

Onderwerp: Brief aan GS/PS over Noordoostcorridor



Aan: Gemeenteraden en colleges van B&W (via de griffier) in:

- Eindhoven
- Helmond
- Son en Breugel
- Nuenen
- Laarbeek
- Gemert-Bakel

Vanuit het Platform Noordoostcorridor zend ik u een afschrift toe van de brief die vandaag verzonden is aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. De Tweede Kamer heeft op 3 december 2013 een motie aangenomen over de ruit om Eindhoven. De provincie is nu bezig deze motie (en een eerdere motie van PS) te vertalen naar vervolgstappen. Binnenkort verwachten we ook de reactie van de provincie op de ingediende zienswijzen (op de concept-NRD).

Wij maken ons zorgen over de samenhang tussen de vervolgstappen van de provincie en of daarmee wel voldaan wordt aan de intentie van de motie van 3 december 2013. Bovendien adviseert de CommissieMER (zie bijlage) het hele project grondig te herzien: eerst probleemstelling formuleren en dan kijken in hoeverre kleinschaliger oplossingen die problemen oplossen.

De minister van I&M heeft inmiddels de schriftelijke commissievragen beantwoord (zie bijlage). Daaruit blijkt dat ook de "stadsregio Eindhoven" wordt betrokken in de opdracht voor de MKBA. Het lijkt ons verstandig dit gebruiken om de integraliteit van de vervolgstappen te bewaken.

Met vriendelijke groeten,

Arjen van Halem
Van Dormaalstraat 3
5624 KH Eindhoven

06-24680236

voorzitter platform Noordoostcorridor

Tilburg, 6 maart 2014

Aan: College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Kenmerk: VV04.05-38-mv

Betreft: aanvulling op zienswijze BMF en anderen op Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Noordoostcorridor (NRD-NOC)

Geacht College,

Op 16 december 2013 zonden wij u onze zienswijze op de NRD-NOC. Kort daarvoor, op 3 december 2013, constateerde de Tweede Kamer in een aangenomen motie dat nut en noodzaak van het NOC-project in brede kring ter discussie staan. In dezelfde motie drong de Kamer aan op het opstellen van een nieuwe MKBA met zowel een hoog als een laag groeiscenario op basis van actuele verkeersprognoses (model van Rijkswaterstaat) alsmede op de optimalisatie van het project. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft u van de wens van de Kamer in kennis gesteld.

Op 13 februari 2014 heeft de Commissie MER advies aan u uitgebracht waarin zij vraagt niet alleen de onderdelen van het project verder uit te werken maar ook de structuur van het hele project nogmaals goed af te wegen. Dit in verband met gewijzigde inzichten, onder andere omtrent de te verwachten groei en verdeling van het verkeer. Daarbij vraagt zij om de volgende essentiële informatie:

- ✎ een scherpe definitie van de project- en milieudoelen zowel op het niveau van de gehele NOC als op het niveau van de onderdelen van het tracé;
- ✎ concreet uitgewerkte toetsingscriteria voor beide niveaus afzonderlijk;
- ✎ een analyse die onderscheid maakt tussen oplossingsrichtingen voor de korte termijn en voor de lange termijn en daarmee voor respectievelijk actuele problemen en mogelijke, toekomstige problemen;
- ✎ een analyse die zich concentreert op aspecten waarin alternatieven zich van elkaar onderscheiden en op aspecten waar maatregelen het verschil kunnen maken;
- ✎ een helder verantwoorde, totale winst- en verliesrekening voor het project in termen van doelbereik en milieueffecten.

Inmiddels heeft u laten weten:

- ✎ dat u een nieuw, Brabant-breed verkeersmodel laat opstellen;
- ✎ dat u in het komend half jaar samen met het Rijk een nieuwe MKBA voor het project zult maken;
- ✎ dat u intussen voortgaat met de uitwerking van de ontwerp-alternatieven voor de ruit om daarmee zowel de kosten als de positieve en negatieve effecten ervan in beeld te brengen.

De door de Tweede Kamer en de Minister gewenste optimalisatie van het project behelst overigens meer dan de uitwerking van de door de stuurgroep benoemde alternatieven. Daarbij moeten zeker ook de door de Commissie MER geconstateerde lacunes in de informatie worden ingevuld, anders kan het milieubelang namelijk niet adequaat worden meegewogen en wordt ernstig afbreuk gedaan aan de kwaliteit van het project.

Uw aanpak wekt bij ons de indruk dat u de drie inhoudelijk met elkaar verweven activiteiten - verkeersmodel, MKBA en optimalisatie van het project - gelijktijdig en min of meer onafhankelijk van elkaar wilt uitvoeren terwijl onzes inziens volgtijdelijkheid en goede onderlinge afstemming geboden zijn. Zo vergt de nadere analyse van oplossingsrichtingen voor de korte en lange termijn ook een doorrekening met het verkeersmodel.

Naar onze mening dient het verkeersmodel twee sets berekeningen van intensiteiten, reistijden en dergelijke in het prognosejaar op te leveren, één voor het hoge en één voor het lage groeiscenario. Het spreekt vanzelf dat de hierbij te hanteren aantallen arbeidsplaatsen per verkeerszone vooraf voor hoge en lage groei geprognosticeerd moeten worden en dat de reistijden ook met die in de huidige situatie moeten worden vergeleken. Daarbij moet worden voorkomen dat gemeenten en SRE wederom veel te optimistische verwachtingen als input voor het model aanleveren, realisme is geboden. Door veel gemeentelijke plannen is inmiddels een streep gehaald (zo krijgt in Gemert-Bakel eerder aangekochte grond weer landbouw als bestemming; in Helmond is de bevolkingsprognose aanzienlijk bijgesteld).

