. Hoe beoordeelt de Minister de stelling dat de nu opkomende problemen een gevolg zijn van doorgeschoten marktwerking, met als gevolg dat Rijkswaterstaat voorwaarden helemaal niet mag aanpassen, omdat hiermee eerdere inschrijvers benadeeld zouden worden?

De leden van de PVV-fractie vragen of de kans bestaat dat door de aanbesteding van de A15 Ballast Nedam failliet gaat of in financiële problemen komt.

### **Zuidwestelijke Delta**

#### *Nieuwe sluis Terneuzen*

De leden van de VVD-fractie constateren dat door het terugbrengen van het maximale realisatiebudget in de verdragsonderhandelingen de voorlopige voorkeursvariant voor het vaarwegproject Nieuwe sluis Terneuzen moest worden aangepast. Kan de Minister aangeven hoe de onderhandelingen met Vlaanderen nu verlopen? Bestaat het risico dat de realisatie van het project verdere vertraging oploopt? Is er al overeenstemming met de op en bij de sluis gevestigde bedrijven over de nieuwe vestigingslocaties? Hoe verlopen deze gesprekken en onderhandelingen nu?

#### *Spijkenissebrug*

De leden van de PVV-fractie vragen of de bouw van de Spijkenissebrug technische problemen kent en of er andere kwaliteitsproblemen bekend zijn.

#### *N57 Hellevoetsluis*

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister bereid is om in overleg met de regio te gaan om zo de N57 tot aan Hellevoetsluis te verdubbelen tot 2x2 rijstroken? Zo nee, waarom wil de Minister dit niet?

#### *Westerscheldetunnel*

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister bereid is om de Westerscheldetunnel te defiscaliseren. Zo nee, waarom niet?

### **Brabant**

#### *Ruit om Eindhoven*

De leden van de PvdA-fractie lezen dat het aan de provincie Noord-Brabant is om een standpunt in te nemen over het vervolg van het project Ruit om Eindhoven. Momenteel vinden onderhandelingen plaats tussen verschillende statenfracties om te komen tot een coalitieakkoord en een nieuw college van gedeputeerden. Is het overleg met de provincie waarover de Minister op 22 januari 2015 schrijft (Kamerstuk 34 000 A, nr. 53) reeds opgestart of wacht zij daarmee tot een nieuw college haar plannen heeft gepresenteerd en is aangetreden? In dezelfde brief schrijft de Minister dat de A67-problematiek wordt meegenomen in een reeds lopend MIRT-onderzoek. Wanneer verwacht de Minister dat dit onderzoek voltooid zal zijn?

De leden van de PVV-fractie lezen dat de Minister over de Ruit om Eindhoven medio 2015 een besluit wil nemen (Kamerstuk 34 000 A, nr. 53). Is de Minister bereid dit voor het algemeen overleg MIRT van 27 mei 2015 te doen?

### **Overig**

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van 23 maart 2015 (Kamerstuk 29 385, nr. 85) over de opdrachtverlening door Rijkswaterstaat in relatie tot het onderwerp schijnconstructies. Deze leden zijn verheugd te lezen dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu constructief samenwerkt met het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Zij spreken de verwachting uit dat misstanden uit het verleden op het gebied van schijnconstructies (onderbetaling, uitbuiting, ontduiken arbeidsvoorwaarden et cetera) in de toekomst niet meer voor zullen komen bij projecten waarvan Rijkswaterstaat opdrachtgever is. Deze leden vragen de Minister toe te lichten op welke wijze zij inhoud geeft aan de samenwerking met de FNV en welke sancties zullen worden toegepast mocht er sprake zijn van overtreding van de Wet Aanpak Schijnconstructies.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister een overzicht kan geven van MIRT-projecten die de vastgestelde budgettering overschrijden. Kan de Minister tevens een overzicht sturen van projecten die voorlopig onder de budgetgrens blijven?

De leden van de PVV-fractie vragen of de bouwbedrijven in Nederland nog steeds met buitenlandse arbeidskrachten werken. Zo ja, is de Minister bereid daar iets aan te gaan doen?

De leden van de PVV-fractie vragen wat de ministier gaat doen aan de grootste stijgers in de File top 50? Hoe gaat zij die problemen aanpakken?

### **II Reactie van de bewindspersoon**

Hierbij beantwoorden wij de vragen uit het schriftelijk overleg van de leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over de Voortgangsrapportage van tracéwetplichtige projecten over de tweede helft van 2014, die op 29 april 2015 zijn gesteld. Bij de beantwoording wordt dezelfde volgorde gehanteerd als de vaste Kamercommissie gebruikt.

