

Vergaderjaar 2023–2024

36 410 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024

Nr. 57

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 14 mei 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief inzake het vervolg van de werkzaamheden aan het Julianakanaal (Kamerstuk 36 410 A, nr. 50), de brief inzake het rapport over de economische effecten van de tijdelijke stremming van het Julianakanaal (Kamerstuk 36 410 A, nr. 51) en de brief inzake de uitkomsten van het overleg over het Julianakanaal (Kamerstuk 36 410 A, nr. 53).

De vragen en opmerkingen zijn op 11 mei 2024 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 14 mei 2024 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

Inleiding

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de betreffende beleidsbrieven en willen de Minister enkele vragen voorleggen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier geen verdere vragen bij.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken behorend bij het schriftelijk overleg Vervolg werkzaamheden Juliana-kanaal en hebben hierover enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de NSC-fractie hebben twee weken geleden kennisgenomen van het voornemen van de Minister en Rijkswaterstaat om het Julianakanaal voor een aanzienlijk aantal maanden volledig te sluiten. Deze leden merken hierbij op verrast te zijn, gezien het feit dat de impactanalyse naar de mogelijke bedrijfsschade bij een volledige afsluiting van het kanaal op dat moment niet afgerond was. Inmiddels is deze impactanalyse aangeleverd en heeft de Kamer een verslag van een overleg met omgevingspartijen en schippersorganisaties gekregen. Met deze stand van zaken in het achterhoofd hebben deze leden enkele vragen die zij aan de Minister voor willen leggen.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de brieven en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie zien de versperring van het Julianakanaal als een zeer ingrijpende maatregel, met grote economische impact en gevolgen voor lokale ondernemers en de binnenvaart. Deze leden hebben over meerdere aspecten vragen.

De leden van de SGP-fractie maken zich grote zorgen over de aangekondigde, langdurige sluiting van het Julianakanaal voor de binnenvaart. Zij hebben nog enkele vragen.

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van de vragen en opmerkingen van de fracties. De stremming van het Julianakanaal is inderdaad een ingrijpende beslissing en de zorgen van alle betrokken partijen zijn dan ook zeer begrijpelijk. Los van de impact is er uit veiligheidsoogpunt echter helaas geen andere civieltechnische optie mogelijk. In het overleg met de omgevingspartijen van 28 maart 2024 is afgesproken om met elkaar om tafel te blijven gaan en de vervolgstappen zoveel mogelijk in gezamenlijkheid te nemen. Doel is hierbij om de impact van de stremming zo minimaal mogelijk te laten zijn, onder meer door de bevaarbaarheid van de omvaarroute zo optimaal mogelijk te maken. De gezamenlijke werkgroep is hiervoor reeds bij elkaar gekomen.

Oorzaak calamiteit en aansprakelijkheid

De leden van de VVD-fractie vragen om uiteen te zetten wat de problemen met de huidige werkmethode (een tijdelijke damwand als bouwkuip) heeft veroorzaakt. Is dit het risico van Rijkswaterstaat of van de uitvoerende partijen? Is er daarmee sprake van schadeverhaal? Waarom wel, waarom niet? En kan de overheid ook voor de compensatie aan de ondernemers schadeloos worden gesteld?

Om scheepvaart tijdens de verbreding doorgang te kunnen laten vinden is als pilot geprobeerd met het plaatsen van een damwand in een bouwkuip te werken. Hierbij bleef een versmalde vaarstrook in het Julianakanaal open. Helaas ging dat op 23 februari 2023 mis met alle gevolgen van dien.

In het rapport van Deltares¹ wordt hier uitgebreid op ingegaan. De oorzaak van het bezwijken van de damwand is echter niet eenduidig vastgesteld. Er is geen sprake van schadeverhaal naar de aannemer. Rijkswaterstaat heeft gezien het pilotkarakter van het project het opdrachtgeversrisico. Hierdoor is er dus geen sprake van schadeloosstelling door de aannemer.

Tijdelijke beperkende maatregelen voor de scheepvaart tot de afsluiting

De leden van de BBB-fractie vragen of de aanvullende maatregelen bewezen voldoende zijn om de veiligheid rondom de versmalde vaarweg ter hoogte van de bouwkuip te waarborgen, om te voorkomen dat nog meer veiligheidsincidenten zich voordoen.

