

Vergaderjaar 2015–2016

32 660

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nr. 64

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 19 november 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 24 april 2015 inzake over de Voortgangsrapportage Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Kamerstuk 32 660, nr. 63).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 18 november 2015. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Jansma

Vraag 1

Op welke wijze verwerkt u de aanbevelingen en/of resultaten van het Jaar van de Ruimte in het beleid?

Antwoord 1

Tijdens het Jaar van de Ruimte wordt toegewerkt naar een Manifest 2040. Dit Manifest beschrijft de opgaven voor de toekomst van Nederland die gedurende het jaar zijn opgehaald. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt het Rijk verplicht een omgevingsvisie op te stellen. Als eerste stap op weg naar deze omgevingsvisie zal in 2016 een omgevingsagenda aan de Kamer worden aangeboden. In die Nationale Omgevingsagenda wordt onder andere ingegaan op ontwikkelingen en de nieuwe opgaven die daar uit voortkomen. Het Manifest 2040 is een belangrijke bouwsteen voor deze omgevingsagenda.

Vraag 2

In hoeverre acht u het opportuun dat het in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ontbreekt aan rijksbeleid op het gebied van ruimtelijke ordening?

Antwoord 2

In de SVIR is vertrouwen in medeoverheden de basis voor het bepalen van verantwoordelijkheden. Het Rijk heeft een systeemverantwoordelijkheid. Door hun regionale kennis en onderlinge samenwerkingsverbanden zijn gemeenten en provincies immers in staat om opgaven doeltreffend aan te pakken. De SVIR benoemt expliciet 13 nationale belangen waar ruimtelijk rijksbeleid aan de orde is. Bij deze 13 nationale belangen is er een rijksverantwoordelijkheid:

- Omdat sprake is van een onderwerp dat nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten;
- Of omdat er sprake is van een onderwerp waarover internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit of werelderfgoed;
- Of omdat er sprake is van een onderwerp dat provincie- of landsgrens overschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie.

Vraag 3

Welke realisaties van de acties uit de SVIR liggen niet op schema en wat is hiervoor de reden? Welke extra acties zijn of worden ingezet om de achterstand in te lopen?

Antwoord 3

Zoals aangegeven in de brief over de voortgangsrapportage van april 2015 lopen de meeste van de ruim 200 acties uit de uitvoeringsparagraaf van de SVIR op schema of zijn inmiddels afgerond. Bij de voortgangsrapportage meldden de volgende projecten en acties (enige) vertraging:

- Mainport Schiphol, juridische verankering in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB): De geluid- en risicocontouren die in de MER Schiphol worden berekend vormen de basis voor de beperkingengebieden in het Lib geluid en externe veiligheid. Het MER heeft inmiddels 1,5 jaar vertraging opgelopen, waardoor ook het wijzigingsbesluit geluid en externe veiligheid is vertraagd. Het LIB wordt in drie delen geactualiseerd. Het deel LIB Luchthavengebied is in werking getreden op 1-7-2014. Het deel LIB Vliegveiligheid treedt nog dit jaar in werking. Het deel LIB Geluid en externe veiligheid wordt dit najaar uitgewerkt, zodra de contouren van de MER-Schiphol worden verkregen, die de basis vormen voor de planologische beperkingenge-

bieden LIB 1 t/m 4. Planning is dat dit derde en laatste wijzigingsdeel eind 2016 in werking treedt, gelijktijdig met de wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit (LVB);

- Afspraken over mogelijke aanpassingen en vernieuwingen hoofdvaarwegen en havens (bijvoorbeeld voor verbetering van sluisen); Voor zover acties uit de SVIR betrekking hebben op de voortgang van fysiek ruimtelijke rijksprojecten en -programma's die opgenomen zijn in de begroting van IenM (Infrastructuurfonds en Deltafonds), worden deze in het MIRT Overzicht 2016 vermeld (blg-581916 van Kamerstuk 34 300 A nr. 4).

Daarin staat per project of programma de actuele stand van zaken m.b.t. eventuele vertragingen, de reden daarvoor en – voor zover van toepassing – acties om deze vertragingen in te lopen.

- Kennisontwikkeling en -deling over de relatie tussen energietransitie en ruimte (samen met decentrale overheden, PBL en CRA): Het is de intentie om zoveel mogelijk kennis met decentrale overheden over duurzame energie en energietransitie met elkaar te delen. Veel decentrale overheden hebben hoge ambities voor wat betreft energieneutraliteit en CO₂ reductie. De wijze waarop kennis over ruimtelijke consequenties en ruimtelijke kansen van de opwekking, transport en opslag van duurzame energie gedeeld kan worden wordt nog nader verkend. Zo zijn in het kader van Atelier Making Projects tools ontwikkeld die door gemeenten/regio's kunnen worden gebruikt om samen met regionale stakeholders te kijken naar regionale kansen voor energietransitie (zie hiervoor ook vraag 30). De energietransitie is een van de onderwerpen die een prominente plaats inneemt in het Jaar van de Ruimte.

In het kader van de Structuurvisie Ondergrond is door H+N+S en Ecofys een studie uitgevoerd naar de ondergrond, waarbij ook is gekeken naar energie. Bij de beantwoording van Kamervragen over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is een link naar de site van H+N+S meegestuurd, waar deze studie op staat. Zowel bij Atelier Making projects als bij de studie van H+N+S zijn CRA en PBL betrokken. De actie is hiermee op streek.