### **Nationaal**

*1) Reservering IJzeren Rijn (Goederenverbinding Antwerpen–Roergebied)*  
De leden van de PvdA-fractie constateren dat wat betreft het project IJzeren Rijn, Nederland in afwachting is van overeenstemming met België en Duitsland. Zijn er sinds de beantwoording van de schriftelijke vragen van de leden Hoogland en Fokke over nieuw onderzoek naar de IJzeren Rijn<sup>2</sup> nog ontwikkelingen op dit dossier?

Antwoord:

Er zijn sinds de beantwoording van de schriftelijke vragen van de leden Hoogland en Fokke over nieuw onderzoek naar de IJzeren Rijn geen nieuwe ontwikkelingen op dit dossier.

---

<sup>2</sup> Aangangsel Handelingen II 2014/15, nr. 1621.

## **Noordwest-Nederland (Noord-Holland, Flevoland en Utrecht)**

### *2) Doorstroomstation Utrecht (DSSU)*

De leden van de VVD-fractie constateren dat het OTB voor het spoorwegproject DSSU een kwartaal later is genomen dan gepland. Kan de Minister aangeven waarom dit besluit later is genomen? Heeft dit nog consequenties voor de planning van het vervolg van dit project?

3) De leden van de PvdA-fractie constateren dat het OTB voor DSSU een kwartaal later gereed is gekomen dan gepland. Dit heeft volgens het schema geen gevolgen voor de totale planning, aangezien het TB nog steeds voor Q2 2015 gepland staat. Is de conclusie van deze leden dat eerdere vertraging dus geen invloed heeft op de verdere planning juist?

Antwoord:

De Staatssecretaris heeft het Ontwerp Tracébesluit (OTB) een kwartaal later gepubliceerd doordat gewacht moest worden op het onherroepelijk worden van het voorgaande tracébesluit Sporen in Utrecht (SiU). Eerdere vernietiging van het TB SiU heeft zoals gemeld in de VGR over de tweede helft van 2013 reeds tot een jaar uitloop geleid. SiU vormt de planologische uitgangssituatie voor DSSU en is 10 november 2014 onherroepelijk geworden. Het TB DSSU verschuift hierdoor ook enkele maanden, volgens de huidige inzichten naar het eind van Q2. Met deze planning blijft de indienststelling gepland voor 2016 (dienstregeling 2017 die ingaat per december 2016).

### *4) A27/A12 Ring Utrecht*

De leden van de PvdA-fractie hebben enkele vragen die verband houden met de verbreding van de A27 bij Utrecht. Deze leden vragen hoe het staat met de onderzoeken naar de folieconstructie en de daaraan verbonden kosten en risico's. Deze leden hebben namelijk vernomen dat aan de gekozen constructie veel risico's verbonden zijn. Kunnen deze onderzoeken naar de Kamer worden gestuurd en kan de Minister aangeven waarom de risico's aanvaardbaar worden geacht?

Antwoord:

Voor de beheersing van de technische risico's rondom de folieconstructie zijn meerdere methoden gevonden. Bijbehorende onderzoeksresultaten zijn in een eerdere fase openbaar gemaakt, onder andere via [www.ikgaverder.nl/](http://www.ikgaverder.nl/) documenten. Beheersing van de risico's is een blijvend punt van aandacht bij het uitdetaileren van het ontwerp. Een keuze voor de bouwmethode zal in het proces met de marktpartijen rondom de aanbesteding gebeuren.

### *5) A2 Amsterdam-Utrecht*

De leden van de PVV-fractie vragen hoe het staat met de trajectcontrole op de A2 Amsterdam-Utrecht. Is deze trajectcontrole nog steeds een melkkoe voor de Minister? Is de Minister bereid de maximumsnelheid op dit traject te verhogen?

Antwoord:

Mijn beleid is om de snelheid te verhogen wanneer dat kan vanwege de verkeersveiligheid en binnen de geldende normen voor de bescherming van het milieu. Dit geldt ook voor de A2. Trajectcontroles zijn een effectieve methode om de snelheid te handhaven. Een specifieke (verlaagde) snelheid kan ingegeven zijn door verkeersveiligheid en/of milieudoeleinden.

6) De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister bekend is met de petitie «A2 moet breder»? Is de Minister bereid naar de argumenten van deze belanghebbenden te kijken en samen met hen een passende oplossing te zoeken voor dit regionale mobiliteitsprobleem?