Met de uitkomsten van het verkeersmodel kunnen vervolgens de voor de MKBA benodigde reistijdeffecten voor de relevante alternatieven worden berekend. Reistijdwinst vormt immers veruit de belangrijkste bate voor aanleg van verkeersinfrastructuur. De voor de MKBA gehanteerde uitgangspunten en veronderstellingen dienen helder en traceerbaar te zijn.

Bij de reistijdeffecten plaatsen we de volgende kanttekening: het project NOC beoogt oplossingen te bieden voor het regionale verkeer. Op (inter)nationaal niveau is de aanwezige infrastructuur (behoudens noodzakelijke verbreding van de A58 en A67) op orde. Een vervangende A2-functie voor de N279 tussen Den Bosch (A2) en Asten (A67) wordt door vrijwel niemand gewenst en hoort zeker niet tot de doelstelling van het project. Dit betekent dat de reistijdwinst moet worden uitgesplitst naar regionaal en doorgaand verkeer, alleen dan kan men zien in welke mate het project bijdraagt aan de doelstelling en in welke mate sprake is van niet-bedoelde en mogelijk zelfs ongewenste neveneffecten.

Wij menen dat de hierboven geschetste aanpak niet tot vertraging hoeft te leiden maar dat die juist, vanwege zijn meer integrale karakter, vertraging kan helpen voorkomen. Met de aanpak van lokale knelpunten hoeft bovendien niet te worden gewacht. Wij hopen dat deze aanvulling op onze zienswijze van 16 december 2013 niet alleen tot aanpassing van de NRD leidt maar ook tot een spoedige en helder geformuleerde opdracht voor de vervolgonderzoeken, die uiteraard in samenspraak met Rijk en SRE wordt opgesteld. Wij zien uit naar de publicatie daarvan.

Met vriendelijke groet,
mede namens Brabants Landschap,

Nol Verdaasdonk,
directeur Brabantse Milieufederatie.

cc: Statencommissie Mobiliteit en Financiën

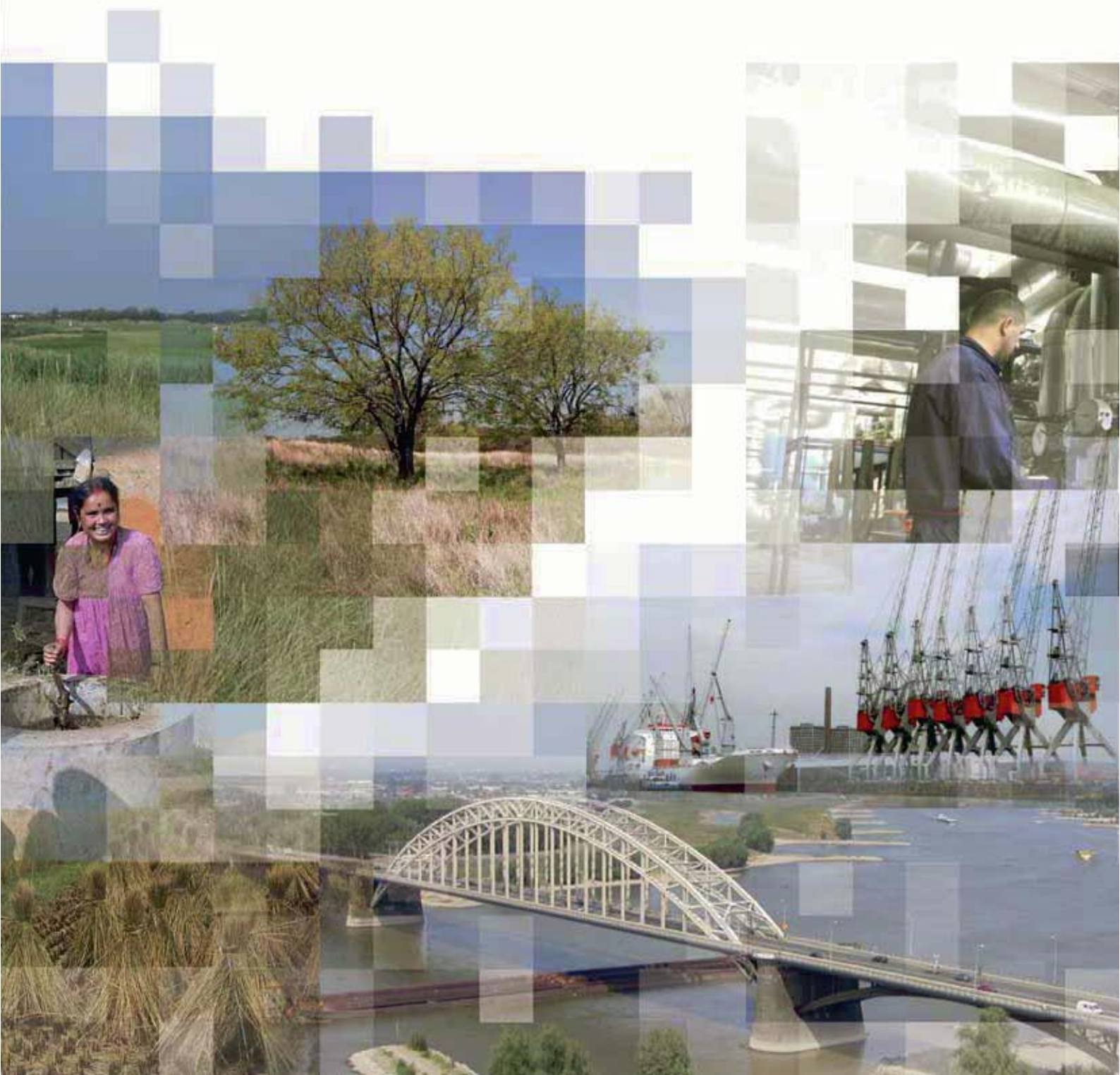


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Noordoostcorridor

**Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport**

13 februari 2014 / rapportnummer 2668-157



1. Hoofdpunten van het milieueffectrapport (MER)

De Provincie Noord-Brabant bereidt de keuze voor van een tracé voor de 'Noordoostcorridor' (NOC). Dit voornemen omvat aanpassingen van de N279 tussen Veghel en Asten in combinatie met een nieuwe oost-westverbinding tussen de A50/A58 bij Ekkersrijt en de N279. Ter onderbouwing van deze keuze wordt een project-MER opgesteld. In voorbereiding op dit MER is een omvangrijke en gedetailleerde notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) opgesteld waarin een groot aantal alternatieven voor de NOC is ingeperkt tot een selectie van alternatieven die verdere afweging vragen. Provinciale Staten van de Provincie Noord-Brabant zijn het bevoegde gezag in deze procedure.