De nu extra ingezette maatregelen zijn bepaald op basis van een analyse van de eerdere incidenten. Het met zekerheid voorkomen van nieuwe incidenten is niet mogelijk. Er blijft altijd een restrisico over. Gezien het restrisico is het noodzakelijk de ontstane situatie zo kort mogelijk te laten voortduren.

De leden van de SGP-fractie horen graag meer over de achtergrond van een aantal onveilige situaties bij de huidige werkzaamheden. En vragen naar de mogelijkheden om deze veiligheidsrisico's te ondervangen door onder meer betere handhaving van vaarsnelheden door Rijkswaterstaat en/of inzet van een sleepboot aan de voorzijde van schepen als sprake is van bijvoorbeeld dwarswind. Ook wordt gevraagd of hierover overleg is gevoerd met de sector.

Sinds de aanvang van de werkzaamheden zijn diverse veiligheidsmaatregelen geïmplementeerd om de veiligheid te waarborgen. Ondanks deze inspanningen hebben zich tussen 29 september 2023 en 19 maart 2024 rondom de versmalde vaarweg ter hoogte van de bouwkuip acht scheepvaart gerelateerde veiligheidsincidenten voorgedaan. Dit betrof twee keer een bijna frontale botsing tussen twee schepen (waarvan één tussen twee geladen gastankers). Daarnaast is drie keer een schip in de oever gevaren, heeft twee keer een schip de bouwkuip aangevaren en heeft één keer een bijna-ongeval plaatsgevonden vanwege een onbestuurbaar geraakte gastanker (technisch defect). Veel van de ongevallen kunnen worden toegeschreven aan menselijk gedrag.

Om de tijd tot het stremmen van het Julianakanaal te overbruggen, worden extra of verzwaarde veiligheidsmaatregelen genomen om de risico's zoveel mogelijk te beperken. Zo mogen lege en half beladen schepen zonder actieve boegschroefbesturing voortaan bij een windkracht van drie of meer niet meer de bouwkuip passeren, dienen duwbakken «met de stompe kant naar voren» te varen en is een tweede schip ten behoeve van actieve scheepvaartbegeleiding 24/7 ingezet. Hiernaast wordt uiteraard onverminderd ingezet op handhaving van de regels die gelden op dit stuk van het kanaal en rondom de bouwkuip (o.a. snelheidsbeperking) en worden de maatregelen tweewekelijks binnen Rijkswaterstaat geëvalueerd. Indien nodig wordt direct actie ondernomen. Het inzetten van een sleepboot is vanwege de beperkte breedte van de vaarweg bij de bouwkuip als niet effectief beoordeeld.

Door het inzetten van deze maatregelen kunnen naar verwachting zeven van de acht voorafgaande incidenten in de toekomst worden voorkomen. Het incident betreffende het technisch falen aan een schip kan blijven

¹ <https://www.deltares.nl/expertise/publicaties/onderzoek-naar-falen-bouwkuip-julianakanaal>

voorkomen. De extra maatregelen zijn afgestemd met de vervoerders die hier het grootste effect van ondervinden. Hiernaast vindt standaard ieder kwartaal een gebruikersoverleg plaats met gebruikers van Zuid-Nederland en de branche waarin o.a. de getroffen maatregelen besproken worden.

De leden van de BBB-fractie vragen of het type schepen die bij windkracht 3 worden uitgesloten van de route langs het Julianakanaal, ook een vorm van nadeelcompensatieregeling kunnen verwachten in de periode vóór afsluiting van het Julianakanaal, als zij hier ernstige hinder door ervaren.

Ook hiervoor geldt de regeling voor nadeelcompensatie².

Noodzaak van de tijdelijke stremming

De leden van de PVV-fractie vragen of er aannemers bestaan die de werkzaamheden kunnen afronden én het kanaal daarbij deels kunnen openhouden. En of aanbesteden aan zo'n aannemer een reële optie is indien het Julianakanaal dan deels open kan blijven.