Antwoord

De petitie «A2 moet breder», gestart op initiatief van de heer Kirkels van de gedeputeerde staten Limburg, is mij bekend. Ik heb daarom de bereikbaarheidsproblematiek op dit deel van de A2 expliciet toegevoegd aan het MIRT Onderzoek Kennisas. In dit onderzoek worden samen met de regionale partijen de opgaven op dit traject nader geanalyseerd. Er zal in dit onderzoek worden gezien of er maatregelen nodig zijn, en zo ja, welke maatregelen bijdragen aan de oplossing van deze problematiek.

### **Zuidvleugel**

#### *7) 4-sporigheid Rijswijk–Delft-Zuid*

De leden van de VVD-fractie constateren dat het OTB voor het spoorwegproject «4-sporigheid Rijswijk–Delft Zuid» één kwartaal later is genomen dan gepland. Kan de Minister aangeven waarom dit besluit later is genomen? Heeft dit nog consequenties voor de planning van het vervolg van dit project?

Antwoord:

Het OTB en MER PHS 4-sporigheid Rijswijk–Delft Zuid zijn door de Staatssecretaris later ter visie gelegd als gevolg van een tussentijdse aanpassingen van de Beleidsregel Trillinghinder Spoor en de wet Geluidhinder, waardoor berekeningen opnieuw zijn uitgevoerd. Op bestuurlijk niveau is door de Staatssecretaris met de regio afgesproken in de planprocedure een planning te hanteren die aansluitend bouwen op de spoortunnel Delft mogelijk maakt. De opgelopen vertraging maakt dat nog altijd mogelijk.

#### *8) A24 Blankenburgverbinding*

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister kan aangeven wanneer de uitkomsten van de afstemming met de regio inzake het ontwerp van de Blankenburgtunnel is afgerond. Bestaat er een kans op verdere vertraging?

Antwoord:

Samen met betrokkenen uit de regio heb ik in de planuitwerking een aantal ontwerp-optimalisaties op het wegontwerp onderzocht passend binnen het taakstellend projectbudget. Dit heeft geleid tot het verdiepen van de Aalkeettunnel, het aanbrengen van volwaardige tunnelbeveiliging, het verlengen van de tunnelmond in het Oeverbos en de realisatie van een zo volledig mogelijke aansluiting op de A15 en het onderliggende wegennet op de zuidoever. Dit is verwerkt in het definitief concept wegontwerp waarop het ontwerp tracébesluit wordt gebaseerd dat ik in Q3 2015 vast ga stellen en vervolgens ter visie leg. Ik verwacht geen verdere vertraging van het OTB.

9) De leden van de PVV-fractie vragen waarom het TB van de Blankenburgtunnel A24 een half jaar is vertraagd ten opzichte van het originele tijdsplan.

Antwoord:

In mijn brief van 17 november 2014 (Kamerstuk 34 000 A, nr. 15) heb ik u geïnformeerd dat vanwege afstemming met de regio en vanwege het ingewikkelde ontwerpproces het OTB van de Blankenburgverbinding is vertraagd van Q1 2015 naar Q3 2015. Hierdoor is ook de mijlpaal van het



Tracébesluit (TB) verschoven van 2015 naar 2016. De start van de realisatie blijft gepland in 2017.

*10) A4 Burgerveen–Leiden*

De leden van de PVV-fractie vragen of het probleem met de doorstroming op de A4 Burgerveen–Leiden al is opgelost.

Antwoord:

De verbreding van de A4 tussen Burgerveen en Leiden is gereed. De doorstroming is aanzienlijk verbeterd ten opzichte van de oorspronkelijke situatie en voldoet nu aan de bereikbaarheidsnormen. Evenwel blijft het traject gevoelig voor files. Ik laat daarom momenteel onderzoeken of een verbetering van de doorstroming mogelijk is met kleinschalige inrichtings- en benuttingsmaatregelen.

*11) Rijnlandroute*

De leden van de PVV-fractie vragen wat de status van het project de Rijnlandroute is. Kan de Minister daar een update over geven?

Antwoord:

Het Provinciaal Inpassingsplan is door provinciale staten van Zuid-Holland op 10 december 2014 vastgesteld. De Tracébesluiten voor de werkzaamheden aan de A4 en de A44 zijn op 18 december 2014 genomen. De Samenwerkingsovereenkomst over de realisatie van de RijnlandRoute tussen IenM en de Provincie Zuid-Holland is op 17 maart 2015 gesloten. Rijkswaterstaat werkt met en in opdracht van de provincie aan de aanbesteding.

*12) A20*

De leden van de PVV-fractie vragen hoe de Minister de enorme files op de A20 (beide richtingen) gaat aanpakken.

