

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009

Nr. 77

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 december 2008

Hierbij voldoe ik aan de volgende toezeggingen die ik gedaan heb tijdens het AO:

- strategie verkeersveiligheid van 25 juni jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 119), waarbij ik heb toegezegd schriftelijk terug te komen op het onderscheid tussen metalen en betonnen geleiderails en een bepaald type superrail;
- strategie verkeersveiligheid van 23 september jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 123), waarbij ik heb toegezegd schriftelijk terug te komen op snelheidswisselingen op de snelwegen;
- over PMR van 6 november jl. (Kamerstuk 24 691, nr. 98) heb ik toegezegd een overzicht/planning te verschaffen van alle vastgestelde infrastructuurprojecten rond Rotterdam en de mogelijke projecten als gevolg van de MIRT-verkenning «Regio Rotterdam en Haven: duurzaam bereikbaar» voor het debat over het MIRT-projectenboek 2009.

Tijdens het AO strategie verkeersveiligheid van 25 juni jl. heb ik toegezegd schriftelijk terug te komen op het onderscheid tussen metalen en betonnen geleiderails:

Om obstakels in berm van rijkswegen af te schermen en tegemoetkomende verkeersstromen te scheiden staan Rijkswaterstaat grofweg twee systemen ter beschikking. De stalen geleiderails en de betonnen barrier. Beide systemen zijn op basis van de Europese norm EN1317 getest. Full-scale tests met een personenwagen en een 13-tons bus zijn met een positief resultaat uitgevoerd. Hiermee is het H2 prestatieniveau, dat Rijkswaterstaat aan deze afschermingsvoorzieningen stelt, aangetoond.

Door de vervorming van de stalen geleiderails die optreedt bij aanrijding wordt energie geabsorbeerd. De betonnen barrier kent een goede werking vanwege de vorm die het heeft, het zogenaamde STEP-profiel. De stalen geleiderails gebruikt meer ruimte in het dwarsprofiel.

Tijdens het bovengenoemde AO zijn eveneens vragen gesteld over een bepaald type superrail.

De Super-Rail is een merknaam van een stalen geleiderailtype. Deze geleiderail is ook conform de Europese norm EN1317 getest met een positief resultaat op het H2-prestatieniveau. Een variant van de Super-Rail is ook full-scale getest met een 38-tons vrachtwagen. Met het positieve resultaat van deze test is het hoger kerend prestatieniveau H4b aangetoond. Bij het project A15 Maasvlakte-Vaanplein zal een pilot plaatsvinden om de effectiviteit van een H4b-kering op kunstwerken in knooppunten na te gaan. In Nederland gelden overigens voor alle situaties langs rijks-autosnelwegen onverkort de vigerende richtlijnen «Veilige Inrichting van Bermen» uit 1999.

Tijdens het AO strategie verkeersveiligheid van 23 september jl. heb ik toegezegd schriftelijk terug te komen op snelheidswisselingen op de snelwegen: In mijn brief aan de Tweede Kamer van 23 juni 2008 (Kamerstuk 31 200 XII/31 200 A, nr. 87) heb ik onder meer aangegeven dat uitgangspunt van het snelhedenbeleid een maximumsnelheid van 120 km/u is. De autosnelwegen in Nederland worden in beginsel hierop ingericht. Op het merendeel van de autosnelwegen (ca. 82%) geldt deze maximumsnelheid dan ook. In het verleden is uit oogpunt van milieu en verkeersveiligheid op een aantal wegvakken, voornamelijk in de Randstad, de maximumsnelheid op 100 km/u gesteld. Daarnaast bestaan er momenteel vijf 80 km zones welke ingesteld zijn om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren.

In het rapport «Snelheid en snelheidsbeheersing» (2007) stelt de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) dat een «geloofwaardige limiet» past bij het wegbeeld. Gezien de autosnelweg moet de maximumsnelheid met andere woorden logisch op de weggebruiker overkomen. Ik kan mij voorstellen dat dat niet overal het geval is. Maar, vanwege milieu en verkeersveiligheid kan dat op dit moment ook niet overal. Wellicht kunnen dynamische maximumsnelheden daar verandering in brengen.

In de bovengenoemde brief heb ik eveneens aangegeven dat binnenkort een aantal experimenten met dynamische maximumsnelheden start. Daarbij wordt onder meer onderzocht of een dynamische maximumsnelheid beter aansluit bij de beleving van de weggebruiker.

Een belangrijk onderdeel van de experimenten met dynamische maximumsnelheden is daarnaast de communicatie hierover naar de weggebruiker toe, met name de motivering voor een bepaalde maximumsnelheid. Bij de experimenten worden weggebruikers ter plaatse geattendeerd op aangepaste maximumsnelheden. Dit gebeurt door aanduidingen op de borden boven de weg of door wisselborden direct naast de weg. De borden boven de weg geven met een pictogram de reden aan voor de snelheidsaanpassing. De trajecten zelf worden gemarkeerd met borden in de berm die aangeven dat er op het traject sprake is van een dynamische maximumsnelheid.

Voorts moet er incidenteel van de geldende maximumsnelheid afgeweken worden. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn bij wegwerkzaamheden, een file of na een ongeluk. Een goede informatievoorziening voor de weggebruiker hierover vind ik belangrijk. Daarom zal ik de mogelijkheden bezien om de communicatie hierover te verbeteren.

Tijdens het AO over PMR van 6 november jl. heb ik toegezegd een overzicht/planning te verschaffen van alle vastgestelde infrastructuurprojecten rond Rotterdam en de mogelijke projecten als gevolg van de

MIRT-verkenning «Regio Rotterdam en Haven: duurzaam bereikbaar» voor het debat over het MIRT-projectenboek 2009:

Wegen

In het MIRT-projectenboek vindt u de infrastructuurprojecten in de plan-uitwerkingsfase in de Rotterdamse regio. Dit zijn respectievelijk:

- De A4 Delft–Schiedam (oplevering 2015);
- De A15 Maasvlakte–Vaanplein (oplevering 2015);
- De A13/A16 (oplevering 2020).

Deze projecten zijn tevens opgenomen in het programma Randstad Urgent.

Daarnaast is de verkenning «Regio Rotterdam en Haven: duurzaam bereikbaar» afgelopen zomer van start gegaan. Deze verkenning is opgenomen in Randstad Urgent. Het doel van deze MIRT-verkenning is om te komen tot:

- Een gedragen beeld van het probleem en de oplossingsrichtingen met multimodaliteit, integraliteit en duurzaamheid als uitgangspunt;
- Een helder beeld van de kosten en de (maatschappelijke) baten van de oplossingen, zicht op financiering van de maatregelen en de (publieke) ambities en mogelijkheden van PPS;
- Een beeld van de belangrijkste milieueffecten (strategische milieu beoordeling);
- De voorbereiding van een aansluitend planstudie- en besluitvormings-traject op basis van «samen slagvaardig kiezen».

De MIRT-verkenning moet leiden tot een bestuurlijke voorkeur en een helder beeld over het vervolgproces inclusief gezamenlijke financiering. De bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Nota Mobiliteit moeten worden gehaald en een duurzame bereikbaarheid van het stedelijk gebied en de Rotterdamse haven moet op lange(re) termijn worden gegarandeerd.

Gezien de fase waarin de Verkenning zich bevindt (de gezamenlijk probleemverkenning) zijn op dit moment nog geen concrete projecten te benoemen. De mogelijke projecten die in de verkenning worden onderzocht op wenselijkheid en/of haalbaarheid. Het zijn:

- De A4-zuid;
- Een extra (westelijke) ontsluiting van de haven;
- De problematiek van de A20;
- Binnenstedelijke wegenprojecten in Rotterdam;
- De realisatie van nieuwe regionale openbaar vervoerverbindingen.

Op basis van de verkenningen en bestuurlijke overleggen zal er een bestuurlijke voorkeur worden uitgesproken, waarna vervolgstappen gemaakt zullen worden.

Spoor

Naast projecten op het gebied van (hoofd-)wegen spelen ook de volgende spoorprojecten een rol:

- Corridor Rotterdam–Genua (afronding 2012);
- Goederenroute Rotterdam–Noord-Nederland (afronding 2013).
- Verkenning spooransluitingen Tweede Maasvlakte.

Binnenvaart

In het MIRT zijn de volgende vaarwegprojecten opgenomen die van belang zijn voor de achterlandverbindingen van de Rotterdamse haven:

Waal/Rijn

- Planstudie Verkeerssituatie Hollandsch Diep-Dortsche Kil. Project wordt opgeleverd in 2012;
- Nieuwe Botlekbrug. Het A15-project waar deze brug deel van uitmaakt wordt opgeleverd in 2015;
- Baggeren en planstudie Waal: de Waal is reeds verdiept en op orde.

Amsterdam-Rijnkanaal

- Renovatie sluizen en achterstallig onderhoud. Project wordt opgeleverd in 2010;
- Planstudie 3e kolk Beatrixsluis. Project wordt opgeleverd in 2015.

Rijn-Scheldeverbinding

- Renovatie Volkeraksluizen en baggeren vaarweg. Project wordt opgeleverd in 2010
- Kanaal Gent–Terneuzen. Project wordt opgeleverd in 2010;
- Uitbreiding van de sluiscapaciteit van de Volkeraksluizen en Kreekraksluizen wordt in overleg met Vlaanderen gezien.

Hiermee hoop ik voldaan te hebben aan de verschillende toezeggingen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings