

Vergaderjaar 2017–2018

34 775 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2018

Nr. 45

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 12 december 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 19 september 2017 inzake het MIRT Overzicht 2018 (Kamerstuk 34 775 A, nr. 4).

De Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat hebben deze vragen beantwoord bij brief van 7 december 2017. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

Hierbij beantwoorden wij, mede namens de Minister van BZK, de schriftelijke vragen die door uw Kamer zijn gesteld over het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Overzicht 2018 ingezonden op 10 oktober 2017. In de beantwoording zult u soms een gezamenlijk (wij), soms een individueel (ik) antwoord aantreffen.

Vraag 1

In hoeverre zijn de nieuwe Nationale Markt- en Capaciteitsanalyses (NMCA's) al toegepast op de lopende projecten van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en verkenningen? Indien de NMCA's zijn toegepast, wat zijn de uitkomsten hiervan? Voor welke verkenningen en projecten leiden deze tot een wijziging van de inhoud of scope?

Antwoord 1

De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyses (NMCA's) worden niet toegepast op individuele MIRT-onderzoeken, -verkenningen en -projecten. De NMCA is een analyse gericht op het in beeld brengen van potentiële bereikbaarheidsopgaven op de lange termijn. De NMCA vormt de eerste fase van de beleidscyclus en geeft antwoord op de vraag: waar bevinden zich, na realisatie van het huidige MIRT, de bereikbaarheidsopgaven (2030–2040). Gezien de zichtjaren van de NMCA vormen lopende MIRT-projecten input voor de NMCA 2017. Alle lopende MIRT-projecten waarover tot 2030 financiële afspraken zijn gemaakt en waarvoor een eenduidige variant beschikbaar is, zijn in de analyse als gerealiseerd verondersteld.

De NMCA geeft Rijk, regio en de Tweede Kamer inzicht in de opgaven op de lange termijn en is één van de bouwstenen voor het bepalen van landelijke en regionale bereikbaarheidsopgaven en investeringskeuzes. Deze keuzes worden gemaakt binnen het MIRT-proces. Het huidige programma is ook tot stand gekomen door keuzes mede op basis van eerder opgestelde NMCA's.

Vraag 2

Wat betekent het voorstel dat door het kabinet is meegezonden inzake productartikel 20 «verkenningen, reserveringen en investeringsruimte» en dat vanaf 2019 als apart artikel in het Infrastructuurfonds wordt geïntroduceerd, voor lopende MIRT-projecten en verkenningen?

Antwoord 2

Artikel 20 heeft betrekking op nieuwe investeringsruimte, reserveringen voor nieuwe bereikbaarheidsopgaven en nieuwe verkenningen. Het heeft geen betrekking op lopende MIRT-projecten en -verkenningen.

Vraag 3

Wat voor gevolgen heeft de opgave, geformuleerd in Kamerstuk 34 550 XII, nr. 60, in het kader van vervanging, beheer, onderhoud en renovatie van bruggen voor de lopende MIRT-projecten en verkenningen?

Antwoord 3

In lopende MIRT-projecten en MIRT-verkenningen wordt gekeken waar synergie kan worden gehaald door opgaven mee te koppelen. Daar waar dit efficiënt en effectief kan en dubbele ingrepen of hogere kosten worden vermeden, worden deze kansen verzilverd. Hierbij wordt ook gekeken naar de opgaven voor vervanging en renovatie van kunstwerken bij einde levensduur. Zo heb ik de vervangingsopgave van de bruggen op het traject A27 Houten – Hooipolder ondergebracht in de daar lopende planstudie. Bij de te starten programma's en lopende onderzoeken worden ook de opgaven voor de bruggen meegenomen. Ook daarbij geldt

dat als er kansen zijn om dubbele ingrepen en hogere kosten te vermijden, dit wordt meegenomen in mijn afweging.

Vraag 4

In hoeverre zijn de opgaven inzake smart mobility reeds verwerkt in het MIRT?

Antwoord 4

In het regeerakkoord wordt aangegeven dat bij ontwerp, aanleg en onderhoud van infrastructuur rekening gehouden moet worden met zelfrijdende voertuigen en de daarvoor benodigde systemen in of langs de weg. Ook wordt overheidsinformatie over verkeer zoveel mogelijk als open data beschikbaar gesteld. Uw Kamer is eind 2016 geïnformeerd over hoe een wegontwerp er bij een systeem met volledige zelfrijdende auto's uit kan zien. Aanpassingen in infrastructuur voor zelfrijdend vervoer betreft echter niet alleen de fysieke infrastructuur, maar ook de eventueel benodigde digitale infrastructuur voor data uitwisseling met en tussen voertuigen. Zolang echter sprake is van een gemengde samenstelling van zelfrijdende en niet-zelfrijdende voertuigen, zijn de voertuigen met menselijke bestuurders maatgevend voor het snelwegontwerp om veilig, vlot en comfortabel te rijden.

Binnen lopende en te starten projecten wordt wel nader onderzocht wat op lange termijn nodig is en op welke wijze op korte termijn al rekening kan worden gehouden met zelfrijdende voertuigen bij aanleg en onderhoud van wegen. In aanloop naar grote infrastructurele projecten gaan we leren wat er nodig is om (digitale) infra klaar te stomen voor zelfrijdende auto's. Dat doen we door het testen van veelbelovende concepten zoals truckplatooning, zelfrijdende connectieve auto's, transitie verkeersmanagement en zelfrijdende (deel)pods. Daarnaast is vorig jaar met een gevoeligheidsanalyse in de NMCA een eerste stap gezet om de effecten van zelfrijdend vervoer mee te nemen in de verkeersmodellen. Het positieve effect van 10% verbeterde doorstroming zie ik als een stimulans om de potentie van zelfrijdende voertuigen voor doorstroming, veiligheid en duurzaamheid nader te verzilveren. Om deze doelen te bereiken zijn naast aanpassingen in de (digitale) infrastructuur acties nodig op het gebied van bijvoorbeeld regelgeving en de beleidsontwikkeling met betrekking tot data.

Wat betreft de aanpak van smart mobility binnen het MIRT worden de opgaven op dit moment voor een belangrijk deel opgepakt binnen het programma SmartwayZ.NL. Hier wordt gewerkt aan een regiobreed ITS-netwerk en een centraal data-dashboard. Daarnaast worden aan marktpartijen faciliteiten geboden om mobiliteitsconcepten grootschalig in de praktijk te beproeven. Aan het einde van iedere individuele testperiode moet duidelijk zijn wat wel en wat niet werkt om vervolgens te bekijken waar aanpassingen nodig zijn om de mobiliteitsoplossing op grote schaal uit te rollen. Deze aanpak bouwt verder op de stappen die binnen het programma Beter Benutten zijn gezet.

Binnen de andere nog op te zetten (stedelijke) programma's rond Amsterdam en Den Haag-Rotterdam zal ook worden ingezet op de verdere ontwikkeling van smart mobility oplossingen, waarbij met name ook aandacht zal zijn voor Mobility As A Service (MAAS).

Vraag 5

Zijn er met bestuurders van provincies en gemeenten afspraken gemaakt over de aanpak van het onderliggende wegennet? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ja. Rijk en regionale partners kijken bij het analyseren van problemen en het zoeken naar oplossingen altijd naar het gehele netwerk van infra-

structuur, dus ook naar de onderlinge samenhang tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet. Soms voeren Rijk en regio gezamenlijk projecten uit, zoals bijvoorbeeld bij de A4 Haaglanden en de Rijnland-route. En ook in de programma-aanpak wordt door Rijk en regionale partners gezamenlijk bezien welke maatregelen het beste passen bij de problematiek van de desbetreffende regio. Daarbij worden pakketten opgesteld met een breed scala aan maatregelen. Ook het onderliggend wegennet is daar onderdeel van. In het programma SmartWayZ.NL zijn hierover bijvoorbeeld al concrete afspraken gemaakt.

Vraag 6

In hoeverre is de omgevingsvisie waar nu aan wordt gewerkt van invloed op de lopende MIRT-projecten en verkenningen?

Antwoord 6

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) die voor 2019 wordt voorbereid wordt een strategische langetermijnvisie die geen invloed heeft op gemaakte bestuurlijke afspraken over MIRT-projecten en -verkenningen.

Vraag 7

Hebben veranderingen in de dienstregeling gevolgen voor de nationale opgavenkaart? Zo ja, op welke wijze verandert de nationale opgavenkaart?

Antwoord 7

De nationale opgavenkaart is een weergave van de nationale opgaven die voortkomen uit de regionale gebiedsagenda's. De lijnen op de kaart zijn geen concrete projecten of onderzoeken en hebben in die hoedanigheid geen verband met de dienstregeling of eventuele veranderingen daarin. Bij projecten met een gevolg voor de dienstregeling, zoals bijvoorbeeld het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), staat dit aangegeven in het projectblad.

Vraag 8

Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar de A15 om de knelpunten en oplossingen in kaart brengen?

Antwoord 8

In samenwerking met de provincies Zuid-Holland en Gelderland en het Havenbedrijf Rotterdam heb ik een plan van aanpak voor het onderzoek A15 opgesteld. Met dit onderzoek breng ik samen met de genoemde partijen voor de gehele A15 van de Maasvlakte tot aan de Duitse grens de verkeerskundige vraagstukken in beeld. Ik verwacht het onderzoek af te ronden in de eerste helft van 2018. De opgaven die hieruit volgen, verwacht ik op te pakken binnen het programma Goederenvervoercorridors.

Vraag 9

Wat zijn de uitkomsten van het onderzoek naar mainports en greenports dat in het voorjaar van dit jaar zou zijn afgerond?

Antwoord 9

Het MIRT-onderzoek «Greenports in samenwerking met de Mainport» heeft geleid tot de vaststelling van het Concept Greenports 3.0. Daarbij gaat het om het versterken van de netwerkkracht en internationale concurrentiepositie van Nederland. Dit is nader toegelicht en onderbouwd in de koersnotitie «Naar een nieuw economisch ruimtelijk versnetwerk» (bijgevoegd als bijlage¹). Hoofdgedachte is dat de greenports als Economische Kerngebieden van Nationaal Belang (SVIR en REOS)

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

onderdeel uitmaken van een geïntegreerd netwerk van greenports en mainports. In vervolg op dit MIRT-onderzoek hebben het Ministerie van IenW en de provincie Zuid-Holland de krachten op netwerkniveau gebundeld en de samenwerking tussen overheden (Rijk en regio), bedrijfsleven en kennisinstellingen vormgegeven. Dit heeft geleid tot ondertekening van de «Verklaring Impulsagenda Greenports 3.0» in mei 2017 (bijgevoegd als bijlage²). Gezamenlijk wordt gewerkt aan 5 structuur-bepalende transities: 1) het slim organiseren van het goederenvervoer van versproducten; 2) het toewerken naar een klimaatneutrale tuinbouw; 3) de modernisering van het teeltareaal; 4) het sluiten van een innovatiepact voor biobased en circulaire economie; 5) het internationaal positioneren van de sierteelt en tuinbouw. Doel is te komen tot een duurzame en moderne (glas)tuinbouw. Deze 5 transities worden gezamenlijk door partijen de komende twee jaar verder uitgewerkt in concrete acties. De Ministeries van EZK, BZK en IenW dragen bij aan de Impulsagenda Greenport 3.0. Hierbij wordt conform de Verklaring Impulsagenda Greenports 3.0 zoveel mogelijk gestreefd naar de aansluiting bij bestaande trajecten en bijbehorende (bestuurlijke) tafels zoals het MIRT, de Warmtetafels en het Topsectorenbeleid.

Vraag 10

Kunt u aangeven wat de exacte totale kosten zijn van het tolsysteem dat bij beide projecten wordt aangelegd en uit welk potje deze worden voorgeschoten?

Antwoord 10

Zowel de eenmalige realisatiekosten als de structurele exploitatiekosten voor de tolheffing worden gedekt uit de tolontvangsten. De realisatiekosten zijn opgenomen in deze begroting en geraamd op € 10 miljoen per jaar in de periode 2018 tot en met 2021. Daarnaast is sprake van exploitatiekosten die gepaard gaan met het innen van tol, de handhaving en het beheer en onderhoud van het tolsysteem. In 2018 maakt het Ministerie van IenW met de uitvoeringsorganisaties een raming van de kosten en opbrengsten voor de exploitatie fase. Deze raming zal vervolgens in de daaropvolgende begroting worden verwerkt. In bijlage 7 van de Infrastructuurfondsbegroting 2018 is een volledige specificatie opgenomen van de inkomsten en uitgaven gerelateerd aan de tolprojecten en de tolorganisatie alsmede van de kosten van de uitvoeringsorganisaties.

Vraag 11

Kunt u aangeven hoe de tologaven worden vastgesteld, aangezien deze bij lange na niet kostendekkend zijn voor de betreffende infrastructuurprojecten?

Antwoord 11

Voor de Blankenburgverbinding en de ViA15 geldt dat een groot deel van de kosten uit de reguliere middelen van het Infrastructuurfonds wordt betaald. De financiële ruimte op de rijksbegroting (t/m 2031) voor de aanleg van weginfrastructuur is echter beperkt. Daarom wordt een deel van de middelen opgebracht met behulp van tolheffing. Bij wegenprojecten wordt het volledige geraamde bedrag voor de aanleg, uitgaande van een klassieke wijze van aanbesteden, opgenomen in de begroting van het Infrastructuurfonds. Dit is het taakstellend budget. Het taakstellend budget van de Blankenburgverbinding bedraagt € 1.102 miljoen (prijspeil 2017) en het taakstellend budget van de ViA15 bedraagt € 835 miljoen (prijspeil 2017). Voor de dekking hiervan is, gezien de beschikbare middelen, respectievelijk € 320 miljoen en € 289 miljoen (prijspeil 2017) aan tolinkomsten nodig. Dit is de netto contante waarde;

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

deze is begroot op artikel IF 12.04. De tolheffing start op het moment dat de nieuwe verbindingen zijn opengesteld en stopt zodra de tologpave is gerealiseerd. Bij de tologpave wordt nu uitgegaan van een periode van 25 jaar.

Vraag 12

Kan een toelichting worden gegeven op de kosten voor de tolheffing voor de Blankenburgverbindingen en ViA15?

Antwoord 12

De kosten voor tolheffing bestaan uit de realisatiekosten en de structurele exploitatiekosten. Deze worden beide gedekt uit de tolontvangsten. De realisatiekosten zijn opgenomen in deze begroting en geraamd op € 10 miljoen per jaar in de periode 2018 tot en met 2021. Daarnaast is sprake van exploitatiekosten die gepaard gaan met het innen van tol, de handhaving en het beheren en onderhouden van het tolsysteem. In 2018 maakt het Ministerie van IenW met de uitvoeringsorganisaties een raming van de kosten en opbrengsten voor de exploitatie fase. Deze raming zal vervolgens in de daaropvolgende begroting worden verwerkt. In bijlage 7 van de Infrastructuurfondsbegroting 2018 is een volledige specificatie opgenomen van de inkomsten en uitgaven gerelateerd aan de tolprojecten en de tolorganisatie alsmede van de kosten van de uitvoeringsorganisaties.

Vraag 13

Kunt u aangeven hoe het taakstellende budget van 2,3 miljard euro voor de invoering van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) zich verhoudt tot de 4,9 miljard euro die de Europese Rekenkamer onlangs heeft becijferd als kosten voor Nederland? Waar komt de resterende 2,6 miljard euro vandaan?

Antwoord 13

De door de Europese Rekenkamer genoemde kosten zijn gebaseerd op de inschatting van de kosten voor een landelijke invoering van ERTMS. Daarbij is de rekenmethodiek aangehouden uit de voorkeursbeslissing (Kamerstuk 33 652, nr. 14). In de voorkeursbeslissing is echter besloten geen middelen voor een landelijke uitrol ter beschikking te stellen. Het taakstellend budget bedraagt € 2,4 miljard. Voor dit bedrag moet het materieel worden omgebouwd en moet zoveel mogelijk ERTMS in de infrastructuur worden aangelegd.

Vraag 14

Wat is bestuurlijk en juridisch verplicht binnen het ERTMS?

Antwoord 14

Van juridisch verplichte uitgaven is in zijn algemeenheid alleen sprake op grond van verdrag, wet, koninklijk besluit, ministeriële regeling, beschikking, verbintenis of een vastgelegde afspraak tussen dienstonderdelen. Bestuurlijke of beleidsmatig verplichte uitgaven waarvoor nog geen juridische verplichting is aangegaan worden dan ook niet opgeteld bij het percentage juridisch verplichte uitgaven.

Voor de uitvoering van de voorkeursbeslissing ERTMS is in de begroting € 2,4 miljard gereserveerd. In totaal is van dit bedrag op dit moment € 92,9 miljoen juridisch verplicht (inclusief € 11,6 miljoen HF XII apparaatskosten). Bestuurlijk zijn er nationaal geen verplichtingen, wel zijn er Europese verplichtingen om ERTMS aan te leggen op enkele trajecten waaronder Roosendaal-Kijfhoek en Amsterdam-Meteren.