- Opstellen kennisagenda bodem en ondergrond met decentrale overheden: Binnen het Convenant Bodem en Ondergrond 2016 – 2020, gesloten met de decentrale overheden, zijn in artikel 13 afspraken gemaakt over kennis en innovatie. Tevens zijn afspraken gemaakt over bijbehorende financiële middelen.
- Uitvoering sanering in het kader van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen met Externe Veiligheidsgelden: Het tijdschema is aangepast, omdat in december 2014 de Basisnetregelgeving, waaronder de vrijwillige aankoopregeling, nog niet in werking is getreden. Rijkswaterstaat heeft eind 2013 de eigenaren van de kwetsbare objecten (37) die in een Basisnetrisicozone staan, benaderd met de vraag of zij willen verkopen. De meeste eigenaren hebben echter gewacht met het te koop aanbieden totdat Basisnet in werking is getreden, omdat dan tegen onteigeningswaarde in plaats van tegen marktwaarde wordt aangekocht. Inmiddels is Basisnet op 1 april 2015, na afronding van de parlementaire behandeling van het Besluit externe veiligheid transportroutes in werking getreden. Vanaf dit tijdstip zijn meerdere onderhandelingstrajecten gestart met als doel aankoop door Rijkswaterstaat. Dit verloopt nu volgens schema.
- Expertise- en scenario-ontwikkeling, signaleren van trends en ontwikkelingen in het ruimtelijk en mobiliteitsdomein: de planbureaus hadden in eerste instantie verschillende inzichten m.b.t. het omgaan met de schijnbaar toenemende onzekerheid over de ontwikkelingen op langere termijn. Met het oog hierop is als extra stap eerst een brede verkenning uitgevoerd van mogelijk relevante onzekere factoren (Horizonscan). Daarnaast leidde de val van het kabinet en de voorbe-

reiding op een nieuw kabinet in de vorm van doorrekenen van verkiezingsprogramma's tot extra capaciteitsbeslag bij de planbureaus en daarmee tot vertragingen in dit traject. De scenario's worden eind 2015 gepubliceerd.

Vraag 4

Is het de bedoeling om de SVIR aan te vullen met nieuwe concrete maatregelen, nu de meerderheid van de opgenomen acties in de realisatieparagraaf in uitvoering is of al gerealiseerd is?

Antwoord 4

Nee, veel van de doelstellingen uit de SVIR hebben een verankering gekregen in aparte programma's en projecten. Binnen deze programma's en projecten wordt verder gewerkt aan de voortzetting van het geldende SVIR-beleid, dat daarvoor geen verdere aanvulling behoeft.

Vraag 5

Wordt er, nu het maatregelenpakket van de SVIR grotendeels in uitvoering of gerealiseerd is, nagedacht over een vervolg op de SVIR?

Vraag 6

Hoe wordt de integraliteit die de Omgevingswet kenmerkt in de toekomst overgenomen in de Rijksvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland?

Antwoord 5 en 6

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2018 wordt het Rijk verplicht een omgevingsvisie op te stellen. De omgevingsvisie vervangt onder andere de SVIR en het Verkeers- en vervoersplan. Conform de Omgevingswet zal deze omgevingsvisie in elk geval ingaan op het beleid ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling, verkeer en vervoer, water, milieu, natuur, wonen en cultureel erfgoed. Als eerste stap richting Nationale Omgevingsvisie zal in 2016 de Nationale Omgevingsagenda aan de Kamer worden toegezonden. In de Nationale Omgevingsagenda wordt onder andere ingegaan op de wijze waarop vormgegeven zal worden aan het integrale karakter van de Nationale Omgevingsvisie.

Vraag 7

Heeft de SVIR een even integrale visie geboden aan de decentrale overheden op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland als de opeenvolgende Nota's Ruimtelijke Ordening dat in het verleden hebben gedaan?

Antwoord 7

Zoals toegezegd aan de Kamer wordt de SVIR momenteel tussentijds geëvalueerd. Hierbij wordt vooral gekeken naar de wijze waarop de SVIR sturing geeft aan de ruimtelijke ontwikkelingen. De evaluatie vindt onder andere plaats door gesprekken met de provincies en gemeenten. In hoeverre de SVIR voldoende voorziet in de behoefte aan een integrale visie zal hierbij aan de orde komen. De evaluatie zal begin 2016 aan de Kamer worden toegezonden.

Vraag 8

Zal u na afloop van de SVIR weer tot een Rijksvisie op de ruimtelijke ordening in Nederland komen, zoals in het verleden het geval was met de opeenvolgende Nota's Ruimtelijke Ordening?

Antwoord 8

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2018 wordt het Rijk verplicht een omgevingsvisie op te stellen. Conform de Omgevingswet vervangt de omgevingsvisie onder andere de Structuurvisie voor

ruimtelijke ordening. De visie op verschillende terreinen zoals ruimtelijke ontwikkeling, verkeer en vervoer, water, milieu, natuur, wonen en cultureel erfgoed wordt in de omgevingsvisie samengevoegd en met elkaar verbonden.

Vraag 9

Op welke wijze gaat u de R van Ruimte in het Meerjarenplan Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) beter tot zijn recht laten komen?

