

Vergaderjaar 2008–2009

**31 700 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009**

**Nr. 97**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juni 2009

Met deze brief informeer ik u over mijn besluit en bekendmaking in het kader van de Circulaire Spoorse doorsnijdingen tweede tranche (hierna: circulaire). Deze circulaire is op 17 november 2008 door mij vastgesteld. Met deze circulaire help ik in navolging van de eerste tranche uit 2006 en op verzoek van de Tweede Kamer<sup>1</sup> gemeenten wederom met een financiële bijdrage om de barrièrewerking van het spoor in stedelijk gebied te verminderen of op te heffen. Ik richt me daarbij op bestaande plannen die net dat laatste financiële zetje nodig hebben. In de begroting 2009 van Verkeer en Waterstaat is hiervoor een bedrag van 141 miljoen euro opgenomen.

In de circulaire is opgenomen dat aanvragen vanaf 27 november 2008 10.00 uur ten kantore van de Landsadvocaat (Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn) kunnen worden ingediend. Tevens is opgenomen dat de aanvragen op volgorde van binnenkomst zullen worden beoordeeld en beschikt voor zover het budget toereikend is. Dit maakt het voor mij mogelijk om, ondanks dat aanvragen nog tot 1 juli 2009 kunnen worden ingediend, tussentijds de besluitvorming over een groot deel van het beschikbare budget bekend te maken. Deze bekendmaking zal ervoor zorgen dat diverse gemeenten daarmee de financiële zekerheid hebben om de betreffende projecten op korte termijn tot uitvoer te kunnen brengen. Bijkomend effect voor de Nederlandse economie is dat iedere euro die ik bijdraag een gemeentelijke investering van tenminste drie euro mogelijk maakt.

### **Resultaat**

In lijn met de eerste tranche mag ook de tweede tranche nu al een succes worden genoemd. Ik heb inmiddels bijna 50 aanvragen ontvangen van gemeenten die plannen hebben om de barrièrewerking van het spoor te verminderen en de stedelijke bereikbaarheid te vergroten.

<sup>1</sup> Aangenomen motie Koopmans/Roefs, TK 2007–2008, 31 200XII, nr. 38.

Op 8 juni 2009 heb ik bekend gemaakt dat 26 projecten voor in totaal 117 miljoen euro een decentralisatie-uitkering tegemoet kunnen zien. Het gaat om allerlei soorten projecten: de aanleg van nieuwe (fiets) tunnels onder het spoor o.a. om woonwijken beter met elkaar te verbinden, voetgangersbruggen, het opheffen van bestaande gelijkvloerse kruisingen gecombineerd met het vervangen door een tunnel of het verbeteren en/of ontsluiten van stationsomgevingen.

In essentie gaat het om gemeentelijke plannen die gebiedsontwikkeling stimuleren en de stedelijke bereikbaarheid ten goede komen, waarbij ze de inpassing en veiligheid van het spoor verbeteren en de barrièrewerking van het spoor verminderen.

Het resterend budget bedraagt hiermee nog 24 miljoen euro. Gezien het aantal aanvragen die nog in beoordeling zijn zal ook dit bedrag op korte termijn toegekend gaan worden. Indien mocht blijken dat tegen de verwachting in onvoldoende aanvragen zijn ontvangen om het resterende budget voor 1 juli 2009 toe te kennen, zal ik de mogelijkheid onderzoeken om de aanvraagperiode te verlengen.

In de bijlage heb ik in alfabetische volgorde een overzicht van gemeenten bijgevoegd die een bijdrage voor hun project ontvangen. Over de hoogte van de bijdragen wil ik geen uitspraken doen, daar diverse gemeenten bezig zijn met de voorbereiding van hun aanbesteding. Dat wil ik niet doorkruisen door nu openbaar te maken welke middelen zij beschikbaar hebben.

### **Toelichting op beoordeling**

De circulaire geeft de criteria weer voor een decentralisatie-uitkering uit het Gemeentefonds aan gemeenten. Dit heeft betrekking op gemeenten die aan het spoor liggen, op een of andere manier hinder van het spoor ondervinden en bestaande, vergesloede plannen hebben om de hinder te verminderen maar hier nog niet voldoende financiële middelen voor hebben. Alleen gemeenten die om of aan het spoor gelokaliseerd zijn en hier hinder van ondervinden komen in aanmerking voor een decentralisatie-uitkering. Het project moet gericht zijn op het opheffen of verminderen van de barrièrewerking die wordt veroorzaakt door het spoor. Een project moet altijd een bijdrage leveren aan stedelijke bereikbaarheid. Daarnaast moet het project in ieder geval nog een bijdrage leveren aan kwaliteit van leefomgeving, veiligheid of spoorgebruik.

