

Vergaderjaar 2010–2011

**32 500 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011**

**Nr. 5**

### **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 17 november 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de regering over de brief van 28 september 2010 inzake het MIRT-projectenboek 2011 (Kamerstuk 32 500 A, nr. 3).

De regering heeft deze vragen beantwoord bij brief van 16 november 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzma, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouweland, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Sharpe, J.E.J.W. (PVV), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Huizing, M.E. (VVD) en Leegte, R.W. (VVD).  
Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Hijum, Y.J. van (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. Van (CDA), Karabulut, S. (SP), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Bommel, J.J.G. van (PVV), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Boer, B.G. de (VVD) en Lodders, W.J.H. (VVD).

1

*Kunt u de Kamer het onderzoek naar de aanpassing van de problematische aansluiting A1/A30, waarover u tijdens het algemeen overleg MIRT d.d. 22 juni 2010 (Kamerstuk 32 123 A, nr. 134) heeft aangegeven dat het vrijwel is afgerond, doen toekomen? Kunt u daarbij tevens aangeven wat er met de onderzoeksresultaten is gedaan?*

Het technisch onderzoek naar de aansluiting A1/A30 is afgerond. Dit onderzoek betreft een globale interne verkeerskundige analyse. Deze verkeerskundige analyse alleen biedt niet voldoende basis voor besluitvorming. Voor de besluitvorming is ook de hoofdlijn voor het mobiliteits- en ruimtelijke beleid in deze kabinetsperiode van belang. Hierover stuur ik vóór de begrotingsbehandeling uw Kamer een brief.

2

*Zijn voor de aanpak van het knelpunt bij A1/A30 reeds financiële middelen gereserveerd? Zo nee, om welke reden niet?*

Zoals in het antwoord op vraag 1 MIRT is aangegeven, heeft er nog geen besluitvorming over een mogelijke aanpak van de A1/A30 plaatsgevonden. Er zijn daarom ook geen financiële middelen gereserveerd.

3

*Bent u bereid om, in overleg met bestuurders van de provincie Overijssel en de gemeente Zwolle, een financiële bijdrage te leveren aan het realiseren van een toekomstvaste aansluiting A28/N340?*

Indien de provincie Overijssel en de gemeente Zwolle een goed onderbouwd verzoek indienen, zal ik dat beoordelen. Bij deze beoordeling zijn zowel de financiële mogelijkheden als de prioriteit van dit project ten opzichte van andere projecten in de regio zelf en Nederland als geheel van belang.

4

*Wat is, met betrekking tot het ontwerp en de Milieu Effect Rapportage, de stand van zaken van de besluitvorming over de A4-Zuid tussen knooppunt Benelux en Klaaswaal? Kunt u een overzicht geven van de planning van dit project? Bent u in het kader van dit project bereid om op korte termijn een verkenning te starten, zodat dit project wordt opgenomen in het MIRT-Projectenboek 2012? Zo nee, waarom niet?*

Op dit moment wordt niet gewerkt aan besluitvorming omtrent de A4-Zuid Hoogvliet-Klaaswaal. Op grond van de resultaten van de MIRT-Verkenning Rotterdam VooRuit is vastgesteld dat de A4-Zuid op termijn een zinvolle toevoeging zou kunnen zijn, maar dat andere ingrepen prioriteit verdienen.

Allereerst dient de A4 Delft-Schiedam te worden gerealiseerd. Hiermee wordt de bereikbaarheid van de regio Rotterdam sterk verbeterd.

Met de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) wordt onder meer beoogd de Beneluxtunnel te ontlasten.

Verder is vastgesteld, dat werk gemaakt moet worden van de problematiek op de Brienoordcorridor.

Ook is geconstateerd, dat de problematiek op de Beneluxcorridor aangepakt moet zijn voordat de A4-Zuid kan worden aangesloten. Zonder maatregelen op de Beneluxcorridor de A4-Zuid aansluiten zou de doorstroming op de A4 nog verder belemmerd worden.

5

*Bent u bereid om, zodra de routevisie gereed is, zo spoedig mogelijk een MIRT-Verkenning naar verbetering van de doorstroming op de A67 te*

*starten, zodat wordt voorkomen dat deze belangrijke as voor het goederenvervoer dicht slibt zonder uitzicht op verbreding?*

In het bestuurlijk overleg MIRT in het voorjaar van 2010 is afgesproken een MIRT-onderzoek te starten. De centrale hoofdvragen zijn op welk moment in de tijd de capaciteit (op delen) van de A67 onvoldoende is, welke duurzame oplossingsvarianten denkbaar zijn en wat de kosten daarvan zijn. De specifieke kenmerken van het hoge percentage vrachtverkeer worden hierbij betrokken.

Het MIRT-onderzoek zal medio 2011 klaar zijn. Op basis daarvan kan dan de vraag beantwoord worden of en wanneer het noodzakelijk is om een MIRT-verkenning voor de A67 te starten.

6

*Hoe verklaart u, gezien de nadruk die in de inleiding van het MIRT-Projectenboek wordt gelegd op de samenhang tussen ruimtelijke projecten en de relatie tussen de aanleg van infrastructuur en woningbouw, dat in veel rurale gemeenten klaarblijkelijk weinig rekening wordt gehouden met deze samenhang en er veelvuldig woningbouw plaatsvindt langs infrastructurele hoofdaders, zoals aanvliegroutes voor vliegtuigen, spoorwegen en hoofdwegen?*

Een belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijke woningbouwlocatie is een goede bereikbaarheid. Daarom worden nieuwe woongebieden en rijks- en regionale investeringen in infrastructuur in samenhang gezien. Dat is ook de achtergrond van het MIRT.

De verantwoordelijkheid voor het kiezen van locaties voor woningbouw ligt in de eerste plaats bij de gemeenten. Die moeten daarbij rekening houden met de regelgeving op het gebied van geluidhinder, veiligheid etc. die verband houdt met het gebruik van de infrastructuur. Ik heb niet de indruk dat dit onvoldoende gebeurt.

7

*Deelt u de mening, dat wanneer gemeenten de spelregels en de projecten zoals geformuleerd in het MIRT-Projectenboek negeren, deze vervolgens geen beroep meer kunnen doen op bijdragen ter compensatie van geluids- en/of trillingshinder?*

Indien woningen worden gebouwd binnen het invloedsgebied van bestaande wegen en spoorwegen is de initiatiefnemer van de bebouwing ook verantwoordelijk voor de benodigde geluidsmaatregelen. Het Rijk verstrekt daarbij geen financiële bijdragen ter compensatie van geluid- en/of trillinghinder.

8

*Deelt u de mening, dat indien de voortgang van de MIRT-Projecten na vaststelling opzettelijk gehinderd wordt door gemeenten met lokale projecten en dit vertraging en extra kosten tot gevolg heeft, deze verhaald zouden moeten worden op de betreffende gemeenten?*

Doel van het MIRT is het realiseren van beter afgestemde en inhoudelijk samenhangende investeringen in het ruimtelijk domein, waarin Rijk, regionale partners en andere partijen worden betrokken. In aansluiting op het gedachtegoed van Sneller en Beter worden de relevante partijen en de omgeving in een vroeg stadium bij de besluitvorming betrokken. Juist door deze participatie wordt beoogd om een zo ruim mogelijk draagvlak te creëren voor de ruimtelijke plannen. Mocht daartoe aanleiding bestaan, dan zal ik de partijen aanspreken op de uitvoering van de gemaakte afspraken in het MIRT.

9

*Deelt u de mening, dat indien de voortgang van MIRT-Projecten gehinderd wordt door belangenorganisaties of individuen, zij aansprakelijk moeten worden gesteld voor de vertraging en extra kosten die dit tot gevolg heeft en indien deze protesten gepaard gaan met geweld of intimidatie jegens bouwpersoneel, zij ten allen tijden strafrechtelijk vervolgd dienen te worden?*

Doel van het MIRT is het realiseren van beter afgestemde en inhoudelijk samenhangende investeringen in het ruimtelijk domein, waarin Rijk, regionale partners en andere partijen worden betrokken. In aansluiting op het gedachtegoed van Sneller en Beter worden de relevante partijen en de omgeving in een vroeg stadium bij de besluitvorming betrokken. Juist door deze participatie wordt beoogd om een zo ruim mogelijk draagvlak te creëren voor de ruimtelijke plannen.

Voor belanghebbenden die zich niet kunnen verenigen met een ruimtelijk besluit staat de gang naar de rechter open. Ik vind het onacceptabel als sprake zou zijn van protesten die gepaard gaan met geweld of intimidatie jegens bouwpersoneel. Het is aan justitie om te bepalen of dergelijke gevallen aanleiding geven tot strafrechtelijke vervolging.

10

*Welke consequenties heeft de in het regeerakkoord opgenomen maatregel tot decentralisatie van de ruimtelijke ordening naar provincies en gemeenten voor nationale projecten als de file top-50 en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer?*

De consequenties van de voorgenomen decentralisatie van de ruimtelijke ordening worden in overleg met de mede-overheden en in het licht van de bestuursakkoorden nader uitgewerkt.

11

*Deelt u de mening dat het, gezien het voornemen tot decentralisatie van de ruimtelijke ordening naar provincies en gemeenten en gelet op het feit dat deze overheden niet zelden in conflict zijn over grootschalige projecten en dit de voortgang frustreert en de kosten doet stijgen, beter zou zijn als het toezicht op grootschalige projecten bij het Rijk zou blijven?*

Ik ga er niet vanuit dat het meer overlaten van de ruimtelijke ordening aan de provincies ertoe leidt dat decentrale overheden minder dan nu in staat zouden zijn tot besluitvorming te komen over grote decentrale projecten. Deze besluitvorming wordt beoordeeld door de gemeenteraden en de provinciale staten.

12

*Op welke wijze voorkomt u dat, als gevolg van decentralisatie van de ruimtelijke ordening, decentrale overheden opzettelijk voor vertragingen in de voortgang van MIRT-Projecten zouden kunnen zorgen vanwege eventuele conflicterende belangen? Bent u bereid om, indien dit toch voorkomt, de meerkosten die hiervan het gevolg zijn te verhalen op de desbetreffende gemeenten en provincies?*

Ik ga er vanuit dat decentrale overheden samen met dit kabinet willen werken aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van Nederland. Het is juist noodzakelijk, dat rijk en decentrale overheden in MIRT verband goed met elkaar samen werken op basis van de gebiedsagenda's. Met het meer neerleggen van de ruimtelijke ordening op decentraal niveau worden decentrale overheden in positie gebracht om die uitvoering op te pakken. Ik ga er dan ook niet van uit dat deze situaties ontstaan. Daarnaast heeft het kabinet met Tracéwet, de Randstad-urgent

aanpak en het permanent maken van de Crisis- en Herstelwet voldoende instrumenten in handen om deze situaties tegen te gaan.

13

*Bent u bereid om de Rijnlandroute ongefaseerd en volwaardig met 2x2 rijstroken op te nemen in het MIRT-Projectenboek 2012, zodat de ontwikkeling van 30 000 nieuwe woningen op locatie Valkenburg niet langer wordt vertraagd? Zo nee, om welke reden niet?*

In mei 2010 is gebleken dat er onvoldoende middelen binnen de regio beschikbaar zijn voor de bekostiging van het ongefaseerd en volwaardig realiseren van de RijnlandRoute met 2x2 rijstroken. Mijn ambtsvoorganger heeft daarom met de regio afgesproken dat er op 1 december 2010 een haalbaar en acceptabel voorstel ligt voor een gefaseerde realisatie van de RijnlandRoute. Ik wacht dit voorstel af en wil daarna met de regio over het vervolg van dit project besluiten. Opname in het MIRT-projectenboek is afhankelijk van dit besluit en van zicht op financiën. Overigens worden op Valkenburg maximaal 5000 woningen gebouwd volgens de huidige plannen. Het aantal van 30 000 woningen heeft betrekking op de hele regio. Hiervan zijn er al circa 10 000 gerealiseerd. De andere bouwlocaties zijn niet allemaal afhankelijk van de RijnlandRoute.

14

*Deelt u de mening dat de ruimtelijke component in het MIRT-Projectenboek 2012 meer aandacht zou moeten krijgen?*

De ruimtelijke component krijgt aandacht in het MIRT-Projectenboek. Hierbij is aangesloten bij de bredere MIRT ontwikkelingen, zoals de totstandkoming van de gebiedsagenda's. Met het MIRT-projectenboek 2011 is de slag gemaakt om de ruimtelijke component een nadrukkelijker plaats te geven. In het MIRT Projectenboek worden de opgaven en projecten op de gebieden van ruimtelijke ordening, wonen, werken, mobiliteit, bedrijvigheid, natuur en landschap beschreven. Per gebied wordt een beschrijving gegeven van wat er op dit moment concreet gebeurt tot en met de ontwikkelingen voor de langere termijn. Daarmee geeft het projectenboek zowel een overzicht van de gebiedsgerichte vertaling van het rijksbeleid als van alle rijksprojecten en -programma's van de ruimtelijke departementen.

15

*Hoeveel resteert er van de 160 miljoen euro die het ministerie van LNV bij de start van het Programma «Robuuste Verbindingszones» heeft gereserveerd?*

Deze vraag heeft specifiek betrekking op de begroting van het voormalige ministerie van LNV. Deze vraag heb ik daarom doorgeleid aan de staatssecretaris van het ministerie van EL&I.

16

*Kunt u aangeven wat het effect is van de uitvoering van de MIRT-Projecten op de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot door de sector verkeer voor het jaar 2020?*

PBL en ECN hebben voor de tussenevaluatie van het kabinetsprogramma Schoon en Zuinig (van kabinet Balkenende IV) een referentieraming 2020 opgesteld. Hiermee is een raming gemaakt voor de CO<sub>2</sub>-emissie van onder andere de sector verkeer en vervoer. De MIRT projecten zijn meegenomen in de modelberekeningen die hiervoor gedaan zijn. Deze referentieraming liet zien dat de totale CO<sub>2</sub>-emissie van de sector verkeer en vervoer in 2020 (bij uitvoering van vastgesteld en voorgenomen beleid) zo'n 33 Mton zal zijn. Bij deze berekening is nog uitgegaan van het

doorgaan van de kilometerbeprijzing; het CO<sub>2</sub> reductie-effect van kilometerbeprijzing is door het PBL in de referentieraming ingeschat op 1,7 Mton.

17

*Kunt u de Kamer een overzicht doen toekomen van alle MIRT-Projecten die in studie, dan wel in uitvoering zijn, waarbij sprake is van een nieuwe doorsnijding van het open landschap?*

Bij de volgende projecten is sprake van doorsnijding van het open landschap. Tussen haakjes treft u de betreffende pagina in het MIRT projectenboek 2011 aan.

Planstudies:

- Ruimte voor de Rivier (28); diverse ingrepen aan verloop van dijken, vaargeulen en uiterwaarden door diverse rivierenlandschappen;
- OV Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (115); mogelijke nieuwe verbinding door het IJmeer;
- A4 Dinteloord–Bergen op Zoom (230); nieuwe verbinding tussen A29 en A4/A58;
- Eindhoven/Helmond, T-structuur (233); nieuwe verbinding tussen A58 en A67 via N279;
- IJsseldelta Kampen (274); hoogwatergeul in de vorm van extra rivierarm;
- A12/A15 bereikbaarheid Arnhem–Nijmegen (285); nieuwe verbinding tussen A15 en A12;
- A6/A7 knooppunt Joure (319); nieuwe aansluiting bij Joure van A7 op A6;
- N31 Leeuwarden (322); nieuwe verbinding tussen A31 met N31 en Hemriksein N31/A32.

Realisaties:

- N201 (119); nieuwe verbinding vanaf knooppunt N212/N201 naar toekomstig knooppunt N231;
- N57 Veersedam–Middelburg (214); nieuwe verbinding vanaf A58 bij knooppunt met N665 naar N57;
- Sloelijn (215); nieuw verbinding vanaf Zeeuwse lijn naar het Sloegebied;
- Hanzelijn (296); nieuwe spoorverbinding tussen Lelystad en Zwolle.

18

*Kunt u de Kamer een overzicht doen toekomen van MIRT-Projecten waarbij sprake is van medefinanciering via toelobbrengst en kunt u daarbij ook aangeven wat de stand van zaken is van de besluitvorming over wetgeving die tolheffing mogelijk zou moeten maken?*

Bij de volgende projecten is medefinanciering vanuit tol voorzien:

- A13/A16/A20 Rotterdam
- A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem–Nijmegen
- Bij de studie A27 Utrecht–Lunetten–Hoopolder wordt tolheffing als variant meegenomen

In het regeerakkoord staat dat er geen tolheffing komt op het gewone wegennet. Voor reeds aangelegde wegen hoeft dus niet nog een keer worden betaald. Er wordt nog nader bezien wat dit betekent voor de hiervoor genoemde projecten.