Antwoord 9

Met de Vernieuwing van het MIRT zijn diverse acties in gang gezet om de R van Ruimte beter tot haar recht te laten komen in het MIRT. Ook de introductie van de MIRT Gebiedsagenda's draagt hieraan bij. In deze agenda's, die van Rijk en regio samen zijn, zijn de ruimtelijk-economische visie en de ontwikkelrichting van de MIRT gebieden vastgelegd, met de daaruit voortvloeiende opgaven. Door deze opgaven vanuit het gebied met een brede blik te benaderen, kunnen ze beter met andere opgaven worden verbonden en komt de R van ruimte beter tot zijn recht. Dit gebeurt bijvoorbeeld in MIRT onderzoeken rondom bereikbaarheidsopgaven. De Gebiedsagenda's zijn tevens de basis voor het bespreken van onderwerpen in de BO's MIRT. Hierdoor wordt de bespreking van sectorale projecten beter verbonden met de achterliggende opgaven. Tenslotte wordt gewerkt aan een actualisatie van de MIRT spelregels waarin we de nieuwe werkwijze willen verankeren.

Vraag 10

Is de kwaliteit van de bereikbaarheid van deur tot deur in Nederland nog steeds onvoldoende? Zijn hier nog steeds negatieve ervaringen en nadelige economische effecten van? Op welke manier wordt de wet- en regelgeving, zoals de Wet personenvervoer 2000, hierop aangepast?

Antwoord 10

Ik beantwoord deze vraag in het kader van de voortgangsrapportage van de SVIR.

In de SVIR is de bereikbaarheidsindicator geïntroduceerd als indicator voor de bereikbaarheidskwaliteit van een gebied. De nieuwe bereikbaarheidsindicator is ontwikkeld voor alle vervoerswijzen en geeft een beeld van de integrale bereikbaarheidskwaliteit. De bereikbaarheidsindicator is geen absolute maatstaf of norm, maar een relatieve maat. Het geeft inzicht in de relatieve bereikbaarheidskwaliteit van een gebied t.o.v. een gekozen referentie voor bijvoorbeeld heel Nederland. Of de bereikbaarheid van een gebied onvoldoende is kan dus niet op grond van de bereikbaarheidsindicator worden geconstateerd. Wel kan worden geconstateerd of de bereikbaarheidskwaliteit van een gebied beter of minder goed is dan de gemiddelde bereikbaarheidskwaliteit van de gekozen referentie.

Of er negatieve (economische) effecten zijn in de bereikbaarheid van deur tot deur is op grond van de bereikbaarheidsindicator niet te kwantificeren. Voor onderdelen van het mobiliteitsnetwerk is dit wel mogelijk. De bereikbaarheidsindicator wordt gehanteerd naast de huidige beleidsdoelen per modaliteit. Als deze doelen ergens niet gehaald worden wil het Rijk o.b.v. integrale MIRT-onderzoeken, samen met regio's, afspraken maken.

Het werken met c.q. het gebruiken van resultaten van de bereikbaarheidsindicator heeft geen gevolgen voor wet- en regelgeving, het is eerder aangrijpingpunt voor beleid. De Bereikbaarheidsindicator wordt gebruikt in de werkprocessen van zowel Beter Benutten als in de integrale MIRT-onderzoeken.

Vraag 11

Wordt de SVIR aangepast op nieuwe vormen van mobiliteit, zoals zelfrijdende auto's?

Antwoord 11

Het is nu nog niet aan de orde om de SVIR op nieuwe vormen van mobiliteit, zoals zelfrijdende auto's aan te passen. Nu bevindt deze ontwikkeling zich nog in het stadium van testen, kennisontwikkeling en internationaal overleg over verdere stappen. Ik heb gekozen voor een aanpak van learning by doing, onder meer door de regelgeving aan te passen waardoor testen op de openbare weg nu mogelijk is. Dit gaat ons helpen bij het definiëren en beantwoorden van de vele vragen op dit terrein, denk aan impact op het verkeer, de infrastructuur, privacy, aansprakelijkheid, etc. Tegelijkertijd helpt het rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid «Chauffeur aan het stuur?» over scenario's voor de ontwikkeling van zelfrijdende auto's dat op 14 oktober is gepubliceerd op www.kimnet.nl, ons om terug te redeneren vanuit mogelijke toekomstbeelden en hiermee rekening te houden bij de beleidsvorming.

Vraag 12

Is er bij alle experimenten waar u van aangeeft dat er onderzoek wordt verricht door middel van een aantal experimenten naar nieuwe manieren van gebiedsontwikkeling sprake van innovatieve en duurzame ontwikkelingen?

Antwoord 12

Ja, innovatie en duurzaamheid zijn op grond van art. 2.2 en art. 2.4, tweede lid van de Crisis- en herstelwet voorgeschreven elementen in de experimenten. De experimenten zorgen door het inzetten van een nieuwe manier van werken voor invulling van deze thema's. Niet alle experimenten in de Crisis- en herstelwet zijn gericht op nieuwe manieren van gebiedsontwikkeling. Ook technische innovaties en innovaties gericht op verduurzaming zijn aan de orde. De experimenten lopen sterk uiteen qua aard en doel. Te denken valt aan nieuwe technieken (bijvoorbeeld een andere wijze van grondwatersanering, gekoppeld aan warmte-koudeopslag), duurzaam bouwen (experimenten om duurzaam bouwen te bevorderen, ecodorp, realiseren van een energieneutrale woonwijk), minder regels en procedures (bijvoorbeeld het vergunningvrij plaatsen van mini-windturbines) en experimenteren met het wetsvoorstel van de Omgevingswet (gebiedsontwikkeling met het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte). Daarnaast zijn er experimenten gericht op optimalisering van milieugebruiksruimte om gebiedsontwikkeling mogelijk te maken.

Vraag 13

Waarom is er besloten om niet te komen tot een Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH), maar is er besloten om te komen tot een beleidsnota met de belangrijkste uitkomsten?

Antwoord 13

Het Rijk en betrokken regio- en sectorpartijen vonden tijdens de loop van het programma SMASH het instrument van een rijksstructuurvisie die alleen het Rijk bindt, niet passend bij de gezamenlijke uitwerking van het programma. De regio en de sector werken ook aan de acties die zijn opgenomen in de beleidsnota en uitvoeringsagenda.

Vraag 14

Wat is de exacte inhoud van de beleidsnota naar aanleiding van het programma SMASH? Is dit overeenkomstig het programma?

Antwoord 14

Overeenkomstig het programma SMASH gaat de beleidsnota Mainport en Metropool over het versterken van de Schipholregio. Rode draad is een gezamenlijke koers van Rijk, regio en luchtvaartsector voor ruimtelijk-economische ontwikkeling en de duidelijkheid die het Rijk schept over de ruimte voor woningbouw en duidelijkheid over de ruimte voor de luchtvaart. Dit alles is uitgewerkt in een heldere rolverdeling tussen Rijk en regionale overheden en in concrete acties om de uitvoeringskracht van de gedeelde ambities te versterken. De beleidsnota zal aan de Kamer worden aangeboden.

Vraag 15

Wanneer is het een geschikt moment om te starten met het werken aan een nieuwe SVIR nu de beleidsontwikkelingsfase achter de rug is en de nieuwe Omgevingswet er aan zit te komen?

Antwoord 15

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2018 wordt het Rijk verplicht een omgevingsvisie op te stellen. Als eerste stap op weg naar deze omgevingsvisie zal in 2016 een Nationale Omgevingsagenda aan de Kamer worden aangeboden. In deze agenda zal onder andere worden ingegaan op trends en ontwikkelingen en de nieuwe opgaven die hieruit voortkomen.

Vraag 16

Zouden de dertien nationale belangen, in het kader van het streven om zoveel mogelijk aan lagere overheden over te laten, nog verder beperkt kunnen worden?

Antwoord 16

Nee. In de SVIR is vertrouwen in medeoverheden al de basis voor het bepalen van verantwoordelijkheden. Bij 13 nationale belangen is sprake van een rijksverantwoordelijkheid. De SVIR benoemt expliciet de criteria voor de onderwerpen waar een rijksverantwoordelijkheid aan de orde is (zie vraag 2).

Vraag 17

Is het het overwegen waard om de rijksoverheid niet verder te betrekken bij de uitvoering van SVIR-projecten? Of hooguit op (forse) afstand daarvan?

Antwoord 17

Die overwegingen zijn al gemaakt. In de SVIR is vertrouwen in medeoverheden de basis voor het bepalen van verantwoordelijkheden. Door hun regionale kennis en onderlinge samenwerkingsverbanden zijn gemeenten en provincies immers in staat om opgaven integraal, doeltreffend en met kwaliteit aan te pakken. De SVIR beperkt zich daarom al expliciet tot die onderwerpen waar een rijksverantwoordelijkheid aan de orde is. Bij de uitvoering van de SVIR is en wordt waar dat van toepassing is steeds bezien of verdere rijksbetrokkenheid noodzakelijk is en zo ja welke.

Vraag 18

Wat is de stand van zaken met betrekking tot regionale en lokale afspraken over de ondergrond in het kader van de Structuurvisie Ondergrond (STRONG)?

Antwoord 18

Het maken van eventuele regionale en lokale afspraken over de ondergrond in het kader van de Structuurvisie Ondergrond is afhankelijk van de uitkomsten van het planMER. Bij de vertaling van deze uitkomsten naar de ontwerpStructuurvisie Ondergrond zullen maatschappelijke organisaties en decentrale overheden worden betrokken. Eventuele regionale en lokale afspraken zullen in samenhang met de ontwerpStructuurvisie Ondergrond worden geformuleerd en gelijktijdig naar de Tweede Kamer worden verzonden. Vooralsnog ga ik er van uit dat verzending naar de Tweede Kamer in het voorjaar van 2016 haalbaar is.

Vraag 19

Is het voorjaar van 2016 waarvoor het uitbrengen van de STRONG gepland staat wel haalbaar?

Antwoord 19

Of het uitbrengen van de ontwerpStructuurvisie Ondergrond in het voorjaar van 2016 haalbaar is, is afhankelijk van de resultaten van het planMER en het overleg dat daarover gevoerd zal worden met maatschappelijke organisaties en decentrale overheden. Vooralsnog ga ik er nog steeds van uit dat verzending naar de Tweede Kamer in het voorjaar van 2016 haalbaar is.

Vraag 20

Wat is de stand van zaken van de consultatie met Duitsland en België met betrekking tot de grensoverschrijdende milieugevolgen?