De NRD geeft aan dat het project-MER zich moet richten op de optimalisatie van onderdelen van het tracé en niet meer op de vormgeving van het totale project. Op grond van de kanttekeningen die de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')¹ in haar eerdere adviezen heeft geplaatst bij de onderbouwing van het nut en de noodzaak van het project, acht zij het noodzakelijk om ook in het project-MER de structuur van het totale project nogmaals goed af te wegen. Immers, sinds het zoekgebied voor de NOC in een structuurvisie is vastgelegd, zijn een aantal inzichten gewijzigd, zoals die in de te verwachten groei en verdeling van het verkeer. Daarom maakt de Commissie in dit advies steeds opnieuw onderscheid tussen informatie en afwegingen die op het projectniveau (voor de gehele NOC/de regio) moeten worden gemaakt, en informatie en afwegingen die op het niveau van de onderdelen van het tracé (wegvak/deelgebied) nodig zijn.

Ze beschouwt de volgende punten als essentiële informatie, wat betekent dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit het MER in ieder geval het volgende moet bevatten:

- een scherpe definitie van de project- en milieudoelen zowel op het niveau van de gehele NOC als op het niveau van de onderdelen van het tracé;
- concreet uitgewerkte toetsingscriteria voor beide niveaus afzonderlijk;
- een analyse die onderscheid maakt tussen oplossingsrichtingen voor de korte termijn en voor de lange termijn en daarmee voor respectievelijk actuele problemen en mogelijke, toekomstige problemen;
- een analyse die zich concentreert op aspecten waarin alternatieven zich van elkaar onderscheiden en op aspecten waar maatregelen het verschil kunnen maken;
- een helder verantwoorde, totale winst- en verliesrekening voor het project in termen van doelbereik en milieueffecten.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te voeren.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Noordoostcorridor'. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die daarin naar haar mening voldoende aan de orde komen. Dit advies dient te worden beschouwd als een actualisatie van de bijlage bij de brief van 7 oktober 2013 over de conceptversie van de NRD.²

2. Voorgeschiedenis³

Als eerste stap in de uitwerking van de NOC is in 2011 een structuurvisie met een plan-MER vastgesteld. Daarin is een zoekgebied beschreven voor de NOC. Het plan-MER is door de Commissie getoetst.⁴ Vervolgens heeft de provincie, samen met vele belanghebbenden, talrijke tracé- en inrichtingsalternatieven voor de NOC in kaart gebracht. Het aantal alternatieven dat werd voorgesteld was dusdanig groot dat een gedetailleerde vergelijking ervan niet zinvol en niet haalbaar was. Daarom is het aantal alternatieven stap voor stap ingeperkt in een 'trechteringsproces'. Op het ogenblik dat de eerste, grove selectie was uitgevoerd,⁵ is aan de Commissie gevraagd om advies uit te brengen over de invulling van de laatste trechteringsstap. In haar advies van juli 2012 heeft de Commissie aanbevolen om deelgebieden te onderscheiden met een eigen problematiek en eigen dilemma's en om de discussie per deelgebied te concentreren op wezenlijk verschillende trajecten met bijbehorende, wezenlijke verschillen in effecten.⁶

De resultaten voor de laatste trechteringsstap zijn eerst in concept ter beoordeling aan de Commissie voorgelegd waarna de eindversie als NRD ter inzage is gelegd. In haar advies van oktober 2013, over het concept van de NRD, heeft de Commissie, in lijn met haar eerdere adviezen, benadrukt dat de besluitvorming over het project gebaat is bij eenduidig geformuleerde project- en milieudoelen.⁷ De onduidelijkheid over (de waardering van) deze doelen ziet de Commissie als het grootste risico om te komen tot een optimaal besluit.⁸ In vergelijking daarmee vindt de Commissie eventuele kanttekeningen bij de kwaliteit van de milieu-informatie die in de NRD is verzameld, van ondergeschikt belang. De (milieu)informatie die in

² Brief met kenmerk 2668-133/Le/lb.

³ De Commissie m.e.r. adviseert in dit project vaker dan gebruikelijk. Dit moet ertoe leiden dat m.e.r. niet alleen dienst gaat doen als uiteindelijk toetsinstrument, maar ook als procesinstrument.

⁴ Rapportnummer 2491-115 van 18 februari 2011.

⁵ Noordoostcorridor N279 en oost-westverbinding. Afwegingskader NRD (+ kaartmateriaal). Witteveen+Bos, Amsterdam, 21 juni 2012.

⁶ Brief met kenmerk 2668-54/Le/lb van 4 juli 2012.

⁷ Zie hiervoor onder meer ook de zienswijze van de gemeente Eindhoven.