19

*Is het waar dat er in het kader van het MIRT geen gelden beschikbaar zijn gesteld voor ontwikkeling en uitbreiding van stationsfietsenstallingen?*

Nee. Op pagina 353 van het MIRT-projectenboek is er binnen het onderdeel 13.02.05 Kleine Infra en overige projecten de post «Ruimte voor de Fiets» opgenomen. Dat programma heeft betrekking op de ontwikkeling en uitbreiding van stationsfietsenstallingen. In totaal is er in het MIRT voor het programma «Ruimte voor de Fiets» nog een bedrag van ruim € 73 miljoen (inclusief BTW) opgenomen.

20

*Kunt u voor de verschillende onderdelen en projecten van het MIRT-Projectenboek aangeven welk deel van het beschikbare budget tot 2020 juridisch verplicht is, welk deel gereserveerd is voor beheer en onderhoud, welk deel u bestuurlijk gebonden acht, welk deel er beleidsmatig verplicht en concreet belegd is en welk deel er nog niet belegd is?*

In het MIRT-Projectenboek is per project aangegeven in welke fase het zich bevindt. In de begroting van het Infrastructuurfonds, waar het projectenboek een bijstuk van is, wordt per productartikel toegelicht welk deel van het budget juridisch verplicht, bestuurlijk gebonden, beleidsmatig verplicht dan wel complementair noodzakelijk is. Van het totale budget is ongeveer 40% gereserveerd voor beheer en onderhoud. Aangezien dit budget noodzakelijk wordt geacht voor het op orde houden van de systemen, wordt dit getypeerd als complementair noodzakelijk.

Het overige deel van de begroting is bestemd voor aanleg. Voor dit deel van de begroting van het Infrastructuurfonds is de verdeling voor de periode 2011–2020 als volgt:

1. Juridisch verplicht: 37%
2. Bestuurlijk gebonden: 27%
3. Beleidsmatig verplicht: 28%
4. Complementair noodzakelijk: 1%
5. Overige: 7%

De verdeling naar de modaliteiten voor de periode 2011–2020 is opgenomen in bijlage 1.<sup>1</sup>

De aard van de verplichtingen hangt nauw samen met de fase waarin een project zich bevindt. Dit brengt met zich mee dat met name in de begrotingsperiode het grootste deel van het budget als juridisch verplicht is te typeren. Het overige/nog niet concreet belegde deel is hoofdzakelijk in de latere periode te vinden. Deze middelen zijn nodig voor het opvangen budgettaire risico's indien deze zich voordoen, nieuwe projecten uit het verkenningenprogramma – die nodig zijn om de beleidsdoelen te realiseren – op termijn in het planstudie in te laten stromen, etc.

Voor de onderdelen en projecten met een taakstellende rijksbijdrage uit het Nota Ruimtebudget geldt dat deze bijdragen zijn beschikt en daarmee dus juridisch verplicht zijn.

Voor de onderdelen en projecten met een rijksbijdrage uit het Budget Investerings Ruimtelijk Kwaliteit (BIRK) geldt dat deze bijdragen zijn beschikt en daarmee dus juridisch verplicht zijn.

21

*Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de motie Wiegman-Van Meppelen Scheppink inzake transparantie in het selectieproces van verkenningen in beleidsagenda's (d.d. 7 december 2009, kamerstuk 32 123 A, nr. 25)?*

De gebiedsagenda's zijn opgesteld om op basis van feiten een transparante afweging te kunnen maken voor een verkenning. In de gebieds-

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

agenda's is het huidige beleid doorvertaald naar de regio's; gebiedsagenda's zelf zijn geen prioritering en geen investeringsbeslissing. In de gebiedsagenda's worden opgaven en bijbehorende projecten geïnventariseerd; via bestuurlijke overleggen worden prioriteiten vastgelegd en investeringsbeslissingen genomen, die vervolgens aan de Kamer worden gemeld.

De keuze voor het starten van verkenningen wordt niet in de gebiedsagenda's zelf gemaakt. Dit gebeurt in het bestuurlijk overleg over het MIRT. Deze afspraken worden aan de Kamer voorgelegd. Op deze wijze wordt invulling gegeven aan de transparantie in het proces van projectselectie, die in de motie is gevraagd.

22

*Wat is de stand van zaken van besluitvorming over het project Amstellaan Deventer Rivierenwijk? Op welke wijze zal het Rijk, gelet op de brief d.d. mei 2010 van de minister van WWI aan de gemeente Deventer, bijdragen aan de realisatie van dit project?*

Op 22 september 2010 heeft burgemeester Heidema van Deventer in een brief een beroep gedaan op de toenmalige minister voor WWI om de kwestie rondom de Amstellaan in Deventer te doorbreken. Aangegeven is dat een financiële inspanning van alle partijen noodzakelijk is om de verbinding van de wijkdelen veilig te stellen.

Op 5 oktober 2010 heeft de minister voor WWI een antwoordbrief gestuurd. Daarin stelde hij dat hij – alsmede de visitatiecommissie onder leiding van de heer Deetman – van mening is dat uitstel rondom de uitvoering van de verdiepte aanleg van de Amstellaan zoveel als mogelijk voorkomen dient te worden. Verdere vertraging kan de uitvoering en het draagvlak onder de bewoners voor de wijkvernieuwing in gevaar brengen. In samenspraak met de bewoners is de keuze gemaakt voor het verdiept aanleggen van de Amstellaan.

De gemaakte keuze in zijn oorspronkelijke vorm is financieel niet haalbaar gebleken. De afgelopen twaalf maanden heeft intensief overleg plaatsgehad tussen vertegenwoordigers van de gemeente, Renteria en het Rijk om te zoeken naar mogelijkheden om een gedeeltelijke verdieping van de Amstellaan alsnog mogelijk te maken.

De minister voor WWI heeft de gemeente Deventer aangeboden om naast de inzet van deskundigen vanuit het Rijk ook een externe deskundige in te schakelen om meer duidelijkheid te krijgen over alternatieve mogelijkheden om de verdieping te realiseren.

23

*Kunt u aangeven wanneer de Kamer het voorstel voor de verlenging van de MIRT-Periode ontvangt en of de Kamer dit vóór behandeling van het MIRT-Projectenboek in december zal ontvangen?*

In het regeerakkoord is opgenomen dat het Infrastructuurfonds tot en met 2028 verlengd wordt. De budgettaire kaders worden in de startnota van het kabinet vastgesteld. Het komende jaar wordt gewerkt aan de verdere programmering, mede op basis van de beleidsuitgangspunten uit het regeerakkoord. U wordt hierover zo spoedig mogelijk doch uiterlijk in het MIRT 2012 verder geïnformeerd.

24

*Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de motie Cramer c.s. over een MIRT-Onderzoek bereikbaarheid en wonen Zuid-Kennemerland? Is een MIRT-Onderzoek of verkenning inmiddels gestart (Kamerstuk 32 123 A, nr. 97)?*



Deze motie betreft een gewijzigde versie van een motie die tijdens het nota-overleg MIRT van 14 december 2009 is ingediend. Tijdens het nota-overleg is op de motie geantwoord dat een verzoek tot een MIRT onderzoek ook door de regio gedragen moet worden. De regio heeft tot op heden geen verzoek ingediend voor een nieuw MIRT onderzoek specifiek naar wonen en bereikbaarheid in Zuid-Kennemerland. Wel loopt momenteel in een gezamenlijk traject van rijk en regio een MIRT onderzoek naar de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het gebied Metropoolregio Amsterdam Zuidwest (MRA Zuidwest). In dat onderzoek is de Oost-West bereikbaarheidsproblematiek van de Haarlemmermeer en Zuid-Kennemerland mede in relatie tot de woningbouw-opgave meegenomen.

25

*Welke maatregelen zijn voorzien bij de Ketelbrug? Kan hierbij rekening worden gehouden met een toekomstige realisatie van de Zuiderzeelijn?*

Bij de Ketelbrug is een versterking van het stalen rijdek voorzien, door middel van het vervangen van het beweegbare deel. De Ketelbrug is uitgevoerd als brug voor wegverkeer. Los van het feit dat er sinds de besluitvorming over de Structuurvisie Zuiderzeelijn in 2007 geen plannen meer zijn voor deze lijn, zou een eventuele toekomstige spoorlijn een geheel nieuwe spoorbrug of tunnel vereisen. Daarmee wordt bij de huidige aanpak van de Ketelbrug geen rekening gehouden.

26

*Welke eisen worden er gesteld ten aanzien van het toelaten van bussen van het openbaar vervoer tot vluchtstroken van autosnelwegen? Verschillen deze eisen per locatie?*

De eisen die worden gesteld aan het toelaten van bussen van het openbaar vervoer tot vluchtstroken van autosnelwegen staan vermeld in de richtlijn van Rijkswaterstaat «Richtlijnen en voorschriften bij toepassing bus op vluchtstrook». Deze richtlijn is eenduidig voor alle autosnelwegen in Nederland van toepassing.

27

*Kunt u de knelpunten van de file top-50 op een rij zetten en daarbij per knelpunt vermelden: – op welke wijze dit knelpunt wordt verholpen? – of het besluit daartoe al is genomen? Zo ja, wanneer? Zo nee, wanneer zal het besluit genomen worden? – of de kosten benodigd voor het oplossen van het knelpunt al zijn gedekt? Zo nee, hoe hoog schat u de kosten in en is een deel daarvan reeds gereserveerd? – wanneer de uitvoering is gestart of wanneer u de uitvoering verwacht? – wanneer het knelpunt zal zijn opgelost?*

Alle knelpunten uit de file top-50 worden aangepakt. In het MIRT-projectenboek zijn de bijbehorende projecten opgenomen, met de bijbehorende planning en taakstellend budget. In de voortgangsrapportage spoed- en tracéwetprojecten vindt u een halfjaarlijkse update van de planning (zie pagina 360 en verder van het MIRT projectenboek). Daarnaast zijn de knelpunten op een kaart weergegeven.

In bijlage X geef ik in een tabel weer op welke pagina in het MIRT-projectenboek de projecten, waarmee de file top-50 wordt aangepakt, te vinden zijn.

28

*Kunt u in een overzicht aangeven hoe de planning van de tweede westelijke oeververbinding, die volledig privaat wordt aangelegd en geëxploiteerd, eruit ziet en in dat overzicht alle mijlpalen opnemen?*

In het komende jaar wordt ingezet op het komen tot een zorgvuldige keuze tussen Oranjetunnel en Blankenburgtunnel, de invulling van de wijze waarop het project wordt bekostigd, de mogelijke inzet van private middelen hierbij en de wijze van marktbenadering.

In het komende bestuurlijk overleg MIRT zal ik hierover met de regio een aantal besluiten nemen die ertoe leiden dat in een zorgvuldige procedure met de regio de keuze wordt bepaald. De Kamer wordt over deze besluiten na het bestuurlijk overleg MIRT geïnformeerd.

29

*Kunt met betrekking tot de ontwikkeling van supersnelwegen en de hoofdverkeersassen, zoals de A1, A2, A4, A12, A15, aangeven op welke trajecten er voldoende ruimte beschikbaar is om doorgaand verkeer en regionaal/lokaal verkeer te scheiden? Kunt u daarbij tevens aangeven op welke trajecten u scheiding van doorgaand en regionaal/lokaal verkeer noodzakelijk acht, maar dat in ruimtelijk opzicht niet mogelijk is? Behoort een dubbeldekse variant op deze snelwegtrajecten, waar ruimtegebrek uitbreiding bemoeilijkt, wat u betreft tot de mogelijkheden?*

Het Regeerakkoord noemt supersnelwegen als een mogelijke additionele vorm van infrastructuur. Ik ga in kaart brengen wat dit gaat betekenen en zal de Kamer hierover in het voorjaar van 2011 nader informeren.

30

*Hoe verhoudt de indeling van MIRT-Projecten in de drie fasen – de verkenningsfase, de planuitwerkingsfase en de realisatiefase – zich tot de nieuwe tracéwet?*

De indeling van MIRT-projecten in de genoemde drie fasen sluit aan bij de indeling zoals die wordt gehanteerd in de nieuwe Tracéwet.

31

*Wat zijn de resultaten van fase 1 van de MIRT-Verkenning naar Randstad Sleutelprojecten? Kunt u de Kamer een shortlist van projecten in het kader van deze MIRT-Verkenning doen toekomen?*

Op 10 december 2009 heeft de minister van VROM het plan van aanpak voor de MIRT-verkenning Randstad Sleutelprojecten aan de Kamer toegestuurd (kamerstuk 31 089, nr. 68). Hiermee was fase 1 van de verkenning uitgevoerd en kon fase 2 uit het plan van aanpak worden gestart, namelijk de selectie van Sleutelgebieden en het ontwikkelen van een afwegingskader. Deze fase wordt op dit moment, in lijn met het huidige kabinetsbeleid, afgerond.

Er zijn geen specifieke projecten benoemd. Een shortlist van projecten kan ik u dan ook niet toesturen. Overigens zie ik thans, in het licht van het regeerakkoord hoe ik met deze verkenning verder ga. Ik informeer u daar zo spoedig mogelijk over.

32

*Kunt u aangeven wat de redenering is achter de samenvoeging van de voorbeeldprojecten «Sporozones» onder het kopje «Nationaal», gelet op het feit dat deze in het MIRT-Projectenboek 2010 nog apart vermeld stonden? Geldt de genoemde afronding van de MIRT-Verkenning voor alle voorbeeldprojecten met betrekking tot spoorzones? Wat zijn de beoogde vervolgstappen als de verkenning is afgerond en wat is daarvan de planning?*

De samenvoeging is gebeurd om te voorkomen dat er onduidelijkheid ontstaat over de status van de vijf voorbeeldprojecten. Het programma

Spoorzoneontwikkeling is als MIRT-verkenning gestart, maar niet de individuele voorbeeldprojecten. Dit betekent ook dat als de MIRT-verkenning wordt afgerond, de rijksbetrokkenheid vanuit de verkenning, in organisatorische en financiële zin, ophoudt. Dit geldt voor alle voorbeeldprojecten. Het is dan aan de gemeente om de gebiedsontwikkeling verder op te pakken, gebruikmakend van de geleerde lessen van de afgelopen periode. NS Poort en ProRail blijven vanuit hun verantwoordelijkheid voor het spoor en de stations(omgeving) betrokken. De MIRT-verkenning kent geen vervolg.

33

*Welk budget is beschikbaar voor de MIRT-Verkenning Spoorzoneontwikkeling en waar is dit terug te vinden in de begroting van het MIRT?*

In totaliteit is er voor de MIRT-verkenning Spoorzoneontwikkeling een bedrag van € 1,2 miljoen beschikbaar. Bij de aanvang van de verkenning is tussen NS Poort en de toenmalige ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM afgesproken dat elke partij € 400 000 betaalt. Deze middelen worden uit departementale begrotingen gedekt, niet uit de begroting van het MIRT.

34

*Welke effect zal uitvoering van het voornemen, zoals opgenomen in het regeerakkoord, om ontpoldering waar mogelijk te voorkomen, hebben op het project Ruimte voor de Rivier? Zal dit voornemen er toe leiden dat bestaande plannen in het kader van Ruimte voor de Rivier worden heroverwogen?*

Dit zal geen gevolgen hebben voor bestaande plannen in het kader van Ruimte voor de Rivier, waarbij ontpoldering plaatsvindt ten behoeve van de waterveiligheid. Uitgangspunt van de regering is dat ontpoldering voor de waterveiligheid wel doorgang kan vinden, zoals bij diverse maatregelen van het programma Ruimte voor de Rivier. Deze maatregelen van ontpoldering en dijkterugleggingen worden onverkort uitgevoerd.

35

*Welk bedrag is nodig om de verbeterwerken in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma, die noodzakelijk bleken na de tweede veiligheidstoetsing, in 2017 gereed te hebben? Zijn deze investeringen reeds gedekt en zo nee, voor welk bedrag moet nog dekking gezocht worden?*

In het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP2) zijn alle maatregelen opgenomen die voortkomen uit de Eerste en Tweede Toetsing van de waterkeringen, met uitzondering van de Versterking van de Afsluitdijk. In een brief aan de Tweede Kamer over de voortgang en evaluatie van het HWBP van 2 juli 2010 is gemeld dat er een mogelijk tekort dreigt van circa € 900–1 300 miljoen voor het lopende HWBP. In de toelichting op het desbetreffende artikel in het IF en het MIRT is dit ook kort toegelicht.