Antwoord 20

In het kader van de Structuurvisie Ondergrond heeft in het voorjaar van 2015 een zienswijzeprocedure plaatsgevonden voor de NRD van het planMER Structuurvisie Ondergrond. De buurlanden zijn hierover geïnformeerd. Dit heeft een aantal zienswijzen opgeleverd van overheden en van één bedrijf in Duitsland en België. De Nota van Beantwoording is op 10 juli 2015 naar alle indieners van een zienswijze gestuurd. Voor de zienswijzeprocedure van het planMER en de ontwerpStructuurvisie Ondergrond zal breed worden geadverteerd in landelijke en regionale bladen, ook in de grensgebieden van de buurlanden.

Vraag 21

Is het doel van een filereductie van 20%, zoals beoogd wordt door het programma Beter Benutten, behaald? Zo nee, wanneer wordt dit doel naar verwachting wel behaald en wat is de filereductie op dit moment ten gevolge van dit programma?

Antwoord 21

Het streven van het lopende Beter Benutten programma is om 20% van de files terug te dringen op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land. Dit ten opzichte van een situatie zonder het programma Beter Benutten. Jaarlijks vindt meting van de effecten van het programma plaats; deze metingen worden uitgevoerd met hulp van externe experts. Zoals reeds eerder aan de Kamer gemeld, was eind 2014 ongeveer de helft (9%) van het streven (van 20%) bereikt. U wordt over de actuele cijfers in het kader van het MIRT proces in november 2015 nader geïnformeerd.

Vraag 22

In hoeverre zijn de resultaten die zijn geboekt qua filereductie daadwerkelijk toe te schrijven aan het programma Beter Benutten? Is er gecorrigeerd voor andere filereducerende factoren?

Antwoord 22

Bij de effectmetingen wordt de invloed van andere projecten, wegwerkzaamheden, incidenten en weerscondities zo goed mogelijk meegenomen. De Algemene Rekenkamer (AR) heeft in haar rapport naar aanleiding van haar verantwoordingsonderzoek de wijze van effectmeting als veelbelovend gekwalificeerd met daarbij de aanbeveling bij de eindmeting in 2015 duidelijk aan te geven welke beperkingen de meting en het programma kent. Ik zal u hierover in het kader van het MIRT proces in november 2015 nader informeren.

Vraag 23

Zijn er mogelijkheden om de betrokkenheid van de volksvertegenwoordigende organen als de gemeenteraden en provinciale staten te vergroten, gelet op de overweging dat het gebruik van de gebiedsagenda's en de bestuurlijke overleggen ook tot afstand tot deze volksvertegenwoordigende organen leidt?

Antwoord 23

In de praktijk worden gemeenteraden en provinciale staten al bij het MIRT betrokken. Dit gebeurt bijvoorbeeld door de inzet van de regio in de gebiedsagenda's en de bestuurlijke overleggen MIRT te bespreken in de betrokken gemeenteraden en provinciale staten. De opzet van de gebiedsagenda's en de bestuurlijke overleggen lenen zich hier ook voor. De gebiedsagenda's zijn levende documenten. Samen met de regionale partners wordt uitvoering hieraan gegeven en vindt monitoring plaats. De Bestuurlijke overleggen die in het kader van het MIRT worden georganiseerd, worden in een zeer intensief proces samen met de regio voorbereid. Die samenwerking is de afgelopen periode verder versterkt op basis van gelijkwaardig partnerschap.

Vraag 24

Is het het overwegen waard om de positie van de Noordzee in een breed perspectief ook als nationaal belang te benoemen, erop gelet dat de Noordzee van belang is voor scheepvaart, energieopwekking, natuur, strand en zoveel meer?

Antwoord 24

In de SVIR zijn de volgende ruimtelijke nationale opgaven voor de Noordzee geformuleerd:

- Het behoud van het kustfundament en het samen met decentrale overheden uitvoeren van de gebiedsgerichte deelprogramma's Kust en Waddengebied van het Deltaprogramma.
- Het behouden en beschermen van Natura 2000-gebieden en het mariene ecosysteem.
- Het handhaven van het vrije zicht op de horizon vanaf de kust tot 12 zeemijl.
- Het bieden van ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
- Het beschermen van archeologische waarden (verdronken nederzettingen, scheepswrakken en andere archeologische waarden).

Het aanwijzen van de Noordzee in een breed perspectief als nationaal belang gaat een stuk verder dan het onderscheid dat nu juist is aangebracht in de ontwerpBeleidsnota Noordzee 2016–2021. Noordzee is geen nationaal belang maar zijn er activiteiten op de Noordzee die van nationaal belang zijn.

Vraag 25

Welke bestuurlijke afspraken zijn er voor de periode tot en met 2020 gemaakt? Hoe zijn de belanghebbende bestuursorganen precies betrokken?

Antwoord 25

Wat betreft de Bestuurlijke afspraken die er voor de periode tot en met 2020 zijn gemaakt in het kader van het MIRT verwijs ik naar de MIRT-brieven die gemiddeld twee keer per jaar naar de Tweede Kamer worden verzonden. Bijvoorbeeld de brief van 17 november 2014 over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT (TK 34 000 A, nr. 15) en de brief over de voortgang van het MIRT van 21 mei 2015 (TK 34 000 A, nr. 61). Het is aan de betrokken bestuurders van provincies en gemeenten om de genomen besluiten en gemaakte afspraken af te stemmen met hun eigen achterbannen. Voor zover bekend gebeurt dit ook op een goede manier.

Vraag 26

Kan er een overzicht gegeven worden van de kosteneffectiviteit van alle projecten van Beter Benutten? Hoe worden deze resultaten gemeten en in hoeverre zijn de effecten structureel?

Antwoord 26

De gebiedspakketten van het lopende Beter Benutten programma bestaan uit verschillende typen maatregelen. Per regio geldt dat in samenspraak met de partijen op voorhand is vastgesteld welke samenstelling van maatregelen het meest effectief was. Alle maatregelen zijn in dit kader aan de voorkant, bij de opstelling van het programma, op kosteneffectiviteit getoetst. Ook bij de uitwerking van het maatregelenpakket voor het Vervolgprogramma Beter Benutten is de kosteneffectiviteit een van belangrijkste toetsingscriteria voor opname in dit programma. Gedurende de uitvoering van het programma worden de maatregelen niet opnieuw op kosteneffectiviteit getoetst; de metingen die worden uitgevoerd richten zich op de effecten die met maatregelen worden bereikt. U zult in november 2015 in het kader van het MIRT proces nader worden geïnformeerd over de uitkomsten van de thans lopende effectmeting.

Vraag 27

Worden er geen strengere maatregelen getroffen in Nederland dan de vastgestelde Europese en/of internationale normen?

Antwoord 27

Maatregelen zijn gericht op het halen van de Europese normen. Aangezien er onder de normen ook gezondheidseffecten optreden, wordt in Europees verband ingezet op aanscherping van het bronbeleid.

Vraag 28

Wanneer is er duidelijkheid of er extra maatregelen getroffen moeten worden? Om welke maatregelen zou het kunnen gaan?

Antwoord 28

Bijna overal wordt aan de normen voldaan. Alleen langs drukke wegen in de grote steden resteren nog knelpunten. In het kader van het Actieplan Luchtkwaliteit wordt samen met zeven grote gemeenten bezien welke aanvullende maatregelen nodig zijn om ook binnenstedelijk overal zo snel mogelijk de Europese normen te halen en om met het oog op de gezondheid de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Uw Kamer wordt in november hierover nader geïnformeerd.

Vraag 29

Wat is de stand van zaken van het overleg met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal Overleg (IPO) over de verbetering ten aanzien van de Ladder voor duurzame verstedelijking?

Antwoord 29

De Ladder voor duurzame verstedelijking wordt op dit moment herzien. Dit wordt gedaan in samenwerking met vertegenwoordigers van IPO en VNG. Daarnaast zijn ook gemeenten, provincies en andere stakeholders betrokken.

Vraag 30

Wie nemen deel aan het Atelier Making Projects? Hoe heeft de selectie van deelnemers plaatsgevonden?

Antwoord 30

Het Atelier Making Projects is een van de instrumenten uit de Actieagenda Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp gericht op het versterken van de ontwerpkracht en -kwaliteit bij nationale opgaven en projecten (verzonden aan de Tweede Kamer op prinsjesdag 2012, kamerstuk 31 535).

Met Atelier Making Projects is ook ontwerpgericht onderzoek gedaan naar de ruimtelijke effecten en kansen van de transitie naar duurzame energie in 2050. Het resultaat hiervan is een methodiek die partijen helpt om inzicht te krijgen in de gebiedsspecifieke consequenties en kansen van energietransitie op de lange termijn. Aan provincies en samenwerkende gemeenten wordt aangeboden de methodiek te testen en in te zetten in ontwerpateliers. Deze sessies kunnen voor de overheden worden benut om hun strategie te bepalen voor de toekomst. De provincies en samenwerkende gemeenten bepalen wie uitgenodigd wordt voor de sessies waarin de methodiek wordt gebruikt. Dit zijn medewerkers van de verschillende overheden (rijk, gemeenten, provincies, waterschappen) en vertegenwoordigers van andere partijen in de regio die mogelijk kunnen bijdragen aan energietransitie (bijvoorbeeld vertegenwoordigers van bedrijven, energiecoöperaties, woningcorporaties, bedrijven, maatschappelijke organisaties, burgers).

Vraag 31

Wat wordt bedoeld met de methodiek van Atelier Making Projects om de ruimtelijke kansen van de energietransitie in beeld te brengen?

Antwoord 31

De methodiek die in Atelier Making Projects is ontwikkeld biedt in een gebied inzicht in de potentie voor verschillende vormen van duurzame energie vanuit de ruimtelijke situatie: wat is er technisch gezien mogelijk en hoeveel levert dat op (in PJ). Het geeft inzicht in hoe kan dit worden verbonden aan verschillende typen initiatiefnemers (individuele burgers of bedrijven, collectieven, grote investeerders waarbij grondbezit een belangrijk criterium is). En het geeft een eerste beeld in de maatschappelijk-economische kansen voor een gebied: wat zijn potentiële projecten verbonden aan potentiële initiatiefnemers in een gebied en wat voor rendement leveren die op voor die initiatiefnemers maar ook voor een gebied als geheel?

Vraag 32

Wie worden bedoeld met de regionale stakeholders?

Antwoord 32

Regionale stakeholders zijn overheden en niet-overheden (bedrijven, maatschappelijke organisaties, etc).

Vraag 33

Op welke wijze komt het contact tussen het Atelier Making Projects en de regionale stakeholders tot stand?

Antwoord 33

Bij daadwerkelijke toepassing in een ontwerpatelier is het aan de mede-overheden om andere regionale stakeholders te betrekken.