⁸ De talrijke zienswijzen kleuren de zorg over de navolgbaarheid van gemaakte en nog te maken afwegingen met voorbeelden in. Ze schetsen de doorgemaakte ontwikkelingen in de discussie over het verbeteren van de bereikbaarheid in het studiegebied, onder verwijzing naar de wisselende kaders die daarbij zijn gehanteerd en stellen concrete vragen over gehanteerde criteria. Voorbeelden zijn de zienswijze van de Brabantse Milieufederatie (deel 3 bijlagen 1 en 7), van de Bewoners van de Stad van Gerwen en de zienswijzen 3511971, 3512829, 3512890 en 3512951. Zoals in eerdere adviezen al is aangegeven, is de Commissie van oordeel dat de zorg over het proces mede voortkomt uit het feit dat met betrokken partijen wordt gesproken over de (oplossingen voor) knelpunten en over de (inventarisatie van) mogelijke gevolgen, zonder dat de eisen die aan het eindresultaat worden gesteld, helder zijn.

de NRD per deelgebied is verzameld, is uitgebreid, gestructureerd, inzichtelijk en met behulp van functioneel kaartmateriaal gepresenteerd. De NRD maakt per deelgebied duidelijk op welke punten alternatieven zich van elkaar onderscheiden. De vraag die de Commissie zich dan ook voor dit nieuwe advies heeft gesteld, is of het beoordelingskader doelmatig is. Daarmee wordt bedoeld dat het kader zich moet richten op de zaken die er in deze fase nog toe doen, en dat het ook geschikt moet zijn voor het beschrijven van te beoordelen aspecten.

3. Doelen en beoordelingscriteria

De NRD benoemt de volgende projectdoelen:

- verbetering van de bereikbaarheid van de voornaamste clusters van bedrijvigheid in de Brainportregio;⁹
- vermindering van het verkeer in het Rijk van Dommel en Aa;¹⁰
- vermindering van het verkeer door bewoond gebied;¹¹
- vergroting van de robuustheid van het wegennet.¹²

De Commissie heeft in haar eerdere adviezen aangegeven dat het project is samengesteld uit van elkaar onafhankelijke en zeer heterogene problemen, die specifieke oplossingen vragen en waarvoor dus ook specifieke doelen dienen te worden geformuleerd. Voor zover doelen voor de onderdelen van het tracé zijn geformuleerd, zijn ze niet gestructureerd behandeld en afgewogen. De Commissie adviseert om dat alsnog te doen. Dit kan consequenties hebben voor de keuze en formulering van toetsingscriteria.

De criteria die voor het beoordelen van het doelbereik zullen worden gehanteerd, zijn opgesomd in hoofdstuk 6 van de NRD (tabel 12) onder de thema's bereikbaarheid en verkeersdruk. Sommige ervan, zoals de verkeersintensiteiten op bepaalde wegen en de I/C-verhouding, zijn gelijk aan de criteria die eerder zijn gebruikt. Andere, zoals de verkeersshinder in de aanlegfase en de beïnvloeding van verbindingen voor langzaam verkeer, zijn nieuw. Omdat de doelen op het niveau van de totale NOC niet gelijk zijn aan de doelen op het niveau van de onderdelen van het tracé, kan het voorgestelde toetsingskader niet uniform op beide niveaus worden toegepast. Sommige criteria, zoals bijvoorbeeld bereikbaarheid voor scheepvaart en ontlasting van het verkeer in Eindhoven oost, Helmond of Veghel, zijn alleen relevant op het niveau van het desbetreffende tracéonderdeel. Toetsen of de volledige NOC voldoet aan deze criteria heeft dan ook weinig meerwaarde. Ook de ontsluiting van werkgebieden (eerste doelstelling) is moeilijk op het niveau van de NOC te toetsen omdat het gaat om specifieke toegangen tot bedrijventerreinen die deels binnen het zoekgebied van het NOC-tracé zijn gelegen, maar ook deels erbuiten.

⁹ Med-tech (Philips-medtech), High-tech (High-tech campus/ASML), Automotive (Automotive campus/TNO) en Agro-food (Oost Brabant, Bavaria, Veghel). Zie voor kanttekeningen bij de relatie tussen deze activiteiten en het voornemen bijvoorbeeld zienswijze 3511996.

¹⁰ Zoals A/N270, N614, N615.

¹¹ Onder andere in Eindhoven-Oost en in het centrum van Helmond en in Veghel.

¹² Het wegennet is robuust als het incidentbestendig en toekomstbestendig is. Dat wil zeggen dat het een alternatief biedt bij calamiteiten op de route A2-A67 en dat het, binnen bepaalde grenzen, het verkeer in de toekomst kan opvangen.

De Commissie adviseert dan ook om eerst voor de twee niveaus (volledige NOC en onderdelen van het tracé) de toetsingscriteria concreet uit te werken. In hoofdstuk 6 van dit advies heeft de Commissie aangegeven welke criteria uit tabel 12 van de NRD naar haar oordeel zinvol zijn op elk van beide niveaus, waarbij ook de definitie van een aantal toetsingscriteria enigszins is aangepast.

Geen van de nieuwe criteria in tabel 12 is concreet uitgewerkt en voorzien van een scoringstabel met klassengrenzen. Voorbeelden zijn de criteria 'robuustheid van het wegennet rondom Eindhoven bij calamiteiten,' dat nu kwantitatief zal worden uitgewerkt, en 'bereikbaarheid voor de scheepvaart'. De Commissie vindt het belangrijk dat hiervoor herkenbare doelen worden gesteld die vervolgens worden beoordeeld.

De NRD heeft laten zien dat de alternatieven per onderdeel van het tracé niet of slechts beperkt van elkaar verschillen voor wat betreft de verkeersafwikkeling op het niveau van de gehele NOC. Zo is het bijvoorbeeld niet zinvol om de verschillen in verkeersafwikkeling op het niveau van de gehele NOC te onderzoeken voor de twee onderzoeksalternatieven die op basis van de NRD voor de omleiding Dierdonk zijn geselecteerd. De Commissie adviseert om in het verdere onderzoek alle aandacht te richten op die aspecten waarin de resterende alternatieven zich van elkaar onderscheiden. Verschillen in verkeersafwikkeling moeten zich in het geval van het voorbeeld voor de omleiding Dierdonk richten op knelpunten ter plaatse.

De waarderingen voor de onderdelen van het tracé kunnen niet zonder meer worden opgeteld tot een totaal voor het project omdat de plussen en minnen per wegvak in de NRD op een relatieve schaal zijn weergegeven, wat betekent dat de resultaten per wegvak niet onderling vergelijkbaar zijn. Bij het opmaken van de winst- en verliesrekening van het volledige project dient dus eerst te worden aangegeven in hoeverre wegvakalternatieven systemen of structuren¹³ beïnvloeden. Is dat het geval dan is er sprake van een zwaarder belang en derhalve van een grotere doorwerking van plussen en minnen.¹⁴ De Commissie adviseert om bij het opmaken van die rekening onderscheid te maken tussen onderdelen van het tracé die een oplossing vormen voor actuele problemen en onderdelen die problemen voorkomen die zich wellicht in de toekomst zullen voordoen.

4. Voorgenomen activiteit en alternatieven

In haar advies van 7 oktober 2013 heeft de Commissie geconstateerd dat in de loop van de tijd extra randvoorwaarden voor het project zijn geformuleerd, dat in te zetten middelen zijn bijgesteld en dat nieuwe oplossingen zijn opgevoerd, zonder dat duidelijk werd hoe de nieuwe grenzen van het kader waren vastgesteld. Verder heeft ze geconstateerd dat nieuwe verkeersprognoses hebben geleid tot een andere inschatting van te verwachten ontwikkelingen:

¹³ Waarbij zowel de waarden als de doelen die daarvoor gelden, dienen te worden meegewogen.

¹⁴ Voorbeeld: het effect van het voornemen op één zelfde natuurdoelstelling in twee Natura 2000-gebieden kan relatief (bijv. % van het areaal dat verdwijnt) en/of absoluut (bijv. oppervlakte areaal dat verdwijnt) gelijk zijn, maar als de relatieve bijdrage van beide gebieden aan het landelijke doel verschilt, moet dat verschil worden meegewogen. Ook compensatie van EHS, binnen of buiten vastgestelde EHS dient anders te worden gewogen (zienswijze gemeente Helmond).

een meer omvattend verkeersprobleem zou zich ongeveer tien jaar later voordoen dan eerst werd aangenomen. De Commissie heeft daarom de vraag opgeworpen wat dit betekent voor het project (nut en noodzaak) en voor de beschouwde oplossingen (alternatieven). Ze is van oordeel dat het project-MER zich niet alleen moet richten op de alternatieven die nu nog in de NRD zijn benoemd.

In hoofdstuk 3 van dit advies is al geconstateerd dat het project een som is van lokale knelpunten en van actuele en toekomstige¹⁵ problemen. De Commissie beveelt daarom aan om te zoeken naar een alternatief dat in de eerste plaats zoveel mogelijk actuele locatiespecifieke knelpunten oplost,¹⁶ waar mogelijk met gebruikmaking van het bestaande tracé, en na te gaan in welke mate het bijdraagt aan het voorkomen van toekomstige problemen. Onderzoek van faseringsalternatieven, waarbij bijvoorbeeld een nieuwe oost-westverbinding nog niet wordt aangelegd,¹⁷ ligt daarbij in de rede.

Concreet betekent dit dat de noord-zuidverbinding kan worden opgebouwd uit de beste keuze voor de onderscheiden wegvakken. De oost-westverbinding ziet de Commissie als een structuur die in haar geheel aan de bestaande verkeersstructuur wordt toegevoegd en die, zo laat de NRD zien, een diversiteit aan negatieve milieueffecten en een groot verlies aan waarden met zich meebrengt. Dit betekent dat de toegevoegde waarde in termen van doelbereik en milieueffecten van een oost-westverbinding afzonderlijk zichtbaar moeten worden gemaakt.

De zienswijzen signaleren een aantal lokale knelpunten, mogelijke conflicten en inrichtingsalternatieven die in de verdere uitwerking aandacht vragen.¹⁸ Dat dient minimaal te gebeuren in de vorm van een meer uitgewerkte verantwoording van de oplossing(en) die nu nog aan de orde is (zijn).

Tenslotte dient het project-MER zich te richten op het onderzoek en de selectie van maatregelen om ongewenste effecten van het project zoveel mogelijk in te perken,¹⁹ zoals ook is aangegeven in paragraaf 6.4 van de NRD.

¹⁵ Problemen die zich niet eerder dan over 10 tot 15 jaar voordoen.

¹⁶ Voorbeeld: de N279 ter hoogte van Veghel.

¹⁷ Ook een groot aantal insprekers dringt aan op een dergelijke afweging (zoals de gemeenten Nuenen en Eindhoven, GroenLinks Nuenen, 3511996 en 3512820).

¹⁸ Ze behandelen bijvoorbeeld voorstellen voor de aansluiting op de A50 (Stichting Dorpsraad Eerde, 3509881 en 3514670), het knooppunt Ekkersrijt (zoals de gemeente Eindhoven), de inpassing van de weg door het Dommeldal (Dorpsraad Nederwetten), de wegenstructuur in en rond Helmond (gemeente Helmond) en het behoud of de verbetering van fietspaden (3517666) en wegen voor het landbouwverkeer (zienswijzen Dorpsraad Boerdonk, ZLTO Gemert-Bakel, ZLTO Dommeldal e.a.).

¹⁹ Insprekers verwijzen daarbij naar specifieke aandachtspunten en/of mogelijke oplossingen (zoals GroenLinks Nuenen en Stichting Brouwberg).

5. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

Algemeen

Voor de toetsing van de milieugevolgen geldt hetzelfde als voor de toetsing van het doelbereik (zie hoofdstuk 3 van dit advies), namelijk:

- dat bij onderzoeken voor deelgebieden de focus moet liggen op aspecten waarin alternatieven zich van elkaar onderscheiden en op aspecten waar maatregelen het verschil kunnen maken. De NRD geeft duidelijk aan welke dat zijn;
- dat duidelijk moet zijn hoe effecten concreet worden gewaardeerd;
- dat de criteria voor het lokale niveau anders (kunnen) zijn dan die voor het projectniveau.

Veel zienswijzen benoemen specifieke knelpunten of waarden die niet of onvoldoende worden behandeld of die onjuist zouden zijn beoordeeld.²⁰ Deze vragen in de verdere uitwerking aandacht, minimaal in de vorm van een meer uitgewerkte verantwoording en zo mogelijk met een onderbouwende kwantificering.

Woon- en leefmilieu

De NRD laat zien dat de geluidbelasting als gevolg van het voornemen veelal toeneemt. Van de 7 deelgebieden scoort er één positief (AB), maar alle andere neutraal of negatief. Voor externe veiligheid scoren alle deelgebieden neutraal of negatief. Ook de luchtkwaliteit verbetert niet bij realisatie van het voornemen. Realisatie van de alternatieven in hun huidige vorm zal dus leiden tot een afname van de leefbaarheid. Dat is moeilijk te verenigen met de derde projectdoelstelling, namelijk het verminderen van het verkeer door bewoond gebied en daarmee het verbeteren van de leefbaarheid. Een dergelijke bevinding dient leidend te zijn bij het selecteren en uitwerken van effectbeperkende maatregelen.

Gezondheid

De Commissie heeft eerder aangegeven dat de uitgevoerde GES weinig toevoegt aan het reguliere lucht- en geluidonderzoek. Doordat in de GES-methodiek de mate van milieubelasting in klassen wordt ingedeeld kunnen de verschillen tussen alternatieven ten onrechte wegvallen (als ze in dezelfde klasse zitten) of juist onevenredig vergroot worden (als ze rond een klassengrens zitten). Ook zijn de gezondheidseffecten vanuit verschillende milieuaspecten niet optelbaar in een GES-score, waardoor het in veel gevallen moeilijk of onmogelijk is het meest gezonde alternatief te bepalen.²¹ Tenslotte ontstaat door een analyse van de onderscheiden

²⁰ Voorbeelden BMF Deel 3, effectbeoordeling cultuurhistorie, natuur en landschap, de bijlage bij de zienswijze van de gemeente Eindhoven (bijv. bodem en cultuurhistorie) en 3512978.

²¹ Met DALY's (Disability Adjusted Life Years), een maat voor 'verloren gezonde levensjaren', is dat wel mogelijk. Mocht voor de verdere afweging opnieuw een MKBA worden opgesteld, dan biedt het gebruik van DALY's de mogelijkheid om de MKBA op het onderdeel gezondheidseffecten te verbeteren. In de OEI-leidraad is recent een methode opgenomen

deelaspecten (luchtkwaliteit, geluid, etc...) én een GES een dubbeltelling in de beoordeling. De Commissie adviseert daarom nogmaals om per alternatief blootstellingen te berekenen en te vertalen naar (verschuivingen in) blootstelling en gezondheidseffecten.²² Een dergelijke vertaling levert kwalitatief betere en beter te interpreteren informatie op dan een GES.

Bij geluid hebben niet-akoestische factoren (zoals verwachtingen voor de toekomst en houding tegenover de bron) grote invloed. De Commissie adviseert om de belangrijkste factoren te bepalen met een eigen kwalitatieve inschatting of met een belevingsonderzoek onder omwonenden.

Natuur en hydrologie

Twee van de kanttekeningen die de Commissie in haar advies van 7 oktober plaatste bij het concept van de NRD vragen nog aandacht in het project-MER. Het gaat om de beoordeling van de gevolgen van het voornemen voor de belasting van stikstofgevoelige natuurgebieden met NO_x en om effecten op de waterhuishouding en daarmee op de grondwaterafhankelijke natuur. De zienswijze van Waterschap Aa en Maas refereert aan deze kanttekening. Boven-dien vraagt het waterschap om in de effectbeschrijving bijzondere aandacht te besteden aan hydrologisch complexe en gevoelige gebieden/trajecten zoals Aarle-Rixtel (J), de Knoop Laarbeek (C) en de wijdere bogen rond Dierdonk (D3, D4 en D5) en aan de beschrijving van effecten op het oppervlaktewatersysteem. Het Waterschap geeft argumenten waarom bij de effectbeschrijving van beide aspecten een kwantitatieve benadering relevant en noodzakelijk is. Ook de zienswijze van Gemeente Eindhoven geeft aan dat de effecten op bodem en waterhuishouding en daarmee op de natuur, door de aanleg van een cunet niet neutraal kunnen zijn en complexer van aard zijn.

Cultuurhistorie en archeologie

Uit de NRD blijkt dat er mogelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn op de plaatsen waar bodemingrepen voorzien worden. Daarom dient in de volgende fase door gericht bureauonderzoek, waar nodig aangevuld met veldonderzoek, te worden vastgesteld of dit inderdaad zo is. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze verstoord worden door het voornemen. Een aantal zienswijzen signaleert omissies in gebruikte inventarisaties en dus de noodzaak om aanvullende beoordelingen uit te voeren.^{23, 24, 25}

om de gezondheidskosten en -baten van alternatieven te bepalen op basis van de berekende DALY's. DALY's zijn vooral goed bruikbaar voor relatieve vergelijking van gezondheidseffecten van alternatieven.