Het besluit in het regeerakkoord om de niet belegde ruimte uit het FES terug te laten vloeien naar de algemene middelen, betekent dat er € 208 mln minder beschikbaar is voor het HWBP.

Er is op dit moment dus geen financiële dekking voor alle maatregelen die op het huidige HWBP staan. Ook zijn financiële tegenvallers in de uitvoeringsfase niet uit te sluiten. Daarom worden er, zoals vermeld in de genoemde brief, onder andere door een externe taskforce nadere analyses gemaakt van de programmaring en tegelijkertijd worden ook voorstellen uitgewerkt voor de oplossing van het budgettaire probleem. Naar verwachting is in 2011 meer zicht op een stabiele programma-

raming. Dan zal duidelijk zijn voor welk bedrag nog dekking moet worden gezocht.

36

*Hoe verhouden de projecten Innovatie Deltatechnologie (op pagina 31), tijdelijke regeling bestrijding regionale wateroverlast (op pagina 38) en Nadere Uitwerking RivierenGebied (op pagina 32) zich tot het Deltaprogramma? Om welke reden is ervoor gekozen deze projecten niet in het Deltaprogramma onder te brengen en zo de opgedane kennis en ervaring van het Deltaprogramma te benutten?*

Voor alle genoemde projecten geldt dat het lopende trajecten zijn, die al gestart waren voordat het Deltaprogramma gestart werd. Hoewel deze projecten formeel niet onder het Deltaprogramma vallen, zullen kennis en ervaringen uit deze trajecten worden benut bij de nadere uitwerking van het Deltaprogramma.

37

*Hoe is de verlaging van het budget van het project «Specifieke eenmalige uitkering baggerwerkzaamheden bebouwd gebied» met dertien miljoen euro verwerkt in de begroting?*

De in het MIRT gemelde verlaging van het budget is in de begroting van het Infrastructuurfonds terug te vinden bij artikel 11.03, en meer specifiek in de tabel «projectoverzicht artikel 11.03.02: Realisatieprogramma Waterbeheren» op pagina 26 onder het kopje «projecten nationaal».

38

*Kunt u verklaren om welke reden in de begroting van Verkeer en Waterstaat een bedrag voor het «Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water» is opgenomen, terwijl de investeringen in dit kader volgens het MIRT-Projectenboek door het Investeringsbudget Landelijk Gebied worden gedekt?*

Het Synergieprogramma Kaderrichtlijn Water maakt gebruik van de mogelijkheden van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) om waterkwaliteitsdoelen te realiseren. Middels een bijdrageconstructie draagt I&M daartoe bij aan de EL&l-begroting. Conform de ILG-bestuurs-overeenkomsten stelt EL&l vervolgens de bijdragen ter beschikking aan de provincies ter realisatie van de ILG-beleidsdoelen en prestaties.

39

*Deelt u de mening dat investeringsmaatregelen die vallen onder het Beleidskader Benutten, zoals het weergeven van reistijdinformatie in plaats van filekilometers, beter gebruikt kunnen worden voor daadwerkelijke optimale benutting van het hoofdwegennet, bijvoorbeeld door het omzetten van tijdelijke wegwitbreidingen naar uitbreidingen van permanente aard? Zo nee, om welke reden niet?*

Alle maatregelen uit het beleidskader benutten dragen bij aan het optimaal benutten van het hoofdwegennet. Uit de Mobiliteitsbalans 2010 van het Kennisinstituut voor Mobiliteit blijkt dat de reistijdverliezen hierdoor in de periode 2000–2009 met 6% zijn afgenomen. Dit benuttingsbeleid is dus effectief.

Het beleid in het MIRT is gericht op verbreding van wegen ondermeer door spitsstroken. Conform de Nota Mobiliteit is het beleid gericht op een combinatie van aanleg van infrastructuur en het beter gebruik hiervan om bij te dragen aan de bereikbaarheidsdoelen.

40

*Wat vindt u ervan dat een groot deel van het beschikbare asfalt, dat is aangelegd in het kader van het programma «Zichtbaar, Snel en Meetbaar 1 Spoedwetprojecten», slechts gedeeltelijk wordt benut?*

Bij het instellen van de Spoedwet in 2003 was het de bedoeling om op korte termijn de meest urgente bereikbaarheidsproblemen aan te pakken. Er is destijds gekozen om de capaciteit zo veel mogelijk uit te breiden op bestaand asfalt. Hierdoor hoefden geen of weinig kunstwerken zoals viaducten te worden aangepast. Uitgangspunt was dat deze aanpak een minder grote onderzoekslast met betrekking tot bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit vereiste.

De capaciteit van de infrastructuur wordt met de spits- en plusstroken vergroot op de momenten dat de verkeersintensiteit groot is. Bij continue drukte is de extra rijstrook continue opengesteld.

41

*Is het waar dat de versnelling van «ZSM 1 Spoedwetprojecten en ZSM 2 Benuttingprogramma» 223 miljoen euro kost of gaat het hier om het naar voren halen van kosten?*

Middels de reguliere voortgangsrapportages Tracéwet en Spoedwet wegverbreding wordt de Kamer periodiek op de hoogte gesteld van voortgang en de versnelling van de ZSM-pakketten. Het is dankzij de Spoedaanpak mogelijk gebleken om de ZSM-projecten met ruim een jaar te versnellen. Hierdoor heeft de weggebruiker eerder gebruik kunnen maken van de extra wegcapaciteit.

Het totale budget van beide programma's bedraagt € 2 441 mln. De kosten voor de versnelling bedragen € 223 mln. Dit is nodig om de versnelling van het Spoedaanpakprogramma gelijktijdig met de realisatie van het overige aanlegprogramma mogelijk te maken.

42

*Uit welke budgetten is de verhoging van het budget voor ZSM1 en ZSM2 met 228 miljoen euro gedekt? Komt dit uit de vrije ruimte van het MIRT tot 2020 of ten laste van andere projecten?*

Dit bedrag is ingepast binnen de Nota Mobiliteit-budgetten van het wegenprogramma en komt niet ten laste van de al lopende projecten en planstudies.

43

*Deelt u de mening dat spitsstroken in het verleden vaak als excuus zijn gebruikt om de maximale snelheid te verlagen?*

Nee. Op sommige trajecten geldt een lagere maximumsnelheid als de spits- of plusstrook geopend is. Dit is vanwege de verkeersveiligheid, aangezien spits- en plusstroken minder breed zijn dan normale rijstroken.

Spitsstroken worden overigens alleen opengesteld tijdens drukke periodes. De lagere maximumsnelheid geldt dan ook alleen tijdens die periode. Daarbuiten is de normale maximumsnelheid op de overige rijstroken van kracht.

44

*Welk effect hebben spitsstroken op het voornemen, zoals verwoord in het regeerakkoord, om de maximum snelheid op autosnelwegen te verhogen naar 130 km/u?*

Het kabinet heeft in het Regeerakkoord vastgelegd de maximumsnelheid op autosnelwegen te zullen verhogen en dynamische maximumsnelheden te zullen uitbreiden. Deze twee voornemens hangen nauw met elkaar samen.

Ik informeer u voorjaar 2011 over de resultaten van de experimenten met dynamische maximumsnelheden. Hierbij informeer ik u eveneens over de aanpak van de verhoging van de maximumsnelheid.

45

*Bent u bereid om, op trajecten waar het gebruik van spitsstroken verhoging van de maximum snelheid onmogelijk maakt, deze spitsstroken waar mogelijk om te zetten in reguliere extra rijstroken?*

Ik ga onderzoeken of spitsstroken omgezet kunnen worden in reguliere extra rijstroken. Hiervoor moeten de verkeerskundige effecten, juridische consequenties en de fysieke en financiële haalbaarheid in kaart gebracht worden. Ik zal de Kamer in het voorjaar van 2011 over de mogelijkheden informeren.

46

*Deelt u de mening dat spitsstroken niet alleen leiden tot grote ergernis bij automobilisten, maar dat deze in veel gevallen ook averechts werken voor de doorstroming, aangezien deze stroken pas open gaan op het moment dat de file al is ontstaan?*

De spitsstroken gaan open bij hoge verkeersintensiteiten, als de vraag naar extra wegcapaciteit het grootst is. Deze grotere wegcapaciteit heeft een positief effect op de doorstroming. Zie ook het antwoord op vragen 40 MIRT en 45 MIRT.

47

*Bent u bereid om zoveel mogelijk spitsstroken om te zetten in volwaardige extra rijstroken, zodat er daadwerkelijk sprake is van een structurele aanpak van het fileprobleem? Zo nee, om welke reden niet?*

Zie het antwoord op vraag 45 MIRT.

48

*Wat is de stand van zaken van de uitvoering en besluitvorming over de maatregelen A28 knooppunt Hattermerbroek–knooppunt Lankhorst? Maakt de aansluiting op de N340 hier onderdeel van uit?*

Het Spoedaanpakproject A28 Zwolle–Meppel (knooppunt Hattermerbroek–knooppunt Lankhorst) is sinds begin juni 2010 in uitvoering. Het project bevindt zich in de beroepsprocedure. Het project gaat uit van verbreding tussen aansluiting Ommen en knooppunt Lankhorst zonder aanpassing van de aansluiting op de N340. Ten aanzien van een aansluiting op de N340 heb ik nog geen onderbouwd verzoek van de regio ontvangen.

49

*Deelt u, met het oog op de snelwegpanorama's en het belang dat in de Nota Ruimte aan open landschap wordt gehecht, de mening dat ecoducten een barrière vormen in de openheid van het landschap? Zo nee, om welke reden niet?*

In de gebieden die zijn aangewezen als nationale snelwegpanorama's liggen geen ecoducten.

Net als bij andere kunstwerken wordt bij de vormgeving van ecoducten overigens uitgegaan van een zorgvuldige inpassing in de omgeving.

50

*Deelt u de mening dat het aanleggen van ecoducten geen hoge prioriteit heeft in deze tijden van economische crisis? Zo nee, waarom niet?*

Het aanleggen van ecoducten is een maatregel die in het Meerjarenprogramma Ontsnippering wordt uitgevoerd om de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) te herstellen. In het regeerakkoord is aangegeven dat de EHS in 2018 herijkt zal worden. In 2011 zal het kabinet de prioriteit van Ontsnippering herbezien op basis van het beleid voor EHS en Robuuste Verbindingen.

51

*Wat gebeurt, gelet op de het regeerakkoord, met het budget van het MeerJarenProgramma Ontsnippering en welke de maatregelen in dit programma zullen worden uitgevoerd en welke niet meer?*

Het Meerjarenprogramma Ontsnippering wordt uitgevoerd om de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) te herstellen. In het regeerakkoord is aangegeven dat de EHS in 2018 herijkt zal worden. In 2011 zal het kabinet de prioriteit van Ontsnippering herbezien op basis van het beleid voor EHS en Robuuste Verbindingen.

52

*Wat is de stand van zaken van de besluitvorming over de diverse projecten voor grensoverschrijdend spoorvervoer?*

- Besluitvorming heeft plaatsgevonden over de verbinding Hengelo–Bad Bentheim. 12 december aanstaande start de drie jaar durende pilot.
- In 2011 verwacht ik dat er besluiten worden genomen over Groningen–Leer–Bremen en de Avantislijn (Kerkrade–Aken).
- Besluitvorming over bediening van de HSL-stations net over de grens is gerelateerd aan de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Hierover zal ik de Kamer in dat verband te zijner tijd nader informeren.
- Er is nog geen zicht op het moment van besluitvorming over de verbindingen Arnhem–Emmerich en Nijmegen–Kleve. Daarover vinden thans verkennende gesprekken en studies plaats tussen de regionale overheden aan weerszijde van de grens.

53

*Is het waar dat ERTMS voorheen wel onder het programma «Beheersing en Beveiliging in de 21ste eeuw» (BB21) viel en nu niet meer? Zo ja, om welke reden is dat veranderd? Zo nee, waarom is dit niet in het BB21 programma opgenomen, terwijl dit programma bedoeld is om het spoor in de 21ste eeuw beter te benutten en de inpassing van ERTMS daar een belangrijke bijdrage aan levert?*

De ontwikkeling van ERTMS maakt onderdeel uit van het BB21-programma. Bij brief van 22 december 2008 is de Kamer geïnformeerd over de twee BB21-evaluatierapportages (Kamerstuk 29 984, nr. 164). Daarin zijn ook de verschillende scope-wijzigingen in de loop der jaren rondom het BB21-programma toegelicht en over de wijze waarop de Kamer daarbij in het verleden is betrokken.

54

*Wanneer wordt de volgende Circulaire Spoorse Doorsnijdingen verwacht?*

Er is geen volgende circulaire Spoorse Doorsnijdingen gepland.

55

*Kunt u met betrekking tot het budget voor kleine stations aangeven welke bedragen reeds definitief beschikt zijn voor de genoemde stations, hoeveel budget er daarna nog resteert en voor welke van de genoemde stations de kosten nog gedekt moeten worden?*

In aanvulling op de opgave in het MIRT wat betreft de beschikte bedragen ten laste van het programmabudget aanleg nieuwe stations is voor de planstudie naar het station Bleizo € 0,3 mln ex BTW beschikt. Het resterende programmabudget aanleg nieuwe stations bedraagt € 67,5 mln. incl BTW prijspeil 2010. Een subsidieaanvraag ten laste van het programmabudget wordt verwacht voor de stations Europapark, Nijmegen Lent, BleiZo, Maastricht Noord (subsidie reeds toegezegd), Barneveld-Zuid en Hengelo Gezondheidspark.

56

*In hoeverre vormt het MIRT-Programma kleine stations een belemmering voor de inpassing van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)?*

Het MIRT-programma kleine stations vormt geen belemmering voor PHS. Bij elk nieuw station is een specifieke afweging aan de orde, zoals aangegeven in de nieuwe spelregels rond opening van nieuwe stations. Vervoerwaarde, investeringen en effecten op andere treinen zijn hierbij relevant voor het uiteindelijke besluit over het realiseren van een nieuw station.

57

*Deelt u de mening dat, gelet op het feit dat door de realisatie van extra kleine stations stoptreinen vaker zullen moeten stoppen, er meer investeringen noodzakelijk zijn ten behoeve van de aanleg van inhaalsporen voor intercity's?*

In het geval van nieuwe stations zal per geval zal een beoordeling plaatsvinden. Zie ook het antwoord op vraag 56 MIRT.

58

*Zijn de te verwachten kostenverhogingen door de realisatie van kleine stations, zoals die voor de aanleg van inhaalsporen voor intercity's, doorberekend in het PHS-budget? Zo niet, om welke reden niet?*

Zie hiervoor de antwoorden op vraag 56 MIRT.

59

*Deelt u de mening dat deze kleine stations op geen enkele wijze een kostenverhogend effect mogen hebben op het PHS-budget?*

Ja. De reeds geplande stations zijn opgenomen in de analyses die de spoorsector heeft uitgevoerd voor PHS. Voor aanvullende nieuwe stations is in de voorkeursbeslissing (zie Kamerstuk 32 404, nr. 1 van 7 juni 2010) aangegeven dat de financiering geen onderdeel is van het PHS-budget. Voor elk nieuw station wordt een eigen afweging gemaakt.

60

*Wat is de stand van zaken van de besluitvorming over de stations Assen-Zuid, Berkel-Enschot, Nijkerk Corlaer, Zwolle-Zuid, Deventer-Noord en Staphorst? Hoeveel nieuwe instappers worden er op deze stations verwacht?*

- Assen Zuid: Dit station is onderdeel van de afspraken uit het Regionaal Specifiek Pakket. ProRail heeft ten behoeve van dit project vervoer-



prognoses opgesteld. Op basis van het ruimtelijk programma van de gemeente Assen worden 1000–1150 in- en uitstappers verwacht waarvan 375–400 nieuw. Daarnaast is in overleg met de gemeente een vergroot ruimtelijk programma doorgerekend: 1400–1650 in- en uitstappers waarvan 525–600 nieuw. Tevens heeft ProRail het ruimtebeslag van het nieuwe station onderzocht en afgestemd met de gemeente. De gemeente Assen en de Provincie Drenthe zijn in gesprek met NS over de wijze van bediening en de mogelijke indienststeldatum van deze halte.

