

Vergaderjaar 2014–2015

34 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2015

Nr. 15

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA- STRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 november 2014

In het MIRT werken alle overheden samen aan de fysieke randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Nederland: voor welvaart, veiligheid en leefomgeving. Infrastructuur maakt daarin altijd iets mogelijk: bereikbaarheid, waterveiligheid en een duurzame ruimtelijke en economische ontwikkeling. De werkwijze van het MIRT verandert mee met de tijd en met de samenleving. Anno 2014 klinkt vanuit de samenleving steeds meer de vraag om ruimte voor eigen kennis, ideeën en initiatief bij de inrichting van de leefomgeving. Keuzevrijheid en kwaliteit zijn daarbij de belangrijkste randvoorwaarden voor burgers en bedrijven bij het oplossen van mobiliteitsproblemen.

Deze ontwikkelingen kunnen zowel het proces als de uitkomsten van het MIRT versterken. Het kabinet juicht dit toe. Door overleg met semi-publieke, private en maatschappelijke partijen over gewenste maatschappelijke ontwikkelingen, ontstaat inzicht in gezamenlijke doelen en wat er nodig is om die doelen te bereiken. Vervolgens kunnen afspraken worden gemaakt over hoe publieke en private initiatieven en investeringsbeslissingen maximaal op elkaar aansluiten.

In deze brief informeren wij u, mede namens de Ministers voor Wonen en Rijksdienst en van Economische Zaken, over de voortgang van de vernieuwing van het MIRT en over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO's MIRT)¹. Daarnaast sturen wij u de voortgangsrapportages van het Groot Project RRAAM, Voortgang Tracéwetplichtige projecten en het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP)². Tot slot melden wij u de voortgang van een aantal moties en toezeggingen.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

1. Vernieuwing MIRT

Het MIRT Projectenoverzicht 2015³ laat zien dat er nu en in de toekomst vele projecten gerealiseerd worden die ons land concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maken en houden. Veel projecten zitten in de realisatiefase en zijn recent, of worden de komende jaren, opgeleverd.

Zo is het vernieuwde station Rotterdam Centraal begin dit jaar officieel geopend, worden twee ontbrekende schakels op de A4 opengesteld – dit jaar tussen Dinteloord en Bergen op Zoom en volgend jaar tussen Delft en Schiedam – is de omlegging van de Zuid-Willemsvaart rond 's-Hertogenbosch (het Maximakanaal) bijna gereed, wordt er gewerkt aan het aansluiten van de Tweede Maasvlakte op het spoor en worden veel Ruimte voor de Rivier-projecten opgeleverd. Ook in het MIRT-programma tot 2028 wordt grootschalig geïnvesteerd. Voor wegen noem ik als voorbeelden de Blankenburgverbinding, de Ring Utrecht en de ViA15.

Zoals aangegeven in de brief van 17 juni jongstleden⁴ heb ik belangrijke besluiten genomen over het realiseren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en meerdere doelen uit de Lange Termijn Spooragenda (LTSA). Denk aan het bepalen van een integrale oplossing voor het spoorwegknooppunt Amsterdam Centraal en een verdiepte ligging van het spoor in Vught.

In 2015 wordt een aantal belangrijke projecten opgeleverd, zoals de spoortunnel in Delft en het Station Den Haag Centraal (één van de Nationale Sleutelprojecten).

Vanuit de provincie Overijssel is het verzoek gekomen om, gelet op de noodzaak om op korte termijn de treindiensten Zwolle-Enschede en Zwolle-Kampen aan te besteden, nu een besluit te nemen over een bijdrage van lenM aan de elektrificatie van het traject Zwolle-Wierden op de lijn Zwolle-Enschede. Met de provincie is overeen gekomen dat het Rijk een kwart van de totale investeringskosten bijdraagt. De bijdrage van lenM is € 20,6 mln. Dit is inclusief de eerdere toezegging van € 6,5 mln. uit het Lenteakkoord en de bijdrage aan de beheer en onderhoudskosten tot en met 2028. Voor de structurele beheer- en onderhoudskosten vanaf 2029 moeten de afspraken nog worden gemaakt op basis van het uiterlijk begin 2015 vast te stellen beleidskader financiering beheer- en onderhoudskosten.

Op maritiem vlak wordt in 2015 het projectbesluit voor de nieuwe zeesluis te IJmuiden genomen en voor de nieuwe sluis bij Terneuzen wordt dit verwacht in 2016. Daarnaast worden de komende jaren projectbeslissingen verwacht rond capaciteitsuitbreiding van de sluizen op de achterlandverbindingen bij Eefde en bij de Beatrixsluis, alsmede rond overnachtingplaatsen langs de Waal en Merwede. Kortom: er wordt volop gewerkt aan het bereiken van de nationale doelen.

Tegelijkertijd zijn er meerdere ruimtelijke opgaven en trends in demografie, stedelijke ontwikkeling en technologische ontwikkelingen. Ook zien we onzekerheden rond de ontwikkeling van energie en het klimaat. Al die factoren maken vraagstukken complexer en vragen om nieuwe oplossingen en een nieuwe, meer integrale manier van werken. Deze nieuwe manier van werken geven we onder andere vorm in de vernieuwing van het MIRT (Brede blik; Maatwerk; Samenwerken) waar u in juni van dit jaar over bent geïnformeerd⁵.

³ Bijlage bij Kamerstuk 34 000A, nr. 4

⁴ Kamerstuk 32 404, nr. 74

⁵ Kamerstuk 33 750A, nr. 25

Een goed voorbeeld van de nieuwe manier van samenwerken aan opgaven, is het MIRT-onderzoek «Stimuleren stedelijk wonen Zuidelijke Randstad». Centrale vraag is hoe partijen beter kunnen samenwerken bij het opstarten en sneller realiseren van de benodigde stedelijke ontwikkeling. Het onderzoek wordt uitgevoerd in samenwerking met marktpartijen, kennisinstellingen, woningcorporaties, woonconsumentenorganisaties en andere betrokken partijen. In het onderzoek staat de praktijk/casuïstiek centraal, het gaat om het gezamenlijk achterhalen van belemmeringen, benoemen van quick wins en praktijkcasussen waar gezamenlijk kansen gepakt kunnen worden die de ontwikkeling van de Zuidelijke Randstad ten goede komen. Ook het benoemen van mogelijke structurele veranderingen in bijvoorbeeld beleid en regelgeving maakt hier onderdeel van uit.

Deze vernieuwing wordt ook toegepast in een nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven. Willen we Nederland in de toekomst goed bereikbaar, leefbaar en veilig houden, dan is een andere manier van kijken, denken en doen nodig bij alle betrokkenen. Dit vergt een aanpak, waarbij nieuwe aanleg van infrastructuur hand in hand gaat met intelligente andere oplossingen op gebied van gedragsverandering, vraagbeïnvloeding en ruimtelijke inrichting.

Met 12 regio's zijn in 2014 bestuurlijke afspraken gemaakt over het vervolg van *Beter Benutten*. Het ministerie en de regio's investeren aanvullend samen circa 600 miljoen euro in de periode 2014 tot en met 2017. Met dit tweede Beter Benutten programma willen de publieke en private partijen 10 procent reistijdverbetering van deur tot deur in de spits in de drukste gebieden realiseren. In 2014 en 2015 starten daarnaast zes brede MIRT onderzoeken en twee MIRT verkenningen rond bereikbaarheidsopgaven op (middel)lange termijn in zes regio's en op twee verkeerscorridors. In deze onderzoeken wordt de nieuwe aanpak gelijktijdig uitgewerkt en toegepast.