²² Tal van zienswijzen handelen over de mogelijke verslechtering van de geluid- en/of luchtkwaliteit, in algemene zin (3512649, Stichting Brouwberg, GroenLinks Nuenen en Brabantse Milieufederatie Deel 3 bijlage 5) of gericht op specifieke locaties (zoals gemeente Helmond, 3512820, 3512901 onder punten 28 en 29, Dorpsplatform Aarle-Rixtel onder punt 16 en 3514670). Deze zienswijzen benadrukken de noodzaak om in het project-MER de ruimtelijke (her-)verdeling van deze effecten en de invloed van maatregelen daarop inzichtelijk te beschrijven.

²³ Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen 'bureauonderzoek', 'inventariserend veldonderzoek karterende fase' en 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te worden doorlopen op plaatsen waar de resultaten van de NRD daartoe aanleiding toe geven.

²⁴ Zie hiervoor bijvoorbeeld de zienswijzen 3507512, 3512832 en die van de gemeente Eindhoven.

6. Uitsplitsing van voorgestelde criteria

In dit hoofdstuk is een voorstel opgenomen voor de uitsplitsing van de beoordelingscriteria die in de NRD zijn opgenomen voor het toetsen van de alternatieven op hun doelbereik en milieueffecten.

NIVEAU VAN DE NOC

Aspect	Toetsingscriteria
Verkeersintensiteiten HWN, OWN en NOC	Verkeersintensiteiten op relevante wegvakken ²⁶ voor de ochtend- en avondspits en het etmaal
Betrouwbaarheid reistijden op hoofdwegen	Verhouding reistijd binnen/buiten de spits voor specifiek te onderbouwen maatgevende situaties HWN en NOC
Betrouwbaarheid reistijden op onderliggend wegennet	Verhouding reistijd binnen/buiten de spits voor een specifiek te onderbouwen maatgevende situaties OWN
Robuustheid	Mate waarin het wegennet rondom Eindhoven bij calamiteiten reservecapaciteit heeft, in verhouding tot de benodigde capaciteit
Voertuigkilometers naar wegtype	Aantal voertuigkilometers verreden via resp. HWN, NOC en OWN
Verkeersaantrekkende werking	Toe- of afname doorgaand verkeer op de Noord-oostcorridor
Grondwaterstroming en systemen	Beïnvloeding grondwaterstroming op systeemniveau
Beschermingsgebieden	Beïnvloeding van waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden, natte natuurparels en attentiezones
Beschermde soorten	Beïnvloeding van populaties
Beschermde gebieden	Beïnvloeding van ecologische relaties op hoger schaalniveau, incl. stikstofdepositie en geluid
Landschapssystemen	Beïnvloeding landschapssystemen (inclusief openheid en geomorfologie)
Cultuurhistorisch waardevolle structuren/patronen	Beïnvloeding (zoals verlies en/of aantasting) cultuurhistorisch waardevolle structuren op hoger schaalniveau
Aardkundige waarden	Beïnvloeding van aardkundige waarden op hoger schaalniveau

²⁵ BMF vraagt nadere aandacht voor de bijzondere cultuurhistorische waarden rond het Wilhelminakanaal.

²⁶ BMF vraagt in deel 3 van haar zienswijze aandacht voor een heldere verantwoording en groepering van gekozen wegvakken (bijv. scheiding van verkeer op het onderliggende wegennet binnen en buiten de bebouwde kom).

Geluid ²⁷	Totaal aantal ernstig geluidgehinderden vanaf 38 dB Lden, aantal ernstig geluidgehinderden in de geluidklassen: 38-43, 43-48, 48-53, 53-58, 58-63, 63-68 en >68 dB en verschuivingen in blootstelling per dB (aantallen personen die 1 dB meer of minder ontvangen, 2 dB etc.).
Groepsrisico (GR)	Risico voorgenomen activiteit in relatie tot oriënterende waarde
Ontwikkelingsmogelijkheden stedelijk gebied	Beïnvloeding stedenbouwkundige ontwikkelingsmogelijkheden door vermindering verkeersbelasting op wegen door stedelijk gebied
Landbouwbedrijven	Beïnvloeding landbouwstructuur
Recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden	Beïnvloeding recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden (gebiedsimago Rijk van Dommel en Aa) ²⁸

NIVEAU VAN DE ONDERDELEN VAN HET TRACÉ

Aspect	Toetsingscriteria per wegvak
Intensiteit/Capaciteit-verhouding	I/C-verhouding
Verkeersdruk	Verkeersintensiteit op de betreffende wegvakken
Robuustheid	Reservecapaciteit van aansluitingen
Bereikbaarheid industrie- en bedrijventerreinen	Beïnvloeding bereikbaarheid BT Veghel (ABC), BZO (CDEF), Bavaria (GHIJC)
Verbindingen voor langzaam verkeer	Beïnvloeding verbindingen voor langzaam verkeer
Verbindingen voor scheepvaartverkeer	Bereikbaarheid voor scheepvaart ²⁹
Verkeershinder in aanlegfase	Verkeershinder
Verkeersveiligheid	Invloed op aantal verkeersslachtoffers
Ontlasting bewoond gebied	Mate van ontlasting verkeer in Veghel en Mariahout (ABC), Helmond Oost (CDEF), Eindhoven oost en Helmond West (GHIJC)
Ontlasting landelijk gebied	Mate van ontlasting verkeer Mariahout/Zijtaart (ABC), door dorpen (CDEF), A/N270, N614, N615 (GHIJC)
Verkeersaantrekkende werking	Toe- of afname doorgaand verkeer Veghel-Laarbeek (ABC), Laarbeek-Asten (CDEF), op de NOC (GHIJC)
Geomorfologische objecten	Beïnvloeding geomorfologische objecten
Bodemkwaliteit	Beïnvloeding milieuhygiënische bodemkwaliteit
Grondwaterstand	Beïnvloeding grondwaterstand
Grondwaterstroming en systemen	Beïnvloeding grondwaterstroming
Grondwaterkwaliteit	Beïnvloeding grondwaterkwaliteit

²⁷ Voor kanttekeningen bij de doorvertaling van de blootstelling aan geluid en luchtverontreiniging naar gezondheidseffecten zie paragraaf 5.3 van dit advies.