Ook vragen de leden van de VVD-fractie welke alternatieve uitvoeringsmethodes zijn onderzocht om een deel van het kanaal open en bevaarbaar te houden tijdens de werkzaamheden. En of er partijen in de markt aanwezig en benaderd zijn met technische expertise op het gebied van oeverversterking van rivieren en kanalen voor een uitvoeringsmethode om het Julianakanaal open te houden tijdens de werkzaamheden. De leden van de VVD-fractie vragen verder, indien er een technisch uitvoerbare methode mogelijk is waarbij het Julianakanaal open kan worden gehouden, waarom er dan voor gekozen is om tot volledige afsluiting over te gaan. Is deze keuze vanuit technische, financiële of veiligheids-overwegingen gemaakt?

De leden van de NSC-fractie vragen of er zich minstens één aannemers-combinatie heeft gemeld die aangeeft de werkzaamheden uit te kunnen voeren zonder het kanaal droog te moeten leggen. En indien dit het geval is waarom niet voor deze optie heeft gekozen en of kosten hierin een rol gespeeld?

De leden van de SGP-fractie vragen zich af of een nieuwe tender met als voorwaarde dat het kanaal bevaarbaar moet blijven een uitkomst zonder stremming had kunnen opleveren.

Een kanaal kan in hoofdlijnen op drie verschillende manieren worden verruimd; nat, halfdroog of droog. In de afgelopen jaren is veel ervaring opgedaan met methoden waarbij het kanaal openbleef voor de scheepvaart en tegelijkertijd de werkzaamheden werden uitgevoerd. Ondanks grondige voorbereiding en uitgebreid onderzoek heeft de praktijk bij dit traject laten zien dat er toch een risico blijft bij het uitvoeren van deze werkzaamheden in een niet drooggezet kanaal. Dit komt door de unieke samenstelling van de bodem op dit stuk van het kanaal en de directe omgeving. De verruimingswerkzaamheden in het Julianakanaal hebben eerder volledig in den natte plaatsgevonden. Dat is op twee plaatsen misgegaan. Verder is onder andere bij Haven Stein en op de locatie Berg-Obbicht een damwandconstructie toegepast. Deze halfdroge variant is ook twee keer misgegaan. Hiermee blijft enkel nog de droge variant over.

Er heeft geen nieuwe aanbesteding plaatsgevonden. Gezien de urgentie van de werkzaamheden in verband met de veiligheids-, nautische- en

² <https://wetten.overheid.nl/BWBR0049076/2024-01-01>

milieurisico's (en verdere slijtage van het kanaal) is langer uitstel van het werk aan het Julianakanaal dan strikt noodzakelijk niet acceptabel. Het voortduren van de huidige situatie moet tot een minimum beperkt worden om daadwerkelijke ongelukken en grotere en onomkeerbare ecologische schade zoveel mogelijk te voorkomen. Er is geen aannemerscombinatie die zich gemeld heeft na de opgetreden calamiteit. Wel was er bij de originele aanbesteding één andere inschrijver. Hiermee is overleg gevoerd. Deze aannemer had begrip voor de gekozen (droge) vervolgaanpak. De situatie in het Julianakanaal is namelijk significant gewijzigd door de reeds uitgevoerde werkzaamheden (plaatsen damwand etc.). Rijkwaterstaat staat nu voor de opgave om de gehavende bouwkuip te verwijderen en de bodem kwalitatief te herstellen. Een nieuwe aanbesteding of andere aannemer biedt hier geen uitkomst voor. Ook een nieuwe tender zou niet de eis bevatten dat de vaarweg bevaarbaar moet blijven, omdat de bijbehorende risico's bij een dergelijke variant te groot zijn. De kosten hebben hierbij geen rol gespeeld. Het veilig verwijderen van de damwand en het uitvoeren van het noodzakelijke herstel van de bodem zonder droogzetten van het kanaal is niet mogelijk. De samenstelling van de bodem en staat van het kanaal laten dat niet toe. Daarom wordt het kanaal nu drooggelegd. Om dan werk met werk te maken en te vermijden dat het kanaal twee keer gestremd moet worden, wordt dan ook meteen de rest van het werk uitgevoerd.

Optimale beschikbaarheid omvaarroute

De leden van de PVV-fractie vragen welke concrete maatregelen getroffen worden om de bereikbaarheid van de bedrijven te garanderen en welke maatregelen genomen zullen worden, indien de omvaarroute om welke reden dan ook niet meer te nemen is.