Antwoord:

Er wordt hard gewerkt aan het verbeteren van de doorstroming op de A20. De belangrijkste maatregel die wordt getroffen is de aanleg van de A13/16. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het ontwerp-tracébesluit. Deze nieuwe hoofdweg zal de doorstroming op het traject van de A20 tussen het Knooppunt Kleinpolderplein en het Knooppunt Terbregseplein aanzienlijk verbeteren. Daarnaast wordt door de Provincie Zuid-Holland, met subsidie van IenM, gewerkt aan de realisatie van de zogenoemde Moordrechtboog in het kader van het project Parallelstructuur Gouweknoop (A12/A20). Ook wordt gewerkt aan de vergroting van de capaciteit van de aansluiting Moordrecht. Deze projecten zorgen voor een vlottere verkeersdoorstroming op het deel van de A20 tussen het Knooppunt Terbregseplein en Knooppunt Gouwe. Na 2020 zal gewerkt gaan worden aan de capaciteitsuitbreiding van het traject A20 Nieuwerkerk a/d IJssel–Knooppunt Gouwe.

*13) A4 Delft–Schiedam*

De leden van de PVV-fractie kijken reikhalzend uit naar de opening van de A4 Delft–Schiedam. Ligt dit project op schema? Op welke datum is de openstelling gepland? Zijn er technische (of andere) problemen te melden? Is de Minister er zeker van dat er met de tunnel van de A4 geen problemen ontstaan, zoals destijds wel het geval was bij de tunnel bij Roermond op de A73?

Antwoord:

De openstelling van de A4 Delft–Schiedam is gepland voor eind dit jaar. Om de openstelling conform planning mogelijk te maken, heeft de aannemer diverse maatregelen moeten nemen. Het gaat onder andere om

het geïntegreerd uitvoeren van ontwerp- realisatie- en testwerkzaamheden, inzet van extra medewerkers en een nog intensievere samenwerking met Rijkswaterstaat en betrokken omgevingspartijen. Vanzelfsprekend worden ervaringen van eerdere tunnelprojecten benut.

Het meest risicovol voor de planning zijn het verkrijgen van een aangepaste vergunning voor onttrekking van grondwater, tijdige oplevering van de tunneltechnische installaties en de uitkomsten van nog uit te voeren testen van de (besturing van) tunneltechnische installaties. Om die reden kan ik nog niet garanderen dat de planning wordt gehaald.

14) De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister bereid is om ook de laatste schakel, de A4-Zuid, te onderzoeken. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Voor de Zuidvleugel zijn tijdens het Bestuurlijk Overleg Zuidvleugel voorjaar 2011 5 prioriteiten vastgelegd, te weten de Blankenburgverbinding, de A13/16, de RijnlandRoute, de A4 Passage Den Haag en de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Knooppunt Gouwe. Vanwege het beperkte budget wordt prioriteit gegeven aan de aanpak van knelpunten die volgens de NMCA (Nationale Markt en Capaciteitsanalyse) bij het lage groeiscenario (RC) zullen ontstaan. Na uitvoering van het huidige MIRT programma (waaronder ook de verbreding van de A15 tussen de Maasvlakte en het Vaanplein en de A4 Delft-Schiedam, die volgens planning dit jaar worden opgesteld) resteert hier geen knelpunt.

15) A15

De leden van de PVV-fractie vragen of er bij de A15 3x2 volwaardige rijstroken komen. Klopt de observatie dat in de huidige situatie één rijstrook veel te smal wordt aangelegd?

Antwoord:

De A15 wordt verbreed van de Maasvlakte tot het Vaanplein. Onderdeel hiervan is de uitbreiding van de capaciteit van 2x2 naar 2x3 rijstroken tussen de aansluiting N57 en de aansluiting Spijkenisse, waarvan tussen de aansluiting Rozenburg en de aansluiting Welplaatweg de derde rijstrook in de vorm van een plusstrook. De plusstrook is conform richtlijnen ontworpen met een standaardbreedte van 2.50m en ook als zodanig uitgevoerd.

16) *Theemswegtracé*

De leden van de PVV-fractie vragen hoe de Minister de verwachte geluidsproblematiek van de Theemswegtracé gaat oplossen.

Antwoord:

Op basis van berekeningen voor de PlanMER is geen overschrijding te verwachten van de geluidsproductieplafonds bij het Theemswegtracé. De geluidsbelasting zal binnen het wettelijk kader blijven. De Staatssecretaris heeft met het Havenbedrijf Rotterdam afgesproken dat zij verantwoordelijk zijn voor de planstudie en de realisatie van het Theemswegtracé. Het Havenbedrijf kan overwegen bovenwettelijke maatregelen te treffen om de geluidsbelasting te verminderen indien het dat nodig of wenselijk acht.

## **Noord-Nederland**

17) *Extra Snelrein Groningen Leeuwarden (ESGL)*

De leden van de VVD-fractie constateren dat de planning van het OTB voor het spoorwegproject ESGL is verschoven door nader bestuurlijk

overleg over de beheer- en instandhoudingskosten. Wat zijn de punten waarop nader overleg nodig is en wat is de inzet van de Minister in deze?

18) De leden van de PvdA-fractie lezen dat het spoorwegproject ESGL vertraagd is vanwege nader bestuurlijk overleg over de beheer- en instandhoudingskosten. Deze leden vragen de Minister dit nader toe te lichten.

Antwoord 17/18:

Vorig jaar oktober heeft de Staatssecretaris een bestuurlijke overeenkomst afgesloten ten behoeve van het Landelijke Verbeterprogramma Overwegen (LVO) voor de overweg op de Paterswoldseweg in Groningen met specifieke afspraken over onder andere de beheer- en instandhoudingskosten. Deze overweg maakt onderdeel uit van het ESGL traject. Bij de verdere uitwerking van de LVO bestuursovereenkomst zijn door de regio de afspraken over de beheer-, onderhouds- en vervangingskosten (BOV) ter discussie gesteld. Dit vertraagt tot op heden de ondertekening van de ESGL overeenkomst. Uitgangspunt voor de verdeling van de BOV-kosten zijn de afspraken zoals vastgelegd in de LVO-bestuursovereenkomst

### **Oost-Nederland**

19) *A12/A15 Ressen–Oudbroeken (ViA15)*

De leden van de VVD-fractie constateren dat de planning van het wegenproject ViA15 is herijkt. Dit komt mede doordat uit de verkeersberekeningen een onverwacht netwerkeffect blijkt. Hierdoor is extra onderzoek nodig naar stikstofdepositie. Kan de Minister nader duiden wat hier aan de hand is? Op welke netwerkeffecten wordt gedoeld? Waren deze te voorzien in een eerder stadium? Wat betekent het extra onderzoek naar stikstofdepositie qua tijdpad en kosten? Wanneer zijn de gevolgen voor de verdere planning bekend? Kan de Minister een indicatie geven van de mogelijke gevolgen, zowel inhoudelijk, financieel als voor het tijdpad? Heeft dit ook nog invloed op het tolbesluit? Wanneer moet het tolbesluit uiterlijk worden genomen?

20) De leden van de PvdA-fractie vragen wat betreft het project ViA15 wat de planning is voor het (ontwerp)Tolbesluit. Wanneer verwacht de Minister de parlementaire behandeling hierover afgerond te hebben? Is de conclusie juist dat het parlementaire proces hiervoor uiterlijk Q2 2015 moet zijn afgerond, wil de planning zoals opgenomen gerealiseerd kunnen worden? Ook zijn deze leden benieuwd naar het nadere onderzoek wat betreft de stikstofdepositie. Is er inmiddels meer duidelijkheid over de gevolgen van deze problematiek op de planning van het project?

Antwoord 19/20:

Bij de uitwerking van het Standpunt naar het (O)TB is voorzien in een Passende Beoordeling vanuit de Natuurbeschermingswet. Uit deze passende beoordeling is naar voren gekomen, dat de effecten van extra stikstofdepositie op natuurgebieden mogelijk over een groter gebied optreden dan bij het vaststellen van het Standpunt was verwacht. Het betreft hierbij geen effecten langs de nieuw aan te leggen verbinding, maar effecten op aanpalende wegen waarop een grotere toename van verkeer plaats zal vinden dan eerder verwacht. Dit vraagt om een passende beoordeling voor een groter gebied. Dit onderzoek zal daardoor langer duren waardoor het (O)TB een half jaar vertraagt, naar Q4 2015. Als gevolg hiervan vertraagt ook het TB, maar naar verwachting kan dit nog wel in 2016 worden genomen. Ook zal dit consequenties hebben voor de openstelling. Vooralsnog is deze voorzien binnen de bandbreedte zoals eerder is afgegeven (2019–2021). Na overleg met de regio over deze

consequenties zal ik u nader informeren via de reguliere voortgangsrapportages.