2. Bestuurlijke Overleggen MIRT

Het doel van het MIRT is het prioriteren en vastleggen van (regionale) visies, opgaven en projecten (inclusief bijbehorende financiële afspraken) en het zoeken naar samenhang en synergie op het niveau van opgaven en projecten. De BO's MIRT, het jaarlijkse overleg tussen rijk en regio op basis van het MIRT Projectenoverzicht en de MIRT Gebiedsagenda's, waren dit jaar anders van vorm en inhoud.

De BO's MIRT hebben in de regio plaats gehad. Hierdoor kon er een bezoek worden gebracht aan een locatie of een bedrijf dat exemplarisch is voor de opgaven uit de gezamenlijk vastgestelde MIRT Gebiedsagenda's. Ook biedt een BO MIRT in de regio meer mogelijkheden om met de betrokken maatschappelijke partijen en het regionale bedrijfsleven in gesprek te gaan.

Per pijler van de vernieuwing worden enkele voorbeelden uit de overleggen uitgelicht, maar er zijn er natuurlijk meer. Alle gemaakte afspraken per MIRT-gebied treft u in bijlage 1 van deze brief aan⁶.

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Pijler 1: Brede Blik

Gebiedsagenda Noord «Energieke Noorderruimte»

In het BO MIRT Noord is de Gebiedsagenda «Energieke Noorderruimte» vastgesteld⁷. De gebiedsagenda is gebaseerd op de SVIR en de Noordervisie, een ruimtelijk economische visie voor Noord-Nederland, en is tot stand gekomen na een uitgebreid regionaal voortraject met verschillende partijen: overheden, bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties.

De Gebiedsagenda is gericht op drie breed gedeelde strategieën: energietransitie (bijdrage aan landelijke doelstellingen duurzame energievoorziening), versterking van de economische structuur (uitbouwen krachtige clusters als energie, agrofood en chemie en extra inzet op veelbelovende niches) en waterveiligheid en watervoorziening (kustverdediging koppelen aan natuurontwikkeling, energiewinning en recreatief en toerisme en inzet op voldoende zoetwatervoorraad). Hiernaast is als algehele opgave geformuleerd om gezamenlijk de balans te zoeken in groei en krimp.

In de Gebiedsagenda zijn de gezamenlijke ambities van Rijk en regio voor Noord-Nederland bepaald en is afgesproken welke rol welke partij inneemt om deze ambities te halen. Rijksbelangen liggen op met name op het vlak van de transitie naar duurzame energie (EZ) en de ruimtelijke inpassing daarvan (lenM), economische structuurversterking in relatie tot gasbevingen (EZ), krimp (BZK) en vergroening (lenM), Bereikbaarheid/RSP (lenM) en waterveiligheid en zoetwatervoorziening (lenM).

Utrecht-Oost

Het gebied rondom Utrecht Science Park ontwikkelt zich snel tot een belangrijk ruimtelijk-economisch cluster op het gebied van lifescience, duurzaamheid en gezondheid. Naast veel economische bedrijvigheid, wordt op deze locatie de komende jaren ook volop geïnvesteerd in nieuwbouw en infrastructuur, zoals de verbreding en inpassing van de A27 en de aanleg van de Uithoftramlijn.

In het BO MIRT Noord-Holland, Utrecht en Flevoland zijn de kansen en opgaven van deze gebiedsontwikkelingen met vertegenwoordigers van in het gebied actieve partijen besproken. Daarbij is afgesproken om de bestaande samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en onderwijs- en kennisinstellingen verder te versterken om zo de ontwikkelingen in het gebied tot 2020 te stimuleren.

Met de in het BO MIRT gemaakte afspraken over de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park en de OV verkenning Utrecht is daaraan al invulling gegeven. Komend jaar zullen wij in overleg met de in het gebied actieve partijen zoeken naar mogelijkheden om wet- en regelgeving, zoals Bouwbesluit en Crisis- en Herstelwet, in te zetten om gebouwen een andere bestemming te geven en functies als horeca, detailhandel en studentenhuisvesting toe te voegen.

⁷ De vastgestelde Gebiedsagenda Noord is als bijlage bij deze brief gevoegd, raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl. De overige vastgestelde gebiedsagenda's heeft u vorig jaar reeds ontvangen ten behoeve van het Nota Overleg MIRT, raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Strategisch gesprek over Water in Oost

Vanuit de vernieuwing van het MIRT is de koppeling met het Deltaprogramma in opbouw, onder meer door de strategieën van het Deltaprogramma te koppelen aan de gebiedsopgaven van de gebiedsagenda's om zo gezamenlijk de meekoppelkansen te kunnen identificeren en te benutten.

Als onderdeel van de Vernieuwing MIRT is in Oost aan de BO MIRT tafel met een divers samengestelde groep bestaande uit overheden, semi-publieke organisaties en bedrijfsleven een verdiepend gesprek gevoerd. Twee onderwerpen stonden daarbij centraal: governance water en ruimte (bewustwording over mogelijke koppeling wateropgave en ruimtelijke opgave, flexibel programmeren en financieringsconstructies) en dilemma's rond integraal rivierbeheer (waaronder natuurontwikkeling versus scheepvaart en natuurontwikkeling versus waterveiligheid).

Het gesprek wordt vervolgd op verschillende niveaus:

1. bij de Stuurgroep Deltaprogramma waar gekeken wordt naar het nationaal belang en de samenhang tussen maatregelen en waar afspraken worden gemaakt over de programmering (planning) voor het jaarlijkse Deltaprogramma;
2. bij het BO MIRT waar over integrale (gebiedsgerichte) projecten met een bredere scope dan alleen waterveiligheid, zoetwater of waterkwaliteit besluiten worden genomen;
3. op regionaal niveau bij de regionale stuurgroepen van het Deltaprogramma. In de regio kan ook het beste het overleg tussen de overheden en het bedrijfsleven gevoerd worden, waarbij het bedrijfsleven een belangrijke rol kan hebben bij het verkennen van creatieve oplossingen en het ontwikkelen en uitvoeren van projecten.

Pijler 2: Maatwerk

Transformatie Amsterdam Sloterdijk-gebied

In het BO MIRT Noord-Holland, Utrecht en Flevoland is – gegeven de inzet op de economische concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het regionale woningbouwvraagstuk – gesproken over de ambitie en opgaven van het gebied rond Amsterdam Sloterdijk. Er liggen kansen om dit gebied te transformeren van een monofunctioneel werkgebied met kantorenleegstand naar een gemengd stedelijk knooppunt met wonen, werken en voorzieningen, waarbij optimaal gebruik gemaakt wordt van de goede bereikbaarheid.

Afgesproken is dat de overheden gezamenlijk met het bedrijfsleven gaan kijken hoe de transformatie van het gebied de komende jaren concreet verder kan worden gerealiseerd en welke instrumenten daarbij gebruikt kunnen worden. Daarbij gaat het onder meer over de inzet van wet- en regelgeving, zoals Bouwbesluit en Crisis- en Herstelwet om milieugebruiksruimte te herverdelen en tijdelijk af te kunnen wijken van geluidsnormen. Tevens is de afspraak gemaakt om te bekijken of de casus opgenomen kan worden in de Agenda Stad waar het ministeries van BZK, in samenwerking met de ministeries van IenM en EZ, momenteel aan werkt en waar u medio 2015 verder over geïnformeerd wordt.