- Berkel-Enschot: ProRail heeft in juni 2010 een verkenning naar vervoerwaarde, inpassing en kosten afgerond en aan de Provincie aangeboden. Provincie en gemeente overleggen momenteel met NS inzake de bediening. Het aantal nieuwe instappers in 2010 en 2020 is geprognoseerd op respectievelijk 725 en 1075.
- Nijkerk Corlaer: Op basis van de verkenning die ProRail heeft uitgevoerd naar de mogelijkheden van een derde en vierde sprinter van Utrecht/Amersfoort naar Harderwijk is besloten om de halte Nijkerk Corlaer voorsnog niet verder te onderzoeken. NS heeft hier de vervoerswaarde vastgesteld en op basis daarvan is het besluit genomen om deze halte niet te bouwen. Het is namelijk gebleken dat deze halte tot veel extra infrastructuraanpassingen zou leiden ten behoeve van de derde en de vierde sprinter. In de planstudie voor de extra sprinters naar Harderwijk is de status voor Nijkerk Corlaer «niet onmogelijk maken».
- Zwolle Zuid, Deventer Noord en Staphorst: De Provincie Overijssel heeft het initiatief genomen om een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar mogelijke nieuwe stations in Overijssel. Deze stations zijn onderdeel van deze studie.

61

*Wat is de planning van de lopende planstudies en projectstudies naar kleine stations? Kunt u tevens per planstudie of projectstudie aangeven hoe lang deze al duren?*

De lopende planstudies kennen de volgende planning:

- Halfweg/Zwanenburg: Dit station is beschikt in april 2010. De geplande oplevering en indienststelling is medio 2012
- Almere Poort: Dit station is beschikt in april 2010. De geplande indienststelling is in december 2012
- Regionet-stations: Deze stations maken onderdeel uit van het Pakket Regionet dat in 2006 is overeengekomen en dat zal worden opgeleverd in de periode 2007–2013
- Groningen Europapark: De oplevering projectnota en indiening subsidieaanvraag vonden plaats in november 2010. De eerste studie is in 2006 gestart. De duur van deze planstudie heeft zijn oorzaak in de gefaseerde gebiedsontwikkeling, de budgettaire problematiek en de inpassing van het station, zowel spoortechnisch als stedenbouwkundig
- Nijmegen Lent: De planstudie is gestart najaar 2009 en betreft een integrale ontwerpogave van een gebiedsontsluitingsweg en het definitieve station. De indiening van de subsidieaanvraag wordt begin 2011 verwacht
- BleiZo: De eerste studie is in 2005 gestart. Planstudiefase 2b loopt, afronding fase 2b is medio 2011 voorzien.
- Hoevelaken: De eerste studie is in 2006 gestart. Projectfasestudie 2b is afgerond. Afhankelijk van de besluitvorming in het kader van de bestemmingsplanprocedure kan met de realisatie worden gestart
- Maastricht Noord: Projectstudiefase 2b is afgerond. Het project is aanbesteding. Indienststelling van het station is volgens planning voorzien in december 2011 met ingang van dienstregeling 2012

- Hengelo Gezondheidspark: De eerste studie is gestart in 2006. Planstudie fase 2b is afgerond. De volgende stap is de ondertekening van de realisatieovereenkomst door gemeente Hengelo
- Westervoort: De eerste studie is in 2002 gestart in het kader van StadsregioRail. De planstudie is afgerond en het project is in aanbesteding. Indienststelling is voorzien in december 2011, met ingang van dienstregeling 2012

62

*Om welke reden is er nog steeds geen aanleg- en/of subsidiebesluit genomen over station Bleizo? Neemt u dit besluit voorafgaand aan het notaoverleg MIRT in december?*

In overleg met de regio is er voor gekozen om de planstudie naar het station onderdeel te laten uitmaken van de integrale ontwerpogave voor de OV-knoop BleiZo. Deze integrale ontwerpogave omvat naast het station onder andere ook de te verlengen Oosterheemlijn, bus, Park and Ride, transferhallen en fietsparkeren. Begin 2011 zal de engineering van deze integrale ontwerpogave starten. In het najaar van 2011 zal de ontwerpogave naar verwachting resulteren in een definitief ontwerp van de OV-knoop BleiZo, inclusief kostenraming voor het stationsdeel. Verdere besluitvorming over het station vindt plaats na oplevering van het definitief ontwerp van de OV-knoop en kostenraming voor het stationsdeel.

63

*Om welke reden is er nog steeds geen aanleg- en/of subsidiebesluit genomen over station Nijmegen-Lent, terwijl de matige staat van onderhoud van het tijdelijke station noopt tot preventieve maatregelen voor de veiligheid (zie het krantenartikel in de Gelderlander, beschikbaar op: )?*

De planstudie naar het definitieve station Nijmegen-Lent maakt onderdeel uit van de integrale ontwerpogave voor de infrastructuurknoop waarvan de gemeente Nijmegen opdrachtgever is. De opdracht hiervoor is in het najaar van 2009 verleend. Volgens planning zal dit begin 2011 resulteren in een subsidieaanvraag voor het definitieve station Nijmegen-Lent, waarna gestart zal worden met de realisatie.

64

*Bent u bekend met de conclusies uit het onderzoek van het Centraal Planbureau en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid met de titel «Het belang van het openbaar vervoer, de maatschappelijke effecten op een rij (Kamerstuk 23 645, nr. 285)? Om welke reden zijn de conclusies uit het onderzoek van CPB en het KiM niet terug te vinden in het actieplan «Groei op het spoor» (Kamerstuk 29 984, nr. 216). Deelt u de mening dat deze conclusies uitermate bruikbaar zijn om de doelstellingen van dit actieplan te realiseren?*

Ja ik ben hiermee bekend. De kennis uit dat rapport is gebruikt bij de Midtermreview van het Actieplan Groei op het Spoor en heeft samen met andere studies en de ervaring van de eerste jaren van de uitvoering van het actieplan geleid tot een bijgesteld actieplan.

65

*Deelt u de mening dat door te investeren in comfort en reistijdverbetering een beter effect op de welvaart te verwachten valt dan wanneer wordt geïnvesteerd in informatievoorziening, het veraangemen van wachtruimtes en spreiding voor mobiliteit?*

Het Actieplan richt zich op groei op het spoor voor de periode tot en met 2012. De kracht van het Actieplan is juist dat er niet eenzijdig wordt ingezet op één maatregel of groep maatregelen maar dat er een breed spectrum aan maatregelen wordt ingezet, om zo alle soorten reizigers, nieuwe en bestaande, jong en oud, spits en niet spits te bedienen. Het Actieplan is opgesteld met medewerking van ongeveer vijftig organisaties en zich richt op de gehele keten van het vervoer.

66

*Hoe wilt u de doelstelling om het aantal reizigerskilometers per jaar met vijf procent te verhogen realiseren, gelet op het feit dat de prijs van het treinkaartje over de afgelopen tien jaar met bijna vijftig procent is gestegen?*

Het vernieuwde actieplan 5% groei op het spoor loopt tot 2012. Voortzetting van de groeidoelstelling is niet opgenomen in het huidige regeerakkoord.

De jaarlijkse tariefruimte voor NS is vastgelegd in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Het tariefartikel stelt op hoofdlijnen dat NS de tarieven voor tweedeklaskaartjes jaarlijks mag laten stijgen met de in de Macro Economische Verkenningen van het CPB voorspelde inflatie (op basis van de Consumenten Prijs Index) en daarnaast een (deel van) de stijging van de gebruiksvergoeding mag doorberekenen. In de antwoorden op de begrotingsvraag 75 van vorig jaar heeft mijn ambtsvoorganger de tariefstijgingen van NS van de afgelopen tien jaar op een rij gezet. De totale tariefstijging betrof over de periode 2001–2010 circa 36 procent tegen een inflatie van circa 20,1 procent.

Overigens zit in die 36 procent tweemaal een tariefverhoging van 2,075 procent die tussen consumentenorganisaties en NS was overeengekomen als gevolg van de Locov-overeenkomst.

67

*Hoe wilt u de doelstelling om het aantal reizigerskilometers per jaar met vijf procent te verhogen realiseren, gelet op het feit dat de reiziger wordt geconfronteerd met de problemen rondom de OV-Chipkaart?*

Het vernieuwde Actieplan groei op het spoor loopt tot 2012. Voortzetting van de groeidoelstelling is niet opgenomen in het huidige regeerakkoord. Het Actieplan zet in den brede in op het aantrekkelijker maken van de trein voor meer reizigers. De introductie van een OV-chipkaart, een kaart voor de integrale OV-keten, heeft eveneens als doel meer reizigersgemak. Ik heb op dit moment geen aanwijzing dat door eventuele aanloopproblemen bij de OV-chipkaart introductie op het spoor het gebruik van de trein zou kunnen worden ontmoedigd.

68

*Hoe wilt u de doelstelling om het aantal reizigerskilometers per jaar met vijf procent te verhogen realiseren, gelet op de ontwikkeling dat het reizigersgemak de komende jaren steeds verder afneemt doordat de treinen steeds voller worden?*

Het vernieuwde actieplan 5% groei op het spoor loopt tot 2012. Voortzetting van de groeidoelstelling is niet opgenomen in het huidige regeerakkoord.

NS is via onder andere de artikelen 6, 8 en 9 van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet gehouden aan prestatie-eisen. Die hebben onder andere betrekking op het aanbieden van vervoer gericht op reizigersgroei, een redelijke zitplaatskans, een goed serviceniveau en jaarlijkse prestatieverbetering. De combinatie van deze eisen moet ervoor zorgen dat noch het aanbod noch het kwaliteitsniveau onder druk komen te staan.

69

*Hoe wilt u de doelstelling om het aantal reizigerskilometers per jaar met vijf procent te verhogen realiseren, gelet op het feit dat van reistijdvermindering vooralsnog geen sprake is, aangezien de geplande snelheidsverhogingen op het spoor steeds worden uitgesteld?*

Het vernieuwde actieplan 5% groei op het spoor loopt tot 2012. Voortzetting van de groei-doelstelling is niet opgenomen in het huidige regeerakkoord.

Naast snelheidsverhoging zijn er ook andere maatregelen om reistijden te verkorten. In de brief aan de Tweede Kamer van 9 september 2009 (Kamerstuk 29 984, nr. 200) is een overzicht gegeven van de reistijdverbeteringen die sinds 2007 gerealiseerd zijn.

70

*Deelt u de mening dat de 206 miljoen euro die is begroot voor het actieplan «Groei op het spoor» beter benut kan worden voor investeringen die daadwerkelijk bijdragen aan «Groei op het spoor», te weten hogere snelheden op het spoor, meer dubbeldekkers en minder vertragingen? Zo nee, om welke reden niet?*

Nee. Het actieplan zet in den brede in op het aantrekkelijker maken van de trein voor meer reizigers. Alle maatregelen in het actieplan zijn snel realiseerbaar, hebben draagvlak bij partijen en geven zoveel mogelijk structureel effect binnen de middelen die daarvoor staan. Op andere zaken dan het actieplan wordt NS via de vervoerconcessie aangesproken. Daarnaast zijn sinds 2007 door de spoorsector concrete reistijdverbeteringen gerealiseerd.

71

*Wordt er in het project «Bovenbouwvernieuwing» rekening gehouden met eventuele toekomstige snelheidsverhogingen op het spoor naar 160 of 200 km/h?*

In het project «Bovenbouwvernieuwing» is geen rekening gehouden met eventuele toekomstige snelheidsverhogingen naar 160 of 200 km/u. In het kader van PHS wordt immers in het komende decennium geen snelheidsverhoging naar 160 km/u of 200 km/u voorzien.

Uitzondering hierop is het traject Amsterdam–Utrecht. ProRail heeft mij geïnformeerd dat de bovenbouw op dit traject ten behoeve van de ERTMS-pilot Amsterdam–Utrecht eind 2010 geschikt zal zijn voor snelheden tot 160 km/u. Hiermee wordt het mogelijk op dit traject onder ERTMS 160 km/u te gaan rijden.

Afhankelijk van de besluitvorming over de mogelijke snelheidsverhoging naar 160 km/u op de trajecten Den Haag–Schiphol, Weesp–Lelystad en Boxtel–Eindhoven zal in het project «Bovenbouwvernieuwing» ook op die trajecten hiermee rekening worden gehouden.

72

*Wat is het effect van de verlaging van het budget voor het programma «Bovenbouwvernieuwing», in verband met taakstellende efficiencykorting, voor de raming van kosten? Is dit effect reeds opgenomen in de raming van kosten van 1,3 miljard euro of moet dit nog gebeuren?*

Het effect is nul. In de uitgavenreeksen van de Begroting 2010 was reeds rekening gehouden met de efficiencytaakstellingen.

Deze taakstellingen waren echter opgenomen als «nog in te vullen». Met het Beheerplan 2010 en de Begroting 2011 zijn deze taakstellingen ook daadwerkelijk ingevuld, waaronder op de post bovenbouwvernieuwingen.

73

*Wat betekent de verlaging van het budget tot 2020 concreet voor het programma «Bovenbouwvernieuwing», uitgedrukt in kilometers bovenbouwvernieuwing per jaar en de kwaliteit van het spoor? Kunnen alle programmadoelen nu nog wel gehaald worden?*

De in het MIRT-projectblad genoemde verlaging van de uitgaven houdt verband met de door ProRail ingevulde efficiencytaakstelling naar aanleiding van de in 2004 uitgevoerde audit door Booz Allen Hamilton. Deze efficiency wordt door ProRail gerealiseerd door bijvoorbeeld innovatief contracteren, life-cycle management, normkostenontwikkelingen, etc. Er is hierbij geen sprake van minder maatregelen (minder kilometers) of het niet realiseren van doelen.

74

*Kunt u een overzicht geven van de gerealiseerde bovenbouwvernieuwing in kilometers in de afgelopen vijf jaar per jaar?*

De informatie is afkomstig uit de jaarrekeningen van ProRail. Zie bijlage 2.<sup>1</sup>

75

*Wat is de stand van zaken van de uitbreiding van het wachtspoor Beilen?*

In het kader van het project Reistijdversnelling (amendement Van Hijum/Dijksma, Kamerstuk 30 800 A, nr. 18) is circa € 5 miljoen beschikbaar gesteld voor het project Wachtspoor goederenvervoer Beilen. Uit de studie Spoordriehoek Zwolle–Leeuwarden/Groningen door ProRail (najaar 2009) is echter gebleken dat verlenging van de wachtspooren te Meppel een grotere flexibiliteit ten behoeve van het conflictvrij plannen van reizigers- en goederenverkeer biedt dan het wachtspoor te Beilen. In navolging van de afsprakenlijst naar aanleiding van de bestuurlijke overleggen MIRT in het najaar van 2009 zal ik de Kamer een voorstel voorleggen over de keuze voor het wachtspoor bij Meppel. Daarmee kan dit project door ProRail – gezien het gelijklopende doel van rijtijdverbetering van en naar de Randstad – meegenomen worden in de lopende planstudies uit hoofde van de Motie Koopmans (Kamerstuk 27 658, nr. 41). Dit voorstel zal toegevoegd worden aan in de 3e voortgangsrapportage over het Convenant RegioSpecifiek Pakket Zuiderzeelijn, die als bijlage bij de afsprakenlijst naar aanleiding van de bestuurlijke overleggen MIRT in het najaar van 2010 aan de Tweede Kamer zal worden gestuurd.

76

*Welke vervolgstappen acht u denkbaar na afronding van de geluidspilot spoorgoederenvervoer en behoort het stellen van wettelijke normen voor bronmaatregelen daar ook bij?*

Ten aanzien van het stellen van wettelijke normen dient een onderscheid gemaakt te worden tussen nieuwe en bestaande goederenwagens.

Nieuwe wagens dienen aan de Europese TSI-goederenwagens te voldoen. Voor nieuwe wagens wordt ingezet op de toepassing van K-blokken en niet op LL-blokken. K-blokken zijn namelijk beter uitontwikkeld en hebben een onbeperkte toelating.

Voor bestaande wagens wordt ingezet op de toepassing van LL-blokken.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Mede door de actieve inzet vanuit Nederland in het oplossen van de resterende problemen in het gebruik en de toelating van LL-blokken worden deze als oplossing voor de geluidsproblematiek in de Europese context steeds meer omarmd.

De toelating van LL- blokken zit in een laatste fase. Het is van belang actief betrokken te blijven bij de ontwikkelingen die in internationale context plaats vinden, waaronder het EuropeTrain project.

In dit project wordt gedurende 2 jaar lang door heel Europa wagens met LL-blokken ingezet en wordt de invloed van het gebruik van LL-blokken onder verschillende omstandigheden gemonitord. Daarbij wordt onderzocht of de ontwikkelde oplossingen, om LL-blokken toch economisch rendabel in te zetten, werken.

EuropeTrain project gaat in 2011 en 2012 uitgevoerd worden. Het project heeft tot doel dat de huidige toelating, waarbij LL-blokken alleen onder strenge beperkingen mogen worden toegepast, in 2012 wordt omgezet in een onbegrensde toelating voor het gebruik van LL-blokken.

Voor het stellen van normen is Europese regelgeving belangrijk. Op dit vlak zijn er op dit moment verschillende initiatieven.