De leden van de PVV-fractie vragen verder welke maatregelen er te nemen zijn, indien het herstel van de stuw niet op tijd (voor 1 oktober 2024) is afgerond. Meer specifiek willen deze leden graag weten of het uitstellen van de drooglegging in dat geval een reële optie is om de schippers te ontzien van extra hinder.

De maatregelen die worden getroffen om de bereikbaarheid zo goed mogelijk te garanderen omvatten onder meer de reparatie van Stuw Borgharen, zodat sluis Limmel minimaal hoeft te sluiten tijdens de stremming van het Julianakanaal. Verwachting is dat de werkzaamheden aan de stuw voor 1 oktober 2024 zijn afgerond. Daarnaast worden diverse andere maatregelen uitgevoerd waarover u in de brief van 5 april 2024³ bent geïnformeerd. De te nemen maatregelen indien de werkzaamheden aan stuw Borgharen niet tijdig klaar zijn of de omvaarroute niet beschikbaar zou zijn, worden meegenomen in de aangekondigde risicoanalyse. Hierin worden de risico's in relatie tot de omvaarroute zo goed mogelijk in kaart gebracht, zodat zoveel mogelijk beheersmaatregelen vooraf kunnen worden getroffen en bij optreden zo spoedig mogelijk kan worden geacteerd teneinde een stremming op de omvaarroute zo kort mogelijk te laten duren. Het quick response team en het op voorraad houden van reservespullen zijn hier voorbeelden van.

Deze leden van de PVV-fractie vragen op welke wijze extra files worden voorkomen op het omliggende wegendeck door de sluiting van het Julianakanaal. Ook vragen de leden aan de Minister om de Kamer te informeren over de mogelijke consequenties van een dergelijke uitwijk.

³ Kamerstuk 36 410 A, nr. 53

Het is de bedoeling om zo lang en veel mogelijk te blijven varen. Vandaar dat gefocust wordt op de beschikbaarheid van de omvaarroutes. Dit wordt bevestigd door het onderzoek naar de economische effecten van stremming. De invulling van de logistiek gedurende de stremming en impact hiervan wordt bepaald en afgestemd in de werkgroepen met de omgeving. U wordt over de resultaten hiervan geïnformeerd.

De leden van de CDA-fractie horen graag meer over de inzet van het quick response team en de reservespullen. Daarnaast vragen deze leden of zij de brief juist lezen als zij concluderen dat blijkens de brief het quick response team en de reservespullen alleen worden ingezet op Nederlandse bodem, terwijl de omvaarroute door Vlaanderen gaat. Deze leden horen graag waarom hier wel of niet voor is gekozen.

Voor het Nederlandse areaal kan Rijkswaterstaat zelf keuzes maken. Met de aannemer wordt ingeregeld hoe zo snel mogelijk gehandeld kan worden bij optredende storingen. De responstijd van de aannemer is binnen het huidige contract al zeer kort. Binnen Rijkswaterstaat wordt een team met alle benodigde expertise vrijgemaakt, zodat direct geacteerd kan worden bij storingen op de omvaarroute. Op basis van de risicoanalyse zal bepaald worden welke materialen op voorraad moeten zijn. Voor het buitenlandse areaal ligt de verantwoordelijkheid in Vlaanderen en Wallonië. Rijkswaterstaat is reeds in intensief overleg met alle verantwoordelijke partijen om ervoor te zorgen dat alles op alles gezet wordt om de gehele omvaarroute optimaal beschikbaar te maken. Alle methoden die in Nederland worden ingezet (waaronder de reservespullen en het quick response team) zullen ook voor het Belgische gedeelte van de omvaarroute worden overwogen. Ook op bestuurlijk niveau wordt hierover overleg gevoerd, niet alleen met de vaarwegbeheerders maar ook met bijvoorbeeld de havenmeester van Antwerpen.

Nadeelcompensatie

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de mogelijke claims van het bedrijfsleven zich verhouden ten opzichte van de extra kosten die zullen ontstaan door het kiezen voor een variant waarbij het kanaal wel open kan blijven voor de scheepvaart.

