

Statenfractie PVV  
T.a.v. de heer W.J. Bakker en de heer H.F. van den Berg  
Postbus 90151  
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

Brabantlaan 1  
Postbus 90151  
5200 MC 's-Hertogenbosch  
Telefoon (073) 681 28 12  
Fax (073) 614 11 15  
[info@brabant.nl](mailto:info@brabant.nl)  
[www.brabant.nl](http://www.brabant.nl)  
IBAN NL86INGB0674560043



**Onderwerp**

beantwoording Statenvragen tweet gedeputeerde Van der Maat

**Datum**

23 februari 2016

**Ons kenmerk**

C2184584/3925220

**Uw kenmerk**

-

**Contactpersoon**

R.A.M. (Ron) Nohlmans

**Telefoon**

(06) 12 99 62 26

**Email**

[rnohlmans@brabant.nl](mailto:rnohlmans@brabant.nl)

**Bijlage(n)**

-

Geachte heer Bakker, geachte heer Van den Berg,

Bij brief van 28 januari 2016, ingekomen op 28 januari 2016, heeft u namens de PVV fractie schriftelijke vragen gesteld.

Wij beantwoorden deze vragen als volgt.

1. *Deelt het college de mening van gedeputeerde Van der Maat dat er een HSL-verbinding van € 10 miljard moet komen tussen Eindhoven en Düsseldorf? Zo ja, waarom?*

Antwoord: De re-tweet van gedeputeerde Van der Maat van het artikel van het Eindhovens Dagblad appelleert aan de in het artikel benoemde ambitie van onder andere de gemeente Eindhoven om in 2020 een snelle intercity Eindhoven - Venlo - Mönchengladbach - Düsseldorf te laten rijden. Die ambitie steunen wij. Een HSL-verbinding is op dit moment niet aan de orde.

2. *Hoeveel sneller is een passagier met de HSL van Eindhoven naar Düsseldorf dan met de voorgestelde Intercityverbinding en waarom is dit verschil volgens u een dergelijke investering waard?*

Antwoord: Op deze afstand zou een HSL ongeveer twee keer zo snel zijn als een conventionele intercity. Een investering voor de realisatie van een HSL-verbinding is echter niet aan de orde.

3. *Zou er bij de aanleg van een HSL een volledig nieuw spoor dwars door Eindhoven en Helmond aangelegd moeten worden, gezien de drukte met de huidige passagiers- en goederentreinen? Zo ja, is het beetje tijdwinst een jarenlange, grootschalige puinhoop in genoemde steden (en andere steden en dorpen) waard?*

Antwoord: Aanleg van een HSL is niet aan de orde. Daar waar tot nu toe HSL-spoor is aangelegd, is dat slechts buiten de steden gedaan. Binnen de steden wordt veelal gebruik gemaakt van bestaand spoor en bestaande stations, zoals

bij de HSL tussen Amsterdam en Rotterdam.

4. *Voor minder dan 10 miljard euro kunnen ook de volgende Rijksinfraprojecten worden uitgevoerd (met zeer grove kosteninschatting op basis van sobere, maar effectieve uitvoering vanuit vergelijking met andere, gerealiseerde projecten in Nederland):*

**Datum**

23 februari 2016

**Ons kenmerk**

C2184584/3925220

### **Knelpunt nr. 1: A58 / A4 Bergen-op-Zoom - Eindhoven**

*Het huidige kabinet heeft op de A58 de geplande verbredingen tussen KNP Galder en KNP St. Annabosch (onder Breda, tussen A16 en A27) en tussen KNP De Baars en KNP Batadorp (Tilburg - Eindhoven) enkele jaren naar achteren geschoven. Inmiddels is het weer iets naar voren geschoven..*

*Advies PVV NB: spoedaanpak verbreding en ook direct het stuk tussen Tilburg en Breda meenemen. Dit stuk is nu al een fuik met dagelijkse congestie en is zonder aanpassing aan kunstwerken eenvoudig te verbreden naar 2x 3. Daarnaast moet ook de rest van de A58 (+A4 bij Bergen op Zoom) aangepakt worden, (eventueel zijn spitsstroken op de trajecten Breda-West - Bergen op Zoom - KNP Markiezaat te overwegen uit kostenoogpunt) Grove kostenindicatie: Eindhoven - Breda volledig ca. 450 mln (wordt uitgevoerd), volledig o.b.v. spitsstroken overige trajecten nog eens + 100 - 200 mln. in sobere uitvoering*

### **Knelpunt nr. 2: A67 Eersel - Zaarderheiken**

*Levensgevaarlijke weg door enorm aandeel vrachtverkeer en erg korte invoegstroken. Capaciteit over het algemeen nog voldoende (m.u.v. Geldrop-Leenderheide), maar loopt snel vol. Zal nog verder toenemen omdat we in Ruil voor het verzuipen van de Hedwigepolder de Haven van Antwerpen beter bereikbaar hebben gemaakt. Ook de aantakking van de nieuwe N69 bij Veldhoven zorgt voor de noodzaak tot verbreding.*

*Advies PVV NB: Eerste urgentie is het eerder wegbezuinigde stukje tussen Leenderheide en Geldrop, dit moet per direct (wordt uitgevoerd). Op korte termijn moet de hele A67 verbreed worden om alle vrachtwagenchauffeurs ruim baan te bieden om spullen van Antwerpen naar het Ruhrgebied te brengen. Grove kostenindicatie ca. 250 - 500 miljoen*

### **Knelpunt nr. 3: Ruitstructuur Eindhoven**

*Missing link in de ruit Eindhoven is een verbinding tussen KNP Ekkersrijt en de N279. Vergenvorderd plan is nu afgeschoten bij de Provincie, maar kan direct weer opgepakt worden. Verbreding tussen Aarle-Rixtel en Veghel kan wat ons betreft beperkt worden tot 3-baansweg met*

wisselende inhaalstroken waar mogelijk en 2x1 waar verbreding duur en / of veel schade aan natuur en landschap aanricht. Een verbod voor doorgaand vrachtverkeer (uitgezonderd calamiteiten hoofdwegennet) is een goede optie om draagvlak te verkrijgen en oneigenlijk gebruik van deze provinciale weg (met Rijksbijdrage) te voorkomen.

Advies PVV NB: Aanleg Ruit met verbinding Ekkersrijt - N279 (MKBA tot +4, dus extreem goed). Geen lange omleiding bij Helmond-Dierdonk, hier kan gewoon 2x2 aangelegd worden op het huidige tracé.

Vanwege niet meewerken en intrekken budgetten/afspraken rode stadsbesturen Helmond en vuurrood Eindhoven kan een sobere uitvoering volstaan. Geluidsoverlast wordt voorkomen door een transitverbod voor vrachtverkeer (iets dat wij graag Brabantbreed willen uitwerken: de doorgaande vrachtstromen van de EU naar Rotterdam v.v. alleen via het hoofdwegennet).

Kostenindicatie: ca. 800 - 1.200 miljoen

**Datum**

23 februari 2016

**Ons kenmerk**

C2184584/3925220

#### **Knelpunt nr. 4: N65 Vught – Berkel-Enschot**

Wordt met een 100mln zwaar pakket halfslachtig aangepakt. Alleen bij Vught worden problemen op bizar slechte wijze verplaatst. Bij datzelfde Vught wordt bijna 500 mln uitgegeven aan een verdiepte spoorbak, terwijl een 200 mln goedkopere oplossing een evengroot oplossend vermogen in de problematiek biedt!) Zie ook:

<http://www.pvvnordbrabant.nl/index.php/nieuws/statenvragen/1131-persbericht-en-statenvragen-200-miljoen-van-spoorbak-vught-naar-snelweg-a65>

Advies PVV NB: Tunnelbak Vught veranderen in Maaiveld+ variant en met de 200 mln besparing de N65 volledig ongelijkvloers maken (geen snelweg, behoud van huidig karakteristieke beeld: dus vangrails langs de mooie bomen, kruispunten d.m.v. tunnelbakken onder de kruisende wegen of vv.) (extra kosten ca. 100 mln)

#### **Knelpunt nr. 5: A27 St. Annabosch - Rijnsweerd**

Wordt weliswaar enigszins aangepakt, maar bij Hooipolder wordt de zaak maar half opgelost

Advies PVV NB: volledige verknoping KNP Hooipolder, volledige verbreding tussen KNP Hooipolder en KNP Rijnsweerd, op langere termijn verbreding tot St. Annabosch. Kosten ca. 200 - 400 miljoen afhankelijk van projectlengte in Noord-Brabant

#### **Knelpunt nr. 6: A2 Leenderheide - Weert**

Regelmatig files tussen KNP Leenderheide en Budel

Advies PVV NB: Moet van KNP Leenderheide (Eindhoven-Zuid) tot Budel verbreed worden (Moet lukken voor ca. 50-150 mln, kunstwerken zijn

*reeds op niveau)*

***Knelpunt nr. 7: A59 Den Bosch - Oss Oost en A50 KNP  
Paalgraven - KNP Bankhoef***

*Paalgraven werd bij Oss-Oost aangepakt, maar capaciteit tussen Paalgraven en Bankhoef (Ravenstein - Nijmegen) schiet tekort sinds openstelling verbreding A50 bij Nijmegen. Ook op het traject tussen Den Bosch en Oss loopt het verkeer steeds vaker vast  
Advies PVV NB: Spitsstroken tussen KNP Hintham en KNP Paalgraven (afrit Oss-Oost) en spitsstroken tussen KNP Paalgraven en KNP Bankhoef (resp. ca. 20-50 en ca. 20 - 40 mln grof geschat, geen aanpassing kunstwerken nodig), eventueel later 2x3 rijstroken*

***Knelpunt nr. 8: A2 Hintham – KNP Deil***

*Problematisch ritsen en een smalle Maasbrug, alsmede de invoeger bij Hedel zorgt voor lange files. Uitbouw naar 2x4 rijstroken is hier noodzakelijk, waarbij de Maasbrug verbreed moet worden. Grote schatting van de kosten op Brabants grondgebied: ca. 400 miljoen*

*Bovenstaande zaken kosten in totaal ongeveer 2 tot 4 miljard euro. Is het college het met de PVV eens dat de aanpak van bovenstaande knelpunten voorrang verdient boven een ruim 2 tot 5 keer duurdere HSL die "anderhalve passagier" per uur in sneltreinvaart naar Düsseldorf brengt? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord: De afweging om investeringen van een dergelijke omvang te doen is niet aan de orde en als die wel aan de orde zou zijn, dan zouden wij naast de door u genoemde knelpunten bijvoorbeeld ook wel de spoorlijn Breda-Utrecht willen overwegen, of de verbreding van de spoorbrug bij Ravenstein, of een station bij Eindhoven Airport.

Gedeputeerde Staten van Noord Brabant,

voorzitter,

secretaris,

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

mw. ir. A.M. Burger

**Datum**

23 februari 2016

**Ons kenmerk**

C2184584/3925220