²⁸ Zie hiervoor ook zienswijze 3511996 die op meerder aspecten van recreatie wijst.

²⁹ Zie hiervoor de zienswijze van Rijkswaterstaat Zuid-Nederland.

Beschermingsgebieden	Beïnvloeding van waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden Beïnvloeding van natte natuurparels Beïnvloeding van overige (potentiële) natuur binnen de EHS en attentiezones
Oppervlaktewaterstelsel	Beïnvloeding oppervlaktewaterstelsel
Oppervlaktewaterkwaliteit	Beïnvloeding oppervlaktewaterkwaliteit
Waterberging en inundatiegebieden	Beïnvloeding waterbergingsgebieden Beïnvloeding inundatiegebied
Beschermde soorten	Beïnvloeding beschermde soorten (ruimtebeslag, verstoring, versnippering)
Beschermde gebieden	Beïnvloeding van beschermde gebieden en ecologische relaties, incl. stikstofdepositie en geluid (zowel actuele als potentiële waarden)
Landschapstypen	Beïnvloeding landschapstypen
Landschapselementen en/of – eenheden	Beïnvloeding en/of doorsnijding bijzondere landschapselementen en/of eenheden
Openheid en schaal	Beïnvloeding openheid en schaal van het landschap, zichtlijnen en beeldragers
Cultuurhistorisch waardevolle structuren/patronen	Beïnvloeding (zoals verlies en/of aantasting) cultuurhistorisch waardevolle structuren/patronen
Cultuurhistorisch waardevolle elementen	Beïnvloeding (zoals verlies en/of aantasting) cultuurhistorisch waardevolle elementen
Archeologische waarden	Beïnvloeding archeologische waarden
Aardkundige waarden	Beïnvloeding van aardkundige waarden
Geluid	Totaal aantal ernstig geluidgehinderden vanaf 38 dB Lden en aantal ernstig geluidgehinderden in de geluidklassen: 38–43, 43–48, 48–53, 53–58, 58–63, 64–68 en >68 dB en verschuivingen in blootstelling per dB (aantallen personen die 1 dB meer of minder ontvangen, 2 dB etc.).
Trilling	Trillinghinder
NO ₂ ²⁷	Verschuivingen in blootstelling per µg/m ³ (aantallen personen die 1 µg/m ³ meer of minder ontvangen, 2 µg/m ³ etc.).
Fijn stof (PM ₁₀ en PM _{2,5}) ²⁷	Verschuivingen in blootstelling per µg/m ³ *aantallen personen die 1 µg/m ³ meer of minder ontvangen, 2 µg/m ³ etc.)
Plaatsgebonden risico (PR)	Kwetsbare objecten binnen de contour 10 ⁻⁶ per jaar
Groepsrisico (GR)	Risico wegvak in relatie tot oriënterende waarde ³⁰
Visueel	Visuele hinder
Gedwongen vertrek	Aantal malen gedwongen vertrek uit woningen en/of bedrijven

³⁰ De gemeente Eindhoven vraagt om goed aan te geven op welke (nieuwe) wegvakken het GR beneden 10% van de oriënterende waarde zal blijven.

Bereikbaarheid omgeving	Barrièrewerking
Ontwikkelingsmogelijkheden omgeving	Beïnvloeding ontwikkelingsmogelijkheden
Sociale integratie	Beïnvloeding sociale relaties
Sociale veiligheid	Beïnvloeding sociale veiligheid, met name relevant bij fiets- en voetgangerstunnels
Landbouwgrond	Ruimtebeslag oppervlakte landbouwgrond
Doorsnijding	Doorsnijding en bereikbaarheid van landbouwpercelen
Recreatieve voorzieningen	Doorsnijding recreatieve routes, voorzieningen en gebieden

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant

Besluit: vaststellen van een provinciaal inpassingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: C1.2, C1.3

Activiteit: vastleggen van het tracé voor het aanleggen en opwaarderen van een (auto)weg

Procedurele gegevens:

brief naar aanleiding van afwegingskader Noordoostcorridor: 4 juli 2012

brief bij conceptstukken reikwijdte en detailniveau: 7 oktober 2013

aankondiging start procedure in het Eindhovens Dagblad en het Brabants Dagblad van:
30 oktober 2013

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 4 november tot en met
16 december 2013

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 4 november 2013

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 13 februari 2014

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dhr. ing E.H.A. de Beer

dhr. dr. F.H. Everts

dhr. drs. R.J. van Kerkhoff

dhr. dr. J. Lembrechts (secretaris)

dhr. ir. J. Termorshuizen

dhr. dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

dhr. dr. F. Woudenberg

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie heeft de hierna genoemde informatie van het bevoegde gezag ontvangen. Deze informatie vormt het uitgangspunt van haar advies.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Noordoostcorridor, Arcadis, oktober 2013

De Commissie heeft kennis genomen van circa 1.600 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 13 januari 2014 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Noordoostcorridor

ISBN: 978-90-421-3884-1



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl



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,
Paulus 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 33750-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 getemporiseerd - 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 33750-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. Genoomde leden zullen de voorwaarden in de motie nadrukkelijk als toetssteen gebruiken bij eventuele nieuwe voorstellen en de rijksbijdrage aan deze voorstellen. Genoomde 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

informereren 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 33750-A, nr. 36) over de uitvoering van de motie van de Leden Dik-Faber en Van Veldhoven (Kamerstuk 33750-A, nr. 36) over de Ruit Eindhoven en de reactie van mij op deze motie (Kamerstuk 33750-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 33750 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 (Tracewet, 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.