Adaptief programmeren in MIRT Onderzoek Brainport Avenue Eindhoven

In het MIRT Onderzoek Brainport Avenue Eindhoven is door overheid en marktpartijen gezamenlijk middels ontwerpend onderzoek gewerkt aan een integrale lange termijn visie op de Brainport Avenue Eindhoven voor de periode 2020–2040. Het gaat om kansen en ambities gericht op het

versterken van het vestigingsklimaat in de regio Eindhoven ook na 2020 om in internationaal verband tot de top van de internationale vestigingsmilieus te behoren en daarmee bij te dragen aan de internationale concurrentiepositie van Nederland. De gebiedsvisie is geen blauwdruk, maar zet een toekomstperspectief neer voor de lange termijn om via het principe van adaptief programmeren daar naar toe te groeien, opgebouwd langs vijf schaalniveaus: Brainport Avenue, Brainport regio Eindhoven, Brabantstad, nationaal en internationaal. Gekozen wordt voor een groeimodel, waarbij versterken van de stedelijke kwaliteit van het centrumgebied van Eindhoven voorop staat. Een nieuw concept is ontwikkeld, genaamd Brainport City. Dit ruimtelijk concept beoogt in de toekomst massa te vergroten, de regio beter te verbinden en een aantrekkelijker leef- en werkklimaat te bieden, daarbij voortbouwend op het al aanwezige en onderscheidende profiel van Technologie, Design en Kennis.

Op het gebied van bereikbaarheid wordt voor de lange termijn ondermeer het ontwikkelen van een multimodaal transferpunt in Acht als kansrijk gezien. Het transferpunt is gericht op synergie met het centrum: het biedt de mogelijkheid het centrum en de hoofdknoop te ontlasten. Als er op basis van het verleggen van de vervoersstromen naar dit multimodaal transferpunt voldoende vervoerwaarde ontstaat om het knooppunt met een sprinter te bedienen, zal een onderzoek worden gestart naar de realisatie van een nieuw treinstation. Partijen zullen nog nadere afspraken maken welke groei moet zijn gerealiseerd voordat een vervolgstudie naar een sprinter station zal worden opgestart. Eventuele doorgroei van Eindhoven Airport en adaptieve ontwikkeling van het concept BrainportCity uit de gebiedsvisie 2020–2040 kunnen ook aan de groei van vervoerwaarde bijdragen.

MIRT Onderzoek Anders Benutten in Noord-Nederland

Afname van draagvlak voor voorzieningen in het landelijk gebied en de schaalvergroting van deze voorzieningen zorgen voor een verdergaande concentratie van werken, onderwijs en zorg in de steden in het noorden van ons land. Door deze verschuiving groeien de steden, maar krijgt het landelijk gebied steeds meer te maken met een verdere afname van inwoners en voorzieningen. Dit heeft ook negatieve gevolgen voor het huidige openbaar vervoer.

In het BO MIRT Noord is afgesproken om het MIRT Onderzoek Anders Benutten te starten, dat als doel heeft om met de uitgangspunten van «Beter Benutten» te komen tot efficiënte en doelmatige bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen vanuit anticipeer- en krimpregio's in Noord-Nederland. In het onderzoek worden onder andere lopende pilots naar het anders organiseren van vervoer door samenwerkingsverbanden tussen commercieel vervoer, doelgroepenvervoer en vervoer op basis van bewonersinitiatieven in combinatie met digitale communicatie gevolgd. Gezamenlijk wordt daarbij werkende weg ook onderzoek gedaan naar belemmeringen in onder andere wet- en regelgeving.

Het onderzoek duurt naar verwachting circa twee jaar en wordt getrokken door de regio. Afgesproken is om de scope van het onderzoek en het plan van aanpak in het voorjaar 2015 vast te stellen.

Pijler 3: Samenwerking

Versterken relatie Mainport Rotterdam-Greenports Zuid-Holland

Zowel de Mainports als de Greenports zijn van nationaal belang. Het verbinden van deze twee sterke economische clusters in de Zuidelijke Randstad is een belangrijke strategische, ruimtelijke opgave voortkomend uit de vorig jaar vastgestelde Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad. Het verbeteren van de logistiek versterkt de concurrentiekracht van zowel de Mainport als de Greenport(s).

Om de relatie tussen de Mainport Rotterdam en de Greenports in Zuid-Holland te versterken hebben IenM, EZ, provincie Zuid-Holland en VNO-NCW West ondernemerstafels georganiseerd. Dit heeft er toe geleid dat ondernemers uit de Mainport en uit de Greenports samen de handschoen hebben opgepakt om de versketen rond de haven Rotterdam te versterken. Zij hebben zelf ambities en acties geformuleerd in een manifest. Dit manifest is met een vertegenwoordiger van de tafels besproken in het BO MIRT Zuidelijke Randstad.

De afspraak is gemaakt om de samenwerking tussen overheden en bedrijfsleven voort te zetten. Daarnaast zijn acties afgesproken om de realisatie van containerterminals dichterbij te brengen (onder andere is afgesproken dat het eerder verleende budget van het Ministerie van Economische Zaken beschikbaar blijft) en daarmee synchromodaal vervoer te bevorderen (parallel inzetten van alle modaliteiten). Verder starten Rijk, regio en ondernemers een gezamenlijke studie naar het veranderend (logistiek) ruimtegebruik ten behoeve van de Greenports. Het organiseren van ondernemerstafels is een voorbeeld van de nieuwe manier van samenwerking, maar ook van een brede blik omdat de gehele logistieke keten en ook het logistiek ruimtegebruik in samenhang wordt beschouwd.

Warmtenet en energiebesparing Zuidelijke Randstad

Het afgelopen jaar is gewerkt aan het uitwerken van de opgaven in de Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad rond de energietransitie en het realiseren van een warmtenet (inzetten van warmte uit het Rotterdamse havengebied voor de glastuinbouw en voor verwarming van woningen). Er liggen kansen voor bedrijven om te investeren in een warmtenet.

Dit blijkt uit de haalbaarheidsstudie die IenM en het Programmabureau Warmte Koude Zuid-Holland in samenwerking met vele partijen hebben uitgevoerd. Ook dit warmtenet is een ruimtelijke fysieke opgave die de Mainport en Greenports met elkaar verbindt en elk sterker maken. Op deze manier kan de bestaande clusterkracht verder worden uitgebouwd. Over het warmtenet is in het BO MIRT de afspraak gemaakt dat in de vervolgfase aan publieke zijde vier gemeenten en de provincie Zuid-Holland samen het voortouw nemen om te komen tot een coalitie tussen markt en overheid voor de realisatie van een warmtepijp Rotterdam-Westland-Den Haag.

Verder is in het Bestuurlijk Overleg geconstateerd dat het ontbreken van een gezamenlijke visie op de inzet van energiesystemen (warmtenet, gas, energieneutraal, et cetera) in gebieden momenteel een belemmering vormt voor de realisatie van de energietransitie. Rijk en regio hebben daarom afgesproken om gezamenlijk met marktpartijen en kennisinstututen een regionale energievisie en uitvoeringsstrategie op te stellen, waarin de koppeling wordt gelegd tussen warmtenetten en energiebe-

sparing. Overheden pakken zo hun rol om de voorwaarden te creëren voor investeringen vanuit de markt.

Zandhonger Oosterschelde: aanpak Roggenplaat

Regio en rijk zijn voor de Zuidwestelijke Delta op grond van het Deltaprogramma samen de uitdaging aangegaan om het evenwicht tussen veiligheid, economie en ecologie duurzaam te herstellen. Voor de Oosterschelde is dat evenwicht verstoord door de zandhonger die is ontstaan sinds de aanleg van de Oosterscheldekering. De intergetijdengebieden, bestaande uit platen, slikken en schorren, kalven daardoor af. Deze gebieden zijn belangrijk als extra waarborg voor de waterveiligheid, omdat ze op natuurlijke wijze de golfaanval op dijken dempen. Bovendien vertegenwoordigen ze een belangrijke natuur-, landschaps- en recreatiefunctie. De negatieve effecten van de zandhonger kunnen worden bestreden met zandsuppleties.

De aanpak van de Roggenplaat is het meest urgent omdat de oppervlakte en hoogte van deze plaat snel afnemen. Voor de financiering van de zandsuppletie op deze plaat is intensief samengewerkt met Provincie Zeeland, Natuurmonumenten, Nationaal Park Oosterschelde en het Ministerie van Economische Zaken. Natuurmonumenten heeft de maatschappelijke participatie bevorderd door een crowdfunding- en zandtekeningenactie (een creatief alternatief voor de klassieke handtekeningenactie). Partijen als Zeeuws Landschap en de Oosterscheldegemeenten hebben ook hun financiële verantwoordelijkheid getoond. Dat heeft er toe geleid dat in het BO MIRT kon worden besloten over een financieringsvoorstel voor de aanpak van de Roggenplaat, bestaande uit een bijdrage van € 5 miljoen door de regio en Natuurmonumenten, € 1 miljoen door de Staatssecretaris van EZ en € 6,3 miljoen door mijn departement. Een geslaagd voorbeeld van «samen werken» aan een veilige, veerkrachtige en vitale delta.

3. Voortgangsrapportages

Eerste voortgangsrapportage Groot Project RRAAM.

Eén van de zeven gebiedsopgaven van de Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht en Flevoland ten behoeve van de versterking van de internationale concurrentiepositie is het Rijkregioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM). RRAAM kent een drievoudige doelstelling op het terrein van verstedelijking, bereikbaarheid en natuur en recreatie. Met de vaststelling van de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer is de eerste fase van de MIRT Verkenning afgelopen. Een vervolg op de MIRT Verkenning naar verdere infrastructuurmaatregelen wordt gestart als er voldoende stedelijke druk is opgebouwd⁸. De huidige «tussenfase» is meer op uitvoering gericht waarbij de primaire verantwoordelijkheid bij de regio ligt. Daarmee verschilt deze fase van de vorige en dat heeft ook invloed op de wijze van informatievoorziening over het project en wij zijn daarvoor ook meer afhankelijk van onze partners in de regio.

U heeft besloten de status van Groot Project voor RRAAM te handhaven. Conform eerdere toezegging ontvangt u hierbij een uitgewerkt voorstel voor de wijze waarop de informatievoorziening aan u in deze fase van (Vervolg) RRAAM vorm zal worden gegeven (zie bijlage 3⁹).

⁸ Zodra er in Almere 25.000 nieuwe woningen aan de voorraad zijn toegevoegd (t.o.v. 2010) en er zicht is op afronding van IJburg II.

⁹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Ten aanzien van RRAAM is er sprake van veel samenhang en afhankelijkheid tussen de verschillende onderdelen van het project, de onzekerheden en actuele ontwikkelingen die daarin een rol spelen. Ook is er een groot aantal partijen betrokken en worden er tussen Rijk en regio nog nadere afspraken gemaakt over sturing, financiën en uitvoeringsorganisatie. In het AO van 18 juni 2014 is afgesproken om de administratielast zoveel mogelijk te beperken.

De informatievoorziening wijkt af van de gebruikelijke Basisrapportages die in het kader van de Regeling Grote Projecten worden opgesteld. Dit heeft te maken met de (tussen) fase waarin RRAAM zich thans bevindt, uw wens om integraal geïnformeerd te worden en met de eisen die aan de rapportage worden gesteld in de Herziene Uitgangspuntennotitie en de Regeling Grote Projecten. Als gevolg hiervan zal de informatievoorziening uit twee delen bestaan.

Een deel A waarbij ingegaan wordt op de ontwikkelingen op Noordvleugelniveau inclusief de RRAAM-doelen (verstedelijking, bereikbaarheid en natuur en recreatie). Dit deel past bij de fase van adaptieve en organische uitvoering waarin RRAAM zich thans bevindt

Daarnaast bevat de rapportage een deel B dat de geactualiseerde basisrapportage is op grond van de Regeling Grote Projecten. Deze is gericht op de voortgang van de stedelijke ontwikkeling van Almere. Hiervoor is gekozen omdat de stedelijke ontwikkeling voorwaardelijk is voor de volgende fase van het Groot Project (te weten het vervolg van de MIRT-verkenning naar verdere infrastructuur-maatregelen). In deze fase ligt het voortouw voor die ontwikkeling bij de partijen op lokaal niveau. Deze partijen moeten de benodigde ruimte en verantwoordelijkheid krijgen om die rol te kunnen uitoefenen. De rol van het Rijk is in deze fase meer faciliterend en kaderstellend.

Aan het eind van de voorbereiding van dit voorstel voor de informatievoorziening heeft uw rapporteur voor RRAAM aangegeven meer ruimte te zien voor verdergaand maatwerk. De rapporteur ziet deze ruimte onder andere door verschillende artikelen van de Regeling Grote Projecten niet van toepassing te verklaren op RRAAM. Over deze aanpassing is door uw Kamer echter nog geen formeel besluit genomen in de procedurevergadering van de vaste Kamercommissie. Daarom is dit nog niet verwerkt in het onderhavige voorstel. Indien de commissie alsnog kiest voor de aanpassingen van de rapporteur kan de rapportage vanaf volgend jaar eenvoudiger van opzet worden.

Voortgangsrapportage over tracéwetplichtige projecten

Eén van de bijlagen van het MIRT Projectenoverzicht 2015 is de Voortgangsrapportage tracéwetplichtige projecten. In aanvulling hierop meld ik u drie recente ontwikkelingen.

1. Naar verwachting worden de beide Tracébesluiten, die onderdeel zijn van de Rijnlandroute, niet in Q1 2015, maar nog dit jaar ondertekend. Ten aanzien van dit regionale project kan tevens gemeld worden, dat zeer recent een beschikking ondertekend is, waarmee aan de provincie Zuid-Holland bijna € 550 mln. (inclusief BTW) subsidie verleend wordt voor de aanleg van de Rijnlandroute. De start van de realisatie is voorzien in 2016 en de oplevering van de eerste delen in 2020.
2. In het MIRT-Projectenoverzicht 2015 staat het Ontwerp Tracébesluit (OTB) voor de Blankenburgverbinding gepland op Q1 2015. Vanwege afstemming met de regio en vanwege het ingewikkelde ontwerpproces is het OTB nu voorzien in Q3 2015. Het Tracébesluit (TB)

verschuift van 2015 naar 2016. De start van de realisatie blijft gepland in 2017.

3. Doordat de besluitvorming over de MKBA van het project A27/A12 Ring Utrecht langer heeft geduurd dan voorzien, zal het OTB voor dit project niet in Q4 2015 kunnen worden vastgesteld, maar in Q2 2016. Het TB verschuift van 2016 naar 2017. De start van de realisatie blijft gepland in 2018.

Zoals gebruikelijk, wordt u in het voorjaar van 2015 via de wettelijk voorgeschreven Voortgangsrapportage weer een totaaloverzicht gegeven van de voortgang van alle tracéwetplichtige projecten.

Zesde voortgangsrapportage Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP)

Conform de gemaakte afspraak in het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP) ontvangt u bij deze brief ter kennisneming de zesde Voortgangsrapportage RSP (bijlage 4¹⁰).