Vraag 34

Wat is de bestuurlijke legitimatie van het overleg tussen het Atelier Making Projects en regionale stakeholders?

Antwoord 34

Zoals in het antwoord op vraag 30 is gemeld is Atelier Making Projects een instrument uit de Actieagenda Architectuur en Ruimtelijk Ontwerp. AMP verricht ontwerpend onderzoek voor nationale ruimtelijke opgaven, waaronder energietransitie, en betreft hierbij andere partijen. Specifiek voor energietransitie geldt dat het ruimtelijk inzichtelijk maken van kansen en potentie op gebiedsniveau kan bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen. De ontwikkelde methodiek ondersteunt de regionale partijen hierbij.

Vraag 35

Hoe verhoudt de methodiek van Atelier making Projects zich tot de Rijkscoördinatieregelingen?

Antwoord 35

De Rijkscoördinatieregeling biedt de mogelijkheid om grootschalige projecten in het ruimtelijke domein sneller te realiseren door het proces van vergunningaanvragen en ruimtelijke inpassing (inpassingsplan) te combineren. Dit gebeurt alleen voor grootschalige energieprojecten. De in het kader van AMP ontwikkelde methodiek ondersteunt de mede-overheden bij het vormgeven van omgevingsbeleid waarin de transitie naar een meer duurzame energievoorziening, bestaande uit grote en kleine energieprojecten, goed wordt meegenomen.

Vraag 36

Wat is de reden dat er niet wordt gekozen voor een aparte Routekaart 2050 voor een klimaatneutrale economie?

Antwoord 36

Via de Klimaatakkoord weerbaar, welvarend en groen en het SER-energie-akkoord wordt invulling gegeven aan het klimaat- en energiebeleid. Daarbij wordt ook vooruitgekeken naar 2030 en 2050. Na de onderhandelingen over een nieuw Klimaatakkoord in Parijs zal worden gezien hoe de daar gemaakte afspraken ingepast kunnen worden in nationaal beleid dat aansluit bij de Klimaatakkoord, de Groene Groei-agenda en bij het Energierapport.

Vraag 37

Komt naar uw mening de Klimaatakkoord nog voldoende tot zijn recht wanneer niet gekozen wordt voor een aparte Routekaart 2050?

Antwoord 37

De huidige Klimaatakkoord weerbaar, welvarend en groen, die in 2013 tot stand is gekomen wordt momenteel uitgevoerd. De Tweede Kamer heeft in oktober de voortgangsrapportage over de uitvoering ontvangen (TK 32 813 nr 11 d.d. 27-10-2015). Na de onderhandelingen over een nieuw Klimaatakkoord in Parijs zal worden gezien hoe de daar gemaakte afspraken ingepast kunnen worden in nationaal beleid.

Vraag 38

Op welke wijze kan in de toekomst eventueel ingegrepen worden in de actielijn duurzame mobiliteit wanneer dat nodig mocht zijn?

Antwoord 38

Een belangrijk deel van de acties in het kader van mobiliteit worden in samenhang met de uitvoering van het SER-energie-akkoord opgepakt. Via het Uitvoeringsoverleg Mobiliteit en Transport wordt gestuurd op het behalen van de doelen voor het SER-akkoord. Acties worden o.a. via de Brandstoffenvisie en het daaraan gekoppelde Actieplan opgepakt.

Vraag 39

Onderschrijven de provincies waaraan het programma Westelijke Veengebieden is overgedragen de uitgangspunten van dit programma en hebben zij zich gecommitteerd aan de verdere uitvoer van de plannen zoals die destijds in dit programma zijn afgesproken?

Antwoord 39

Ja, bij de decentralisatie van de resterende middelen voor het programma Westelijke Veenweiden hebben de provincies aan het Rijk te kennen gegeven dat zij de verantwoordelijkheid overnemen voor de besteding van de middelen aan de doelen van het programma en voor de projecten die daar onder liggen.

Vraag 40

Valt de plaatsing van windmolens onder de radarverstoringsregeling? Zo ja, op welk moment komt dit in de vergunningaanvraag in beeld en onder wiens verantwoordelijkheid vindt dat plaats? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 40

De radarverstoringsregeling met betrekking tot windturbines en hoogbouw – waar de vraag op doelt – betreft enkele nieuwe artikelen in de Rarro die per 1-10-2012 van kracht zijn geworden. Het doel hiervan is te voorkomen dat door de bouw van windturbines of hoogbouw onaanvaardbare verstoring kan ontstaan van het radarbeeld van Defensieradars, op zodanige wijze dat het kabinetsdoel voor windenergie op land van 6.000 MW in 2020 en verdere doorgroei na die tijd mogelijk blijft. Het radarbeeld wordt gebruikt ten behoeve van de vliegveiligheid en de nationale veiligheid.

De Rarro is gericht op het gemeentelijke bestemmingsplan en andere plannen en besluiten van gemeente, provincie of rijk die effectief bestemmingsplanwijziging tot gevolg hebben (inpassingsplan, aanwijzing). In de Rarro zijn toetsingsgebieden en hoogtes gedefinieerd. Een bestemmingsplanwijziging met als doel een windturbine of hoogbouw mogelijk te maken binnen het toetsingsgebied en boven de toetsingsvrije hoogte, mag pas worden vastgesteld nadat toetsing heeft plaatsgevonden en Defensie een verklaring van geen bezwaar heeft afgegeven. Dit is de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag voor de bestemmingsplanwijziging. In de praktijk is de initiatiefnemer van een windturbine(park) of hoogbouwproject verantwoordelijk om het voorgestelde project te laten toetsen, door TNO. TNO toetst aan normen die bij het vaststellen van de regeling tussen Defensie en lenM zijn overeengekomen. Defensie beziet vervolgens aan de hand van de resultaten van de toetsing of een verklaring van geen bezwaar verleend kan worden. Defensie kan op basis van operationele overwegingen besluiten ontheffing te verlenen voor norm-overschrijdende projecten, bijvoorbeeld als het gebied waar de verstoring optreedt voor Defensie van kleiner belang is.

Vraag 41

Wanneer zijn de registraties voor grootschalige topografie en ondergrond gereed en wanneer kunnen de beoogde gebruikers hiervan gebruik gaan maken?

Vraag 42

In hoeverre worden de 2000 datasets die voor hergebruik ter beschikking zijn gesteld daadwerkelijk gevonden en toegepast door derden?

Antwoord 41 en 42

De datasets zijn te vinden via het Nationaal Georegister en worden vervolgens gelinked aan het rijksopendataportaal (data.overheid.nl). Daar zijn zowel de ontsloten data van de rijksoverheid als in toenemende mate ook data van medeoverheden te vinden. Het is inherent aan het opendata beleid dat de data zonder voorwaarden ter beschikking worden gesteld. De consequentie hiervan is dat er geen informatie beschikbaar is over het hergebruik van de open data. Wel is bekend dat de datasets een grote belangstelling genieten. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het groeiend aantal keren dat via de Publieke Dienstverlening op de Kaart (PDOK) data wordt gedownload, geraadpleegd of ingezien. In 2014 was er sprake van een verdubbeling van het aantal downloads, raadplegingen en inzage van data via PDOK ten opzichte van 2013. De prognose voor 2015 is dat er een verdrievoudiging ten opzichte van 2013 te zien zal zijn. IenM onderkent de maatschappelijke waarde van de data en stimuleert het hergebruik van open data door congressen te organiseren rond een maatschappelijk thema of beleidsopgave.

Vraag 43

Op welke wijze zal bevorderd worden dat de Ladder voor duurzame verstedelijking meer toegepast zal worden bij bestemmingsplannen?

Antwoord 43

De Ladder voor duurzame verstedelijking wordt op dit moment herzien. Dit wordt gedaan in combinatie met vertegenwoordigers van gemeenten, provincies, IPO, VNG en stakeholders. Met de herziening beogen we een vereenvoudiging van de ladder, een verlaging van de onderzoekslasten en een heldere definiëring en toelichting van het begrippenkader. De ladder wordt hiermee toegankelijker voor de gebruiker.

Vraag 44

In hoeverre is de Ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening effectief gebleken?

Antwoord 44

In de afgelopen maanden zijn gesprekken gevoerd met de praktijk over de ervaringen met de ladder voor duurzame verstedelijking. Hieruit kwamen niet alleen knelpunten, maar ook positieve geluiden, onder meer dat de ladder ook daadwerkelijk de discussie over ruimtelijke gevolgen van krimp en leegstand agendeert. Ook dwingt de ladder tot het maken van scherpe keuzes in tijden van afnemende groei. De ladder maakt duidelijk dat regionale afstemming nodig is, en bevordert regionale en lokale visievorming. Het is bovendien de aanjager van bestuurlijke samenwerking. Inmiddels is gebleken, dat het onvoldoende rekening houden met de Ladder bij de Raad van State kan leiden tot vernietiging van (delen van) bestemmingsplannen.

Vraag 45

Waarom wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking uit het Besluit ruimtelijke ordening in bijna driekwart van de bestemmingsplannen die nieuwe verstedelijking mogelijk maken nog niet toegepast?

Antwoord 45

Hierbij wordt gerefereerd aan de Monitor Infrastructuur en Ruimte van het Planbureau voor de Leefomgeving uit 2014. Uit deze monitor bleek dat er in de periode 2012 tot 2014 in 72% van de gevallen geen expliciete toepassing van de Ladder is. Wel wordt er in 50% van deze gevallen de Ladder impliciet toegepast. Het begrippenkader van de ladder is in de SVIR bewust ruim geformuleerd om de andere overheden de ruimte te bieden voor een eigen invulling. In de praktijk blijkt dat dit soms tot onduidelijkheid te leiden. Ook blijkt dat het niet altijd duidelijk is welke ontwikkeling ladderplichtig is. Ik ben daarom van plan de Ladder te vereenvoudigen en de handreiking aan te passen (zie ook vraag 43). Het Planbureau voor de Leefomgeving start binnenkort met een nieuwe meting voor de periode 1 januari 2014 tot 1 januari 2016, de verwachting is dat de toepassing van de Ladder in deze periode sterk is toegenomen.

Vraag 46

Bent u voornemens om de Ladder voor duurzame verstedelijking zodanig aan te passen dat deze beter aansluit bij de bestemmingsplannen die nieuwe verstedelijking mogelijk maken?

Antwoord 46

Ja, dat ben ik bereid om te doen. Ik ga de Ladder vereenvoudigen en de handreiking aanpassen. De nieuwe tekst van de Ladder zal scherper geformuleerd worden met eenduidige definities wat zal leiden tot minder onderzoekslasten dan nu het geval is.