Vraag 15

In welke mate is de effectiviteit van het ERTMS ook afhankelijk van de inzet van andere landen zoals België en Duitsland?

Antwoord 15

De effectiviteit van ERTMS met betrekking tot het verbeteren van de internationale interoperabiliteit is afhankelijk van de inzet van alle Europese lidstaten. De Europese Commissie maakt daartoe afspraken met de lidstaten over een samenhangende uitrol van ERTMS in Europees verband op een aantal belangrijke Europese (goederen)corridors. Deze afspraken zijn vastgelegd in het Europees implementatieplan. Periodiek wordt dit plan herijkt zodat nieuwe inzichten over de gewenste samenhang kunnen worden verwerkt. De meest recente versie van dit Europees implementatieplan is op 5 januari 2017 gepubliceerd (Uitvoeringsverordening EU 2017/65). Met onze directe buurlanden België en Duitsland vindt afstemming plaats over de uitrol van grensoverschrijdende trajecten.

Vraag 16

Hoe wordt de samenhang in de uitrol van het ERTMS tussen Nederland en ons omringende landen gewaarborgd?

Antwoord 16

Zie het antwoord op vraag 15.

Vraag 17

Kunt u samenvatten wat de hoofdthema's in het MIRT 2018 zijn waarmee door de verschillende opgaven heen het spoorgoedervervoer aantrekkelijker gemaakt wordt, inclusief een antwoord op de vragen wat, door wie en wanneer wordt gerealiseerd (zie ook Duitse Masterplan «Schienengüterverkehr» van 23 juni 2017)?

Antwoord 17

Voor het spoorgoederenvervoer zijn in het MIRT 2018 de volgende hoofdthema's te onderscheiden: ruimte voor groei, verbetering van de veiligheid, vermindering van de hinder en versterking van de concurrentiepositie.

Bij ruimte voor groei gaat het met name om initiatieven in het MIRT om in de infrastructuur te investeren. Projecten die in deze categorie gevonden kunnen worden, betreffen verbeteringen in de infrastructuur van de havengebieden (zoals de Calandbrug, de spooraansluitingen Tweede Maasvlakte, de Sloelijn en het programma Emplacementen op orde) en verbeteringen op de achterlandverbindingen (de Zuidoost-boog bij Meteren, Optimalisering goederencorridor Rotterdam-Genua en de elektrificatie van het tracé Heerlen -Landgraaf - Herzogenrath. Verder wordt bijgedragen aan de ontwikkeling van terminals in het achterland (Logistiek Multimodaal knooppunt Venlo). In het MIRT 2018 staat per project aangegeven, wie wanneer wat realiseert.

Bij «verbetering van de veiligheid» moet vooral» ERTMS op langere termijn het spoor(goederen)verkeer substantieel veiliger maken. Tot die tijd is de verdere uitrol van Automatische Trein Beïnvloeding verbeterde versie (ATB-vv) noodzakelijk, met name op de A2-corridor en op de Brabantroute. Verder wordt met de programma-aanpak goederenemplacement (PAGE) de veiligheid op emplacementen verbeterd.

Bij «vermindering van de hinder» richt het MIRT 2018 zich met het Meerjarenprogramma Geluid (MJPG) vooral op de reductie van geluidsoverlast. Specifiek gaat het om het Programma Booggeluid en het Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen.

«Versterking van de concurrentiepositie» komt met name naar voren in de verrichte onderzoeken naar de Goederencorridors Oost en Zuidoost. Deze

onderzoeken hebben een actieagenda opgeleverd die nu in een gebiedsgericht programma nader wordt uitgewerkt. In dit gebiedsgerichte programma komen alle modaliteiten aan bod en krijgen multimodale knooppunten bijzondere aandacht.

De programmering van bovenstaande MIRT-projecten wordt nader bezien in het kader van het initiatief van de Spoorgoederentafel om – mede naar aanleiding van het Duitse plan – een masterplan voor het Nederlandse spoorgoederenvervoer op te stellen. Dit plan, dat in 2018 zal worden gepresenteerd, zal overigens breder zijn dan de hiervoor genoemde projecten. Het gaat ook om initiatieven vanuit vervoerders, verladers en de terminals gericht op verbetering van de prijs en kwaliteit van het spoorproduct om zo een concurrerender alternatief te zijn voor vervoer over de weg (en het water). Het gaat bijvoorbeeld om verbetering van de efficiency en effectiviteit in de operatie (samen met ProRail) en ontwikkeling van nieuwe dienstverlening. In het masterplan zal worden aangeduid welke initiatieven door sectorpartijen of door de overheid zullen worden opgepakt en wanneer deze zullen zijn gerealiseerd.

Vraag 18

Waarom en met welke opbrengst is de 50 miljoen euro geïnvesteerd die het kabinet aanvullend beschikbaar heeft gesteld in 2013 om spoorvervoer over landsgrenzen heen een impuls te geven?

Antwoord 18

Dit bedrag is deels geïnvesteerd in of gereserveerd voor infrastructurele verbeteringen ten behoeve van het grensoverschrijdend treinverkeer, zoals de spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf en de verbinding Groningen-Leer. Deels is vanuit dit budget een bijdrage geleverd aan de exploitatie voor regionale grensoverschrijdende concessies als Hengelo-Bielefeld en Arnhem-Düsseldorf. Omdat deze verbindingen nog niet of heel recent gerealiseerd zijn, is nog geen zicht op de daadwerkelijk gerealiseerde opbrengsten.

Vraag 19

In hoeverre zijn er door internationaal overleg nog verbeteringen te verwachten bij het grensoverschrijdend personenvervoer, met name bij de hogesnelheidslijn U en de ICE-verbinding?

Antwoord 19

Tijdens de spoortop van 2016 hebben Nederland, Duitsland, België en Luxemburg afgesproken om zich gezamenlijk in te zetten voor het verbeteren van de zogenaamde cross border passenger services op grensoverschrijdende treinreizen. Er is een vierlandenplatform opgericht. In dat platform zijn de Ministeries van België, Duitsland, Luxemburg en Nederland vertegenwoordigd en worden knelpunten op het vlak van passenger services geïdentificeerd. Samen met betrokken vervoerders en regionale overheden wordt gekeken naar mogelijke verbeteringen en in 2018 wordt, conform eerdere toezegging, over de voortgang gerapporteerd.

Voor de HSL geldt specifiek dat overleg plaatsvindt tussen Nederland en België in het kader van een bilaterale overeenkomst die is gericht op het verbeteren van het grensoverschrijdend vervoer tussen Nederland en België, waaronder het vervoer over de HSL.

Voor de ICE geldt specifiek dat de provincie Gelderland ambities heeft op het gebied van frequentie- en snelheidsverhoging en hierover zelf overleg voert met haar (internationale) partners. De frequentie van deze open acces verbinding wordt bepaald door de vervoerder. Duidelijk is dat snelheidsverhoging op dit traject grote investeringen zal vragen.

Vraag 20

In hoeverre zijn de belemmeringen voor grensoverschrijdend treinverkeer verder weggenomen het afgelopen jaar?

Antwoord 20

In april 2017 is de treindienst tussen Arnhem en Düsseldorf (RE19) van start gegaan, mede met behulp van een bijdrage van het Ministerie van IenW. Daarnaast is afgelopen jaar zowel met Duitse als met Belgische partijen contact geweest over hoe het grensoverschrijdend treinverkeer verbeterd kan worden. Het gaat dan onder andere over een directe verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf en een verbetering van de verbinding Maastricht-Luik. In de loop van 2018 moet dit tot afspraken leiden. Ook hebben de Nederlandse partijen (het Ministerie van IenW, NS en ProRail) ten aanzien van de verbinding vanuit Roosendaal naar de Belgische grens besloten om een Belgisch veiligheidssysteem aan te leggen, zodat ook daar verbetering van de verbinding mogelijk wordt.

Vraag 21

Hoe verloopt het contact tussen de Nederlandse en Duitse overheid met betrekking tot de grensoverschrijdende verbinding van Arnhem naar Düsseldorf en bij Landgraaf? Hoe verhouden de investeringen in beide landen zich tot elkaar?

Antwoord 21

De verbinding Arnhem – Düsseldorf is een initiatief geweest van de provincie Gelderland. Duitse en Nederlandse partners hebben intensief en goed contact gehad bij de totstandkoming van deze verbinding, en nu bij de exploitatie ervan. Het exploitatietekort op deze lijn wordt tot aan de Nederlandse grens gedekt door de Nederlandse partners. Het Ministerie van IenW heeft hier € 6 miljoen aan bijgedragen. De spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf is een regionaal project waaraan het Ministerie van IenW een bijdrage heeft geleverd van € 19 miljoen. Vooralsnog loopt de planuitwerking hiervan voorspoedig. Ook aan Duitse zijde vinden aanpassingen aan de infrastructuur plaats. De investeringen aan beide zijden van de grens zijn qua omvang vergelijkbaar.

Vraag 22

Kunt u aangegeven in hoeverre er in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen rekening wordt gehouden met het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en in hoeverre er ook aanvullend budget beschikbaar is voor het voorkomen dat overwegen te lang dicht zijn?

Antwoord 22

Het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) richt zich op een prioritaire lijst overwegen die ten aanzien van veiligheid en doorstroming het hoogste risicoprofiel kennen. Binnen het LVO wordt door ProRail gewerkt aan generieke maatregelen die de dichtligtijden van naar verwachting circa 130 overwegen moeten verkorten. Hiervoor is binnen het LVO in totaal € 50 miljoen gereserveerd. Daarnaast is binnen het PHS in 2010 € 100 miljoen gereserveerd voor de aanpak van vier overwegen op PHS-corridors. Dit budget is ingezet voor het opheffen of ongelijkvloers maken van overwegen in Boxtel, Vught, Tricht en Veenendaal. Daarnaast worden alle overwegen op viersporige PHS-trajecten ongelijkvloers gemaakt.

Vraag 23

Kunt u aangeven wat een acceptabele dichtligtijd is voor overwegen en of daar überhaupt normen of afspraken over zijn?

Antwoord 23

Nee, dit is niet generiek aan te geven en hiervoor zijn geen normen of afspraken. Iedere overweg heeft specifieke kenmerken, zoals dichtlig-tijden, treinfrequenties, feitelijk gebruik en configuratie van de overweg. Samen vormen dergelijke kenmerken het risicoprofiel van een overweg. Daarmee wordt dus breder naar een overweg gekeken dan alleen naar de dichtligtijd ervan.

Vraag 24

Hoeveel tijd neemt het in beslag om alle onbeveiligde overwegen veilig te maken?

Antwoord 24

Dat is afhankelijk van verschillende factoren. Bijvoorbeeld het maken van gebiedsgerichte plannen door ProRail en wegbeheerders, besluitvormingsprocessen in de regio, doorlooptijden van eventuele juridische procedures en de zorgvuldigheid van de processen met diverse belanghebbenden, zoals recreanten en grondeigenaren.

Bij het veiliger maken van overwegen volg ik een risico-gestuurde aanpak. Investerings vinden plaats waar de risico's het grootst zijn. Momenteel loopt het Programma NABO dat zich richt op het opheffen of beveiligen van de meest risicovolle categorie NABO's: 123 openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet. Hiervoor heb ik een budget van € 39 miljoen. beschikbaar. Zoals ik tijdens de begrotingsbehandeling heb aangegeven is dit voor mij een prioriteit. ProRail is gestart met de uitvoering van het programma en gaat voortvarend te werk. In het voorjaar informeer ik uw Kamer nader over de voortgang van het Programma NABO.

Vraag 25

In hoeverre is geschoven met de financiën binnen het PHS vanwege gewijzigde prioriteiten of omstandigheden? Zijn er mee- en tegenvallers geweest in 2017? Is hier rekening mee gehouden voor 2018?

Antwoord 25

Het PHS kent een programmabudget waarover in de begroting en in de reguliere voortgangsrapportages over PHS aan de Tweede Kamer wordt gerapporteerd.

Er is geen sprake van gewijzigde prioriteiten. Nut en noodzaak van de invoering van hoogfrequent rijden om de groeiende reizigers- en goederenstroom te faciliteren staan niet ter discussie. Door de verdere uitwerking en realisatie van de tientallen projecten en maatregelen neemt de duidelijkheid over de effecten en kosten van het PHS toe. Door de actualisatie van de kostenramingen zijn sommige projecten goedkoper geworden en andere duurder. Dit hoort bij de uitwerking van een programma en is niet te definiëren als mee- of tegenvaller. De totale kosten van het programma zijn ongeveer gelijk gebleven en daarmee is nog steeds sprake van een potentieel tekort, zoals gemeld aan uw Kamer bij de aanbidding van de 12e voortgangsrapportage PHS (Kamerstuk 32 404, nr. 79).

Vraag 26

Kunt u aangeven waarom het traject Gouda – Utrecht – Amersfoort niet onder het PHS valt, terwijl dat volgens de NMCA wel één van de drukste trajecten is?

Antwoord 26

Het PHS is tot stand gekomen op basis van de in 2008 uitgevoerde LMCA. In 2010 is op basis van alle uitgevoerde analyses de voorkeursbeslissing

PHS genomen waarbij de PHS-corridors zijn gedefinieerd waar wordt ingezet op hoogfrequent rijden. Het traject Gouda – Utrecht – Amersfoort viel hierbuiten. Voor het toevoegen van nieuwe trajecten aan het PHS bestaat geen financiële ruimte in het PHS-budget. Bij de verdere uitwerking van de NMCA zal ook de problematiek op het traject Gouda – Utrecht – Amersfoort worden gezien.

Vraag 27

Kunt u aangeven of de geplande extra verzorgingsplaatsen voldoende zijn om aan de vraag te voldoen? Zo nee, hoeveel extra plaatsen zouden er nog bij moeten komen en welke kosten gaan hiermee gemoeid?

Antwoord 27

In het kader van het maatregelenpakket verzorgingsplaatsen worden 130 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze uitbreiding zou voldoende moeten zijn om – ook bij een verwachte groei – overdag te voldoen aan de behoefte van truckchauffeurs om een korte stop langs de snelwegen te kunnen maken. Deze extra parkeerplaatsen langs de snelwegen zijn in beginsel alleen bedoeld om de groeiende behoefte aan parkeerplekken voor een korte stop overdag te faciliteren en gaan naar verwachting geen oplossing bieden voor de overbezetting die langs de corridors worden ervaren gedurende de nacht en in het weekend. Voor het lang parkeren gedurende de nacht en weekends wordt ingezet op stimulering van uitbreiding van het aantal bewaakte private truckparkings.

Vraag 28

Kan een toelichting worden gegeven hoe de uitwerking van Meer Veilig 3 loopt, welke projecten nu zijn aangewezen en nu lopen en welk afwegingskader hierbij is gebruikt?

Antwoord 28

De voor het lopende programma Meer Veilig 3 beschikbare middelen bedragen € 37 miljoen. Dit is exclusief de € 5 miljoen die vanuit dit programma beschikbaar is gesteld voor de uitvoering van de Bestuurs-overeenkomst voor het pakket maatregelen op de N35 Wijthmen-Nijverdal. Die € 37 miljoen is in twee tranches inmiddels geheel belegd met maatregelen. Deze 72 maatregelen worden uitgevoerd in de periode 2015–2018. De voortgang daarvan is opgenomen in onderstaande tabel.

	Aantal (procent)
Gerealiseerd	25 (35%)
In productie	8 (11%)
In voorbereiding	36 (50%)
Nog niet gestart	3 (4%)
Totaal	72

Bij het prioriteren van de maatregelen is een afwegingskader gehanteerd waarbij enerzijds is gekeken naar de aanleg- en onderhoudskosten van de maatregel en anderzijds naar de baten van de maatregel. De baten komen doordat op de locaties waar de maatregelen worden genomen het aantal slachtoffers daalt. Die verwachte vermindering van slachtoffers is bepaald op basis van onder andere het aantal slachtoffers op die locatie in het verleden en van het te verwachten effect van de maatregel per type ongeval.

Vraag 29

Klopt het dat het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) in 2018 eindigt? Of is er een kans dat het verlengd wordt? Hoeveel budget is er voor de jaren daarna dan beschikbaar?

Antwoord 29

Ja, het Meerjarenprogramma Ontsnippering MJPO is een eindig programma. Het is opgesteld in het kader van de realisatie van het Natuurbeleidsplan uit 1990. Dit plan vermeldt het ontwikkelen van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en ecologische verbindingzones tussen bestaande natuurgebieden. Het MJPO richt zich op het oplossen van bestaande knelpunten in de EHS (thans: Natuurnetwerk Nederland) met de Rijksinfrastructuur. Het programma is in formele zin in 2018 afgerond. Niet alle knelpunten uit de Nota MJPO uit 2004 zijn dan opgelost; een aantal maatregelen wordt na 2018 uitgevoerd, in combinatie met werkzaamheden die na de looptijd van het programma gepland zijn. Daarover zijn bestuurlijke afspraken gemaakt. Er zijn geen plannen om het MJPO te verlengen. Wel worden door het Rijk en de provincies als onderdeel van aanleg- en onderhoudsprojecten maatregelen genomen om nieuwe knelpunten te voorkomen. Daarbij wordt de kennis en ervaring van het programma MJPO benut.