Dit betreft o.a. het instellen van een werkgroep die de invoering van een gedifferentieerde gebruiksvergoeding op Europese schaal gaat voorbereiden, waarmee vervoerders een korting op het tarief kunnen verkrijgen bij toepassing van stil materieel.

Op 17 september 2010 heeft de Europese Commissie het voorstel herziening 1e spoorpakket gepubliceerd waarin het doorbelasten van de externe kosten in de gebruiksvergoeding ook onderdeel van uitmaakt.

NL maakt zicht sterk om ook een verbod op de toepassing van gietijzeren remblokken op Europees niveau op termijn te bewerkstelligen.

Dit is Europese regelgeving die niet hoeft worden omgezet in Nederlandse wetgeving.

Nederland is bevoegd om zelfstandig geluidwetgeving op te stellen om omwonenden van spoorwegen te beschermen tegen geluidsoverlast. Met de introductie van geluidproductieplafonds (Wetsvoorstel SWUNG, dat ter behandeling voorligt in de Kamer) wordt een duidelijke grens aan het geluid van spoorlijnen gesteld en dus indirect ook aan de hoeveelheid geluidemissie van het type treinen. Het blijven rijden met lawaaiig materieel werkt uiteindelijk dus capaciteitsbeperkend en leidt dus tot óf minder treinen óf stillere treinen. Derhalve blijft in beide gevallen het geluid binnen de toelaatbare grenzen.

77

*Wat is de stand van zaken van de besluitvorming over Europese vrijgave van LL-blokken? Wanneer verwacht u deze vrijgave?*

De huidige stand met betrekking tot de technologische mogelijkheden is dat stil gemaakt materieel kan worden bewerkstelligd door middel van het toepassen van kunststof remblokken, de zogenaamde LL-blokken.

Op dit moment is er al een Europese vrijgave van LL-blokken onder bepaalde strenge restricties. In internationaal verband wordt nog nader onderzocht wat de gevolgen zijn van het toepassen van kunststof remblokken onder alle weersomstandigheden en spoortypen. Dit project is in 2012 afgerond en zal bij positieve uitkomsten leiden tot een Europese vrijgave van deze remblokken.

78

*Deelt u de mening van de «Taskforce (her)ontwikkeling Bedrijventerreinen» dat de Grondexploitatiewet moet worden aangepast zodat verevening bij private ontwikkelingen van bedrijventerreinen wordt gestimuleerd? Zo nee, waarom niet?*

De Taskorce gaf aan dat zolang private (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen nog relatief weinig voorkomt, de Grondexploitatiewet geen zwaarwegende beperking vormt voor publiek-private verevening van grondexploitaties. Op dit moment wordt daarom geen wijziging van de Grondexploitatiewet overwogen. Overigens biedt de Grondexploitatiewet op dit moment twee mogelijkheden voor vereveningsbijdragen vanuit private gebiedsexploitaties. De eerste mogelijkheid is met private partijen vrijwillig overeen te komen bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen, met een vastgestelde structuurvisie als basis. De tweede mogelijkheid betreft verplichte bijdragen aan bovenplanse kosten. Als voorwaarden daarvoor geldt dat de gebiedsexploitatie er profijt van heeft en de kosten toerekenbaar en proportioneel zijn.

Op verzoek van de Tweede Kamer heeft de toenmalige minister van VROM Ecorys Nederland BV overigens onderzoek laten doen naar financieringsmodellen uit gebiedsontwikkelingen en bestemmingswijzigingen, waaronder bovenplanse verevening. Bij de aanbidding van dit rapport aan uw Kamer (kamerstuk 27 581, nr. 39) heeft mijn voorganger u een kabinetsreactie toegezegd voor eind 2010. Het Ecorys-onderzoek heeft een nauwe relatie met een lopend onderzoek door Deloitte naar de financiering van gebiedsontwikkeling en gemeentelijke grondexploitaties dat momenteel samen met de VNG wordt uitgevoerd. Dit onderzoek wordt de komende maand afgerond. Ik ben voornemens om u in het voorjaar van 2011 een beleidsbrief te sturen over de financiering van gebiedsontwikkeling waarbij ik de verschillende onderzoeken op dit gebied betrek. In betreffende beleidsbrief zal ik ook uw vraag meenemen in hoeverre het nodig is om de Grondexploitatiewet aan te passen, zodat verevening bij private ontwikkelingen van bedrijventerreinen wordt gestimuleerd.

79

*Ziet u mogelijkheden voor het beschikbaar stellen van budget om het herstructureren van bedrijventerreinen ook na 2013 voort te zetten? Zo ja, welke mogelijkheden ziet u en is het daarbij ook een optie om een heffing in te stellen voor de uitgifte van nieuwe terreinen?*

Rijk, provincies en gemeenten voeren momenteel het Convenant Bedrijventerreinen 2010–2020 uit. In het convenant zijn partners overeengekomen om jaarlijks overleg te voeren over de voortgang van de gemaakte afspraken. Daarnaast is afgesproken dat het Rijk in 2013, op basis van de evaluatie van de aanpak en voortgang van de inhaalslag herstructurering, de omvang en de verdeling van de rijksmiddelen na 2013 tot uiterlijk 2020 beoordeelt. Het beschikbaar budget voor de periode na 2013 zal ook aan de orde komen bij de uitwerking van het financiële kader van het regeerakkoord, rekening houdend met de visie van het kabinet dat de regie op ruimtelijke ordening bij de provincies ligt.

80

*Kunt u voor de budgetten voor de Ecologische HoofdStructuur in het Investeringsbudget Landelijk Gebied aangeven in hoeverre deze reeds uitgegeven zijn en in hoeverre juridisch verplicht?*

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar bijlage 3 houdende de tabel uit de Midterm Review ILG, pagina 33 (TK 29 717, nr. 17).<sup>1</sup>

81

*Deelt u de mening dat het aantal van 20 Nationale Landschappen dat Nederland thans telt, sterk gereduceerd kan worden? Zo nee, waarom niet?*

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Nationale landschappen zijn bijzondere gebieden met landschapskwaliteiten die internationaal zeldzaam of uniek en nationaal kenmerkend zijn. Het doel in deze gebieden is te komen tot behoud, duurzaam beheer en versterking van landschappelijke, cultuurhistorische en andere kwaliteiten. In samenhang daarmee zal de toeristisch-recreatieve betekenis van deze gebieden moeten toenemen.

Bij de zogenaamde «ontstapeling van gebiedscategorieën» uit het regeerakkoord wordt toegewerkt naar een vereenvoudiging van het beleid voor de groene ruimte, waaronder de nationale landschappen.

82

*Kunt u toelichten wat de consequenties zijn van de nieuwe kabinetsvoornemens rond natuur voor de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en voor de Nationale Landschappen? Kunt u bij uw antwoord betrekken de vraag hoe provincies op deze plannen hebben gereageerd, voor zover u bekend?*

De staatssecretaris van EL&I heeft de provincies een brief gestuurd over de Midterm Review ILG waarin hij zich het recht behoudt om nieuwe uitgaven voor robuuste verbindingen (onderdeel van de EHS) en Recreatie om de Stad (RodS) en overige verplichtingen die na 20 oktober 2010 zijn aangegaan niet voor financiering uit het ILG of andere rijksmiddelen in aanmerking te brengen. De staatssecretaris heeft het IPO uitgenodigd hier bestuurlijk overleg over te voeren.

Over de wijze waarop aan de feitelijke decentralisatie van middelen vorm wordt gegeven, zal in het kader van de te sluiten bestuursakkoorden met de provincies nader overleg en uitwerking plaatsvinden.

83

*Hoe komt het dat de vestiging van tuinders in Emmen achterwege blijft?*

De tuinbouwlocatie in Emmen is één van de Landbouwwontwikkelingsgebieden uit de Nota Ruimte. Vanwege de marktsituatie in de glastuinbouw doet deze vestigingslocatie het voor het aantrekken van tuinbouwbedrijven minder goed dan andere locaties.

84

*Wat was de rationale achter de ontwikkeling in Emmen en hoe zag de business case eruit?*

De tuinbouwlocatie Emmen is als Landbouwwontwikkelingsgebied in de Nota Ruimte opgenomen op basis van afspraken tussen het Rijk, LTO en de provincies. Voor de ontwikkeling van de locatie Emmen zijn STIDUG-middelen toegekend op basis van duurzaamheidscriteria waaraan de locatie voldoet. De gemeente Emmen heeft als risicodragende ontwikkelende partij een begroting opgesteld die sluitend was op basis van het toenmalige marktperspectief en de verwachte gronduitgifte.

85

*Hoe is de «opgave» te rijmen met het feit dat locaties toch niet blijken aan te slaan?*

Het rijk faciliteert alleen de ruimtelijke reservering. Regionale private- en overheidspartijen ontwikkelen risicodragend de vestigingslocaties. Deze verdere ontwikkeling is afhankelijk van de marktvrage.

86

*Deelt u de mening dat de verbinding A8/A9 van essentieel belang is voor de robuustheid van het wegennetwerk in de Metropoolregio Amsterdam?*



De regionale verbinding A8/A9 maakt geen onderdeel uit van het hoofdwegennet en betreft een regionale verantwoordelijkheid. Deze verbinding draagt in beperkte mate bij aan de robuustheid van het hoofdwegennet.

87

*Heeft de regio Amsterdam maatregelen getroffen om te voldoen aan de voorwaarden voor een rijksbijdrage in de kosten van verbetering van de doorstroming op de verbinding A8–A9? Welk budget wordt er maximaal beschikbaar gesteld voor een rijksbijdrage aan dit project?*

Begin 2010 zijn aan de provincie nadere vragen gesteld over haar plan. Deze vragen zijn zeer recentelijk beantwoord. De beoordeling of het plan in aanmerking komt voor een rijksbijdrage zal op korte termijn plaatsvinden.

88

*Wordt in de concept structuurvisie, die in het kader van Rijks-Regioprogramma Amsterdam–Almere–Markermeer (RRAAM) wordt opgesteld, ook de relatie met de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever (pagina 104) meegenomen? Kunt u inzichtelijk maken of beide projecten naast elkaar kunnen bestaan?*

Het programma RRAAM bouwt, naast de Nota Ruimte en de RAAM-brief, mede voort op de integrale gebiedsagenda Noordwest-Nederland. Deze agenda is eind 2009 door de regio en het Rijk opgesteld. Hierin wordt geconcludeerd dat door de ruimtedruk in het Noord-Hollandse en Utrechtse deel van de Metropoolregio er een flink deel van de verstedelijkingsopgave om kwantitatieve redenen in de provincie Flevoland gesitueerd moet worden, met name in Almere.

Naast kwantiteit speelt ook de kwaliteit hierbij een rol. De beschikbaarheid van verschillende locaties, zowel binnen- als buitenstedelijk, geeft de mogelijkheid om een grotere schakering aan woonmilieus te realiseren. Juist aan deze diversiteit is behoefte bij de verdere versterking van de concurrentiepositie van de Metropoolregio. Daarom worden er naast binnenstedelijke locaties (in Amsterdam of de Zaan-/IJ-oevers) ook in samenhang nieuwe uitbreidingslocaties voor nieuwe woonmilieus in Almere bekeken. Deze samenhang komt tot uitdrukking in de geplande structuurvisie.

89

*Bij de uitbreidingen van het infrastructuur wordt uitgegaan van de eindwaarde van 350 000 inwoners in 2030. Bent u bereid extra (infrastructurale) maatregelen te nemen als blijkt dat dit inwoneraantal eerder wordt bereikt?*

Het vertrekpunt voor het Rijk-Regioprogramma Amsterdam–Almere–Markermeer is de drievoudige schaa sprong op stedelijk, infrastructuur en ecologisch gebied. Tevens is in de RAAM-brief afgesproken dat de langetermijntrend in de woningmarkt, de economie en de bereikbaarheid bepalend zijn voor het tempo van de uitvoering van de drievoudige schaa sprong.

In de komende twee jaar wordt onderzocht op welke wijze deze schaa sprong kan worden vormgegeven. In lijn met de afspraken uit de RAAM-brief is daarbij aandacht voor de fasering, de samenhang, mogelijke optimalisaties en de (financiële) haalbaarheid van de verschillende onderdelen. Daarbij komt ook het tempo van de bevolkingsgroei in relatie tot onder andere de infrastructuur aan de orde.

90

*Vind u het een wenselijke ontwikkeling dat in Almere Weerwaterzone 50 000 m<sup>2</sup> kantoorruimte bijkomt, daar waar Almere – net als de rest van Nederland – kampt met leegstand van kantoorruimte? Kunt u dit toelichten?*

Het Rijk-Regioprogramma Amsterdam–Almere–Markermeer gaat uit van een integrale opgave voor verstedelijking. Daarbij kan het zorgen voor voldoende ruimte om goed en aantrekkelijk te wonen, niet los worden gezien van het creëren van voldoende werkgelegenheid. Dit beginsel sluit aan bij de motie Linhard van uw Kamer (Kamerstukken II 2009/2010 31 089, nr. 64). De kantooroppervlakte zal gefaseerd en over een langere periode (2030, met uitloop) worden gerealiseerd. Uiteraard wordt de marktontwikkeling nauwkeurig gevolgd en waar nodig zullen de plannen daaraan worden aangepast.

91

*Zal de voorkeursbeslissing Afsluitdijk een keuze betreffen uit één van de vier visies of uit één van de twee basisvarianten betreffen of kan er ook sprake van een combinatie van varianten zijn? Zo ja, hoe verhoudt dit zich tot de toezegging richting de consortia bij de start van het project, dat er geen sprake zou zijn van «cherry picking» uit de integrale visies?*

In de brief aan de Kamer van 26 juni 2009 is ten aanzien van het vervolgproces aangegeven dat de voorkeursbeslissing voor de aanpak van de Afsluitdijk zal worden genomen op basis van de marktvisies en varianten. De genoemde zes varianten zijn op hun effecten onderzocht in een plan-MER, een MKBA en diverse andere onderzoeken. Voor genoemde onderzoeken is een onderscheid aangebracht binnen de visies tussen de kernoplossing voor de veiligheid en waterbeheer met de daaraan onlosmakelijke onderdelen enerzijds, en de andere ambities, de zogeheten componenten anderzijds. Bij componenten is geen sprake van onlosmakelijke verbinding met de kernoplossing voor veiligheid en waterbeheer. Combinatie in een andere samenstelling dan die volgens de marktvisies is niet uitgesloten. Daar zal dan uiteraard overleg met de consortia over plaatsvinden.

92

*Welk bedragen zijn er gereserveerd voor de veiligheid van de Afsluitdijk en welke bedragen hebben regionale overheden gereserveerd voor aanvullende ambities? Zijn hier op voorhand heldere afspraken over gemaakt? Wat is de rol van de adviescommissie Afsluitdijk?*

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor de financiering van de kosten voor veiligheid en waterbeheer. Daarvoor is voor de periode tot en met 2020 een voorlopige reservering getroffen van ongeveer € 300 mln.

Collega-bewindslieden en/of regionale partners en marktpartijen zijn verantwoordelijk voor de financiering van ambities, zoals natuurontwikkeling, duurzame energie, recreatie en zilte teelt. Deze verdeling van verantwoordelijkheden zal de basis vormen voor de verdeling van de kosten tussen partijen, die concreet zal worden afgesproken op het moment van besluitvorming.

De commissie Toekomst Afsluitdijk heeft tot taak advies te geven aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de concept-voorkeursbeslissing voor de renovatie van de Afsluitdijk en over de stappen die door het bestuurlijk overleg Afsluitdijk worden gezet ter voorbereiding van de voorkeursbeslissing.

93

*Hoe verklaart u dat het twee jaar heeft geduurd om van visies tot structuurvisie te komen, gelet op het feit dat de integrale visies van de consortia eind 2008 zijn gepresenteerd?*

In het voorjaar van 2009 heeft een globale beoordeling van de marktvisies en van twee overheidsreferenties geleid tot een verkenningenrapport. Daarna zijn in de verlengde verkenning een plan-MER, MKBA en diverse andere onderzoeken uitgevoerd.

94

*Wordt er door het feit dat het project extra spuicapaciteit Afsluitdijk als afzonderlijk project door naar de planvormingsfase, terwijl het één van de onderdelen van de toekomstvisie Afsluitdijk was, niet vooruit gelopen op de structuurvisie Afsluitdijk? Wat gebeurt er als dit project een jaar uitgesteld wordt en integraal wordt meegenomen in de structuurvisie Afsluitdijk?*

Het project Extra Spuicapaciteit (ESA) is gericht op het uiterlijk in 2017 realiseren van extra spuicapaciteit op de Afsluitdijk. ESA is een randvoorwaarde voor het project Toekomst Afsluitdijk en kan daar derhalve geen onderdeel van uitmaken. De huidige spuisluizen in de Afsluitdijk kunnen pas worden gerenoveerd, of deels buiten gebruik worden gesteld, nadat ESA gerealiseerd is.