Het (ontwerp) Tolbesluit wordt tegelijkertijd met het (ontwerp) Tracébesluit genomen. Vertraging van het ontwerp Tracébesluit betekent dus automatisch ook vertraging van het ontwerp Tolbesluit

21) De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de problemen die gepaard zijn gegaan met de aanbesteding van de A15 door het Botlekgebied. In dat kader vragen deze leden naar de risicoverdeling tussen overheid en markt van dergelijke aanbestedingen. Deelt de Minister de kritiek van verschillende wetenschappers (hoogleraar aanbestedingsrecht Hebly, emeritus hoogleraar De Ridder) dat de risicoverdeling niet optimaal is? Hoe beoordeelt de Minister het gevaar dat als er te veel risico's worden afgewenteld op de markt, er daardoor bouwbedrijven failliet kunnen gaan en dat de rekening uiteindelijk alsnog bij de overheid en de belastingbetaler ligt? Deze leden zien graag dat hier een gezonde balans in wordt gezocht en vragen de Minister om breder te reflecteren op de gevolgen van marktwerking en de rol van de overheid bij grote projecten als deze. Hoe beoordeelt de Minister de stelling dat de nu opkomende problemen een gevolg zijn van doorgeschoten marktwerking, met als gevolg dat Rijkswaterstaat voorwaarden helemaal niet mag aanpassen, omdat hiermee eerdere inschrijvers benadeeld zouden worden?

Antwoord:

Mijn beleid voor de risicoverdeling bij projecten is, om risico's te beleggen bij de partij – opdrachtgever of opdrachtnemer – die de risico's het beste kan beheersen en dragen. Bij aanbestedingen wordt de risicoverdeling mede bepaald door de inschrijving van en onderhandeling met de potentiële opdrachtnemer. Daarnaast kan binnen de uitvoering van het project sprake zijn van risico's die voortkomen uit het ontwerp of de uitvoeringswijze van de opdrachtnemer.

Het is inderdaad van belang een goede balans te zoeken, ook door de potentiële opdrachtnemers zelf. Behalve tijdens aanbestedingen, kan dit ook in overleg over de aanpak van projecten en aanbestedingen, dat regelmatig plaatsvindt met marktpartijen en brancheorganisaties.

In te lage inschrijvingen door bouwbedrijven – die zich ook kunnen uiten in het op zich nemen van te veel risico's – schuilt het gevaar dat bouwbedrijven in financiële problemen komen. Hierbij speelt ook de economische crisis van de afgelopen jaren een rol. Of en in welke mate bij een onverhoopt faillissement de rekening voor het afbouwen van projecten bij de overheid ligt, hangt er onder meer van af of andere bedrijven bij het project betrokken zijn, die het werk kunnen / moeten overnemen. Als dit niet het geval is en het betreffende bedrijf het project niet kan afronden, moet de overheid kosten maken voor het opnieuw aanbesteden van de afronding van het project.

Van doorgeschoten marktwerking is in mijn ogen geen sprake. Dat andere inschrijvers op het project niet benadeeld mogen worden door wezenlijke wijzigingen achteraf, komt voort uit Europese aanbestedingsrichtlijnen en de vastlegging daarvan in de Nederlandse Aanbestedingswet. Deze wetgeving is in belangrijke mate gericht op het bieden van gelijke kansen aan bedrijven, om in aanmerking te komen voor overheidsopdrachten.

Dit neemt niet weg dat verbeteringen mogelijk zijn in de samenwerking tussen overheid en marktpartijen voor de realisatie van infrastructuurprojecten. Daarom ontwikkelt Rijkswaterstaat samen met marktpartijen een geactualiseerde marktvisie.

22) De leden van de PVV-fractie vragen of de kans bestaat dat door de aanbesteding van de A15 Ballast Nedam failliet gaat of in financiële problemen komt.

Antwoord:

Uit berichtgeving door Ballast Nedam blijkt, dat het bedrijf in financiële problemen is gekomen door o.a. de verliezen die het bedrijf heeft geleden op het project A15 Maasvlakte–Vaanplein. Eind april heeft het bedrijf tevens een pakket aan maatregelen bekend gemaakt om deze en andere verliezen op te vangen.

### **Zuidwestelijke Delta**

#### *23) Nieuwe sluis Terneuzen*

De leden van de VVD-fractie constateren dat door het terugbrengen van het maximale realisatiebudget in de verdragsonderhandelingen de voorlopige voorkeursvariant voor het vaarwegproject Nieuwe sluis Terneuzen moest worden aangepast. Kan de Minister aangeven hoe de onderhandelingen met Vlaanderen nu verlopen? Bestaat het risico dat de realisatie van het project verdere vertraging oploopt? Is er al overeenstemming met de op en bij de sluis gevestigde bedrijven over de nieuwe vestigingslocaties? Hoe verlopen deze gesprekken en onderhandelingen nu?

Antwoord:

Het traject voor de nieuwe sluis Terneuzen verloopt conform plan. Ik heb zojuist het ontwerptractébesluit (OTB) genomen. Daarin is de voorkeursvariant opgenomen. Vlaanderen en Nederland zijn in het verdrag een budget voor aanleg overeengekomen van 920mln euro (ex btw) om deze voorkeursvariant te realiseren. Het project kent een ambitieuze planning, mede ingegeven door de wens om zoveel mogelijk subsidiabele kosten te maken binnen de CEF-periode.