Vraag 30

Waarom wordt erbij Rijkswegen een strengere geluidsbelastingnorm gehanteerd dan bij een hoofdspoorweg?

Antwoord 30

De reden dat de geluidsbelastingnorm verschilt tussen wegverkeerslawaai en spoorweglawaai, is het gevolg van het feit dat de mate waarin een bepaalde geluidbelasting (aantal dB's) als hinderlijk wordt ervaren, verschilt per bron van het geluid. Deze verschillen zijn vastgesteld op basis van wetenschappelijk onderzoek («dosis-effect-relaties») en vastgelegd in Bijlage 2 bij de Regeling geluid milieubeheer. De waarden zijn zo vastgesteld dat bij de maximale waarde voor wegen (65dB) ongeveer evenveel hinder wordt ervaren als bij maximale waarde voor spoor (70dB).

Vraag 31

Kunt u het doelmatigheidscriterium nader omschrijven? Wat betekent dit concreet voor de aanpak en financiën?

Antwoord 31

Het doelmatigheidscriterium beoogt, op basis van kentallen, de hoeveelheid te treffen maatregelen te relateren aan de hoeveelheid geluidbelasting op woningen en de te behalen reductie van die geluidbelastingen. Het criterium is opgenomen in de Wet Milieubeheer en de daarop gebaseerde regelgeving (Besluit geluid milieubeheer en Regeling geluid milieubeheer).

Voor een nadere omschrijving van de werking van het doelmatigheidscriterium verwijs ik u naar de brief van de Staatssecretaris van 30 augustus 2017 (Kamerstuk 29 383, nr. 285).

Vraag 32

Kunt u aangeven hoeveel procent van de reductie aan normoverschrijdingen gerealiseerd is door het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en hoeveel procent te verklaren is door externe factoren zoals het steeds schoner worden van auto's en fabrieken?

Antwoord 32

Het NSL is een interbestuurlijk samenwerkingsprogramma, waarbij wordt gestuurd op de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en de voortgang van projecten en maatregelen als geheel. Rijk, provincies en gemeenten hebben binnen het NSL afspraken gemaakt over een programma van maatregelen en projecten, inclusief financiering en monitoring daarvan. Conform die afspraken wordt jaarlijks integraal inzicht gegeven in de

verbetering van de luchtkwaliteit en de voortgang van projecten en maatregelen met het oog op het behalen van de gestelde grenswaarden. Vanwege deze integrale benadering wordt geen onderscheid gemaakt naar de specifieke bijdrage van NSL-maatregelen en externe factoren aan het reduceren van het aantal normoverschrijdingen. Overigens zijn in het kader van het NSL diverse bronmaatregelen genomen (waaronder de stimuleringsregelingen Euro-6/VI motoren voor vrachtwagens, bussen, taxi's en bestelauto's) en fiscale vergroeningsmaatregelen zoals milieu-investeringsaftrek. Daarmee is en wordt bijgedragen aan het versneld schoner worden van het wagenpark en de industrie en daarmee aan het reduceren van normoverschrijdingen.

Vraag 33

Kunt u aangeven wat er met de overige 926 miljoen euro van het NSL is gebeurd?

Antwoord 33

Dit bedrag is in het NSL aangewend voor:

- generieke maatregelen (€ 524 miljoen), met name het versneld schoner maken van het verkeer door onder andere schonere motoren en elektrificatie van voertuigen;
- locatiespecifieke maatregelen door gemeenten (€ 372 miljoen);
- innovatief onderzoek rond snelwegen en bij veehouderijen (€ 30 miljoen).

De beleidsdoorlichting van het NSL, die momenteel wordt voorbereid, zal de uitgaven in het kader van het NSL op een rij zetten en de doeltreffendheid en doelmatigheid daarvan beoordelen (Kamerstuk 30 175, nr. 257).

Vraag 34

Wat is bestuurlijk en juridisch verplicht van de 198 miljoen euro voor het NSL? Welke projecten worden ermee gefinancierd? Met welke resultaatafspraken? Welke samenhang is er met de uitwerking van de Omgevingswet?

Antwoord 34

Zie ook het antwoord op vraag 14.

Bij de start van het NSL zijn middelen vrijgemaakt uit het wegebudget van het Infrastructuurfonds, om maatregelen te treffen ten behoeve van het oplossen van luchtkwaliteitsknelpunten langs het hoofdwegennet. Van die middelen resteert op dit moment nog € 198 miljoen. Deze zijn niet bestuurlijk of juridisch verplicht, maar zijn nog beschikbaar voor het aanpakken van eventuele toekomstige luchtkwaliteitsknelpunten langs het hoofdwegennet. Als die knelpunten niet optreden, vloeien deze middelen terug in de Investeringsruimte wegen van het Infrastructuurfonds.

Vraag 35

Kunt u aangeven hoeveel maatregelen uit het Programma Beter Benutten primair een verantwoordelijkheid zijn van de decentrale overheden en hoeveel maatregelen primair een verantwoordelijkheid zijn van het Rijk?

Antwoord 35

Het programma Beter Benutten is een samenwerkingsverband tussen Rijk, regionale overheden en bedrijfsleven. De aansturing van de 12 regionale deelprogramma's is de verantwoordelijkheid van regionale bestuurlijke trio's waarin genoemde partijen zijn vertegenwoordigd. Het overgrote deel van de maatregelen (circa 90%) wordt uitgevoerd door de decentrale overheden. De overige maatregelen (circa 10%) worden uitgevoerd door het Rijk (Rijkswaterstaat).

Vraag 36

Wat is bestuurlijk en juridisch verplicht onder het programma Beter Benutten? Welke projecten worden er gefinancierd? Met welke resultaatafspraken? Wat zijn kosteneffectieve maatregelen gebleken?

Antwoord 36

Zie ook het antwoord op vraag 14.

Het totale budget voor het programma Beter Benutten is volledig bestuurlijk verplicht. De uitvoering van de maatregelen geschiedt decentraal.

In samenwerking met regionale overheden, werkgevers, vervoerders en verladers worden in 12 regio's ruim 450 maatregelen uitgevoerd. Aanvullend hierop worden ITS-maatregelen op bovenregionale schaal geïmplementeerd. De regionale maatregelen hebben betrekking op infrastructurele wegaanpassingen, logistiek, ITS/incidentmanagement, fiets en OV of zijn multimodaal. Maatregelen worden in samenhang met elkaar geïmplementeerd, bijvoorbeeld door gedrags- en innovatieve maatregelen gericht op het vergroten van keuzemogelijkheden voor de reiziger te ondersteunen met gerichte infrastructurele aanpassingen. Het streven van het programma is 10% vermindering van de reistijd van deur tot deur in de spits op de belangrijkste gesignaleerde knelpunten op de weg. Dit ten opzichte van een situatie zonder het programma. Alle maatregelen zijn vooraf getoetst op kosteneffectiviteit. Medio 2018 vindt een afrondende evaluatie van het programma plaats. Conform afspraak zal ik de Kamer in het kader van het MIRT-proces over de uitkomsten van deze evaluatie informeren.

Vraag 37

Zijn de middelen op de balanspost van Rijkswaterstaat voor de nog uit te voeren werkzaamheden voor beheer en onderhoud aan het hoofdwegennet voldoende om de uitgestelde werkzaamheden uit te voeren? Zo ja, zou u hiervan dan een uiteenzetting kunnen geven? Zo nee, op welke wijze wordt dit opgelost?

Antwoord 37

De middelen op de balanspost zijn voldoende om de nog uit te voeren werkzaamheden (NUTW) te realiseren. Dit zijn de «uitgestelde werkzaamheden» die tijdens een lopend jaar in de realisatie tot verschuiving van het uit te voeren werk over de jaargrensen heen leiden.

Vraag 38

Wat is de technische levensduur van Automatische TreinBeïnvloeding – verbeterde versie (ATB-Vv)? In hoeverre is aanleg ervan noodzakelijk en financieel verantwoord als over een paar jaar het ERTMS wordt aangelegd op dat tracé?

Antwoord 38

ProRail hanteert voor de technische levensduur van ATB-Vv 15 jaar. Uw Kamer is geïnformeerd over het feit dat de verdere implementatie van ATB-Vv plaatsvindt in opeenvolgende tranches, waarbij de selectie van met ATB-Vv uit te rusten seinen per tranche gebaseerd wordt bekeken. De beoordelingscriteria zijn daarbij de extra bijdrage die het kan leveren aan de spoorveiligheid, de meest recente inzichten in de uitrol van ERTMS en de beschikbare financiële ruimte (Kamerstuk 29 893, nr. 177 en 191). Op 7 november 2016 is uw Kamer geïnformeerd over het feit dat ProRail een voorstel uitwerkt voor de verdere implementatie van ATB-Vv, nadat eind 2017 de A2-corrridor en de Brabantroute hiermee zijn uitgerust (Kamerstuk 29 893, nr. 207). Inmiddels heeft ProRail geadviseerd over de eerstvolgende tranche van ongeveer 150 seinen en is op basis daarvan besloten om de volgende categorieën seinen ook met ATB-Vv uit te rusten:

- Seinen op trajecten waar vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en waar een risico op een zogenaamde «flankaanrijding» is. Op 15 juni 2017 is uw Kamer hierover in het kader van «Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen» geïnformeerd (Kamerstuk 30 373, nr. 66).
- Seinen die toegang geven tot beweegbare bruggen. ILT heeft in haar onderzoek naar een incident bij de Zaanbrug tussen Zaandam en Zaandam Kogerveld geconcludeerd dat dergelijke seinen hiermee dienen te worden uitgerust (ILT-onderzoek «Trein passeert gedoofd sein bij de Zaanbrug», 3 maart 2017).

Naar verwachting zullen deze seinen eind 2020 met ATB-Vv zijn uitgerust. Gezien het geruime aantal jaren waarmee deze ATB-Vv-installaties een extra bijdrage aan de spoorveiligheid leveren voordat grootschalig onder ERTMS gereden gaat worden, acht ik deze aanleg noodzakelijk en financieel verantwoord.

Vraag 39

Kunt u aangeven of station Leiden en de enkele toegang daar tot (sommige) perrons ook deel uitmaakt van «Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations»? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 39

Het uitbreiden van de capaciteit van de perrontoeegang van spoor 1/2 te Leiden is in het verleden onderwerp van gesprek geweest. In verband met de toenmalige onzekerheid over het eventueel doortrekken van de lijn Alphen aan den Rijn-Leiden en de ontwikkeling van de HOV, is besloten om eventuele noodzaak tot uitbreiding vooral in dat licht te bezien. De eventuele uitbreiding maakt geen onderdeel uit van het gezamenlijke Verbeterprogramma van NS en ProRail Beter en Meer: Verbeteraanpak Stations. Dit programma richt zich onder meer op verbeteringen voor de reiziger op het gebied van wayfinding (bewegwijzering en informatievoorziening).

Vraag 40

In hoeverre controleert u of de fietsparkeerplekken bij stations wel goed toegankelijk, nabij de stations gelegen en slim en praktisch ontworpen zijn alvorens u de portemonnee trekt? Stelt u hier vanuit het Rijk überhaupt eisen aan?

Vraag 40

De Rijkseisen voor de bouw van fietsenstallingen zijn vervat in het Ontwerpvoorschrift van ProRail dat door het Ministerie van IenW vastgesteld wordt als onderdeel van de voorwaarden bij het Actieplan Fietsparkeren. ProRail bewaakt dat de stallingsontwerpen aan deze eisen voldoen. De formele controle op toepassing van deze voorwaarden vindt plaats in de stuurgroep Fietsparkeren bij Stations (ProRail, NS Stations en de VNG), waar het Ministerie van IenW zowel ontwerpen als realisatie fiatteert. Verder bewaakt ProRail, als uitvoerder van het Actieplan Fietsparkeren, in de diverse projecten dat goed bruikbare en beheerbare stallingen gerealiseerd worden. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de zogenaamde buitenmodelfietsen (fietsen met een afwijkende maat). Bij bestaande fietsenstallingen is of wordt ruimte gemaakt voor deze categorie fietsen.

Vraag 41

Wat is bestuurlijk en juridisch verplicht bij het fietsparkeren?

Antwoord 41

Zie ook het antwoord op vraag 14.

Van het programmabudget van € 453 miljoen is momenteel € 311 miljoen juridisch verplicht. Het resterende budget (projecten, programmabudget, risico's en onvoorzien voor het hele programma) is bestuurlijk verplicht.

Vraag 42

In hoeverre wordt gecontroleerd of de kleine nieuwe stations ook benut worden? Wordt een minimale benuttingsgraad gehanteerd om de extra stop en extra reistijd op dat tracé te rechtvaardigen?

Antwoord 42

Kleine stations worden over het algemeen in opdracht van decentrale overheden gebouwd. De kosten- batenafweging hiervoor ligt dan ook bij hen. Vanuit het Ministerie van IenW kan onder voorwaarden een subsidie worden verleend aan een nieuw station. Zoals aan uw Kamer gemeld in 2009 (Kamerstuk 31 801, nr. 7) is een stationsproject subsidiabel wanneer tussen de vervoerder en de initiatief- nemende decentrale overheden overeenstemming is over het bedienen van het nieuwe station en, met medeneming van de subsidie, alle projectkosten zijn gedekt. Het belangrijkste is dat er overeenstemming is tussen initiatiefnemer en vervoerder over de haltering op het nieuwe station, de zogenoemde bedieningsgarantie. Onderdeel van de overeenstemming over het bedienen is de zekerheid dat het station inpasbaar is in de dienstregeling. In het gesprek tussen vervoerders en initiatiefnemers wordt ook afgewogen hoe eventuele nadelige effecten van bestaande reizigers zich verhouden tot de voordelen van een nieuw station en worden waar nodig (financiële) afspraken hierover gemaakt. Hier zijn echter geen criteria voor opgenomen in de subsidieregeling.

Vervoerders houden zelf bij hoeveel in- en uitstappers hun stations hebben. Deze resultaten zijn opvraagbaar. Het Ministerie van IenW stuurt niet op deze resultaten.

Vraag 43

Welke mogelijkheden zijn er nog om de afhandeltijd bij een suïcide-incident verder te verkorten? Waarom wordt daar tot op heden geen gebruik van gemaakt?

Antwoord 43

Onlangs is het nieuwe programma «Suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor 2017–2021» van ProRail vastgesteld. Hiermee doet ProRail het maximale om de afhandelduur te verkorten. Bij de afhandeling van een suïcide-incident zijn veel partijen betrokken, zoals brandweer, politie, het team forensisch onderzoek, begrafenisondernemer, vervoerder(s) en professionele reinigingsbedrijven. De totale afhandeling duurt nu gemiddeld circa 2,5 uur. De gezamenlijke ambitie van de betrokken partijen is om deze gemiddelde afhandeltijd uiteindelijk te verkorten naar 1,5 uur. Dit doet ProRail Incidentenbestrijding bijvoorbeeld door in sommige situaties zelf het spoor te reinigen waardoor niet gewacht hoeft te worden op andere diensten. Frontcamera's op treinen leveren een belangrijke bijdrage aan het versnellen van de afhandeltijd, als de politie die beelden ter plaatse kan gebruiken voor het versnellen van het forensisch onderzoek. Arriva gebruikt al frontcamera's en NS rust nieuw materieel, zoals de FLIRT, inmiddels standaard uit met frontcamera's.

Vraag 44

Wat is bestuurlijk en juridisch verplicht vanuit het ministerie Infrastructuur en Milieu voor wat betreft de landelijke agenda suïcidepreventie?

Antwoord 44

Zie ook het antwoord op vraag 14.

Suicide is een breed maatschappelijk probleem dat, onder regie van het Ministerie van VWS via de Landelijke agenda suïcidepreventie, in samenwerking met betrokken partijen uit onder andere de gezondheidszorg, onderwijs en hulpdiensten wordt aangepakt. Samen met de spoorsector lever ik hieraan ook een actieve bijdrage door suïcide op het spoor zoveel mogelijk te ontmoedigen. ProRail werkt hier sinds 2010 aan en heeft mij onlangs een nieuw programma «Suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor 2017–2021» aangeboden. ProRail werkt actief samen met 113 Zelfmoordpreventie. Op 11 mei 2017 heb ik uw Kamer over de inhoud van dit programma per brief geïnformeerd (Kamerstuk 29 893, nr. 212). Voor het nieuwe programma is circa € 14 miljoen beschikbaar. Dit betreft enerzijds een subsidiebeschikking van € 10 miljoen die dit jaar wordt toegekend. Anderzijds gaat het om een bedrag van € 4,2 miljoen voor hekwerken en veiligheid vanuit de reeds begrote uitgaven voor Beheer, onderhoud en vervanging. Het bedrag van circa € 14 miljoen is in zijn geheel toegekend aan en bestemd voor de uitvoering van het programma zoals dat door ProRail is ingediend.