95

*Bij de uitvoering van dit project is aangegeven dat het gekozen «Design, Build, Maintenance» contract toch niet realistisch blijkt. Kunt u dat nader uiteenzetten?*

Uit een nadere analyse is gebleken dat het meenemen van langjarig onderhoud onvoldoende prikkels biedt, aangezien de verwachting was dat in dit specifieke geval pas na 25 jaar groot onderhoud nodig zou zijn. Daarmee vervalt een belangrijke voorwaarde voor het aangaan van een DBM-contract.

Daarnaast is in overleg met de provincie Fryslân, Bevoegd Gezag voor het dijkverbeteringsplan uit de Waterwet (voorheen de Wet op de waterkering) geconcludeerd, dat de DBM-aanpak in dit specifieke geval aanleiding kan zijn tot grote (financiële) risico's voor het ontwerp- en bouwproces. Dit vanwege de vereiste mate van detail in het dijkverbeteringsplan.

96

*Wat is het verband tussen het project Extra Spuicapaciteit Afsluitdijk en Toekomst afsluitdijk?*

Zie het antwoord op vraag 94 MIRT.

97

*Maken de natuurpilots in het Markermeer onderdeel uit van het Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem (TBES)? Is hier sprake van compensatie terwijl er nog geen besluitvorming over de schaaIsprong heeft plaatsgevonden?*

De natuurpilots maken deel uit van het project Natuurlijker Markermeer-IJmeer. Dit project heeft als doel meer kennis te krijgen van effectieve maatregelen voor het bereiken van een robuust ecosysteem en om bij te dragen aan het versterken van de natuurkwaliteit in vooral het Markermeer-IJmeer. Het project wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat, in overleg met provincies en maatschappelijk organisaties. De uitkomsten

worden benut voor het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem. Hier is derhalve geen sprake van compensatie in het kader van schaa sprong of enig ander kader.

98

*Erkent u dat goede bereikbaarheid tussen de Metropoolregio Amsterdam en Utrecht/Amersfoort voorwaarde is voor de bouw van de beoogde 60 000 extra woningen en 100 000 extra banen?*

Uiteraard is een goede bereikbaarheid belangrijk bij de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam. Daarom vormen bereikbaarheid en infrastructuur een integraal onderdeel van de uit te werken opgave voor RRAAM en hebben zij een belangrijke plaats in het bijbehorende (besluitvormings)proces.

99

*Deelt u de analyse dat op termijn de A1 tussen Muiderberg en Eemnes een stevige bottleneck zal vormen, die de doorstroming op de A1 door 't Gooi onevenredig zal verstoren?*

De Spoedwet wegverbreding voorziet voor de A1 door 't Gooi in de aanleg van spitsstroken. Daarmee wordt op korte termijn verlichting geboden aan de filedruk op dit belangrijke traject in het hoofdwegennet. Volgens planning worden de spitsstroken in 2011 opengesteld. In de brief aan de Kamer van 29 juni 2010 (31 305, nr. 150) over de hoofdlijnen van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) wordt duidelijk gemaakt waar de knelpunten tot en met 2028 liggen. Deze knelpunten liggen onder andere in de Metropoolregio Amsterdam, inclusief uitlopers naar Amersfoort, Lelystad, Hoorn en Alkmaar. De A1 op het traject Muiden–Eemnes is hier onderdeel van. In het vervolg op de NMCA wordt dit nader beschouwd.

100

*Deelt u de opvatting dat de effecten van de Schaa sprong Almere op het traject Muiden–Eemnes (de A1 't Gooi) in een integrale bereikbaarheidsstudie moeten worden beoordeeld?*

Zie het antwoord op vraag 99 MIRT.

101

*Kunt u aangeven of er nog obstakels zijn die het vaststellen en ondertekenen van het tracébesluit wegbreiding Schiphol–Amsterdam–Almere (SAA) kunnen vertragen?*

Momenteel wordt gewerkt aan het afronden van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen signalen dat eventuele obstakels leiden tot vertraging van de vaststelling. Er wordt alles aan gedaan om het tracébesluit volgens planning in december 2010 te nemen.

102

*Aangezien de Amsterdamse Zuidas de snelst groeiende kantoorlocatie van Nederland is en Almere de snelst groeiende woonlocatie, is het dan niet wenselijk om voor het project A1/A6/A9 Schiphol–Amsterdam–Almere gebruik te maken van beide alternatieven, dat wil zeggen zowel investeren in het verbreden van de bestaande route en het doortrekken van de A6 (knooppunt Muiderberg) naar de A9 (knooppunt Holendrecht)? Zo nee, waarom niet?*

Nee, het is niet wenselijk om te investeren in beide alternatieven. In 2007 heeft het kabinet gekozen voor uitbreiding van de bestaande autosnel-

wegen op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere. Hiermee is expliciet het doortrekken van de A6 naar de A9 afgevalen. Bij de keuze bleek deze doortrekking hoge kosten met zich mee te brengen, te leiden tot aantasting van landschap en recreatiemogelijkheden en te stuiten op grote maatschappelijke en politieke weerstand. Met de gekozen oplossing wordt een bijdrage geleverd aan verbetering van de bereikbaarheid en wordt een impuls gegeven aan de leefbaarheid.

103

*Hoe rijmt u de ambities rond de dubbelstad Amsterdam–Almere met het gegeven dat de ambitie om spoorboekloos te gaan rijden op de as Schiphol–Amsterdam–Almere voorlopig is opgegeven?*

De ambitie voor spoorboekloos rijden in de SAAL-corridor is zeker niet opgegeven. In het kader van de voorkeursbeslissing PHS heeft mijn ambtsvoorganger aangegeven dat er op dat moment nog geen passende oplossing beschikbaar was die aan de kaders van capaciteit, kwaliteit en budget voldoet en dat vervolgonderzoek noodzakelijk is. Op dit moment is dat onderzoek gaande. Daarin worden diverse alternatieven voor spoorboekloos rijden onderzocht.

104

- a. *Hoeveel fietsenstallingen zijn er op station Amsterdam CS na uitvoering van de genoemde projecten in totaal?*
- b. *Hoeveel fietsenstallingen zijn er bij de 20 grootste stations van Nederland en hoeveel komen daar nog bij op grond van de maatregelen die nu voorzien zijn onder andere in het Actieplan Groei op het Spoor?*
- c. *Kunt u het actieplan Fietsparkeren vóór het notaoverleg MIRT/ Infrastructuur d.d. 6 december 2010 naar de Kamer sturen?*

- a. Na uitvoering van de projecten zijn er bij Amsterdam Centraal circa 10 000 fietsparkeerplaatsen.
- b. Zowel vanuit het Actieplan groei op het Spoor als vanuit de Mobiliteitsaanpak zijn middelen aan het programma «Ruimte voor de Fiets» toegevoegd (respectievelijk € 20 en € 15 miljoen). Op de twintig grootste stations van Nederland (gebaseerd op het aantal in- en uitstappers) zijn circa 106 000 fietsparkeerplaatsen aanwezig. Op grond van de huidige maatregelen komen er op de twintig grootste stations in de komende jaren nog circa 35 000 plaatsen bij. Bij de realisatie van de fietsparkeervoorzieningen bij stations wordt geen onderscheid gemaakt in de oorspronkelijke herkomst van de middelen.
- c. Over de aanpak, aansturing en de financiering van het actieplan moet nog overleg plaatsvinden met de betrokken partijen. Ik verwacht dat het actieplan – inclusief de financiële kaders – in de eerste helft van 2011 gereed is.

105

*Hoe groot zijn de capaciteitsproblemen bij uw ministerie, gezien de herhaaldelijke vertraging van planstudies voor ligplaatsen (o.a. blz. 123), de planstudie Bovenloop IJssel (blz. 300) en de verruiming van de Twentekanal (blz. 303), zoals gemeld in het MIRT projectenboek in de afgelopen jaren?*

Met het aanlegprogramma in combinatie met de versnellingsmaatregelen uit het aanvullend beleidsakkoord wordt een grote capaciteitsinspanning gevraagd van de uitvoeringsorganisatie van Rijkswaterstaat om dit programma te realiseren. Dit vergt een grote mate van flexibiliteit en creativiteit binnen de bestaande capaciteit. De piekbelasting kan daarmee

echter nog niet geheel afgedekt worden waardoor externe inhuur noodzakelijk is. Het aanbod van de benodigde capaciteit is echter beperkt waardoor de totale capaciteit tekort schiet om alle projecten in het gewenste tempo uit te kunnen voeren.

106

- a. *Hoe is de ruimtelijke reservering voor toekomstige uitbreiding van de infrastructuur na de verbreding van A27/A1 Utrecht Noord–Knooppunt Eemnes–Bunschoten uitgewerkt?*
- b. *Klopt het dat deze reservering is gedaan in de middenberm en dat deze reservering tussen Utrecht Noord en afslag de Bilt wordt benut voor spitsstroken?*
- c. *Is een inpassing voor OV Utrecht–Almere als HOV-baan of Stichtse Lijn met een ruimtelijke reservering in de middenberm nog wel mogelijk op het hele traject? Of is er een andere ruimtelijke inpassing voor de OV verbinding Almere–Utrecht voorzien?*
- d. *Is onderzocht welke synergievoordelen er te realiseren zijn door bij de verbreding al rekening te houden met het doortrekken van de spoorlijn Utrecht–Hollandsche Rading langs de A27 naar Huizen en Almere en/of een vrije baan voor de HOV Hilversum–Huizen langs de A27 bijvoorbeeld door viaducten hierop al voor te bereiden? Zo nee, waarom niet?*

Ad a.

De ruimtereservering is, zoals afgesproken in het bestuurlijk overleg MIRT in het voorjaar van 2009, primair bedoeld voor het mogelijk maken van een busbaan (OV-baan) of een eventuele vierde rijstrook in de toekomst. Hiervoor is ruimte gereserveerd in de middenberm. De aanwezigheid van de middenberm brengt daarnaast een aantal voordelen met zich mee, zoals het benutten van de ruimte tijdens de bouw, waardoor een versnelling in de tijd mogelijk is en minder verkeershinder op de onderliggende wegennet.

Ad b.

De spitsstrook tussen Utrecht-Noord en Bilthoven wordt gerealiseerd op de vluchtstrook aan de oostzijde van de weg en niet in de middenberm. De ruimtereservering in de middenberm wordt vanaf de aansluiting Bilthoven opgebouwd naar het noorden toe en sluit aan op het knooppunt Eemnes.

Ad c.

De onderzoeken naar OV-voorzieningen verschillen in het (denk)stadium waarin zij zich bevinden. Over geen van alle is een definitief besluit genomen. Het kabinet heeft in de RAAM-brief 2009 besloten dat er geen studie naar een railverbinding (Stichtse Lijn) komt. De wens voor een HOV voorziening Utrecht–Hilversum (Almere) is in het programma VERDER bekeken. De HOV verbinding Hilversum–Huizen is het verst in studie, maar ook hierbij is nog een aantal varianten in onderzoek. In de planstudie A27/A1 kan daarom in het ontwerp nog niet op deze ontwikkelingen worden geanticipeerd. De verbreding van de A27/A1 maakt geen van deze varianten onmogelijk.

Ad d.

Alle wegvoorzieningen, zoals kunstwerken, aansluitingen, geluidsschermen, wegmeubilair (onder andere geleiderail), wegsignalering, kabels en leidingen liggen dan na de voorgenomen wegverbreding al op de juiste plaats. Bij een eventuele latere verbreding met een vierde rijstrook of een openbaar vervoer voorziening is het niet nodig om al deze wegvoorzieningen aan te passen. Ook de verkanting (dat wil zeggen de dwarshelling) en asligging hoeven niet te worden aangepast.

107

*Welke maatregelen gaat u nemen om de doorstroming bij de aansluiting A1/A30 te verbeteren als blijkt dat het verkeer, als gevolg van de wegwerkzaamheden aan de A28 Amersfoort–Utrecht, massaal deze route gaat kiezen?*

De komende jaren zullen op diverse snelwegen in de regio Utrecht werkzaamheden plaatsvinden. Om de verkeershinder die dat oplevert zoveel mogelijk te verminderen, wordt een pakket maatregelen uitgevoerd. Dit betreft informatievoorziening, tijdelijke capaciteits-aanpassingen bij omrijroutes, spitsmijden-projecten, inzet van bussen en andere OV-voorzieningen, en verbetering van overstapmogelijkheden op OV en fiets.

Voor de A28 zal waarschijnlijk de route via de A27 en de A1 een uitwijkroute vormen. De capaciteit van deze uitwijkroute zal door RWS tijdelijk vergroot worden, onder meer door maatregelen aan de verbindingbogen tussen de A1 en de A27 in knooppunt Eemnes.

108

*Deelt u de mening dat er rondom het knooppunt Hoevelaken adequate verzorgingsplaatsen beschikbaar moeten zijn?*

Zoals door mijn ambtsvoorganger toegezegd kom ik binnenkort met een nieuwe beleidsvisie aangaande de verzorgingsplaatsen.

109

*Bent u bereid extra budget voor de realisatie van adequate verzorgingsplaatsen rondom knooppunt Hoevelaken beschikbaar te stellen?*

In het kader van het project Knooppunt Hoevelaken wordt, in samenwerking met onder meer vervoerders en betrokken gemeenten, gekeken naar de consequenties van de wegverbredingen voor de bestaande verzorgingsplaatsen. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van capaciteitsuitbreiding van de verzorgingsplaatsen. De kosten daarvan zullen betaald moeten worden uit het beschikbare projectbudget van het knooppunt Hoevelaken.

110

*Welke juridische risico's zijn er om de A28 (Utrecht–Amersfoort) al uit te voeren terwijl de procedure nog niet is afgerond? Houden die risico's verband met het feit dat een groot deel van het project in de EHS ligt en langs woningen voert?*

Het project A28 Utrecht–Amersfoort betreft een wegverbreding. Hiervoor wordt de spoedwetprocedure doorlopen. In het kader van groot onderhoud moeten voor de doorstroming en op grond van verkeersveiligheid aanpassingen worden gedaan. Dit kan niet worden uitgesteld. Deze aanpassingen hoeven bij de wegverbreding niet meer te worden uitgevoerd en hierdoor wordt de wegverbreding minder ingrijpend. Voor groot onderhoud is het juridisch risico niet anders dan gebruikelijk. Ook voor de wegverbreding is het juridische risico niet anders dan gebruikelijk bij de spoedwetprocedure.

De ingreep in de EHS zal worden gezien in het kader van de spoedwetprocedure. Hiervoor wordt nauw samengewerkt met de provincies Noord-Holland en Utrecht.

111

*Welke technische risico's zijn er gemoeid met het verbreden van de tunnelbak bij Amelisweerd in verband met de kans op het doorlekken van grondwater van de nabijgelegen natuurgebieden? Hoe gaat u om met eventuele meerkosten als blijkt dat de niet-bewezen technologieën duurder uitpakken?*

De A27 is ten zuiden van het Bos Amelisweerd aangelegd binnen een grondwaterwerend folie. Het verbreden van de weg binnen dit folie is aangemerkt als risicovol; bij werkzaamheden zou het folie kunnen scheuren. Zonder maatregelen zou dit tot gevolg kunnen hebben dat grondwater omhoog komt. Het veilig houden van het folie bij uitbreiding van de weg is zogeheten «unproven technology»: nog niet eerder uitgevoerd.

In samenwerking met kennisinstituten, universiteiten en marktpartijen wordt gezocht naar een goede technische methode om de weg uit te breiden. Er is een terugvaloptie uitgewerkt waar met hulp van vriestech- niken een relatief veilige bouwmethode wordt toegepast. Daarnaast wordt de komende tijd in samenwerking met het bedrijfsleven gezocht naar nog betere, innovatieve methoden om dit werk te kunnen uitvoeren.

Ter hoogte van het Bos Amelisweerd ligt de weg in een betonnen bak die zonder grote technische risico's, want met «proven technology», uit te breiden is.

In de raming van de planstudie Ring is voor dit onderdeel een risicoser- vering opgenomen.

112

*Kunt u aangeven of u een prioriteitsstelling in gedachte heeft bij het uitvoeren van de verschillende projecten rond de Ring Utrecht wanneer zou blijken dat de financiële middelen om alle ambities waar te maken tekort schieten?*

De besluitvorming over de Ring Utrecht zal dit najaar plaatsvinden. Op basis daarvan zal ik de Kamer nader informeren.