4. Erratum

Wijziging Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet

Bij de beantwoording van de vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu inzake wijziging van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet¹¹ (negende tranche) is deels een verkeerde tekst opgenomen betreffende het project A27 Houten – Hooipolder. Aangegeven is op pagina 25 van het verslag¹² dat het bij het project A27 Houten-Hooipolder gaat om een beperkte aanpassing bij dit tracé, namelijk het permanent maken van een verbreding van een eerdere oplossing met spitsstroken, waardoor het niet zinvol is om voor deze aanpassing alternatieven te onderzoeken. Deze aanpassing betreft echter niet het project A27 Houten – Hooipolder, maar het project A2 't Vonderen – Kerensheide. De overige tekst genoemd onder dit project is wel juist.

5. Stand van zaken Moties en Toezeggingen

Moties

Toekomstagenda snelfietsroutes

In Motie de Rouwe c.s.¹³ vraagt u om de uitwerking van de Toekomstagenda Snelfietsroutes te ondersteunen. Dat doe ik ondermeer door het Platform Fiets Filevrij te ondersteunen. Ook heb ik bijgedragen aan het CROW inspiratieboek snelfietsroutes met richtlijnen en leerervaringen. Dit inspiratieboek is begin 2014 beschikbaar gekomen voor de decentrale overheden.

Binnen de kaders van het vervolg van Beter Benutten is ruimte voor het stimuleren van de fiets in de regionale maatregelenpakketten. Op dit moment werken de regio's concrete projecten uit voor het vervolg van Beter Benutten. Deze moeten vooral gericht zijn op gedragsmaatregelen en daar waar effectief, kan sprake zijn van infrastructurele maatregelen. Omdat het uitwerken van maatregelen nog in volle gang is wordt u

¹⁰ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

¹¹ Kamerstuk 32 127, nr. 197

¹² Kamerstuk 32 127, nr. 201

¹³ Kamerstuk 33 750A, nr. 31

komend voorjaar geïnformeerd over de mate waarin er fietsmaatregelpakketten in het vervolg van Beter Benutten zijn opgenomen.

Ruit om Eindhoven

In het schriftelijk overleg Ruit Eindhoven is aangegeven dat in antwoord op de motie van de leden Dik-Faber en Van Veldhoven¹⁴ over de Ruit Eindhoven, de provincie Noord-Brabant in het kader van de project MER de verdere optimalisaties zal bekijken en daarnaast ook een MKBA voor het voorkeursalternatief zal gaan opstellen. De onderzoeken zijn dit najaar gereed gekomen.

Op basis van deze onderzoeken heeft de provincie Noord-Brabant voor een voorkeursalternatief gekozen. Dit alternatief bestaat uit drie elementen:

1. De verkeersruit Eindhoven – Helmond, bestaande uit een nieuwe 2x2 verbinding tussen de A50 en de N279, en een verbreding van bestaande N279 Helmond – Asten. Daarbij vinden extra inpassingmaatregelen plaats waaronder in het Dommeldal en een omlegging om Dierdonk bij Helmond.
2. Een lokaal pakket voor Veghel, dus geen aanpak van de gehele N279 van Helmond tot Veghel.
3. Een robuustheidpakket A67 Leenderheide – Asten.

Uit de door de regio opgestelde MKBA blijkt dat het voorkeursalternatief (verkeersruit) een goede economisch-maatschappelijke investering is. Op dit moment laat ik hier een second opinion op uitvoeren. De MKBA samen met de second opinion van het KIM worden binnenkort aan uw Kamer toegestuurd.

Aan uw Kamer is herhaaldelijk gemeld dat het aan de provincie is om te bepalen waar de prioriteiten liggen bij investeringen in de regio. De provincie geeft met deze keuze aan dat het voortzetten van de realisatie van de Ruit om Eindhoven voor haar prioriteit heeft. Er worden geen redenen gezien om op de eerder afgesloten bestuursovereenkomst terug te komen.

Op verzoek van gemeenten en maatschappelijke partijen is het plan op onderdelen beter ingepast. Daarom is in het project een aantal extra inpassingmaatregelen opgenomen, dat natuur en leefomgeving ontziet. Het gekozen alternatief zorgt voor een robuuster wegennet in één van de belangrijkste economische regio's van Nederland, de Brainport Zuidoost Nederland. Het vergroot de leefbaarheid binnen de steden in het gebied. Het project is een goede maatschappelijke investering.

In het BO MIRT Noord-Brabant is met de regio afgesproken dat er een gesprek volgt betreffende de keuze voor het robuustheidpakket op de A67. Dit pakket zat niet in eerdere plannen, maar is op verzoek van veel regionale partijen in het voorkeursalternatief opgenomen. De scope van dit robuustheidpakket is nog niet uitgewerkt en daarom kunnen daarover nog geen concrete uitspraken worden gedaan.

¹⁴ Kamerstuk 33 750A, nr. 36

Toezeggingen

Nadere toelichting programma Beter Benutten

Tijdens de Begrotingsbehandeling van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu op 29 november jl. is toegezegd u voor het Notaoverleg MIRT van 24 november 2014 nader te informeren over het Beter Benutten-programma.

Eind maart 2014 heb ik u per brief¹⁵ gemeld dat het lopende programma Beter Benutten volgens planning wordt uitgevoerd en dat het merendeel van de ruim driehonderd maatregelen conform de bestuurlijke afspraken in 2014 wordt opgeleverd. Deze maatregelen zijn van te voren getoetst op kosteneffectiviteit. Sinds de start van het lopende Beter Benutten programma worden de behaalde resultaten jaarlijks geëvalueerd (ex-post) en wordt u hierover in het kader van het MIRT-proces geïnformeerd¹⁶. De focus ligt hierbij op de effectiviteit van de opgeleverde projecten. De jaren 2014 en 2015 worden de oogstjaren voor de resultaten van het lopende programma. Inmiddels zijn ruim vijftig projecten gerealiseerd. Van bijna dertig maatregelen zijn de effecten gemeten (maart 2014). Deze hebben geresulteerd in 13.500 spitsmijdingen per etmaal. Op jaarbasis betekent dit dat ruim drie miljoen bestuurders de spits mijden. Dit staat gelijk aan een vijfde deel van de totale programmadoelstelling, te weten een reductie van de files met circa 20% op specifieke corridors in de drukste gebieden van het land. Zodra er beschikking is over actuele voortgangsinformatie, wordt u hierover in het kader van het MIRT-proces geïnformeerd.

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

In het AO-MIRT van 18 juni 2014 is toegezegd dat vóór het Notaoverleg MIRT in het najaar van 2014 wordt bezien of de Noordelijke Ringweg Utrecht (NRU) in de tijd naar voren kan worden getrokken, indien andere projecten getemporeerd worden. In het BO-MIRT Noord Holland, Flevoland, Utrecht is met de regio afgesproken de financiële bijdrage aan het regionale project NRU eerder ter beschikking te stellen, onder met de regio nader overeen te komen voorwaarden. Over deze voorwaarden wordt nog overlegd met de regio. De ruimte om de NRU te versnellen is ontstaan door de vertraging op het project A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere, deeltraject A9 Amstelveen, waarover u in 2013 bent geïnformeerd.

Beheer en Onderhoud

Tijdens het debat over de Begroting lenM 2015 op 29 en 30 oktober 2014 is van gedachten gewisseld over Beheer en Onderhoud. Tijdens het debat is u een technische briefing aangeboden. Deze briefing heeft inmiddels plaatsgevonden. Ook is een overzichtstabel voor wegen, vaarwegen en water toegezegd, voorafgaand aan het Notaoverleg MIRT. Deze overzichtstabel is als bijlage 5 bij deze brief toegevoegd¹⁷. Een overzichtstabel waarin ook deze informatie over het Spoor netwerk is opgenomen volgt, zoals toegezegd, later.