Vraag 45

Wie tekent beroep aan tegen geluidsmaatregelen die bedoeld zijn om de geluidsoverlast terug te dringen? Waarom wordt dat beroep aangetekend?

Antwoord 45

Burgers en bedrijven tekenen om verschillende redenen beroep aan tegen voorgenomen geluidsmaatregelen. Het kan hier gaan om mensen die tegen geluidschermen zijn, omdat deze volgens hen niet passen in het landschap of het huidige uitzicht verminderen. Deze verandering in het woongenot weegt voor hen niet op tegen het verminderen van de geluidsoverlast. Een andere reden kan zijn dat mensen het aangeboden pakket van geluidsmaatregelen als te weinig ervaren. Tegen bronmaatregelen, zoals raildempers, worden over het algemeen geen bezwaren gemaakt.

Vraag 46

Zijn de middelen op de balanspost van Rijkswaterstaat voor de nog uit te voeren werkzaamheden voor beheer en onderhoud aan het hoofdvaarwennet voldoende om de uitgestelde werkzaamheden uit te voeren? Zo ja, kunt u dit nader uiteenzetten? Zo nee, op welke wijze wordt dit opgelost?

Antwoord 46

De middelen op de balanspost zijn voldoende om de nog uit te voeren werkzaamheden (NUTW) te realiseren. Dit zijn de «uitgestelde werkzaamheden» die tijdens een lopend jaar in de realisatie tot verschuiving van het uit te voeren werk over de jaargrens heen leiden. Zie ook antwoord 37.

Vraag 47

Wat is bestuurlijk en juridisch verplicht onder het programma quick wins? Welke projecten zijn/worden er gefinancierd? Met welke resultaatafspraken? Wat zijn kosteneffectieve maatregelen gebleken?

Antwoord 47

Zie ook het antwoord op vraag 14.

Voor het in het MIRT beschikbare budget van € 61 miljoen voor de 1e en 2e tranche geldt dat dit geheel bestuurlijk en juridisch verplicht is. Daarnaast is € 15,5 miljoen bestuurlijk en juridisch verplicht voor vijf 3e trancheprojecten. Dit budget is vanuit het Quick Wins MIRT-budget in 2012 en 2013 naar het Gemeentefonds overgeboekt. Van de 74 beschikte projecten zijn 15 projecten om diverse redenen gedurende de looptijd op verzoek van de initiatiefnemers alsnog

ingetrokken. Bijgevoegd als bijlage het overzicht van de 59 beschikte Quick Wins-projecten die wel zijn doorgegaan (zie bijlage³). Resultaatafspraken betreffen de succesvolle realisatie van deze projecten en de MKBA's die bij de subsidieaanvragen voor de 1e en 2e tranche moesten worden ingediend. De evaluatie over deze regeling zal binnenkort worden uitgevoerd en naar verwachting begin volgend jaar richting de Kamer worden verzonden. Uit de evaluatie zal duidelijk moeten worden in hoeverre de regeling succesvol is gebleken.

Vraag 48

Waarom wordt het Deltaplan Zoetwater niet volledig uit het Deltafonds gefinancierd?

Antwoord 48

De maatregelen uit het Deltaplan Zoetwater worden deels uit het Deltafonds betaald en deels uit regionale budgetten. De reden van de regionale financiering is dat veel maatregelen nadrukkelijk ook van regionaal belang zijn en tevens een regionale verantwoordelijkheid betreffen.

Vraag 49

Wat is bestuurlijk en juridisch verplicht onder het Deltaplan Zoetwater? Welke projecten zijn/worden er gefinancierd? Met welke resultaatafspraken? Wat zijn kosteneffectieve maatregelen gebleken?

Antwoord 49

Zie ook het antwoord op vraag 14.

In het Deltaplan Zoetwater is het totaaloverzicht opgenomen van alle bestuurlijk overeengekomen zoetwaterprojecten met de bijbehorende financiering. Projecten worden gefinancierd die het systeem robuuster en zo beter bestand maken tegen de mogelijke effecten van klimaatverandering. De inschatting van (kosten)effectiviteit is ook een belangrijk element bij de afweging welke maatregelen opgenomen zijn. Echter, bij zoetwaterprojecten is het saldo van baten en kosten vaak niet goed te bepalen omdat veel baten niet concreet in euro's zijn uit te drukken. Afspraken over uitvoering en verantwoording zijn vastgelegd in bestuursovereenkomsten per regio. Voordat het geld uit het Deltafonds daadwerkelijk voor een project beschikbaar wordt gesteld, vindt een onafhankelijke beoordeling plaats door het Expertise Centrum Kosten en Baten van de onderbouwing van kosten en risico's. Dit gebeurt op basis van uitgewerkte projectenformats.

Vraag 50

Kunt u aangeven welke besparing het zou opleveren indien de bescherming van de dijken en duinen bij één instantie zou worden ondergebracht?

Antwoord 50

Vanuit het gezamenlijke streven naar een zo doelmatig mogelijk waterbeheer en het realiseren van efficiencyvoordelen hebben waterschappen en Rijk in 2011 in het Bestuursakkoord water afspraken gemaakt over de overdracht van primaire waterkeringen in beheer bij het Rijk. Daarmee gaan we toe naar een situatie waarbij alle primaire waterkeringen die een duidelijk afgebakend gebied beschermen tegen buitenwater (voorheen dijkringen genoemd), decentraal in beheer zijn bij waterschappen en alle voorliggende keringen (zoals de afsluitdammen en stormvloedkeringen) die een minder duidelijk afgebakend gebied beschermen en bovendien

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

samenhang hebben met (het beheer van) de Rijkswateren, in beheer zijn bij het Rijk.

Vanuit hetzelfde gezamenlijke streven hebben waterschappen en Rijk ook afspraken gemaakt over de financiering van maatregelen die nodig zijn voor de versterking van primaire waterkeringen in beheer van de waterschappen. Daarbij is het advies van de Taskforce Ten Heuvelhof uitgangspunt geweest. De versterking van de primaire waterkeringen van de waterschappen gebeurt op basis van cofinanciering. Rijk en waterschappen dragen ieder 50% van de kosten. De bijdrage van de waterschappen bestaat uit een zogenaamd solidariteitsdeel van 40% en een projectgebonden deel van 10%. Versterkingsmaatregelen aan primaire waterkeringen die in beheer zijn van het Rijk, komen volledig voor rekening van het Rijk. Het reguliere beheer en onderhoud van de primaire waterkeringen is en blijft een (financiële) verantwoordelijkheid van de betreffende beheerder.

Hiermee is het beheer van de dijken, duinen, stormvloedkeringen en afsluitdammen op de meest doelmatige wijze georganiseerd. Het onderbrengen hiervan bij één instantie is niet wenselijk en levert ook geen besparing op. De afspraken over de financiering worden in 2023 geëvalueerd. Na 2023 wordt op basis hiervan bezien of aanvullende afspraken nodig zijn.

Vraag 51

Kunt u aangeven wat vispasseerbaarheid inhoudt?

Antwoord 51

Door de aanleg van dammen, stuwen en dijken zijn verbindingen tussen watersystemen afgesloten of beperkt. Hierdoor is de »vispasseerbaarheid« in het geding. Dit is schadelijk voor vissoorten die voor hun levenscyclus gebruik moeten maken van verschillende watertypen. Met maatregelen zoals vistrappen en sluisbeheer, worden de mogelijkheden voor vissen om langs of door kunstwerken te zwemmen vergroot.

Vraag 52

Welke verplichtingen is Nederland aangegaan met de gebiedsagenda Noordzee 2050? Welke financiële verplichtingen brengen die met zich mee?

Antwoord 52

De Noordzee 2050 Gebiedsagenda (Kamerstuk 33 450, nr. 24) bevat de uitkomst van de zoektocht naar de kansen die de Noordzee ons biedt en de uitdagingen voor duurzaam gebruik. Kortom hoe wil Nederland in de toekomst omgaan met de Noordzee?

De aanzet die de Gebiedsagenda 2050 geeft voor het geïntegreerde maritieme beleid geeft richting aan het handelen op korte en middellange termijn. Dat geldt voor het ruimtegebruik op zee, ecologie van zee en kust, samenwerking aan economische vraagstukken waaronder de energietransitie, voedsel en meer in het algemeen de blauwe economie en werkgelegenheid. Belangrijke componenten zijn de internationale strategie voor Nederland op de gehele Noordzee en een strategie voor blauwe groei. Bij de blauwe groeistrategie is een belangrijk aandachtspunt de rolverdeling tussen overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en de rol voor topsectoren en financieringsmogelijkheden. Export is een belangrijk element in de blauwe economie van Nederland.

De Noordzee 2050 gebiedsagenda zelf bevat een uitgebreide lijst van acties en aanbevelingen, maar geen (inter-)nationale (financiële-)verplichtingen.

Het beleid voor de Noordzee op korte termijn is vastgelegd in de Beleidsnota Noordzee 2016–2021 (Kamerstuk 31 710, nr. 35). In hoofdstuk 7.2 van deze beleidsnota is een actielijst opgenomen met verplichtingen die het Rijk is aangegaan. Diverse onderdelen van verschillende ministeries beheren gezamenlijk de Noordzee. Activiteiten in het kader van de gebruiksfuncties worden door zowel publieke als private partijen ontplooid. Voor het beleid op de Noordzee is dekking op de begrotingen van de betrokken ministeries. Rijkswaterstaat voert het beleid uit en krijgt hiervoor «opdrachten» met de bijbehorende budgetten. Dit is uitgewerkt in het Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren (Bprw). Waar het gaat om de benoemde acties is het uitgangspunt dat de trekker verantwoordelijk is voor het organiseren van bekostiging voor deze actie.

Voor de periode tot 2030 is in het najaar van 2016 begonnen met het ontwikkelen van een strategische agenda voor natuur, visserij, ruimte en de blauwe economie. De Noordzee Strategie 2030 vormt het beleid voor de middellange termijn. Daarmee wordt nu begonnen om de kansen te grijpen en ongewenste situaties voor te zijn. Voor de zomer van 2018 dient de Strategische agenda 2030 gereed te zijn, inclusief een uitvoeringsprogramma en een financieel kader.

Vraag 53

Kunt u aangeven wat u onder «uitnodigt tot gezond gedrag» verstaat? Op welke wijze is dit onderdeel van de keuzes die in het MIRT gemaakt worden?

Antwoord 53

Deze zinsnede heeft betrekking op de wijze waarop door gemeenten, woningcorporaties en marktpartijen, invulling wordt gegeven aan het stedenbouwkundig ontwerp. Lage parkeernormen, al dan niet in combinatie met het beperken van parkeerplekken op het maaiveld, goede voet- en fietspaden, aantrekkelijke openbare ruimte met groen en speelplaatsen en nabijheid van winkels en voorzieningen, zijn maar enkele voorbeelden, die ervoor kunnen zorgen dat bewoners meer buiten zijn, meer lopen en fietsen en minder gebruik maken van de auto. Het MIRT ondersteunt dit door het gebruik van de fiets te stimuleren onder meer via het Actieplan Fietsparkeren en via fietsmaatregelen in het Programma Beter Benutten. Ook de inzet op schoner verkeer en vervoer draagt door een afname van broeikasgassen en emissies bij aan een gezondere (stedelijke) leefomgeving.

Vraag 54

Kunt u aangeven welke maatregelen het Rijk concreet neemt om de knelpunten in de zogenoemde «first and last mile» te verbeteren en dan in het bijzonder voor de grootste stedelijke knelpunten Amsterdam en Utrecht?

Antwoord 54

Ik werk samen met decentrale overheden en bedrijfsleven aan het verbeteren van de deur-tot-deur bereikbaarheid; inclusief de first and last mile. Er is niet één oplossing, de opgaven in de (groot)stedelijke gebieden van Amsterdam en Utrecht vereisen een gebiedsgerichte multimodale aanpak met en van alle partijen. In de BO's MIRT wil ik afspraken maken met de bestuurlijke partners over deze gezamenlijke aanpak, waarbij ook de verstedelijkingsopgave wordt betrokken. Concreet werk ik nu in het stedelijk gebied al aan het verder verbeteren van de capaciteit op de ringwegen (A9/A10 bij Amsterdam en A12/A27 bij Utrecht), capaciteitsvergroting op het spoor (onder andere maatregelen in het kader van OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad en het Programma Hoogfrequent Spoor rond Amsterdam en Utrecht), aantrekke-

lijker maken van het OV (onder andere fietsparkeervoorzieningen, tram naar de Uithof) en maatregelen gericht op slimme en duurzame mobiliteit.

Vraag 55

Via welke modaliteiten ziet u oplossingen voor de stedelijke bereikbaarheidsproblemen in Noordwest-Nederland die geschetst worden in de NMCA 2017?

Antwoord 55

Dit kabinet zet in op een slim en duurzaam vervoerssysteem waarvan de delen naadloos op elkaar aansluiten. Zo willen we Nederland mobiel en bereikbaar houden. De technologische ontwikkeling biedt de mogelijkheid om uiteindelijk tot een meer geïntegreerd vervoerssysteem te komen dat steeds schoner wordt.

De stedelijke bereikbaarheidsproblemen in Noordwest-Nederland doen zich vooral voor rond Amsterdam en Utrecht (en in mindere mate Amersfoort).

In deze stedelijke gebieden kunnen knelpunten op de verschillende modaliteiten niet los van elkaar en niet los van de ruimtelijke structuur gezien worden.

Samen met de MRA werk ik, conform de afspraak in het BO MIRT van oktober 2016, aan het gebiedsgerichte programma «Bereikbaarheid van, naar en in de MRA» om gezamenlijk de (bereikbaarheids-)opgaven aan te pakken in samenhang met de verstedelijkingsopgave. De gezamenlijke aanpak van stedelijke bereikbaarheid wordt onderdeel van dit programma. Samen met de regio bepalen we de komende maanden wat de grootste opgaven en knelpunten zijn en welke de meeste urgentie hebben en bepalen we gezamenlijk vervolgens tot welke projectafspraken en investeringen dit zal leiden.

In het afgelopen jaar is gewerkt aan de gebiedsverkenning Utrecht Oost. In het BO MIRT van vorig jaar is afgesproken om op basis van de verkenning door Rijk en regio voor de komende jaren de inhoud van een gebiedsgericht programma voor de regio Utrecht in kaart te brengen, gelet op urgente opgaven die hier gaan spelen. Uitgangspunt is de samenhang tussen ruimtelijke economie en bereikbaarheid. De NMCA 2017 heeft duidelijk gemaakt dat urgente bereikbaarheidsknelpunten voor meerdere modaliteiten vooral neerslaan in en rond de stad Utrecht.

Vraag 56

Vallen de gebieden Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer en het Noordzeekanaalgebied/ Zaan-IJ-oevers ook onder de nationale belangen van de Omgevingswet? Op welke wijze worden deze verwerkt in de Nationale Omgevingsvisie?

Antwoord 56

Welke nationale belangen de NOVI zal benoemen en hoe die zich onderling zullen verhouden is nog niet bepaald. Op dit moment wordt gewerkt aan de verdieping van de vier strategische opgaven die in de startnota voor de NOVI zijn benoemd: hoe zien die opgaven er precies uit, welke beleidsopties zijn er om daar mee om te gaan en hoe hangen die samen? De Tweede Kamer zal bij de overgang naar de volgende fase van het opstellen van de NOVI worden geïnformeerd over de resultaten van de verdiepfingsfase en de richting waarin de NOVI verder wordt uitgewerkt. Pas in die volgende fase komt het benoemen van nationale belangen, en hoe deze gebiedsgericht uitwerken, aan de orde.

Vraag 57

Kunt u aangeven waarom het project Rijksvastgoed Lelystad in het MIRT is opgenomen en niet volledig op de begroting van Wonen en Rijksdienst rust?

Antwoord 57

In het MIRT zijn Rijksprojecten en Rijksprogramma's gebundeld, waarmee gewerkt wordt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. De inzet van Rijksvastgoed is daarbij één van de relevante onderwerpen. De provincie Flevoland heeft in 2013 het initiatief genomen voor een MIRT-onderzoek naar de ontwikkeling en inzet van (Rijks)vastgoed in de gemeente Lelystad. Het Rijksvastgoedbedrijf heeft namens het Rijk aan dit inmiddels afgeronde onderzoek deelgenomen.