113

*Waarom is of worden de huidige geluidsbelasting en luchtkwaliteit niet in kaart gebracht in de MER? Hoe kan dan voldoende inzicht worden geboden in het verbeteren van de leefbaarheid? Bent u van plan om alsnog de omgevingsdoelstelling te toetsen aan de huidige situatie (bijv. 2008)? En dus de huidige – en gevalideerde – situatie (bijv. 2008) ten aanzien van milieukwaliteit en leefbaarheid volledig in beeld te brengen? Waarom wordt de geluidsbelasting in de MER berekend met volledige doorstroming en luchtkwaliteit met invloeden van congestie? En waarom speelt cumulatie bij het berekenen van de luchtkwaliteit wel een rol en bij het berekenen van geluid niet? Waarom gelden er verschillende uitgangspunten bij een objectief onderzoek als het MER? Worden de A27 en de A12 (bij Lunetten), voor wat betreft de geluidsbelasting, als afzonderlijke trajecten berekend in de planstudie Ring Utrecht? Betekent dat een vertekende situatie voor dat (aanzienlijke) deel van Lunetten dat onder de invloedsfeer van beide snelwegen ligt? Bent u bereid om beide hoofdsnelwegen als één traject te beschouwen in het kader van de Wet Geluidhinder en te nemen geluidsreducerende maatregelen?*

Bij onderstaande beantwoording is ervan uitgegaan dat de vraag betrekking heeft op het 1e Fase MER Ring Utrecht.



- A) Bij het beoordelen van de alternatieven is een onderlinge vergelijking van belang. Hiervoor is vanuit de Mer-systematiek voorgeschreven dat er als referentie een jaartal wordt gehanteerd waarbij de realisatie van een oplossing gerealiseerd kan worden verondersteld. In dit geval is dat 2020. In dit jaar wordt de situatie met en zonder de beoogde ingreep met elkaar vergeleken om te zien welke gevolgen de ingreep heeft. Voor de onderlinge vergelijking is het dus niet nodig om de huidige belasting in beeld te brengen.
- B) In de volgende fase is het wel noodzakelijk om te kijken naar de huidige situatie en naar absolute getallen. In het 2e fase MER, dat bij het OTB wordt uitgebracht, worden de maatregelen bepaald die bij dit project horen. Dan wordt immers getoetst aan wettelijke normen. De wettelijke voorschriften geven aan dat voor de bepaling van de maatregelen de situatie 1 jaar voor aanleg vergeleken dient te worden met de situatie 10 jaar na aanleg.
- C) In het 1e Fase MER worden beide wegen als dezelfde bron beschouwd. In de 2e fase wordt voor het berekenen van de beperkende maatregelen de voorgeschreven werkwijzen uit de Wet Geluidhinder gevolgd. Daarbij wordt elke bron afzonderlijk beschouwd waarbij in genoemd voorbeeld de A12 en de A27 als twee bronnen worden gezien. Als voor een woning een hogere waarde in het OTB wordt vastgesteld, wordt een cumulatieonderzoek gedaan. Hierbij wordt gekeken naar overige geluidsbronnen zoals spoorlijnen, de belangrijkste provinciale/gemeentelijke wegen, etc. Dit is de methode die wettelijk voorgeschreven is. In Lunetten, bij het kruispunt van de A12 en de A27, kan dit wellicht aan de orde zijn.

114

*Onderschrijft u de analyse dat spoedige capaciteitsuitbreiding op de Ring Utrecht onontkoombaar is?*

Mijn ambtsvoorgangers hebben, samen met de regio, uit het onderzoek «tussenfase Ring Utrecht» al geconcludeerd dat een vergroting van de wegcapaciteit van de Ring Utrecht noodzakelijk is (zie ook: Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 31 089, bijlage bij nr. 56, besluit 5 in paragraaf 4.2.2). Ik onderschrijf deze conclusie.

115

*Deelt u de analyse dat ieder plan dat alleen voorziet in investeringen in het openbaar vervoer en fietsfaciliteiten de bereikbaarheid van Utrecht in 2020 niet significant zal verbeteren?*

Voor een significante verbetering van de bereikbaarheid van Utrecht moeten investeed worden in de verbetering van alle modaliteiten, zowel in openbaar vervoer, fietsvoorzieningen als in wegen. Rijk en regio handelen dan ook al vanaf 2006 (MIT-verkenning en netwerkanalyse regio Utrecht) gezamenlijk vanuit dit gezichtspunt. Investeringen in openbaar vervoer en in fietsvoorzieningen verbeteren de bereikbaarheid van Utrecht wel degelijk. Daarom investeren rijk en regio in diverse spoorvoorzieningen (nder andere PHS en Randstadspoor), in verbetering van de infrastructuur voor en doorstroming van het fietsverkeer, in doorstromingsmaatregelen voor en frequentieverhoging van het regionaal openbaar vervoer en in P+R-voorzieningen. Deze investeringen nemen niet weg dat in Utrecht ook uitbreiding van de wegcapaciteit noodzakelijk is. Met name het reistijdknelpunt op de A27 Utrecht Noord–Lunetten kan niet worden opgelost met alleen investeringen in OV en fiets.

116

*Deelt u de mening dat de, op basis van de vastgestelde voorkeursrichting, te kiezen aanpak van de Ring Utrecht zal dienen als uitgangspunt voor de verdere maatregelen op het terrein van het openbaar vervoer, zoals beoogd met de onlangs aangekondigde nieuwe planstudie OV?*

In de uitwerking van de bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht uit 2006 wordt een pakket maatregelen op gebied van OV, fiets, mobiliteits-management en onderliggend wegennet uitgevoerd (het zgn VERDER-pakket).

Onlangs is ook een MIRT-onderzoek gestart naar het openbaar vervoer in de regio Utrecht. Doel van dit MIRT-onderzoek is de opgave uit de Gebiedsagenda Utrecht nader te concretiseren qua inhoudelijke scope, geografische omvang, tijd en/of doel.

Naast de investeringen in het VERDER-pakket is in de bestuursovereenkomst afgesproken dat ook wordt geïnvesteerd in het hoofdwegennet, waaronder de Ring Utrecht. De voorkeursrichting voor de Ring Utrecht bevat derhalve alleen maatregelen op het gebied van het hoofdwegennet. Daarmee kan dit besluit geen uitgangspunt zijn voor verdere maatregelen op het terrein van het openbaar vervoer.

De uitwerking van het voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht, het VERDER-pakket en het MIRT-onderzoek hebben weliswaar hetzelfde doel, namelijk de verbetering van de bereikbaarheid, maar hebben hun eigen dynamiek, besluitvormingstraject en afwegingskader, en staan dus verder los van elkaar.

117

*Deelt u de zorg dat het eventueel loslaten van eerder gemaakte afspraken (voorkeursrichting) over de aanpak van de ring door andere bestuurslagen dan het Rijk onacceptabele vertraging en schade op gaat leveren? Deelt u de mening dat dit funest is voor de regionale bereikbaarheid, de landelijke economie en het milieu?*

Het is essentieel voor de regionale bereikbaarheid en de landelijke economie dat de bevoegde gezagen voor de Ring Utrecht de voorkeursrichting omzetten in een voorkeursalternatief. Alle partijen werken daar hard aan.

118

- a. *Is het u bekend dat Connexxion en Provincie Gelderland de Valleilijn graag willen doortrekken naar Arnhem en Utrecht Centraal? (<http://redactie.omroepgelderland.nl/web/Nieuws/nieuwsartikel/238911/Mogelijk-verlenging-Valleilijn.htm>)*
- b. *Wat betekent het doortrekken naar Utrecht Centraal globaal voor de infrastructuurcapaciteit op het traject Utrecht-Amerfoort?*
- c. *Is het uitgangspunt van ontwerp van de twee nieuwe onderdoorgangen en bijbehorende werken bij Bilthoven dat het later relatief eenvoudig is om in «buitenzijdeligging» vrijliggende inhaalsporen toe te voegen?*
- d. *Is onderzocht wat de meerkosten zijn als de viaducten gelijk zo breed worden uitgevoerd dat de inhaalsporen hierop later kunnen worden aangebracht? Zo ja, wat zijn deze meerkosten? Zo nee, waarom is dit niet onderzocht?*
- e. *Welke capaciteitsindicatoren en/of eventueel andere criteria worden door u in zijn algemeenheid gehanteerd om geheel, partieel, minimaal of geheel niet tot voorbouwmaatregelen over te gaan?*

- a. Ja, het is mij bekend dat Gelderland een verkenning laat uitvoeren naar het doortrekken van de Valleilijn. Er ligt geen concreet plan bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- b. Aangezien de wens van Connexxion en de Provincie Gelderland nog niet geleid heeft tot een concrete vraag aan ProRail is deze vraag niet door ProRail onderzocht.
- c. Gegeven de situatie geschetst onder de antwoorden a. en b. is het uitgangspunt bij de onderdoorgang in Bilthoven het huidige aantal sporen. Gelet op de plaatselijke situatie is het bijzonder ingrijpend om op deze locatie extra sporen te realiseren.
- d. Gegeven de situatie geschetst onder de antwoorden a. en b is dit niet onderzocht.
- e. Er zijn geen eenduidige criteria voor het doen van voorinvesteringen in projecten. Dit wordt per geval afgewogen op basis van kosten en een inschatting van de realiteitswaarde van de ontwikkeling.

119

*Waarom zet de Zuidvleugel in op een forse binnenstedelijke verdichting van woonlocaties? Welke bevolkingsprognose ligt hieraan ten grondslag?*

De keuze van de Zuidvleugel om zoveel mogelijk binnenstedelijk te bouwen (ambitie Zuidvleugel is 80% om binnenstedelijk te bouwen) komt voort uit verschillende wensen, met name:

- het «vitaliseren» van de steden;
- het benutten van het OV-systeem met daarmee de bereikbaarheid van de steden;
- het groen en open houden van het landschap.

Deze aspecten zijn ook voor het versterken van de economische concurrentiepositie van belang.

De afspraken van Rijk en regio over het aantal woningen zijn gebaseerd op de woningbehoeftecijfers (Primos 2007) die de huishoudensprognoses van het CBS als input gebruiken. Gedurende het proces om tot verstedelijkingsafspraken te komen kwam ook Primos 2009 beschikbaar. De nieuwe prognoses gaven geen aanleiding om tot andere afspraken te komen.

120

*Bent u bereid maximaal één week voor de behandeling van het MIRT-Projectenboek 2011 de (voorlopige) uitkomsten van het onderzoek naar een gefaseerde realisatie van de Integrale Benadering Holland Rijnland aan de Kamer te doen toekomen?*

Het onderzoek wordt op 1 december 2010 opgeleverd. Het overleg met de regio over de te nemen besluiten vindt in de periode daarna plaats. Over de resultaten daarvan wordt de Kamer aansluitend geïnformeerd. Dat zal niet meer lukken vòòr de reeds geplande Kamerbehandeling van het MIRT.

121

*Op welke wijze zijn de lokale overheden betrokken bij het herontwerp van de Brienoordcorridor? Zijn de aanbevelingen van de commissie Elverding hierbij opgevolgd? Zo ja, hoe verklaart u dat er varianten in beeld zijn, die zich deels op het grondgebied van de gemeente Ouderkerk bevinden, terwijl deze gemeente tot september 2010 hierbij niet betrokken is en Rotterdam Vooruit al 2 jaar loopt? (bron: <http://www.hetkontakt.nl/nieuws/30339/ouderkerk-weet-niets-van-onderzoek.html>)*

De lokale overheden aan de oostkant van Rotterdam, waaronder de gemeente Ouderkerk, zijn goed aangesloten bij het onderdeel Herontwerp

Brienoord- en Algeracorridor van de verkenning Rotterdam Vooruit. Er is structureel intensieve samenwerking met ambtenaren en er zijn regelmatig bestuurlijke oostflank overleggen.

De verkenning Rotterdam Vooruit is breed gecommuniceerd en er is veel aandacht aan besteed, onder meer in bestuurlijke bijeenkomsten. Er wordt zoveel mogelijk gewerkt volgens aanbevelingen van de Commissie Elverding. Over de stand van zaken in bijvoorbeeld gemeenteraden wordt regelmatig geïnformeerd vanuit het project.

In juli 2010 is in een bestuurlijk oostflank overleg besloten ook een alternatief te verkennen dat gedeeltelijk loopt over grondgebied van de gemeente Ouderkerk. Bij die gelegenheid was een wethouder van Ouderkerk aanwezig, evenals een ambtenaar van die gemeente.

122

*Wat is uw reactie op de constatering dat het door uzelf geambieerde rustige verkeersbeeld in de tunnel A4 Delft–Schiedam onder druk komt te staan door de aantallen in- en uitvoegers en de te verwachten weefbewegingen?*

Mij is niet bekend van wie of welke organisatie deze constatering afkomstig zou zijn.

Uiteraard ambieer ik een zo rustig mogelijk verkeersbeeld in tunnels. In- en uitvoegen en van rijstrook wisselen horen echter bij het verkeer. In het ontwerp wordt daarom rekening gehouden met het feit, dat automobilisten beperkt in- en uitvoegen en wisselen van rijstrook. Het ontwerp voor de A4 Delft–Schiedam voldoet aan de eisen voor verkeersveiligheid en tunnelveiligheid.

123

*Welke mogelijkheden ziet u voor versnelling van de besluitvorming, dusdanig dat de uitvoering van de A13/A16 in 2012 kan worden gestart?*

Ik zie geen mogelijkheden voor versnelling van de besluitvorming omtrent de A13/16.

Op verzoek van de regio is nader onderzoek verricht naar een verbeterde inpassing van de A13/16 ten opzichte van de (in het bestuurlijk overleg MIRT) gekozen variant 3 uit de Trajectnota/MER. Deze onderzoeken zijn inmiddels gereed.

De regio is op dit moment bezig met de afronding van het bekostigingsvoorstel voor een betere inpassing van de A13/16, zoals afgesproken is in het bestuurlijk overleg MIRT. Ik verwacht dit voorstel op korte termijn. Zodra ik dat ontvangen heb, zal ik met de regio in overleg treden en zo spoedig mogelijk tot het Standpunt komen.

124

*Deelt u de mening dat de A13/A16/A20 één van de grootste knelpunten in het hoofdwegennet vormt en kunt u daarom toezeggen niet af te wachten totdat in 2014 de regio met een voorkeursbeslissing komt, maar dat u er alles aan zal doen om de besluitvorming omtrent dit project te bespoedigen?*

De A13 tussen Den Haag en Rotterdam Knooppunt Kleinpolderplein (A13/A20) en de A20 tussen Knooppunt Kleinpolderplein en Knooppunt Terbregseplein (A20/A16) vormen inderdaad grote knelpunten op het hoofdwegennet.

Door de aanleg van de A4 Delft–Schiedam zal de A13 worden ontlast. De A13/16 heeft onder meer als doel om de bereikbaarheid te verbeteren op het traject van de A13 tussen de aansluiting met de N209 en Knoop-

punt Kleinpolderplein en de A20 tussen Knooppunt Kleinpolderplein en Knooppunt Terbregseplein (A20/A16). Niet de regio maar ik zal het Standpunt innemen voor deze nieuwe snelweg. Uiteraard zal ik dat doen in overleg met de regio. De regio is op dit moment bezig met de afronding van het bekostigingsvoorstel voor de wens van de regio om de A13/16 nog beter in te passen, zoals afgesproken is in het Bestuurlijk Overleg MIRT. Ik verwacht dit voorstel op korte termijn. Zodra ik dat heb ontvangen, zal ik met de regio in overleg treden en zo spoedig mogelijk tot het Standpunt komen.

125

*Welke kostenvoordelen verwacht u als besloten zou worden de spoor-tunnel in Delft meteen viersporig in te richten, in vergelijking met de situatie dat deze viersporigheid (zoals nu voorzien) pas later aan de orde is?*

In het algemeen geldt dat project Spoorzone Delft reeds zo ver gevorderd is, en de planning van de reeds opgedragen opdracht tot 2-sporige ontwikkeling zodanig kritisch is, dat het onmogelijk is om de gehele 4-sporigheid daadwerkelijk mee te nemen in de huidige projectplanning. Gelijktijdige realisatie kan om die reden niet meer plaatsvinden. Kostenvoordelen zijn derhalve niet te verwachten.