¹⁵ Kamerstuk 32 750A, nr. 67

¹⁶ Kamerstuk 32 500A, nr. 81

¹⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

De tabel kan worden gezien als een aanvulling op Bijlage 4 van de Begroting van het Infrastructuurfonds en Deltafonds. De overzichtstabel bevat een overzicht van deze beschikbaar gesteld middelen en daarnaast alle reserveringen voor deze onderwerpen.

Wij verwachten dat de informatie in Bijlage 4 van de Begroting in combinatie met de technische briefing en de overzichtstabel bij deze brief bijdragen aan een beter inzicht in (de begrotingsaspecten van) de inspanningen om de netwerken (wegen, water, vaarwegen) in stand te houden.

Breeddiep

In het notaoverleg MIRT van 25 november 2013 is u toegezegd om u in het voorjaar van 2014 te informeren over het resultaat van het overleg met het Havenbedrijf Rotterdam over het Breeddiep. In de AO-MIRT brief van 13 juni 2014 is aangegeven dat deze gesprekken constructief verlopen en dat de verwachting was dat u in het najaar van 2014 kon worden geïnformeerd over de uitkomsten.

Inmiddels bent u in de brief van 20 oktober 2014¹⁸ geïnformeerd over het voor-nemen om de verbreding van het Breeddiep mogelijk te maken door de kosten daarvoor gelijkelijk te verdelen tussen Havenbedrijf Rotterdam en het Rijk. Binnen het Project Mainport Rotterdam (PMR) bestaat ruimte om de financiering van deze verbreding mogelijk te maken. Dit investeringsproject zal samen met het Haven-bedrijf Rotterdam uitgewerkt worden. Daarmee is voldaan aan de toezegging.

Sluis Eefde

In het Algemeen Overleg MIRT van 18 juni 2014 is u toegezegd het verschil in kosten inzichtelijk te maken tussen de noord-variant en de variant midden-noord voor de nieuwe sluis bij Eefde. Bij het VAO MIRT van 4 juli 2014 is u bovendien toegezegd dat met de regio in overleg wordt gegaan over de locatie Midden-Noord als alternatief voor de huidige voorkeurslocatie Noord bij een gelijkblijvende rijksbijdrage. Aan de regio is gelegenheid geboden om voor 1 september 2014 met een voorstel te komen om het verschil van € 13 miljoen te overbruggen tussen voorkeurslocatie Noord en de locatie Midden-Noord.

Met de brieven van 1 juli 2014 en 13 oktober 2014¹⁹ is aan de toezeggingen voldaan. In deze brieven is uitgelegd waaruit het kostenverschil bestaat en dat de gemeente Lochem na het bestuurlijk overleg het bestemmingsplan op 22 september heeft goedgekeurd, waardoor de bouw van voorkeursvariant Noord ruimtelijk mogelijk wordt gemaakt.

Afwegingskader en financieel kader vergroening regionaal spoor

In de MIRT-brief van 13 juni jongstleden is aangegeven een afwegingskader en een financieel kader voor de vergroening van het regionaal spoor te zullen opstellen. Momenteel wordt hierover nog overleg gevoerd met de decentrale overheden. Wij verwachten u naar aanleiding van de Landelijke OV en Spoortafel van februari 2015 te kunnen informeren.

¹⁸ Kamerstuk 24 691, nr. 121

¹⁹ Respectievelijk Kamerstuk 33 750 A, nr. 91 en Kamerstuk 34 000A, nr. 9

Tijdelijke overschrijdingen van geluidproductieplafonds

Tijdens het Algemeen overleg Leefomgeving op 6 november 2014 is gevraagd naar de betekenis en de werkruimte binnen de geluidsproductieplafonds. De zogenaamde werkruimte maakt onderdeel uit van de wijze waarop de geluidproductieplafonds zijn berekend bij de totstandkoming van de wet Swung per 1 juli 2012. Op de meeste referentiepunten is het geluidproductieplafond vastgesteld op het destijds «huidige niveau» vermeerderd met een bepaalde waarde, om te voorkomen dat er bij invoering van de wet direct plafondoverschrijdingen zouden optreden. Deze waarde is in de toelichting op de wet de «werkruimte» genoemd en heeft de getalswaarde +1,5 dB gekregen. Het geluidproductieplafond zoals dat wettelijk is vastgesteld kan niet alleen voor tijdelijke, maar ook voor structurele ontwikkelingen benut worden. Er is bij de naleving van de geluidproductieplafonds geen onderscheid tussen het onderliggende «huidige niveau» en de «werkruimte». De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft dit in een uitspraak van 29 oktober jongstleden bevestigd.

In het jaarlijkse nalevingsverslag (n.b. het eerste nalevingsverslag ontvangt u op korte termijn separaat) is de beheerder verplicht om extra aandacht te geven aan die referentiepunten waarbij de geluidruimte minder dan 0,5 dB is. Bij een naderende overschrijding van een plafond worden geluidbeperkende maatregelen overwogen en voor zover doelmatig getroffen. Als gevolg van het treffen van maatregelen dalen de geluidniveaus meerdere dB's. Door deze werking van de geluidproductieplafonds is er over een langere periode gezien in de praktijk geen sprake van een structurele opvulling van de 1,5 dB werkruimte.

In het algemeen kan de Minister van IenM geluidproductieplafonds wijzigen. Ondermeer is in de wet opgenomen dat de Minister in het vijfjaarlijkse actieplan omgevingslawaai zal aangeven of het voornemen bestaat om de geluidproductieplafonds structureel te verlagen als gevolg van ontwikkelingen in het bronbeleid.

Daarnaast is tijdens het Algemeen Overleg Spoor op 5 november 2014 in het kader van het Derde spoor Duitsland toegezegd dat aangeven wordt hoe in dit specifieke verband wordt omgegaan met tijdelijke overschrijdingen. De Stuurgroep heeft in haar advies aan mij aangegeven dat er op een beperkt aantal plaatsen langs de Brabantroute en in Oost-Nederland een geringe overschrijding van de geluidproductieplafonds kan optreden indien er geen adequate maatregelen worden genomen²⁰. Het gaat daarbij om de volgende locaties: Breda, Boxtel, Venlo, Hengelo-Oldenzaal en Almelo de Riet.

ProRail is binnen de wet SWUNG verantwoordelijk voor de naleving van de geluidproductieplafonds en dus ook voor het nemen van maatregelen indien aan de orde. In het jaarlijkse nalevingsverslag rapporteert ProRail hierover. Mogelijke maatregelen die ProRail kan (laten) nemen om overschrijdingen te voorkomen zijn het verminderen van het aantal treinen, het inzetten van stiller materieel, het nemen van (tijdelijke) geluidmaatregelen en het aanvragen van een tijdelijke ontheffing van de nalevingsplicht met daarbij een voorwaarde voor de mate van overschrijding van de geluidproductieplafonds. Een ontheffingsaanvraag wordt door mij als bevoegd gezag beoordeeld.

²⁰ Bijlage bij Kamerstuk 22 589, nr. 320

Valleilijn

Het door mij bij de behandeling van de begroting van lenM toegezegde nadere onderzoek naar en overleg over een goedkopere en kosteneffectieve oplossing voor het capaciteitsprobleem op enkele ritten in de spits op de Valleilijn in de vorm van het verlengen van de drukste treinen is nog gaande. Ik zal u over de uitkomst van het nadere onderzoek en het overleg met de regio en de vervoerder zo spoedig mogelijk informeren, indien mogelijk nog vóór het Notaoverleg MIRT.