Door de realisatie van de sluis kunnen de meeste op het sluisencomplex gelegen bedrijven hun huidige locatie niet behouden. Met deze bedrijven vindt vanuit het projectteam overleg plaats om een geschikte oplossing te vinden. Samen met de nautische dienstverleners wordt gewerkt aan een adequate oplossing.

#### *24) Spijkenissebrug*

De leden van de PVV-fractie vragen of de bouw van de Spijkenissebrug technische problemen kent en of er andere kwaliteitsproblemen bekend zijn.

Antwoord:

De Spijkenissebrug is een bestaande brug over het hoofdvaarwegennet. De brug heeft afgelopen jaar meer storingen gehad dan gebruikelijk. Omdat de oorzaak van de storingen nog niet volledig bekend is, doet Rijkswaterstaat nu een uitgebreid onderzoek waarbij systematisch alle onderdelen en elementen van de brug worden doorgelicht. Indien het onderzoek daar aanleiding toe geeft wordt bovendien overwogen om de brug vervroegd op te nemen in het programma voor Vervangingen en Renovaties.

Er zijn maatregelen genomen en met de gemeente Nissewaard zijn afspraken gemaakt over snellere informatieverstrekking en afhandeling van storingen. Hierover heb ik uw Kamer 26 februari geïnformeerd (Kamervragen 2014–2015, 1401).

*25) N57 Hellevoetsluis*

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister bereid is om in overleg met de regio te gaan om zo de N57 tot aan Hellevoetsluis te verdubbelen tot 2x2 rijstroken? Zo nee, waarom wil de Minister dit niet?

Vanwege het beperkte totaalbudget (IF/MIRT) wordt alleen onderzoek gestart naar de vergroting van de capaciteit op trajecten, die ook bij lage economische groei (RC scenario) een (NoMo-) knelpunt vormen. Op de N57 is geen sprake van een knelpunt.

De N57, alsmede de N59, worden wel verbeterd doordat in het kader van EuroRAP verkeersveiligheidsmaatregelen worden getroffen. Deze zullen in 2020 gereed zijn.

*26) Westerscheldetunnel*

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister bereid is om de Westerscheldetunnel te defiscaliseren. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Het Rijk gaat niet over de fiscalisering van de Westerscheldetunnel. De aandelen Westerscheldetunnel waren oorspronkelijk in handen van de Staat en vielen toen onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Financiën. In 2010 zijn de aandelen verkocht aan de provincie Zeeland. Het provinciebestuur van Zeeland is sindsdien verantwoordelijk voor de tolheffing van de Westerscheldetunnel.

De tolheffing op de Westerscheldetunnel vloeit voort uit afspraken uit het verleden. Lange tijd voeren er veerponten tussen Vlissingen en Breskens en tussen Kruiningen en Perkpolder. Een tunnel is 24 uur per dag open, ongeacht de weersomstandigheden, en vormt ook een snellere verbinding met de overkant. Dit is een grote verbetering ten opzichte van de veerdiensten. Deze gegarandeerde bereikbaarheid tussen Zeeuws-Vlaanderen en de rest van Zeeland is een belangrijke overweging geweest om de Westerscheldetunnel aan te leggen. Om de financiering rond te krijgen, was het noodzakelijk tol in te stellen. Het bedrag aan tol is zo bepaald, dat het niet hoger is dan destijds voor de veerdiensten moest worden betaald.

**Brabant**

*27) Ruit om Eindhoven*

De leden van de PvdA-fractie lezen dat het aan de provincie Noord-Brabant is om een standpunt in te nemen over het vervolg van het project Ruit om Eindhoven. Momenteel vinden onderhandelingen plaats tussen verschillende statenfracties om te komen tot een coalitieakkoord en een nieuw college van gedeputeerden. Is het overleg met de provincie waarover de Minister op 22 januari 2015 schrijft (Kamerstuk 34 000 A, nr. 53) reeds opgestart of wacht zij daarmee tot een nieuw college haar plannen heeft gepresenteerd en is aangetreden? In dezelfde brief schrijft de Minister dat de A67-problematiek wordt meegenomen in een reeds lopend MIRT-onderzoek. Wanneer verwacht de Minister dat dit onderzoek voltooid zal zijn?

28) De leden van de PVV-fractie lezen dat de Minister over de Ruit om Eindhoven medio 2015 een besluit wil nemen (Kamerstuk 34 000 A, nr. 53). Is de Minister bereid dit voor het algemeen overleg MIRT van 27 mei 2015 te doen?