De kosten van het MIRT-onderzoek zijn gedragen door de provincie Flevoland en rusten daarmee niet op de Rijksbegroting. Aan de nog lopende uitwerking voor specifieke gebouwen en locaties in Lelystad levert het atelier van de Rijksbouwmeester een bijdrage.

Vraag 58

Welke concrete resultaten zijn er geboekt en welke afspraken zijn er nu gemaakt inzake de Stedelijke Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam?

Antwoord 58

Dit voorjaar heeft het gezamenlijke MIRT-onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam van Rijk en regio een werkmethode opgeleverd voor reizen met auto, openbaar vervoer en fiets. Deze methode wordt nu ingezet bij de uitwerking van een actieprogramma Stedelijke Bereikbaarheid. Dit vindt plaats binnen het gebiedsgerichte programma «Bereikbaarheid van, naar en in de MRA».

Vraag 59

Welke maatregelen zijn er genomen om de knelpunten bij de deur-tot-deurreis binnen Amsterdam terug te dringen? Waar liggen wat u betreft de grootste kansen? Op het niveau van het Rijk of op lokaal niveau? Welke rol speelt de komst van de Noord/Zuidlijn hierbij?

Antwoord 59

Zie de antwoorden op de vragen 54, 55 en 58. De grootste kansen liggen niet óf op Rijksniveau óf op lokaal niveau. Ik sta voor een én én-aanpak, waarbij partijen samen speciaal aandacht hebben voor de aansluitingen tussen netwerken en systemen. De komst van de Noord-Zuidlijn versterkt de noodzaak van een gezamenlijke multimodale aanpak, mede omdat dat gevolgen heeft voor reispatronen (bereikbaarheid en nabijheid) en ruimtelijke ontwikkelingen.

Vraag 60

Welk budget is nodig om de substantiële geluidsreductie langs de A9 te halen? Is hier reeds een bijdrage voor gereserveerd bij het Rijk?

Antwoord 60

Het betreft hier een MIRT-onderzoek en nog geen concreet project. Er is nog geen budget gereserveerd.

Vraag 61

Welke concrete resultaten zijn er geboekt en welke afspraken zijn er nu gemaakt inzake Bereikbaarheid Noordwestkant Amsterdam? Kan hierbij ook ingegaan worden op de uitwerking van de motie-Visser/Hoogland (Kamerstuk 34 300 A, nr. 77)?

Antwoord 61

De onderzoeksrapportage van het MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam is te vinden op www.mirtnowa.nl, evenals de uitkomsten van het bestuurlijk overleg. Het resultaat van dit onderzoek is dat voor dit gebied een multimodale, adaptieve aanpak – waarbij in de tijd rekening kan worden gehouden met ontwikkelingen op het gebied van bijvoorbeeld

technologie en woningbouw – het meest gepast is. Er wordt een aantal onderzoeken en maatregelen geadviseerd waarover nog nadere besluitvorming zal plaats vinden, bijvoorbeeld in het kader van de programma-aanpak MRA. Een aantal inzichten die tijdens de studie is opgedaan wordt al in praktijk gebracht: eind 2017 worden als onderdeel van de reeds verleende concessie twee buslijnen in dienst genomen die zorgdragen voor een betere bediening van de regio Haarlem/Haarlemmermeer met Amsterdam Zuid(oost).

In de motie Visser-Hoogland wordt gevraagd wat de investeringsbehoefte is bij regionale projecten, waarbij expliciet het regionale project A8-A9 wordt genoemd. Conform de BO MIRT afspraken uit 2013 treft de Provincie Noord-Holland reserveringen om dit project te bekostigen. Verdere besluitvorming, inclusief budgettering, is eveneens aan de provincie en wordt eind 2017 voorzien.

Vraag 62

Welke concrete resultaten zijn er geboekt en welke afspraken zijn er nu gemaakt inzake de Bereikbaarheid Oostkant Amsterdam?

Antwoord 62

Het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam is inhoudelijk afgerond. Recent hebben de betrokken regionale partijen bij dit MIRT-onderzoek een voorkeurspakket uitgewerkt. Dit pakket zet in op diverse korte, middellange en lange termijn maatregelen, waaronder bouwen nabij OV-locaties, maar ook het verbreden van de A27 tussen Utrecht en Almere op middellange termijn in combinatie met forse investeringen in het Hoofdspoor op de lange(re) termijn, ten behoeve van een uitbreiding van de treindienstregeling voor het studiegebied.

Tijdens het bestuurlijk overleg van 5 oktober 2017 hebben de bij dit MIRT-onderzoek betrokken partijen afgesproken, dat de resultaten van dit MIRT-onderzoek en dit voorkeurspakket zullen worden betrokken bij het gebiedsgerichte programma «bereikbaarheid van, naar en in de MRA» en het mogelijk nog te starten gebiedsgerichte programma voor Utrecht, alsmede bij de netwerkuitwerking van het Toekomstbeeld OV. In het kader van deze programma's zullen de diverse opgaven voor de MRA en Utrecht worden geprioriteerd en worden voorzien van maatregelen waarover Rijk en regio overeenstemming hebben bereikt. De maatregelen uit het voorkeurspakket zullen daarbij door Rijk en regio worden afgewogen.

Vraag 63

Met hoeveel extra rijstroken verbreding wordt in de verkenning voor de A7 rekening gehouden? Waardoor is het project vertraagd?

Antwoord 63

In de verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn is nog geen keuze gemaakt voor de te nemen maatregelen. De volgende varianten worden in de verkenning nog afgewogen:

- een maatregel die voorziet in het aanpassen en uitbreiden van de capaciteit van knooppunt Zaandam;
- een maatregel voor de verbreding van de A7 tussen knooppunt Zaandam en Purmerend-Zuid van 2x2 rijstroken plus spitsstrook naar 2x3;
- een maatregel voor het verbreden van de A7 tussen de afslagen Purmerend-zuid en Purmerend-noord van 2x2 naar 2x3;
- en een maatregel voor het verbreden van de A7 tussen de afslagen Hoorn-Avenhorn en Hoorn-Noord van 2x2 naar 2x2 met spitsstrook of naar 2x3

In het MIRT Overzicht 2017 is gemeld dat het streven is om in 2018 een voorkeursbeslissing te nemen. In het MIRT Overzicht 2018 wordt van dezelfde planning uitgegaan; er is daarmee geen vertraging.

Vraag 64

Wat is de stand van zaken van de aanpak van milieueffecten van de A8 (geluid en fijnstof)? Wanneer is het onderzoek met betrekking tot de geluidsbelasting rond de Coenbrug afgerond? Wat zijn de uitkomsten van het fijnstof- en geluidsonderzoek bij de Schinkelbrug? Tot welke maatregelen hebben deze geleid en zijn deze ook mogelijk toepasbaar bij de Coenbrug?

Antwoord 64

De onderzoeken van gemeente Zaanstad en RWS naar mogelijke oplossingen naar de Coenbrug in de A8 naderen afronding. Hierbij wordt mede bekeken of de maatregelen bij de Schinkelbrug ook toepasbaar zijn in de situatie bij de Coenbrug. Begin 2018 is meer bekend over de oorzaken, oplossingsrichtingen en kosten. Dan is ook een antwoord mogelijk op de lopende motie van Smaling/Visser (Kamerstuk 34 300 A, nr. 79).

Uit de monitoring van het NSL blijkt dat ter hoogte van de Coenbrug wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De Schinkelbrug is onderzocht in het kader van het Tracébesluit ZuidasDok: de capaciteit van de A10 wordt uitgebreid en de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer worden aangepast. In het (wijzigings)-Tracébesluit ZuidasDok zijn de volgende maatregelen opgenomen voor de Schinkelbrug:

- a. voegovergangen tussen de vaste en beweegbare brugdelen worden aan de zijkant en aan de onderzijde afgesloten;
- b. zijwanden onder het beweegbare brugdeel worden voorzien van een akoestische absorberende bekleding;
- c. in de oostelijke zijwand onder het beweegbare brugdeel worden absorberende resonatoren gerealiseerd;
- d. eventueel andere maatregelen die ten minste dezelfde geluidreducerende eigenschappen hebben.

Vanuit het Tracébesluit is ook de luchtkwaliteit getoetst aan het NSL en er zijn geen knelpunten geconstateerd.

Vraag 65

Welke concrete resultaten zijn er geboekt en welke afspraken zijn er nu gemaakt inzake bereikbaarheidsknelpunten op de A7 en A8? Kan hierbij ook ingegaan worden op de uitwerking motie-Visser/Hoogland (Kamerstuk 343 00-A, nr. 77)?

Antwoord 65

Zie de antwoorden op de vragen 61 en 63.

Vraag 66

Wanneer is de multimodale knoop Schiphol naar verwachting gerealiseerd?

Antwoord 66

In juli 2016 is de startbeslissing voor de start van de verkenning multimodale knoop Schiphol aan uw Kamer verzonden. Doel is een oplossing te zoeken voor de capaciteits- en veiligheidsproblemen rondom de knoop. De verkenning loopt nog; er worden verscheidene oplossingsrichtingen onderzocht en analyses gedaan. Er is nog geen keuze gemaakt voor een voorkeursvariant, dus het is nog onduidelijk wanneer een eventuele oplossing voor de knoop gerealiseerd kan zijn.

Een keuze voor een voorkeursvariant wordt eind 2018 verwacht.

Vraag 67

In hoeverre heeft tegenwerking vanuit decentrale overheden bijgedragen aan de twee jaar vertraging die is opgetreden bij de realisatie van het project A27/A12 Ring Utrecht?

Antwoord 67

Na de vaststelling van het Tracébesluit is de projectplanning ten aanzien van de realisatiefase herijkt, waarbij een zorgvuldige marktbenadering en het omgevingsproces voorop staan. Dit leidt ertoe dat de start van de realisatie plaatsvindt in 2020. De eindmijlpaal is niet gewijzigd.

Vraag 68

In hoeverre scheidt het een precedent c.q. in hoeverre is het verstandig om decentrale overheden die een infrastructuurproject frustreren te belonen met extra door het Rijk gefinancierde inpassingsmaatregelen?

Antwoord 68

Uitgangspunt is dat het Rijk alleen inpassingsmaatregelen financiert die nodig zijn om te voldoen aan wettelijke normen wat betreft geluid en luchtkwaliteit. Aangezien de impact van de A27 op de omgeving erg groot is, ondanks het forse pakket aan wettelijke inpassingsmaatregelen, is besloten om voor de A27/A12 Ring Utrecht in totaal € 75 miljoen beschikbaar te stellen voor bovenwettelijke inpassingsmaatregelen: € 60 miljoen voor de bovenwettelijke overkluizing van de bak bij Amelisweerd, om de aantasting van het bos in Amelisweerd te verlichten, en aanvullend € 15 miljoen ten behoeve van goede leefbaarheids- en inpassingsmaatregelen. Zie de brief van 1 oktober 2012 aan uw Kamer (Kamerstuk 33 400 A, nr. 5).

Vraag 69

Welke varianten voor de A27 Houten-Hoopolder zijn onderzocht? Wat waren de meerkosten voor de variant met vaste rijstroken? Welke tijdswinst wordt geboekt ten opzichte van de variant met spitsstroken?

Antwoord 69

In de eerste fase van de verkenning A27 Houten-Hoopolder zijn in totaal 13 varianten onderzocht. Daartoe is het traject tussen Houten en Hoopolder opgedeeld in vier deeltrajecten. Per deeltraject is gevarieerd met een logische verdeling van aan één of beide zijden reguliere verbreding, verbreding met spitsstroken of handhaven van de huidige situatie.

De gekozen voorkeursvariant levert ruim 40% winst op qua voertuigverliezen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De extra winst van de variant met reguliere rijstroken ten opzichte van de gekozen variant met spitsstroken zou ruim 10% zijn geweest. De meerkosten van deze variant zouden echter circa € 300 miljoen bedragen, en de baten/kosten verhouding dus een stuk lager.

Vraag 70

Waarom is de start van de verbreding van de A27 vertraagd met twee jaar (2019)? Om welke reden zal de bouw van een nieuwe Merwedebrug pas in 2021 van start gaan? Wat zijn de gevolgen hiervan op de verkeersdoorstroming op deze zuidelijke corridor?

Antwoord 70

De start van de realisatie is vertraagd als gevolg van het besluit om de Hagesteinse brug, de Merwedebrug en de Keizersveerbrug te vervangen in plaats van te hergebruiken, zoals aanvankelijk mijn plan was. U bent hierover, en over de gevolgen voor de planning, geïnformeerd in de

brieven van 20 februari 2017 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 57) en van 23 oktober 2017 (Kamerstuk 34 775 A nr. 9).

De verwachting is dat de doorstroming door de latere openstelling evenredig met de tijd en afhankelijk van de economische ontwikkeling mogelijk in beperkte mate zal worden beïnvloed. De gevolgen voor de doorstroming tijdens de bouw zijn echter wel groter omdat de nieuwbouw van beide bruggen langer duurt dan in de oude situatie waarbij één nieuwe brug zou worden gebouwd en de bestaande (oude) brug zou worden versterkt. Ofwel, de «bouwfaserings» van de nieuwe Merwedebruggen duurt 1,5 jaar langer.

Vraag 71

Wat draagt het project A27/A12 Ring Utrecht bij aan vermindering van de milieuoverlast en in hoeverre bevordert het de doorstroming? In hoeverre zijn afspraken gemaakt met lokale besturen over aanpassingen op het onderliggend wegennet?

Antwoord 71

Het project A27/A12 Ring Utrecht heeft een meervoudige doelstelling: het verbeteren van de doorstroming, de verkeersveiligheid en waar mogelijk ook de leefbaarheid. Met de maatregelen uit het Tracébesluit wordt de doorstroming en de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeterd, enerzijds door het toevoegen van extra capaciteit aan de snelwegen en daarnaast door het ontweven van drukke verkeersstromen. De leefbaarheid wordt verbeterd onder andere door minder geluid voor bijna alle omwonenden langs het Tracé, ruimhartige natuurcompensatie en de «Groene Verbinding»: de groene overkapping bij Amelisweerd verbetert de verbinding tussen stad en het landgoed.

Met de omliggende gemeenten en provincie zijn in aanloop naar het vaststellen van het Tracébesluit afspraken gemaakt over maatregelen voor het toekomstige functioneren van de aansluitingen van het onderliggende wegennet op het hoofdwegennet. Een aantal maatregelen wordt nog nader uitgewerkt en in een bestuursovereenkomst vastgelegd. In deze overeenkomst worden ook nadere afspraken gemaakt over de gewenste doorstroming en bereikbaarheid van het regionale wegennet (zowel de snelwegen als de onderliggende wegen) tijdens de periode van realisatie.

Vraag 72

Waarom bent u akkoord gegaan met slechts 2x2 rijstroken bij de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en een maximumsnelheid van 80 km/u? Hoe past dat bij uw ambitie om alle Rijkswegen in de Randstad minimaal te voorzien van 2x3 rijstroken en op zoveel mogelijk trajecten een maximumsnelheid van 130 km/u te hanteren?

Antwoord 72

De NRU is geen Rijksweg. Het grootste deel is in beheer bij de provincie Utrecht; het deel dat binnen de bebouwde kom loopt, is in beheer bij de gemeente Utrecht. Een belangrijke reden voor investeren in deze weg is het verbeteren van de doorstroming. De maatregelen zijn hierop gericht. Het is aan de provincie en de gemeente om een keuze te maken voor de gewenste inrichting van de weg.

Vraag 73

In hoeverre is de 168 miljoen euro rijksbijdrage reeds juridisch verplicht? Kan dat desgewenst voor andere projecten worden aangewend?

Antwoord 73

Zie ook het antwoord op vraag 14.

De subsidie is een bijdrage in de uitvoering van de NRU. Deze is in een bestuursovereenkomst vastgelegd en is daarmee bestuurlijk verplicht.

Het is daarmee geen harde juridische verplichting, maar zit wel in de fase dat het eerste voorstel voldoet aan de gestelde voorwaarden (programma van eisen). De subsidie kan dus niet zonder reden alsnog worden ingetrokken. Het Utrechtse college van B&W heeft inmiddels een uitgewerkt voorstel van aanpak voor de NRU voorgelegd aan de gemeenteraad. Het gaat om een verbreding van de weg met drie ongelijkvloerse kruisingen; hiervan zal één kruising verdiept (tunnel) worden uitgevoerd en de andere twee kruisingen met viaduct.

De gemeente Utrecht onderzoekt nog of er mogelijkheden zijn om binnen de gemeentelijke begroting meer geld beschikbaar te stellen voor de NRU om ook een tweede of derde onderdoorgang te financieren. Het college heeft in de commissievergadering van 16 februari 2017 toegezegd om voor elk plein zowel een viaduct als een onderdoorgang uit te werken, om alle opties nog open te houden. Dit is inmiddels gebeurd. In de eerste helft van 2018 zal dit voorgelegd worden ter besluitvorming.