126

*Welk budget is nodig voor de sporaansluitingen Tweede Maasvlakte? Is hiervoor inmiddels geld gereserveerd en ten laste van welk begrotingsartikel? Kunt u de Kamer vóór het notaoverleg MIRT/Infrastructuur d.d. 6 december 2010 informeren over uw voorkeursbesluit en de financiering voor de maatregelen a en b?*

Totaal is volgens de raming (uit 2009) van ProRail en Havenbedrijf Rotterdam € 152 mln. (inclusief BTW) nodig voor de in het MIRT-projectenboek genoemde eerste fase van de investeringen in de Rotterdamse Havenspoorlijn in relatie tot de Tweede Maasvlakte. Voor de tweede fase (rond 2020) is nog eens circa € 100 mln (inclusief BTW) geraamd. Voor verbeteringen van de Havenspoorlijn is in de Rijksbegroting momenteel een bedrag van € 44 mln beschikbaar (artikel 13.02.05). Na overleg met het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail heb ik als voorkeursbesluit van dat bedrag € 5 mln gereserveerd voor «procesverbeteringen op de Havenspoorlijn» (maatregel c uit het MIRT-projectenblad, deze studie loopt), en de resterende € 39 mln voor een gedeelte van de uitbreiding van het spooreplacement Maasvlakte West (maatregel a uit het MIRT-projectenblad); de planstudie voor laatstgenoemd deelproject wordt momenteel door ProRail en HbR voorbereid. Voor de overige benodigde investeringen heb ik op dit moment geen budget beschikbaar en kan ik dus ook nog geen besluit nemen.

127

*Kunt u aangeven of de in het MIRT-Projectenboek genoemde planning van de Rijn Gouwelijn-Oost, waarvan de start van de realisatie is voorzien in 2009 en de oplevering in 2015, nog actueel is?*

De planning voor de Rijn Gouwelijn-Oost is nog actueel. De eerste voorbereidende werkzaamheden zijn uitgevoerd en de oplevering is gepland voor 2015.

128

*Hoe verhouden het onderzoek naar zandhonger Oosterschelde (p. 207) en het onderzoek naar toekomst Grevelingen (p. 209) zich tot het Deltaprogramma en de te verwachten Deltabeslissing Zuidwestelijke Delta?*

De onderzoeken naar «zandhonger Oosterschelde» en «toekomst Grevelingen» sluiten aan bij de lange termijnvisie van het «Deelprogramma Zuidwestelijke Delta» van het Deltaprogramma. Dit deelprogramma heeft als streefbeeld voor de Zuidwestelijke Delta de realisering van een klimaatbestendige en veilige, een economisch vitale en een ecologisch veerkrachtige delta.

129

*Hoe verhoudt het project Volkerak Zoommeer zich tot het eerste Deltaprogramma waarin op p. 58 staat dat er door de Deltacommissaris een beoordeling plaats zal vinden over het besluit verzilting Volkerak Zoommeer, in het kader van «no regret» maatregelen met betrekking tot de zoetwatervoorziening? Waarom is deze extra toets niet in de beschrijving van het project meegenomen?*

Om te voorkomen dat korte termijn-maatregelen ten koste kunnen gaan van de lange termijn visievorming van het Deltaprogramma, voorziet dit programma in «no regret» onderzoeken c.q. robuustheidstoetsen. Omdat het hier geen specifieke toets betreft voor het project Volkerak-Zoommeer maar een toets die in algemener zin geldt voor korte termijn-maatregelen, is deze toets niet opgenomen in de MIRT-projectbeschrijving van het Volkerak-Zoommeer.

130

*Bent u bereid om – zoals eerder beloofd – zo snel mogelijk een MIRT-Verkenning te starten voor de gehele A58, middels de methode van corridoraanpak zoals deze ook succesvol is gebleken voor de A2?*

In het bestuurlijk overleg MIRT in het voorjaar van 2010 is afgesproken dat het Rijk voortvarend de verkenning voor het traject A58 St. Annabosch–Galder start. Voor een mogelijke verkenning Tilburg–Eindhoven zal de regio eerst zelf bezien of zij een substantiële (financiële) bijdrage hiervoor kan leveren.

131

*Bent u bereid tegemoet te komen aan de wens van de regio om zo snel mogelijk een tweede fase MER te starten voor het breed gedragen voorkeursalternatief A27 Lunetten Hooipolder, om verdere onnodige vertraging te voorkomen?*

Conform de Sneller en Beter-systematiek zijn de alternatieven in de eerste fase MER zodanig onderzocht dat ik een keuze kan maken welke alternatieven en varianten er afvallen en welke in de 2e fase uitgewerkt worden. Doel van deze trechtering is om in de tweede fase MER het benodigde onderzoek te beperken en voortvarend de planstudie te kunnen afronden. Voor het deeltraject Scheiwijk–Werkendam (inclusief de brug bij Gorinchem) zijn nog twee alternatieven in beeld. De voorkeur van de regio is duurder dan het alternatief van het rijk. Ik ben hierover in overleg met de regio.

132

*Wanneer verwacht u uitspraak van het Permanente Hof van Arbitrage rond de geschillen met België inzake de IJzeren Rijn?*

De uitspraak door het Permanente Hof van Arbitrage is gedaan op 24 mei 2005 (Kamerstuknummer 27 737-9).

133

*Waarom bent u niet van plan de aanbevelingen van de Deltacommissie aangaande het waterpeil in het IJsselmeer af te wachten alvorens een besluit over de hoogwatergeul bij Kampen (de bypass) te nemen?*

Ten eerste behoudt de hoogwatergeul bij Kampen ook bij een hoger IJsselmeerpeil zijn nut. Ten tweede kan nu werk met werk worden gemaakt. Zand dat vrijkomt bij zomerbedverlaging op de IJssel in het kader van Ruimte voor de Rivier, kan worden gebruikt in de dijken van de hoogwatergeul. De zomerbedverlaging moet in 2015 gereed zijn, vandaar dat de aanleg van de dijken tussen 2013 en 2015 is gepland. In het dijkontwerp wordt rekening gehouden met een stijging van het IJsselmeerpeil. Ten slotte zijn de inlaat en de nieuwe Roggebotssluis na 2020 gepland en kan de beslissing over het lange termijn peilbeheer van het IJsselmeer in het ontwerp van deze kunstwerken worden meegenomen.

134

*Passen de plannen voor de IJsseldelta bij Kampen binnen de huidige wettelijke reserveringen ten zuidwesten van Kampen, of dienen deze te worden aangepast?*

In de PKB Ruimte voor de Rivier zijn gebieden gereserveerd voor mogelijke toekomstige rivierverruimende maatregelen. Deze reserveringen zijn overgenomen in het Nationaal Waterplan. Het plan IJsseldelta-Zuid realiseert rivierverruiming en is dus in lijn met het doel van de reservering ten zuidwesten van Kampen. Bij de definitieve beslissing over IJsseldelta-Zuid in 2011 zal daarom worden bekeken of de reservering kan vervallen of kan worden beperkt.

135

*Wanneer verwacht u een besluit te nemen over de verdere procedure voor de capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Azelo?*

Een mogelijke capaciteitsuitbreiding van de A1 maakt onderdeel uit van de gebiedsgerichte verkenning A1-zone. Ik verwacht tijdens het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar van 2010 met de regio de resultaten van de verkenning te kunnen vaststellen en afspraken te maken over het vervolg. Ik informeer de Kamer nader in de brief naar aanleiding van het bestuurlijk overleg MIRT.

136

*Kunt u aangeven waarom bij het project «A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem/Nijmegen» – in vergelijking met MIRT-Projectenboek 2010 – geen data meer genoemd worden voor het Tracébesluit (TB), de start van de realisatie en de datum voor oplevering? Wordt er nog steeds naar gestreefd om in de periode 2011/2012 met een Tracébesluit voor dit project te komen?*

In het MIRT projectenboek van 2010 staat de planning weergegeven die voortkomt uit de ambitie van de bestuursovereenkomst uit 2006. Inmiddels is gebleken dat de planstudie complexer is dan in 2006 werd voorzien (onder andere door het opnemen van meerdere alternatieven). Daardoor is de oude planning niet meer van toepassing en dus niet opgenomen in het MIRT projectenboek 2011. Momenteel wordt gestreefd naar de oplevering van de trajectnota/mer in 2011. Verder wordt er parallel aan het opstellen van de trajectnota bestuurlijk getrechterd, zodat bij oplevering van de TN/MER zo snel mogelijk een standpunt kan worden ingenomen. Na het vaststellen van het standpunt wordt de verdere planning duidelijk.

137

*Is de Trajectnota/MER voor doortrekking van de A15 inderdaad begin volgend jaar te verwachten? Hoe ziet dan de herziene planning voor dit project eruit?*

Momenteel wordt gestreefd naar de oplevering van de trajectnota/mer in 2011, zoals in het MIRT projectenboek staat aangegeven. Daarnaast wordt er parallel aan het opstellen van de trajectnota bestuurlijk getrechterd, zodat bij oplevering van de TN/MER direct een standpunt kan worden ingenomen. Na het vaststellen van het standpunt wordt de verdere planning duidelijk.

138

*Kunt u aangeven wat de laatste resultaten zijn van de verkennergroep in het kader van het project A12/A15 Bereikbaarheid regio Arnhem–Nijmegen en wat de gevolgen zijn van dit onderzoek voor de realisatie van het project?*

De eerste bevindingen van de financiële verkennergroep worden in het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar van 2010 besproken. Als in dit overleg conclusies getrokken worden, vinden die hun weergave in het verslag. Daarover zal ik de Kamer nader informeren.

139

*Kunt u aangeven waarom pas in augustus de planstudie N35 Zwolle–Wythmen is gestart, terwijl de verkenningen in januari reeds waren afgerond? Hoe verhoudt zich dit tot het uitgangspunt «het moet sneller en beter» en de duidelijke oproep van de Kamer om ten aanzien van dit project vaart in de besluitvorming te brengen?*

In het bestuurlijk overleg MIRT in het voorjaar van 2010 heb ik met de regio de bestuursovereenkomst ondertekend waarmee de voorkeursbeslissing tussen Rijk en regio is bekrachtigd. In juni 2010 is de aanvangsbeslissing gepubliceerd in de staatscourant en hiermee start de planstudie. Rijkswaterstaat heeft in juni die opdracht gekregen en is aan de slag gegaan. De planstudie N35 Zwolle–Wijthmen loopt conform planning en op 19 oktober 2010 is de Kennisgeving tot het opstellen van een project-mer ter visie gegaan.

140

*Vanaf wanneer zal er op de Hanzelijn 200 km/uur worden gereden door alle intercity's? Is hiervoor alleen nog aanpassing van het bestaande materieel/aanschaf van geschikt materieel nodig? Is de rest van de maatregelen gedekt in het kader van dit MIRT-Project?*

De Hanzelijn laat snelheden tot 200 km/uur toe. Ook wat betreft de beveiliging is de Hanzelijn geschikt voor 200 km/uur omdat naast ATB wordt ook ERTMS in de baan wordt ingebouwd. Het is aan de vervoerder om materieel in te zetten dat deze mogelijkheden van de infrastructuur ook daadwerkelijk gaat benutten. In afwachting daarvan wordt wat betreft het onderhoudsregime voornamelijk uitgegaan van een maximale rijnsnelheid van 160 km/uur.

141

*Kunt u aangeven wat de reden is van het ontbreken van de planning voor de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen in het MIRT-Projectenboek? Wanneer wordt de planning bekend?*



Ik stel in overleg met de regionale partijen een Plan van Aanpak op voor de planuitwerking van het project A7 Zuidelijke Ringweg Groningen. In dit Plan van Aanpak zit ook een planning.

Ik verwacht dat het Plan van Aanpak, inclusief de planning, vóór 1 december van dit jaar wordt vastgesteld. In het reeds geplande nota-overleg MIRT in december 2010 kan ik u de planning naar verwachting meedelen.

142

*Met welk bedrag is de rijksbijdrage voor de N33 Assen–Zuidbroek verhoogd? Klopt het dat de scope verder is uitgebreid ten opzichte van de beoogde scope uit het vorige MIRT-Projectenboek, waar werd uitgegaan van een investeringsniveau van 152 miljoen euro?*

De rijksbijdrage voor de N33 Assen–Zuidbroek is met € 9,7 mln verhoogd. Tijdens de planuitwerking bleek er – na een versoberingsactie – nog een tekort van € 19,4 mln. Met de regio is afgesproken dit tekort te delen. Mijn voorganger heeft u deze extra rijksbijdrage in het MIRT-overleg in het voorjaar 2010 mede gedeeld. De extra rijksbijdrage is ook vastgelegd in een convenant.

Het verschil tussen de bedragen in de projectenboeken 2010 en 2011 komt door indexeringen en met de regio afgesproken scopewijzigingen. Deze scopewijzigingen worden – naast een bijdrage van € 2 mln uit het Meerjarenplan Ontsnippering – geheel door de regio betaald.

143

*Wordt het overzicht van rijksinvesteringen in de ruimte ook in het vervolg opgenomen in het MIRT-Projectenboek of wordt dit overzicht in de toekomst opgenomen in de begroting van het Infrastructuurfonds? Kunt u dit nader toelichten?*

Het MIRT-projectenboek geeft een overzicht van het geheel van (potentiële) rijksinvesteringen en een samenvatting van de gebiedsagenda's waarin ook de regionale opgaven in het ruimtelijk domein beschreven staan. Dat zal ook in het MIRT projectenboek 2012 zo zijn. Wat de betekenis is van de vorming van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor de inrichting van de begrotingshoofdstukken is nu nog niet bekend en zal nader worden bezien.

144

*Wat betreft het MIRT-Project A2 Holendrecht–Oudenrijn stond de oplevering gepland voor 2012, terwijl in de uitvoering de ambitie wordt uitgesproken deze in 2010 te realiseren. Is het waar dat deze ambitie is gehaald met uitzondering van de openstelling van de Leidsche Rijntunnel? Om welke reden staan er in 2011 en 2012 dan nog aanzienlijke bedragen begroot voor dit project? Hoe denkt u deze alsnog budgettair in te passen?*

De ambitie is gehaald om de A2 Holendrecht–Oudenrijn in 2010 naar tweemaal vijf rijstroken te verbreden, met uitzondering van de openstelling van de Leidsche Rijn Tunnel. Voor 2011 en 2012 zijn nog bedragen begroot, omdat er in deze jaren nog werkzaamheden moeten worden uitgevoerd die tot de scope van het project A2 Holendrecht–Oudenrijn behoren. Deze begrote kosten voor 2011 en 2012 maken onderdeel uit van het beschikbare projectbudget. Het gaat onder andere om de volgende werkzaamheden:

- aanbrenge geluidreducerend asfalt op knooppunt Holendrecht,
- de aanleg van het onderliggend wegennet bij Abcoude, Vinkenveen en Breukelen
- landschappelijke inpassing,
- gevelisolatie,

- fietsbrug Maarssen,
- aanleg tunneltechnische installaties
- de wegbreiding ter plaatse van de Leidsche Rijn Tunnel.

145

*Zijn de meerkosten van de vertraging van twee jaar in de openstelling van de A2 Leidsche Rijntunnel meegenomen in de begroting voor dit project?*

Naar huidige inzichten is het beschikbare budget, inclusief de nog te realiseren ontvangsten voor werkzaamheden voor derden, voldoende om de kosten die gemoeid zijn met het gereedmaken van de tunnel af te dekken.

146

*Hoe verklaart u dat in de periode 2012 tot aan 2015 geen kosten zijn gereserveerd voor het project A2/A76 Maatregelenpakket Limburg, terwijl na 2015 een bedrag van 13 miljoen euro is gereserveerd? Hoe is dat te verklaren in het licht van het feit dat de aansluiting A76 bij Nuth, die onderdeel is van dit MIRT-Project, wel in deze periode opgestart en gerealiseerd dient te worden en dat er vooralsnog voor na 2015 geen geplande werkzaamheden zijn voorzien? Kunt u een en ander nader toelichten?*

De aansluiting Nuth is onderdeel van het Maatregelenpakket Limburg A2/A76. Voor de aansluiting Nuth is € 63,5 miljoen in de begroting opgenomen. Hiervan is € 50 miljoen beschikbaar vóór 2015. De laatste termijn van € 13,5 miljoen wordt uitgekeerd in 2016.

147

*Hoe verklaart u de tientallen miljoenen aan (extra?) kosten die voor de periode na 2012 gereserveerd zijn voor het Hanzelijn-Project, terwijl dit project in 2012 wordt opgeleverd?*

De Hanzelijn zal naar verwachting in 2012 worden opgeleverd. Vanaf eind 2012 zal de Hanzelijn zijn opgenomen in de dienstregeling. Daarmee zijn echter nog niet alle werkzaamheden voltooid en de financiële verplichtingen afgerond. De afbouw van de stations en afwerking van de lijn zal naar verwachting langer doorlopen. Ook is in het project een garantieperiode voor het onderhoud voorzien.