Antwoord:

Er is voortdurend overleg met alle provincies, ook met de provincie Noord-Brabant. De Ruit om Eindhoven is echter een provinciaal project. De beoogde coalitie heeft aangegeven dat het eerdere voorkeursalter-

natief van de Ruit niet doorgaat. Op het moment van versturen van deze brief is het beoogde college nog niet aangetreden. Om geen tijd te verliezen is de bereikbaarheidsproblematiek op de A67 nu meegenomen in het MIRT onderzoek Kennisas. In de loop van 2015 zal worden vastgesteld wat de scope en planning van het verdere onderzoek zal zijn.

### **Overig**

29) De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van 23 maart 2015 (Kamerstuk 29 385, nr. 85) over de opdrachtverlening door Rijkswaterstaat in relatie tot het onderwerp schijnconstructies. Deze leden zijn verheugd te lezen dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu constructief samenwerkt met het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Zij spreken de verwachting uit dat misstanden uit het verleden op het gebied van schijnconstructies (onderbetaling, uitbuiting, ontduiken arbeidsvoorwaarden et cetera) in de toekomst niet meer voor zullen komen bij projecten waarvan Rijkswaterstaat opdrachtgever is. Deze leden vragen de Minister toe te lichten op welke wijze zij inhoud geeft aan de samenwerking met de FNV en welke sancties zullen worden toegepast mocht er sprake zijn van overtreding van de Wet Aanpak Schijnconstructies.

Antwoord:

In mijn brief van 23 maart 2015 heb ik aangegeven dat Rijkswaterstaat zal overleggen met de FNV over de wijze van omgang met signalen over mogelijke misstanden.

Met de FNV wordt inhoudelijk gesproken over de mogelijkheden die de Wet Aanpak Schijnconstructies (WAS) biedt, zodat maximaal aandacht wordt gevraagd voor betaling van verschuldigd loon. Daarnaast gaat Rijkswaterstaat het gesprek aan met bevoegde instanties die actief zijn op het terrein van de arbeidsomstandigheden. Het doel hiervan is een vangnet inrichten rond misstanden.

Het aangehaalde vangnet is ook van belang voor de sancties. De verbinding met bevoegde instanties die actief zijn op het terrein van de arbeidsomstandigheden draagt bij aan het vergroten van de «pakkans».

30) De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister een overzicht kan geven van MIRT-projecten die de vastgestelde budgettering overschrijden. Kan de Minister tevens een overzicht sturen van projecten die voorlopig onder de budgetgrens blijven?

Antwoord:

Bij projecten in realisatie kan sprake zijn van een mee- of tegenvaller ten opzichte van het taakstellende budget in de begroting. Meevallers uit de realisatie worden toegevoegd aan de Investeringsruimte. Tegenvallers worden ook vergoed uit deze investeringsruimte. Het verleden leert dat de mee- en tegenvallers elkaar ongeveer in evenwicht houden. Dit betekent dat de meevallers worden gebruikt om de tegenvallers op te vangen. Periodiek informeer ik u over deze ontwikkelingen in de begroting van het Infrastructuurfonds.

31) De leden van de PVV-fractie vragen of de bouwbedrijven in Nederland nog steeds met buitenlandse arbeidskrachten werken. Zo ja, is de Minister bereid daar iets aan te gaan doen?



Antwoord:

Binnen de Europese Unie bestaat de afspraak over vrij verkeer van diensten en van personen. Ook is geregeld dat bedrijven binnen de EU vrij toegang hebben tot Europese aanbestedingen van opdrachten.

Bij de uitvoering van infrastructurele overheidsopdrachten wijs ik bouwbedrijven op hun verantwoordelijkheid om conform geldende wet- en regelgeving te handelen. Europese en nationale regelgeving voorzien in waarborgen voor een ordentelijk werkende arbeidsmarkt. Ook bouwbedrijven hebben de vrijheid om hun arbeidspotentieel zelf samen te stellen, uiteraard met inachtneming van de geldende regelgeving voor lonen en arbeidsvoorwaarden. Het eventueel aantrekken van en de behandeling van buitenlandse arbeidskrachten valt hier uiteraard ook onder.

32) De leden van de PVV-fractie vragen wat de Minister gaat doen aan de grootste stijgers in de File top 50? Hoe gaat zij die problemen aanpakken?

Antwoord:

Via de NMCA (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) en via het bestuurlijk overleg MIRT wordt bepaald welke toekomstige bereikbaarheidsknelpunten aangepakt gaan worden. In het MIRT projectenboek wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten bijdragen aan het oplossen van trajecten die zijn opgenomen in de File top 50.