De randvoorwaarden om voor een bijdrage in aanmerking te komen waren voor iedereen van tevoren bekend. Daardoor wisten alle gemeenten van tevoren waar zij aan moesten voldoen.

Onder meer op basis van de evaluatie van de eerste tranche is besloten om de uitvoering van de tweede tranche op enkele punten te wijzigen:

- De aanvragen worden op volgorde van binnenkomst beoordeeld en beschikt voor zover het budget toereikend is (was in de eerste tranche een rangorde op basis van effectiviteit). Het moment van indienen van de aanvraag is daarom van belang. Onvolledige aanvragen worden pas in behandeling genomen en beoordeeld zodra zij volledig zijn en mits er nog budget beschikbaar is.
- De maximale V&W-bijdrage per project is 15 miljoen euro. (was in de eerste tranche 40 miljoen euro; het gemiddeld toegekende bedrag in de eerste tranche was ongeveer 4 miljoen euro).
- Een project mag nu wel reeds opgenomen zijn in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Hierbij geldt dat de totale uitkering (inclusief MIRT-subsidie) van V&W nooit meer

dan 25 procent van de subsidiabele kosten mag bedragen en beperkt wordt tot een maximum van 15 miljoen euro.

- Projecten die reeds uit de eerste tranche een uitkering hebben ontvangen worden uitgesloten van de tweede tranche.
- De uitkeringen zullen als een decentralisatie-uitkering via het Gemeentefonds lopen. Dit vermindert de administratieve lastendruk voor gemeenten.

Om alle gemeenten een gelijke kans te geven is in lijn met de eerste tranche een transparant en objectief beoordelingsproces opgezet en doorlopen. Dit betekent onder meer dat ik iedere aanvraag door onafhankelijke experts heb laten beoordelen en toetsen.

### **Vervolg**

In een volgende brief zal ik u informeren over de verdere uitkomst. Het AO MIRT dat in de tweede helft van juni plaats vindt komt hiervoor naar verwachting nog te vroeg. Informeren voorafgaand aan het zomerreces van de Tweede Kamer is naar verwachting haalbaar.

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

## Bijlage

|    | gemeente         | projectnaam                                       |
|----|------------------|---|
| 1  | Barneveld        | Langzaam verkeerstunnel «de Veller»               |
| 2  | Best             | Onderdoorgang Aarle-Hokkelstraat                  |
| 3  | Cuijk            | Onderdoorgang nabij station Cuijk                 |
| 4  | Deventer         | Langzaam verkeerstunnel Rivierenwijk              |
| 5  | Eindhoven        | Ontwikkeling OV-knoop                             |
| 6  | Gouda            | Hamstergat  |
| 7  | Groningen        | Stationsomgeving Europapark/Helperzoom            |
| 8  | Heerhugowaard    | Zuidtangent                                       |
| 9  | Heerlen          | Maankwartier fase 2                               |
| 10 | Helmond          | Onderdoorgang Cortenbachtracé                     |
| 11 | Hilversum        | Mediapark traverse                                |
| 12 | Leerdam          | Onderdoorgang Poort van Noord                     |
| 13 | Leiden           | Onderdoorgang ringweg oost                        |
| 14 | Nijkerk          | Spooronderdoorgang Amersfoortseweg                |
| 15 | Nijmegen         | Fietstunnel Vrouwe Udasingel                      |
| 16 | Nijmegen         | Verkeerstunnel Graaf Allardsingel                 |
| 17 | Oss              | Onderdoorgang onder spoor (N329)                  |
| 18 | Roosendaal       | Roosendaalse Passerelle                           |
| 19 | Roosendaal       | Viaduct Borchwerf II en Viaduct Majoppe-<br>veld  |
| 20 | 's-Hertogenbosch | Ponte Palazzo                                     |
| 21 | Sittard-Geleen   | Spoorzone Sittard-Geleen                          |
| 22 | Tilburg          | Fietstunnel Rauwbrakenweg                         |
| 23 | Wijchen          | De ontbrekende schakel                            |
| 24 | Zevenaar         | Langzaam verkeerstunnel station Zevenaar-<br>Oost |
| 25 | Zevenaar         | Viaduct 7 poort – Hengelder                       |
| 26 | Zutphen          | De Mars   |