Meterenboog

Tijdens het Algemeen Overleg Spoor op 5 november jongstleden is gevraagd naar de mogelijkheid om de aanleg van de Meterenboog te versnellen. Er wordt zoveel mogelijk vaart gezet achter de procedure en de aanleg van deze nieuwe boog voor het goederenvervoer. Met het besluit van 17 juni jl. is daar een essentiële stap in gezet. De nieuwe boog vergt de nodige proceduretijd en aanlegtijd. De planning is gericht op 2024. Indien de verdere uitwerking voorspoedig verloopt is realisatie in eind 2022 of begin 2023 mogelijk. Daarmee is het niet reëel om de boog van Meteren mee te nemen als maatregel om de problematiek rond het derde spoor te verlichten.

Chloortransporten over het spoor

Tijdens het Algemeen overleg Spoor op 5 november jongstleden werd gevraagd naar de actuele aantallen chloortransporten.

In 2002 heeft het Rijk een convenant gesloten met AkzoNobel over het afbouwen van de structurele chloortransporten per spoor die in opdracht van AkzoNobel uitgevoerd werden. Als gevolg van dat convenant is in 2006 een einde gekomen aan de structurele transporten van chloor per spoor door Nederland van de toenmalige productielocatie in Hengelo naar de verwerkingslocaties in Rotterdam en Delfzijl. Volgens het convenant mag in uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld bij groot onderhoud, door AkzoNobel incidenteel chloor per spoor worden vervoerd. Het convenant stelt aan het incidenteel vervoer per spoor een maximum van 10.000 ton per jaar; dit zijn maximaal 200 ketelwagens per jaar.

Van de in het convenant geboden vervoersruimte wordt niet ieder jaar gebruik gemaakt. Het vervoer (vanuit een productielocatie in Noord-Duitsland) vindt, zo blijkt uit de tabel hieronder, gemiddeld eens in de twee jaar plaats.

jaar	aantal ketelwagens/jaar	bestemming
2006	250	Rotterdam / Delfzijl
2007	58	Rotterdam / Delfzijl
2008	50	Rotterdam
2009	50	Rotterdam
2010	0	Rotterdam
2011	64	Rotterdam
2012	0	Rotterdam
2013	18	Rotterdam
tot 1/11/2014	0	Rotterdam

Ter vergelijking: in de periode 2000 – 2005 ging het nog om ca. 1.000 ketelwagens per jaar. Het vervoer van chloor vindt plaats op basis van specifieke regels. Ander spoorvervoer van chloor dan in opdracht van AkzoNobel is in de laatste jaren niet voorgekomen en wordt ook niet verwacht.

De wet Basisnet bevat een artikel (Wvgs, artikel 21) dat de Minister van IenM verplicht om een routingbesluit te nemen voor het spoorvervoer van chloor (en ammoniak). Omdat de wet Basisnet thans nog niet in werking is getreden, is het routingbesluit voor chloor nog niet vastgesteld. In de memorie van toelichting bij de wet Basisnet²¹ is wel als uitgangspunt opgenomen dat het spoorvervoer van chloor op alle spoorlijnen van het hoofdspoorwegnet verboden zal worden.

De wet Basisnet bepaalt verder:

- dat in het routeringsbesluit op het verbod ontheffing mogelijk is, als geen andere wijze van vervoer dan over de verboden route mogelijk is, én als het vervoer vanwege maatschappelijk belang nodig is;
- dat het verbod niet geldt als het vervoer valt onder convenantafspraken.

Het convenant met AkzoNobel loopt tot eind 2015. Momenteel ben ik in gesprek met AkzoNobel over mogelijke afspraken voor de periode daarna, waarbij de inzet is om het vervoer van chloor verder te minimaliseren.

Uitvoeringsprogramma extra veiligheidsmaatregelen spoor

Het in de voortgangsbrief Externe Veiligheid/Basisnet van 13 juni 2014²² aangekondigde uitvoeringsprogramma voor extra veiligheidsmaatregelen aan het spoor in Dordrecht en Zwijndrecht is op 12 november jongstleden definitief vastgesteld door de gemeente Dordrecht, Zwijndrecht en het Ministerie van IenM. IenM investeert 12 miljoen euro in aanvullende veiligheidsmaatregelen aan het spoor (zoals het verwijderen en aanpassen van wissels en het aanbrengen van ontsporingsgeleiding) om de veiligheid voor de inwoners van Dordrecht en Zwijndrecht langs een van de drukst bereden goederensporen in Nederland te verhogen.

Concrete maatregelen door NS en ProRail voor de bereikbaarheid van station Schiphol

Tijdens het Algemeen Overleg Spoor van 5 november jongstleden is gevraagd om meer concreet inzicht te geven in de maatregelen voor de bereikbaarheid van station Schiphol.

Zoals u in de brief van 2 juni 2014²³ is gemeld is een verbeteraanpak gestart met als doel de bereikbaarheid van Schiphol met het openbaar vervoer te verbeteren.

Concreet wordt met de verbeteraanpak het volgende beoogd:

1. Het belang van de bereikbaarheid van Schiphol beter borgen in reguliere werkprocessen (ontwikkeling van dienstregeling, planning van onderhoud e.d.);
2. Het verbeteren van betrouwbaarheid van het spoorstelsel op korte termijn (zorgen dat het spooronderhoud geen belemmering is om met de trein naar Schiphol te komen, minder verstoringen in de Schipholtunnel, minder verstoringen die de reiziger van en naar Schiphol raken);
3. Het verbeteren van de capaciteit en de kwaliteit van station Schiphol (betere doorstroming voor in- en uitstappers, betere informatievoorziening voor alle reizigers e.d.);
4. Het vergroten van de capaciteit van station en spoorstelsel op korte en lange termijn.

²¹ Kamerstuk 32 862, nr. 3 (Paragraaf 4.3)

²² Kamerstuk 26 956, nr. 195

²³ Kamerstuk 29 984, nr. 488

Ad 1. De buitendienststellingen worden zo gepland dat zo min mogelijk reizigers geraakt worden. Geplande buitendienststellingen kunnen door Schiphol beter naar de luchtreizigers worden gecommuniceerd. Ook wordt het belang van Schiphol wordt beter betrokken bij het opstellen van nieuwe dienstregelingen. Daarnaast heeft ProRail fysieke maatregelen genomen om te zorgen dat onderhoud rond Schiphol zo efficiënt en snel mogelijk kan worden uitgevoerd. Als gevolg hiervan is Schiphol in 2015 weer iedere nacht met de trein bereikbaar. Bij de planning van buitendienststellingen houdt ProRail rekening met de piekperiodes van luchthaven Schiphol, met name de vakantieperiodes.

Ad 2. Voor wat betreft het verbeteren van de betrouwbaarheid van het spoorstelsel zijn er maatregelen genomen zodat er minder (valse) brand- of rookmeldingen worden gedaan. Deze maatregelen hebben reeds effect. NS en ProRail brengen de verstoringen rond Schiphol breder in kaart en monitoren de verstoringen samen met Schiphol. U zult geïnformeerd blijven worden over de analyse van verstoringen.