Vraag 74

Is inmiddels meer duidelijk over de planning en aanpak van de NRU, ook in relatie tot de gewenste doorstroming voor het bovenliggende wegennet?

Antwoord 74

De NRU is gericht op ontsluiting van het stedelijk netwerk (lokaal-regionaal) en zal daarmee geen grote invloed hebben op de doorstroming van de Ring.

Daarnaast heeft de NRU vanuit het NSL (programma luchtkwaliteit) een achterliggende doelstelling.

De opwaardering van de NRU zorgt dat de doorstroming wordt verbeterd en hiermee ook de luchtkwaliteit, aangezien er veel minder stilstaand verkeer zal zijn.

Er is een variant uitgewerkt die past binnen het taakstellend budget en voldoet aan de gestelde voorwaarden voor de Rijksbijdrage.

De NRU kan overgaan in een uitvoeringsproject. Dit najaar kan de aanbesteding starten. De raad van de gemeente Utrecht wil echter nader onderzoeken of extra financiering mogelijk is (€ 90 miljoen) om de ongelijkvloerse kruisingen verdiept aan te leggen (tunnel) in plaats van de afgesproken viaducten. Dit zal de doorstroming niet verder verbeteren; het is een wens vanuit de leefbaarheid. Deze latere besluitvorming van de gemeente Utrecht heeft nog geen gevolgen voor de geplande opleverdatum van de NRU aangezien het project modulair kan worden uitgevoerd waarbij gestart kan worden met het huidige ontwerp met één onderdoorgang.

Vraag 75

Wat zijn de concrete plannen om de looproutes in te perken bij de stations Sloterdijk, Zuid en Lelylaan en zo de deur-tot-deurreistijd te verbeteren?

Antwoord 75

ProRail is in gesprek met de gemeente Amsterdam over de wensen voor verbetering van de stations in relatie tot ontwikkelingen in de stationsomgeving.

Anders dan de besluitvorming in het kader van ZuidasDok, zijn er geen concrete plannen voorzien gericht op het inperken van looproutes op de genoemde locaties.

De gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam maken ook plannen voor Lelylaan en Sloterdijk gericht op de optimalisatie/beleving van de looproutes.

Het Ministerie van IenW werkt met de regionale partners in Amsterdam samen om de stedelijke bereikbaarheid volgens een deur-tot-deur-aanpak te verbeteren.

Kenmerkend voor deze aanpak is dat er niet één probleemeigenaar of beheerder is die over de hele reis in het OV gaat, maar dat dit tot stand komt in de samenwerking tussen het Rijk, de regionale overheden en de partijen in de spoorsector.

Ik verwijs hierbij naar het onderwerp Stedelijke Bereikbaarheid in Noordwest Nederland, p. 134 van het MIRT Overzicht 2018.

Vraag 76

Waarom wordt de taxi als ov-vervoersmiddel niet meegenomen in het MIRT-overzicht?

Antwoord 76

Taxivervoer is geen openbaar vervoer volgens de definities in de Wet Personenvervoer 2000, en dus niet één van de OV-modaliteiten. Het taxivervoer maakt daarbij gebruik van de weginfrastructuur en kent op zichzelf geen grote investeringen.

Vraag 77

Hoe wordt de 26 miljoen euro voor beheer en onderhoud concreet ingezet in de regio Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad?

Antwoord 77

Het bedrag van € 26 miljoen wordt toegevoegd aan het budget dat voor ProRail in de periode tot en met 2031 beschikbaar is om beheer, onderhoud en vervangingen te verzorgen op de OV-SAAL corridor. In deze jaren zullen wissels, seinen, perronoutillage, energievoorziening, fietsenstallingen en andere voorzieningen preventief en correctief onderhoud vragen. Het is ook mogelijk dat sommige voorzieningen in deze periode al aan vervanging toe zijn. Het beheer van deze voorzieningen wordt medebepaald door de intensiteit van het gebruik, wat kan variëren door veranderingen in de dienstregeling. Het bedrag is bepaald op basis van kentallen.

Vraag 78

Kunt u de mee- en tegenvallers inzake de corridor AI/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere toelichten? Kunt u ook toelichten of dit kostenneutraal binnen het contract voor Design, Build, Finance & Maintain (DBFM) kan worden opgelost?

Antwoord 78

Bedoelde mee- en tegenvallers hebben betrekking op de DBFM-contracten zelf. DBFM-projecten worden vooraf bij de conversie contractueel ingepast met een gemiddeld indexeringspercentage gebaseerd op een inschatting van de langjarige IBOI reeks. De jaarlijks daadwerkelijk uitgekeerde prijsbijstelling op basis van IBOI kan hiervan afwijken. Wanneer in de exploitatiefase van een project de werkelijke IBOI in bepaalde jaren lager is dan het met de aannemer afgesproken percentage, dan is voor die jaren sprake van een tegenvaller. Van een meevaller is sprake wanneer de IBOI-indexatie in een bepaald jaar hoger is dan wat met de aannemer is afgesproken. Door mee- en tegenvallers binnen de DBFM-projecten op IF 12.04 met elkaar te verrekenen is dit budgetneutraal hersteld. Het Ministerie van IenW zal vanaf 2018 het project specifieke IBOI hanteren waardoor er in de toekomst geen verschillen meer ontstaan. Daarmee wordt dit risico beheerst.

Vraag 79

Waarom wordt er vanuit de gemeente of de provincie geen bijdrage geleverd of gevraagd voor het project A10 Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel? Hoe verhoudt zich dat tot de meeste andere MIRT-projecten waar een regionale bijdrage gebruikelijk of zelfs voorwaarde is?

Antwoord 79

De projecten ZuidasDok en knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel worden in samenhang opgepakt. Beide zijn ook in één contract op de markt gezet. De regio levert wel een bijdrage aan ZuidasDok maar niet aan de beide knooppunten. De regionale bijdrage past in de bredere ontwikkeling binnen het MIRT waarbij regionale bijdragen essentieel zijn om de opgaven aan te pakken.

Vraag 80

Kunt u aangeven wat de meerkosten zijn van het direct aanleggen 2x4 rijstroken?

Antwoord 80

Tijdens de planstudie van project A27/A1 is in 2010 gekozen een ruimtereservering voor een vierde rijstrook aan te houden op de A27 tussen Utrecht-Noord en Eemnes. De meerkosten voor het alsnog verbreden naar 2x4 zijn toen, uitgaande van deze ruimtereservering, ingeschat op circa € 45 miljoen (prijspeil 2010).

Vraag 81

Waarom is de aanpak van het knooppunt Hoevelaken vertraagd? Wat zijn de gevolgen hiervan?

Antwoord 81

De planning van knooppunt Hoevelaken is gewijzigd door de wenselijkheid om gebruik te maken van de meest actuele verkeersgegevens (NRM 2017). Conform de eerder afgegeven planning zou het OTB gereed zijn in het 4e kwartaal van 2018. Door over te stappen op het NRM 2017 schuift dit door naar het 1e kwartaal van 2019. De geplande start van de uitvoering (2021) en de openstelling (2023–2025) wijzigen niet.

Vraag 82

Kunt u aangeven wat de bijdrage van de gemeente Amsterdam is aan het project Amsterdam CS Cuypershal?

Antwoord 82

De gemeente Amsterdam draagt aan het huidige project € 0,8 miljoen bij voor planstudiekosten. De gemeente heeft eerder een bijdrage (€ 15,5 miljoen) betaald voor herstel van de middentunnel en Cuypershal vanwege een terugbouwverplichting als gevolg van werkzaamheden voor de aanleg van de NoordZuidlijn.

Vraag 83

Kunt u aangeven hoeveel de Noord/Zuidlijn duurder uitvalt dan oorspronkelijk begroot was en wat de redenen hiervoor zijn?

Antwoord 83

Nee. Op basis van de verleende subsidie betaalt het Rijk de in de beschikking uit 1999 vastgelegde bedragen voor de in de beschikking vastgelegde, gerealiseerde mijlpalen. De verantwoording van de totale kosten van het project ligt bij de gemeente Amsterdam.

Vraag 84

Wat is de stand van zaken van de uitwerking van het amendement-Visser c.s. (Kamerstuk 34 550 A, nr. 48) dat de regering oproept de bereikbaarheid van het knooppunt A1/A30 te verbeteren en hier € 10 miljoen voor vrij te maken? Welke afspraken zijn er gemaakt en welke resultaten zijn geboekt?

Antwoord 84

De afspraak is gemaakt dat er een MIRT-onderzoek plaatsvindt door de regio. Het Rijk werkt aan dit MIRT-onderzoek mee. Het onderzoek start najaar 2017 en wordt in juni 2018 afgerond. Afspraken over de resultaten kunnen vervolgens worden gemaakt in het BO MIRT najaar 2018. In de begroting van het Infrastructuurfonds is er € 10 miljoen gereserveerd voor de aanpak van het knooppunt A1/A30 Barneveld. De regio heeft toegezegd in totaal € 2,5 miljoen bij te willen dragen.

Vraag 85

Kunt u bevestigen dat de 3,5 miljoen euro van de motie-Van Geel c.s. (Kamerstuk 31 700, nr. 10) terugvloeit naar het Rijk nu (voorlopig) wordt afgezien van het aanbrengen van trappen van de Rabobrug naar de perrons?

Antwoord 85

Bij de bouw van de Rabobrug (nu Moreelsebrug) zijn, om trappen van de brug naar de perrons mogelijk te maken, in het ontwerp en de constructie wijzigingen doorgevoerd. De meerkosten hiervan (€ 2,4 miljoen) zijn gefinancierd uit middelen die beschikbaar zijn gesteld naar aanleiding van de motie-Van Geel. De brug zelf is gebouwd in opdracht van de Rabobank en de gemeente Utrecht.

Het resterende deel van de toegezegde middelen (€ 1,1 miljoen) is al verplicht aan ProRail en wordt gebruikt om op een nog te bepalen moment daadwerkelijk trappen van de brug naar de perrons aan te brengen. De gemeente Utrecht en het Ministerie van IenW hebben afgesproken dat dit uiterlijk 2023 gaat gebeuren, of eerder wanneer het publieke belang (i.c. veiligheid op perrons) hierom vraagt.

Vraag 86

In hoeverre zijn gemeenten wettelijk verplicht en financieel zelf verantwoordelijk om voor oplossingen voor fietsenstallingen (zoals uitbreiding) te zorgen?

Antwoord 86

Dit is niet juridisch verankerd.

Om in aanmerking te komen voor een 50% rijksbijdrage voor de bouw van een stationsstalling vanuit het Actieplan Fietsparkeren, stelt het Ministerie van IenW de eis dat er bij het definitief ontwerp van de stalling een sluitende businesscase ligt. Dat betekent dat de decentrale overheden in elk geval voor 50% bijdragen in de kosten van aanleg en beheer, onderhoud en vervanging. Als er sprake is van een bewaakte stalling moet er ook een overeenkomst van de decentrale overheden met NS liggen waaruit blijkt dat eventuele exploitatiekortingen financieel gedekt zijn. In uitzonderingsgevallen financiert een gemeente zelf een stalling bij een station. Gemeenten dragen ook verantwoordelijkheid voor de handhaving wanneer sprake is van langparkeren of verkeerd stallen van fietsen in de ruimte rondom een station.

Vraag 87

Hoe verhoudt het zessporig maken van het tracé Utrecht CS – Utrecht Lunetten zich tot het recent geopende viersporige Utrecht Vaartsche Rijn?

Antwoord 87

Tussen Utrecht Centraal en Utrecht Vaartsche Rijn is sprake van acht sporen. Tussen Utrecht Vaartsche Rijn en Utrecht Lunetten splitsen deze acht sporen: vier sporen gaan richting Driebergen-Zeist en vier sporen gaan richting Utrecht Lunetten. Deze sporenconfiguratie is gerealiseerd in het kader van de projecten Sporen in Utrecht (SiU) en Doorstroomstation Utrecht (DSSU) en is inmiddels in gebruik.

Vraag 88

In hoeverre is de ontwikkeling van een brug over het IJ, zoals gewenst door de gemeente Amsterdam, van invloed op de verbreding van de zeesluis?

Antwoord 88

De aanleg van de door de gemeente Amsterdam gewenste brug over het IJ in het oostelijk havengebied heeft in beginsel geen effect op de reeds gestarte aanleg van de nieuwe, grootste zeesluis ter wereld in IJmuiden. Deze zeesluis wordt gebouwd om de verdergaande schaalvergroting in de scheepvaart te faciliteren en de toegang tot de economisch belangrijke achterlandverbindingen naar Nederland en Duitsland te verbeteren. Het IJ is onderdeel van de hoofdtransportas van IJmuiden naar het achterland in Nederland en Duitsland.

Een brug over het IJ zal, in het kader van deze schaalvergroting en met het oog op de verwachte groei van de vervoerstromen over water, in toenemende mate hinder betekenen voor de doorstroming van de scheepvaart.

Ik ben me ervan bewust dat er ook voor het groeiende personenverkeer over het IJ – gelet op de beoogde grootstedelijke ontwikkeling ten noorden van het IJ – capaciteit beschikbaar moet zijn om op een veilige en comfortabele manier van Amsterdam Noord naar het centrum en vice versa te kunnen reizen. Daarom is vanuit het Ministerie van IenW eerder de aanleg van een tunnel bepleit, waarmee het scheepvaart- en personenvervoerbelang m.i. beter kan worden gediend.

Ik blijf in gesprek met Amsterdam over de verdere uitwerking van de plannen.

Vraag 89

Wat is de stand van zaken voor wat betreft de uitwerking van motie Hoogland c.s. (Kamerstuk 34 550 A, nr. 40) die de provincie oproept om voor 1 oktober jl. met een nieuw financieringsvoorstel te komen voor Kornwerderzand? Is er meer bekend over de rijksbijdrage (30 miljoen euro) voor de nieuwe sluis?

Antwoord 89

Door regio en Rijk is sinds het aannemen van de motie Hoogland c.s. intensief gewerkt om een nieuw financieringsvoorstel voor sluis Kornwerderzand gereed te hebben vóór 1 oktober 2017. Daarbij zijn vorderingen gemaakt, maar is ook gebleken dat nog veel uitgezocht moet worden om een voldragen financieringsvoorstel beschikbaar te hebben (met name qua ontwerp, financiële dekking en planning).

Ik ben in gesprek met de regio welk vervolg we hieraan willen geven. Dit zal ook aan de orde komen tijdens het BO MIRT Noord-Nederland.

Vraag 90

Wat is bestuurlijk en juridisch verplicht bij het project Afsluitdijk? Kunt u de uitwerking van het onderdeel van het iconisch project, zoals door ontwerper Roosengaarde vormgegeven, nader toelichten? Wat waren de kosten en wat is daarvoor verkregen?

Antwoord 90

Zie ook het antwoord op vraag 14.

Voor het project Afsluitdijk loopt de aanbesteding. De definitieve juridische verplichting voor de uitvoering van het project zal bij de contract close worden aangegaan (eerste kwartaal van 2018). Daarnaast zijn er bestuurlijke afspraken met De Nieuwe Afsluitdijk. Dit is een samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Fryslân en de gemeenten Hollands Kroon, Súdwest-Fryslân en Harlingen. In de overeenkomsten staan afspraken over de ambities op het gebied van

duurzame energie, natuur, ruimtelijke kwaliteit en recreatie en toerisme. Het project Afsluitdijk neemt in de uitvoering een aantal onderdelen uit de bestuurlijke afspraken mee zoals de doorgang van de vismigratierivier, de openbare (parkeer)ruimte bij het Monument en de realisatie van de recreatieve fietspaden.

Rijk en regio hebben ontwerper en innovator Daan Roosegaarde gevraagd een bijdrage te leveren aan het versterken van de iconische waarde van de Afsluitdijk. Tussen RWS en Studio Roosegaarde is een samenwerkingsovereenkomst (SOK) afgesloten. De elementen, zoals bijvoorbeeld de lichtpoort (de oplichtende heftorens bij de entree van de Afsluitdijk), benadrukken de cultuurhistorische waarde van de Afsluitdijk en dragen bij aan de internationale bekendheid ervan als (internationaal) visitekaartje voor de Nederlandse waterbouw, innovatie en Dutch Design. In de eerste week van september 2016 zijn de eerste concepten op de Afsluitdijk onthuld (spiegelstenen en waterlicht). Het concept «Afsluitdijk open» is vanwege te slecht weer op het laatste moment afgelast. Op 16 november 2017 werden de concepten Lichtpoort, Glowing Nature en Windvogel onthuld. Voor Icoon Afsluitdijk is een budget van € 13 miljoen voorzien. Het icoon wordt in het eerste kwartaal van 2018 afgerond. Het project Icoon Afsluitdijk maakt geen onderdeel uit van project Afsluitdijk.

Vraag 91

Wat is bestuurlijk en juridisch verplicht onder het programma Markermeer- IJmeer? In hoeverre beperkt dit project toekomstige ontwikkelingen qua verbreding van de Houtribdijk of woningbouw?

Antwoord 91

In de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) is een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) geschetst voor het Markermeer-IJmeer. Het TBES gaat uit van een gefaseerde aanpak van natuurmaatregelen en ruimtelijke ontwikkelingen. De huidige projecten onder de noemer Markermeer-IJmeer leveren een belangrijke bijdrage voor het verbeteren van de ecologische, landschappelijke en recreatieve kwaliteit van het gebied. De projecten bevinden zich in verschillende projectfasen en hebben andere aangegane verplichtingen.

Het project Ecologische Maatregelen Markermeer bevindt zich in de verkenningsfase. Voor aanvang van de verkenning zijn bestuurlijke afspraken gemaakt met de provincie Noord-Holland en Flevoland. De verkenning wordt eind 2017 afgerond. Er worden dan nieuwe afspraken gemaakt over onder andere de financiële bijdrage tijdens de vervolgfase. Er is nog geen juridische verplichting aangegaan voor de vervolgfase. De samenwerkende partijen van het project Eerste Fase Marker Wadden hebben in maart 2014 een samenwerkingsovereenkomst ondertekend. In september 2015 is een contract afgesloten met de geselecteerde aannemer. De aanvullende bijdrage van het Rijk, van € 7 miljoen, is samen met de bijdrage van andere partijen vastgelegd in een aanvulling op de samenwerkingsovereenkomst. De extra bijdragen zijn opgenomen in een wijzigingsovereenkomst met de aannemer. Hiermee is het projectbudget bestuurlijk en juridisch verplicht.

Bij het nabijgelegen project versterking Houtribdijk wordt een deel van deze dijk versterkt met breuksteen en een deel met brede, zandige oevers. Een zandige versterking in zo'n groot binnenwater zonder getijden is een wereldwijde primeur en levert een bijdrage aan de ecologische kwaliteit van het gebied.

De projecten in het Markermeer-IJmeer zijn niet beperkend voor de woningbouw.

Vraag 92

Valt de Zuidwestelijke Delta ook onder de nationale belangen van de Omgevingswet? Op welke wijze worden deze verwerkt in de Nationale Omgevingsvisie?

Antwoord 92

Zie het antwoord op vraag 56.

Vraag 93

Kunt u aangeven wat de uitkomsten zijn van het MIRT-onderzoek bereikbaarheid regio Rotterdam – Den Haag en welke grote infrastructurele uitbreidingen daaruit voortvloeien?

Antwoord 93

Het MIRT-onderzoek Rotterdam Den Haag (MRDH), is in september 2017 afgerond. Het onderzoek, dat door Rijk en regio gezamenlijk is uitgevoerd, heeft geresulteerd in richtinggevende conclusies voor het toekomstbeeld van deze regio en oplossingsrichtingen voor de korte, middellange en lange termijn. Deze conclusies zijn vastgelegd in een eindrapport dat te vinden is op <https://mirt-rotterdamdenhaag.nl/over+dit+mirt-onderzoek/Projectpublicaties/default.aspx>.

De resultaten van dit MIRT-onderzoek is een van bouwstenen van het op te zetten gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma Rotterdam – Den Haag. In dit programma zal op drie thema's een strategie worden ontwikkeld: metropolitaan OV, slimme netwerken (wegen, fiets, keten-aanpak) en logistiek (mainport, greenports, stadsdistributie). Of en zo ja, welke infrastructurele uitbreidingen daaruit voortvloeien, is onderwerp van besluitvorming in het eerstvolgende BO MIRT Zuidwest-Nederland.

Vraag 94

Welk advies gaat u uw opvolger meegeven over de samenhang tussen investeringen in bereikbaarheid en de samenwerking tussen Rijk, regio en bedrijfsleven ten aanzien van de bereikbaarheidsopgaven en andere ruimtelijke opgaven in de regio Rotterdam – Den Haag?

Antwoord 94

Ik wil in het komende BO MIRT, in samenspraak met mijn collega's van BZK en EZK, met de regio afspraken maken over het starten van een gezamenlijk gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma. Daarin is de koppeling tussen investeringen in bereikbaarheid (door Rijk, regio en bedrijfsleven) en de ruimtelijke opgaven (wonen en werken) in de regio een belangrijk onderwerp. Inzet is dat de infra-investeringen zo goed mogelijk aansluiten op de woon-werkverplaatsingen en zakelijke reizen in de regio, en omgekeerd dat woningbouw zo goed mogelijk aansluit op gedane investeringen in infrastructuur. In het komende BO MIRT willen we een afspraak maken over het ontwikkelen van een gezamenlijke strategie waarin woningbouw en versterking van het OV langs de Oude Lijn gekoppeld worden. Ook andere bereikbaarheidsopgaven zullen nadrukkelijk in verband worden gebracht met ruimtelijke opgaven, zoals de ontwikkeling van nieuwe woningbouw en bedrijvigheid in Rotterdam (zoals Feyenoord City, Merwe-Vierhavens) en Den Haag (Binckhorst, Central Innovation District), en de (ruimtelijke) ontwikkeling van de mainports en de greenports.

Vraag 95

Kunt u aangeven hoeveel extra rijstroken er voor het project A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda gepland zijn en of het technisch mogelijk is om dit project eerder te realiseren? Wat zijn dan de eventuele meerkosten hiervan?

Antwoord 95

Op dit moment vindt een MIRT-verkenning plaats voor het project A20 Nieuwerkerk – Gouda. Het doel van de verkenning is om tot een robuuste en veilige doorstroming van het verkeer te komen op het traject tussen Nieuwerkerk en Gouda. In de verkenning worden ook alternatieven onderzocht die uitgaan van de aanleg van een derde rijstrook in beide richtingen. De verkenning eindigt met een voorkeursbeslissing eind 2018. In die voorkeursbeslissing staan de oplossingen genoemd die bijdragen aan het geschetste doel. Ik zal dan ook pas duidelijkheid kunnen geven over het aantal rijstroken.

In het MIRT is de realisatie gepland in de periode 2023 – 2026/28. Het Tracébesluit is voorzien in 2020. Technisch zou de realisatie kunnen starten in 2021. De meerkosten zijn gerelateerd aan de rentelasten in verband met voorfinanciering. De hoogte daarvan kan ik op voorhand niet aangeven. Ik heb met de regio afgesproken dat de kosten van eventuele voorfinanciering door de regio worden betaald.

Vraag 96

Wat is de stand van zaken van het project A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda? Kunt u daarbij ook ingaan op de uitwerking van de motie-Hoogland/Visser (34 300 A, nr. 29)

Antwoord 96

Zie het antwoord op vraag 95.

Vraag 97

Wat is de financiële stand van zaken van het project Grevelingen en Volkerak- Zoommeer? In hoeverre zijn de ambities in overeenstemming met de financiën?

Antwoord 97

De Kamer is naar aanleiding van het Algemeen Overleg Water van 16 juni 2016 schriftelijk geïnformeerd over de financiële stand van zaken van het project Grevelingen en Volkerak-Zoommeer (Kamerstuk 33 531, nr. 6), en specifiek over Grevelingen naar aanleiding van het Notaoverleg MIRT van 28 november 2016 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 52) (Kamerstuk 33 531, nr. 7). Sindsdien is daar geen verandering in gekomen. Dit houdt in dat:

- er voor het weer zout maken van het Volkerak-Zoommeer een tekort is van ongeveer € 100 miljoen ten opzichte van de kostenraming van circa € 110 miljoen.
- voor het terugbrengen van beperkt getij op de Grevelingen het tekort circa € 75 tot € 95 miljoen bedraagt ten opzichte van de kostenraming van ongeveer € 140 miljoen. Het terugbrengen van het tekort voor Grevelingen tot de ondergrens van € 75 miljoen is afhankelijk van extra regionale bijdragen en synergievoordelen van vroegtijdige marktbetrokkenheid.

Ik informeer uw Kamer op korte termijn over de verdere ontwikkelingen in het kader van de beleidsambitie voor de grote wateren.

Vraag 98

Wat is bestuurlijk en juridisch verplicht onder het Programma Stadshaven? Welke projecten zijn/worden er gefinancierd? Met welke resultaatafspraken? Wat zijn kosteneffectieve maatregelen gebleken?

Antwoord 98

Zie ook het antwoord op vraag 14.

Voor het project Stadshavens Rotterdam is uit het budget van de Nota Ruimte een subsidiebeschikking verleend van € 31 miljoen. Dit geld is derhalve bestuurlijk en juridisch verplicht. Het geld is onder meer bedoeld voor de inrichting van openbare ruimten in de deelgebieden Vierhavens,

RDM-terrein, Rondje Rijnhaven en Sluisjesdijk/Waalhavenboulevard. De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf voeren het project uit. Afgesproken is dat activiteiten in het kader van de beschikking in 2018 voltooid zijn. Eindverantwoording en het formeel vaststellen van de subsidie vindt plaats in 2019. De voortgangsrapportages laten tot nu toe een positieve bijdrage aan de gebiedstransformatie zien.

Vraag 99

Kunt u aangeven wat er tegen een gelijktijdige aanbesteding met het project Blankenburgverbinding is en of de geplande opstelling nu eerder of later is?

Antwoord 99

De capaciteit van de markt voor dit soort aanbestedingen is beperkt: grote tunnelprojecten in een DBFM-contractvorm.

Ik heb ervoor gekozen om de meer arbeidsintensieve fases van de aanbesteding bij project A16 Rotterdam pas te starten nadat de inschrijvingen voor project Blankenburgverbinding zijn afgerond. Zo geef ik de marktpartijen de gelegenheid om voor beide projecten een zo goed mogelijke inschrijving te doen.

Vraag 100

Wat zijn de kosten voor de tolheffing? Kunt u de noodzaak toelichten van de maatregel inzake de Kader Richtlijn Water (KRW)? Welke invloed heeft de discussie inzake het Programma Aanpak Stikstof (PAS) op de voortgang van dit project?

Antwoord 100

Voor de kosten van tolheffing verwijs ik naar het antwoord op vraag 12. Ten aanzien van de maatregel inzake de kaderrichtlijn Water (KRW) kan ik u melden dat dit een administratieve overheveling is van budget vanuit het programma KRW naar het project Blankenburgverbinding. Het project Lickebaert vanuit het programma KRW valt binnen het werkterrein van de Blankenburgverbinding. Om de werkzaamheden optimaal op elkaar af te stemmen zal het project Blankenburgverbinding eveneens het project Lickebaert realiseren.

Ten aanzien van het PAS bent u op 24 mei 2017 geïnformeerd door de voormalige Staatssecretaris van Economische Zaken (Kamerstuk 32 670, nr. 114) De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft over het PAS in mei 2017 zogenoemde prejudiciële vragen gesteld aan het Europese Hof van Justitie. De Afdeling bestuursrechtspraak wil van het Hof van Justitie weten of het PAS in overeenstemming is met de Europese Habitatrichtlijn en dus juridisch houdbaar is. Alle beroepszaken die verbonden zijn aan de uitspraak over het PAS, waaronder de Blankenburgverbinding, worden aangehouden tot deze vragen beantwoord zijn. De Raad van State verwacht voor de zomer van 2018 antwoord op deze vragen, en zal vervolgens de zaken die van de PAS afhankelijk zijn behandelen.

Om de MIRT-mijlpaal openstelling (2022–2024) niet te laten vertragen, is voor de Blankenburgverbinding een aanvullend Tracébesluit vastgesteld. Hiertoe is een projectspecifiek natuuronderzoek opgesteld, waarmee wordt voldaan aan de Wet natuurbescherming. Hierin zijn maatregelen opgenomen om het effect van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden als gevolg van de Blankenburgverbinding te compenseren. De Raad van State kan besluiten dit aanvullend Tracébesluit te betrekken bij de behandeling van het primaire Tracébesluit en hiermee de beantwoording van de prejudiciële vragen inzake het Programma Aanpak Stikstof (PAS) niet verder af te wachten.

Vraag 101

Wat is ervoor nodig om de files op de A4 op te lossen? Wat is de planning van de aanpak van de A4?

Antwoord 101

Ik heb de Tweede Kamer op 7 juli 2017 geïnformeerd over de resultaten van het verkeersrapport (Kamerstuk 34 550 A, nr. 63), dat ik heb laten opstellen naar aanleiding van de motie Visser/Hoogland.

Uit het verkeersrapport blijkt, dat met het doortrekken van de 3e rijstrook (op de hoofdrijbaan van de A4 ter hoogte van Leiden) in de lange variant (tussen knooppunt Burgerveen en de N14) het aantal voertuigverliesuren drastisch wordt verminderd. Maar uit de verkeersberekeningen blijkt ook, dat sprake is van diverse filekiemen op dit traject en dat de uitwisseling met het onderliggend wegennet via de parallelstructuur nog niet goed genoeg functioneert.

Ik heb daarom opdracht gegeven voor het opstellen van een Startbeslissing voor het realiseren van de doortrekking van de 3e rijstrook in de lange variant. In de verkenningsfase van de reguliere Tracéwet/m.e.r.-procedure, die ik hiervoor wil gaan volgen, zal tevens worden gestudeerd op verder te nemen maatregelen.

Op grond van de termijnen van de MIRT-spelregels verwacht ik dat de realisatie, afhankelijk van de uiteindelijke oplossing en inclusief de aanbesteding van het werk, over vijf tot zes jaar mogelijk is.

Vraag 102

Vallen de gebieden Brainport Zuidoost-Nederland/Brainport Eindhoven ook onder de nationale belangen van de Omgevingswet? Op welke wijze worden deze verwerkt in de Nationale Omgevingsvisie?

Antwoord 102

Zie het antwoord op vraag 56.

Vraag 103

Wat is de stand van zaken van de uitwerking van het Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS)?

Antwoord 103

Het Uitvoeringsprogramma Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) van het Rijk, de Noordelijke en Zuidelijke Randstad en de Brainport Eindhoven is tijdens het Bestuurlijke Overleg REOS op 23 november jl. bestuurlijk bekrachtigd. De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelatie heeft het Uitvoeringsprogramma REOS op 23 november j.l. naar uw Kamer gestuurd.

Vraag 104

Wat is de stand van zaken van de uitwerking van de motie-Hoogland c.s. (Kamerstuk 34 000 A, nr. 74) die de regering oproept om samen met de regio tot plannen te komen die de bereikbaarheid van Zuid-Nederland verbeteren? Welke afspraken zijn er gemaakt en welke resultaten geboekt?

Antwoord 104

Met de brief van 5 november 2015 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 16) is uw Kamer geïnformeerd over de uitwerking van de motie Hoogland c.s. Deze heeft geleid tot de afspraken over het programma SmartwayZ.NL (toen nog Bereikbaarheid Zuid-Nederland genoemd). Uw Kamer wordt periodiek via de MIRT-voortgangsrapportages, MIRT-brieven en het MIRT Overzicht over de voortgang van dit programma geïnformeerd.

Vraag 105

Wat is nu precies de stand van zaken MIRT-onderzoek Corridor Zuid (goederenvervoer)? Welke afspraken zijn er gemaakt en wat is het vervolg?

Antwoord 105

De benaming van Corridor Zuid is vanwege de geografische ligging van deze corridor aangepast naar de Corridor ZuidOost (verbinding Rotterdam via Noord-Brabant/Limburg richting Duisburg). Het onderzoek van deze corridor is samengevoegd met de Corridor Oost in het MIRT-onderzoek Goederenvervoercorridors.

Op 22 juni 2017 is het eindrapport MIRT-onderzoek Goederenvervoercorridors Oost en ZuidOost opgeleverd en uw Kamer toegezonden (Kamerstuk 34 550 A, nr. 63). In het eindrapport is een centrale ambitie voor Topcorridors benoemd, met doelstellingen en vele acties op diverse terreinen. Vanuit de afspraken uit het BO MIRT van het najaar 2016 wordt met andere overheden en bedrijven een programma-aanpak Goederenvervoercorridors uitgewerkt, waarin het eindrapport de basis vormt. De programma-aanpak wordt in het komende BO MIRT dat specifiek over de Goederencorridors gaat, vastgesteld. Uw Kamer wordt over de uitkomsten geïnformeerd.

De provincie Zuid-Holland is trekker van een onderzoek naar de ruimtelijk-economische kansen van de Corridor Rotterdam-Antwerpen.

Vraag 106

Kunt u aangeven in hoeverre het programma SmartwayZ.NL ervoor zorgt dat er minder in asfalt geïnvesteerd wordt? Kunt u per project aangeven hoeveel minder rijstroken daardoor aangelegd worden?

Antwoord 106

Het uitgangspunt bij het programma SmartwayZ.NL is smart mobility waar het kan en asfalt waar nodig. Bij de start van het programma in 2015 waren nog geen smart mobility-oplossingen beschikbaar die de aanleg van asfalt, als oplossing voor verbeteren van doorstroming, kunnen beperken. Het programma SmartwayZ.NL onderzoekt op dit moment in de verschillende deelopgaven smart mobility-oplossingen die mogelijk de aanleg van asfalt kunnen beperken of uitstellen (tot bijvoorbeeld meer duidelijkheid is over de ontwikkeling van zelfrijdend vervoer). Onder andere de verkenning A67 Leenderheide-Zaarderheiken heeft nadrukkelijk de opdracht gekregen om te verkennen of de aanleg van extra rijstroken beperkt kan worden, waarbij de effectiviteit van smart mobility maatregelen wel een gelijkwaardige oplossing moeten bieden ten opzichte van asfalt. De resultaten van de verschillende onderzoeken en verkenningen zijn nu nog niet bekend zodat ik uw Kamer hier ook nog geen concreet antwoord op kan geven.

Vraag 107

Welke maatregelen worden er getroffen om de doorstroming en capaciteit op de A2 tussen Weert en Eindhoven te verbeteren? Hoe en op welke wijze worden de uitkomsten van de nieuwe NCMA's (de Welvaart en Leefomgeving-scenario's) hierin meegenomen?

Antwoord 107

Het afgelopen jaar is het MIRT-onderzoek A2 Weert-Eindhoven uitgevoerd. Naar aanleiding hiervan heeft de programmaraad SmartwayZ.NL besloten tot uitvoering van een no-regret pakket waarmee de problematiek op en om de A2 wordt verlicht. In de afweging rond de besluitvorming is meegewogen dat uit de NMCA 2017 blijkt dat (landelijk en) in de regio Zuid-Nederland grotere mobiliteitsknelpunten zijn dan de A2 tussen Weert en Eindhoven, waarbij op andere trajecten grotere economische verlies-

kosten optreden. De A2 Weert-Eindhoven komt daardoor ondanks optredende files, niet in de top-50 van knelpunten uit de NMCA 2017 terecht. Aan de hand van de periodieke monitoring van de economische en mobiliteitsontwikkelingen in de regio zal vanuit de doelstellingen van het programma worden gezien waar in de regio de prioriteit gelegd moet gaan worden en welke maatregelen gepast zijn.

Vraag 108

Wat is bestuurlijk en juridisch verplicht onder het programma SmartwayZ.NL? Welke projecten zijn/worden er gefinancierd? Met welke resultaatafspraken? Wat zijn kosteneffectieve maatregelen gebleken?

Antwoord 108

Zie ook het antwoord op vraag 14.

Op pagina 265 en 266 van het MIRT Overzicht 2018 zijn de afspraken in het programma SmartwayZ.NL beschreven. Hier is ook de budgetflexibiliteit van de verschillende door het Rijk ingebrachte bedragen weergegeven (tabel op p. 266). De enige (nog) concrete resultaatafspraken onder directe Rijksverantwoordelijkheid in het programma is het project InnovA58. Dit project bevindt zich in de planuitwerkingsfase en hier wordt op de trajecten Eindhoven-Tilburg en St. Annabosch-Galder een verbreding naar 2x3 rijstroken gerealiseerd. Hierover is ook een apart projectblad opgenomen in het overzicht (p. 277–278). De andere concrete afspraak is de aanpassing van de (provinciale weg) N279 om de doorstroming hier te verbeteren. In dit project wordt geen Rijksgeld geïnvesteerd, maar deze wordt wel in samenhang met de omliggende (deels Rijks-) trajecten bekeken.

Voor de A67 Leenderheide – Zaarderheiken is een (formele) verkenning gestart. Hiervoor is ook een projectblad in het MIRT Overzicht 2018 opgenomen (p. 267). Voor de infrastructuurmaatregelen zijn MKBA's gemaakt; deze zijn allemaal positief. Over het toepassen van concrete smart mobility-maatregelen is nog geen besluit genomen.

Vraag 109

Wat is bestuurlijk en juridisch verplicht onder het programma SmartwayZ: A67? Welke projecten zijn/worden er gefinancierd? Met welke resultaatafspraken? Wat zijn kosteneffectieve maatregelen gebleken?

Antwoord 109

Zie het antwoord op vraag 108.

Vraag 110

Wat is de stand van zaken van de uitwerking van de motie-Visser/Hoogland (Kamerstuk 34 550 A, nr. 26) die de regering oproept om met de regio de doorstromingsproblemen op de A58 tussen Breda en Tilburg aan te pakken? Welke afspraken zijn er gemaakt en welke resultaten zijn geboekt?

Antwoord 110

Binnen het programma SmartwayZ.NL is de A58 Tilburg-Breda één van de deelopgaven. Het afgelopen jaar is in een marktconsultatie onderzocht wat de slimste oplossing kan zijn om de doorstroming op dit traject te verbeteren. Uit deze marktverkenning komen zowel smart mobility- en gedragsmaatregelen als fysieke capaciteitsuitbreiding naar voren. De effecten van alleen smart mobility- en gedragsmaatregelen zijn op het moment nog niet goed in te schatten, maar lijken onvoldoende om de wegcongestie op te lossen. Binnen het programma SmartwayZ.NL is besluitvorming hierover in voorbereiding voor agendering in het eerstvolgende BO MIRT. Uw Kamer wordt over de uitkomsten geïnformeerd.

Vraag 111

Wat is bestuurlijk en juridisch verplicht onder het programma SmartwayZ: A58? Kan hierbij ook worden ingegaan op de stand van zaken van de uitvoering van de motie-Visser/Hoogland (34 550 A, nr. 26)? Welke projecten zijn/worden er gefinancierd? Met welke resultaatafspraken? Wat zijn kosteneffectieve maatregelen gebleken

Antwoord 111

Zie het antwoord op vraag 108.

Vraag 112

Valt de Regio Arnhem-Nijmegen (inclusief Food Valley) ook onder de nationale belangen van de Omgevingswet? Op welke wijze worden deze verwerkt in de Nationale Omgevingsvisie?

Antwoord 112

Zie het antwoord op vraag 56.

Vraag 113

Welke mogelijkheden zijn er om de N50 ter hoogte van Kampen-Kampen Zuid te verbreden, waartoe met de motie-Visser c.s. (34 550 A, nr. 25) 5 miljoen euro beschikbaar is gesteld? Wat zijn de mogelijkheden om dit te combineren met het groot onderhoud aan het traject van de N50 tussen Hattermerbroek en Emmeloord?

Antwoord 113

Naar aanleiding van de motie Visser c.s. (Kamerstuk 34 550 A, nr. 25) wordt door het Rijk € 5 miljoen beschikbaar gesteld voor de verbreding van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid naar 2x2 rijstroken. Voor de verbreding van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid is de wettelijke Tracéwetprocedure van toepassing. Het duurt nog enkele jaren voordat het Tracébesluit gereed is. Het groot onderhoud aan de N50 tussen Kampen-Zuid en Hattermerbroek kan niet worden uitgesteld vanwege de onderhoudsstaat van de weg, waardoor het groot onderhoud niet gecombineerd kan worden met de verbreding van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid.

Vraag 114

Kunt u aangeven welke concrete projecten er voortvloeien uit het MIRT-onderzoek Corridor Oost (goederenvervoer)?

Antwoord 114

Op 22 juni 2017 is het eindrapport MIRT-onderzoek Goederenvervoercorridors Oost en ZuidOost opgeleverd. In het eindrapport is een centrale ambitie voor Topcorridors benoemd, met doelstellingen en vele acties op diverse terreinen. Vanuit de afspraken uit het BO MIRT najaar 2016 wordt met andere overheden en bedrijven een programma-aanpak Goederenvervoercorridors uitgewerkt, waarin het eindrapport de basis vormt. De programma-aanpak wordt in het komende BO MIRT dat specifiek voor het programma wordt gehouden, vastgesteld. Uw Kamer wordt over de uitkomsten geïnformeerd. Zie ook het antwoord op vraag 105.

Vraag 115

Wat is nu precies de stand van zaken MIRT-onderzoek Corridor Oost (goederenvervoer)? Welke afspraken zijn er gemaakt en wat is het vervolg?

Antwoord 115

Zie het antwoord op vraag 105.

Vraag 116

Kunt u uitleggen op basis van welke criteria het project rivierklimaatpark IJsselpoort is opgenomen in het MIRT en in hoeverre de daarvoor gereserveerde 96 miljoen euro juridisch verplicht is?

Antwoord 116

Op 5 november 2015 hebben Rijk en regio in het BO MIRT Oost op basis van het regionale voorstel besloten om de MIRT-verkenningen Rivierklimaatpark IJsselpoort en hoogwatergeul Varik-Heesselt te starten (Kamerstuk 34 300 A, nr. 17). Deze projecten geven invulling aan de ambitie van het Deltaprogramma om met rivierverruiming de waterveiligheidsopgave aan te pakken (naast het versterken van de dijken) en bieden mogelijkheden voor natuur, recreatie en economische ontwikkeling in het gebied.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor deze twee projecten € 96 miljoen gereserveerd. De hoogte van de financiële bijdrage van het ministerie aan een project wordt bij de voorkeursbeslissing bepaald en vastgelegd. De financiële bijdrage wordt vastgelegd in een overeenkomst conform de MIRT-Spelregels. Van juridisch verplichte uitgaven is in zijn algemeenheid alleen sprake op grond van verdrag, wet, koninklijk besluit, ministeriële regeling, beschikking, verbintenis of een vastgelegde afspraak tussen dienstonderdelen. Bestuurlijke of beleidsmatig verplichte uitgaven waarvoor nog geen juridische verplichting is aangegaan worden dan ook niet opgeteld bij het percentage juridisch verplichte uitgaven.

De voorkeursbeslissing voor de MIRT-verkenning Rivierklimaatpark IJsselpoort wordt in de zomer van 2019 verwacht. De Kamer wordt over deze beslissing geïnformeerd.

Vraag 117

Wat is inmiddels bestuurlijk en juridisch verplicht inzake de hoogwatergeul bij Varik-Heesselt? En wanneer wordt een definitief besluit verwacht over de aanpak?

Antwoord 117

Zie ook het antwoord op vraag 116.

Een definitief besluit over de aanpak en hoogte van de financiële bijdrage van het ministerie voor Varik-Heesselt wordt bij de voorkeursbeslissing genomen. Op basis van de huidige planning is deze beslissing in april 2018 voorzien. Uw Kamer zal over dit besluit worden geïnformeerd.

Vraag 118

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de aanpak van de N35, Wijthmen – Nijverdal? Is er al een integraal plan opgesteld?

Antwoord 118

Op basis van een participatieproces is in samenwerking met de provincie en betrokken gemeenten tot een herijking van de maatregelen gekomen. De vaststelling van de definitieve maatregelen is voorzien in een separaat bestuurlijk overleg eind 2017. Afhankelijk van te doorlopen procedures, waaronder bestemmingsplanwijziging en grondverwerving, zal uitvoering van de diverse maatregelen plaatsvinden tussen 2018 en 2021.

Eén maatregel is reeds uitgevoerd in 2016. Eén van de andere maatregelen uit het oorspronkelijke pakket is »kruispunt Bos« (de kruising van de N35 met de N348 in Raalte). Op voorspraak van de provincie is in het BO MIRT in 2016 gekozen voor een andere oplossing voor de problematiek op deze kruising. Hiervoor start een apart project; de afspraken hierover verwacht ik eind 2017 vast te kunnen leggen.

Vraag 119

Kan worden toegelicht welke mogelijkheden er zijn om de verbreding van de A1-Oost te versnellen en tegen welke kosten?

Antwoord 119

Het project A1 Apeldoorn – Azelo is in twee fasen opgedeeld. Fase 1 wordt op dit moment aanbesteed en wordt in de periode 2020–2022 opengesteld. Uitvoering van fase 2 is pas voorzien vanaf 2024, dit om het project in te kunnen passen binnen de financiële ruimte van het Infrastructuurfonds. Binnen Rijkswaterstaat is ook vanaf 2024 de maakcapaciteit beschikbaar.

In technische zin zou fase 2 versneld kunnen worden, op z'n vroegst direct na de openstelling van fase 1. Eerder is niet reëel omdat er dan nog andere werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Ook moet nog met de contractvoorbereiding en aanbesteding van fase 2 worden gestart. Het versnellen van fase 2, direct na fase 1, levert geen extra kosten op als het budget tijdig beschikbaar is. Wel zijn er eerdere kosten zowel ten aanzien van programmakosten als kosten voor extra personeel.

Vraag 120

Kunt u uitleggen waarom het gedeelte Varsseveld – Groenlo een maximumsnelheid kent van slechts 80 km/u en wat er anders is qua weginrichting met de rest van het tracé?

Antwoord 120

in de Tracéwetprocedure van de N18 Varsseveld – Enschede uit 2009 is de splitsing van het Tracé toegelicht. Het zuidelijk deel tussen Varsseveld en Groenlo blijft een enkelbaans weg met twee rijstroken, voorzien van een twee doorgetrokken strepen tussen de rijstroken. Ook blijven de gelijkvloerse kruisingen intact en daarom blijft de huidige maximumsnelheid van 80 km/u gehandhaafd. Het noordelijk deel tussen Groenlo en Enschede wordt een tweebaansweg. Deze nieuw aan te leggen weg kent geen gelijkvloerse kruisingen en heeft een dwarsprofiel dat een maximumsnelheid van 100 km/u. mogelijk maakt.

Vraag 121

Wat zijn de meerkosten van een weginrichting op het gedeelte Varsseveld. Groenlo die uitgaat van een maximumsnelheid van 100 km/u?

Antwoord 121

In de trajectstudie voor 2008 is een groot aantal alternatieven onderzocht. Het uiteindelijk gekozen alternatief lijkt het meest op het alternatief dat destijds is geraamd op € 279 miljoen. Het alternatief dat het meest aansluit bij de vraag is destijds geraamd op € 438 miljoen. De meerkosten bedragen derhalve zo'n € 160 miljoen, exclusief prijspeilstijging sinds 2008 en andere ontwikkelingen.

Vraag 122

Valt de Energyport ook onder de nationale belangen van de Omgevingswet? Op welke wijze worden deze verwerkt in de Nationale Omgevingsvisie?

Antwoord 122

Zie het antwoord op vraag 56.

Vraag 123

Kunt u uitleggen welke meerwaarde het project «Acceptatie en kansen ruimtelijke inpassing van nieuwe energiesystemen» nog heeft als de besluiten om in de Noordelijke provincies op grote schaal windmolenparken grotendeels al genomen zijn?

Antwoord 123

Het MIRT-onderzoek «Acceptatie en kansen voor ruimtelijke inpassing van nieuwe energietechnieken» is in de periode 2015–2016 uitgevoerd. De besluitvorming over het MIRT-onderzoek is voorzien in het BO MIRT Noord-Nederland 2017.

De achtergrond voor het onderzoek is het in 2013 gesloten SER-akkoord. Het MIRT-onderzoek was gericht op de vraag welke factoren van invloed zijn op de acceptatie van stakeholders in gebieden waarin (grootschalige) duurzame energieprojecten worden gepland. Het gaat daarbij niet alleen om de grootschalige windprojecten maar ook om de realisatie van zonneweides en andere vormen van duurzame energie die van invloed zijn op het landschap en leefomgeving.

Vraag 124

Wat is de stand van zaken van de besluitvorming van het project Holwerd aan Zee? Welke opties liggen voor?

Antwoord 124

Het concept-onderzoeksrapport is in december 2016 opgeleverd en wordt in het BO MIRT Noord-Nederland 2017 formeel vastgesteld. Zie link: <https://www.holwerdaanzee.nl/nld/uploads/bestanden/Rapporten/mirt-rapportage-eindconcept-20-december-2016.pdf>. Uit het onderzoek blijkt dat het project Holwerd aan Zee kansen biedt voor recreatie, natuur en versterken van de leefbaarheid, maar dat de effecten van een spoelmeer op het verminderen van het baggerbezwaar in de vaargeul Holwerd-Ameland gering zijn. Met deze conclusie is het oorspronkelijke plan Holwerd aan Zee met een spoelmeer financieel niet haalbaar. Tegelijk blijft de ambitie van de Stichting Holwerd aan Zee staan en laat het MIRT-onderzoek ook zien dat er zeker kansen liggen om de leefbaarheid, de natuur en de waddenbeleving te versterken, door weer een verbinding te leggen tussen Holwerd en de Waddenzee. In het vervolg op het onderzoek worden onder regie van de provincie varianten voor een alternatief nader uitgewerkt. De besluitvorming over het vervolg is voorzien in het BO MIRT Noord-Nederland 2017.

Vraag 125

Kunt u aangeven of een snelheidsverhoging naar minimaal 100 km/u op het gehele traject van de N33 deel uitmaakt van het Tracébesluit?

Antwoord 125

Op dit moment vindt een MIRT-verkenning plaats van het project N33 Zuidbroek – Appingedam. In alle studievarianten wordt in principe voor het gehele traject uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km/u.