Bij het niet afsluiten van het kanaal zouden er geen claims zijn, maar gezien het ontbreken van afdoende veilige uitvoeringsmethoden voor het afmaken van het werk is deze kostenvergelijking niet relevant. Los van de impact is er uit veiligheidsoogpunt helaas geen andere civieltechnische optie mogelijk. Doel is om de impact van de stremming zo minimaal mogelijk te laten zijn, onder meer door de bevaarbaarheid van de omvaarroute zo optimaal mogelijk te maken.

De leden van de SGP-fractie vragen wat wel of niet als ondernemersrisico gezien wordt. De langdurige stremming is mede het gevolg van een onderschatting van de veiligheidsrisico's in het verleden. De vraag is ook of een andere aannemer wellicht toch mogelijkheden had gezien voor het langer bevaarbaar houden van het kanaal.

In de regeling voor nadeelcompensatie is uitgewerkt wat gezien moet worden als ondernemersrisico bij werkzaamheden en wat in aanmerking komt voor compensatie. Het moet gaan om schade, die uitstijgt boven het normaal maatschappelijk risico of normaal ondernemersrisico. Ook moet een burger of bedrijf door het besluit of de maatregel in vergelijking met anderen onevenredig zwaar worden getroffen.

Er is geen sprake geweest van onderschatting van de veiligheidsrisico's. Die waren bekend. Nadat de eerste poging om het project in een volledig natte variant uit te voeren faalde, is nogmaals gekozen voor een variant waarbij de scheepvaart kon blijven plaatsvinden. Hiervoor moest een nieuwe aannemer gevonden worden (omdat de eerste reeds had aangegeven dat het werk enkel in een drooggezet kanaal veilig en betrouwbaar uitgevoerd kon worden). De beweegredenen om toch nogmaals te proberen het werk deels in het natte uit te voeren, was het zwaarwegende maatschappelijk belang. Er is via een pilot geprobeerd met een bouwkuip te werken waarbij een versmalde vaarstrook openbleef. Helaas ging dat op 23 februari 2023 mis met alle gevolgen van dien. Mitigerende maatregelen om de veiligheid te borgen en de bodem te dichten om lekken naar de natuur tegen te gaan, bleken vervolgens niet voldoende mogelijk. Op basis van alle betrokken expertise (inclusief alle partijen die ingeschreven hebben bij de vorige aanbesteding) is de conclusie van Rijkswaterstaat dat er geen andere veilige civieltechnische optie is dan het kanaal zo spoedig mogelijk droog te gaan leggen om het werk af te maken.

De leden van de NSC-fractie vragen uit te leggen wat het betekent dat «er in overleg met de betrokken partijen nader gekeken (zal) worden naar de huidige nadeelcompensatieregeling».

Dit betekent dat in beeld gebracht zal worden wat de nadeelcompensatieregeling in deze situatie aan mogelijkheden biedt voor de compensatie van partijen die schade ondervinden. Nadat de daadwerkelijke geleden schade en compensatiemogelijkheden in beeld zijn, zal dit nader beoordeeld worden.

De leden van de CDA-fractie vragen om de Kamer op de hoogte te houden van de manier waarop de schaderegeling zal worden ingericht.

Dit zal in voortgangsmelding van eind juni 2024 aan de Kamer worden opgenomen.

Risicoanalyse

De leden van de NSC-fractie vragen wanneer de uitkomsten van de risicoanalyse verwacht worden, of deze risicoanalyse met de kamer gedeeld zal worden en of in deze risicoanalyse het risico op hoogwater wordt meegenomen.

De eerste versie van de risicoanalyse zal de komende weken opgesteld worden en daarna continu worden geactualiseerd. Eind juni 2024 zal de actuele versie hiervan naar verwachting met de kamer gedeeld kunnen worden. Het risico op hoogwater wordt hier onderdeel van.

De leden van de NSC-fractie vragen of de uitkomst van de risicoanalyse tot een heroverweging kan leiden.

Nee, het doel van de risicoanalyse is niet om eerdere besluiten te herzien. Het doel is de impact van de stremming in kaart te brengen en hier zo goed mogelijk naar te kunnen handelen.

De leden van de CDA-fractie vragen de Kamer nauw betrokken te houden bij de voortgang van de invulling van de vijf randvoorwaarden (quick response team, reservematerialen, reparatie stuw Borgharen, voorzieningen kegelschepen en afstemming Vlaanderen) voor de stremming. Deze leden vragen eveneens om minimaal twee updates over de status van deze invulling, nog voordat de werkzaamheden in oktober 2024

beginnen. De leden van de CDA-fractie herkennen de inzet en goede intenties van de Minister om te komen tot oplossingen. Deze leden benadrukken het belang dat pas wordt begonnen aan het werk aan het Julianakanaal, zodra de genoemde vijf randvoorwaarden landsgrensoverschrijdend zijn ingevuld. Graag horen deze leden een toezegging van de Minister dat pas hierna gestart zal worden met de werkzaamheden.

De vijf randvoorwaarden en de overige aanbevelingen zullen zo goed als mogelijk worden ingevuld. Echter, is de start van werkzaamheden aan het Julianakanaal uiterlijk 1 oktober 2024 ook een randvoorwaarde. Een eerdere start kan ook in het voordeel van de omgeving zijn indien bijvoorbeeld hierdoor de uitvoeringsduur beperkt kan worden. Omstreeks eind juni 2024 (voor het zomerreces) zal de kamer worden geïnformeerd. Afhankelijk van de stand van zaken kan dan ook bepaald worden wanneer de werkzaamheden kunnen starten. Hiervoor zal de kamer dan nogmaals worden geïnformeerd.

Overig

De leden van de NSC-fractie vragen om aan te geven hoe het vervolgtraject van het overleg met betrokken partijen eruit gaat zien.

Er is regelmatig contact met al deze partijen in een tweewekelijkse werkgroep en een bestuurlijk overleg. Hiernaast is er een appgroep voor direct onderling contact en korte lijnen met de omgeving.

De leden van de NSC-fractie vragen over bedrijven die voor hun bedrijfsprocessen, bijvoorbeeld voor het koelen van installaties, afhankelijk zijn van het water dat door het Julianakanaal stroomt. En of het klopt dat dit problematisch is bij drooglegging, of ingezet wordt om alternatieven te bieden aan deze bedrijven en welke oplossingen hiervoor in gedachten zijn.

Bedrijfsprocessen, zoals het koelen van installaties, zijn in beeld. Hiervoor kan naar verwachting een oplossing worden geboden. De uitwerking vindt plaats door de aannemer in afstemming met de betrokken partijen. Hierbij kan gedacht worden aan het aanleggen van extra leidingen.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de stuw Borgharen naast de voorziene reparatie en het groot onderhoud ook te maken heeft met uitspoeling of erosieproblemen. Deze leden zien graag dat de Minister in kaart laat brengen welke (on)veilige situaties dat met zich meebrengt voor de beroeps- en recreatieve vaart. Ook horen deze leden graag welke risico's en impact dit met zich mee kan brengen op de start en de duur van het werk aan het Julianakanaal.

Op dit moment brengt de situatie van de stuw geen veiligheidsrisico's met zich mee voor de scheepvaart. De werkzaamheden worden uitgevoerd om de erosie weg te nemen en de situatie te stabiliseren en zo veilige scheepvaart in de toekomst te waarborgen. De stand van zaken van de werkzaamheden aan Borgharen wordt meegenomen in de planning van de werkzaamheden aan Julianakanaal waar de kamer eind juni over wordt geïnformeerd.

De leden van de CDA-fractie horen graag hoe in de toekomst het vroegtijdig anticiperen op dit soort grote werken in multimodale en landsgrensoverschrijdende context gaat verbeteren. Deze leden horen graag welke concrete stappen hiertoe gaan worden gezet en hoe de Kamer hierbij zal worden betrokken.

Na realisatie van dit project zal de aanpak geëvalueerd worden, zodat de werkwijze bij dit soort projecten in de toekomst kan worden verbeterd. De geleerde lessen zullen in BO-MIRT verband worden besproken en daarna met de kamer worden gedeeld.

De leden van de SGP-fractie vragen om te bezien hoe de stremmingsduur bekort kan worden en of hierbij ook gekeken wordt naar de inzet van meer ploegen en/of aannemers.

Rijkswaterstaat kijkt samen met de aannemer, met inachtneming van de kwaliteit en veiligheid van het werk, naar alle mogelijkheden om tot een zo kort mogelijke stremmingsduur te komen. De inzet van meer ploegen en/of aannemers is hier onderdeel van.