Ad 3. Voor de korte termijn capaciteit en kwaliteit van het station neemt ProRail maatregelen om de doorstroming zo goed mogelijk te bevorderen. ProRail heeft stickers onder aan de roltrappen geplakt om reizigers te stimuleren daar niet te wachten. Daarnaast zijn op diverse plekken obstakels van het perron verwijderd om ruimte voor reizigers te creëren. NS heeft samen met Schiphol een reeks verbeteringen doorgevoerd om de kaartverkoop te versnellen en de informatievoorziening te verbeteren. Hierbij is in het bijzonder aandacht besteed aan internationale (lucht-)reizigers.

Ad 4. De capaciteit en kwaliteit van station Schiphol op de lange termijn wordt onderzocht in een MIRT-onderzoek naar het station. Hier zijn afspraken over gemaakt tijdens het BO MIRT Noord-Holland, Utrecht, Flevoland, zie bijlage 1.

Nieuwe stations

Tijdens het Algemeen Overleg Concessies NS en ProRail op 17 juni van dit jaar, is toegezegd een overzicht te geven van de vraag naar nieuwe stations, de bijbehorende vervoersstromen en het beschikbare budget.

De totstandkoming van een nieuw station is het resultaat van overleg tussen verschillende partijen (initiatiefnemer, vervoerder en spoorwegbeheerder). Daarbij blijft het kader Nieuwe Stations van kracht²⁴. Dit betekent dat:

1. Voor het besluit tot aanleg van een station sprake moet zijn van een bedieningsgarantie van de vervoerder. Hiervoor is noodzakelijk dat het station technisch inpasbaar is op het railnet en dat het station inpasbaar is in de dienstregeling. Eventueel te maken exploitatiekosten van de vervoerder moeten worden gedekt door de initiatiefnemer.
2. Vereist is dat er sprake is van een volledige financiële dekking (zowel investerings- als exploitatiekosten), tengevolge van een nieuw station. Hierbij gaat het om een sluitende business case voor de realisatie van het station en de stationsomgeving. Er moet sprake zijn van een goede regionale onderbouwing van de ontsluiting van het station alsmede de ruimtelijke ontwikkeling van de stationsomgeving.

Stationsinitiatieven die aan bovenstaand kader voldoen kunnen in aanmerking komen voor een maximale financiering van ca. € 6,5 mln (incl BTW) uit het budget nieuwe stations, indien dit past binnen het

²⁴ Kamerstuk 31 801, nr. 7

MIRT-budget en indien een nieuw station een bijdrage levert aan de doelen van de Lange Termijn Spooragenda. Hierbij spelen de recente ontwikkelingen rondom de herijking en de toegezegde prioritering van ambities een rol. Afgesproken is dat de regio's in gezamenlijkheid kijken naar de ambities om vervolgens te beoordelen welke projecten in het kader van de herijking worden meegenomen. De regio kan de voorstellen inbrengen bij de herijking in het kader van de Lange Termijn Spooragenda.

Bijlage 6 bevat de lijst stationsinitiatieven²⁵. Het gaat hier om een update van de lijst die op 18 augustus 2011²⁶ aan u is gezonden. Voor de update van deze initiatieven is de regio's gevraagd aan te geven per stationsinitiatief of het realiseerbaar wordt geacht voor 2028, of dat het initiatief doorschuift na 2028. Uiteraard gaat het om inschattingen op basis van de huidig beschikbare informatie. De informatie is gebaseerd op de inzichten van de regio's en de inzichten van ProRail en NS.

Proefschrift achterlandverbindingen Rotterdamse haven

Tijdens het Algemeen Overleg over het MIRT op 18 juni 2014 is toegezegd dat ik u een schriftelijke reactie toe zal doen komen op het rapport van de Erasmus Universiteit over de aansluiting van de Betuweroute op Duitsland; een promotieonderzoek van historica Paardenkooper, zoals dat destijds ter vergadering is overhandigd.

Het proefschrift van mevrouw Paardenkooper naar het zeecontainervervoer van en naar de haven van Rotterdam tussen 1966 en 2010 is met belangstelling ontvangen. Het onderzoek signaleert dat in de periode 1990–2010 de netwerkuitbreiding stagneerde en zelfs geografisch kromp. Dit door verschuivingen van industrialisatie in Duitsland richting Zuid Duitsland en verschuiving van het economisch zwaartepunt binnen Europa.

De ontwikkelingen die mevrouw Paardenkooper schetst worden herkend. In de onderzochte periode is het Duitse achterland voor Rotterdam inderdaad «kleiner geworden» als gevolg van toenemende concurrentie en de verschuiving van het industriële zwaartepunt in Duitsland. Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) nuanceert in een reactie het beeld uit het proefschrift: «Rotterdam is historisch gezien de eerste zeehaven waar containers werden overgeslagen. In de loop der jaren zijn ook andere zeehavens met succes gaan inzetten op containers, wat logischerwijs leidde tot een afnemend marktaandeel van Rotterdam in het Duitse achterland.»

In de periode 1990–2010 is Rotterdam wel veel meer containers gaan doorzetten naar bestemmingen relatief dichtbij. Dat leidde tot meer distributieactiviteiten in bijvoorbeeld Brabant, Venlo en Twente en duidt op een sterke exportkracht van het Nederlandse bedrijfsleven. Voor Nederland levert dat werk en nationaal inkomen op. De afname van het aantal containers voor bestemmingen verder weg, zag het HbR al jaren geleden aankomen. Door de recente crisis is daarin een extra dip ontstaan. Momenteel treedt herstel op en verhogen de verschillende spoor shuttlediensten, bijvoorbeeld naar Polen, hun frequentie. Het HbR stimuleert het goederenspoorvervoer door gerichte werving van lading in vooral zuidelijk Duitsland, en door nieuwe diensten met de groeiregio's in Europa mede te financieren. Ter verbetering van de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor heeft de sector in het kader van de

²⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nlRaadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

²⁶ Kamerstuk 31 801, nr. 19

LTSA 2 een aanvalsplan spoorgoederenvervoer opgesteld. Aan de spoorgoederentafel wordt hier nader invulling aan gegeven.

Het beleid van lenM is erop gericht om Rotterdam per spoor optimaal aan te sluiten op het Duitse spoorwegnet. De Betuweroute is daartoe aangelegd en met de komst van het derde spoor in Duitsland zal de doorstroming van goederentreinen tussen de Rotterdamse haven en de Europese bestemmingen aanzienlijk verbeteren. Tegelijkertijd wordt geïnvesteerd in verbetering van de spoorbaanvakken te Kijfhoek en Zevenaar. Daar wordt 25 kV en ERTMS aangelegd, waardoor de toegangsdrempel voor buitenlandse goederentreinen wordt verlaagd. De spoorroute naar de Rotterdamse haven wordt daardoor efficiënter en goedkoper voor de goederenvervoerders.

De Europese Commissie van zijn kant stimuleert de ontwikkeling van de spoorgoederen corridors in Europa en maakt een efficiëntere bedrijfsvoering van het internationale spoorgoederenvervoer mogelijk. De Rotterdamse haven is aangesloten op drie belangrijke spoorgoederen corridors, die Nederland verbinden met het Europese achterland. Deze internationale spoorgoederen corridors zijn een prioriteit in het beleid en vormen de basis voor het Aanvalsplan spoorgoederenvervoer, waaraan de sector samen met lenM werkt.

Alles beschouwd zijn wij positief gestemd over de spoorpositie van de Rotterdamse haven. De liberalisering maakt inderdaad de concurrentiestrijd heviger, maar biedt kansen aan een handelsland als Nederland en in het bijzonder aan de Rotterdamse haven. Met de Betuweroute als exclusieve goederenspoorlijn van en naar Duitsland heeft Nederland een strategische voorsprong op de andere zeehavens in Noord West Europa.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld